

# Stiftelsen Bryggen



## Høringsuttalelse

### Merknader til bybanetrasé mellom Bergen sentrum og Åsane



Bredsgården, Bryggen  
26. april 2013



## Stiftelsen Bryggen

Til:	Bergen kommune, Etat for plan- og geodata. Rådhuset. Pb 7700, 5020 Bergen.
Fra:	Stiftelsen Bryggen, Bredsgården, 5003 Bergen
Kopi til:	Riksantikvaren, Oslo Riksantikvaren, RA-Vest Fylkeskonservatoren i Hordaland Byantikvaren, Bergen ICOMOS-Norge Bryggen private gårdeierforening Bryggens Venner Hanseatisk Museum Bymuseet
Dato:	26.04.2013
Sak:	Merknader til bybanetrasé mellom Bergen sentrum og Åsane

Stiftelsen Bryggen er en ideell organisasjon med formål om å ta vare på Bryggen i Bergen. Stiftelsen er eier og forvalter av 37 av i alt 61 bygninger på Verdensarvstedet Bryggen. Stiftelsen er gjennom avtaler med kulturvermyndighetene gitt særskilt uttalerett i saker knyttet til Verdenskulturminnet Bryggen<sup>1</sup>.

### Stiftelsen Bryggen vil fremlegge følgende merknader til planutkastet:

#### 1 Sammendrag og konklusjoner

Stiftelsen Bryggen (SB) ønsker å fremme et klart standpunkt om at den planlagte traseen for utvidelsen av linjenettet mellom Bergen sentrum og Åsane ikke må legges over Bryggen. Vi har i våre vurderinger lagt vekt på følgende hovedpunkter:

- Forslaget er i strid med den etablerte reguleringsplanen for verdensarvstedet Bryggen og tilhørende områder (“bufferonen”). Vi finner at tiltaket beskrevet i trasé 1Aa/1Ab er i strid med klausuleringen og med intensjonen for bufferonen anført i gjeldende reguleringsplan. I dette ligger det også en klar konflikt med reguleringsplanens intensjon. For å ivareta de langsiktige interessene knyttet til en verdig bevaring av Bryggen, er det et selvstendig mål å sikre at arealet foran Bryggen blir trafikkfritt.

<sup>1</sup> Norge var blant de første land som ratifiserte verdensarvkonvensjonen i 1977. To år senere ble Bryggen i Bergen vedtatt skrevet inn på listen som verdensarv nr 59 under kriterium iii) ”Bear a unique or at least exceptional testimony to a civilization or cultural tradition which has disappeared. 1) it is the only remaining part of a Hanseatic overseas office 2) it is the nucleus of urban development in a marginal part of Europe 3) it is a relic of the ancient North European type of wooden urban structures. Bryggen in Bergen, being the greatest assembly of wooden warehouses of great antiquity, is thus unique.



Bryggen i Bergen er innskrevet på UNESCOs liste over verdensarven, hvilket stiller høyere krav til aktsomhet og grundighet ved tiltak som berører selve stedet og dets umiddelbare omgivelser

- Trasévalg 1Aa og 1Ab innebærer undervurderte effekter og konsekvenser for kulturlagene knyttet til hele strekningen rundt Vågen, foran Bryggen og videre mot Sandbrogaten.
- Bybanen representerer en irreversibel installasjon som skaper en barriere mellom verdensarvstedet og Vågen. Dette bryter med den historiske forankringen og begrunnelsen for Bryggens opprinnelse.
- Gjennom mangeårige registreringer, har Stiftelsen Bryggen fremskaffet sikre anslag for den høye konsentrasjonen av besøkende til Bryggen. Stiftelsen vil hevde at en åpen bybanetrasé representerer en sikkerhetsrisiko når så store folkemengder konsentreres på et såpass begrenset område.
- Stiftelsen Bryggen påpeker at man i utredning av traséalternativene har utelatt eller ikke fått utredet andre aktuelle løsninger. På oppdrag fra Stiftelsen Bryggen har Multiconsult AS forestått en uavhengig vurdering av en alternativ trasé fra sentrum til indre Sandviken (Multiconsult 2013b). Utredningen konkluderer med at en driving/-strossing av eksisterende havnesportunell mellom Jernbanestasjonen og Koengen både er en trafikkeffektiv og mindre kostnadskrevenne løsning enn de foreslåtte alternativ

I det følgende vil ovenstående punkter utdypes og drøftes nærmere. SB berører også en rekke andre forhold, og ønsker i den anledning å peke på at de foreslåtte tiltakene er meget omfattende, blant de største prosjekter og planarbeider i Bergen by noensinne. En uttalefrist på 6 uker i en så omfattende sak er knapt.

## 2 Tiltaket stilling i forhold til forvaltnings- og reguleringsplaner

Tiltaket er i strid med gjeldende forvaltningsplan for Verdenskulturminnet og med klausuler nedfelt i reguleringsplan

Stiftelsen Bryggen (SB) sitt klare standpunkt er at traseen ikke må legges over Bryggen. Vi finner at tiltaket beskrevet i trasé 1Aa/1Ab er i strid med klausuleringen og med intensjonen for buffersonen anført i gjeldende reguleringsplan (Bergen kommune 2006 ( P.1604.00.00, revidert 2009)). Vi viser til Byrådssak 376/06 av 7. november 2006.

I programskissen til reguleringsplanen står følgende:

*"Reguleringsplanens hovedformål er å ivareta behov for vern i og rundt verdenskulturminnet Bryggen. Samtidig har Vågenområdet gjennom sin tusenårige historie som byens kjerne, et betydelig opplevelsesmessig potensial og stor betydning for bergenserne identitet. For å utvikle dette har analysen følgende forslag til program og prioriteringar:*

1. Forsterke byens tilknytning til havnen gjennom reetablering av allmenningenes kontakt til Vågen.
2. Presentere tidsdybden ved de ulike epokene i havnebyggene som omgir Vågen ved å fremheve bebyggelsens opprinnelige samspill med båtene og eventuelle kaier.
3. Etablere flere publikumsorienterte aktiviteter i tilknytning til vannet og havnevirksomheten. "

Kontakten mellom allmenningene (Dreggsalmenning, Nicolaikirkealmenning, Vetrilidsalmenning) og Vågen oppfatter vi blir sterkt redusert med dette forslaget, i stedet for at kontakten skulle vært reetablert. Den bergenske byplanstruktur med allmenninger og veiter i øst-vest-retning ned mot Vågen er enestående, og utgjør et strukturerende hovedelement for



Verdenskulturminnet Bryggen. Almenningsstrukturen blir heller ikke særskilt omtalt i konsekvensutredningen (jfr. 5121731\_Bybanen\_til\_Åsane\_KU\_v16. Side 267), jf. figur 8.14 Byromsprosjekter i forhold til banetrasé og holdeplasser i alt. 1Aa og 1 Ab.

Verdenskulturminnet omfatter også Finnegården med Hanseatisk Museum, som ved alternativ 1Aa/1 Ab får bybanen kloss fremfor seg og dermed får en større barriere mot sjøen. Bybanen vil utgjøre en visuell barriere mellom frontbygningene og sjøen, og den vil utgjøre en fysisk barriere for menneskene som vil bevege seg fritt på området foran Bryggen. Ved festdager og store arrangementer, herunder 17. mai, Tall Ships Race, Matfestivalen, o.l. er det særlig uheldig å legge begrensninger på hvordan folk beveger seg. Tvert imot er den lenge ønsket begrensningen på biltrafikken også begrunnet med at fotgjengere må kunne gå fritt i byrommet. Å måtte stenge hovedaksen for persontransport i Bergensdalen mellom nord og sør ved enhver slik anledning, kan neppe være optimalt. Stiftelsen Bryggen frykter at den gjennomgående kollektivtransporten vil få forrang fremfor borgernes bruk av Bryggen. Buffersonen ble i sin tid innført for å gi særskilt beskyttelse for det fredede kulturminnet Bryggen og tilstøtende områder mot nye tiltak og utbygginger, og traséforslaget 1Aa/1Ab oppfattes som et brudd på denne forutsetning. Arealet mellom Vågen og frontbygningene skal etter reguleringsplan opparbeides som oppholdsareal, og ellers skal fotgjengere ha førsteprioritet. Plantiltaket er etter SBs oppfatning klart i strid med §2.1 (helhetlig kulturmiljø), 2.2 (byromskvaliteter), 2.3 (levende byrom), og 2.4 (fotgjengerprioritert område). Viktigheten av buffersonen og dens funksjon ble presisert av ICOMOS i sin hittil siste evaluering (ICOMOS 2000).

Stiftelsen Bryggen mener videre at den foreslåtte trasé 1Aa/1Ab underminerer gjeldende forvaltningsplan "Verdenskulturminnet Bryggen i Bergen" (Hordaland Fylkeskommune 2006), særlig gjennom at tiltaket skaper en fysisk barriere og vil redusere kontakten mellom Vågen og Bryggen. I forvaltningsplanen er følgende angitt (kap. 3:3:5: "...Området frå Vågen til fasadane på Bryggen skal få ei utforming som understrekar den tradisjonelle bruken av området og samanhengen mellom hamna og Verdenskulturminnet. Området må handsamast som ein integrert del av Verdenskulturminnet Bryggen").

## **2.1 Trafikk over Bryggen**

Både reguleringsmessig, i tidligere plandokumenter og i forvaltningsplanen er det et uttalt mål og det ligger som et premiss at biltrafikken over Bryggen skal fjernes. Det er således uakseptabelt at et irreversibelt tiltak som en bybanetrasé skal presenteres som et tiltak for å redusere biltrafikk. Det etablerte og ønskelige målet er å sikre trafikkfrihet. Trase 1Aa/1Ab innebærer en estimert nedgang i biltrafikken over Bryggen, men samtidig innføres et nytt og skjjemmende trafikelement som truer Verdensarvens integritet.

## **2.2 Bryggens og verdensarven**

Stiftelsen Bryggen mener konsekvensene av tiltaket trasé 1Aa/1Ab for verdenskulturminnet Bryggen ikke er vurdert på en adekvat måte, og at tiltaket dermed kommer i strid med statpartens forpliktelser i henhold til Verdensarvkonvensjonen. SB mener det ikke er tilbørlig klarlagt hvordan tiltaket vil påvirke Bryggens universelle verdi (OUV) og det er heller ikke vurdert spesifikke verdier (bl.a. sjeldenhet, identitet, autensitet, funksjonalitet) hva gjelder status og sårbarhet. Stiftelsen Bryggen mener lokale myndigheter, som vertskap for verdenskulturminnet Bryggen, har særlige forpliktelser i forhold til å utrede effekter av foreslåtte tiltak. Slike forpliktelser gjelder både i et lokalt, nasjonalt og globalt perspektiv. Stiftelsen Bryggen fremhever at verdisetningen knyttet til sårbarhet for fysisk barriere, for visuelle barrierer, for vesentlige fysiske inngrep og for installasjoner er svakt underbygget og dermed ikke egnet for å kunne vurdere effekter av traséalternativ 1Aa/ 1Ab over Bryggen. Vi har valgt å eksemplifisere tiltaket i forhold til visuelle effekter; barrieredannelse, nær- og fjernvirkning, lesbarhet, siktelinjer og utvalgte funksjoner i vedlegg 1. Vår analyse er på ingen



måte uttømmende og Stiftelsen Bryggen ber derfor om at det må utarbeides og fremlegges en særskilt analyse der man får rettet opp feilaktige premisser og gjort en uavhengig og konsistent saksutredning av hvilke verdier som vil være truet av tiltaket. Stiftelsen Bryggen mener at å fremskaffe et slikt underlag må ligge som et premiss i forhold til nasjonale forpliktelser om bevaring og styrking av OUV.

Stiftelsen Bryggen presiserer at man om nødvendig vil rapportere traséforslaget 1Aa/1Ab inn for UNESCO direkte eller via statsparten. Som eier av verdenskulturminnet mener vi å ha rett og plikt til fremme saken inn for de som har den øverste forvaltningsmyndigheten.

Vi vil bl.a. påpeke at man i KU'en under pkt. 4.2.3 har forkastet alternativene med kryssing over Vågen under henvisning til ”inngripen i verdensarvens integritet” og at verdensarvstatusen er truet. Stiftelsen Bryggen kan vanskelig se at ikke de samme hensyn skulle være gjeldende i forhold til en banetrasé over Bryggen (Trasé 1Aa/1Ab).

### **3 Store effekter og ødeleggelser av verdifulle kulturlag av trasé 1Aa/1Ab**

En heving av banelegemet til kote 2,0 m forbi Vågsalmenningen, Torget, Hanseatisk museum og langsetter Bryggen og frem til Sandbrogaten vil, slik vi forstår, trolig måtte innebære en konstruksjon med pælefundamentering og dette vil føre med seg store masseutskiftninger som representerer destruksjon av særs verdifulle kulturlag. SB mener effektene av dette fremstår som underkommunisert i konsekvensutredningen. Dette standpunktet støttes i en utredning av Multiconsult AS på oppdrag fra Riksantikvaren (Multiconsult 2013a). SB finner også at det er inkonsistente verdivurderinger av kulturlagene for Bryggen. I gjeldende reguleringsplan (Bergen kommune 2006, rev 2009) er frontarealene plassert i sone 4, dvs høg sårbarhet og Vågen sone 5, svært høg sårbarhet. I KU (Norconsult 2013) er kulturlagene under veilegemet for strekningen Bryggen fremstilt med ingen verdi, selv om denne ligger i fyllmasser over gammel havbunn, for resten av Vågen klassifisert med svært høg verdi. Kulturlagene foran Hanseatisk museum er ikke gitt noen vekt. Når verdirangeringen i så stor grad hviler på skjønn, og dels ikke er konsistent, bidrar det til at både kostnadsestimater og vurderinger av effekter bygger på et sviktende grunnlag. Det er allment kjent at kulturlagene foran Bryggen er meget sårbare, bl.a. gjennom Riksantikvarens grunnvannprosjekt. Vi stiller oss derfor spørrende til de vurderinger som er gjort av kostnader knyttet til inngrep og tap av kulturminneverdier i trasé 1Aa/1Ab foran Bryggen

### **4 Barriere og bybane som ny, permanent installasjon**

SB mener at en bybane lagt på frontarealene mellom bygningene og Vågen (trasé 1Aa/ 1Ab) bryter med Verdensarvkonvensjonen ved at man innfører en ny og permanent<sup>2</sup> installasjon, og fremmer en serie tiltak som enkeltvis og til sammen vil redusere den visuelle kontakten mellom bygningsmassen og Vågen. Stiftelsen Bryggen finner at påstanden og illustrasjonen i KU'en om at trasé 1Aa/1Ab representerer en generell heving av kjørebane med 20 cm foran Bryggen er uriktig. Kaifrontens varierende høyde medfører ulik grad av fylling. Over strekningen mellom Finnegården og Koengen innebærer det inntil 60 cm fyllingshøyde for banelegemet. Vernesonen og buffersonen er etablert ikke bare for å ivareta bygningene, men også for å bevare et unikt miljø. Bybanekonseptet finner ingen historisk forankring og vi finner forsøket på en sammenligning mellom bybanen og trikk 43 for haltende. Bybanen over Bryggen representerer faste installasjoner med kjøredekke anlagt på 2 m koten, master med

---

<sup>2</sup> Stiftelsen Bryggen er sterkt uenig med fremstillingen gitt i Kulturminnegrunnlaget (Byantikvaren 2012 s. 78) med påstanden om at Bybane over Bryggen vil være et reversibelt inngrep. Med en stor grunnlagsinvestering i traseen, utskiftning av masser ned til 1 m, tekniske installasjoner etc., oppfatter vi dette som et tiltak det er uaktuelt å reversere det kommende centennium.



oppheng, kjøreledninger og skinnegang over en bredde på ca. 10 m. Vi oppfatter planforslaget trasé 1Aa/1Ab som et anslag mot Bryggens tilknytning til det maritime og den historiske dybden Verdensarven skal beskytte. Inngrepet representerer endringer i frontvolumets oppdeling, tekstur, farge og lysforhold. Konturer, flater og symmetri endres (jfr vedlegg 1). Frontbygningene og fasaderekken oppfattes å være blant de mest avbildede fasader i verden og blir gjerne omtalt som det bergenske ikon. Å få analysert de visuelle endringene tiltaket medfører er sentralt, og en slik analyse etterlyses.

## 5 Sikkerhet, risiko, sekundære tiltak

SB har siden 2005 gjennomført systematiske tellinger av antall besøkende på Bryggen. I 2012 viste statistikken nærmere 1.2 millioner hvorav 75% i perioden mai til september.

Dette antallet gjelder personer som har gått inn i Bryggens passasjer, mens det ikke fanger opp mengden som passerer foran og langsetter Bryggen.

Med en slik stor og økende trafikk, vil det slik SB vurderer, være risikobetonet for de besøkende å ferdes på de åpne frontarealene med en hyppig passerende bybane. Fra Skyss sine trafikksikkerhetssider angis følgende:

*”...All ferdsel i Bybanens trasé er forbudt! ....ferdsel i traseen kan føre til politianmeldelse.....”*

Fra tilsvarende utbygginger andre steder er det høstet erfaring for at det gradvis vil komme krav om sikkerhetsforanstaltninger, hvilket medfører stengsler, gjerder og forsterket barrieredannelse.

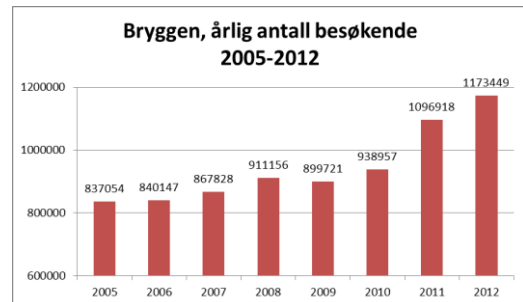


Fig. 1. Antallet registrerte besøkende på Bryggen har vært jevnt økende siden 2005, med en særlig sterk vekst i 2011 og 2012.

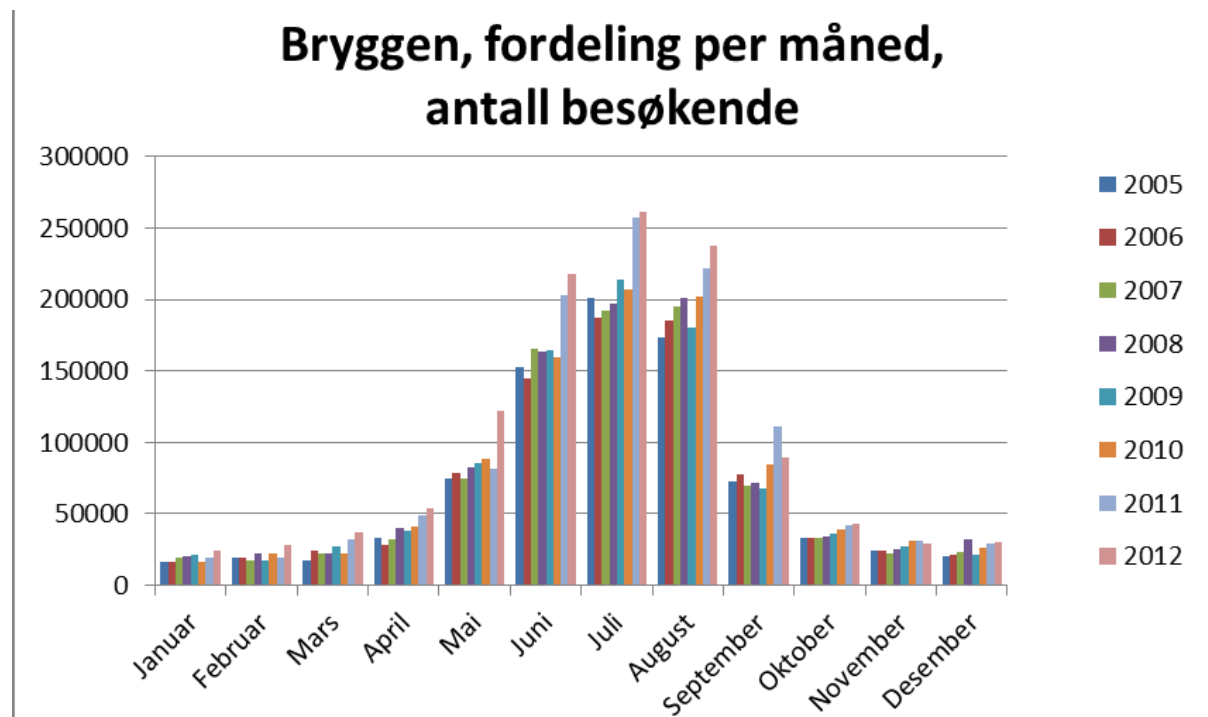


Fig. 2. Månedsfordeling av registrerte besøkende på Bryggen 2005-2012. Høy besøkskonsentrasjon i månedene juni-august, samt økende antall i 'skuldresesongen', mai og september.



Stiftelsen Bryggen mener sikkerhet vedr ferdsel på frontarealene må analyseres nærmere. Her må også medtas i en vurdering fremtidige muligheter/begrensninger funksjonsmessig, bl.a. praktisk gjennomføring av større kulturarrangementer o.lign. Trafikkanalysene som er presentert baserer seg på gjennomsnittstrafikk for ÅDT og uten at forhold rundt maksimal belastning er trukket inn. Effektene av bl.a. særdeles høg sommertrafikk med turister i forhold til trafikkavvikling, og da særlig busstrafikk knyttet til cruisetrafikken er, slik vi kan lese av KU'en, ikke behandlet.

## **6 Alternative trasévalg utelatt**

Stiftelsen Bryggen påpeker at man i utredning av traséalternativene har utelatt eller ikke fått utredet andre aktuelle løsninger. På oppdrag fra Stiftelsen Bryggen har Multiconsult AS forestått en uavhengig vurdering av en alternativ trasé fra sentrum til indre Sandviken (Multiconsult 2013b). Utredningen konkluderer med at en driving/strossing av eksisterende havnesportunell mellom Jernbanestasjonen og Koengen både er en trafikkeffektiv og mindre kostnadskrevende løsning enn de foreslåtte alternativ. Multiconsult AS har trukket følgende konklusjon: *”den løsning som er skissert er den beste for verdenskulturminnet Bryggen og andre kulturminner i Bergen sentrum. Samfunnsmessig kan løsningen også være gunstig, da den trolig konkurrerer i byggepris, kan gi hurtig bane gjennom sentrum, og kommer lite i konflikt med andre interesser. Den kan også gi betydelige synergieffekter med andre infrastrukturanlegg...”*. Stiftelsen Bryggen ber om at dette alternativet inkluderes og analyseres i den videre planprosess. Utredningen er vist i vedlegg 2.

## **7 Andre forhold**

### **7.1 Kriterier for å måle byutvikling knyttet til en bybanetrasé**

Premisset i konsekvensutredningen med at byutvikling kobles direkte mot bybanetrasé og at en dagløsning med trasé 1Aa/1Ab gir større effekter mener vi er svakt underbygget, og omtalen av traséalternativene som optimalisering mener vi er positivt feil. Begrepet byutvikling kan defineres på mange ulike sett, jfr. arbeidene som Riksantikvaren har forestått for å vurdere verdensarv og kulturarv som en utviklingsressurs (RA 2008). Bryggen er Bergens turistmagnet nummer én, med over en million besøkende (Vedlegg 2). Byutvikling innbefatter, slik vi ser det, også verdiskaping fra en turistnæring i vekst, men betinger da at man ikke setter på spill de verdier som bidrar til at turistene velger Bergen og Bryggen som destinasjon. Bryggens unike status for ”World Heritage City” er bl.a. understreket i kommunens egen strategiske reiselivsplan (Bergen kommune 2011).

### **7.2 Kostnadstema**

Kostnader til omlegging av rørgater, kabler, drenasjegrøfter for trasé 1Aa/1Ab er ikke medregnet i kalkylene.

SB finner at grunnlaget for å kunne foreta en balansert sammenligning av traséalternativene og å kunne forestå en helhetlig samfunnsøkonomisk analyse etter håndbok 140 (Statens vegvesen 2006) samt Riksantikvarens retningslinjer (RA 2003) vedr kulturmiljøer ikke er godt nok vurdert. I forbindelse med etablering av bane i dagen vil det blant annet måtte utføres omfattende omlegging av eksisterende infrastruktur, dvs. kabler, ledninger, rør, drenasjegrøfter etc, i grunnen. Omfanget og konsekvensene av nødvendig omleggingsarbeid er ikke angitt i KU'en. Stiftelsen Bryggen mener derfor at praksisen som er etablert med at utbygger ikke fremlegger tallestimater for slike arbeider innebærer at de samlede samfunnsmessige kostnader underestimeres og at de negative konsekvensene med en dagløsning blir underkommunisert.



### **7.3 Devaluering av Bryggen som kulturmiljø**

SB mener at man gjennom verdivurderingen av kulturmiljø dels har foretatt uriktige eller svakt underbygde vurderinger. Gjennom å gi svært mange av strekningene høyest score, dvs. stor kulturverdi, er det ikke tatt hensyn til at Bryggen er det eneste kulturmiljøet som er opptatt på Verdensarvlisten og formelt anerkjent som et kulturminne av enestående internasjonal verdi.

Merknadene, utarbeidet av Stiftelsen Bryggens administrasjon, har vært forelagt Stiftelsen Bryggens fagutvalg og er drøftet og godkjent av Stiftelsen Bryggens styre.

Bredsgården, Bryggen,  
26. april 2013

Kim F. Lingjærde  
styreleder

Bernt-Håvard Øyen  
direktør





## Referanser

- Bergen kommune 2011. Strategisk reiselivsplan 2011-2015. visitBergen.com.
- Bergen kommune 2013a. Byrådssak 1001/13. Bybane Sentrum-Åsane. Konsekvensutredning og trasévurderinger. Utleggelse til offentlig ettersyn. 7 s.
- Bergen kommune 2013b. Konsekvensutredning Bybane, Bergen sentrum – Åsane. 317 s.
- Byantikvaren 1999. Kulturminnegrunnlag. Kommunedelplan Sentrum. Bergen kommune 1999. 31 s + temakart.
- Byantikvaren 2003. Kulturminnegrunnlag for Vågen, kaiene og Bryggen.  
<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/byantikvaren/9671/article-22519>.  
70 s + temakart.
- Byantikvaren 2012. Kulturminnegrunnlag for Bybanen. Bergen sentrum – Åsane. Bergen kommune, Byrådsavdeling for byutvikling, klima og miljø (Sak 201125114). 86 s + vedlegg.
- Hordaland Fylkekommune 2006. Verdenskulturminnet Bryggen i Bergen. Forvaltningsplan. Del 1. Verdenskulturminnet Bryggen. Del 2. Vurderinger av kulturmiljøet. Upaginert. Fylkeskonservatoren i Hordaland 2006.
- Miljøverndepartementet 2005. Konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven. Rapport T-1446.
- Miljøverndepartementet 2006. Veileder til forskrift om konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven, versjon mai 2006.
- Multiconsult AS 2013a. Kulturlag i Middelalderbyene i Norge. Uavhengig vurdering av geotekniske og ingeniørgeologiske forhold i KU for bybane i Bergen. Deler av trinn 4 Sentrum-Åsane. Parsell Bystasjonen til indre Sandviken. Notat RIG-NOT-004. 17 s.
- Multiconsult AS 2013b. Kulturlag i Middelalderbyene i Norge. Uavhengig vurdering av geotekniske og ingeniørgeologiske forhold i KU for bybane i Bergen. Deler av trinn 4 Sentrum-Åsane. Parsell Bystasjonen til indre Sandviken. Verdenskulturminnet Bryggen i Bergen. Notat RIG-NOT-005. 17 s.
- ICOMOS 1998. Management guidelines for world cultural heritage sites. (eds. Feilden & Jokiletho). ICCROM, ICOMOS/UNESCO.137 s.
- ICOMOS 2000. Evalueringsrapport, Bryggen i Bergen. ICOMOS-Norge.
- ICOMOS 2008. Reflection workshop on the future of the world heritage convention. ICOMOS, Paris 2008,
- Norconsult 2013. Kulturlag i middelalderbyen Bergen. Bybanetrasé Bergen sentrum-Åsane. Notat 22.2-2013. [Oppdrag 5121731]. 56 s.
- Riksantikvaren 1993. Nasjonale verdier og vern av kulturmiljøer. Riksantikvarens notater 1-1993. RA, Oslo, Oslo.
- Riksantikvaren 1995. Forholdet mellom KU og oppfyllelse av §9 i Kulturminneloven. RA, Oslo.
- Riksantikvaren 2003. Kulturminner og kulturmiljø i konsekvensutgreiingar. Veileder, Riksantikvarens rapporter 31. RA, Oslo.



Riksantikvaren 2007. Bærekraftige historiske byer – med kulturarven som utviklingsressurs. RA, Oslo.

Roald, H.J. 2010: Byplanen. En historie om utviklingen av Bergen by. Bergen 2010. S.310

SKYSS 2013 [<http://www.skyss.no/nn-NO/Rutetider-og-kart1/Ruter-for-Bybanen/Bybanen/Sikkerhet/>]

Statens Vegvesen 2006. Konsekvensanalyser. Nyttårsutgaven. Håndbok 140. Metodikk for beregning av ikke prissatte konsekvenser. Vegdirektoratet, Oslo.

Vedlegg 1. Utvalgte effekter av bybane foran Bryggen. Snittegninger og fotomontasjer.

Vedlegg 2. Multiconsult AS. Notat RIG-NOT-055.