

Oslo/Trondheim, 9 mai 2013

Bergen kommune
Etat for plan og geodata
Postboks 7700
5020 Bergen
postmottak.planavdelingen@bergen.kommune.no
201125114

Deres ref.

BYBANE TIL ÅSANE, BERGEN. KONSEKVENsutREDNING PÅ OFFENTLIG ETTERSYN. - UTTALELSE FRA ICOMOS NORGE.

Vi viser til oversendelse den 12.03.13 med anmodning om ICOMOS Norges uttalelse til konsekvensutredningen, slik den er lagt ut til offentlig ettersyn på Bergen kommunes nettsider. Vi viser også til forlengelse av frist til den 10.05.13 for vår høringsuttalelse. ICOMOS Norge vil kun uttale seg vedrørende hensynet til verdensarvstedet Bryggen, og de delene av konsekvensutredningen som berører denne. Vi er også gjort kjent med at det på privat initiativ er laget en forenklet utredning om et tredje trasealternativ. Vi har imidlertid ikke fått studert dette grundig nok til å kunne kommentere dette ut over at det ikke ser ut til å berøre verdensarvverdiene på Bryggen direkte.

ICOMOS Norge varsler ICOMOS på selvstendig grunnlag om eventuell truet verdifull kulturarv, men vi gjør også oppmerksom på at Miljøverndepartementet som representant for statsparten er forpliktet til å melde i fra dersom dette gjelder verdensarvsteder.

Verdensarvstedet Bryggen og buffersonen rundt

Bryggen er innskrevet i UNESCOs verdensarvliste på grunnlag av utvelgelseskriterium 3 i Verdensarvkonvensjonen: *"To bear a unique or at least exceptional testimony to a cultural tradition or to a civilization which is living or which has disappeared"*. Anlegget dokumenterer Hansaforbundets typiske handelsbyer slik disse manifesterte seg i materialbruk, formuttrykk og organisering. Det er en av de fremste representantene for en handelskultur som dominerte store deler av nord-Europa i flere hundre år. Selv om bebyggelsen er fra kort etter bybrannen i 1702 representerer den en ubrutt tradisjon tilbake til midten av 1300-tallet.

Bryggen er formgitt med primær relasjon til Vågen som havn i sør og sekundær relasjon til Øvregaten som avgrensende langgate i nord. Bryggens kontakt med

Vågen er et bærende element for miljøets integritet og formidlingsevne i bylandskapet, men som grunnlag for buffersonen bør alle de historiske hovedelementene og strukturene i dette bylandskapet tas med; Vågen, Bergenhus, Øvregaten, Mariakirken, og Vågsbunnen med de tiliggende allmenningene.

Opp gjennom århundrene er det stadig gjort utfyllinger i Vågen, også som del av Bryggen, men først med kransen av kaianlegg som ble bygd foran de eldre strukturene fra siste kvartal av 1800-tallet ble Vågens organisering og karakter vesentlig omlagt. Tross kulturhistorisk egenverdi danner disse en noe uheldig barriere mellom Vågen og Bryggen. Denne barrierevirkningen er av både visuell og funksjonell art. Funksjonen som trafikkalt belastet gjennomfartsåre har økt barrierevirkningen, og det har i de senere år vært en uttalt målsetning å få fjernet eller redusert trafikken.

Konsekvensutredningen for Bybane til Åsane

Utredningen dokumenterer at det i et viktig historisk miljø som Bergen sentrum, ikke er mulig å føre fram en slik bane uten at det får middels til stor negativ konsekvens for viktige kulturminner og -miljøer av nasjonal og/eller internasjonal verdi.

Konsekvensutredningen framstår i hovedsak som godt strukturert, tematisk omfattende og grundig, med klar redegjørelse for utsiling av alternative traséer, verdivurderinger, konsekvenser, avbøtende tiltak og sårbarhetsanalyse.

For ICOMOS Norges vurdering vil det være et springende punkt at de verdier og kvaliteter som er begrunnelsen for verdensarvstatusen til Bryggen, ikke forringes eller endog forsvinner. Enten ved direkte inngrep, eller som en konsekvens av inngrep, i omgivelsene til kulturminnet og miljøet det er en del av.

Visuell og funksjonell barriere-effekt

Både selve bybanen og det tekniske anlegget med spor, master og tverrliggere for kjøreledninger vil ha en visuell og funksjonell barriere-effekt på sammenhengen mellom Bryggen og Vågen i alt. 1Aa, men med en forutsetning om at dette kombineres med tiltak som sterkt vil redusere bil- og busstrafikk på Bryggen. Vi vil her kommentere at det menes at det ved detaljprosjektering kan legges særskilt vekt på å begrense både antall- og visuell virkning av master og tverrliggere. Det gjelder ikke bare foran selve Bryggen, men innen hele buffersonen.

Konsekvensutredningen har ikke utredet hvorvidt banen kan gå på batteri (som bybanen i Nice) eller uten kontaktledning i luft på dette strekket, slik at virkning av master og tverrliggere kan unngås helt (som bybanen i Bordeaux). I tillegg vil vi peke på at en hver heving av terrenget i forkant av Bryggene i noen grad vil svekke sammenhengen til Vågen og vannspeilet. Perrongløsninger eller en generell heving av terrenget på grunn av fundamentering for banelegemet mener vi derfor bør unngås. Konsekvensene av dette alternativet vurderer vi derfor som ikke fullt utredet og man kan derfor ikke ta forsvarlig stilling til hvorvidt dette vil svekke verdensarvverdiene eller ikke.

Vi ser at mange trafikkproblemer i bysentra kan løses ved et hyppig og godt kollektivtilbud dersom det følges opp med tilhørende restriksjoner på privatbiltrafikk.

Baneløsninger kan frakte mange personer samtidig. Man kan heller ikke se bort fra den kvaliteten publikum oppfatter ved at en banetrasé er fast med små muligheter for endringer, - noe som gir kontinuitet og trygghet for at tilbudet vil eksistere over lang tid. Vi har derfor forståelse for at man ønsker en utvikling av bybanen med forbindelse mellom sentrum og forsteder og at trafikkavlastningen primært skal dekke denne typen trafikk og avlaste gjennomgangstrafikken mot Sandviken. Denne trafikken vil imidlertid ikke forsvinne helt ved noen av forslagene. Vi frykter også at trafikkbelastningen i Øvregaten vil øke, og at man dermed bare har flyttet problemet til en annen side av Bryggen.

Verdensarvkomitéen har på sine siste møter drøftet konsekvenser av infrastruktur-utbygging i forhold til forskjellige verdensarvsteder. Flere ganger er verdensarvstatus vurdert trukket tilbake, men man har også funnet fram til løsninger, noen ganger teknisk svært avanserte. I verdensarvbyen Bordeaux i Frankrike, er det for eksempel gjennomført bybane uten luftspenn i byens sentrale deler, og man måtte omforme og flytte på et stort bro- og veianlegg over elven Garonne på grunn av dette anleggets innvirkning på verdensarvverdiene i dette tilfellet de visuelle.

Bryggens integritet som historisk sentralt bymiljø og handelssentrum

Temaet tangeres i flere av utredningens kapitler, men er ikke spesifikt behandlet i et kulturminneperspektiv. I likhet med en del andre verdensarvsteder har nok Bryggen i de senere år i tiltakende grad blitt en enklave for turister heller enn en integrert del av byens sentrale liv med handel. Vi vil anta at Bryggens sentrale plassering i Bergen sentrum gjør publikumsadkomsten uavhengig av om bybanen stopper i umiddelbar nærhet. Her er det heller bruken av bygningene og miljøet som må generere det generelle publikums interesse framfor turismen.

Skade på bebyggelse og kulturlag som følge av fundamentering eller rystelser

Foran Bryggen legges bybanen på de nyere kai-konstruksjonene fra tidlig 1900-tall som ikke har spesielt verdifulle kulturlag eller masser som er sårbare for rystelser. Traseen er vurdert samtidig å ha en begrenset positiv effekt som flomverk. Foran Finnegården vil banetraseen imidlertid måtte gå lengre inn, og her er kaiene på sitt smaleste. Det synes noe uklart hvorvidt traséen her vil kunne gi større risiko for inngrep i verdifulle kulturlag eller gi rystelser i de samme. Utredningen sannsynliggjør at hensynet til tilliggende bebyggelse vil være teknisk løsbart, men dette bør sikres i videre arbeid.

Alternativene med tunell-løsning er i konsekvensutredningen vurdert som for usikre med hensyn til grunnvannstand og endret fukttilgang til kulturlag, og at viktig kulturhistorisk kildemateriale da vil stå i fare for å forsvinne på grunn av dette. Videre vil en redusert fukttilgang også kunne svekke fundamentene i selve Bryggen. ICOMOS har ikke kompetanse til å vurdere hvorvidt det er mulig å finne tekniske løsninger for opprettholde dagens fuktnivå, men vil likevel stille spørsmål ved om avbøtende tiltak er utredet godt nok.

Konklusjon

Vi viser til våre kommentarer over om mulige innvirkninger på de verdier en trasé for bybane mellom kaifronten og bryggebebyggelsen som Bryggen verdensarvsted representerer.

ICOMOS Norge vil peke på at konsekvensutredning for forslag om bybane foran Bryggen, slik det nå foreligger, ikke har utredet avbøtende tiltak tilstrekkelig med hensyn til den visuelle effekten et slikt anlegg vil få på verdensarven, eller med tekniske løsninger i tunell-alternativene for å holde fuktnivået i viktige kulturlag og fundamentene for Bryggen på et akseptabelt nivå.

Vi har derfor ikke grunnlag for fullt ut å vurdere om verdensarvverdiene i Bryggen blir svekket eller ikke, og kan ikke anbefale noen av alternativene for bybanen i nærheten av Bryggen på nåværende tidspunkt. Vi vil avvente en vurdering av konsekvenser med evt. avbøtende tiltak før vi kan si at en bybanetrase i dagen er å foretrekke framfor eventuelle tunell-løsninger.

For styret i ICOMOS Norge



Marie Louise Anker
President

Gjenpart:
Hordaland fylkeskommune
Riksantikvaren
Miljøverndepartementet