

Geir Atle Ersland

Universitetet i Bergens representant i fagrådet for Verdensarven Bryggen.

Professor i historie med urbaniseringshistorie, urban topografi, Bergenshistorie og hanseatiske historie som spesialfelt.

Telefon 90169073, e-post: geir.atle.ersland@uib.no

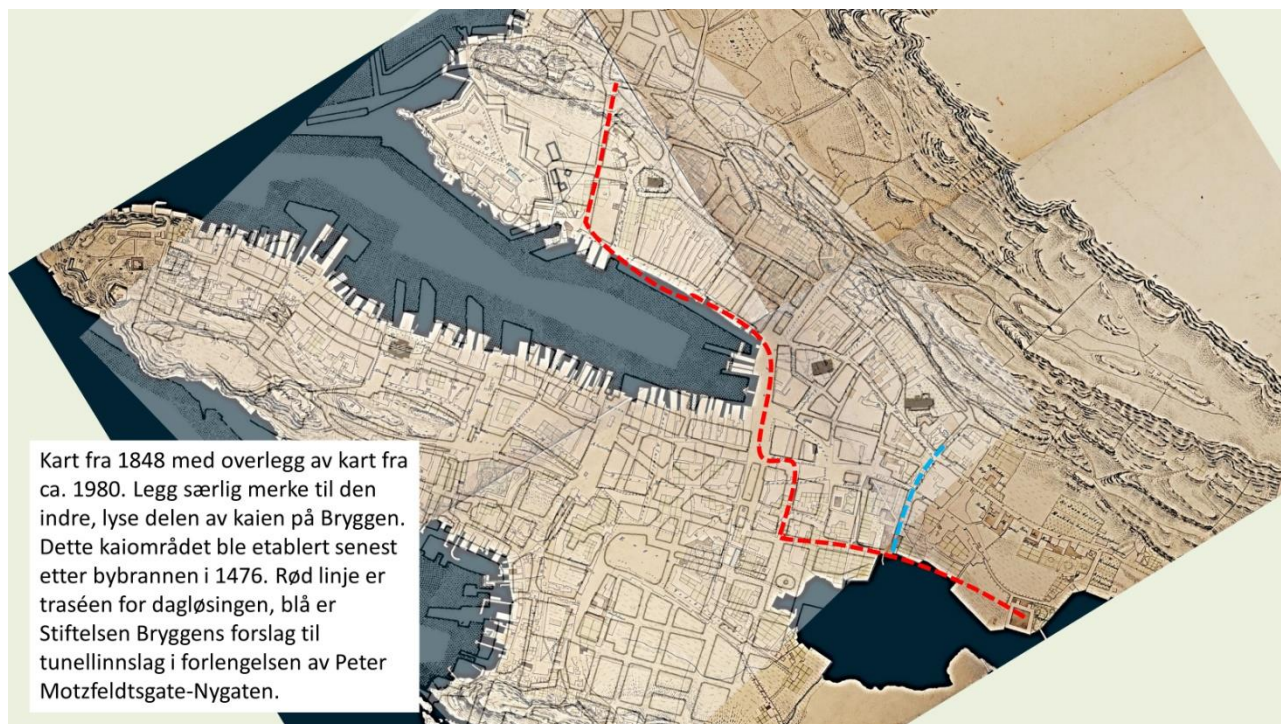
TIL INNSPILLSMØTE FOR TILLEGGSUTREDNING TUNNEL 16. APRIL.

Diskusjon og argumentasjon omkring trasévalg for bybanen gjennom sentrum kan i all hovedsak sorteres i tre kategorier: økonomi, tilgjengelighet og kulturhistoriske konsekvenser. Mitt innlegg dreier seg om den siste kategorien. I invitasjonen til møtet blir det bedt om svar på følgende: Hvilke kriterier mener du/dere er viktig å ivareta i utredningen? Og hva mener du/dere bør utredes? Mitt svar gjelder behovet for utredning av de kulturhistoriske konsekvensene, og i gjennomgangen håper jeg det også gis svar på spørsmålet om hva jeg mener bør utredes.

Felles for dagløsningen og tunellalternativet er at begge vil gå gjennom deler av byens eldste urbane landskap. Dette er et landskap preget av flere historiske epoker med spor fra middelalderen til vår egen tid. I en endelig vurdering bør det historiske bylandskapets utvikling belyses, og historiske og arkeologiske problemstillinger knyttet til traséalternativene må drøftes samlet og komparativt.

Utfordringene er knyttet til at begge alternativene ligger innenfor området for automatisk fredet middelaldergrunn. Det medfører at det må søkes om dispensasjon for alle tiltak i grunnen, og at disse må følges opp med arkeologisk overvåking og utgraving. Over bakken har bebyggelsen i hovedsak verneverdi, og er til dels også fredet. Også gate og tomtestrukturen har høy verneverdi.

Illustrasjon 1:



Om det forutsettes at traséen for tunnelalternativet legges i området Marken-Nygaten, vil det bli nødvendig med arkeologiske undersøkinger. Selv om det på grunnlag av tidligere observasjoner kan antas at det her er mindre kulturlag, er det også erfaringsmessig slik at overraskelser dukker opp. Dette vil også gjelde for lokalisering av inn- og utganger for underjordiske stasjoner.

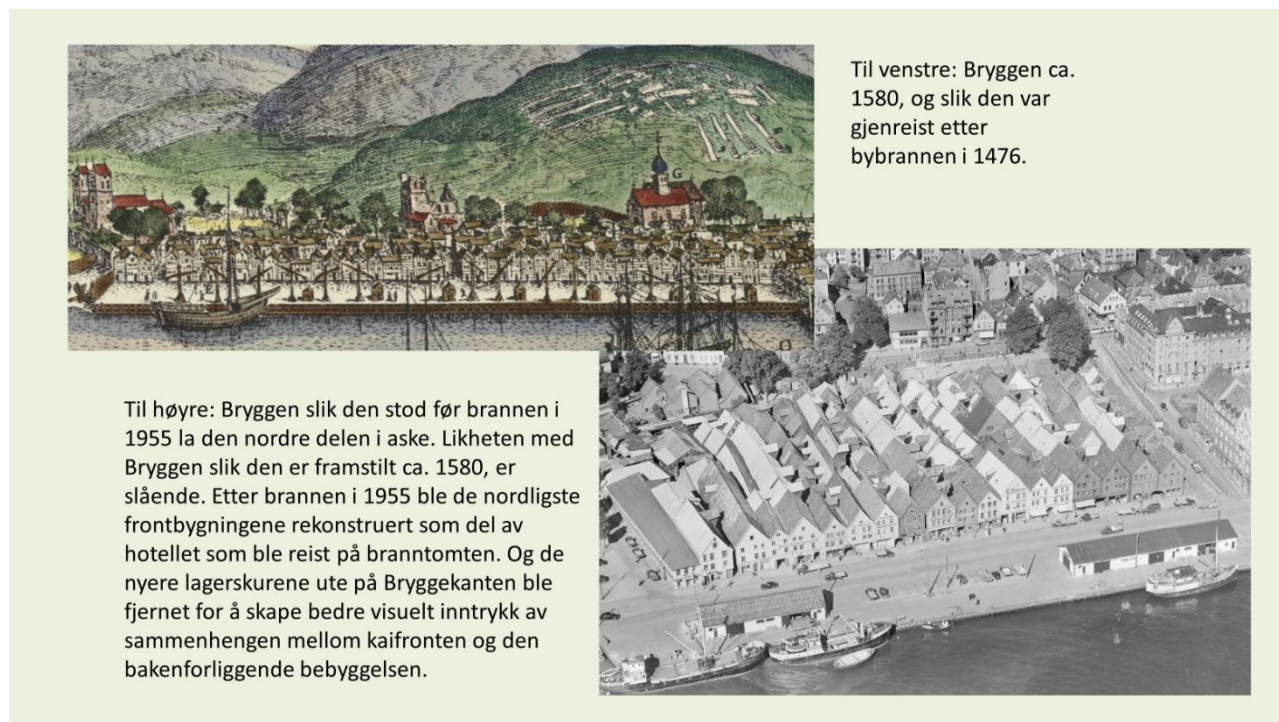
Traséen for dagalternativet møter arkeologiske utfordringer fra nederst ved Torgallmenningen, over Torget og Bryggen og videre fram til Dreggen og Koengen. Den største arkeologiske

utfordringen kan bli området over Torget til nederst ved Vetrilidsallmenning. Her er banen planlagt over det indre havneområde i middelalderen, og for sin tid den antageligvis travleste havnen i Skandinavia. Området var åpen sjø ved slutten av 1500-tallet. Større inngrep i grunnen vil måtte forholde seg til en labyrint av ulike utfyllingsetapper fra 1702 og bakover til 1582. Under 1500-tallets utfylling kan det forventes spor etter havneaktiviteten fra byens eldste tid, alt fra rester etter skip til mindre gjenstander. Det er likevel en forutsetning at traséen skal legges på et sammenhengende fundament av betong. Dermed vil en unngå å gå dypt ned i grunnen, og slik sikre at arkeologisk lag blir liggende urørt. Skulle denne løsningen ikke la seg gjøre helt eller delvis, vil det bli nødvendig med en total arkeologisk utgraving.

Når dagalternativet har møtt stor motstand fra fagmiljøer knyttet til Stiftelsen Bryggen og Det hanseatiske Museum, skyldes likevel ikke dette arkeologiske forhold, men at de kulturhistoriske sammenhengene mellom bebyggelsen på Bryggen og kailinjen vil bli brutt av en tosporet skinnegang. Dette vil være en videreføring av den utviklingen som tok til da biltrafikken for alvor overtok Bryggen fra 1950-årene, noe som etter hvert omdannet Bryggen til en av hovedtrafikkårene gjennom sentrum.

De bevarte bryggegårdene, og det gjelder Finnegården og gårdene fra Nikolaikirkeallmenning til Bugården, utgjør området som er innskrevet på UNESCOs World Heritage-liste. Arealmessig er kulturminnet avgrenset til de ytre byggelinjene omkring bygningsmassen, og omfatter ikke det historiske brygge- eller kaiområdet utenfor. En slik avgrensning er uheldig på flere måter, men viktigst er at kulturminnet ikke er vurdert i sin kulturhistoriske visuelle kontekst. Dessuten tilslører denne avgrensningen at kaiområdet, i middelalderen kalt bryggene, er opphavet til områdets navn og det mest sentrale elementet i utviklingen av byen fra 1100-tallet og utover. Stiftelsen Bryggen og Det hanseatiske Museum ønsker en utvikling av Bryggen som gjenerobrer det historiske havneområdet slik at kaien og den bakenforliggende bebyggelsen framstår som en helhet.

Illustrasjon 2:



Kontakten med havnen er grunnleggende for hele kulturminnets karakter som et av middelalderens viktigste knutepunkt for sjøbasert fjernhandel. Det er Bryggen som et minnet

etter den hanseatiske handelskulturen, og som er grunnlaget for oppføring på verdensarvlisten. Den hanseatiske handelen dominerte fra 1100-tallet til mot slutten av 1500-tallet, hele området fra Novgorod i dagens Russland i øst til London i vest. I Bergen overlevde denne handelen i sin form til midten av 1800-tallet. Dette forklarer at det eneste større synlig minnet om den hanseatiske handelskulturen er å finne i Bergen. Verdensarven på Bryggen er i dette perspektivet et ansvar byen forvalter på vegne av Norge, som et kulturminner av stor internasjonal betydning.

Både tunellalternativet og dagløsningen vil ha innvirkning på det kulturhistoriske bylandskapet, og det blir nødvendig å sammenlikne disse konsekvensene på linje med konsekvensene knyttet til økonomi og brukertilgjengelighet. Det bør i særlig grad legges vekt på å vurdere hvordan byen ønsker å forvalte og utvikle Bryggen, byens bidrag til verdenskulturarven.