

Merknader til tilleggstudredning

Bybanetrasé Bergen sentrum-Åsane

2013



Stiftelsen Bryggen

Bredsgården, 5003 Bergen

28.10.2013

Merknader tilleggsutredninger bybanetrasé, Bergen sentrum til Åsane

1 GENERELT

Stiftelsen Bryggen vil først uttrykke tilfredshet med at Bergen kommune gir anledning til at det avgis merknader og kommentarer på tilleggsutredninger bybanetrasé Bergen sentrum – Åsane. Stiftelsen Bryggen (SB) savner den tilleggsverdien som kunne ha blitt utredningene til del dersom men hadde valgt å engasjere andre konsulentmiljøer og utredere for å utarbeide tilleggsutredningene. Med den fremgangsmåte som er valgt er det etablert en viss risiko for at det kan stilles spørsmål ved hvorvidt saken og trasévalget er behandlet med den objektivitet og faglige bredde som saken fortjener. Stiftelsen Bryggen mener at den foreliggende plan- og utbyggings-saken er blant de aller viktigste for Bergen by de kommende tiårene.

2. Visuelle barrierer

SB kan ikke se at man i tilleggsutredningen har levert en gjennomarbeidet metodisk visuell analyse, som vi etterlyste i våre merknader til KUen. Vi finner det også lite tilfredsstillende at det ikke er lagt frem en presentasjon med 3D-verktøy slik at man får illustrert og gjennom en analyse kan få drøftet romlige effekter av tiltaket, slik bl.a. flere høringsparter har bedt om. SB finner at det således ennå er mangelfullt illustrert hvilke effekter en dagløsning med trasévalg 1Aa/1Ab vil ha for verdensarvstedet Bryggen og dens langsiktige forvaltning. Stiftelsen Bryggen vil spesielt fremheve de visuelle barrierer som fremkommer som et resultat av terrengheving til 2 m koten og nye bygningselementer på Bryggens frontarealer, og hvor plasseringen representerer et brudd på mellomalderbyens planelementer med gateløp og grunnstrukturer.

I tilleggsutredningen er det bl.a. gitt noen eksempler på før og etter-situasjon knyttet til fjernvirkning og møblering med konvensjonell bygging og med batteridrift. Samtidig har man ikke gitt noen fyldestgjørende vurdering og behandlet skalaspørsmålet, dominerende siktelinjer og romstrukturer - størrelser, standpunkter for fotografering, viktige utsnitt og de synsinntrykk turister og andre besøkende vil være opptatt av i relasjon til sin opplevelse av Bryggen og tilliggende attraksjoner. De valgte oppstillingspunkt i forhold til kameravinkler og utsnitt i utredningen er, etter SBs oppfatning, selektert på en slik måte at barriereeffektene av en bybane neglisjeres. For eksempel har man valgt å illustrere fjernvirkning gjennom utsikt til Bryggen med/uten bybanevogner i en fotomontasje med oppstillingspunkt fra Strandkaaien, et standpunkt som i begrenset grad er sentralt for turistene som besøker Bergen sentrum.

Vi vil påpeke at det med den planlagte frekvensen for banen til enhver tid vil være minst ett vognsett tilstede og synlig på strekningen Hanseatisk Museum – Bradbenken.

En særlig utfordring, og som ikke er tillagt vekt, er å få illustrert barriereeffektene på mellomlang sikt, dvs. 20-200 m. De fotomontasjene som er gitt i tilleggsutredningen forsøker illustrere nærvirkninger eller fjernvirkninger, men de etterlater ingen spor eller drøfter om hva resultatet blir dersom man forflytter seg noen meter i andre himmelretninger. Utredningen drøfter bl.a. ikke dominerende visuelle krefter fra utvalgte standpunkt, og hvordan linjestrukturer og former vil endre karakter som en følge av tiltaket. Hvordan tiltaket vil ytre seg i ulike årstider, og til ulike tider til døgnet og i ulike vær-situasjoner blir ikke drøftet. Hvordan fargevalg, materialer og grafisk profil kontrasterer eller harmonerer med det uttrykket som i dag eksisterer på Bryggen er for så vidt forsøkt illustrert gjennom enkelte fotomontasjer, men blir samtidig ikke gjenstand for mer inngående diskusjon. Spørsmålet rundt master eller batteridrift blir løftet frem, men fortsatt hefter det uklarheter til en sammenligning og effekter fra ulike prinsipale valg i mastetype og deres innbyrdes avstand.

Områdebeskrivelsen med verdi-/sårbarhetsvurdering for visuelle barrierer etterlater et inntrykk om at utrederne ikke har tatt inn over seg at Bryggen er innskrevet på Verdensarvlisten etter hovedkriterium iii)¹ og at det ikke nødvendigvis bare er bygningsmassen, kulturlagene og arkitekturen som skal ivaretas for etterslektene, men at det i like stor grad er det samlede kulturmiljøet og kulturtradisjonene som skal beskyttes. Den sterke linken mellom bygningsmassen, kaiene og Vågen er basisen for en slik forståelse. I dette bildet oppleves det som historisk brudd for Bryggen at det nå foreslås å legge ny gjennomgangstrafikk med bybane *på tvers* over arealene på kaifronten. Bryggen har gjennom hele sin snart 1000 årige historie vært et handelsknutepunkt som man reiser til eller fra². Etter SBs oppfatning er en verdig forvaltning av et verdensarvsted ikke forenlig med å innføre nye trafikale løsninger som medfører et splittet byrom for ny gjennomgangstrafikk. Stiftelsen Bryggen velger derfor å gjenta at både forvaltningsplanen (Hfk 2006) og reguleringsplan Vågen-Kaiene-Bryggen (2006) har som premiss at målet er at Bryggen skal bli trafikkfri. Foreliggende planer og trase 1Aa/1Ab er et klart brudd med disse forutsetningene.

SB er uenige i de vurderingene som er foretatt og vi velger å stille spørsmålsteget ved skjønnsutøvelsen som er utøvet for å vurdere konsekvens etter det som i Norconsult-rapporten blir presentert som "ICOMOS-metode".

Slik ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) legger opp sitt arbeid er nettopp et hovedpoeng deres vektlegging av tverrfaglighet i vurderingene, men også at det stilles opp krav om dokumentasjon av en solid, langsiktig forvaltning av de unike verdiene som skal beskyttes (OUV, Outstanding universal values). I de to evalueringene som har vært gjennomført (1993/94, 2000) er det knyttet opp en rekke anbefalinger som ikke er behandlet i Norconsult-rapporten. I evalueringen fra 2000³ kan man bl.a. lese (A2): "*Stedets integritet må bli sikret og videreført. Dette inkluderer forholdet*

¹ Bear a unique or at least exceptional testimony to a civilization or cultural tradition which has disappeared.

² "In its present appearance, this part of the town with its traditional wooden buildings perpetuates the remembrance of one of the oldest large trading port of northern Europe and the only trading post outside of the Hanseatic League whose original structures remain within the city limits and cityscape.....

...In its present form, following the 1702 fire, Bryggen, a harmonious ancient quarter, illustrates the use of space in a quarter of Hanseatic merchants. It is a type of northern "fondaco" unequalled by even Lubeck and Novgorod. Bryggen can be included on the World Heritage List on the basis of criterion III.»

³ ICOMOS 2000. Bryggen, Bergen wharf, world heritage convention periodic state of conservation report 1999/2000.

mellom bygningene og sjøen, mellom bruken av bygningene og den kommersielle aktiviteten langs kaien, som er utgangspunkt for Bryggen.

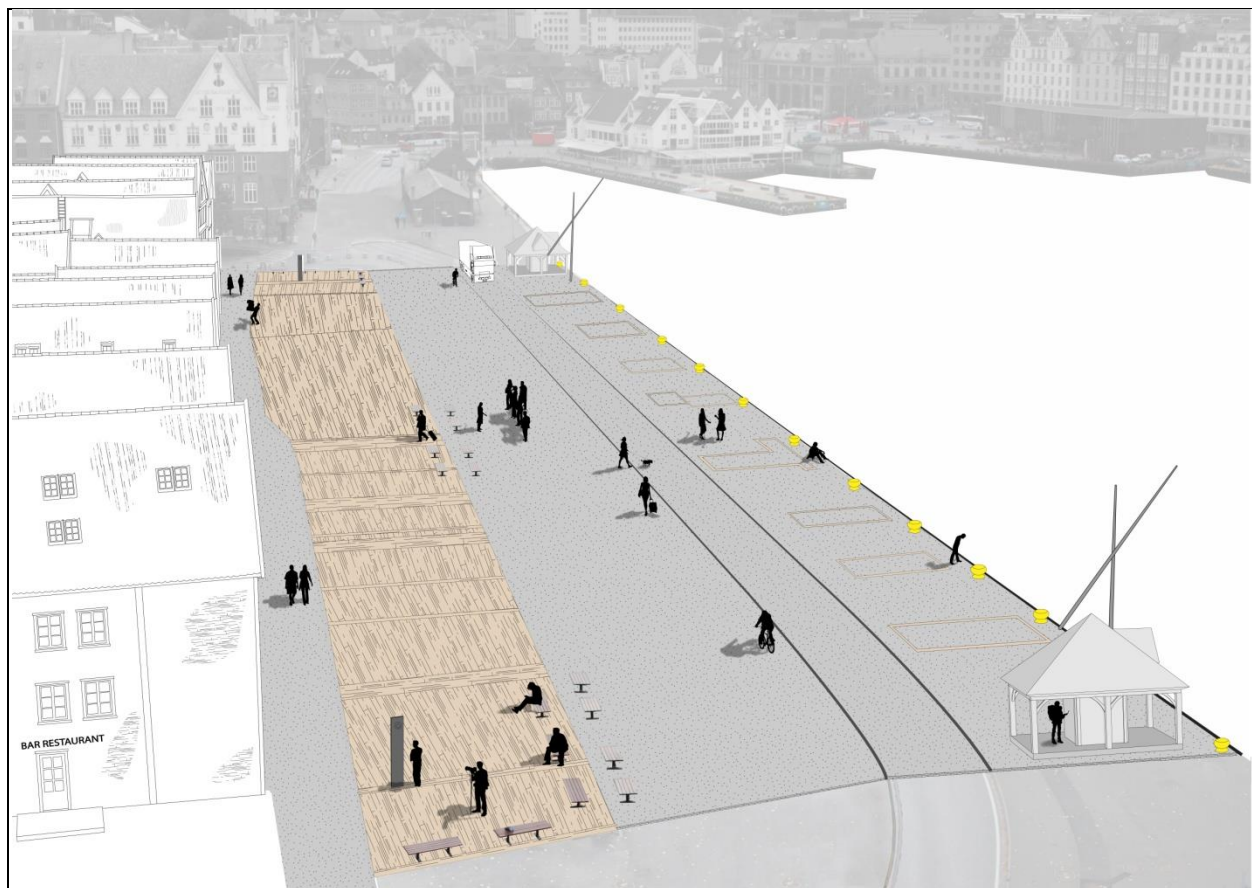
Videre i pkt. A14 skriver de" Evalueringsgruppen betrakter Bryggens autensitet i sin helhet som redusert siden nomineringen, på bakgrunn av det materiale om stedets kulturelle ressurser som er blitt lagt fram for gruppen. Alle parter som er involvert i bevaringen av Bryggen må vie den største oppmerksomhet til dette aspektet i framtiden".

Ved å forholde seg til dagens situasjon som 0-alternativ eller reguleringsplanen (VKB) kommer Norconsult frem til at 1Aa/1Ab skal ha ubetydelige effekter og liten eller ingen negativ konsekvens for Bryggens universelle verdi (OUV).

Denne konklusjonen mener vi bygger på flere feilfortolkninger og gale forutsetninger. Den langsiktige målsettingen for trafikksituasjonen foran Bryggen i Bergen har i mange år vært knyttet til å fristille hele området for trafikk. Det vises i denne sammenheng til vedtaket knyttet til VKB-reguleringsplan (2006), Byrådet, vedtak 376/06, og bl.a. illustrert med en trafikkfri visjon på planens forside. Tilsvarende gjentas i Hordaland fylkeskommune sin forvaltningsplan⁴. I planarbeidet for Bybanen stilles biltrafikk opp mot Bybanen, der Bybanen er det elementet som skal til for å fri Bryggen fra (en del av) biltrafikken. Dette er en feil premiss.

⁴HFK 2006/2007. Verdenskulturminnet Bryggen i Bergen. Forvaltningsplan. Hordaland Fylkeskommune. Upaginert.

Den langsiktige målsettingen knyttet til trafikken over Bryggen må sees under ett. Bybanen over Bryggen representerer snarere forverring av det samlede trafikkbildet for Bryggen idet anlegget er en permanent installasjon, mens dagens trafikk med blandet privat- og kollektivkjøring kan endres og helt stoppes ved politisk vedtak. En slik mulighet vil ikke lenger være åpen ved å legge bybanetraseen over Bryggen.



Figur 1. Visjoner og ideer for Bryggen og utviklingsmuligheter knyttet til en biltrafikk-fri Bryggen har Stiftelsen Bryggen arbeidet med over flere tiår. Montasje: Kirill Kadyrov.

Videre fremgår det at utreder ikke har hensyntatt at reguleringsplanen VKB (2006) og buffersonen som ligger i denne ikke er innrapportert eller formelt er godkjent av UNESCO og at eksisterende situasjon dermed ikke uten videre dermed kan benyttes som noe basialternativ for å vurdere OUV dersom man skal følge de standarder som vanlig legges til grunn. Det er kun selekterte deler av VKB som benyttes som basis, der begrepet "kulturminnets integritet" løftes frem som målestokk. Metoden slik den her blir benyttet gir et svært stort spillerom for å vektlegge de elementer utreder måtte ønske.

Stiftelsen Bryggens antikvarer og et utvalg av medlemmer i fagutvalget har gjennomgått kriteriesettet og gjort samme vurdering som utreder. For mange av de sentrale forhold som vil måtte vektlegges har vi oppnådd et sterkt avvikende resultat (Se tabell 6 og 7).

Tabell for verdivurdering. Tabellene 4 og 5 er hentet fra tilleggsutredninger, rapport 1- Barrierevirkning av Bybanen foran Bryggen Norconsult (2013-10-07).

Tabell 4 Tabellen viser konsekvensen i forhold til 0-situasjonen og i forhold til en gjennomført situasjon i henhold til målsetninger og tiltak i VKB.

OUV	Bybane som barriere	Stort positivt omfang	Middels positivt omfang	Lite positivt omfang	Ubetydelig positivt omfang	Intet omfang	Ubetydelig negativt omfang	Lite negativt omfang	Middels negativt omfang	Stort negativt omfang
		Konsekvens	Veldig stor positiv	Stor/veldig stor positiv	Moderat/stor positiv	Liten positiv	Nøytral	Liten negativ	Moderat/stor negativ	Stor/veldig stor negativ
Bygningsstrukturen						0-alt VKB				
Materialbruken						0-alt VKB				
Forholdet til Vågen og havnen						VKB		0 -alt		
Forholdet til Bergenhus						VKB	0-alt			
Forholdet til Vågsbunnen						0-alt		VKB		
Forholdet til trehusbebyggelsen							0-alt	VKB		
Forholdet til middelalder vegnettet				0-alt		VKB				
Atmosfæren/stedets identitet inne på Bryggen						0-alt VKB				
Atmosfæren/stedets identitet i området rundt Bryggen (fokus på kaionrådet)						VKB	0-alt			
Kulturlag						0-alt VKB				

Tabell 5: Samletabell for definert OUV

OUV	Bybane som barriere	Stort positivt omfang	Middels positivt omfang	Lite positivt omfang	Ubetydelig positivt omfang	Intet omfang	Ubetydelig negativt omfang	Lite negativt omfang	Middels negativt omfang	Stort negativt omfang
		Konsekvens	Veldig stor positiv	Stor/veldig stor positiv	Moderat/stor positiv	Liten positiv	Nøytral	Liten negativ	Moderat/stor negativ	Stor/veldig stor negativ
Verdensarvstedet Bryggen						0-alt VKB				
Forholdet til omgivelsene							0 -alt VKB			
Atmosfæren/stedets identitet						VKB	0-alt			
Kulturlag						0-alt VKB				

Tabell 6. Vurdering av "Bybane som barriere" gjort av Stiftelsen Bryggen. VKB=reguleringsplan for Vågen, Kaiene og Bryggen. 0=alt=dagens situasjon. F=forvaltningsplan.

OUV	Bybane som barriere	Stort positivt omfang	Middels positivt omfang	Liten positivt omfang	Ubet positivt omfang	Intet omfang	Ubet negativt omfang	Liten negativt omfang	Middels negativt omfang	Stort negativt omfang
		Konsekvens	Veldig stor pos	Stor pos	Moderat pos	Liten pos	Nøytral	Liten neg	Moderat neg	Stor neg
Bygnings-struktur						0=alt VKB, F				
Materialbruken									0=alt VKB	F
Forhold til Vågen *									0=alt	VKB, F
Forhold til Bergenhus*								0=alt VKB, F		
Forhold til Vågsbunnen*								0=alt VKB, F		
Forhold til trehusbebyggelsen*								0=alt VKB, F		
Forhold til middelaldervegnettet**								0=alt	VKB, F	
Atmosfære/steds-identitet i passasjene								0=alt	VKB, F	
Atmosfære/steds-identitet på kaiarealet								0=alt		VKB, F
Kulturlagene***								0=alt	VKB, F	

Tabell 7. Samletabell for definert OUV. Resultater etter en panelvurdering gjort av Stiftelsen Bryggens fagutvalg og antikvarer. VKB=reguleringsplan for Vågen, Kaiene og Bryggen. 0-alt=dagens situasjon. F=forvaltningsplan

OUV	Bybane som barriere	Stort positivt	Middels positivt	Liten positivt	Ubet positivt	Intet omfang	Ubet negativt	Liten negativt	Middels negativt	Stort negativt
	Konsekvens	Veldig stor pos	Stor pos	Moderat pos	Liten pos	Nøytral	Liten neg	Moderat neg	Stor neg	Veldig stor neg
Verdensarvstedet Bryggen								0-alt	VKB, F	
Forholdet til omgivelsene								0-alt	VKB, F	
Stedsidentitet								0-alt		VKB, F
Kulturlag							0-alt	VKB, F		

*I forholdet til omgivelsene har vi i vår vurdering vektlagt bl.a.: trasevalg 1Aa representerer et nytt og fremmed trafikalt element som legges inn blant de mest verdifulle historiske bygningsmiljøene og historiske strukturer som finnes i Bergen. Siktelinjene fra hhv nord og sør vil preges av master og banelegemet. Vi har her tatt utgangspunkt i det fremlagte trasealternativ med KL-anlegg.

**I forhold til middelaldervegnettet er det i vår vurdering vektlagt følgende elementer: Masseutskiftning i eller ved kulturlag ved Finnegården og i Sandbrogaten. Økt trafikkbelastning og større bruk av Øvregaten som en følge av tiltaket. Nytt trafikkelement på tvers av tidligere almenningsstrukturer og gjennom aksene Vågen-Kai-Bryggen.

***SB mener det hefter betydelig usikkerhet rundt kulturlagene som ligger under fyllmassene og i hvilken grad rivningsmasser og kulturlagsmasser fra andre deler av Bergen etter bybrannen i 1916 forefinnes i utfyllingsmassene.

Det divergerende resultat sammenlignet med Norconsult illustrerer bl.a. flere forhold. For det første mener vi metoden, slik den er benyttet av utreder, utgir seg å være semi-kvantitativ – mens den i realiteten bare gjenspeiler den rene skjønnsutøvelse som utrederen har anvendt i sin fortolkning. Ikke minst er det uklart og fremgår i liten grad fra teksten hvilke referanserammer metoden er benyttet innenfor. De mange verdi-elementene; herunder identitet, symboler, historisk kildeverdi, alder, autensitet, representativitet-sjeldenhet, variasjon-homogenitet, miljøverdier, skjønnhetsverdi-kunstnerisk verdi og bruksverdi blir bare sporadisk trukket inn i vurderingene.

Stiftelsen Bryggen er av det syn at man i tilleggsutredningen synes å ha oversett noen viktige prinsipper for å kunne foreta en uavhengig vurdering. Det fremkommer i allefall ikke av rapporten hvordan arbeidet metodisk er lagt opp av konsulentene.

I dette bildet gjelder bla:

1) At det bør settes ned et panel med flere fagpersoner for å gjennomføre vurderingen (slik ICOMOS gjennomfører det). Det fremgår ikke av tilleggsutredningen hvorvidt det har vært et fagpanel som har gjort vurderingene, men noe variasjonsbredde er ikke angitt og det mangler grunnleggende informasjon for å kunne etterprøve hva som faktisk er gjort.

2) I hvilken grad antikvarfaglig kompetanse er innhentet og hvilke referanserammer vurderingen er gjort innenfor bør være avklart før vurderingen iverksettes.

Stiftelsen Bryggen finner det lite hensiktsmessig å diskutere «innsalg» og avbøtende tiltak ved et trasévalg i relasjon andre elementer, herunder sykkeltrasé inn til sentrum fra nord, rydding i uteromsmøblering og belyningsstrukturer foran Bryggen, turistbussregulering og som her vektes som en del av avveiingene. På den måten oppnår man å sammenligne likt med ulikt i trasévalgene.

Stiftelsen Bryggen vil på dette grunnlag hevde at tilleggsutredningen for vurdering av visuelle barrierer ikke kan legges til grunn siden den er så mangelfull på vesentlige punkter.

3) Sikkerhet - trafikkavvikling

Det åpne rommet foran Bryggen er kraftig preget av sesongvariasjon når det gjelder bruk. De mest aktive månedene for reiselivet sammenfaller med aktivt uteliv, konserter på Bergenhus/Koengen og muligheter for å gjennomføre utendørsaktiviteter. Utnyttelsen av friarealene er også på sitt mest intense i disse periodene, med store områder som anvendes til uteservering. Gjennomgang i området skjer langs en smal stripe fortau rett i forkant av gårdene på Bryggen og på fortau, vei og kai utenfor serveringssonen.

Stiftelsen Bryggen vil peke på at den store konsentrasjonen av mennesker i og i tilknytning til arealene foran Bryggen er særlig stor i perioden mai-september. En betydelig del av disse utgjør en mulig sikkerhetsrisiko:

- De tilreisende har oppmerksomheten rettet mot verdensarvstedet både for å se og fotografere fasaderekken.
- I motsetning til byens borgere, representerer tilreisende en gruppe som ikke har samme grad av vane knyttet til en bybane som en del av det trafikale bildet.

Stiftelsen Bryggen konstaterer at sikkerhetsgjerd er blitt innført som avbøtende tiltak etter den tragiske dødsulykken i Mårdalen, Fana, tidligere i oktober. Vår bekymring for sikkerhet og som ble reist i KUen har dessverre fått forsterket aktualitet. Med i overkant av 2,5 millioner⁵ årlige tilreisende til Bergen, hvorav halvannen million tar seg inn i selve verdensarvstedet Bryggen⁶, finner vi det derfor påkrevet at sikkerhetsmessige forhold blir gjort gjenstand for en mer dyptpløyende analyse enn det som så langt er fremlagt. Ikke minst må spørsmålet rundt sikkerhetsgjerd og effekter av slike bringes inn i diskusjonen om barrierevirkninger. Dersom en sikker trafikal avvikling krever oppsetting av sikkerhetsgjerd vil barriereeffekten antakelig være langt større enn det som tilleggsutredningen opererer med. Vi kan ikke se at dette forholdet er behandlet.

⁵ Kilde: Bergen Reiselivslag

⁶ Basert på målinger som utføres av Stiftelsen Bryggen, nærmere presentert i SBs høringsnotat til KU.

4) Havnivåstigning, visuell barriere – risiko

Stiftelsen Bryggen vil henlede oppmerksomheten på at det siden KU'e ble presentert tidlig i 2013 er fremlagt nye og urovekkende prognoseresultat knyttet til havnivåets stigning (ICCP-rapport, sept 2013)⁷. Stiftelsen Bryggen ønsker derfor å poengtere den samfunnsmessige risiko man løper ved å legge en bybane langs 2 m koten over kaifronten i relasjon til stormflo-episoder og flom. Slik vi vurderer det vil en raskere stigning i havnivå enn det som KU'en legger opp til innebære;

- 1) Funksjonstiden/levetiden til bybanen blir kortere
- 2) Risikoen for full stopp og nedetid på grunn av flere episoder med stormflo per år vil øke.

Det er viktig at både planleggere og utbyggere i en så stor utbyggings sak legger til grunn tilstrekkelig med sikkerhetsmarginer⁸. SB oppfatter at vurderingen som ble lagt frem i KU var bygget på relativt konservative anslag, men at vurderingene ikke kan forstås som en oppdatert ROS-analyse – som kommunen selv har pålagt all planlegging i strandsone under 2,5 m koten. Etter vår oppfatning er å legge inn en tilstrekkelig sikkerhetsmargin særdeles vanskelig innenfor alternativ 1Aa/1Ab. Dersom havnivåstigning gradvis søkes kompensert med å heve banelegemet, vil barrierevirkningen også her være gjenstand for systematisk undervurdering.

5) STØY OG TILSTEDEVÆRELSE

Det tar ca. 4 minutter å gå rolig fra Finnegården/Hanseatisk Museum og til Bradbenken. En passeringsfrekvens ned mot 1,5 min for Bybanen betyr at en fotgjenger kan bli møtt eller passert av inntil 3 vognsett i hver retning, til sammen 6 vognsett. Praktisk erfaring fra bl.a. Nesttun, der vogner passerer gjennom sentrum med redusert fart, tilsier at dette representerer en ikke ubetydelig og annen type støy enn fra biltrafikken og tilhørende forringelse av opplevelsen knyttet til Bryggen og det historiske miljøet. I tillegg kommer sikkerhetsaspektet. Når man står eller ferdes i nærheten av en passerende bybanevogn, er det ingen tvil om at det er et meget *tungt* og dominerende kjøretøy som går der.

6) NØDAVLASTNING

Det har over tid vært fokus på utfordringene knyttet til sårbarhet i trafikkmønsteret mellom Bergen sentrum og nordre bydel når det regelmessig oppstår forsinkelser som følge av ulykker i bl.a. Fløyfjellstunnelen. I nødsituasjoner vil ferdsel over Bryggen utgjøre en viktig avlastning for å avhjelpe en kritisk situasjon. Verdien av slik avlastning reduseres med innsnevring av tilgjengelig veiareal.

7) EFFEKTIVITET OG MATERIELL

Stiftelsen Bryggen har søkt å fokusere på forhold ved trasévalg som har direkte konsekvens for verdensarvstedet Bryggen og de nærmeste omgivelsene. I en større sammenheng representerer

⁷ <http://www.ipcc.ch/report/ar5/wg1/>

⁸ <http://www.regjeringen.no/upload/MD/Kampanje/klimatilpasning/Bilder/DSB/Havnivaaveileder.pdf>

trasévalg over Bryggen store konsekvenser for reisetiden mellom Bergen sentrum og Åsane. Dette aspektet vil ha direkte økonomiske konsekvenser knyttet til det rullende materiellet.

Vi forutsetter at konsekvensene av innspart materiell er tatt inn i de økonomiske beregningene for de ulike trasévalgene. Et raskt overslag tilsier at dersom forskjellen i reisetid mellom det korteste og lengste trasévalget mellom Bergen og Åsane legges til grunn (ca. 10 min), og man antar en trafikkfrekvens på én vogn hvert 1,5 minutt i hver retning, utgjør dette ca. 13 vognsett. Det er anslått at vognsettene som skal anvendes har en enhetskostnad på i overkant av 30 millioner kroner. Dette utgjør til sammen rundt 400 millioner kroner. I tillegg kommer innsparte kostnader til drift og vedlikehold.

Bredsgården, Bryggen, 28.10-2013

Bernt-Håvard Øyen
direktør

Kim F. Lingjærde
styreleder