



KULTURMINNEGRUNNLAG FOR BYBANEN

BERGEN SENTRUM – ÅSANE



FORORD

Kulturminnegrunnlagene er en integrert del av Bergen kommunes planlegging på kommune- og kommunedelplannivå, og utarbeides også i visse tilfeller i forbindelse med konsekvensutredninger og offentlige reguleringsplaner.

Kulturminnegrunnlagene er en del av Byantikvarens arbeid med å kartfeste og sikre informasjon og kunnskap om det historiske kulturlandskapet i Bergen kommune. Kulturminnegrunnlagene utarbeides av Byantikvaren, Byrådsavdeling for byutvikling, klima og miljø. De benyttes som underlagsmateriale for videre planarbeid. De skal også ligge som vedlegg til planene frem til politisk behandling, og vil være grunnlagsmateriale for senere kulturminneplanlegging og saksbehandling knyttet til vern av kulturminner og kulturmiljø.

Forskjeller innenfor ulike planområder fører til en viss grad av individuell behandling og vektlegging. Som regel bygger rapportene på noen hovedtema knyttet til tidlig historie, bebyggelsesstrukturer, kommunikasjonslinjer og noen særlige enkeltminner.

Kulturminnegrunnlaget «Bybanen Sentrum-Åsane» tar utgangspunkt i traséalternativer som ligger i vedtatt planprogram. Bybanen vil gå gjennom flere områder med høy nasjonal og internasjonal kulturminneverdi, og områder med lokal kulturminneverdi. Traseéalternativene strekker seg fra urbane strøk til mer rurale områder. Spennet i dette kulturminnegrunnlaget vil dermed være stort.

Utredningsarbeidet er konsentrert om umiddelbar nærhet til og konsekvenser av disse traséene.

I en historisk by som Bergen med store kulturminneverdier, er kulturminneinteressene en viktig faktor i utvelgelsen av en bybanetrasé. Denne rapporten skal benyttes som grunnlag for å velge den mest hensiktsmessige traséen for bybanen. I en senere fase, etter at trasévalget er vedtatt, vil det gjøres en mer detaljert utredning i forhold til direkte implikasjoner for kulturminner langs valgte trasé.

Tekst er utarbeidet av Byantikvaren ved Stein-Gunnar Sommerset, Tone Takvam, Heming Hagen, Torbjørn Melle, Randi Ræiseter, Arve J. Nilsen og Jonatan Krzywinski. Rigmor Huus har laget kart. Inga Potter layout. Jonatan Krzywinski har vært prosjektleder.

Vi takker Billedsamlingen for generøs tilatelse til bruk av deres bilder i rapporten.


Johanne Gillow
byantikvar

Byantikvaren
desember 2012



INNHold

INNLEDNING	6
HVA ER KULTURMINNER?	7
TOPOGRAFI OG TIDLIGERE HISTORIE PÅ STREKKET FRA SENTRUM TIL ÅSANE	9
KULTURMILJØER SENTRUM	11
VÅGEN	12
BERGENHUS	15
DREGGEN	18
BRYGGEN	20
MURBRYGGEN	24
TORGET	27
VÅGSBUNNEN	29
MARKEN	34
RÅDHUSKVARTALET	36
NORDNESHALVØYEN FREM TIL NYKIRKEALLMENNINGEN	39
OPPSUMMERING SENTRUM:	42
SANDVIKEN	43
SMÅMØLLEN	45
GRENDENE, SANDVIKSTORGET OG KYSTKULTURSENTERET	46
KRISTIANSOLM	47
MÅSESKJÆRET, BODENE OG REPERBANEN	52
STRANDENS GREND	53
GAMLE BERGEN	54
NYHAVN OG HEGRENESET	56
NORGES HANDELSHØYSKOLE	56
BREIVIKEN BOLIGOMRÅDE	57
ÅSANE	59
EIDSVÅG	60
ENEBOLIGER OG BEBYGGELSESSTRUKTUR	61
VERNEVERDI OG SÅRBARHET	64



Bryggen i Bergen 1950. Bildet er tatt noen få år før storbrannen som la den nordlige delen av Bryggen i aske og før brannen i Holmefjordsgården i 1958. Bildet viser også godt den yrende aktiviteten med blant annet fjordabåter ved kaien foran Bryggen.

AVGRENSNING

Kulturminnegrunnlaget for Bybanen Sentrum – Åsane tar for seg traséalternativene som skal utredes fram mot trasévalget. I denne fasen eksisterer det ikke noen plangrense, og kulturminnegrunnlaget må forholde seg til grove skisser for traséene. Det er et poeng å belyse kulturminneinteressene i trasévalgene tilstrekkelig slik at man har et godt beslutningsgrunnlag for å velge traséene i forhold til kulturminner. Etter hvert som traséer og løsninger blir mer sannsynlige, vil detaljeringsnivået økes i de aktuelle områdene.

I kulturminnegrunnlaget er strekningen Sentrum – Åsane delt i tre områder. I kulturminne sammenheng innehar disse noe forskjellige problemstillinger. Områdene som er valgt er:

- Sentrum
- Sandviken
- Åsane

INNLEDNING

Sett ut fra kulturminnehensyn er sentrumsområdet mest komplisert. Utfordrende faktorer som fredet bygrunn, kompliserte grunnforhold (grunnvannsproblematikk), verdensarvstatus, et høyt antall fredede og verneverdige bygninger, og verneverdige kulturmiljø er viktige faktorer som planleggingen av bybanen må ta hensyn til. Området er preget av stor tidsdybde som også påvirker analysene. På forhånd er det utarbeidet flere trasémuligheter som må vurderes innenfor området som vil vurderes.

Videre er Sandviken et område med viktige kulturminner og kulturmiljøer. Her er det primært to alternativer i forhold til trasévalg. Enten på gatenivå «i dagen», eller gjennom tunnel «i fjell». Det er særlig kulturmiljøet rundt reperbanen og Måseskjæret lyststed som er problematiske i forhold til traséalternativ i dagen.

Strekningen fra Handelshøyskolen til Åsane har begrenset med trasévalg, og problemstillingene er ikke like direkte knyttet opp mot dem. Her vil det særlig være bybanestoppene og fortetting rundt disse som har betydning for kulturminner.

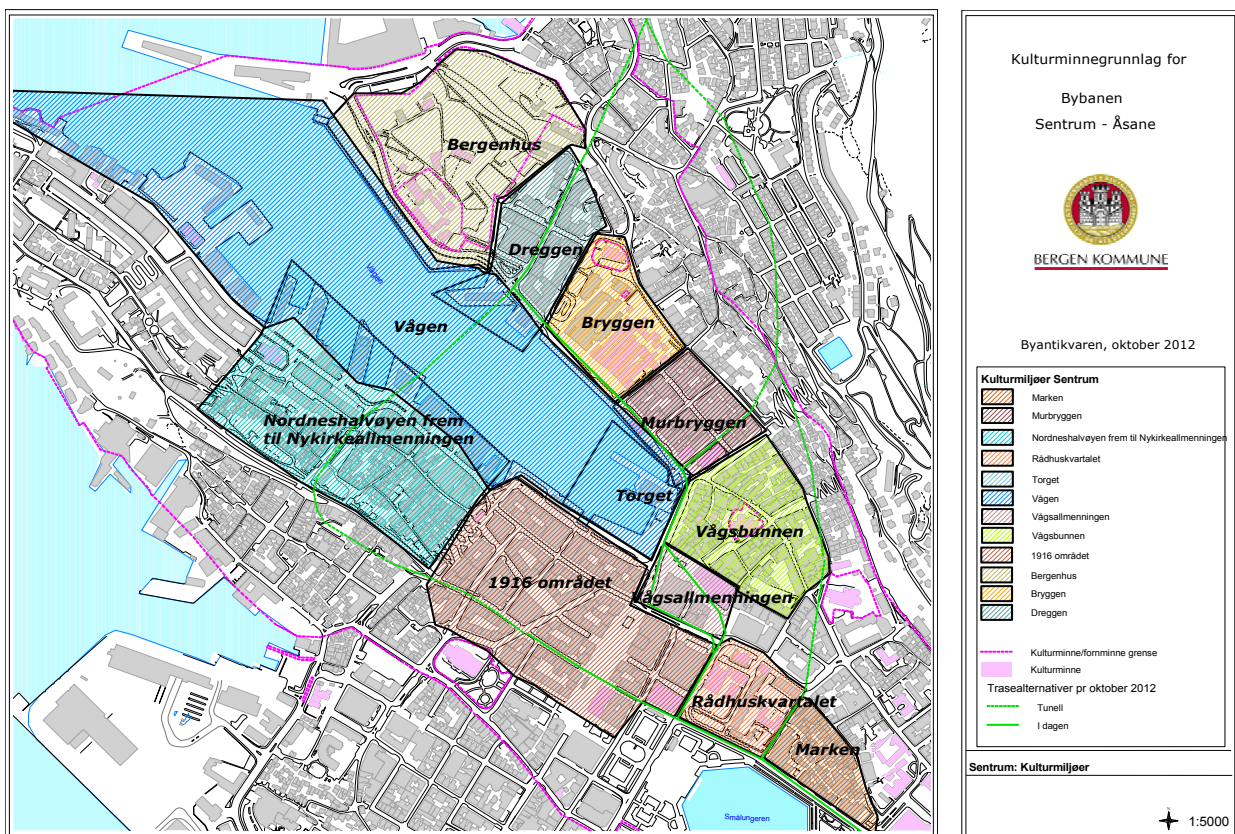
Vi har i rapporten gått nærmere inn og beskrevet kulturmiljøer innenfor de tre delområdene. Vi har valgt å dele inn sentrum i tolv kulturmiljøer (se kartfigur under) og Sandviken i elleve kulturmiljøer. Åsane er delt inn i to kulturmiljøer, som er grovt avmerket på kartet (kart 4) med sirkler. Dette er for å vise at disse områdene ikke er klart avgrenset. Avgrensinger av kulturmiljøer er uansett ikke absolutte og til en vis grad avhengige av formål. Det er mange andre måter å avgrense kulturmiljøer på. Inndelingen her finner Byantikvaren mest hensiktsmessig for denne utredningen.

HVA ER KULTURMINNER?

I dagligtale blir ofte begrepene «fredet», «vernet», «verneverdig» kulturminne brukt upresist. Det er derfor nødvendig med en kort presisering hva de enkelte begrepene betyr.

«Verneverdig» er en fellesbetegnelse for alt som har bevaringsverdi, mens «vernet» er fellesbetegnelse for alt som har et formelt vern knyttet til lovbestemmelser. Det være seg vern etter Kulturminneloven eller Plan og bygningsloven.

Når vi snakker om «fredet» er objektet vernet etter kulturminneloven (Lov om kulturminner av 9.juni 1978). Kulturminneloven gir en klar definisjon av hva som er fredet. Den skiller mellom to hovedgrupper fredninger; Automatisk fredede kulturminner og vedtaksfredede kulturminner. Automatisk fredede kulturminner er fredet uansett om



Kartet viser kulturmiljøinndelingen i Sentrum slik det er gjort i kulturminnegrunnlaget.

de er påviste eller om de er uopptaget i jorden. Hva som er automatisk fredet er listet opp i Kulturminneloven §4. Forenklet kan man si at alle spor etter menneskelig aktivitet fra før 1537 og stående bygninger før 1649, er automatisk fredet.

Vedtaksfredet er bygninger eller anlegg fra nyere tid dvs etter 1537 og 1649, som er fredet etter vedtak hos Riksantikvaren. Kulturminneloven forvaltes av miljøvern-departementet med delegering til Riksantikvaren og fylkeskommunene.

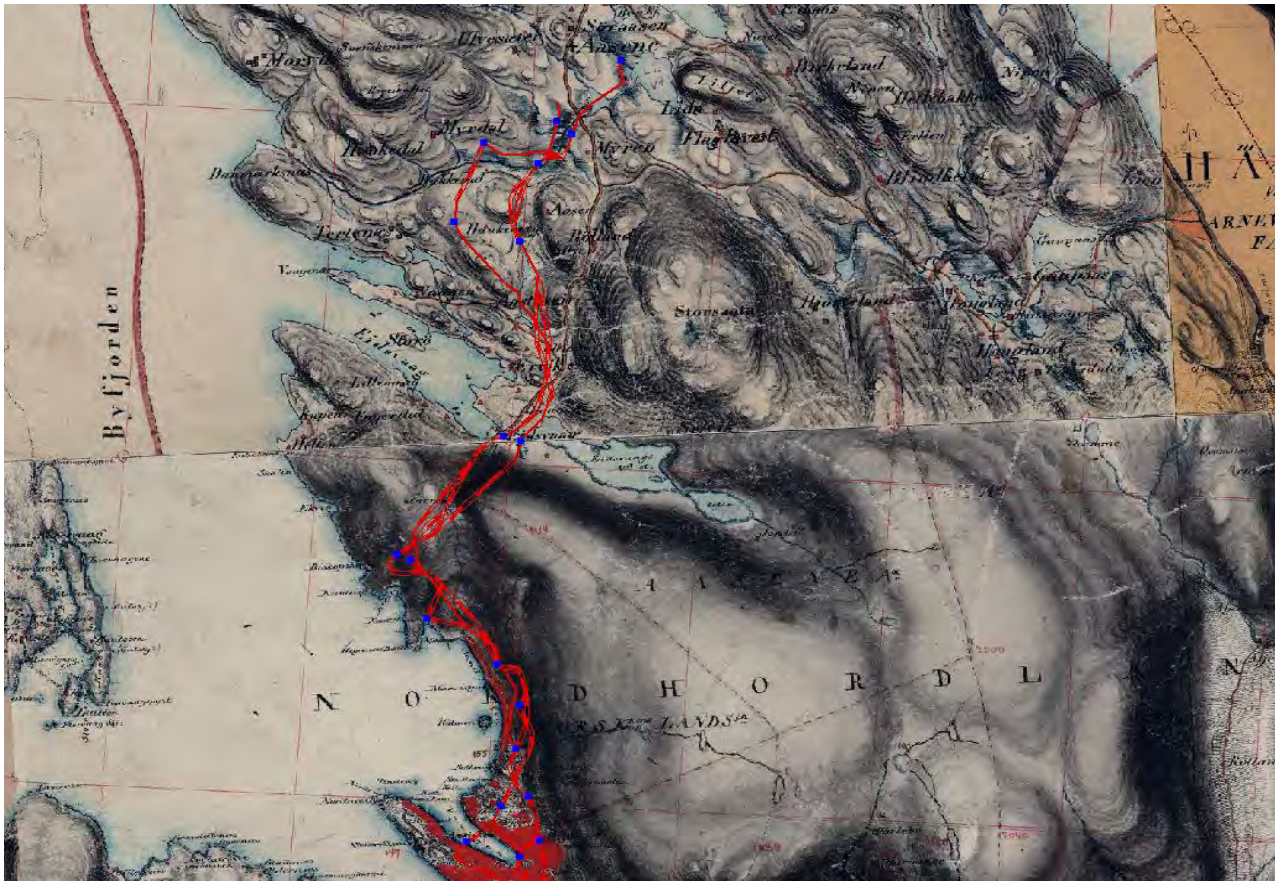
I Bergen kommune er Byantikvaren fagetat for kulturminnvern. Kommunene er tillagt forvaltningen av plan- og bygningsloven. Byantikvaren jobber derfor med vern gjennom plan- og bygningsloven. I plan- og bygningsloven er det mulig å verne bygninger og kulturmiljø gjennom forskjellige verktøy. På kommuneplannivå kan det gis føringer og lages hensynsoner i forhold til kulturminner. I reguleringsplaner har man flere virkemidler som er mer juridisk bindende. Byantikvaren har fagansvar for kommunens forvaltning av bygg og anlegg som er verneverdige men ikke fredet.

I Bergen er det tre ulike forvaltningsnivå innenfor kulturminnevernet. Riksantikvaren, Fylkeskommunen ved seksjon for kulturminne og museum, og Bergen kommune ved Byantikvar. Riksantikvaren og Hordaland fylkeskommune er knyttet til rollen som kulturminnemyndighet etter kulturminneloven. Riksantikvaren har direkte ansvar for kirkene, stående bygninger eldre enn 1649 og automatisk fredet bygrunn i sentrum. Automatisk fredet bygrunn er et område som man regner for å innlemme middelalderbyens utstrekning. Innenfor dette området kreves det dispensasjon fra kulturminneloven for et hvert tiltak i grunnen (området er avmerket på bergenskart.no og askeladden.ra.no). Utenfor fredet bygrunn er det fylkeskommunen som skal oppfylle undersøkelsesplikten etter kulturminneloven (jf. §9 kulturminneloven). I tillegg har Fylkeskommunen forvaltningsmyndighet for vedtaksfredete bygg. Fylkeskommunen er som regional kulturmyndighet også høringspart i plansaker, og har innsigelsesrett til plansaker på grunnlag av blant annet kulturminner.



Vågsallmenningen i dag. Holbergstatuen har stått på allmenningen siden avdukingen i 1883. Bak den ser vi tidligere Norges bank, Vågsallmenningen 12, oppført i 1849-1845. Til høyre i bildet er børsbygningen, tatt i bruk i 1862. Nedre del av Vågsallmenningen ble utfyllt på 1500- og 1600-tallet.

Innenfor kulturminnefeltet skiller vi mellom kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap. Et kulturminne er spor etter menneskelig aktivitet, ofte referert til som enkeltobjekt (eller grupper av enkeltobjekt). Kulturminner inngår ofte i en kulturhistorisk sammenheng. Denne sammenhengen kalles for kulturmiljøer og kan bestå av flere objekter, grupper av objekter og andre kulturhistoriske elementer. Den videre sammenhengen der en også ser den naturgitte forutsetningen sammen med kulturmiljøet er kulturlandskapet. Landskapet kan være lite eller mye omformet (rurale og urbane kontekster), men danner uansett rammen for kulturminnene og kulturmiljøet.



Rektangelkart fra 1850 og 1860 sammensatt av Byantikvaren. Vi har også lagt på trasealternativene og mulige stopp. Kartet viser utfordringene som man står ovenfor. Trasealternativene går langs de områdene som allerede den gang var utbygget og det finnes få andre alternativ.

TOPOGRAFI OG TIDLIGERE HISTORIE PÅ STREKKET FRA SENTRUM TIL ÅSANE

Bybanens traséalternativer følger stort sett den gamle ferdselsåren fra sentrum til Åsane. Det er ikke mange alternativer i den trange korridoren nord for Bergen. Landskapsformasjonene bærer preg av bergensbuene hvor fjellet, dalene, nesene, vannene og vågene går i en bue mot nordvest. Fjellene består av gneis og granitt, mens det i lavere strøk finnes mykere sedimentære bergarter som gir en fruktbar jord.

I Bergen er det historisk naturlige forutsetninger for en god skipshavn. Med sin sentrale beliggenhet midtveis mellom de produktive fiskefeltene i Lofoten, og markedene i Europa ble Bergen tidlig en betydningsfull maritim markeds plass i middelalderen. Middelalderbyen forholdt seg innenfor rammen av Vågen.

Ved overgangen til moderne tid (1600-tallet) var kapasiteten i Vågen overskredet. Handelen og byen ekspanderte dermed utenfor middelalderbyens grenser. Ekspansjonen skjedde først i Skuteviken og deretter i Sandviken, som er to bynære og tildels gode havner.

Det var ikke bare pakkhusene med sin handelsvirksomhet som fikk plass i disse nye områdene. Reperbaner, småindustri og mølledrift var viktige næringer i ekspansjonsområdene. Bergens naturlige forutsetninger for å være en havneby var avhengig av den politiske situasjonen i Europa og den stadige pågående tekniske utviklingen. Bergenske kjøpmenn visste å utnytte de muligheter som åpnet seg. Handel fra Bergen ble etterhvert mer enn fisk og korn, og bergenske kjøpmenn involverte seg i handel med en



Kart over Sandviken fra 1819 (Aad Gjelle). Kartet viser bodstrukturen som strakte seg ut i sjøen, ferdselsåren "den Trondhjemske postvei" som gikk på langs av Sandviken, samt reperbaner, lyststeder og grender slik de var i første del av 1800-tallet.

rekke varer over hele verden.

Sandviksbukten avgrenses av de store fjellformasjoner mot nord og øst. Det relativt smale området mellom fjellene og sjøen er solvendt og fruktbart. Sandviken hadde opprinnelig tre gårder; Bø, Hofudit og Bjørgvin. Sannsynligvis lå Bø ytterst mot nord, deretter Hofudit i midten opp mot Bjørgvin hvor grensen fulgte Mulelven. Bjørgvin ble til by og av den grunn har Skuteviken alltid vært regnet som en del av byområdet. De to andre gårdene ble lagt øde under Svartedauden, og slått sammen til Store Sandviken gård i 1565.

Rundt 1650 begynte ekspansjonen utover Sandviksbukten å ta fart. Nye eiere av store Sandviken gård (Garman) hadde et bevisst forhold til utbyggingen. De ønsket å drive jorden. Festing av byggetomtene var mest mulig effektivt i forhold til å ikke beslaglegge jordbruksland. Da Sandviken ble utbygget, var det derfor lenge et poeng for eieren at bebyggelsen ble konsentrert slik at det i minst mulig grad gikk utover landbruksarealene. Av den grunn ble den tidlige bebyggelsen i Sandviken tett og konsentrert, noe man ser i dag på de tette «øyene» som grendene utgjør. Pakkhusene (sjøbodene) ble lagt helt eller delvis ut i sjøen slik at last fra båtene kunne losses rett inn i sjøbodene.

Veien fra byen nordover gikk over Stølen

og ut langs Sandviken. Denne veien ble i 1780-årene en del av den Trondhjemske postvei. Den fulgte Sandviksveien opp langs reperbanen og ned langs Strandens grend. Fra Gamle Bergen gikk den opp bak Sandviken sykehus og over Munkebotn til Eidsvåg. Videre fra Eidsvåg gikk den over Glasskaret, og ned Rolland. I Midtbygda gikk den på bro over elven og forbi Gamle Åsane kirke. Derfra gikk den over Mellingen og ned til Tellevik, hvor det var skyssbåt over fjorden.

Traséen til den Trondhjemske postvei er forholdsvis godt kartlagt selv om det er uklarheter noen steder. Store deler av veien er i dag borte og erstattet av moderne veier. Postveitraséen er et viktig element og som vesentlig kommunikasjonsåre har den vært en premiss for mye av utviklingen i studieområdet. Både innenfor det enkelte delområde, og i forhold til de enkelte kulturmiljø er postveien en viktig faktor.



Vågen med Bryggen i 1894. Bildet er tatt fra Klosterhaugen og viser Vågen med Bryggen i bakgrunnen.
ubb-kk-2127-1762

KULTURMILJØER SENTRUM

Bergen sentrum vender seg mot Vågen. Dette er historisk betinget da Vågen var byens hovednerve og ferdselsåre. Siden grunnleggelsen av Bergen har strandlinjen rundt Vågen endret seg mye. Arkeologiske undersøkelser viser at rundt år 1000 var Vågens bredde omtrent den dobbelte i forhold til i dag, og i Vågsbunnen gikk den innerste, langgrunne viken omtrent 280 meter lenger inn enn dagens kailinje foran Fisketorget. Sjølinjen formet to langgrunne buker inne i området, den ene under nåværende Vetrilidsallmenningen, og den andre helt inn mot Domkirken. Den første bebyggelsen utviklet seg langs østsiden av Vågen, mens utbyggingen av Stranden, vestsiden av Vågen, fant sted flere hundre år senere. Langs østbredden gikk det tidlig en kommunikasjonsåre (Stretet, i dag Øvregaten) mellom Kongsgården på Alrekstad (i dag Årstad) og området som i

middelalderen het Holmen (i dag Bergenhus). Arkeologiske undersøkelser har vist at det i området mellom Korskirken og Domkirken i Vågsbunnen har vært en tidlig havn.

De mange og katastrofale bybrannene i Bergen har krevd reguleringer i gatenettet for å begrense brannenes omfang. Av den grunn fikk Bergen sine karakteristiske allmenninger, brede gateløp på tvers av hovedgatene. Allmenningene var opprinnelig betegnelsen på åpne rom som var for alle, men etterhvert ble de mer bevisst brukt for å stoppe brannspredning. Allmenningene skulle fungere som branngater. Mange av allmenningene fikk etter hvert et parkaktig preg, de ble beplantet med store trær (som skulle skjerme mot brann).

I det videre vil vi ta for oss de enkelte kulturmiljøene i sentrum.

VÅGEN

Bergen har vært, og er fortsatt en havneby. Selve symbolet på dette er Vågen. Vågen er det samlende landskapselementet i det sentrale og historiske Bergen, og på mange måter vært konstituerende for byens tilblivelse og vekst.

Bergen by vokste fram rundt Vågen. Vågen kan karakteriseres som en "beinlei", der en kunne seile rett inn uten videre hindringer. Vågen i Bergen ble sentral i det internasjonale nettverket med tørrfisk og korn. De naturgitte forutsetningene Vågen gir må ha vært viktig for byens posisjon. Bergen ligger omtrent halvveis mellom fangstfeltene i Lofoten og markedene i Europa. Det var spesielt tørrfiskhandelen som var bakgrunn for byoppkomsten. Vågen ligger også ganske godt plassert i fjordsystemene våre. I en nesten nord-sør gående fjord godt beskyttet av øyene utenfor. Vågen er normalt isfri om vinteren, og har alltid vært en god havn året rundt. Byen har også alltid hatt et stort

FORMELL STATUS

BUNNEN AV VÅGEN ER AUTOMATISK FREDET KULTURMINNE SOM LIGGER INNENFOR AUTOMATISK FREDET BYGRUNN.

VÅGEN OG KAIOMRÅDENE HAR VERN IGJENNOM REGULERINGSPLANEN VÅGEN, KAIENE OG BRYGGEN.

oppland til å brødfø byen (bortsett fra korn som ble importert).

Da byen vokste fram på 1000-tallet var Vågen mye større og det var mindre byggeland i Bergen. Vågen gikk inn med større lengde og bredde enn den har i dag. I Bergen er mye bygget på utfyllinger i sjø. Det er dermed ikke landhevning som har vunnet land fra sjøen.



Kulturminneområde Vågen i Bergen. Vågen er det samlende landskapselementet i det sentrale og historiske Bergen.



Vågen 1890-1910 Holbergskaiaen var en av de første steinkaiene i Vågen. Fjordabåtene fra HSD og de andre Hardangerbåtene gikk fra denne kaien. Hopen vi ser på bildet ble fylt igjen i 1960-årene og man bygget havneskuret som i dag står der.

UBB-BS-OK-11893

Bergen havn var opprinnelig konsentrert på østsiden av Vågen. De eldste havnekonstruksjonene finner vi i fjærområdet, men etter hvert som trafikken økte og skipstypene ble større og dyptgående, ble havnen på bryggesiden utvidet med utfyllinger til en sammenhengende dypvannskai.

Selv om teknologien utviklet seg, og det er en forskjell på havneteknologien på Bryggen og på Strandsiden, er prinsippet det samme. Lagerhus hvor varene ble sortert og lagret fram til de ble solgt/sendt videre. Vågen var et så viktig økonomisk sentrum til langt ut på 1800-tallet at man ikke kunne bygge flere kaier for passasjertrafikk her. Passasjertrafikken til og fra utlandet ble samlet på Nøstet, mens de første kaiene for lokaltrafikken ble etablert i enden av Holbergskaiaen. Prinsippet var så økonomisk lønnsomt at ingen endret det før damp- og jernskipsteknologien presset fram en omlegging av hele havnen. Vågen har slik vært hjertet og forutsetningen for Bergens grunnleggelse og suksess.

Før 1910 var Bergen havn i stor grad en bøyehavn, der lossing og lasting foregikk som beskrevet ovenfor. I perioden 1874 – 1914 ble det lagt ut ca 100 store jernbøyer med bunnskrue, fordelt over hele havnedistriktet. Trafikken med rutegående fartøyer i lokal-, kyst- og nordsjøfart, utløste den første utbyggingen av moderne kaier langs Vågen i perioden 1875-1890. Sjøveis kommunikasjon var totalt dominerende. Ved overgangen til 1900-tallet var biltrafikk helt uten betydning, og toget gikk fremdeles ikke lengre enn til Voss.

Den moderne kaibyggingen begynte seinere rundt Vågen enn i andre havner det er naturlig å sammenligne seg med. Den moderne kaibyggingen begynte på Holbergskaiaen i 1874 med en pælebrygge. Denne ble erstattet med en steinkai i 1883. Utbyggingen av steinkai i Bergen startet på begynnelsen av 1900-tallet da man fikk en transformasjon av Vågen fra et



Bergenhus (Holmen). Holmen var det kongelige hovedsetet i middelalderen. Her ble kongelige bygninger i stein bygget og området har derfor en stor konsentrasjon av middelaldermonumenter, både stående bygninger og ruiner.

På 1500-tallet ble kongsgården bygget om til festning og dermed omtalt som Bergenhus festning.

sjøbodmiljø til et kaimiljø. 1916-brannen var medvirkende til at dette skjøt fart.

To epoker skiller seg ut som spesielt dynamiske i Bergen havns nyere historie; perioden 1870-1900 og tiden etter 2.verdenskrig. Den første perioden rommet omleggingen fra seil til damp og oppbyggingen av et omfattende rutenett for lokal-, kyst- og nordsjøtrafikken med Bergen som knutepunkt. Med innføringen av dampskip fulgte behovet for en ny havneteknisk infrastruktur, der større tørrmurte steinkai er det viktigste elementet. Disse tørrmurskaiene ble laget av store steinblokker som var hugget ut for hånd og vitner om en viktig håndverkstradisjon. Stein til kaiene ble tatt ut fra steinbrudd bl.a. fra Rothaugen og Dragefjellet. Dermed oppnådde man to ting; det ble fjernet fjell for veifremføring, og transporten fra steinbrudd til kaianlegg ble kort og effektiv. Fra Rothaugen ble det hentet stein til Skoltegrunnskaia, mens stein til den nye kaien i hopen mellom Bradbenskaia og Bradbensbryggen kom fra Dragefjellet.

Kaiene og hopen ved Bradbenken fikk sin nåværende utforming i det vesentligste i perioden 1934-39. Mot Dreggshopen, og delvis mot Vågen, tilsvarer kaifrontene utfyllinger fra før 1864. Fra Dreggshopen og inn til Nikolaikirkealmenning ble det anlagt ny steinkai i årene 1917-22. Kaien fra Nikolaikirkealmenning og inn til Torget ved Rundetårn, ble anlagt i perioden 1899-1903. Kaifrontene ble oppmurt i grove håndhugne steinkvadre og skulle betjene den økende lokalbåttrafikken.

I Bergen holdt tradisjonen med tørrmurte kai seg lenge. Kaifronten langs Torget fikk sin nåværende utforming i 1911. Opp gjennom århundrene har området gjennomgått en rekke utfyllinger som har endret både kaifronter og torgareal. Etter 1702-brannen ble Vetrildsalmenning forbundet med Torgallmenning ved at området foran bebyggelsen ble ryddet og gjenfylt. Torg-handelen ble flyttet ut sammen med kaifronten. Dette var svært viktig i arbeidet med



*Bergenhus 1930 Bergenhus er fremdeles et militært område selv om det er åpent for almenheten. Mye i dag er likt på bildet fra 1930 selv om eksplosjonsulykken i 1944 gjorde store skader på bygningene. Endel er likevel forandret. Legg merke til at fryselageret på Bontelabo ikke er oppført. I stedet ser vi et badeanlegg. På Koengen var det også en rekke lettere bygninger som tilhørte et steinindustrifirma som holdt til her.
UBB-W-SH-005070*

å anlegge brannsikre allmenninger i byen, og var viktig for Torgets senere vekstmuligheter og utvikling. Kaien foran Zachariasbryggen ble anlagt i 1889-91, og Torgutstikkeren fikk sin nåværende form i 1930.

Småbåt- og torgtrafikken hadde sine brygger lengst inne i bunnen av Vågen ved Torgkaien, Triangelen, Zachariasbryggen og Torgutstikkeren. Etter at den nye kaien foran Bryggen var anlagt i 1903, ble den, og tre utstikkere på Strandsiden disponert av de lokale ruteselskapene. Det lange kaisystemet fra Bradbenken til Festningspynten betjente større rutegående fartøyer og nordsjø- og østersjøtrafikken. Kaier og utfyllinger rundt Vågen er i stor grad bevart slik de ble utformet fra slutten av 1800- og begynnelsen av 1900-tallet. Samtidig har Vågens vannspeil forblitt åpent, uten moloer, flytebrygger eller andre installasjoner. Det betyr at dagens situasjon reflekterer

situasjonen slik den var i en historisk viktig fase for byen og havnen. De ubebygde kaiarealene og Vågens vannspeil, er svært sårbare for nye tilføyelser. De åpne arealene sikrer den åpne kommunikasjonen, bruksverdien og den historiske opplevelsen for allmennheten.

BERGENHUS

På 1100-tallet dannet konger som Olav Kyrre og Øystein Magnusson grunnlag for at Bergen kunne fungere som et sentrum for kongedømmet. De kongelige hovedstadsfunksjonene holdt til på Holmen, i dag Bergenhus festning. Bergenhus har derfor en høy konsentrasjon av middelaldermonument i form av både stående bygninger og ruiner over og under bakken. Festningens geografiske beliggenhet mellom Bryggen og Skuteviken har vært av historisk strategisk verdi, og er i dag et grøntområde med store

kvaliteter.

Alderen på bygningene spanner over en periode på hele 700 år, og variasjonen i arkitekturen er stor. I tillegg til bygningene har det også vært mange historiske hageanlegg, som i likhet med resten av festingen, har vært i kontinuerlig forandring.

I starten var bygningene på Holmen av tre, men etter hvert ble bygningsmassen erstattet av bygninger murt av stein og kalkmørtel. Kristkirken var en av de første og mest ruvende murbygningene på Holmen, reist i andre halvdel av 1100-tallet. Som et synlig bevis på at Bergen var blitt fast bispesete på Vestlandet, ble levningene etter den hellige Sunniva ført fra Selje til høyalteret i Kristkirken i 1170. Håkonshallen stod ferdig i år 1261, Kastelet ved sjøen i ca. 1270 og Den tredje Apostelkirke ble vigslet i 1302. På dette tidspunktet var Bergen blitt Nordens største og viktigste by.

1500-tallet fikk stor betydning for anlegget på Holmen. Under dansk styre ble borgersønnen Jørgen Hanssøn sendt til Bergenhus.

FORMELL STATUS

BERGENHUS FESTNING LIGGER INNENFOR
AUTOMATISK FREDET BYGRUNN.

HÅKONSHALLEN, ROSENKRANTZTÅRNET, PORT-
KASTELLET, RINGMUREN OG FLERE RUINER ER
AUTOMATISK FREDET JF. KULTURMINNELOVEN § 4.

BERGENHUS FESTNING ER VIDERE VEDTAKSFREDET
GJENNOM FORSKRIFT FASTSATT AV RIKSANTIKVAREN
26. MAI 2006.

FREDNINGEN OMFATTER HELE FESTNINGSVERKET BER-
GENHUS MED HOVEDFESTNINGEN, UBEBYGDE DELER
AV KOENGEN, SVERRESBORG, KOLLEN OG FORTERREN-
GET RUNDT SVERRESBORG.

RIKSANTIKVAREN ER FORVALTINGSMYNDIGHET FOR
BERGENHUS.

Under Hanssøn ble kongsgården bygget om til festning, som fungerte som militært og administrativt sentrum. Det ble gjort flere



Maleri av Bergenhus fra midten av 1800-tallet. Håkonshallen med valmtak og med vindehjul for lasting og lossing. Rosenkrantztårnet framstår som et sekskantet tårn. Festningsmurene går rett i sjøen.



Dreggen i 1955. Eksplosjonsulykken på Vågen fikk store følger for Dreggen. Mange bygninger ble totalskadet i ulykken. Men det stod også mye igjen. Mye av den mindre trehusbebyggelsen som overlevde ulykken, ble revet på 1950 og 60-tallet.

grep for å modernisere festningen for å håndtere nye våpen som kanoner. Bygninger ble endret og ringmurer og forverk fikk vektergang med skyteskår. Det var først på denne tiden at kongsgården på Holmen ble omtalt som Bergenhus. For å fullføre arbeidet til Hanssøn sendte kongen i København Eske Bille til Bergenhus. Arbeidet medførte at flere tidlige middelalderbygninger ble fjernet (for eksempel Kristkirken som ble revet i 1530) for å gjøre forsvaret av festningen mer effektiv. Noen bygninger ser vi restene etter i dag i form av ruiner, mens rester etter andre bygninger ligger under bakkenivå.

Mot slutten av 1500-tallet gikk festningen inn i en periode med forfall, men på midten av 1600-tallet førte ustabile tider i Europa til at festningsanlegget ble opprustet. På 1700-tallet gikk festningen inn i en ny forfallsperiode. I 1764 ble det besluttet å legge ned festningen, men på grunn av Strilekrigen i 1765 ble festningen reetablert.

20. april 1944 eksploderte et nederlandsk lasteskip med dynamitt i Vågen. Konsekven-

sene for byen og festningen var omfattende, og middelalderbygninger som Håkonshallen og Rosenkrantzårnet ble rasert. Det ble satt i gang store gjenreisings- og restaureringsarbeider etter krigen, og det ble utført omfattende utgravinger, for å påvise rester etter den opprinnelige kongsgården på Holmen. Håkonshallen og Rosenkrantzårnet ble gjenåpnet for publikum i henholdsvis 1961 og 1966.

I dag står fortsatt middelalderbygningen Håkonshallen. Det er en treetasjes bygning i gotisk stil. Hallen skulle i utgangspunktet fungere som kongelig residens og festhall, men har gjennom årenes løp hatt mange ulike funksjoner. Den har blant annet rommet soldatbrakker, fungert som slaveri og vært byens kornkammer. Håkonshallen er landets største ikke-kirkelige byggverk fra middelalderen.

Deler av Rosenkrantzårnet er også av de eldste bygningene på Bergenhus. Årnet er bygget i tre etapper. Den første delen ble reist som et kastell i ca. 1270 av Håkon

Håkonsson. Tårnet ble videre forsterket under Jørgen Hanssøn i perioden 1514-1523. I 1562 satte lensherre Erik Rosenkrantz i gang med en omfattende påbygging som skulle forvandle tårnet til residens. I 1567 stod tårnet ferdig, forhøyet med tre etasjer, forsterket med mur foran det opprinnelige kastelet, vektergang og brystvern med skyteskår. I dag fremstår tårnet restaurert og tilbakeført til renessansefasaden som Rosenkrantz tilførte middelalderkastelet.

DREGGEN

Bryggens bebyggelse strakte seg opprinnelig fra Autaaumen, nåværende Vetrilidsallmenning, og nesten ut til Holmen/Berghus. Den nest nordligste gården mot Berghus var antagelig gården Dreggen (Thrægin) som er kjent fra 1400-tallet. Sannsynligvis var Dreggen gård alt i høymiddelalderen. Navnet kan komme av nedertysk dregg - "dreg, lite anker", eller av norrønt dregg - "gjær, berme, bunnfall". Etter flere branner i bryggeområdet ble det i 1476 gjort en avtale mellom bryggekjøpmennene og de norske myndighetene i byen om at enkelte gårdstuffer skulle ligge ubebygde for brannvernets skyld. Dette medførte antagelig at de nordligste gårdene ikke ble gjenoppbygget. Etter en brann i 1527 var Gullskoen som lå omtrent der SAS-hotellet nå ligger, den nordligste gården og siden



Kulturminneområde Dreggen



Indre deler av Sandbrogaten. Treet midt i gaten er ett av to trær i Bergen som står slik i trafikken.

den gang har bryggebebyggelsen sluttet her. I løpet av denne tiden ble navnet Dreggen brukt om hele området nord for bryggegårdene og ut til Holmen. Det ble etterhvert bebygget med store bolighus. Fortrinnsvis for tyske kjøpmenn på Bryggen da Hanseatenes monopol var slutt og flere av tyskerne slo seg ned i byen. Slottsgaten som tidligere ble kalt Dreggegaten var fra 1700-tallet regnet som en av Bergens mest fornemme gater. På begge sider av gaten lå store trehus av klassisk Bergens type, og mot sjøen var det store sjøboder. Gaten var gjennomgangsåren fra Øvregaten til Berghus og Bradbenken.

Navnet Bradbenken kommer fra den gang det lå et reparasjonsverft her. Det ble anlagt i på begynnelsen av 1600-tallet og var i drift til 1879 da det ble flyttet til Jekteviken i forbindelse med at Festningskaia ble bygget. Navnet referer til «å bre» som henger sammen med kjølhaling. Dette er en gammel teknikk for å dra seilskuter over på siden for å få tilgang på undervannskroget og «bre» skutesiden med tjære. Bradbenken er dermed et gammelt verftsområde og har sitt navn fra den virksomheten.

Dreggsallmenning som tidligere het Maria-allmenning ble regulert etter brannen i 1702 og på nordsiden kom det opp bolighus som også tilhørte kjøpmenn på Bryggen. Midt på allmenningen lå det store hagestykker



Bryggen i 1882-1889. I framkant av bildet ser vi en rekke hardangerjakter med trelast. Kaiskurene og vippebiomene dominerer kaifronten foran bryggen.
UBB-KK-1318-2662

som beboerne disponerte, men grunnen var eiet av byen. Dreggsallmenning ble utlagt til offentlig parkområde i 1899.

Ekspløsjonsulykken i 1944 farte ille med området mellom Bergenhus og Dreggen. Bygninger, som Bergenske sitt administrasjonsbygg, ble totalrasert av eksplosjonen, mens mange hus gikk tapt i brannen som spredde seg etterpå. Havnevesenets kontor ble spart samt en del enkeltbygg i samme kvartal. Som på Nordnes etter krigen, var byutviklingen ikke nådig mot enkeltbygg som hadde overlevd brann og eksplosjon. Også kvartalet bak Vikinghallen ble sanert etter krigen og en rekke trehus måtte vike. Bygningsmassen preges derfor av bygg fra etterkrigstiden oppført i mur og nyere konstruksjoner. Mot Kroken er bebyggelsen avtrappet, mens den mot Dreggsallmenningen og kaifronten har større volumer. Fasaderekken mot Dreggen og kaifronten kan karakteriseres som variert, mens nederste del av Sandbrogaten og baksiden av Orion fremstår som mer homogene fasaderekker.

FORMELL STATUS

DREGGEN LIGGER INNENFOR AUTOMATISK FREDET BYGRUNN.

DREGGEN HAR INGEN VEDTAKSFREDEDE KULTURMINNER.

KATARINAHOSPITALET'S RUIN ER ET AUTOMATISK FREDET KULTURMINNE FRA MIDDELALDEREN.

DET LIGGER INNE ET FORSLAG HOS RIKSANTIKVAREN PÅ EN UTVIDELSE AV FREDNINGEN AV BERGENHUS SOM VIL GRENSE OPP MOT DREGGEN.

DREGGEN LIGGER INNENFOR REGULERINGSPLANEN «VÅGEN KAIENE OG BRYGGEN» REGULERINGSPLANEN SOM REGULERER OMRÅDET TIL SPESIALOMRÅDE BEVARING.

Bebyggelsen innenfor dette kulturmiljøet er preget av bygg oppført i perioden 1945 til i dag, og den dominerende stilen er senmodernisme. Av eldre dato finner vi bygningen oppført for Nordenfjeldske Dampskipsselskap i 1919/1920 (arkitekt Eystein Michalsen), og Vikinghallen tatt i bruk i 1935

(arkitekt Torgeir Alvsaker). Disse byggene viser nyklassisisme/nybarokk av høy kvalitet. Navnet Sandbrogaten kommer fra da det i området gikk et smalt sund inn til Koengen. Løpet på den opprinnelige gaten lå forskjøvet i nordlige del av gaten. Etter krigen ble gaten forskjøvet og gjort bredere. Sandbrogaten ble etter krigen forlenget og går helt inn til fjellet under Sverresborg.

BRYGGEN

Området mellom Dreggen og Vetrulidsallmenning er ifølge arkeologiske utgravninger og historiske kilder stedet hvor den første organiserte bebyggelse i Bergen kom. Opprinnelsen til bryggegårdene var handel, som opprinnelig ble drevet av norske stormenn (adelen). Det er mulig de fikk kjøpe tomtene langs Vågen av kongen, og hele området var regulert på samme måte med regler for bredde på både hus og passasjer. Bryggen utviklet seg med sin funksjonelle havnebebyggelse til et ettertraktet handelskvarter som etter hvert kom på tyske hender da Hansaforbundet etablerte sin egen utenriksstasjon, "det Hanseatiske Kontor", i Bergen i det 14. århundre.



Kulturmiljøet Bryggen omfatter det fredede verdensarvstedet Bryggen, tilpassingsarkitekturen på hotelltomten, Bryggens museum og Mariakirken.

FORMELL STATUS

BRYGGEN ER FREDET ETTER LOV OM KULTURMINNER. BEBYGGELSEN PÅ BRYGGEN BLE VEDTAKSFREDET I 1927.

KULTURLAGENE UNDER BRYGGEN LIGGER INNENFOR MIDDELALDERGRUNNEN I BERGEN SOM ER AUTOMATISK FREDET.

BRYGGEN ER OGSÅ BESKYTTET GJENNOM PLAN- OG BYGNINGSLOVEN OG FIKK TIDLIG ET VERN GJENNOM REGULERING. GJELDENDE REGULERINGSPLAN FRA 2009 FOR OMRÅDET OMFATTER BÅDE BRYGGEN OG EN BUFFERZONE RUNDT BRYGGEN, OG HAR STRENGE VERNEBESTEMMELSER.

BRYGGEN FIKK VERDENSARVSTATUS I 1979

Det er trolig hovedsakelig bruken av Bryggens gårder til næring, handel med tørrfisk, som er forklaringen på at den opprinnelige byggemåten ble bevart og rekonstruert etter flere ødeleggende branner; Gårdene består



Klassisk bilde av Bryggen. Her ser vi også resultatet av oppjekking av en av gårdene på Bryggen. Den arkeologiske bygrunnen og de stående bygningene er et kulturminne "på rot".

av lange rekker med bygninger som gikk fra Bryggen og opp mot Øvregaten, delt av smale passasjer. Til gårdene hørte felles-eiendommer som brygge med skur og vippebom, og bak gården ildhus og schøtstue. (Etter gammelnorsk: skytningsstue som var felles oppholdsrom, eller en stue hvor en kom sammen for å spise).

Hanseatene konsentrerte seg om tørrfisk-handel og fant det formålstjenlig å bevare bryggegårdene med den opprinnelige bebyggelsesstrukturen.

Brannforskriftene på Bryggen var meget strikse, og i det strengt organiserte samfunn som Hanseatene hadde, ble forskriftene fulgt nøye. Det begynte å brenne på Bryggen noen ganger i de første hundreårene, men fra 1476 og helt frem til brannen i 1955, oppsto ikke en eneste storbrann på Bryggen. Men det betydde ikke at ikke Bryggen brant. Brannen i 1702 begynte på en helt annen kant av byen og la 7/8 av byen i aske, også Bryggen. Dagens bebyggelsen er fra tiden like etter denne storbrannen.

De seks gjenværende bryggegårdene utgjør kun ca 1/4 av den opprinnelige havnebebyggelsen. Bryggens bebyggelse strakte seg opprinnelig fra Autaallmenning, nåværende Vetrilidsallmenning, og nesten ut til Holmen. Bebyggelsen er ellers dannet av lange smale rekker med trebygninger, sammensatt av sjøstuer og landstuer - loftsbygninger med lagerrom, kontor, spiseplass og soveværelser. Der finnes også 6 steinkjellere i tilknytning til gårdene. Disse er fra før brannen i 1702, og tilhører en tradisjon med murte frittstående kjellerbygninger over bakken, en tradisjon som i Bergen trolig kan føres tilbake til 1300-tallet. Bryggestredet som løper gjennom bygningsmassen parallelt med Øvregaten, ble anlagt som branngate etter en reguleringsplan fra 1963-65. Denne branngaten var en forutsetning for at bebyggelsen skulle få bli stående. I bakkant av bebyggelsen på Bryggen, opp mot Øvregaten, lå kjøkkenhagene, med medisiner og matvarer samt grønnsaker som løk, kål etc. De kalles også ofte for kålhager, og er kjent i bybebyggelsen i Bergen fra middelalderen. Schølesstikkene fra 1580-årene, den eldste billedlige fremstillingen vi kjenner av Bergen,



Miljøet på Bryggen på slutten 1800-tallet. Dette skilte seg ikke nevneverdig fra århundrene før. UBB-
kk-NS-2114

viser at slike hager var relativt vanlige i middelalderens Bergen.

Bryggen avgrenses med Øvregaten i bakkant og gaten som i dag heter Bryggen i forkant. Dette er en avgrensning som vi finner tilbake til byloven i 1276. De første bryggene foran Bryggegårdene har hatt forskjellig lengde ut i sjøen, men det er gjort arkeologiske funn som viser en tidlig ferdeselåre på tvers av bryggene, muligens fra 1200-tallet. Kaikanten foran Bryggen har blitt flyttet utover etter hvert som man har fylt ut i sjø og bryggegårdene har blitt forlenget framover. Da hanseatene disponerte Bryggen betraktet de bryggene foran som privat eiendom og allmenheten hadde ikke tilgang. Det norske handelskontor som overtok etter Hanseatene slapp heller ikke allmenheten til foran bryggegårdene. Først i 1868 ble bryggene igjen offentlig tilgjengelig da de formelt ble overført til byen. Passasjene mellom gårdene var heller ikke offentlige ferdselsårer, men private gårdsrom som var en del av bebyggelsesstrukturen.

På slutten av 1800-tallet hadde dampskipsrutene fortrenget jektefarten og nordfarerstevnene fra kaiene ved Bryggen. Havnevesenet kjøpte opp de enkelte stuenes plattinger, vippebommer og strandrett og oppførte en ny kai i 34 meters avstand fra bygningene. Dette var over dobbelt av den gamle bryggebredden. Nye vareskur ble også oppført.

I 1979 ble Bryggen innskrevet på UNESCOs verdensarvliste på bakgrunn av sin fremstående universelle verdi. For å innskrives som verdensarv må bestemte kriterier oppfylles. Bryggen er innskrevet på verdensarvlisten på bakgrunn av det som benevnes kriterium iii): "Be unique, extremely rare, or of great antiquity" (1977).

Bakgrunnen for dette finnes i ICOMOS (International Committee on Monuments and Sites) sin begrunnelse hvor det heter at Bryggen i sin nåværende form, slik det er gjenoppbygget etter den store brannen i 1702, er et harmonisk gammelt kvarter som

illustrerer de hanseatiske kjøpmenns bruk av stedet og plassen.

Fra innskrivingen av Bryggen i Bergen på verdensarvlisten i 1979 foreligger det ikke en spesifisert beskrivelse av stedet eller begrunnelse for innskriving fra verdensarvkomitéens side. De gjennomgikk alle nominasjonene enkeltvis og baserte sin avgjørelse på kommentarer og råd fra ICOMOS' representant. ICOMOS baserte sin evaluering på de gitte kriteriene for innskriving på verdensarvlisten. Bryggen fremstår helhetlig med sin særegne bebyggelse og struktur. Den er samtidig en harmonisk del av et større urbant landskap knyttet visuelt sterkere til trehusbebyggelsen i bakkant og mot byens middelaldersentrum, enn mot de store strukturene fra 1900 tallet i sin nærhet. Finnegården markerer den sørlige grensen for Bryggens opprinnelige bebyggelse.

Bryggen er en merkevare for Bergen og byens fremste identitetssymbol.



Bryggen sett fra Øvregaten. Herfra framtrer de lange gårdene på en helt annen måte enn forfra.
Foto: Byantikvaren

Kulturminneverdien knyttes til identitetsverdien, men også som kilde til kunnskap og opplevelse, noe som altså har gitt status som et av verdens fremste kulturminner.

Bergen er en by som vokser med et fortetningspress på eksisterende bebyggelse. Dette har ikke fått følger for Bryggen som, med unntak av bygninger reist på branntomten fra 1955, knapt har fått nye nabobygg siste femti år. Trafikken foran Bryggen er vesentlig redusert og flyttet ut på de utfylte massene vekk fra Bryggens front. Frontareal ble i den forbindelse opprustet med tre- og brosteinsdekke. Arealet fungerer nå som en møteplass og har forbedret Bryggens omgivelser betraktelig.

Siden 1960-tallet har næringsvirksomheten på Bryggen gradvis blitt styrt mot mindre håndverks- og kunstvirksomheter da sjørettet virksomhet opphørte tidlig på 1900-tallet. Bryggen huser også flere serveringssteder og publikumsrettet virksomhet. Bryggen er en integrert del av en vital by der verdiskaping og aktivitet står i



Frontarealet på Bryggen. Etter omleggingen av trafikken fikk Bryggen et opparbeidet frontareal. Foto: Byantikvaren

fokus.



Bryggen 1865 Bryggen før moderne kaiutbygging. Bildet viser den klare sammenhengen det var mellom gårdene på Bryggen og havnen før kaiutbyggingen tok til. UBB-KK-M-114



Murbryggen 17.mai i 1961. Da "Murbryggen" ble planlagt ble ikke eieren av Finnegården med på planene. Finnegården er dermed en særlig rest av trebryggen og faktisk en del av verdensarvstedet Bryggen. UBB-W-F-017211

Hanseatenes kultur og virksomhet opphørte for lenge siden. Vi sitter likevel igjen med kulturminner i form av bygninger, gjenstander og arkiver som kan si mye om livet på Bryggen. Både bevarte gjenstander og arkiv er konserverert og godt ivaretatt. Det finnes også oppmålingstegninger av Bryggen helt fra 1900 og fremover. Istandsettingen av bygningene begynte for alvor på 1960-tallet og var i 1979 kommet langt. bortsett fra branngaten som ble etablert i 1965, ellers har det ikke vært endringer i bebyggelsesstrukturen.

Bryggen er en integrert del av det urbane landskapet i det historiske Bergen. Bergen har status som verdensarvby. Med presset på utnyttelse og bruk av arealer i Bryggens nærhet er det vesentlig at man er bevisste verdensarvstedet Bryggens rolle i det urbane landskapet og at skala, materialbruk, bebyggelsesstruktur og visuelle sammenhenger tar hensyn til dette.

MURBRYGGEN

Området hadde opprinnelig tradisjonell havnebebyggelse, lik den som fremdeles eksisterer på Bryggen. I 1899 ble det utformet en ny reguleringsplan for området. I denne planen ble den tradisjonelle bebyggelsen erstattet med en moderne bymessig kvartalsstruktur med et rutenett av brede, rette gater med fortau langs husveggene.

Reguleringen representerte en videreføring i utviklingen av Bergen som en moderne europeisk by, som var blitt påbegynt med 1855-planen. I 1902 ble de gamle gårdene (bortsett fra Finnegården hvor eieren gikk imot) revet, og byggingen av tidsmessige murhus ble igangsatt. Dette er for øvrig det eneste området langs Vågen at riving skyldes en vedtatt sanering og ikke brann. Bebyggelsen ble reist i 5-6 etasjer inn mot de nyanlagte gatene, men med færre etasjer mot Øvregaten. Bebyggelsen fikk en urban karakter og rommet både næringsvirksomhet og boliger i form av leiegårder med høy standard.

Arkitekt Jens Zetlitz M. Kielland hadde ansvaret for de fleste av bygningene med fasade mot Bryggen. Bygningene ble reist i mur med fasade i "håndstrøgen" teglstein. En tradisjon fra Tyskland hvor de fleste norske arkitektene var utdannet. Kielland brukte gavlmotivet fra Brygge-bebyggelsen som ble revet, og som også var kjent fra tyske Hansa byer, og opprettholdt slik Bryggesidens karakteristiske gavltrekk (for øvrig et grep som ble gjentatt da SAS-hotellet ble bygget på 1980-tallet). Dette var i tråd med historismens ideer og middelalderromantikken som gjorde seg gjeldende rundt 1900. man kan også se på dette som en del av begrepet regionalisme som legger vekt på de lokale, stedegne særtrekk fremfor internasjonale idealer.

For å få en jevn stigning mot Øvregaten samtidig som de eldre bygningene Kjøttbasaren og Finnegården ble liggende på et lavere nivå, ble begynnelsen av Finnegårdsgaten oppmurt med en «sjakt» på begge sider inn mot bebyggelsen. Kjøttbasaren fikk da en ny

FORMELL STATUS

MURBRYGGEN LIGGER INNENFOR AUTOMATISK FREDET BYGRUNN.

RÅDHUSRUINEN, ER AUTOMATISK FREDET.

SKUR 11, FRAMREDEL AV FINNEGÅRDEN OG KJØTTBASAREN ER VEDTAKS FREDEDE KULTURMINNER

KULTURMILJØET FALLER INNENFOR REGULERINGSPLANEN VÅGEN, KAIENE OG BRYGGEN SOM ER EN VERNEPLAN/BUFFERPLAN FOR BRYGGEN.

inngang i andre etasje øverst i bakken. Det samme ble gjort i Nikoliakirkeallmenningen hvor halve allmenningen ble anlagt med jevn stigning opp ved den nye bebyggelsen, mens det ved Bryggen ble beholdt et flatt stykke nederst med en bratt bakke i bakkant.

Finnegården



Kulturmiljøet "Murbryggen" innbefatter selve murbryggen og kvartalene ovenfor opp til Øvregaten. Veterlidsallmenningen og Nicolaikirkellallmenningen samt Skur 11.

Finnegården har vært den sørligste av gårdene på Bryggen siden 1702, da den ble gjenreist som en dobbeltgård med to husrekker. Omtrent halvparten av bygningene ble revet rundt år 1900, og en bygning brant i 1982. Som vanlig ellers på Bryggen, er husene tre etasjers laftede bygninger med svalganger mot passasjen og med saltak. Fremst i den sørlige husrekken ligger Hanseatisk museum. Conrad Fredrik von der Lippe tegnet Murtasken, et tre etasjes murkledd tilbygg til Finnegården oppført på slutten av 1800-tallet. Murtasken skulle huse samlingene som i dag utgjør Hanseatisk museum. Han tegnet også Kjøttbasaren og ny fasade på Veterlidsallmenningen 1-3, tre bygninger som vender seg mot det samme byrommet.

Kjøttbasaren

Kjøttbasaren er tegnet av stadskonduktør og arkitekt Conrad Fredrik von der Lippe og oppført 1874-1876 i nyromansk stil. Basaren var opprinnelig en åpen hall med tak, men i 1895 fikk den utformingen den har i dag. Norge fikk sin sunnhetslov i 1860 og kommunene kunne dermed formulere egne sunnhetsforskrifter som blant annet kunne regulere torghandelen. Kjøttbasaren ble bygget nettopp for å kontrollere torghandelen og omsetningen av matvarer, med tanke på fusk og hygiene. For at man skulle få gode oppbevaringsforhold for matvarene, ble bygningskroppen til dels lagt inn i terrenget. Arkitekt von der Lippe hadde fått utdannelsen sin i Hannover, og Kjøttbasaren i Bergen bærer preg av kontinental arkitektur, den såkalte Hannover-skolen. Flere europeiske byer hadde allerede fått sine kjøttbasarer, men her til lands var Kjøttbasaren i Bergen en av de første av sitt slag. Kjøttbasaren er vedtaksfredet (Kulturminneloven §15 1982).

Skur 11

I 1905-06 ble Skur 11 oppført som lager for fjordabåttrafikken, etter tegninger av Johs. Meyer. Skuret har bærende konstruksjoner av stål, en for sin tid moderne konstruksjon, og granittsøyler i hjørner og ved portene. Moderne produksjonsmetoder gjorde det mulig å fremstille metall (både støpejern og stål) til en rimelig pris. Videre ble ingeniørene



Skur 11 ble bygget i 1905-06. Havneskuret representerer både et havneskur fra epoken, men er også unikt i sin byggemåte. ubb-bros-04225

FORMELL STATUS

TORGET LIGGER INNENFOR AUTOMATISK FREDET BYGRUNN.

TORGET OG BEBYGGELSEN DER ER EN DEL AV REGULERINGSPLANEN FOR VÅGEN, KAIENE OG BRYGGEN OG ER REGULERT TIL SPESIALOMRÅDE BEVARING. (JF TILDIGERE PLAN OG BYGNINGSLOV § 25.6).

ved hjelp av matematiske modeller i stand til å beregne kraftforløp og dimensjoner i en slik bygningskonstruksjon. Dette førte til at bruk av jern og stål i bygninger økte sterkt på slutten av 1800-tallet.

Granittsøylene fungerte som dekorativt element, men ga også beskyttelse på de punktene hvor bygningen var sterkest utsatt for slitasje og skader. Søylene ble opprinnelig utstyrt med rike smijernsornament. Både formene og materialbruken i søylene og smijernet skulle knytte skuret arkitektonisk



Vågsbunnen 1962. Selv om skala og bygningsmasse har endret seg i Vågsbunnen over tid, har området beholdt deler av sitt middelalderske preg. De to kirkene med sine tårn ruver fremdeles over strøket.
UBB-W-F-080469

til bebyggelsen bak.

Skur 11 er et tidlig eksempel på de mange havneskurene som var i Bergen. Samtidig er skur 11 konstruksjonsmessig i særklasse. Det er ingen av de andre skurene i Bergen som var konstruert på samme måten. Vi kjenner ikke til tilsvarende havneskur i Norge eller internasjonalt som eksisterer i dag og som er bygget på samme måte. Skur 11 er derfor representativt, men også unikt.

Skuret er en viktig del av kulturmiljøet i indre del av Vågen. Både som del av miljø og i seg selv, har bygningen historiske og estetiske verdier som viser ut over det lokale og gjør skuret til et kulturminne av nasjonal verdi. Skur 11 ble vedtaksfredet i mars 2001. Kaiskurene lenger ute på Bryggen fylte samme funksjon, som lager for den rutegående båttrafikken. Disse er oppført etter 2. verdenskrig og har historiefortellende verdi, men er materialteknisk og arkitektonisk av lavere kvalitet.

Rådstuen

Under parkeringshuset i Rosenkrantzgaten 12 ligger ruinen av byens rådstue fra middelalderen. Denne ble oppført på slutten av 1200-tallet. Her var også byens vinkjeller. En tradisjon vi også kjenner fra andre middelalderske europeiske byer. Rådhuset ble brukt fram til Gamle Rådhus på Rådstuplass ble tatt i bruk ca 1560. Ruinen ble utgravd i forbindelse med byggingen av parkeringshuset på 1980-tallet og ligger i dag i parkeringshusets kjeller med inngang fra Nikolaikirkeallmenning. Ruinen er i dag avlåst og normalt ikke tilgjengelig for offentligheten.

TORGET

Torgetets opprinnelige plassering var foran Rådhuset på Nikolaikirkeallmenningen. Da hanseatene ble dominerende på Bryggen ble det vanskelig å ha rådhuset midt i det tyske kvarter. Valkendorf flyttet både Torget og Rådhuset til Vågsbunnen som byens midtpunkt.

Torget ble anlagt med dagens beliggenhet etter brannen i 1702, og det var først etter



Folk og røvere, en av Vågsbunnens mange utesteder. Folk og røvere holder til i Skostredet i avisen Dagen sine gamle lokaler.

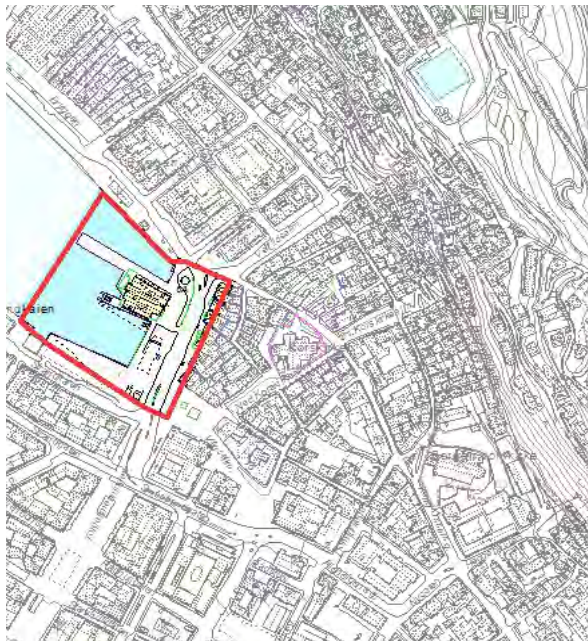
Foto: Byantikvaren

denne brannen at det ble åpnet for ferdsel mellom Strandsiden og Vetrilidsallmenningen langs sjøen. Før 1702 gikk hovedferdselen over Korskirkeallmenningen og Hollendergaten. Før dette måtte man lengre opp for å komme rundt til strandsiden. Gjennom århundrene har kaifronten blitt utfyllt en rekke ganger, og både kaifronter og torgareal har blitt endret. Dagens kaifront ble anlagt i 1911. Fasadebebyggelsen langs Torget var etablert i 1850, men her finnes også eldre bygninger og bygningsdeler. Bebyggelsen representerer en middelaldersk bystruktur, og henger sammen med den øvrige middelalderstrukturen i Vågsbunnen. Mellom bebyggelsen går flere smale ganger med ferdsel fra Hollendergaten mot sjøen, disse er rester etter middelalderens gatenett. I dag er denne forbindelsen brutt av den sterkt trafikerte gaten over torget. Fasaderekken mot Torget er karakterisert som variert, og stilmessig er det den moderniserte og "ribbete" historismen som er mest framtrædende.

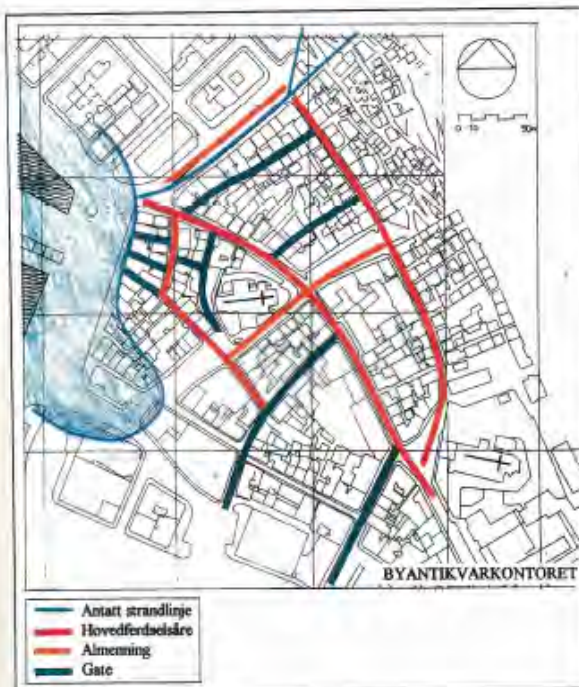
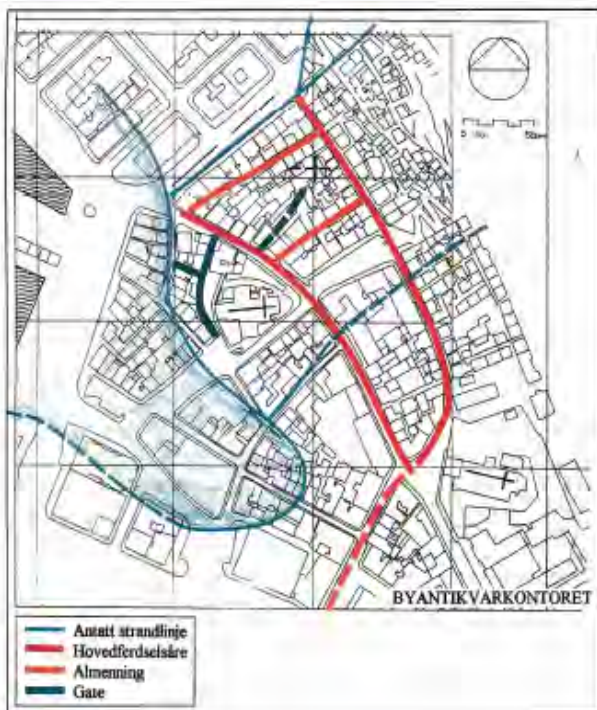
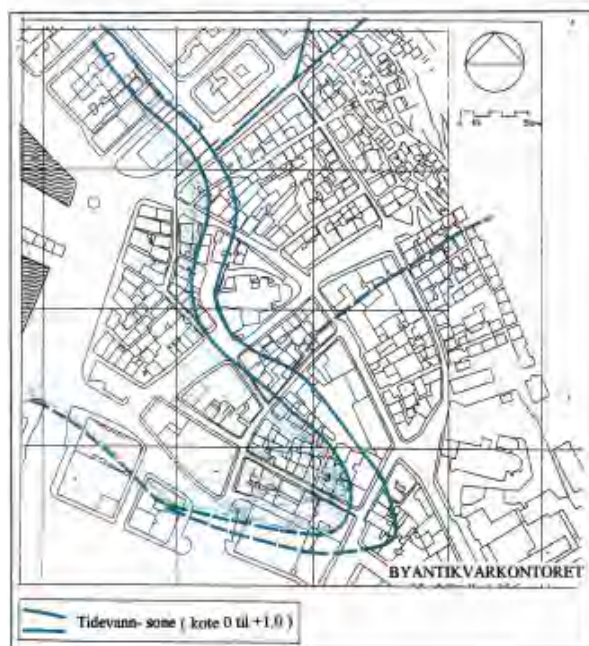
Rundetårn og Zachariasbryggen

"Rundetårn" ble oppført i 1929 som avis-kiosk og offentlig toalett, etter tegninger av byarkitekt Kaspar Hassel. Bygningene på Zachariasbryggen ble i hovedsak oppført som tilpasningsarkitektur på 1980-tallet, men

inkorporert finnes bygningselementer fra den tidligere bebyggelsen. Ved gjenoppbyggingen i 1988 ble det gamle fotavtrykket og volumene kopiert. Dette er senere endret.



Kulturmiljøet Torget



Utviklingen av Vågsbunnens sjølinje og gatenett.

Øverst venstre: 1000-tallet, sjøen gikk helt inn til Domkirkegaten

Nederst venstre: 1300-tallet, bukten var betraktelig mindre

Øverst Høyre: 1400-tallet, sjøen strakte seg til Skomakerstredet

Nederst Høyre: 1600-tallet, nå gikk strandlinjen til Korskirkeallmenningen/Vågsallmenningen

kart: Siri Myrvoll

VÅGSBUNNEN

Området strekker seg fra Torget/
Vetrlidsallmenning langs Lille Øvregate/Kong
Oscarsgate til Nygaten (tidligere del av en

planlagt allmenning, Domkirkeallmenning)
og til Vågsallmenningen. Vågsbunnen og
Bryggen utgjør middelalderbyens sentrum
hvor Bryggen representerer havnekvartoret



Rekonstruksjon av Vågsbunnen i første halvdel av 1300-tallet. Rekonstruksjonen viser hvordan sjøen strakte seg inn til "Broen", som gikk cirka der Domkirkegaten går i dag.
Illustrasjon: Arkikon/Byantikvaren

i byen, mens resten av byens funksjoner i middelalderen i stor grad befant seg i Vågsbunn-området. Det har ikke vært større branner i området siden 1702. De to eldste bebyggelsesområdene i Vågsbunnen vokste frem rundt middelalderkirkene Korskirken og Olavskirken (Domkirken). Opprinnelig var dette virkelig bunnen/botn. Vågen (som arkeologiske utgravninger viser) gikk helt inn til Domkirken. Store deler av området består av utfylt masse, i hovedsak tilført i løpet av middelalderen.

Frem til midten av 1200-tallet vokste bebyggelsen rundt havneaktiviteten, og samtidig begynte man å fylle ut bukten under Vetrilidsallmenningen for å få mer byggeland. Bukten ved Domkirken ble også litt etter litt fylt ut, og området mistet sin funksjon som havn. Korskirken har ligget helt ved sjøen, og sundet inn langs dagens Korskirkeallmenning, Dybesund, ble ikke fullstendig fylt igjen før etter brannen i 1702. Mens Bryggen ble utviklet med den spesialiserte havnebebyggelsen, hadde Vågsbunnen funksjonene som handels-, håndverks- og boligområde. Derfor beholdt bydelen preg av verksteds- og forretningsdrift, handel og boliger.

FORMELL STATUS

VÅGSBUNNEN LIGGER INNENFOR AUTOMATISK FREDET BYGRUNN.

KORSKIRKEN OG DOMKIRKEN ER FREDEDE MIDDELALDER KIRKER I VÅGSBUNNEN.

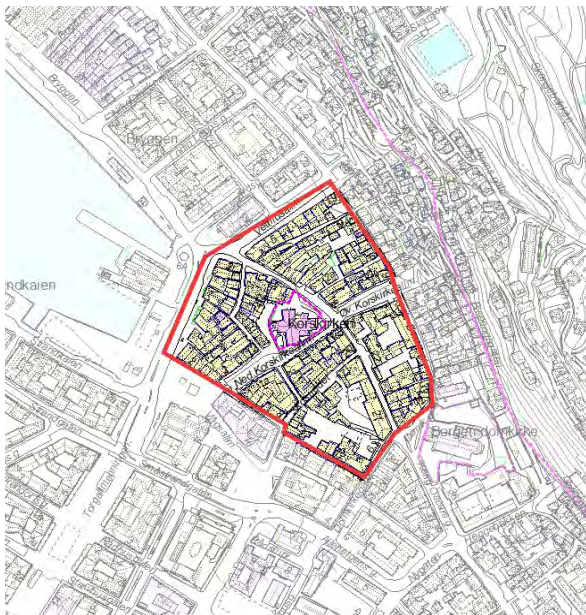
LATINSKOLEN/SKOLEMUSEET ER ET FREDET KULTURMINNE. HOLLENDERGATEN 10 OER FREDET KULTURMINNE.

KULTURMILJØET ER VERNET IGJENNOM REGULERINGSPLANEN FOR VÅGSBUNNEN (PLAN ID: 6900000).

Markedsplassen i byen lå i middelalderen i bunnen av Nikolaikirkeallmenningen på Bryggen, men ble i 1557 flyttet av Christoffer Valkendorf til den nedre delen av Korskirkeallmenningen (se kapittel om Torget). Begrunnelsen for dette var at Hanseatene nå styrte hele Bryggen. Byens topografi og bebyggelse hadde også endret seg slik at Bryggen ikke var tyngdepunktet i byen. Etter påfølgende utfyllinger av Vågen, fulgte Torget sjølinjen og flyttet til dets nåværende plass rundt 1702. Gatenettet i Vågsbunnen må ses i sammenheng med bebyggelsesstrukturen i bydelen. Kong Oscarsgate og Lille Øvregate

var hovedferdselsårene i området. Tre andre gater som det henvises til i tidlige kilder er Hollendergaten, Skostredet og Domkirkegaten. Domkirkegaten het på 1500-tallet Broen eller Stenbroen. Sjøen gikk i en bukt helt inn til Domkirken (Olavskirken), arkeologiske utgravninger har vist rester etter kaier fra midten av 1100-tallet under Domkirkegaten 6. For å komme rundt Vågen og ut til strandsiden ble det antagelig laget en trebro over dette mudrete området. Christoffer Valkendorf (høvedsmann på slottet 1556-1560), fikk laget en stenbro av steiner fra Allehelgenskirken som lå omtrent der Rådstuplass 5 står i dag og som ble revet etter reformasjonen.

Hollendergaten har navn etter hollendere som på slutten av 1400-tallet fikk tillatelse til å drive handel her. Gateløpet har en uvanlig form når en ser på gatestrukturen ellers i byen. Det er antatt at dette løpet, sammen med Korskirkeveiten, opprinnelig fulgte strandkanten og viser den opprinnelige strandlinjen i dette området. Senere ble disse gatene liggende i bakkant av sjøhus som ble bygget ut i Vågen. På 1500-tallet gikk Hollendergaten tvers over Korskirkeallmenning frem til Skostredet langs Sparbankgaten og skomakerne kunne sperre ferdselen ved å stenge en port ved avslutningen av



Kulturmiljøet i Vågsbunnen

Hollendergaten. Før 1623 måtte man gå her for å komme fra Bryggen til Strandsiden. Da var grunnen utfyllt fra Domkirkegaten. Skomakerne kontrollerte derfor et stort område i hele middelalderen. Etter brannen i 1623, og som følge av nye utfyllinger, ble Nedre Korskirkeallmenning tverrforbindelsen mellom Kong Oscarsgate via byens torg og en smal gate fra Torget til Strandgaten.

Etter at tyskerne på Bryggen mistet monopolen på handelen i Bergen skiftet Vågsbunnen karakter. Særlig de to gatene, Kong Oscarsgate og Hollendergaten hvor det ble oppført store bolighus for norske kjøpmenn på Bryggen.

Bebyggelsen i Vågsbunnen er fra etter 1702 brannen da området, som resten av byen, brant helt ned. Som ellers ble bygningene bygget opp på de samme tomtene og dermed er bebyggelsesstrukturen mye det samme som før brannen. Rundt Korskirkeallmenning og mot Torget og Småstrandgaten har bebyggelsen derimot endret seg gjennom tidene. På 1800-tallet var ikke lenger Bryggen sentrum for byens handel. Bank- og finansstrøket etablerte seg i Vågsbunnen i nærheten av sentrum for offentlig forvaltning som hadde etablert seg rundt Rådstuplass. Den gamle børsen hadde tidligere ligget på Bryggen. I 1859-62 ble en ny børsbygning oppført på Vågsallmenningen. Da var Norges Banks bygning allerede oppført i 1842 og Bergens Sparebank hadde oppført et bygg på Nedre Korskirkeallmenning.

Vågsbunnen har en rekke steinkjellere som overlevde brannen og dermed er eldre enn 1702. Steinkjellere finner vi på, og under, bakkenivå. I Vågsbunnen er det i dag flere 1600-talls kjellere bevart, samt et borgerhus fra 1609, Smalgangen 1, og ett som ble delvis gjenoppbygget etter brannen i 1702 i Hollendergaten 12. Det finnes også en del underjordiske hvelvete steinkjellere som kan være meget gamle.

VÅGSALLMENNINGEN OG CITY-ARKITEKTUREN

Nedre del av Vågsallmenning ble utfyllt i Vågen på 15- og 1600-tallet, og Vågsallmenningen ble etablert som ferdselsåre mellom Vågsbunnen, Nedre Korskirkeallmenning, Skostredet, Vestre Skostredet



Vågsallmenningen 1950. City-arkitekturen skiller seg fra både den eldre bebyggelsen i Vågsbunnen og den nyere i 1916-området.

UBB-W-SH 022711

og administrasjonssenteret ved Rådstuplass. Vågsallmenningen var også den viktigste ferdselsåren mellom Bryggen og Strandsiden på 15-1600-tallet.

Byer i Europa gjennomgikk store endringer i løpet av 1800-tallet. Den formidable byveksten førte til bevisst byplanlegging i stor skala. Også byggteknologien utviklet seg raskt, og sammen med sterke utdannings-sentra og bedret transport medførte dette at man fikk en ny felleseuropeisk byggetradisjon i byene. Bybrannen i 1855 fikk som konsekvens at også Bergen ble sterkt preget av disse strømningene innen byplanlegging og arkitektur.

Stadskonduktør Jersins foreslo saneringer og utvidelser, og dette ble fulgt opp av Høegh i hans generalkart fra 1848. Generalkartet ble etterfulgt av revidert Bygningslov for Bergen. Disse reguleringene har gitt grunnlag for utformingen av denne delen av Vågsbunnen slik vi kjenner den i dag. Bybrannen i 1855 rammet bebyggelsen på allmenningens sørside. I den nye reguleringsplanen som ble laget etter brannen, ble Olav Kyrres gate etablert som nytt gateløp på tidligere byg-

get grunn, og ført helt ned til Vågsallmenningen. Vågsallmenningens løp ble opprettholdt slik det ble vist på generalkartet fra 1848. 1880-kartet viser at reguleringen ble fulgt i gjenoppbyggingen av dette området. Dagens utforming av Vågsallmenningen har således i hovedsak vært uendret siden siste halvdel av 1800-tallet, og har vært en av byens viktigste ferdselsårer i mer enn 500 år.

City-arkitekturen ved Vågsallmenningen er det eneste gjenværende helhetlige forretningsstrøket i byen fra perioden rundt 1850. Bygningsmiljøet har høy antikvarisk verdi.

Vågsallmenningen 12

Kvartalsbebyggelsen ved Vågsallmenningen startet med oppføringen av Norges Bank. Norges Bank ble bygget i årene 1840-45. Arkitekt var Ole Peter Riis Høegh. Bygningen er oppført i 2 etasjer og i teglsteinsmur, med valmtak. Fasadene er pusset. Bygningens 1. etasje, inngangsetasjen, er lav og er pusset i såkalt kvadernmønster, mens 2. etasje er høy og har en fliset glatt pussoverflate med profilerte vindusomramminger.

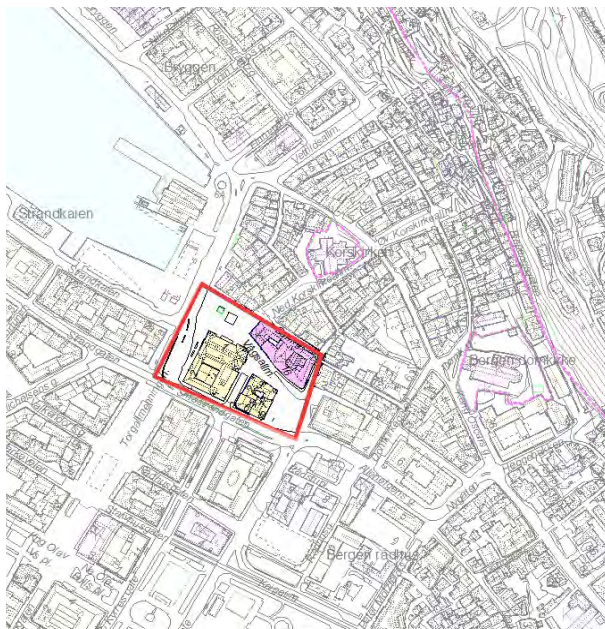
Bygningen har et uregelmessig, trapèsformet grunnplan som resultat av å være reist på arealet mellom tilliggende gateløp, Bankgaten og Vågsallmenningen. Den lengste fasadesiden ligger ut mot Bankgaten, mens den kortere fasadesiden mot Vågsallmenning møter Bergen Kreditbank, Vågsallmenningen 16. Frontfasaden utgjør et fondmotiv mot nedre del av Vågsallmenning, Holbergsstatuen og Torget.

Om Vågsallmenningen 12 ble det av formann Arkitekt Finn Berner i Tilsynsrådet for byens utseende (1926) sagt at «Bygningen er en av de aller mest verdifulle i arkitektonisk henseende som vårt land eier fra denne periode. Og i vår by inntar den en helt enestående stilling idet Bergen er særlig fattig på monumentalbygninger fra empiretiden.»

Vågsallmenningen 16

Vågsallmenningen 16 (Tidl.14-22) ble oppført som hovedkontor for Bergen kreditbank i tre etapper, og det var tre forskjellige arkitekter som var gitt hver sin del i oppdrag:

1876 (Schirmer),
1897 (Fischer)



Kulturmiljøet City-området

FORMELL STATUS

VÅGSALLMENNINGEN LIGGER INNENFOR AUTOMATISK FREDET BYGRUNN.

VÅGSALLMENNINGEN LIGGER INNENFOR OMRÅDE REGULERT TIL SPESIALOMRÅDE BEVARING ETTER PBL. § 25.6 I REGULERINGSPLANEN FOR VÅGSBUNNEN.

VÅGSALLMENNINGEN NR.12 OG 16 ER VEDTAKSFREDET I 1986.

1918 (Schak Bull).

Bygningen har på tross av disse tre byggetrinnene en enhetlig fasade i nyrenessanse.

Vågsallmenningen 1

Børsbygningen, Vågsallmenningen 1 ble tatt i bruk i 1862. Bygningen er tegnet av arkitekt F.W. Shiertz, og senere ombygget og påbygget på 1890-tallet etter tegninger av arkitekt L. Solberg. Solberg er ansvarlig for Børsbyggets nåværende fasade med en monumental trapp mot nedre del av Vågsallmenningen.

Bygget har høy antikvarisk verdi.

Vågsallmenningen 3

Vågsallmenningen 3 er også tegnet av J.A. Fischer, og stod ferdig i 1900. Bygningen var da et av byens mest påkostede forretningsbygg. Huset er bygget i tråd med samtidens historistiske ideal, og preget av sengotikk og nyrenessanse.

Bebyggelsen har meget høy antikvarisk verdi som det eneste stedet i dagens Bergen der både arkitektur og gatelegeme fra Cityarkitekturen er bevart etter bybrannen i 1916.

MARKEN

Marken ble på 1960-70 tallet symbolet på kampen mellom vern eller sanering i Bergen. I 1964 ble det vedtatt en plan om å rive alle bygninger i Marken. Dette førte til en lang og opphetet debatt som kulminerte i at saneringsvedtaket ble opphevet i 1974.

Den dominerende bebyggelsesstrukturen i

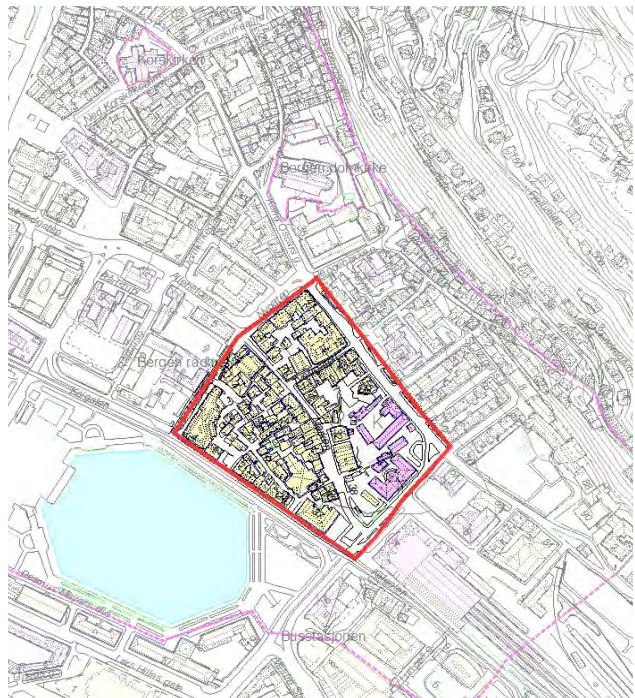


Marken i 1939. Enden av Marken var trangere enn den er i dag med flere bygninger ved inngangen fra jernbanen. St. Jørgen dominerer den østre delen av Marken, mens den tette 1700-tallsbebyggelsen er dominerende på vestsiden.

UBB-W-SH-005038

området er den klassiske bergenske selv-grodd småhusbebyggelsen. Området lå i middelalderen under Nonneseter kloster. Veien, som innehar navnet Marken, gikk opprinnelig til St. Jørgens hospital, den ble forlenget etter 1702 brannen og ble kalt Lungegårdsgaten. Området Marken tar utgangspunkt i veien Marken. Det var langs denne at bebyggelsen bredte seg mot slutten av middelalderen. Lenge lå Marken utenfor byområdet og vi kan forestille oss at helt til begynnelsen av 1600-tallet var Marken utenfor det bymessige området. Vi vet blant annet at de tyske håndverkerne i 1497 fikk drive papegøyeskyting i Marken. På 1500-tallet lå det en badstue i Marken som var veldig populær. Som vanlig i utkanter av byer kom det etter hvert en del skjenkestuer i Marken. Disse ble forbudt i 1596.

St. Jørgens hospital, første gang nevnt i 1411, ble bygget for spedalske og andre uhelbredelig syke. St. Jørgens hospitals bygninger ble ødelagt av brannen i 1702, men ble gjenoppbygget like etter. At den



Kulturminneområdet Marken.

ble tatt av bybrannen viser at byområdet på denne tiden nå omkranset hospitalet. Hele St. Jørgens hospital er fredet og huser i dag Lepramuseet. Anlegget er ikke bare et viktig arkitektonisk uttrykk for hospitalvirksomheten i sin tid, men også et minne om arbeidet med å identifisere leprabasillen og det viktige arbeidet for å helbrede sykdommen.

Marken har smug og gater som munner ut i hovedgaten Marken. Fram til 1850 strakk bebyggelsen seg ned mot Lille Lungegårdsvann til Grønnevollen. Nedenfor var det kjøkenhager ned til vannet. Selv i 1850-årene markerte Marken slutten av byområdet. Det var bebyggelse langs kong Oscars gate og Kalfaret, men den hadde ikke preg av by.

I 1870-årene ble husrekken mot Kaigaten bygget. Disse er typiske for trehusene med murforblending som ble bygget i denne perioden. I utgangen av Marken finner vi tidligere Teknisk fagskole og Håndverkernes

FORMELL STATUS

MARKEN LIGGER INNENFOR AUTOMATISK FREDET BYGRUNN.

ST. JØRGEN ER FREDET. PÅ TEKNISK FAGSKOLE PÅGÅR FREDNINGSSAK.

MARKEN HAR EN REGULERINGSPLAN FRA 1979 SOM REGULERER STORE DELER AV MARKEN TIL SPESIALOMRÅDE VERN.

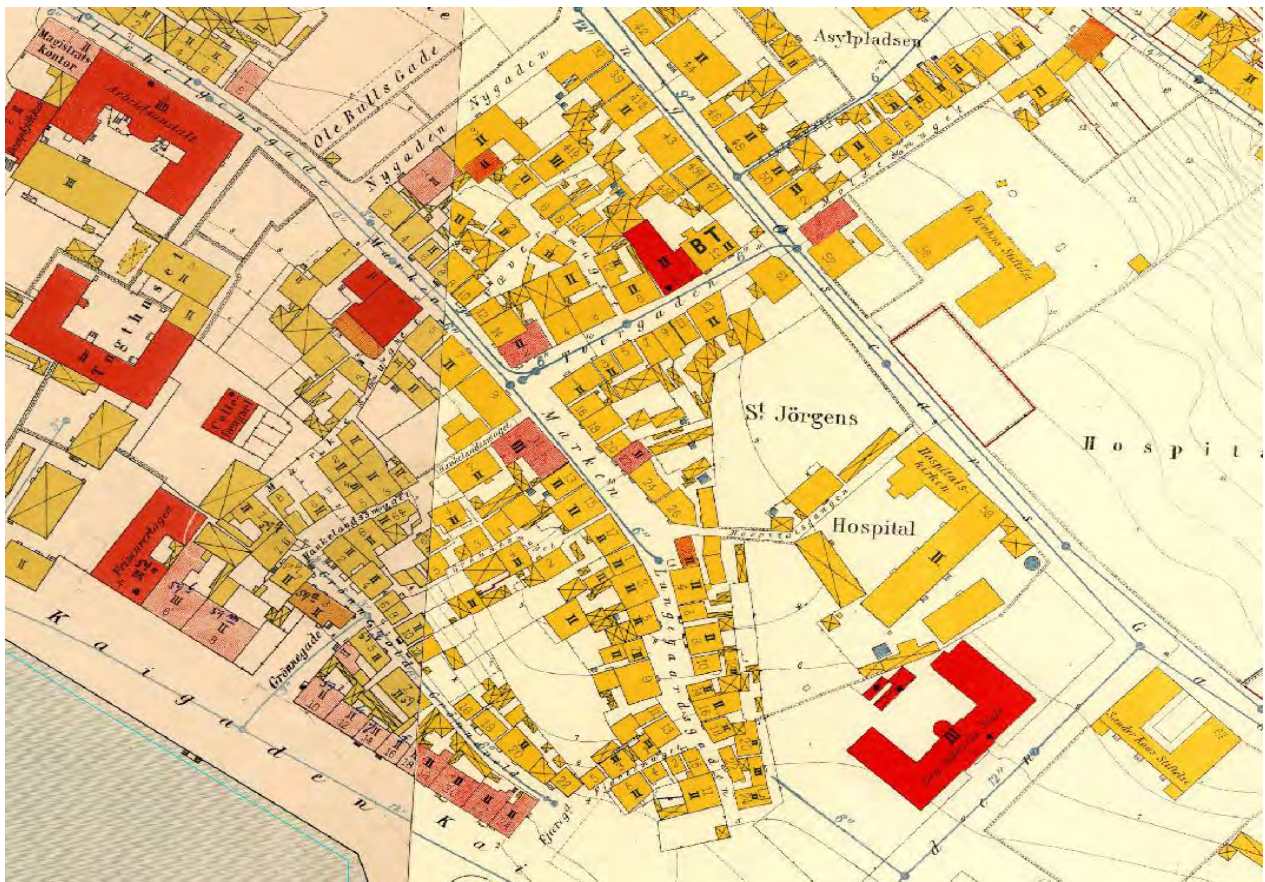
aldershjem (kunsthøyskolen).

RÅDHUSKVARTALET

Det ble skrevet et eget kulturminnegrunnlag i 2002 om Rådhuskvartalet.

Rådhuskvartalet avgrenses i denne sammenheng til de to kvartalene med det gamle og nye rådhus.

Topografien i området har opprinnelig vært



1880 generalkartet over Bergen. Utsnitt av Marken. Kaigaten er her etablert. Markens kronglete løp er i stor kontrast til de rette og planlagte gatene rundt.

mer markant med en fjellrygg som går under det Gamle Rådhus. Århundrene med akkumulasjon av kulturlag har gjort området planere, men det er likevel en markert rygg langs hele området. Tidligere strandlinje med Vågen helt inn til Domkirkegaten og et langt større Lille Lungegårdsvann gjør dette til en del av forbindelsen mellom strandsiden og østsiden av Vågen. Det synes klart at det må ha gått en ferdselsåre over dette eidet fra byens østside til byens vestside. Det har også gått en ferdselsåre fra Nonneseter som har koblet seg på denne ferdselsåren. Den eldste kjente bebyggelse i området er Allehelgenskirken som skal ha ligget omtrent der Magistratbygningen ligger i dag. Det er bevart mulige rester av kirken i Magistratbygningens kjeller.

Rådhuskvartalet består av offentlige bygninger fra forskjellige tidsperioder. Nyeste er Gulatingbygget ferdigstilt i 2011, mens det eldste er det Gamle Rådhus fra 1558.

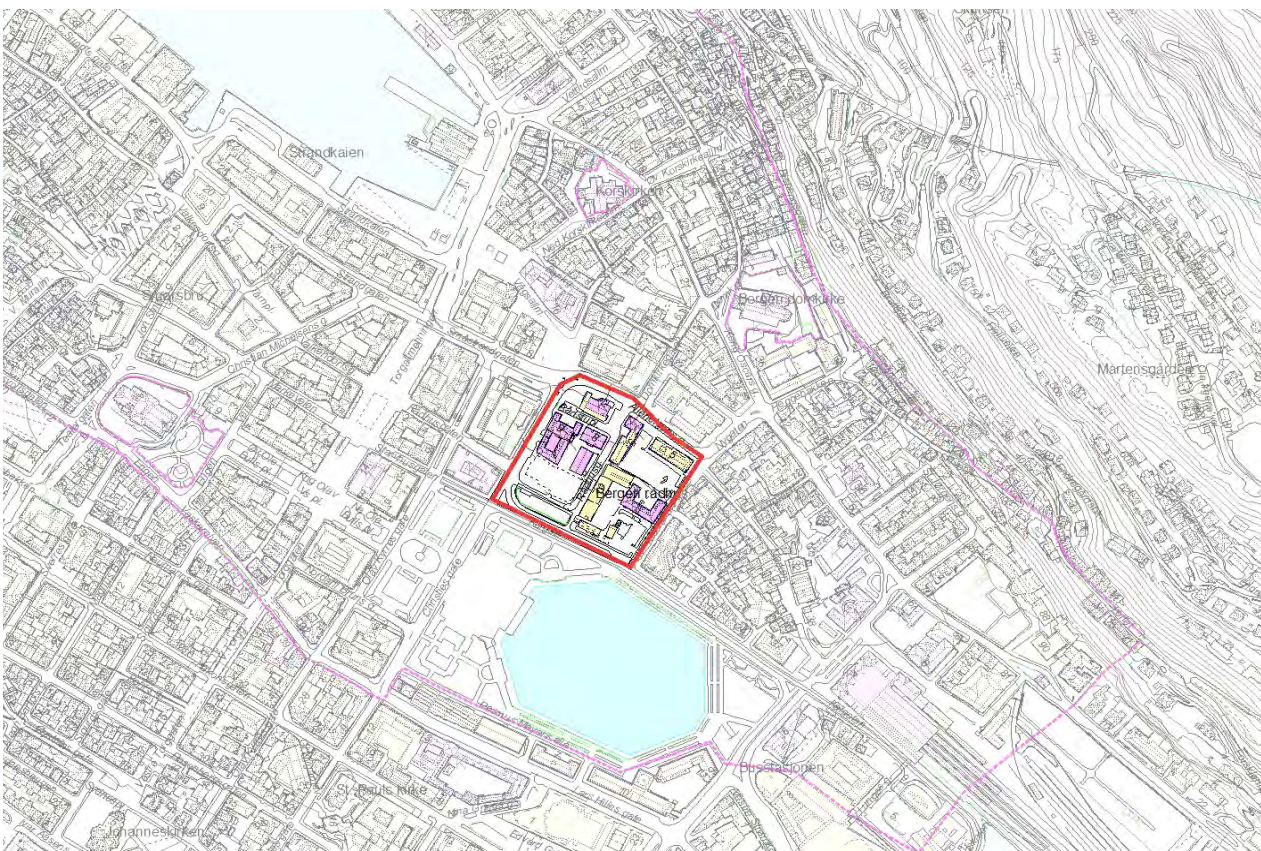
FORMELL STATUS

RÅDHUSKVARTALET LIGGER INNENFOR AUTOMATISK FREDET BYGRUNN.

GAMLE RÅDHUS, DET ANNEKTERTE RÅDHUS (MAGISTRATBYGNINGEN), MANEFAKTURHUSET OG HAGERUPSGÅRDEN ER VEDTAKSFREDET, BRANNSTASJONEN, DET GAMLE TINGHUSET, FENGSELET ER MELDT OPP-START FREDING PÅ.

OMRÅDET HAR DERMED HØY VERNESTAUS.

Rådhuskvartalet har en spennende 400-årig historie om det offentlige liv i Bergen. Allehelgenskirken, som er først nevnt som en trekirke i 1181, ble bygget som steinkirke i 1266. I 1276 ble det opprettet et hospital i tilknytning til kirken. I 1552 ble det tillatt å ta stein fra den gamle kirken til byggingen av det Gamle Rådhus, den gang som privatbolig



Kulturmminneområdet Rådhuskvartalet. Rådhuskvartalet består av en rekke fredete eller foreslått fredete bygninger.



1916-området i 1935. Området sto lenge fram som noe helt spesielt i Bergens småskalabebyggelse. De høye, store kvartalene hever seg i forhold til den omliggende bebyggelsen. 1916-området er i stor grad inntakt og er et unikt område i norsk sammenheng.
UBB-W-SH-005011

til Christoffer Valkendorf. Kjelleren til kirken skal ha blitt brukt til fengsel fram til 1623.

Christoffer Valkendorf flyttet byens torv til Vågsbunnen i 1557 og ga sitt nybygde privathus til Rådhus. Han flyttet dermed den sentrale rådhus og torg funksjonen fra det tidligere bysentrum Bryggen til det nye bysentrum Vågsbunnen. Plassen rundt rådhuset ble steinlagt og «kaken» (stolpen der folk ble bundet i forbindelse med offentlig pising) ble plassert foran rådhuset. Rådhuskvartalet har huset byens administrasjon i over 400 år. Etter en brann i 1582 ble det anlagt en allmenning mellom Torget og Rådhuset. Allmenningen som ble kalt Rådstuallmenningen heter i dag Vågsallmenningen. Da det i 1660-årene ble etablert en direkte ferdselsåre fra Korskirkeallmenningen til Strandsiden mistet Rådstueplassen den sentrale beliggenhet mellom øst- og vestsiden av Vågen, som man nok hadde tenkt seg.

1916 - OMRÅDET

Den katastrofale brannen i januar 1916, som la store deler av Bergen sentrum i ruiner, ble et vendepunkt i byens bygningshistorie og arkitektoniske utvikling.

1916-området avgrenses av Strandkaia i øst, Christies gate i sør, Ole Bulls plass i vest og Østre Murallmenning i nord. Disse byrommene definerer 1916-området på en tydelig måte. Viktige siktlinjer i området er aksene fra teateret, teaterparken, Ole Bulls plass, byparken og videre mot biblioteket og Ulriken. En annen viktig siktlinje er aksene fra Johanneskirken, Vestre Torggate og Torgallmenningen mot Torget og Kjøttbasaren.

1916-området har to svært viktige allmenninger; Torgallmenningen og Murallmenningen. Fasadeskjemaet på Torgallmenningen ble tegnet av arkitekt Finn Berner i 1923, og representerer starten for den nyklassisistiske arkitekturretningen i Bergen.

Østre Murallmening ble anlagt etter bybrannen i 1561, da kalt Rosenkrantz-allmenning, og er den første av byens allmenninger med den bredde som vi i dag oppfatter som et karakteristisk trekk ved Bergens bybilde. Østre Murallmenningen markerer også skille mellom 1916-brannområdet, med sin historiske 1800-talls-bebyggelse på nordre side og 1930-talls-bebyggelse mot sør.

Begge disse allmenningene eksisterte før 1916-brannen, og begge ble beholdt som byrom etter nyreguleringen. Et annet viktig byrom i området er Ole Bulls plass og Olav den femtes plass. Ole Bulls plass ble anlagt i sin nåværende form etter 1916-brannen. De øvrige gateløpene i området ble etablert på nytt, og ønsket om at Bergen skulle fremstå som en moderne, kontinental og fremtidsrettet by, førte til at det ble etablert brede og rette gater. Gode eksempler på slike gateløp er Strandgaten, Strandkaiaen og Christian Michelsens gate. Gjennomgående for disse gateløpene er god bredde i både kjørebane

FORMELL STATUS

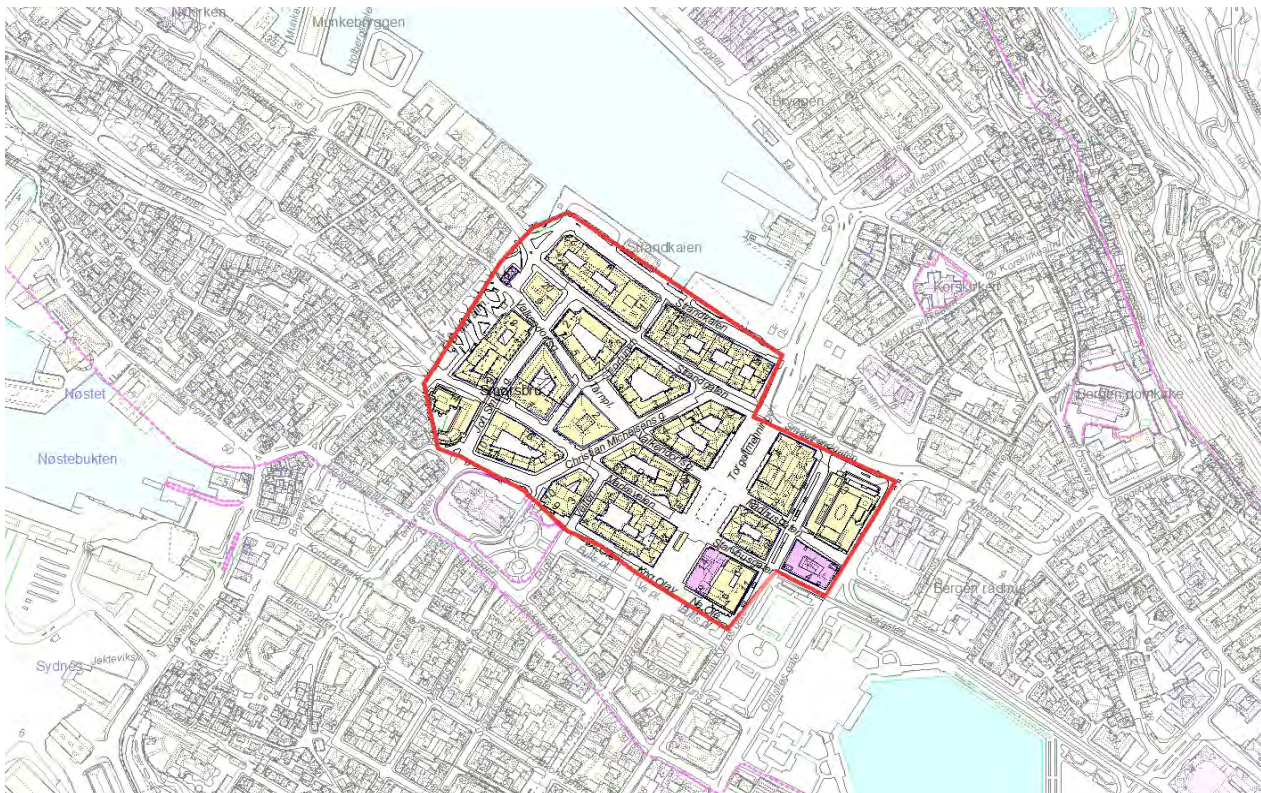
1916-OMRÅDET LIGGER INNENFOR AUTOMATISK FREDET BYGRUNN.

INNENFOR 1916-OMRÅDET ER DET BARE SUNDT-BYGGET SOM ER FREDET. FOR TELEGRAFBYGNINGEN PÅGÅR DET EN FREDNINGSSAK.

KULTURMILJØET HAR INGEN VERN GJENNOM REGULERINGSPLAN ANNET EN DEN ORIGINALE REGULERINGSPLANEN FRA 1919.

DET ER NOEN FØRINGER I » KOMMUNEDELPLAN SENTRUM» OG I DEN NYE KOMMUNEPLANENS AREALDEL ER 1916-OMRÅDET MARKERT MED HENSYNSONE.

og fortau, samt det gjennomførte samspillet mellom bygulv og byromsvegger. Brannen i 1916 ødela kvartalene mellom Vågen i øst, Engen og Logegaten i vest og det omfattet området fra Murallmenningen i nord til parkanleggene ved Lille Lungegårdsvann i sør. Bebyggelsesstrukturen før brannen var svært ulik den som er i dag. Den hadde preg av et mer selvgrodd mønster med urban



Kartet over kulturminneområdet 1916-området, viser 1916-reguleringen slik det ble etter planene til Lillienberg, Greve og Landmark.

trehusbebyggelse. I tillegg var hele Strandsiden, fra Torget til Nordnes preget av sjøboder som stod på bolverk i sjøen med hoper mellom. Ved nyreguleringen av området ble antall eiendommer i reguleringsområdet redusert fra 372 til 167, noe som medførte store endringer i bebyggelsesstrukturen i området.

Det ble utlyst arkitektkonkurranse, og den endelige reguleringsplanen ble utarbeidet av arkitektene Lillienberg og Greve. Oppdraget med å utvikle en arkitekturplan for Bergens nye bebyggelse og skape et harmonisk bybilde ble gitt til Lillienberg og Greve i samarbeid med arkitekt Ole Landmark.

Det var strenge kriterier for hvordan man fikk bygge i brannstrøket. Allerede bygningsloven for Bergen av 1899 hadde i § 81 åpnet for mulighet til å avvise byggeprosjekter ut fra estetiske kriterier. Etter 1916 ble det nedsatt en komité for å administrere bygningslovens § 81; «Facadekomitéen for brandstrøket», senere «Tilsynsrådet for byens utseende». Komitéens første formann var arkitekt Greve, og hans interesse for det bergenske formspråket med røtter i renessanse- og barokk-arkitekturen preget komitéens arbeid i startfasen og ble også utgangspunktet for Arkitekturplanen fra 1917. Finn Berner overtok senere formannskapet etter Greve, og med han skiftet idealene i en mer nyklassisistisk retning.

Det nye Bergen sentrum som reiste seg fra begynnelsen av 1920-årene, viste seg å bli vesentlig forskjellig fra planene man hadde for byen umiddelbart etter 1916-brannen. Selv om gjenoppbyggingen var basert på den stedege, bergenske arkitektur gjenskap i bygningsformer som var tilpasset et moderne storbysamfunn, begynte bebyggelsen på et relativt tidlig tidspunkt å bryte ut av mønsteret i Lillienberg, Greve og Landmarks arkitekturplan.

Bernes plan for fasadene på Torgalmenningen (1923), ble et gjennombrudd for et nyklassisistisk arkitektonisk uttrykk i Bergen. Torgalmenningen, oppført som en monumentalplass, er et av de best bevarte nyklassisistiske byrommene i Europa. Med ideal etter italienske piazzaer i renessanse-

stil.

Det arkitektoniske uttrykket i 1916-området er homogent i den forstand at volum, skala og gesimslinjer er i harmoni. Oppbyggingen av 1916-området foregikk parallelt med den arkitektoniske utviklingen; fra historisme via nyklassisisme til funksjonalisme. Svaneapoteket, som var den første bygningen som ble oppført etter brannen, har et nybarokk fasadeuttrykk (historisme). I andre enden skalaen finner vi Kalmarhuset (1936) og Sundtbygget (1938) som representanter for funksjonalisme.

Det som preger arkitekturen i hele 1916-området er gjennomgående høye kvaliteter, både de overordnede arkitektoniske kvalitetene, men også høye kvaliteter i detaljering og materialbruk.

NORDNESHALVØYEN FREM TIL NYKIRKEALLMENNINGEN

Nordnes fikk bymessig bebyggelse etter både Bryggen og Vågsbunnen, og blir regnet som det tredje utbyggingsområdet i sentrum. Frem til reformasjonen var området preget, og styrt, av kirkelige institusjoner som har hatt stor betydning for etableringen av ferd-selsårer og bebyggelse. Munkeliv kloster med kirkegård lå på toppen av Nordnesryggen, og var et av de største klostrene i landet. Erkebisppegården som var Erkebiskopen i Norge sitt sete i Bergen, lå nede ved sjøen der Nykirken ligger i dag (deler av ruinen ligger bevart under Nykirken).

Særlig Munkeliv klostres disposisjon av sin store eiendom har påvirket den gamle bebyggelsesstrukturen som ennå finnes på Nordnes. Munkeliv var fra 1400-tallet grunneier langs sjøen fra et stykke utenfor nåværende Murallmenningen til Erkebisppegården, muligens også utenfor denne. Som eier av grunn på Strandsiden fikk klosteret nye inntektsmuligheter da bebyggelsen fra 1300-tallet bredte seg utover i området. På 1400-tallet drev klosteret en bygselspolitikk både langs sjøen og høyere oppe. Festeavtalene har fulgt området helt opp til våre dager. Bebyggelsen var ikke styrt av planer, men fikk spre seg oppover etter behovet for byggetomter.

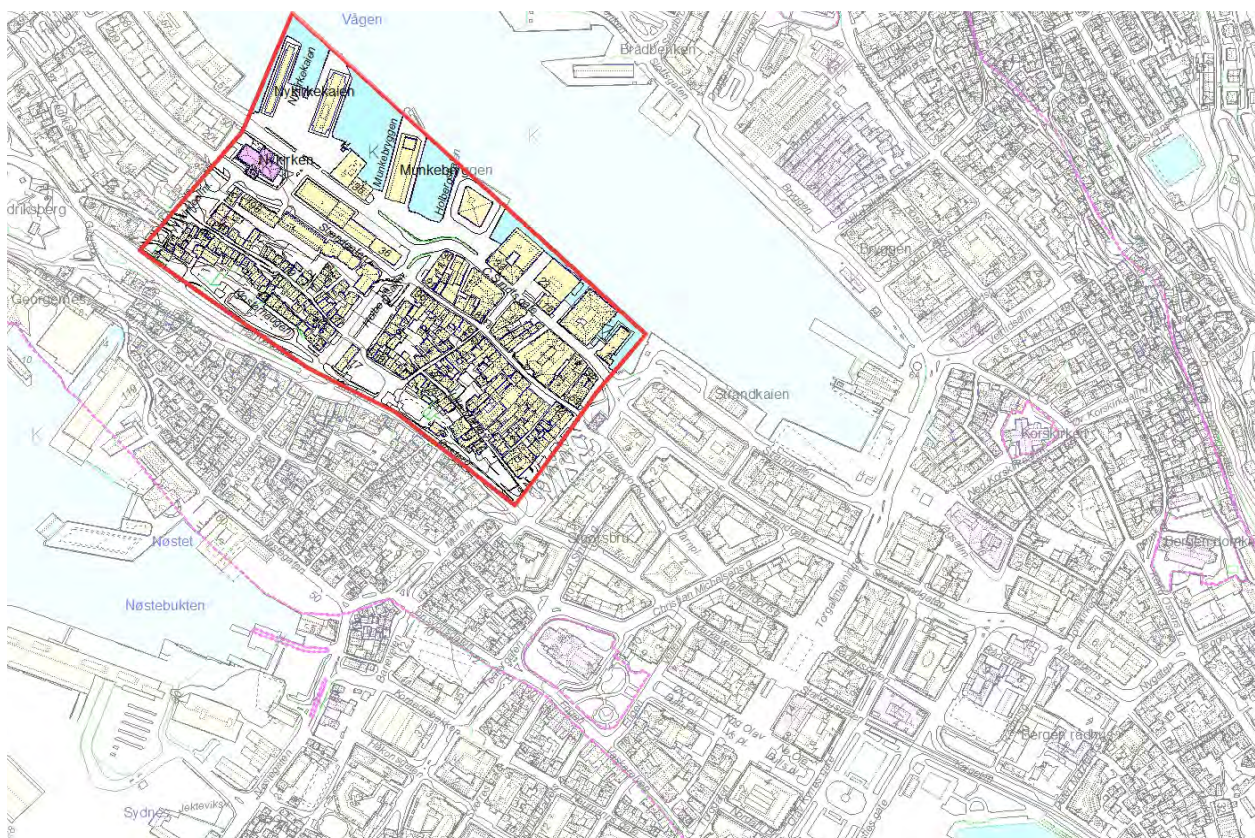
Etter reformasjonen var det Kongen som

overtok eidendommene og han fortsatte utleie etter samme prinsipp som klosteret. Dette har resultert i den selvgrodde bebyggelsesstrukturen vi ennå har rester etter i skråningene på begge sider av Nordneshalvøen. Områdene på oversiden av Strandgaten fra Hennebysmauet til Holbergsallmenning og på begge sider av Ytre Markevei, er illustrerende eksempler på den selvgrodde bebyggelsesstrukturen. 1600-tallets bebyggelse besto av en- og toetasjes trehus i mange varianter og størrelser. Kvartalene var tettbygd, men det var ofte plass til små hager og bakplasser med uthus.

I området fra Muren til Holbergsallmenning langs Strandgaten, er deler av de gamle strukturene med handelshus i forlengelsen av sjøbodene nede ved havnen, fremdeles bevart. De fleste av de eksisterende byggene er oppført på opprinnelige eiendomsgrenser. Smittene/gårdspassasjene mellom eiendommene (som opprinnelig gikk fra Strandgaten



Holbergsallmenningen. Tunnelbygging i 1955.
UBB-W-SH-080747



Kulturminneområdet Nordneshalvøy fra Muren fram til Nykirken.

og ned til sjøen) er fremdeles lesbare og det finnes flere gamle steinkjellere på begge sider av Strandgaten. De fleste gårdene hadde slike brannsikre kjellere i bakkant av gården.

Mye av den eksisterende gatestrukturen på Nordnes følger mønsteret fra middelalderen med langgater parallelt med sjøen. Gateløpene fulgte terrenget og var derfor ikke rette, men fortrinnsvis på samme nivå, med tversgående allmenninger, gater og smau. Kai- og gatestrukturene i denne delen av byen var annerledes organisert enn på Bryggesiden. Bodene ble bygget ut i sjøen på peler/bolverk og mellom boder gikk sjøen inn i hoper slik at båtene kunne legge til langs sjøbodene. Det spekuleres i forskjellige grunner for at bebyggelsen ble organisert uten en sammenhengende kaifront bl.a. om det var på grunn av vindforholdene. Det er vesentlig mer værhardt på denne siden av Vågen.

Det historiske gatenettet på dagens Nordnes er preget av tre forhold: de geistlige anleggene (klostrene og Erkebispegård), festningsverkene samt handelshusene. Rundt disse virksomhetenes behov har det delvis utviklet seg "selvgrodd" ferdselsårer. Nede langs stranden, til Erkebispegården gikk et veifar i et buet løp som fulgte den opprinnelige strandlinjen. Dette løpet har Strandgaten fremdeles i behold mellom Muren og Holbergsallmenningen.

Til veifarene hørte også stikkveier fra Nordnes-ryggen ned til stranden. Fra Klosteret gikk stien som senere ble til Cort Piils smug ned til Munkelivs brygge ved stranden, og Hennebysmuget ned langs Munkeliv klostergrense mot byen. Etter hvert som bebyggelsen ble tettere på Strandsiden, kom det flere stikkveier ned til havnen, mens smug og smitt sørget for forbindelse innen trehusbebyggelsen.

Historien om Nordnes er også historien om brannødeleggelser, og dette har satt sitt preg på gatenettet i bydelen gjennom etablering av allmenninger og branngater. Murallmenningen ble anlagt etter brannen i 1561 på det stedet storbrannen stoppet. Allmenningen, som opprinnelig het "Rosenkrantz almenning", var den første av de virkelig brede

FORMELL STATUS

OMRÅDET LIGGER INNENFOR AUTOMATISK FREDET BYGRUNN.

AV FREDEDE BYGNINGER INNENFOR KULTURMILJØETER NYKIRKEN MED MIDDELALDERRUINEN ERKEBISPEGÅRDEN OG BORGERHUSET MUREN.

DET ER OGSÅ EN REKKE STEINKJELLERE SOM SANNSYNLIGVIS DATERER SEG TILBAKE TIL FØR 1650.

I DAG ER STORE DELER AV NORDNES REGULERT TIL BEVARING.

allmenningene i Bergen. Nykirkeallmenningen ble regulert inn etter brannen i 1623. Holbergsallmenningen (1686, opprinnelig kalt Nyallmenningen) ble utvidet i 1692. Tollbodallmenningen, som var den siste av de store allmenningene, ble regulert inn etter brannen i 1756.

En storbrann i 1901 ødela sjøbodene mellom Murallmenningen og Holbergsallmenningen, bare sjøhuset i Nordre Muregård sto igjen. Brannen førte til en realisering av en gammel plan om å etablere en branngate mellom sjøbodene og den øvrige bygningsmassen opp mot Strandgaten. C. Sundts gate ble etablert mellom Murallmenningen og Holbergsallmenningen.

Deler av Nordnes fikk store skader etter et bombeangrep i 1940 og eksplosjonsulykken på Vågen i 1944. I tillegg ble området fra Holbergsallmenningen, Strandgaten/C. Sundts Gate forbi Tollbodallmenningen, og like ut til Tidemanns gate, som ikke ble skadet, sanert og erstattet med boligblokker. Disse hendelsene medførte store endringer av bebyggelsesstrukturen på østsiden av Nordnes. Fra selvgrodd, urban trehusbebyggelse, ble det et område med strengt regulerte gater og blokkbebyggelse, både i rekker og lameller. Det ble laget to reguleringsplaner for Nordnes, en for vestre og en for østre Nordnes, som ble vedtatt i henholdsvis 1946 og 1948. Planen som gjaldt den østre delen av Nordnes, mot Vågen, var den viktigste. Denne planen bygget på en arkitektkonkur-

ranse fra 1941 som gjaldt en totalsanering av Nordnes. Den nye planen fra 1948 viste en forsterkning av gateløpet langs Strandgaten, og det var denne delen av planen som først ble realisert.

Den nye blokkbebyggelsen på Nordnes ble oppført i tidens arkitektoniske ideal, og det var arkitekter som Ingolf Danielson, Atle Urheim, Olaf Larsen, Carl Ingolf Jensen m.fl. som tegnet bydelens nye ansikt. Boligblokkene er oppført i tre til åtte etasjer og er i pusset mur med få, men forseggjorte detaljer. Boligblokkene fikk pannetak, enten med saltak eller valmet tak. Et annet karakteristisk trekk ved denne 1950-tallsbebyggelsen, er at man varierte høyder og plassering av blokkene slik at det fremdeles var kontakt på tvers i landskapet, mot Vågen. Blokkbebyggelsen følger gateløpene Strandgaten og C. Sundts gate, samt oppover langs Tollbodallmenning. Langs Strandgaten følger blokkbebyggelsen gatens svake krumming, noe som gir bygningene et mindre «strengt» preg. Området ble utbygget med en høyde og tetthet som ikke var gjort før i Bergen sentrum, dette i sterk kontrast til den eldre trehusbebyggelsen som fremdeles var intakt.

OPPSUMMERING SENTRUM:

Det er svært tett med kulturminner i Bergen sentrum. De naturgitte forutsetningene med fjellene, Vågen og halvøya Nordnes har vært grunnlaget for utviklingen av Bergen. Branner og aktivitet har formet byen. Allmenningene, som både var branngater og åpne områder for alle, har vært viktige konstituerende elementer i byutviklingen. Bergen i dag består av en helhet av eldre trehusbebyggelse innenfor middelaldersk eiendomsstruktur sammen med moderne arkitektur med 1916-området, City-arkitekturen i Vågsbunnen og etterkrigsarkitekturen på Nordnes. Holmen og verdensarvstedet Bryggen står i en særstilling, men også de andre kulturmiljøene har høy verneverdi og må tas hensyn til i byutviklingen.



Sandviken sett fra ovenfor Strandens grend.
foto: Riksantikvarens arkiv

SANDVIKEN

Sandviken er beskrevet i en rekke kulturminnegrunnlag og rapporter fra 1990-tallet og fram til i dag. Disse gir et utfyllende bilde av Sandviken og kulturminneinteressene i bydelen. I denne rapporten rettes fokuset mot kulturmiljøene som direkte berøres av traséalternativene.

Sandviken avgrenses av fjellformasjoner med bratte vegger opp mot det rundt 300 meter høye Sandviksfjellet. Hegreneset i nord avslutter Sandviksbukten. Indre Sandviken består av relativt slake områder mellom strandlinjen og fjellfoten, mens ytre Sandviken består av flere små vikar og et kupert terreng.

Rothaugen ligger som en bratt knaus ut mot strandlinjen og skiller Skuteviken og Sandviken. Skuteviken er et bratt lite dalføre og avgrenses i vest av høyden med Sverresborg.

I fjellmassivet mot øst er det en rekke forsøkninger med små vann og elvefar. Vannressursene ble tidlig utnyttet ved oppdemming og mølledrift i Sandviken, og til bøkke- og slakterivirksomhet i Skuteviken. De to største elvefarene er Mulelven som munner ut nord for Rothaugen, og Storemølleelven, også kalt Munkebotnelven eller Sandvikselven, som munner ut ved Storemøllen.

Det er gjort to funn fra forhistorisk tid i Sandviken, begge løsfunn. En dobbelhakke av stein er funnet der Hellevegen nå går, 30-40 meter opp fra reiperbanen. Den lå på leirbunn om lag en halv meter dypt. Det er også funnet en spydodd i flint på Wilhelmineborg, i jord som var tilkjørt fra Gamle Bergen.

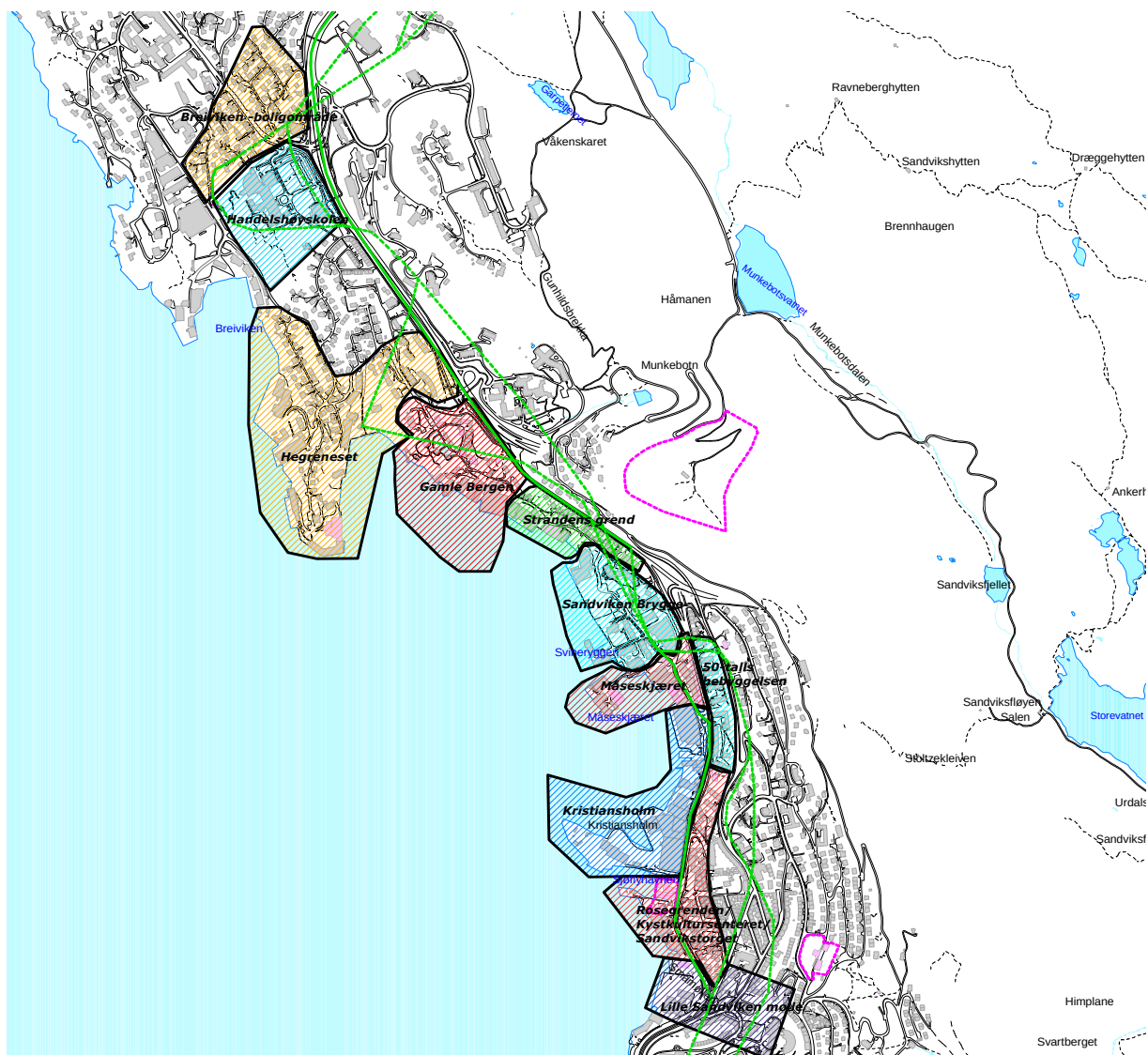
Mølledriften i området, ved de to elveløpene Mulelven og Storemølleelven, kan muligens

gå tilbake til siste del av middelalderen. Storemøllen helt tilbake til 1300-tallet. Deler av Sandviksbukten ble tatt i bruk som stapelhavn for Bergen fra 1600-tallet. Området var forbundet med Bergen sentrum ved det gamle veifaret nordover, som ble grunnlaget for den Trondhjemske postvei som ble opparbeidet i 1780-årene.

I Sandviken og Skuteviken utviklet det seg i løpet av rundt 200 år et kulturlandskap som bestod av sjøboder med brygger og utstikere, repperbaner, møller, grender med bolig- hus tilknyttet vann- og sjørelatert næring, lyststeder og gårdsanlegg med tilhørende jordbruksområder. Eierne av boder og industri i Sandviken bodde i Bergen. Ofte måtte de

overnatte ute i Sandviken og man innredet tidlig beboelsesrom i bodene for overnatting. Etter hvert bygget de prakthus på land. Disse ble kalt lystgårder og hadde ofte rike hageanlegg knyttet til seg. Måseskjæret ligger nede ved sjøen og hadde opprinnelig en lang triangelbrygge foran seg. Her ble lystgården lagt i direkte forbindelse med industrien og pakkbodene i området.

Store Sandviken gård er kjent fra 1500-tallet, og strakk seg da fra Mulelven til Storemøllen. Store Sandviken gård tilhørte Garmann-familien fra 1650. Grunn fra gården og strandlinjen ble bygget ut til boliger og næringsvirksomhet.



Kulturminnemiljøene omtalt i dette kulturminnegrunnlaget i Sandviken.



Kulturmiljøet rundt "Småmøllen" i 1935. Slakterhuset ble bygget der nederste mølle lå. I forbindelse med nedleggingen av møllen ble muren, parken og kirken bygget. UBB-W-SH-005114

Sandviken gård ble kjøpt av Bergen kommune i 1876 og Sandviken ble en del av kommunen. Det skjedde da en stor utbygging av Sandviken med boliger ble iverksatt på begynnelsen av 1880 og framover. Da Sjøgaten ble vedtatt bygget i 1898, var utfordringen at den måtte passere Rothaugen og bygningsmiljøer som var tette og egentlig uten plass til vei. I 1920 gikk Sjøgaten frem til Sandvikstorget. I 1950-årene ble den bygget videre utover og var en viktig årsak til saneringen av sjøboder og gjenfyllingen av hoper og strandlinjen. Sjøgaten kuttet forbindelsen mellom sjøbodene og grendene. Denne barrieren som Sjøgaten skapte er klart også tilstede i dag.

SMÅMØLLEN

Området Småmøllen strekker seg fra Slakterhustomten og opp til ovenfor Sandvikskirken. Området var tidligere dominert av Mulelven og møllene som var forbundet med denne. Småmøllen var en av fire viktige møller i umiddelbar nærhet til Bergen og man

mener at det har vært drevet mølledrift i vassdraget siden 1200-tallet. Vann til bruk som kraft var et knapphetsgode og det var stor kamp om vannressursene på fjellet. Blant annet ble vannet fra det høytliggende Store Tindevann på begynnelsen av 1800-tallet ledet ned mot Mulelven.

Mot slutten av 1800-tallet minket den økonomiske betydningen av møllene og Småmøllen ble lagt ned da den kom i Bergen kommunes eie i 1877. Nedre del av anlegget ble etterhvert fjernet og man bygget opp et kommunalt slakteri (Slakterhuset). Arkitekt var Kaspar Hassel, senere kommunearkitekt.

Med økt urbanisering i Sandviken ble det planlagt og bygget en ny kirke som stod klar i 1881. Et par av de mellomste møllene ble fjernet for å gi plass til kirken. Kirken er en av de første natursteinkirkene som er bygget i nyere tid.

Ladegårdsbroen ble flyttet lengre ut mot sjøen og terrenget ble fylt opp. Denne prosessen fortsatte ut på 1900-tallet og man

fikk etter hvert den situasjonen vi kjenner i dag med Nye Sandviksvei som kobler seg på Sandviksveien. Mulelven ble lagt i rør og forsvant helt som et landskapstrekk. Bygningene i Ladegårdsgaten ble bygget rundt 1920-tallet.

Av eldre bebyggelse som står igjen innenfor dette området er husrekken Sandviksveien 1-7a. Sandviksveien 5 er i følge SEFRAC fra 1600-tallet og kommer da dermed muligens inn under kulturminneloven som automatisk fredet kulturminne.

GRENDENE, SANDVIKSTORGET, OG KYSTKULTURSENTERET

Området med Rosegrenden, Fjæregrenden, Festergrenden, Pyttergrenden, Sandvikstorget, Malenebakken, Møllersalen og Sandviksbodene er et unikt kulturmiljø.

Området fanger de fleste av elementene fra 16-1700-tallets Sandviken med sjøboder, grender, ferdselsårer og vertshus. Området er, tross utfyllingen i sjø, fremdeles lesbart i en slik kontekst. Området er et definert brannsmitteområde med høy verneverdi. Bodene i kystkultursenteret er fredet. Mange av bygningene i grendene har høy verneverdi.

Sandviksboder 15-23 er en unik rest etter bodmiljøet som dominerte hele Sandviksbukten i perioden 1650-1950. Den langgrunne bukten og teknologien ga Sandviken den unike strukturen med boder som stod ute i sjøen. Strandlinjen gikk langt innover det som nå er Sjøgaten, helt inn til bodene på Sandvikstorget.

Fjæregrenden har fått navnet sitt fordi husene lå helt ned i sjøkanten. Mange av bygningene i Fjæregrenden ble revet i forbindelse med veiutbyggingen. Den tette bebyggelsen som vi finner i f.eks Rosegrenden har sin opprinnelse i at Garmanfamilien ikke ønsket å bruke for mye av jordbruksarealet til hus. Grendene ble derfor tette boligområder. Den sosiale forskjellen i grendene må ha vært stor. Vi finner her små ettroms arbeiderhus tett i tett med større borgerhus med flere stuer og mange rom.

FORMELL STATUS

SLAKTERHUSET ER REGULERT TIL SPESIALOMRÅDE BEVARING.

DELER AV SANDVIKSBODER 3A (HAUKELANDSBODEN) ER VEDTAKSFREDET OG SKAL GJENOPPBYGGES I DE NYE BYGNINGENE SOM KOMMER HER.

SANDVISKIRKEN ER LISTEFØRT KIRKE. SANDVIKSVEIEN 5 ER SANNSYNLIGVIS FRA FØR 1650.



Kulturmiljøet: Lille Sandviken Mølle

Som ved flere av de andre veifarene ut av Bergen, oppstod det ganske livlige vertshus og skjenkesteder langs den Trondhjemske postvei. Det var både lovlige og ulovlige steder. Madam Felle er et eksempel på en versthusholderske som det nok var mange av. Vertshusene kunne være små, egentlig bare en stue i bolighusene. Sandviksveien 55 var et viktig vertshus, en større type, strategisk plassert ved Postveien nær sjøen. Lystgårdene stikker seg ut ved at de ofte lå tilbaketrukket fra den øvrige bebyggelsen og hadde hageanlegg. Frydenlund som lå ovenfor dagens Amalie Skrams vei var et prakteksempel. Bygningen er flyttet til Gamle Bergen. Sandviksveien 41 var opprinnelig en lystgård som senere ble brukt som barnehjem. Møllersalen kan også betegnes som et lyststed, selv om den også har vært et skjenkested for de mer velhavende. Her var det kjeglebane som var meget populært i Bergen.

FORMELL STATUS

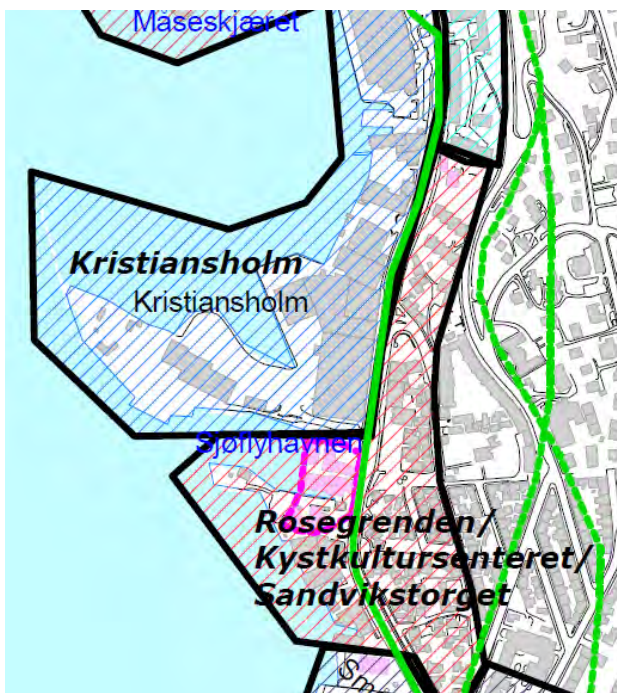
KULTURMILJØET INNEHAR EN REKKE FREDEDE SJØBODER. OGSÅ SJØBODENE UTEN JURIDISK VERNHAR HØY VERNEVERDI.

ROSEGRENDE HAR LANDETS FØRSTE REGULERINGSPLAN MED FORMÅL BEVARING. DEN KOM FØR SPESIALOMRÅDE BEVARING VAR EN MULIGHET I REGULERINGSPLANER.

SJØBODENE OG GRENDENE ER AVMERKET SOM VERNEVERDIGE BRANNSMITTEOMRÅDER OG ER FORESLÅTT SOM HENSYNSONE I NY KOMMUNEPLAN

KRISTIANSHOLM

Kristiansholm var på 1500-tallet rettersted. I 1650-årene ble det bygget en befestning. Dette var et batteri som var en del av befestningen av Bergen sammen med Holmen, Nordnespynten og Stadsporten. Befestningen skal ha kommet i 1641 og ble lagt ned i 1802.



Kulturmiljøene Kristiansholm og Rosegrenden/kystkultursenteret/Sandvikstorget



Kystkultursenteret (Sandviksboder 23-24). Sjøen gikk tidligere inn i mellom bodene.

Bodene, som senere ble fjernet, fylte Kristiansholm og var sannsynligvis fundamentert på den gamle befestningen. Deler av fronten mot sjøen på sørsiden av holmen kan være bevarte rester av det gamle forsvarsverket. I følge gamle kart var det en høyde på Kristiansholm som senere er fjernet. Befestningen lå sannsynligvis på vestsiden.

Kristiansholm var på slutten av 1800-tallet fullstendig bebygget med tørrfiskboder. I dag er det ingen igjen. Kristiansholm-moloen ble foreslått i havneplanen av 1903. Moloen sto ferdig i 1920 og var på det tidspunkt ikke bundet sammen med Kristiansholm.

Kristiansholm ble landfast i 1938 i forbindelse med at sjøflyplassen ble bygget. Sjøflyplassen ble opprinnelig midlertidig plassert på branntomten for bod 25 i 1934. Det ble der bygget en ankomst/avgangshall. Moloen som ble bygget skulle gi flyene ly for vær og vind, men fungerte også som landforbindelse for Kristiansholm. Moloen er synlig på sørsiden.



Neuman/arkitektskolen området i 1960: Sjøbodene vek for moderne industribygg på 1960-tallet. Sjøen ble fylt igjen og moderne kaier bygget.
UBB-W-F-009470

På nordsiden er det i dag fylt helt ut. Utfyllingen ble påbegynt i midten av 1950- årene.

Utfyllingen transformerte hele området nord for Kristiansholm. I 1970 var bodmiljøet helt borte, sjøen var utfylt og det var laget moderne kaier. Det fantes noen boder igjen helt nord i området, men alle boder ved Neumann var nå revet. Det var fremdeles en bod sør for Stormøllen samt noen lenger nord. Disse forsvant i 1970-årene.

Av bygninger som ble oppført var Stormøllen (med siloen), Neumann sine lagerbygg og en bensinstasjonbygning (1964). Lenger ute ble Wallendahl sitt lagerbygg bygget i 1967. Dette ble kjøpt av Gjensidige i 1994 og ombygget til slik det ser ut i dag.

1930 TIL 1960-TALLS BOLIGBEBYGGELSE I SANDVIKEN

Karakteristisk for alle boligblokkene er at de har fire etasjer pluss loft og saltak. De utgjør et helhetlig bygningsmiljø med boligblokker

FORMELL STATUS

KULTURMILJØET KRISTIANSOLM HAR INGEN FREDEDE KULTURMINNER.

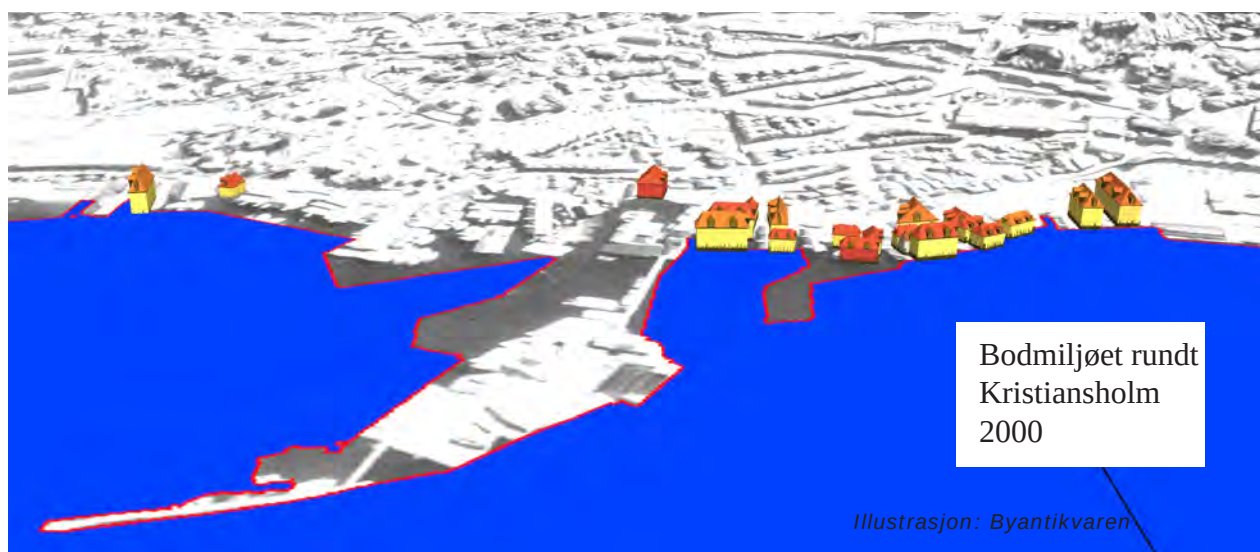
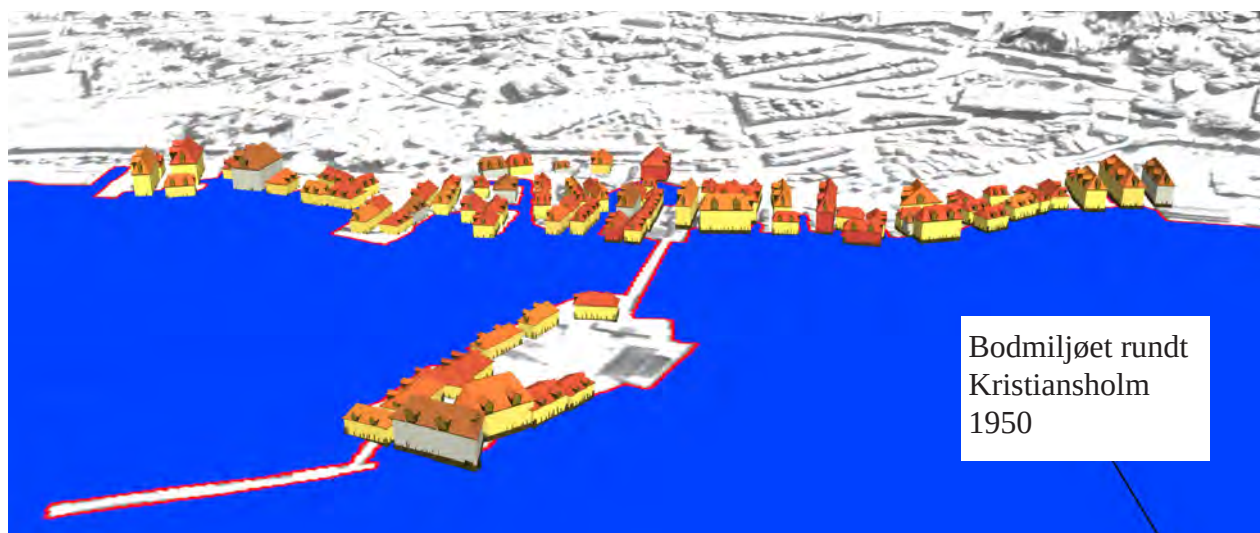
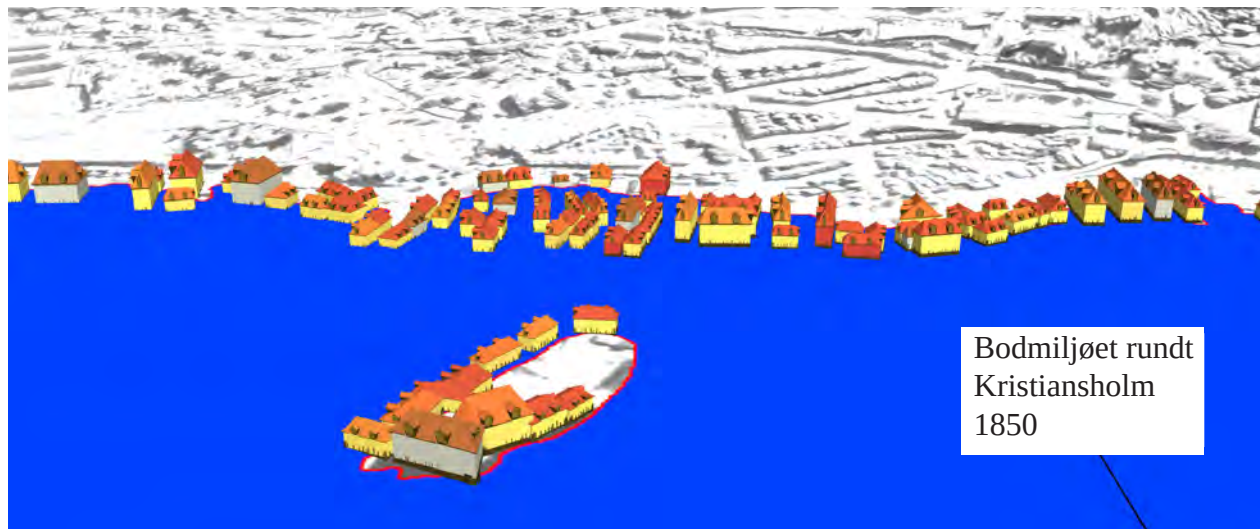
OMRÅDET HAR EN SJØBOD OG ET NØST SOM HAR HØY VERNEVERDI.

fra 1932 til 1960-tallet.

Boligblokken i Sandviksveien 87 tilhørte "Boligselskapet av 1910 A/S", også kalt «Sing Sing». Anlegget er tegnet av arkitekt Arent Greve i 1946, og er et typisk eksempel på etterkrigstidens blokkbebyggelse. Anlegget er tegnet i et funksjonalistisk uttrykk og med elementer som inntrukket toppetasje, enkle vindusåpninger og små kvadratiske balkonger. Selve bygningskroppen er svakt kurvet og følger veiens kurve.

På fasade mot gårds plass er trappeoppgangene markert i fasaden med vertikale vindusbånd, og inngangspartiene har enkle, geometriske portaler. Bygningen er noe endret,

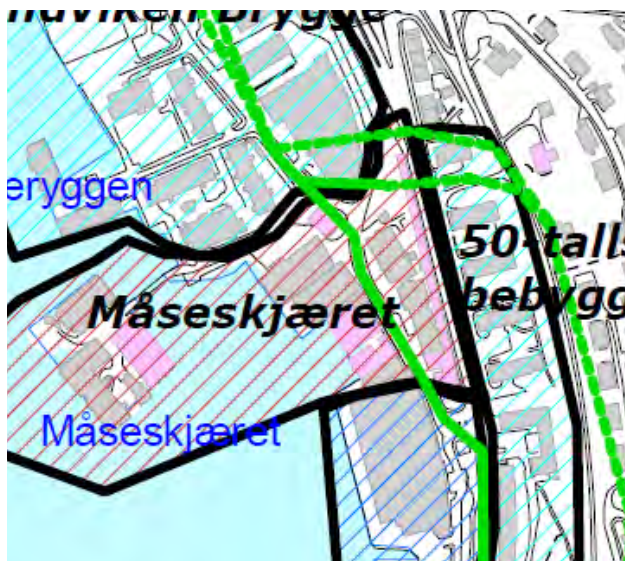
UTVIKLINGEN AV BODMILJØET I SANDVIKEN VED KRISTIANSHOLM





CHRISTIANSHOLM MED MOLO OG SJØFLYPLASS i 1935. På denne tiden ble sjøfly sett på som framtiden for sivil luftfart og Bergen Lufthavn hadde både hangar og teminalbygg i Sandviken.
UBB-W-SH-005111

blant annet er vinduer og dører skiftet, men boligblokken er likevel et godt eksempel på etterkrigstidens arkitekturideal.



Kulturmiljø: Måseskjæret

SANDVIKSVEIEN 95 er omsorgsboliger, tegnet av Torgeir Alvsaker og Vaardal-Lunde i 1967. Plassert som et halv-atrium med delvis innbyggete balkonger. Fasaden mot nord har et inntrukket rektangulært felt på midten med vertikale og horisontale fasadeelement. Bygningen er tidstypisk og godt ivaretatt.

AMALIE SKRAMS VEI 46-52 er to boligblokker, tegnet av arkitekt Svenningsson for Vestbo, i 1961. Disse er også lite endret og har dermed bevart sitt tidstypiske fasadeuttrykk.

AMALIE SKRAMSVEI 42 Boligblokk tegnet av arkitekt Sonja Christie 1957 for Bergen Boligselskap A/S. Tidstypisk, med uendret fasade.

AMALIE SKRAMSVEI 38 OG 54 er to boligblokker tegnet av Kåre Frølich 1959 for Vestbo. Disse er også tidstypiske med saltak og røde takpanner. bygningene har fått nye innglas-sete balkonger på fasaden, som har redusert



På 1950-1960-tallet ble det bygget en rekke boligblokker på området som tidligere het Wilhelmine. Framme, langs hovedveien, ble de bygget blokker, mens det ble bygget firemanns og tomannsboliger høyere oppe. Det ble også bygget en del på Brødretomten hvor lyststedet står fremdeles.

Foto: Bergen kommune

bygningenes arkitektoniske verdi.

AMALIE SKRAMSVEI 56 er tegnet av arkitekt Johan Paulsen, tidstypiske og karakteristiske hjørnebalkonger med originalt smijernsrekkverk. Opprinnelige inngangsparti både mot sør og nord med smijernsrekkverk. Det er tilført to nye arker på takflaten. Har bevart mye av sitt opprinnelige uttrykk

AMALIE SKRAMSVEI 62 er tegnet av arkitekt H. Halding i 1932. Dette er den eldste av boligblokkene langs Amalie Skramsvei. Bygningen har karakteristisk svai på taket, som er tekket med skifer. Har beholdt enkel dekor midt på fasaden; steinsetting som omrammer balkongdøren på originale balkongen.

Bygningsmiljøet i Amalie Skramsvei viser sosialdemokratiets boligutbygging på en svært god måte. Her er mellom- og etterkrigstidens modernisme satt ut i praksis.

FORMELL STATUS

DETTE BOLIGMILJØET HAR INGEN FREDEDE KULTURMINNER.

BYGNINGSMILJØET HAR HØY KULTURHISTORISK VERDI, SAMT ARKITEKTONISK VERDI.

MÅSESKJÆRET, BODENE OG REPERBANEN

Måseskjæret er betegnelsen både på det lille skjæret som var bebygget med boder og eiendommen innenfor med lyststedet. I kulturmiljøet rundt Måseskjæret ligger reperbanen og et bodmiljø. I tilknytning til reperbanen er mesterhus, tjærehus og en rekke andre bygninger knyttet til aktiviteten i reperbanen og den senere not- og garnfabrikken. Brødretomten som i dag ligger bortgjemt bak blokkene fra 1950-tallet er en del av dette kulturmiljøet.

Lyststedet Måseskjæret ble bygget i 1795 og ble etter sin første eier også kalt Kahrsgården. Bygningen er fredet. Bygningen er beskrevet i Eldre bergensarkitektur og i Gamle Borgerhus i Bergen (Kristian Bjerknes). Måseskjæret er beskrevet som et av de ypperste eksemplene på 1700-talls borgerhus. Den er eksempel på en type symmetrisk plan fra slutten av 1700-tallet, med høye arkitektoniske kvaliteter. Måseskjæret har høy antikvarisk autenticitet og er et viktig enkeltobjekt med nasjonal verneverdi.

Mesterhuset til reperbanen daterer seg tilbake til 1712, men fikk sitt nåværende utsendende i 1806-1808. Det ble av Kristian Bjerknes betegnet som Bergens fineste bygning.

Reperbanen, som er Nord-Europas eldste reperbane, er et svært verdifullt teknisk kulturminne. Komplekset er i dag under restaurering slik at det fortsatt vil være et viktig landemerke i Sandviken.

Langs sjøen ligger en klynge sjøboder av varierende tilstand med antikvarisk verdi. Sandviksboder 68 er rehabilitert. Sandviksboder 69-72 har høy verne- og autenticitetsverdi, men bodene er i svært dårlig forfatning. Det er vedtatt en reguleringsplan på byggene. Sandviksboder 73a er en bod bygget i 1796. Denne har en spesiell plan da den er bygget rundt en lystgård. Bodens framstår som sterkt endret mot veien, men har flere originale detaljer på sjøsiden.

Boden «Måseskjæret» er rehabilitert. Utvendig framstår boden stort sett som en sjøbod og vitner om aktiviteten som har vært ute på skjæret.

Kulturminnemiljøet Måseskjæret, bodene og reperbanen er et helhetlig og svært viktig kulturmiljø.

Reperbanen og Måseskjæret er gamle fredninger mens bodmiljøet er midlertidig fredet. Kulturmiljøet har meget høy verneverdi.

STRANDENS GREND

Bebyggelsesstrukturen i området er sammensatt og funksjonsinndelt med bygninger knyttet til næring langs sjøen, og grender med boligbebyggelse som vokste frem i tilknytning til disse. Den gamle postvegen slynger seg forbi grenden og videre mot Elsesro og Gamle Bergen. På tvers går interne forbindelsesveier mellom næring og bolig. Side ved side ligger den fredede Holmefjordboden og Grønlandsboden. Bodene dateres til slutten av 1700-tallet og begynnelsen av 1800-tallet. Holmefjordboden er byens siste autentiske tørrfiskbod og blant de viktigste enkeltobjektene av de gjenværende bodstrukturene i Sandviken. Den har den tradisjonelle sammensetningen av stolpeverk og laft. I disse dager gjenoppbygges dessuten naboboden som eksteriørmessig kopi, og kompletterer et viktig havneteknisk kulturmiljø.

På markene innenfor disse havneanleggene grodde Strandens grend frem, med boliger for arbeiderne og for sjøfolkene på båtene. Bebyggelsen består av små, bergenske trehus. Husene var selveiende og bygget på grunn bygslet fra Garmannfamilien. Det var små arealer som ble stilt til disposisjon for boliger, og bebyggelsen grodde derfor frem som en liten grend, som så mange andre steder i Sandviken.

Strandens grend er den ytterste av disse grendene. Grenden representerer vel 200 år med gradvis utbygging etter tradisjonelle



Strandens grend



Reperbanen sett fra kortenden.
UBB-BROS-00158A

bergenske prinsipper med trehus, veier og små tverrveier. De fleste husene er fra 1800-tallet.

Grenden preges også av forstøtningsmurer og sjarmerende hager. Et internt veinett med kommunikasjonsårer fører ned til stranden og bodene.

Trafokiosken sør i området er tegnet av Einar Oscar Schou, og foruten dette eksemplaret, er typen også bevart to andre steder i Sandviken. Et annet karakteristisk objekt blant trehusene, er Egill Reimers høyreiste murbygg fra 1937 for Bergens Telefonkompani.

Sandviksveien slynger seg gjennom gren- den og videre mot det tidligere lyststedet Elsesro. Veien er en del av den Trondhjemske postveg. Strekket forbi Strandens grend er det mest autentiske som er bevart av denne historiske ferdselsåren, med stabbesteiner i original bredde. Like ved inngangen til Gamle Bergen går det en gangsti oppover mot Hel- leveien. Denne er også en del av den gamle postvegen.

Ved sjøen nordvest i området ligger næ- ringsbebyggelse fra etterkrigstiden. Denne vurderes å ha arkitektonisk verneverdi som



Måseskjæret i 1957 Hovedfasaden mot sjøen. Lystste- det Måseskjæret er en av de første fredningene vi har. Bygningen ble fredet i 1927.
UBB-bros-002448A

karakteristiske eksempler på industri- og næringsbebyggelse fra denne tiden.

GAMLE BERGEN

Elsesro ble bygget opp som verft i 1784 av Rasmus Rolvsen. Rolvsen bygget opp verftet og lyststedet som han kalte Elsesro etter sin kone Elsebe. Skipsverftet ble nedlagt i 1844 og Rasmus sin sønnesønn Rasmus oppførte et malteri på grunnen. Da siste eier døde barnløs overtok kommunen eiendommen og i 1941 ble gamle Bergen opprettet.

Museets direktør Kristian Bjerknes bygget

FORMELL STATUS

REPERBANEN OG MÅSESKJÆRET ER GAMLE
FREDNINGER MENS BODMILJØET ER MIDLERTIDIG
FREDET.

KULTURMILJØET HAR MEGET HØY VERNEVERDI.

opp et friluftsmuseum i tråd med den tids idealer. Bygningene ble hentet fra Bergens



Strandensgrend med sjøbodene Holmefjordsboden og Grønnlandsboden. Strandensgrend er et fortettet kulturmiljø mellom sjøen og fjellet med elementene sjøboder, ferdelsåren "den trondjemskepostvei" og grenden.

mange saneringsstrøk. Vi finner bygninger både fra Nordnes og Dreggen på museet. Flyttingen av hus stoppet etter hvert opp og få bygninger har kommet til etter 1970.

I tillegg til sentrumshusene er lyststedet Frydenlund en del av samlingene. Museet framstår i dag som en fin blanding av bygninger som er flyttet dit og bygninger bevart in situ. Ved sjøen ligger Masteboden og Melteriet som viktige enkeltbygninger. Masteboden er oppført rundt 1800, og malteriet ble bygget om lag et halvt århundre senere. Næringsbyggene har høy verneverdi som tekniske kulturminner. Flere av bygningene i Gamle Bergen er fredet og området er regulert til spesialområde bevaring.

I området ligger den tidligere lystgården Elsesro, som er en del av samlingen til Gamle Bergen museum, Bymuseet i Bergen. Det er et av få bygg i samlingen som har sin opprinnelige plassering. Hovedbygningen dateres til første del av 1800-tallet. Den ble riktignok flyttet til eiendommen i 1808 med påbygning av fløyer trolig i 1823. Også uthusene og

FORMELL STATUS

SANDVIKSODER78B (HOLMEFJORDSBODEN) ER FREDET.

STRANDENSGREND HAR IKKE FORMELT VERN, MEN ER KLART VERNEVERDIG.

DEN TRONDJEMSKE POSTVEI ER REGNET FOR Å VÆRE ET NASJONALT KULTURMINNE. HER ER FERDELSÅREN I STOR GRAD INTAKT.

pakterboligen har sin opprinnelige plassering. Bygningen ble fredet av Riksantikvaren i 1927. I fredningen inngår hovedbygningen, pakterboligen, hønsehuset og duehuset.

Lyststedene rundt Bergen følger en steden tradisjon og har mange fellestrekk. Arkitekturen på Elsesro peker tilbake mot motiver i eldre bergensarkitektur og er sterkt influert av Damsgård hovedgård. Hage- og parkanlegget i engelsk stil er redusert, men har særpreg og må bevares sammen med



Gamle Bergen er regulert til bevaring og har stor verdi, med sin blanding av bygninger flyttet dit som en del av friluftsmuseet, og bygninger som har vært en del av den eldre virksomheten i området. Foto: Bymuseet

bygningene.

NYHAVN OG HEGRENESET

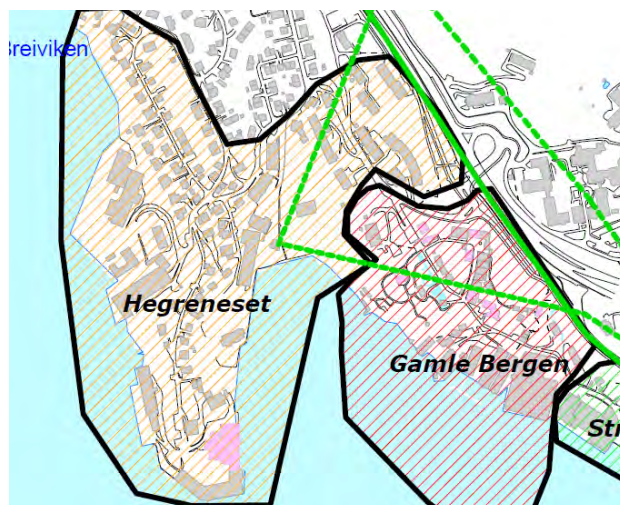
Nyhavn og Hegreneset er beskrevet i tidligere kulturminnerapporter samt i kulturminnegrunnlag for havneplanen. Reguleringsplanen til Nyhavn fører til en transformasjon av dette området. Hollenderboden som ligger innenfor planområdet vil bli flyttet og gjenoppført på nytt sted. Nyhavn har en rekke selvbyggerhus fra 1920-tallet. På Jegersmyren er det et enhetlig miljø av eneboliger tegnet av Leif Grung. Disse har stor arkitektonisk verdi både som enkeltobjekter og som samlet kulturmiljø.

På Hegreneset ble det i 1801 bygget et batteri. Det er få rester etter denne fortifikasjonen bortsett fra krutthuset (1809) som man finner på nedsiden av Jægersmyren. Hegreneset innehar høye kulturminnerkvaliteter. Det er i tillegg til bygninger knyttet til mølledriften, to eldre pakkboder som var ombygde til mølledrift på Hegreneset. Den store kornsiloen til møllen er tegnet av Per Grieg (1948).

FORMELL STATUS

GAMLE BERGEN ER REGULERT TIL SPESIALOMRÅDE BEVARING.

EN REKKE BYGNINGER I GAMLE BERGEN ER FREDET.



Kulturmiljøer: Hegreneset og Gamle Bergen



Hegreneset kornsilo og valsemølle. Per Grieg sin karakteristiske kornsilo er et landemerke i Bergen. Bildet fra 1962 viser også sandviksbukten med mange sjøboder som i dag er borte. UBB-W-F-080400

NORGES HANDELSHØYSKOLE

Bygningen ble tegnet av arkitektene Nicolay Brøndbo og Paul Lambach, og er oppført mellom 1961-63. I Statsbygg sin landsverneplan over verneverdige bygninger er anlegget vurdert i verneklasse 2, bevaring. Formålet med vernet er å sikre deler av anlegget fra 1963 som har kulturhistorisk verdi. Begrunnelsen er at NHH er den første formålsbygde institusjonen for vitenskapelig utdannelse innen handel og økonomi i Norge. Vernet omfatter instituttblokkens og hovedadkomstens fasader og interiøret i sentralhallens vestlige korridor, slik at preget som landemerke og lokalt symbol på Bergens handelsstand bevares.

Skoleanlegget ligger i Breiviken i Ytre Sandviken, og er omkranset av skogkledte knauser og har utsikt til Byfjorden mot vest. Mot nord grenser tomten til et småhusområde. Før en ombygging i 2011-12, bestod komplekset av tre undervisningsbygg; hovedbygning fra 1963, paviljong fra 1974 og servicebygget fra 1995, samt en vaktmesterbolig fra 1963. Øst for adkomsten til

FORMELL STATUS

PÅ HERGENESET MED MØLLE OG PAKKHUSKOMPLEKSET, ER VERNEVERDIEN HØY.

KRUTTHUSET, BOLIGENE PÅ JÆGERMYREN OG KORNSILOEN ER VIKTIGE KULTURMINNER MED HØY VERNEVERDI.

KULTURMILJØET HAR SAMLET HØY VERNEVERDI.

hovedbygningen ligger et parkanlegg med stålskulpturen «Triloglypt» av Palle Pernevi fra 1973.

I 1954 begrunnet juryen for arkitektkonkurransen for Handelshøyskolen, sitt valg med at vinnerutkastet har en «intim karakter med menneskelige dimensjoner, mens høyblokken som skyter fram mot stupet vil dominere sett fra sjøen og byen. Sett fra byen er utkastet det som utvilsomt gir den mest karakteristiske silhuett». Denne tanken



Norges handelshøyskole ble bygget av Nicolay Brøndbo og Paul Lambach. Skolen har fått en rekke tilføyelser siden det ble bygget, men bygningen har likevel bevart viktige trekk som gjør den bevaringsverdig.
Foto: Bergen Kommune, Mapaid

blir sett på som hovedaspektet ved anlegget i dag. Komplekset blir gjerne beskrevet som markant, fordi det ses tydelig fra innseilingen til Bergen, og utsikten fra tomten er enestående.

BREIVIKEN BOLIGOMRÅDE

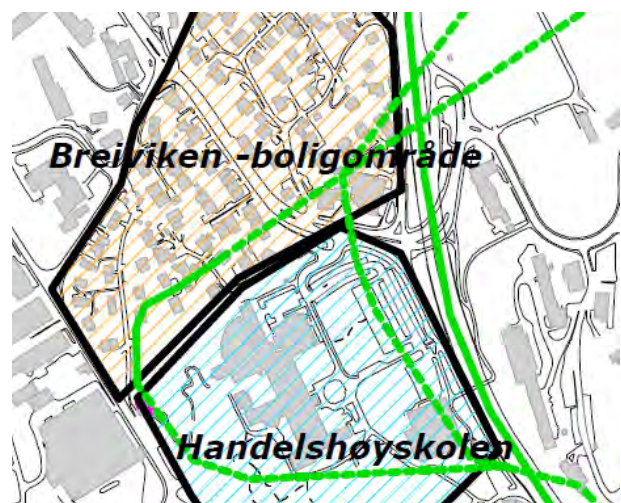
Breiviken boligområde ble stort sett utbygget i mellomkrigstiden. Noen bygg er fra før første verdenskrig. De fleste av boligene som kranser seg rundt veifarene Helleveien og Breiviksbakken er to- og firemannsboliger. På Øvre Lynghaugen finner vi boliger fra etterkrigstiden og 1980-tallet.

FORMELL STATUS

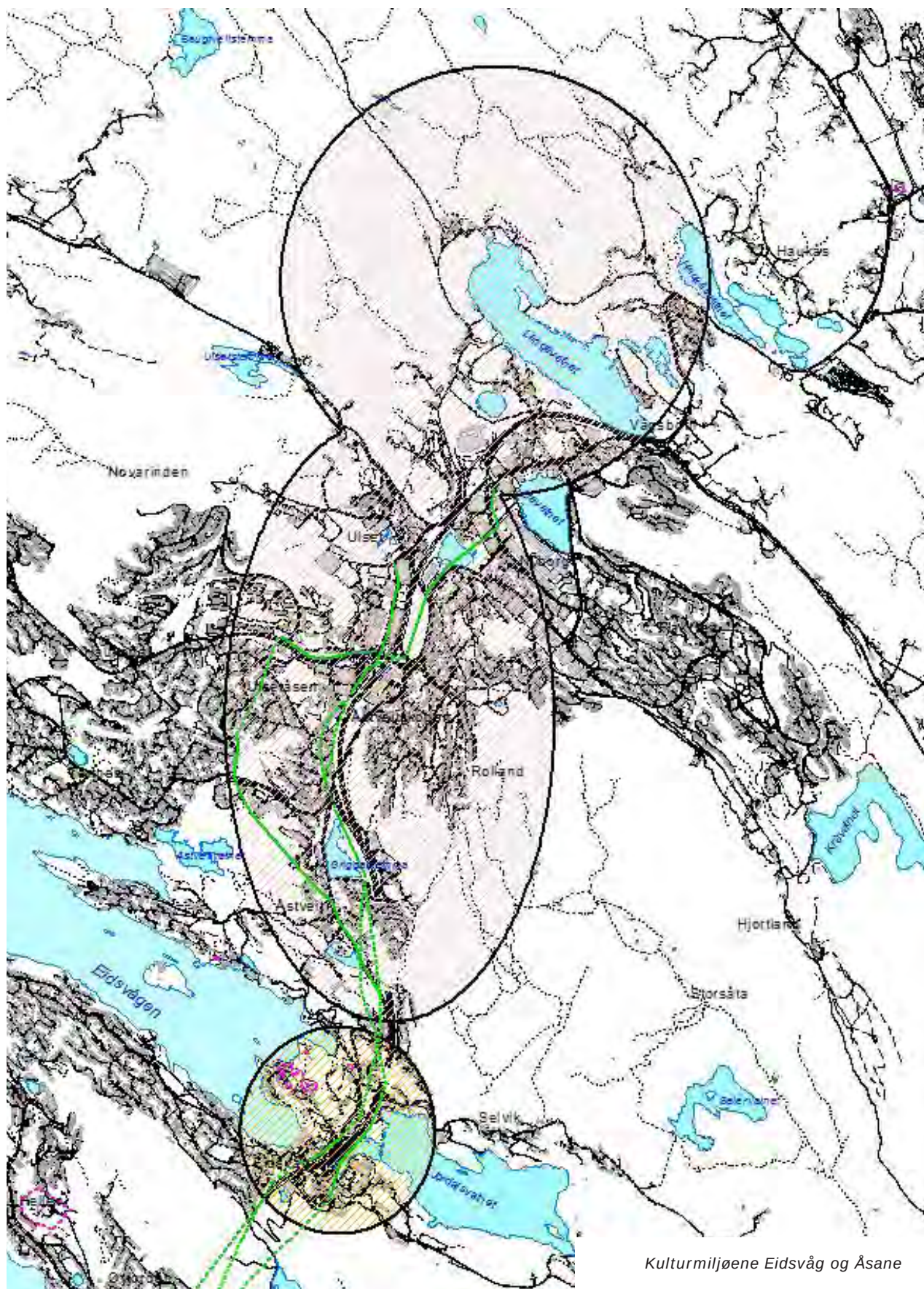
PÅ NEDSIDEN AV HANDELSHØYSKOLEN EKSISTERER DET EN HELLER SOM ER AUTOMATISK FREDET.

DET ER INGEN FREDEDE KULTURMINNER INNENFOR DETTE KULTURMILJØET.

DET ER HELLER INGEN HENSYNSONER ELLER SPESIALOMRÅDE BEVARING.



Kulturmiljøene Handelshøyskolen og Breiviken boligområde



Kulturmiljøene Eidsvåg og Åsane



Vikedalen sett fra Eidsvåg inn mot Åstveit i 1965.
UBB-W-F-152274

ÅSANE

Topografien i Åsane ble dannet i løpet av den siste istiden som for Vestlandets del tok slutt for ca. 10 000 år siden. Da isen trakk seg tilbake, stod det igjen et landskap av fjell, dalfører, vann og myrer. Navnet Åsane avspeiler derfor godt topografien i området.

For menneskene som har livnært seg i Åsane, har topografien i området vært utfordrende, men også livgivende. Til tross for myrlendte og våte områder i sentrale deler av Åsane, egnet området seg godt for jakt og fiske. Jeger- og sankertradisjonen varte fram til slutten av yngre steinalder da jordbruket etter hvert kom til å spille en stadig viktigere rolle. Det er gjort flere funn fra stein- og jernalder, som helleristninger, gravminner og en bauta med runer.

Utnyttelsen av området har historisk sett hovedsakelig dreid seg om jordbruk, men i

moderne tid har det utviklet seg en kombinasjon av industri og næringsliv med påfølgende bebyggelse av ulik karakter. Bergen har alltid hatt stor betydning for Åsane. Byen utgjorde et marked hvor bøndene kunne omsette produktene sine. Nærheten til byen gjorde også at noen kunne livnære seg som for eksempel bygningsarbeidere.

Åsane var primært fram til 1960-årene en jordbruksbygd. Unntaket var industristedene Eidsvåg, Salhus og Hylkje. Men i 1960-årene eksploderte boligutbyggingen og Åsane ble forvandlet. Mens senterfunksjonene tidligere lå i Eidsvåg og Salhus, ble Midtbygda med det nye Åsane Senter det nye senteret i Åsane.

Den myrete Midtbygda ble i 1950-årene drenert til nye jordbruksareal. Området blir nå brukt til kjøpesentre og annet næringsliv.



Eidsvåg i 1963. Eidsvåg var det kommunale senteret i Åsane fram til kommunesammenslåingen i 1972.

EIDSVÅG

Gårdsnavnet Eidsvåg kom antagelig i bruk i løpet av høymiddelalderen. Gården var opprinnelig blant de største i Åsane, og strakk seg fra Eidsvågsneset i vest, inn til Fagerdalen og over Eidsvågsfjellet til Orrtuen. Landområdet langs sørsiden av Jordalsvannet, Øvre-Eide, lå antagelig opprinnelig også under gården. Videre mot nord ligger Ervik og Åstveit.

Stedsnavnet Eidsvåg kommer av det smale eidet mellom vågen og Jordalsvannet. De tidligste sporene etter bosetning i området er en steinalderlokalitet på et nes langs sørsiden av Ervikbukten, datert til yngre steinalder. Fra bronse- og jernalder er det påvist flere fornminnelokaliteter på Vollane mellom Ervikbukten og indre Eidsvågen. Her vitner tallrike bosetningsspor og rike gravfunn om at mektige og velstående familier har vært knyttet til området. Blant annet er en sjelden bautastein med runeinnskrift funnet i tilknytning til et gravfelt ved Vollafjæren.

FORMELL STATUS

KULTURMILJØET EIDSVÅG HAR EN REKKE AUTOMATISK FREDEDE KULTURMINNER.

I ERVIKEN (ERVIKEN 22) ER ET BOLIGHUS FREDET.

OMRÅDET I ERVIKEN HAR EN EGEN REGULERINGSPLAN MED SPESIALOMRÅDE BEVARING. DET ER NETTOPP VEDTATT EN REGULERINGSPLAN FOR EIDSVÅG FABRIKKER HVOR DELER AV OMRÅDET ER REGULERT TIL HENSYNSONE.

I middelalderen nevnes Eidsvåg i flere skriftlige kilder. Ved utgangen av middelalderen var det kirken som eide gårdene i området. Fra siste del av 1500-tallet til slutten av 1893 ble det drevet handelsmølle ved utløpet til elven som gikk fra Jordalsvannet

ut i Eidsvågen. I motsetning til de fleste andre gårdene i Åsane kom aldri Eidsvåg i bondeie, noe som antagelig har sammenheng med mølledriften og nærheten til byborgerne i Bergen. I 1896 ble de gamle møllebygningene bygget om og tatt i bruk som veveri. Det ble bygget arbeiderboliger i forbindelse med fabrikkens, og folketallet i Eidsvåg steg raskt.

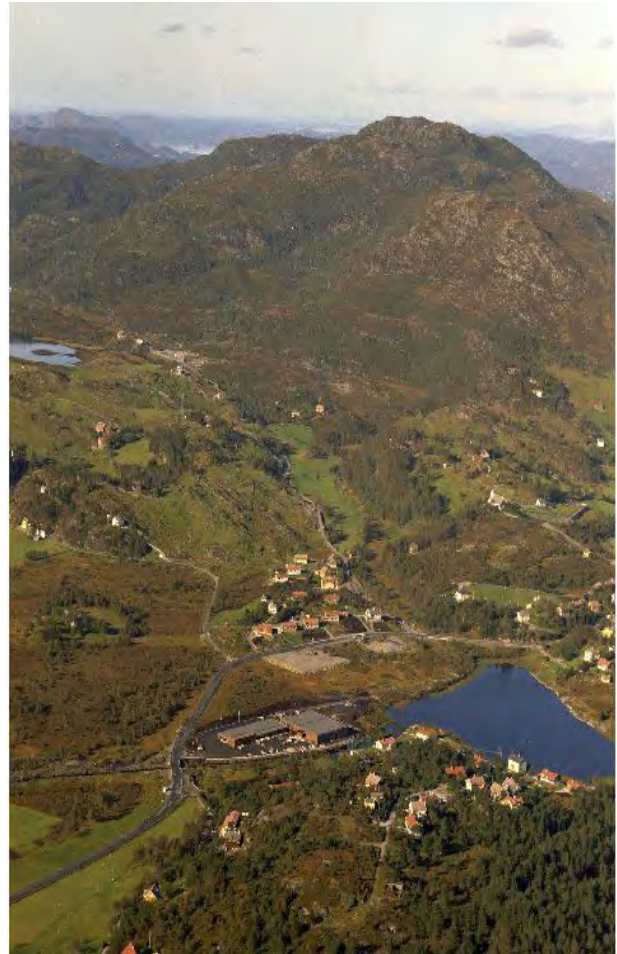
Gjennom store deler av 1900-tallet fram til kommunesammenslåingen med Bergen i 1972, var Eidsvåg det kommunale senteret i Åsane.

Eidsvåg har alltid hatt en helt sentral beliggenhet for landferdselen fra Bergen og nordover mot Åsane. Det opprinnelige faret gikk fra Sandviken over Eidsvågsfjellet, krysset over eidet mellom Eidsvågen og Jordalsvannet, og videre nordover gjennom Ervik. Den Trondhjemske postvei ble anlagt gjennom tunet på Eidsvåg i 1780-årene, antagelig på et gammelt veifar. I 1870 ble det bygget ny hovedvei oppå demningen (stemme) som eierne av Eidsvåg Mølle hadde oppført ved vestre ende av Jordalsvannet.

Eidsvåg mølle transformerte Eidsvåg fra bondesamfunn til et industristed. Som andre steder var tilgangen til vannkraft sentral i utviklingen. Som Salhus og Ytre Arna var dette et tett samfunn hvor det var stor forskjell fra disponenten til arbeideren. Fabrikkens sto ofte for all infrastruktur, og eide ofte boligene. Arbeiderboligene var en kraftig oppjustering i velstand. Fabrikkens laget parker og stod for sosiale tiltak. De utøvde stor sosial kontroll over sine ansatte da samfunnene var så små at alle visste alt om alle. I Eidsvåg er eierfamilien av Eidsvåg fabrikk markant tilstede med egen gravlund og minnesmerker.

I 1930 åpnet hovedveien fra Bergen rundt Eidsvågsneset og førte til en voldsom befolkningsøkning. Dagens hovedvei gjennom fjellet via Eidsvågstunnelen ble åpnet i 1956. Store landutfyllinger i forbindelse med boligbygging, motorvei og industriutbygging på andre halvdel av 1900-tallet, har bidratt til landskapet omkring eidet er svært forandret.

Som kulturmiljø er Eidsvåg sammensatt. På Øvre eide er et nydelig ivaretatt kultur-



Utsnitt av landskap i Åsane i 1969. Fremst i bildet Liavannet, lengre bak ser vi gamle Åsane kirke. UBB-W-F-203145

landskap. Knappe 50 meter nedenfor tunet på Øvre eide bruk 1 er det et stort industriområde som delvis er i aktivt bruk og delvis bærer preg av forfall.

ENEBOLIGER OG BEBYGGELSESTRUKTUR

Åsane billag bygget garasje på Slettemyrene i Erviken i 1938. Deler av dette anlegget står i dag (Ervikveien 72). Rundt dette anlegget finner vi en tidlig boligkonsentrasjon i Åsane. Med unntak av ett fra slutten av 1800-tallet, er brorparten av bygningene i området fra 1930-1970. Den dominerende hustypen er en rødlandshuslignende boligtype med murt kjeller/førsteetasje og liggende trekledning i andre etasje. Ofte med et stort vindu der det er stue. Taket er saltak. Denne bygningstypen er dominerende her i perioden 1950-1970 og vi finner dem igjen i hele det



En husmannsplass på Nedre Åsteit i 1931. Vi ser på bildet innover mot Erviken med byfjellene i bakgrunnen.
UBB-BROSS-00567

omtalte området. Bygningstypen har, tross materialmangel, ofte høy kvalitet og det var ofte selvbyggere med middels til god inntekt som bygget. I området rundt garasjen/verkstedet til Åsane billag er det en konsentrasjon av tidlig boligbygging i Åsane. Også langs Ervikveien videre utover til Grigastemma finner vi bebyggelse fra samme periode (1950-1970). Bak disse, på Glasskaråsen og på Åstveit-siden av Ervikveien er det nyere bebyggelse fra 1980-2012.

Ovenfor krysset mot Tertnes er det enda en samling bebyggelse fra perioden 1960-1970. Vi finner her igjen en bebyggelse med lignende typologi. Her finner vi også boligfelt med rekkehus bygget i en mye mer moderne stil (Åstveitskogen). De første av disse bygningene er bygget i 1966. Disse Atriumhusene har flatt tak og bygningskroppene er L-formet. Det er noen frittstående, men de fleste er bygget sammen med en eller flere tilsvarende bygninger. Ned mot Tertneskrysset finner vi fire karakteristiske hus bygget av arkitektkontoret Viktor og Ann i 1963. Bygningene har et bratt, dominerende saltak, hvor gavlen

utgjør hele fasaden. Bygningene er terrengtilpasset og førsteetasjen, bestående av betong, preges av fremskutte sidevegger med skrå flate. Husene er «kjedet» sammen med en mur mellom husene og i søknaden kalles husene for «kjedehus».

Ulsetåsen er dominert av bebyggelse fra 1960-1970, i hovedsak eneboliger. I området ned mot Ulsetskogen finner vi også rekkehus bygget av Bergen og Omegn Boligbyggelag (1967).

I 1969 begynner blokkbebyggelsen i Myrdalskogen og Prestestien å ta form. Dette er en helt annen bebyggelse enn det som var kjent i Åsaneutbyggingen fram til nå.

På motsatt side av Åsane Senter finner vi Rolland og Åsligrenda. Rolland ble trolig etablert som gård tidlig på 1500-tallet. Rolland fikk en stor økning i folketallet på 1800-tallet. I jordbruksstillingen i 1969 var det registrert 7 bruk på Rolland. Ett av dem i Åslia, som i 1972 ble solgt til Åsane tomteselskap, og Selegrend byggeprosjekt ble slutført i 1975/76. Løen og våningshuset fra midten av 1800-tallet er bevart og integrert i bebyggelsen. Området ellers er hovedsakelig

utbygd på 1970-1980 - tallet med rekkehus og lavblokker og tilhørende infrastruktur i form av skoler, barnehager, idrettsanlegg og butikk. Mange av eneboligene på Kollåsen ble bygd på 1950 og 60- tallet, en del av disse ble opprinnelig tenkt brukt som hytter for bybeboere.

Postveien, som ble anlagt på slutten av 1700-tallet, har vært viktig for Rolland som knutepunkt. Det var skysstasjon og gjestgiveri på bruk nr 1, bygningene her er i matrikelen datert til 1850, men kan være eldre. I forbindelse med postveien ble det også bygd broer som fremdeles står i dag.

Områdene ved Åsane senter og mot Liaflaten er i dag i stor grad kjøpesentre og industribygg som tar store arealer. Området kjennetegnes med boligbygg i de kupertene «åsene» mens flatene på de gamle myrene og vannene er beholdt industri, handel og motorvei. I området opp mot gamle Åsane kirke er det et viktig og verdifullt kulturlandskap fra slik det var den gang gårdsbebyggelsen dominerte Åsane.

Griggastemma og Djurastemma har vært viktige for vannforsyningen til Åstveit industrier. Her er det potensiale for å finne teknisk-industrielle kulturminner fra den eldste bruken av disse vannene.

Postveien er foreslått som hensynsone i kommuneplanen. Gårdstunet på bruk nr 1, sammen med postveien og tilhørende grøntområde ses på som viktig kulturmiljø og kulturlandskap i delområdet. Våningshus og løe i Selegrend er viktige enkeltobjekt. Gamle Åsane kirke med tilhørende kulturlandskap er et særlig verdifullt kulturlandskap.

Selegrend er en spennende representant for arkitektur på 1970-tallet og er i kommuneplanen foreslått markert med hensynsone.

FORMELL STATUS

POSTVEIEN ER MARKERT SOM HENSYNSSONE I FORSLAGET TIL NY KOMMUNEPLAN. GÅRDSTUNET PÅ ROLLAND (208/1), SAMMEN MED POSTVEIEN OG TIL HØRENDE GRØNTOMRÅDE, BETRAKTES SOM VIKTIGE KULTURMILJØ OG KULTURLANDSKAP I DELOMRÅDET.

GAMLE ÅSANE KIRKE, MED TILHØRENDE KULTURLANDSKAP INN TIL MELLINGEN, ER ET SÆRLIG VERDIFULLT KULTURLANDSKAP.

SELEGREND ER EN SPENNENDE REPRESENTANT FOR ARKITEKTUR PÅ 1970-TALLET OG ER MARKERT MED HENSYNSSONE I FORSLAGET TIL NY KOMMUNEPLAN.



Gamle rådhus og Rådstuplass på slutten av 1800-tallet. I bakgrunnen ser man det gamle postkontoret (hvor politihuset er i dag). Bildet illustrerer hvordan Rådstuplass har fungert som et åpent og tilgjengelig byrom, mens det i dag mer framstår som et veikryss.

BB-KK-1622-09911

VERNEVERDI OG SÅRBARHET

Vi vil her si noe generelt om kulturminners sårbarhet for inngrep på de forskjellige strekkene av banen. Traséene går i områder med svært forskjellig karakter og er sårbare på ulike måter. Alle kulturmiljøene som er beskrevet i sentrum har høy verneverdi. Strekket gjennom sentrum er kanskje landets tetteste kulturminneområde. Bergen sentrum er slik sett et delområde som generelt er svært sårbart for inngrep. Store deler av de berørte områdene er også på Riksantikvarens liste over Nasjonale kulturhistoriske bymiljøer, det såkalte NB! registeret.

Alle traséalternativene berører således viktige kulturminer og kulturmiljøer. Det er først når konsekvensutredningen foreligger at det klart vil fremgå hva de konkrete inngrepene betyr for kulturminnene ved de forskjellige traséalternativene. Kulturminnegrunnlaget vil derfor ikke kunne redegjøre i detalj for hvilke løsninger som best ivaretar kulturminneinteressene, men være et grunnlag for prioriteringene som gjøres senere.

Våre «sårbarhetskart» er ment å vise byrommenes sårbarhet for de forandringer som bybanen kan medføre. Da planleggingen fortsatt er i et tidlig stadium og man ikke vet hvilke konkrete inngrep som må gjøres, blir denne analysen grovmasket og det vil være behov for senere detaljering.

BERGEN SENTRUM

Tiltak av Bybanens format i Bergens historiske sentrum er komplisert i forhold til kulturminner. Andre hensyn og forutsetninger kompliserer dette ytterligere. Bergen sentrum er variert, med fredet middelaldergrunn, kirkelige og profane bygg fra middelalderen, trehus fra 1700-tallet, eldre murforblendet bebyggelse, ett helhetlig forretningsstrøk fra 1916-1920-årene og allmenninger, gater og plasser som elementer av det helhetlige kulturmiljøet. Det er ikke potensiale



Gamle Rådhus og Småstrandgaten i 1956.
UBB-BS-OK-10570/003

for fortetting innenfor den historiske bykjernen. Storstilt fortetting her vil være ensbetydende med sanering, noe som ikke er forenlig med kulturminneinteressene i byen generelt og i forhold til byens status som historisk by og verdensarvby.

TRASÉALTERNATIVENE, VERNEVERDI OG SÅRBARHET

De forskjellige traséalternativene berører kulturminner på forskjellig måte. Vi vil her følge traséalternativene og i store trekk vurdere verneverdiene og sårbarheten for kulturminnene langs traséene. Vurderingene er gjort i forhold til dagens situasjon, ikke nødvendigvis en ideel situasjon for kulturminnene. Det er ikke tatt stilling til skade på kulturlag vedrørende inngrep. Den fredete middelaldergrunnen dekker hele sentrumsområdet som kan bli berørt av Bybanen, med de restriksjoner som følger med det. Byggenes faktiske sårbarhet for installasjoner er ikke vurdert.

I planprogrammet har man delt den nordgående traséen Bergen - Åsane inn i fire strekninger:

- Delstrekning A: fra Kaigaten til Bryggen
- Delstrekning B: fra Bryggen til Slakthustomten
- Delstrekning C: fra Sandviken via Slakthustomten til Norges Handelshøyskole
- Delstrekning D: fra Norges Handelshøyskole til Åsane

I dette kulturminnegrunnlaget har vi utformet kart som viser sårbarhet for tiltak langs traséene. Vi har i sårbarhetskartene delt sårbarhet inn i fire typer, hvor hvert område har egne kart for hver av de fire.

1. **Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep:** Gjelder riving og andre store forandringer både på bygninger og i gategrunn.
2. **Sårbarhet for installasjoner:** Gjelder banelegeme, fester, strøm, venteskur etc.
3. **Sårbarhet for fysisk barriere:** Gjelder fysiske stengsler mellom historiske sammenhenger.
4. **Sårbarhet for visuell barriere:** Gjelder visuelle stengsler for historiske sammenhenger.

Beskrivelsene og vurderingene under må ses i sammenheng med foreliggende kart.

DELSTREKNING A, FRA KAIGATEN TIL BRYGGEN

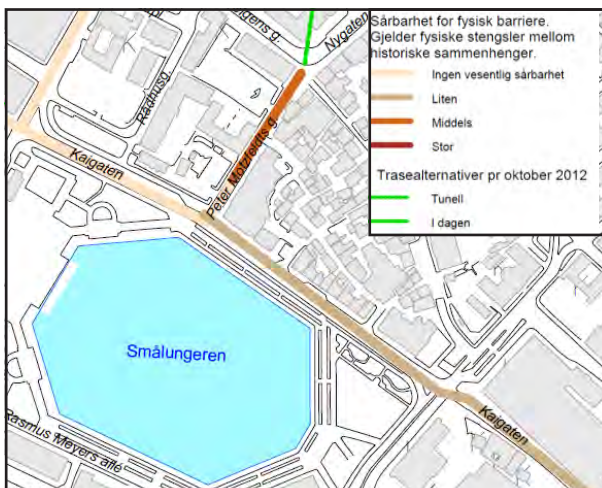
Kaigaten – Christies gate – Småstrandgaten – Torget.(forslag A1 i Planprogrammet)

Beskrivelse: Bybanen går i dagen. Holdeplass flyttes fra Starvhusgaten til Kaigaten. Løsningen følger dagens hovedstrøm for trafikk.

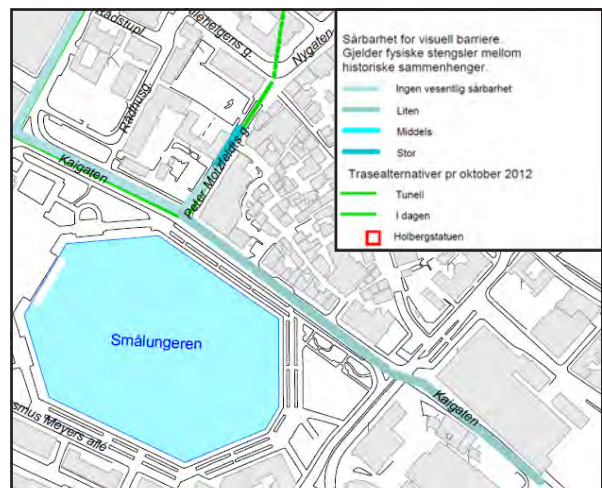
KAIGATEN med sin omkringliggende bebyggelse og park har høy verneverdi. Kaigaten binder sammen bebyggelsen i Marken og Byparken rundt Lille Lungegårdsvann.

I forbindelse med bybaneutbyggingen sørover ble Kaigaten regulert til spesialområde bevaring. Her er det allerede banelegeme og strømkabler fra første byggetrinn av bybanen. I gaten kan biler kjøre inn til Peter Motzfeldts gate. Busser og bane går i dag i gaten. På den ene siden av gaten er den verneverdige Byparken med Festplassen. På den andre siden er det i sørlig ende av gaten bygningsmasse fra 1860-1870 årene. Ved innkjørselen til Peter Motzfeldts gate ligger Sparebanken Vest sitt bygg fra 1980-tallet, med Manufakturhuset og Rådhuskvartalet på motsatt side.

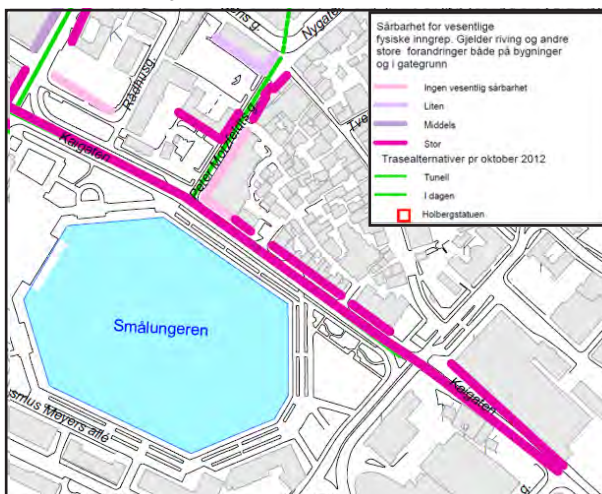
Kaigaten har generelt en middels sårbarhet for installasjoner. Enkelte bygg har lav sårbarhet for fysiske inngrep, mens andre, som Manufakturhuset og den eldre bebyggelsen i Marken, har høy sårbarhet. Vurderingen baseres på at det allerede er bybane installasjoner her og at det til en dagtrasé ikke innebærer store endringer. Byantikvaren kan derfor ikke se at fysiske og visuelle barrierer vil øke med dette traséalternativet i Kaigaten. Ved nye anlegg må disse tilpasses gaten slik det allerede er gjort ved etableringen av bybanen her.



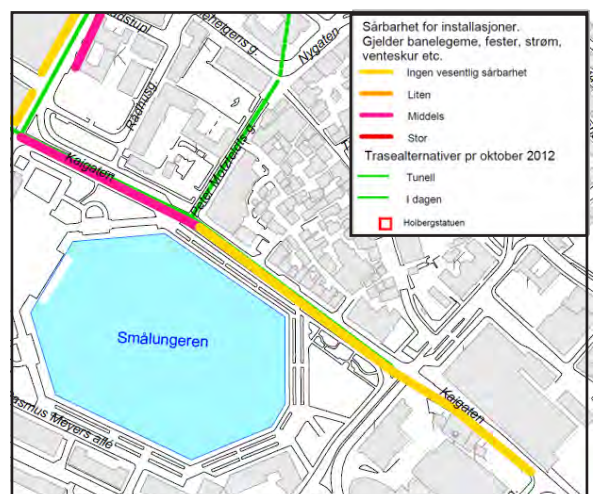
Sårbarhet for fysisk barriere



Sårbarhet for visuell barriere



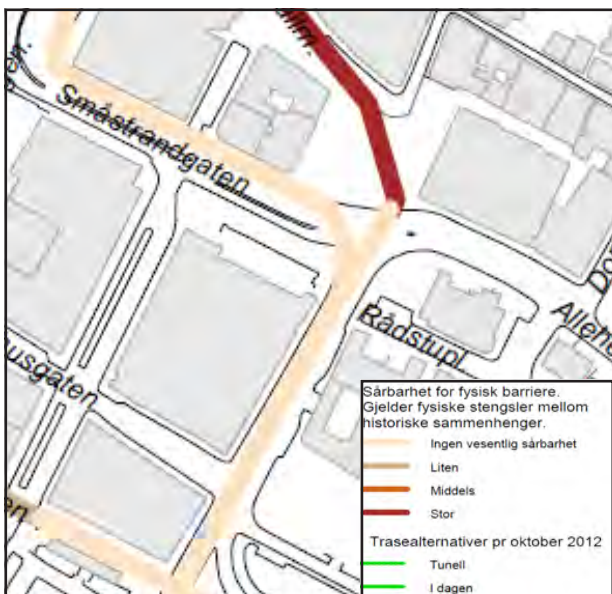
Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep



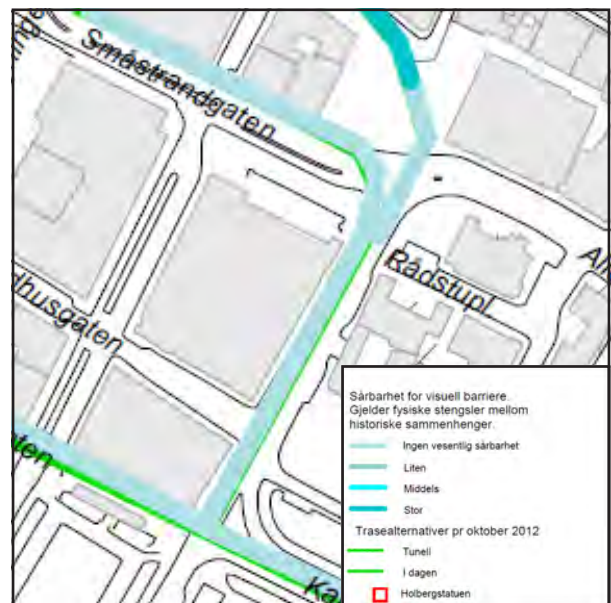
Sårbarhet for installasjoner

CHRISTIESGATE har tre bygninger med nasjonal verneverdi, på østsiden av gaten. Her finner vi den gamle hovedbrannstasjonen, Hagerupsgården og Gamle Rådhus. På vestsiden finner vi Telegrafan som er under fredning og Posthuset som også har høy verneverdi. I Christiesgate er altså en rekke bygninger fredet, midlertidige fredet eller foreslått fredet. Christiesgate utgjør topografisk, fra Kaigaten til Småstrandgaten, en naturlig rygg. Det går i dag en ganske stor trafikkstrøm av biler og busser i gaten. Bygningene har allerede strømledninger festet i husveggene i forbindelse med trolleybuss. Gaten har sårbarhet knyttet til den store konsentrasjonen av fredede kulturminner. Også posthuset har høy bevaringsverdi. Ut fra dagens situasjon, er Christies gates sårbarhet begrenset for fysiske inngrep og installasjoner en bane i dagen vil medføre. Gaten er mindre sårbar for barrierevirkninger som en bybane vil medføre. Ved valg av denne gaten som trasé for bybanen, må det tas særlig hensyn til det bevaringsverdige bygningsmiljøet i gaten.

SMÅSTRANDGATEN starter ved Gamle Rådhus og Rådstuplass. Dette miljøet har svært



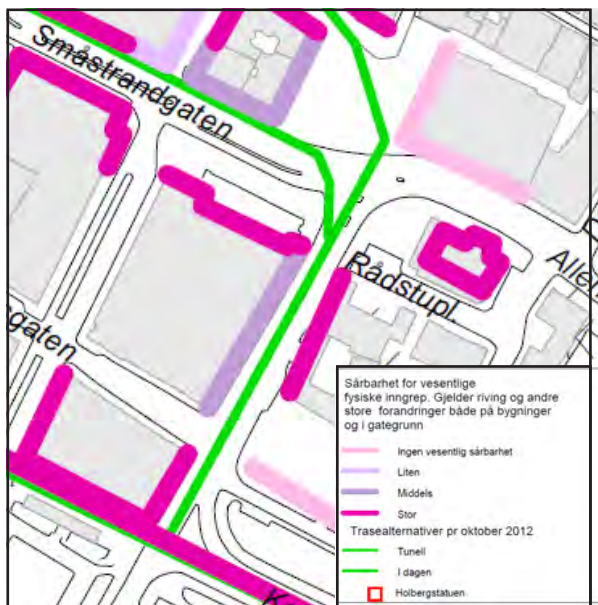
Sårbarhet for fysisk barriere



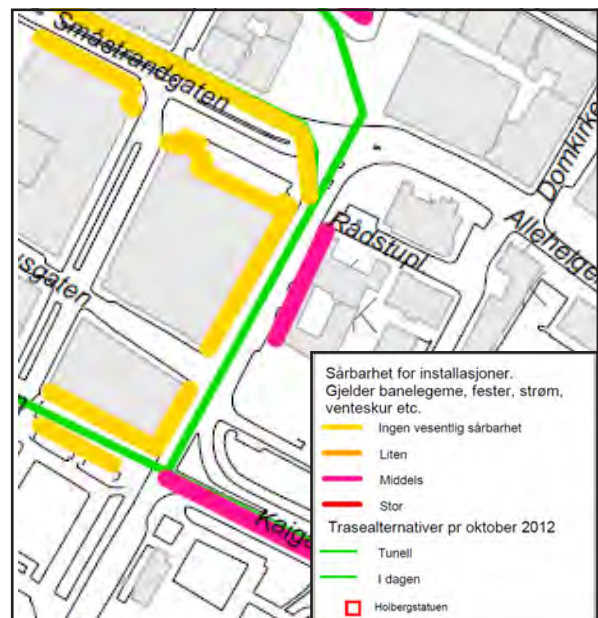
Sårbarhet for visuell barriere

høy verneverdi som byens historiske administrasjonssenter gjennom flere hundre år. Småstrandgaten er også avgrensingen av 1916-området mot øst. Småstrandgaten 6 og 8 langs gatens østside er bygg som står igjen etter City-bebyggelsen fra 1800-tallet, men som er sterkt endret i fasadeuttrykk. Bankbygningen sist i rekken (med adresse Torgallmenning 2) er en jugendbygning med svært høy bevaringsverdi. Også tilbygget fra 1970-årene mot Småstrandgaten har verneverdi med arkitektoniske kvaliteter. Småstrandgaten er på sitt bredeste 34 meter. På sitt smaleste 22 meter. Gaten har i dag mye trafikk. Gaten har trolleybuss anlegg som både er festet i husveggene og på stolper langs traséen. Hele området er en del av reguleringsplanen «Vågen, Kaiene og Bryggen» og er regulert til spesialområde bevaring. Posthuset, Galleriet og Bankbygningen vurderes som bygninger med høyest verneverdi i tillegg til Gamle Rådhus.

Bygningene i gaten er store og robuste. Gatebredden er stor. Dette er et miljø som har mindre sårbarhet for installasjoner og mindre fysiske inngrep i selve gaten dersom det tas hensyn til bygningene. Barrierevirkning av bybanen vil trolig oppleves mindre enn dagens trafikksituasjon.



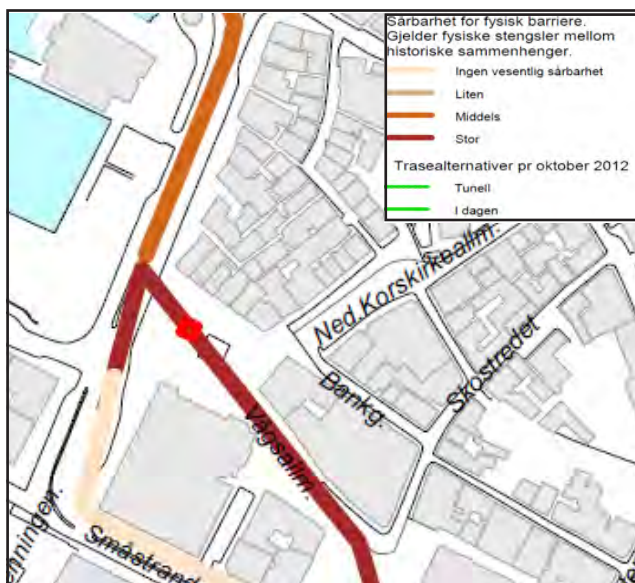
Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep



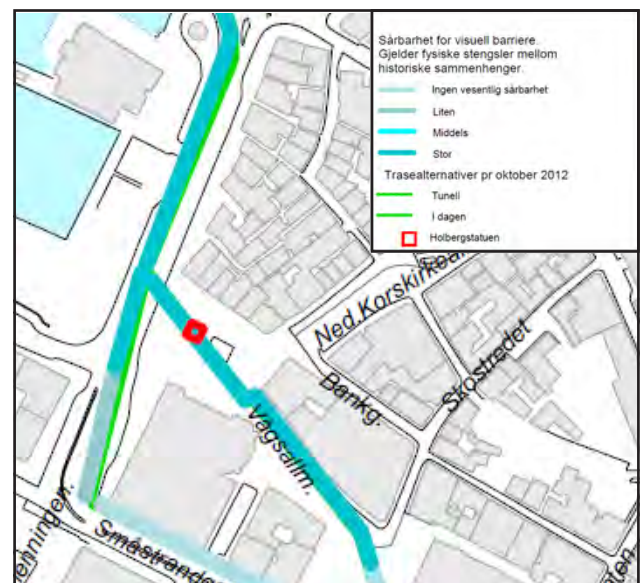
Sårbarhet for installasjoner

TORGALLMENNINGEN/TORGET. Nederste del av Torgallmenningen møter Strandkaaien, Vågsallmenningen og Torget i et stort åpent byrom. Selve Torgallmenningen har en bredde på 40 meter. Nedre del av Torgallmenningen og Torget er sterkt trafikkert. Det er fire og dels fem kjørefelt på Torget i dag. Bygningene i randsonen Vågsbunnen med fasade mot Torget, har varierende uttrykk og også varierende autentisitet i fasaden. I dag gir ulike inngrep et rotete og litt ufremkommelig inntrykk. Hele området er en del av reguleringsplanen Vågen, Kaiene og Bryggen og er regulert til spesialområde bevaring.

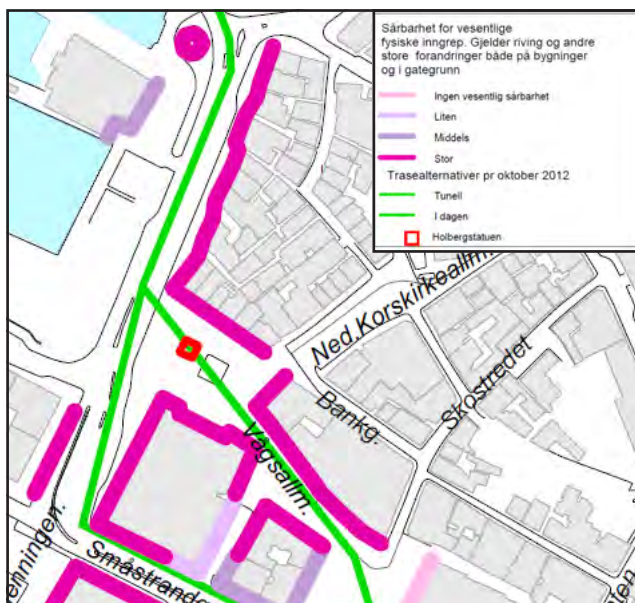
Torgallmenningens nedre del er lite sårbar for barrierevirkning av bybanen i forhold til dagens veisituasjon. Bredden på gaten vil sannsynligvis fordre master for strømsystemet til en eventuell bybane. Bredden og bygningenes robusthet i form av store volumer, er, sammen med dagens lite heldige situasjon for kulturmiljøet, et argument for at denne delen av Torgallmenningen vil kunne tåle bybanens infrastruktur. Torgets gatelegeme er robust, og en bybane vil neppe forsterke den uheldige barrierevirkningen som allerede er der i dag. Bygningene på Vågsbunnens side av Torget er sårbare for inngrep. Torget er svært sårbar for gjenbygging og dermed for installasjoner.



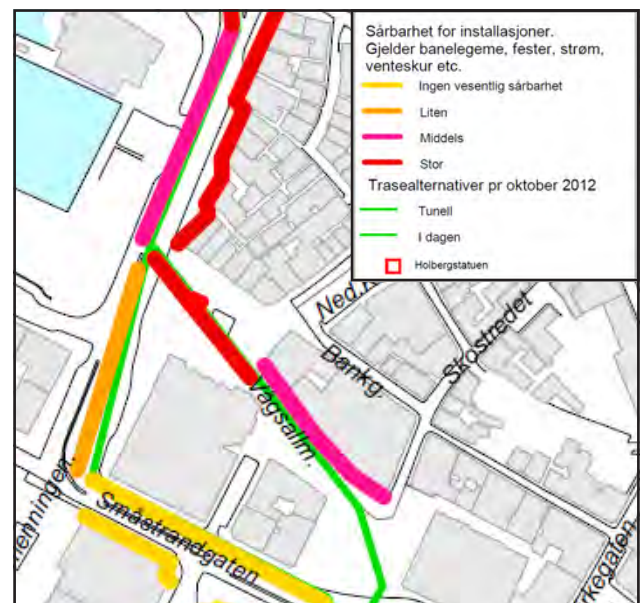
Sårbarhet for fysisk barriere



Sårbarhet for visuell barriere



Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep



Sårbarhet for installasjoner

KAIGATEN – CHRISTIES GATE – VÅGSALLMENNINGEN – TORGET. (FORSLAG A2 I PLANPROGRAMMET)

Beskrivelse: Bybanen går i dagen. Holdeplass flyttes fra Starvhusgaten til Kaigaten. Bybanen legges ned Vågsallmenningen for å lette trafikkavviklingen i Småstrandgaten og krysset Torget-Strandkaiaen.

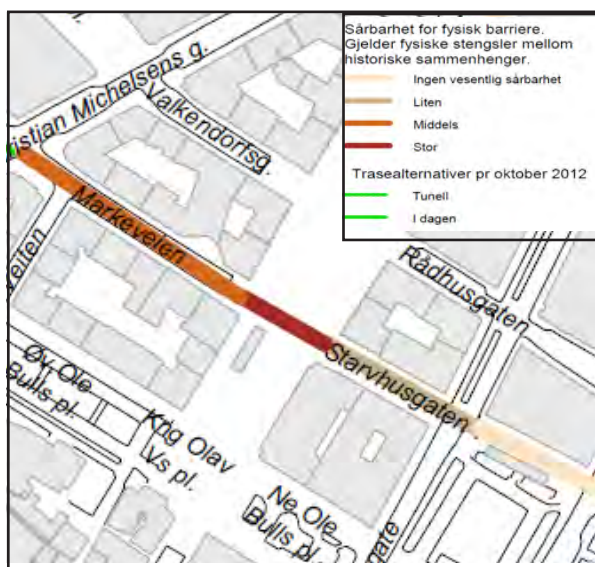
Det er bare traséen ned Vågsallmenningen istedenfor Småstrandgaten som skiller denne traséen fra A1. Vågsallmenningen er i dag stengt for trafikk. Allmenningen omkranses av «Cityarkitekturen» fra forrige århundreskifte, som er beskrevet tidligere. Allmenningen er på flere steder svært smal. På sitt smaleste bare 12.5m. Gatelegemet på Vågsallmenningen er opprustet.

En bybane ned Vågsallmenningen vil ha stor innvirkning på dagen situasjon. Gateløpet er tidvis svært trangt og banen vil gi en sterk barriere effekt på den historisk åpne allmenningen, spesielt der den er på det smaleste. Som fredete bygninger er Vågsallmenningen 12 og 16 mer sårbar for fysiske inngrep enn resten av bebyggelsen, men også Vågsallmenningen 1 og 3 er sårbare. Bygningene på vestsiden av Øvre Vågsallmenning er mer robuste enn småskala bebyggelsen på Nedre Vågsallmenningen. Der står også Holbergstatuen som vil måtte flyttes. Holbergstatuen har stått på vågsallmenningen siden avdukingen i 1884.

KAIGATEN – STARVHUSGATEN – TUNNEL FRA MARKEVEIEN – NORDNES – VÅGEN – DREGGEN. (FORSLAG A3 I PLANPROGRAMMET)

Beskrivelse: Alternativ i planprogrammet som går i tunnel ut Nordnesryggen og krysser Vågen i retning Sandbrogaten, enten på bro eller i tunnel.

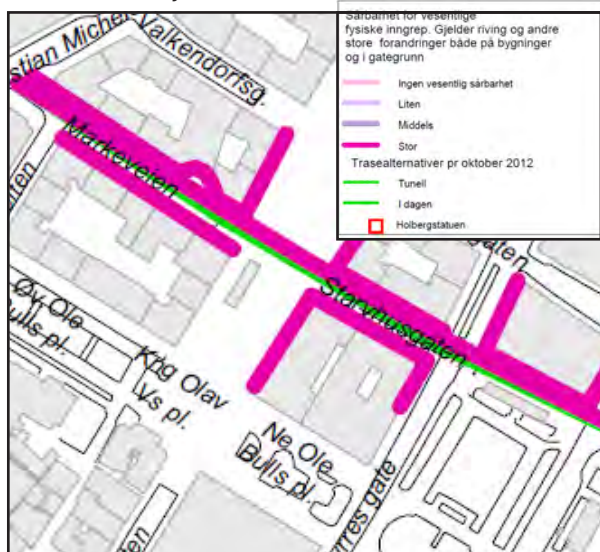
KAIGATEN- STARVHUSGATEN-MARKEVEIEN I dag stopper bybanen i Starvhusgaten ved Telegrafbygningen. På nordsiden av Olav Kyrresgate er Starvhusgaten uten biltrafikk, med unntak av varelevering til Torgallmenningen. På Torgallmenningen krysser traséen allmenningen ved et naturlig skille og hvor delen ned mot Kong Olav V plass, skifter karakter. Her har det tidligere gått vei tvers over. Traséen møter Markeveien på nordsiden av allmenningen. Denne delen av Markeveien er, som Starvhusgaten, en blindvei uten særlig trafikk. Kaigaten og Starvhusgaten fram til Telegrafan har ved en dagløsning ikke økt sårbart for bybanen i forhold til dagens situasjon. Ved en eventuell tunnelportal vil dette endre seg drastisk. De to gatene er viktige hovedgater i det historiske bysentrum og meget sårbare for tunnelinnslag i gaten. Starvhusgaten fram til Torgallmenningen har også en fredet bygning (Sundtbygget). Byantikvaren vurderer det likevel slik gaten vil kunne tåle en skånsom utbygging av bybanen på gateplan. Torgallmenningen vil derimot være meget



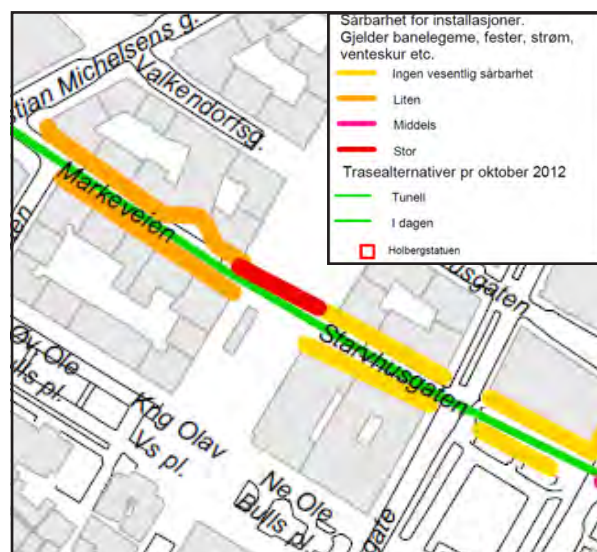
Sårbarhet for fysisk barriere



Sårbarhet for visuell barriere



Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep

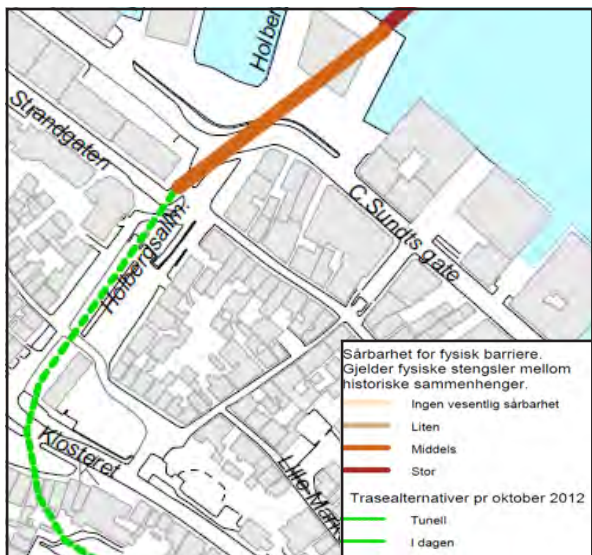


Sårbarhet for installasjoner

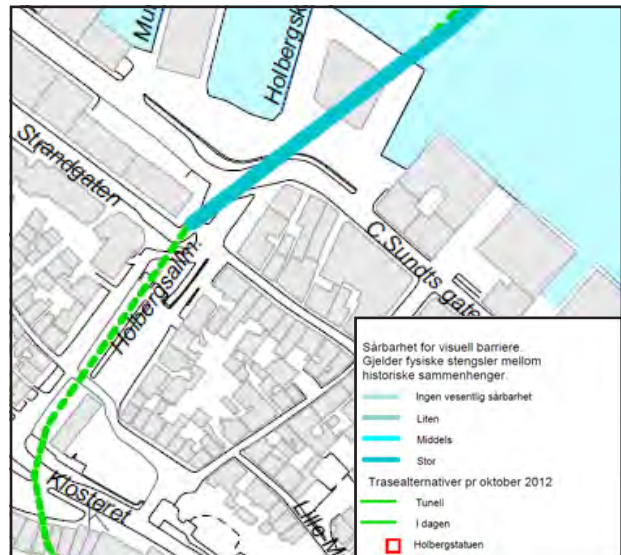
sårbar for barrierevirkningen banen vil ha, selv om dette er det optimale krysningspunktet over allmenningen. Et tunnelinnslag i Kaigaten vil ha stor barrierevirkning fysisk og visuelt. Følgene for kulturlagene i Kaigaten blir behandlet i utredningen om kulturlagene. Markeveien er meget sårbar i forhold til de fysiske inngrepene og installasjonene et tunnelinnslag vil utgjøre. Barrierevirkningen av et tunnelinnslag i Markeveien er også stor.

HOLBERGSALLMENNINGEN går fra Klosteret og ned en bratt bakke mot Vågen. Allmenningen flater ut ved krysningsen av Strandgaten mot sjøen. Nedre del er i dag trafikkert, mens øvre del brukes til parkering. Fergeleiet på Holbergskaia ble anlagt i 1961 og er et viktig kulturminne. På Holbergskaia er det et verneverdig havneskur fra 1968. Vågen er åpen uten flytende installasjoner.

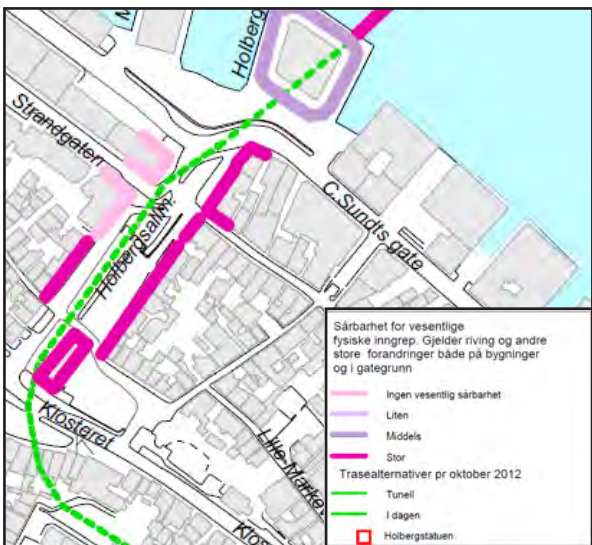
Bebyggelsen på begge sider av Østre Holbergsallmenningen har høy bevaringsverdi og er sårbare. Byantikvaren er opptatt av å bevare allmenningene som åpne, sammenhengende-byrom. Holbergsallmenningen er meget bred og såpass bratt at den muligens kan tåle en tunnelportal. Det eksisterer i dag en inngang til et tilfluktsrom i allmenningen. Et annet viktig moment er at også Vågen og Bryggesiden er sårbare for fjernvirkningene av et slikt inngrep. Ved et eventuelt valg av denne traséen, er det viktig i videre planlegging at man beholder allmenningen som romlig struktur. Tunnelportal og bybanestopp må ha dette som premiss.



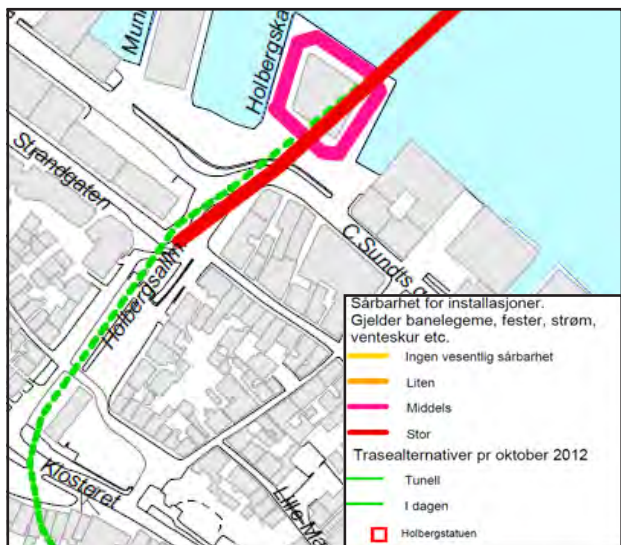
Sårbarhet for fysisk barriere



Sårbarhet for visuell barriere



Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep



Sårbarhet for installasjoner

VÅGEN

Alternativet med bro over Vågen vil være svært uheldig for Vågens verdi som kulturminne og for opplevelsen av verdensarvstedet Bryggen. Både Vågen og Bryggen har en sterk symbolverdi av nasjonal og internasjonal størrelse. Vågen og Bryggen er slik viktige identitetssymboler for Bergen og byens historie, og vesentlige kulturminner for identitet og opplevelse.

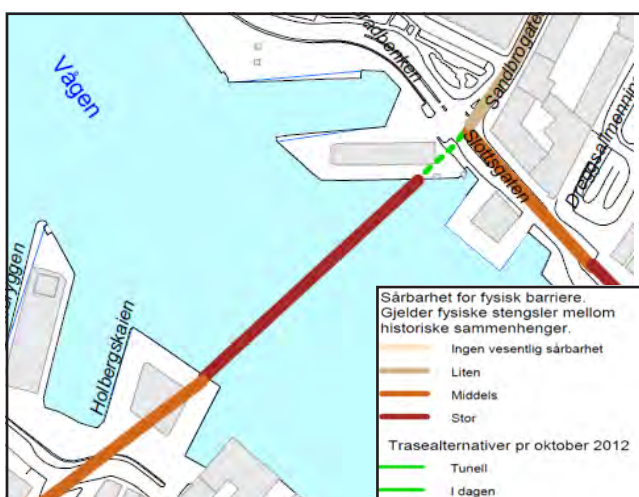
En bro vil dramatisk redusere Vågens betydning som havn for Bergen slik den har vært i hele Bergens historie. Bergen har alltid vært rettet utover mot sjøen og Vågen er historisk hoved-innfartsåre. Vågen har historisk vært byens vindu mot verden.

Broen vil utgjøre en barriere, både visuelt og fysisk, og hindre større fartøyer fra å kunne bruke den historisk sett viktigste delen av Vågen.

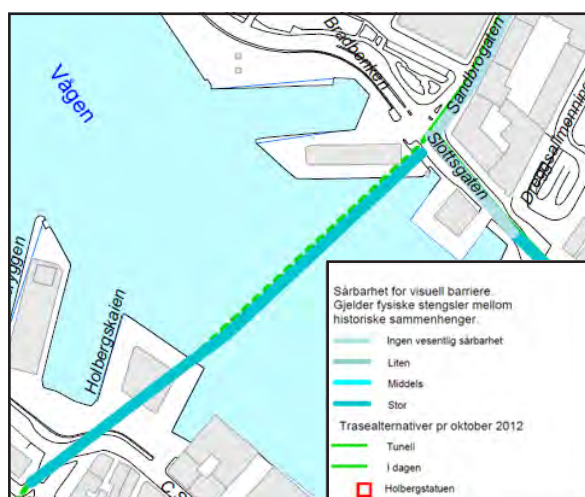
Bergens status som verdensarvby og Bryggens status som verdensarv er knyttet nettopp til Hanseatene, internasjonal handel og sjøfart. Byens havne kvaliteter er vesentlig for forståelsen av dette. Nettopp den velbevarte, åpne havnen og sikten mot Bryggen og byens småskalabebyggelse, kirketårn og fjell når en kommer sjøveis fra, er vesentlige kvaliteter ved det som defineres som Bergens «integritetsverdi» i verdensarvsammenheng. Dette er verdier som blant annet påvirkes sterkt av endringer i Bryggens omgivelser.

Byantikvaren vurderer derfor en bro som en potensiell trussel mot verdensarvstatusen til Bryggen og dermed også Bergens status som verdensarvby. Sammenhengen mellom Vågen og Bryggen er viktig, noe som også kulturminnegrunnlaget for reguleringsplanen Vågen kaiene og Bryggen slår fast. Denne reguleringsplanen ble laget for å verne en buffersone rundt verdensarvstedet, og skulle være et alternativ til en fredning av området.

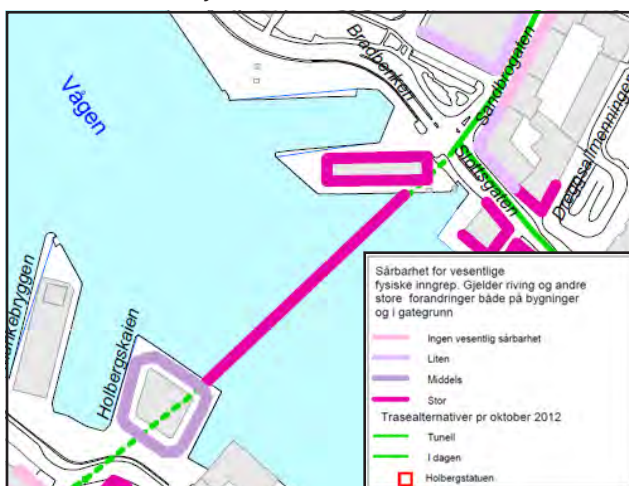
UNESCO har fjernet verdensarvstatuser andre steder for sammenlignbare inngrep. Et eksempel er Dresden Elbedalen i Tyskland. Waldschlösschenbrücke er en bro over Elben i Dresden i den



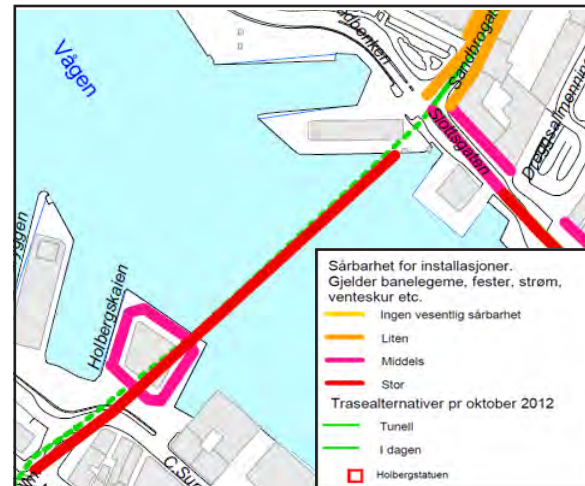
Sårbarhet for fysisk barriere



Sårbarhet for visuell barriere



Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep



Sårbarhet for installasjoner

tyske delstaten Sachsen. Broen er under oppføring og byggingen var og er svært omstridt. Byggingen medførte at Dresden Elbedalen ble strøket fra UNESCOs liste over verdens kulturarv i 2009.

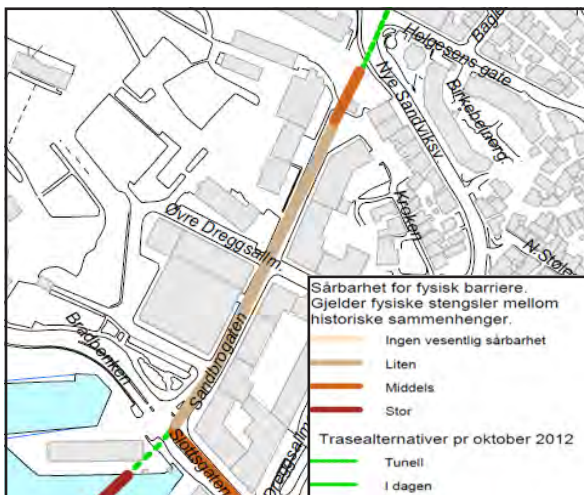
Både bro og senketunnel vil også ha en negativ innvirkning på de verneverdige steinkaiene på begge sider, og vil endre Vågen som form og struktur i det urbane kulturlandskapet.

DREGGEN Seilskipet Statsråd Lehmkuhl har fast kai plass på Bradbenken. Slottsgaten og Bradbenken er trafikkerte gater. Første del av Sandbrogaten har en del trafikk, mens gaten er rolig innenfor Vikinghallen. Det står et eldre tre midt i gaten.

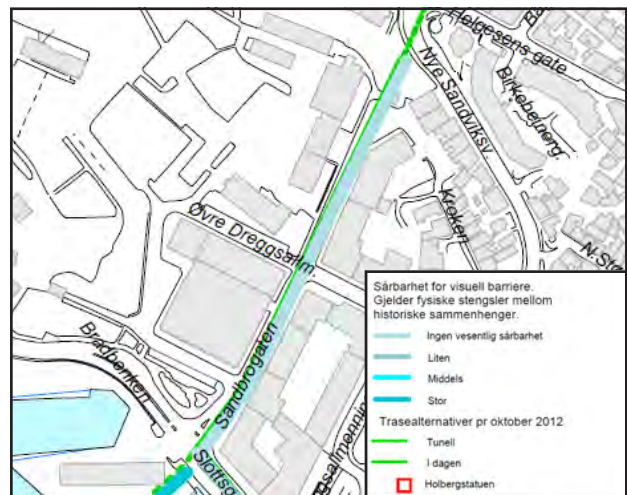
Ved bro eller senketunnel vil Bradbenkkaien måtte graves opp og havneskuret på denne rives.

Ved senketunnel vil det måtte graves opp fra kaikanten og opp hele Sandbrogaten i stor dybde.

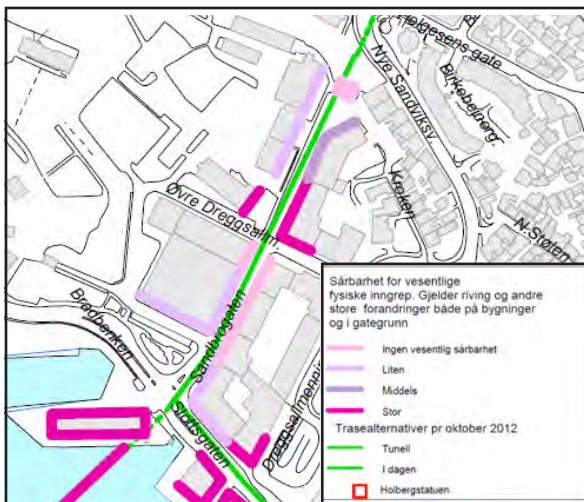
Når det gjelder broalternativet vil bygningsstruktur i Sandbrogatens ytterste del tåle bybanens infrastruktur på gateplan. Sandbrogaten nord for Øvre Dreggsallmenningen består av bygninger fra mellomkrigstiden med varierende verneverdi. Gaten grenser opp til Koengen og Bergenhus festning som er et fredet anlegg med høy verneverdi. Tiltak må ta hensyn til dette området. En bro vil ha en stor barrierevirkning for forbindelsen mellom Bergenhus og Bryggen. Sandbrogaten har begrenset sårbarhet for barrierevirkning og for fysiske inngrep av installasjoner, dersom bybanen går på bakkenivå. Et eventuelt tunnelinnslag i forhold til en senketunnel eller tunnel under Vågen, vil gi et mye større inngrep som vil overstige bebyggelsens grense for sårbarhet. Fjellpartiet som tunnelinnslaget kommer i for videre bybane mot Sandviken, har lav sårbarhet, mens bebyggelsen i Kroken har høy verneverdi og er sårbar for innvirkningen et tunnelinnslag vil kunne få. Jernbanetunnelen fra 1921 har en historisk interesse. Det var forholdsvis store ressurser som ble brukt for å binde jernbanenettet til havnen. Inngangspartiet til tunnelen vil bli ødelagt ved et tunnelinnslag.



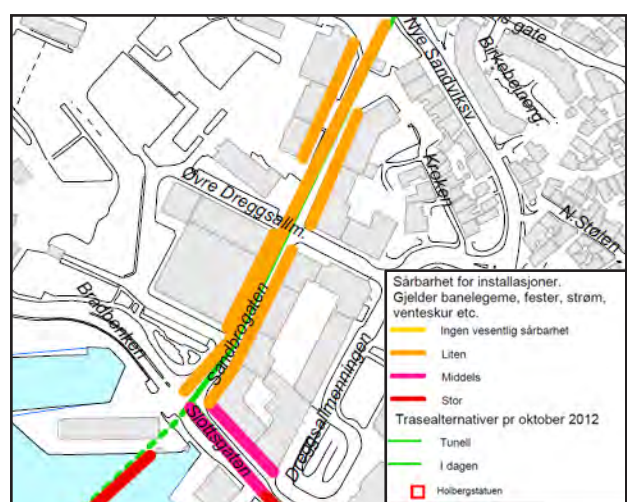
Sårbarhet for fysisk barriere



Sårbarhet for visuell barriere



Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep



Sårbarhet for installasjoner



KAIGATEN – TUNNEL FRA PETER MOTZFELDS GATE/CHRISTIES GATE/MARKEVEIEN. (FORSLAG A4 I PLANPROGRAMET)

BESKRIVELSE: Tunnelløsning gjennom sentrum, med holdeplass under bakken. Endelig plassering av traséen, tunnelportaler og holdeplasser vil først besluttet etter at det er gjort utredninger i forhold til kulturminner, grunnforhold osv. Aktuelle punkt

kan være fra Kaigaten/Christies gate eller Peter Motzfelds gate med holdeplass i Fløyfjellet, med utgang i området ved Vetrilidsalmenningen.

KAIGATEN OG CHRISTIESGATE har høy sårbarhet for plassering av tunnelportal. Kaigaten er en flat gate hvor en tunnelportal vil føre til et langt nedgangsparti som vil medføre store fysiske inngrep. Dette vil gi en sterk barrierevirkning langs hele Kaigaten. Området er sårbart for slike inngrep. Christies gate nord for Kaigaten er en gate med mange fredede bygninger (som beskrevet over). Gaten er sårbar for fysiske inngrep og installasjoner. Tunnelinnslag her vil få en stor barrierevirkning. Markeveiens sårbarhet er beskrevet tidligere.

PETER MOTZFELDTS GATE har en rekke kulturminneverdier. Manufakturhuset er en fredet steinbygning som har nasjonal verdi. Marken er et viktig kulturmiljø som har høy verdi. Øverst i Peter Motzfeldts gate ligger også en steinkjeller som er fra før bybrannen i 1702 og trolig kan dateres til senmiddelalder. Denne markerer dagens yttergrense for Marken. Både kulturmiljøet i Marken, steinkjelleren og Manufakturhuset er sårbare for inngrep som innbefatter tunnelinnslag. I Peter Motzfeldts gate er Manufakturhuset meget sårbart for de fysiske inngrepene en tunnelportal i gateløpet medfører. Et forslag innebærer å trekke tunnelinnslaget vekk fra Manufakturhuset, mot Marken/ Sparebanken Vests bygning. Sparebanken Vest sin kontorbygning har, slik Byantikvaren vurderer det, i dag liten verneverdi. Bebyggelsen bak er derimot verneverdig og sårbar.

DELSTREKNING B, FRA BRYGGEN TIL SLAKTHUSTOMTEN

Ytterst på Bryggen – Sandbrogaten – tunnel til Slaktehustomten. (forslag B1 i Planprogramet)

Beskrivelse: Bryggens bredde fra kaikant til vegg liv varierer fra 28 m til 43 m. I dette snittet skal det være plass til havnevirksomhet, Bybanen, vegtrafikk og et bredt uterom foran bebyggelsen for syklist, fotgjengere og uteservering. Løsningen må vise prioritering av arealer og hvordan anlegget vil forholde seg til de viktige kulturminnene i området.

Fra TORGET til BRYGGEN. Traséen passerer «Rundetårnet» som ble oppført i 1929. Bygningen har verneverdi som et identitetssymbol i byen, og er sårbart for inngrep. Rundetårn er en liten teglsteinsbygning og kan ikke flyttes. Bygningen tåler likevel barrierevirkningen av bybanen godt i forhold til dagens situasjon. Finnegården og Kjøttbasaren er svært sårbare for fysiske inngrep og installasjoner. Murbryggen har høy verneverdi. Murbryggen har likevel mindre sårbarhet i forhold til fysiske inngrep og installasjoner.

Barrierevirkningen av dagens trafikk er allerede stor.

Murbryggen er sårbar for en økt barrierevirkning mellom bebyggelsen og kaikanten forårsaket av bybanen. Skur 11 er vedtaksfredet og er en del av kulturmiljøet ved Murbryggen. Skur 11 har både en representasjons- og sjeldenhetsverdi. Skur 11 er svært sårbar for fysiske inngrep og installasjoner på bygget. Skur 11 vurderes i sammenheng med Murbryggen i forhold til barrierevirkning.

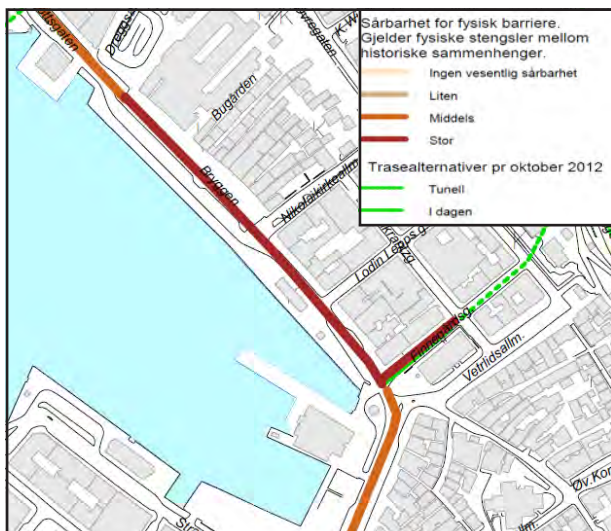
VERDENSARVSTEDET BRYGGEN

Bryggen er et kulturminne av internasjonal verdi. Bryggen har stor internasjonal betydning

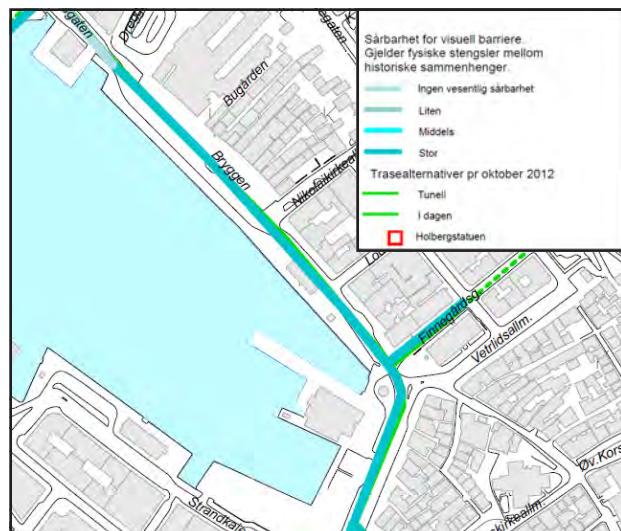
og var blant de første kulturminnene som kom inn på verdensarvlisten til UNESCO. Bryggens vernestatus og verneverdi er udiskutabel. Biltrafikken som passerer foran Bryggen i dag representerer en sterk barrierevirkning mellom Bryggen og vannspeilet og er uheldig for opplevelsen av kulturminnet.

Skinnegående trafikk foran Bryggen er ikke nytt. Havnesporet til jernbanen gikk opprinnelig like foran Bryggen. Vognene ble trukket av hester. Sandvikstrikken gikk også foran Bryggen. Bryggen har derfor hatt både skinner og kontaktledningsnett tidligere. I dag er det stor buss- og biltrafikk over Bryggen. En reduksjon av denne trafikken vil være en stor forbedring. Planer for en fremtidig Skansentunnel kan endre dette bildet. Men det er i dag ikke klart om et bilfritt frontareal foran Bryggen noen gang vil bli realisert. I utredningsarbeidet må det balanseres mellom dagens situasjon og en mulig framtidig løsning med et bilfritt frontareal. Bryggen alternativet må uansett vurderes ut fra den tilføyelse bybanen blir.

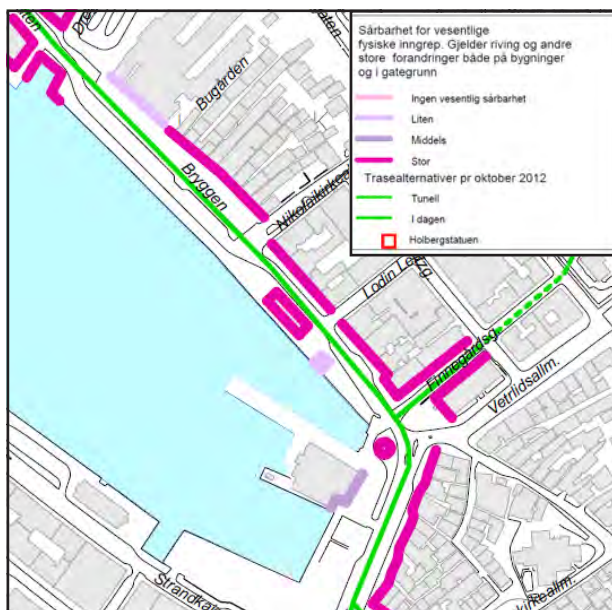
Bryggen er svært sårbar for ytre påvirkninger. Som tidligere nevnt, vil inngrep som berører Bryggen kunne utgjøre en trussel mot verdensarvstedets integritetsverdi, som er en del av Bryggens fremragende universelle verdi. Alt fra endringer i grunnforholdene til nye tiltak i



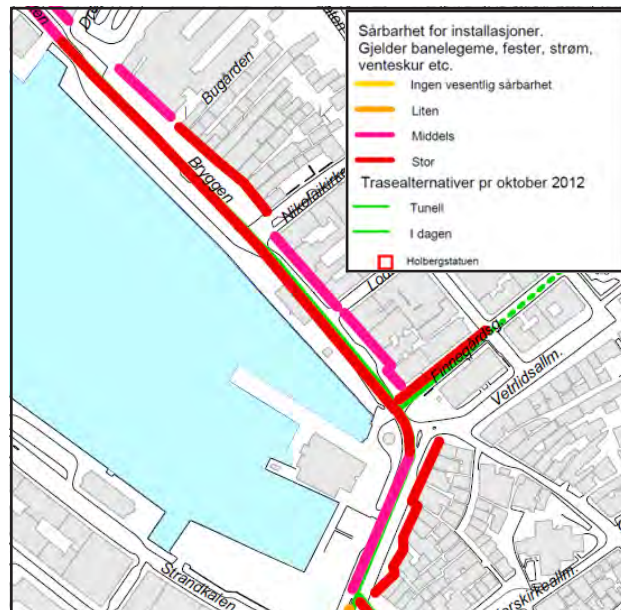
Sårbarhet for fysisk barriere



Sårbarhet for visuell barriere



Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep



Sårbarhet for installasjoner

omgivelsene, vil kunne virke inn. Fra dette perspektivet er Bryggen definitivt svært sårbar for det nye elementet som en bybane vil være. Dersom en bybane foran Bryggen skal vurderes, må andre negative elementer, som biltrafikk, reduseres betraktelig. Utforming av arealet og tilgjengeligheten til Bryggen, vil også få betydning. Bryggen er et kulturminne både over og under bakken. En bybane må ikke påvirke Bryggen fysisk.

I skrivende stund er intensjonen i planleggingen at banen legges ut på de nye kai-fundamentene fra 1920-årene. Dette vil, i tillegg til å skåne kulturlagene (se rapport fra Norconsult), gi avstand til bygningene. Bybane på det moderne kaiarealet foran Bryggen vil i prinsippet være et reversibelt inngrep, men negative visuelle og fysiske barrierer må reduseres til et absolutt minimum for å redusere trusselen mot Bryggen og verdensarv-statusen. Spesielt kontaktledningsnettet er et viktig tema i forhold til sårbarhet på Bryggen og mulige måter å løse dette på må utredes nøye. Avbøtende tiltak må være redegjort for før en beslutning tas.

SLOTTSGATEN Bybanen over Dreggen og Slottsgaten kan få konsekvenser for de havneskurene som står der. Dreggshopen kan også trues av gjenfylling som følge av bybanen. Bergen har gjennom de siste 50 år fylt igjen og ødelagt en rekke av hopene som byen tidligere var kjent for. De resterende hopene er derfor sårbare for gjenfylling. Havneskuret (gnr167/bnr 1570) er bygget rett etter 2. Verdenskrig. Havneskuret som Statsråd Lehmkuhl holder til ved (slottsgaten 2) er fra 1939/1940. Slottsgaten er sårbar for fysiske inngrep som rivning av havneskur og gjenfylling av hoper. Gaten er mindre sårbar for installasjoner og barrierevirkning

**INNSLAG I FINNEGÅRDSGATEN VED KJØTTBASAREN OG TUNNEL TIL SLAKTEHUS-
TOMTEN, HOLDEPLASS I FJELL
UNDER KROHNENGEN. (FORSLAG B2 I PLANPROGRAMET)**

Beskrivelse: Bybanen legges i en ca. 1,2 km fjelltunnel fra Finnegårdsgaten til Sandviken. Plassering av holdeplass i fjell må vises.

FINNEGÅRDEN OG KJØTTBASAREN er fredede bygninger med nasjonal og internasjonal kulturminneverdi. Finnegården inngår i verdensarvstedet Bryggen. Finnegården og Kjøttbasaren er også del av et viktig og sårbart kulturmiljø i møtet mellom allmenning, historisk hovedferdsel, kaier og torg, samt siktlinjen fra Johanneskirken til Fløyen.

En tunnelportal i Finnegårdsgaten vil medføre at man fjerner rampen som ble etablert ved reguleringen av murbryggen. Finnegårdsgaten er bare 15 meter bred. Det er relativ liten høydeforskjell i området og en portal i Finnegårdsgaten vil være et svært dominerende og uheldig inngrep i et verdifullt og sårbart kulturmiljø. Finnegården, Kjøttbasaren og det samlede kulturmiljøet er svært sårbare for de fysiske inngrepene dette forslaget innebærer. En tunnelportal i Finnegårdsgaten vil også kunne innebære en trussel mot verdensarvstatusen.



*Finnegårdsgaten med rampe
Byantikvaren*

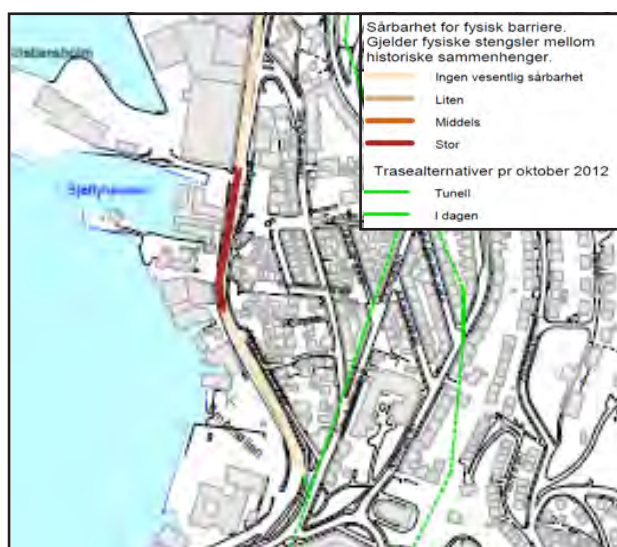
TUNNEL TIL SANDVIKEN BRYGGE OG DERETTER TUNNEL TIL NHH. (FORSLAG C1 I PLANPROGRAMMET)

Beskrivelse: Hele Sjøgaten unngås. Holdeplasser blir stort sett i fjell, med unntak av Sandviken Brygge. Plassering og løsning av holdeplasser må vurdere nærmere.

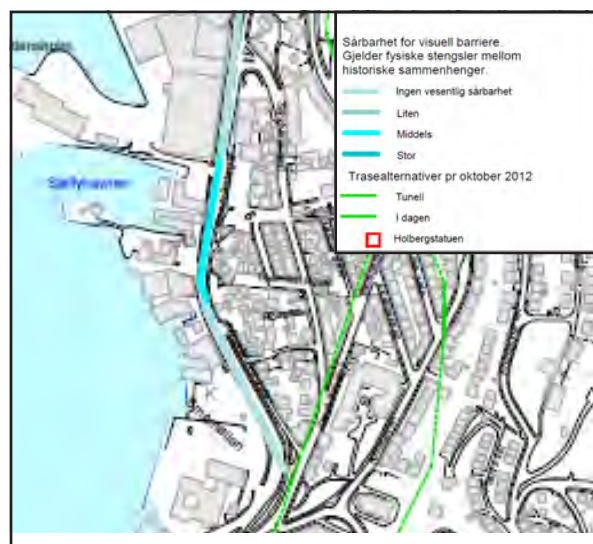
Endringer i grunnvannssituasjon som følge av inngrep i fjell kan få innvirkning på kulturminner. Traséforslaget kan ikke vurderes i forhold til verneverdi og sårbarhet i Sandviken før konkrete forslag om plassering av holdeplasser foreligger.

DAGLØSNING I SJØGATEN. (FORSLAG C3 I PLANPROGRAMMET)

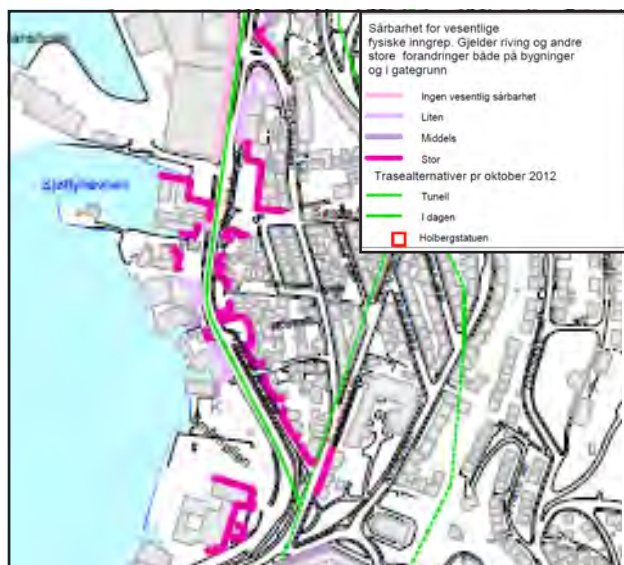
Beskrivelse: Bybanen legges i Sjøgaten med trafikkstyring for å kontrollere fremkom-



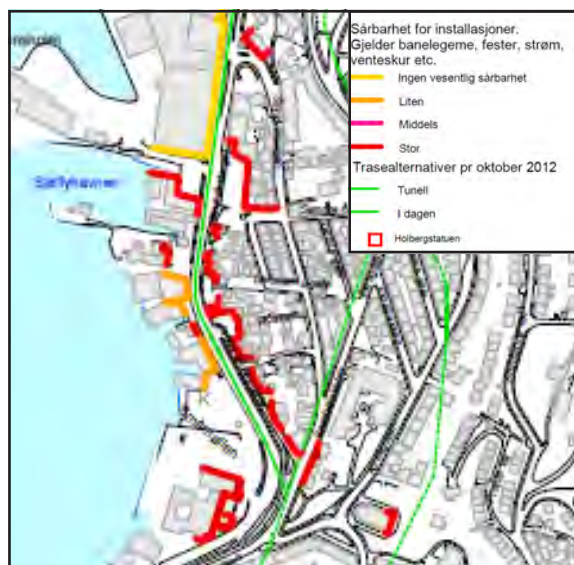
Sårbarhet for fysisk barriere



Sårbarhet for visuell barriere



Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep



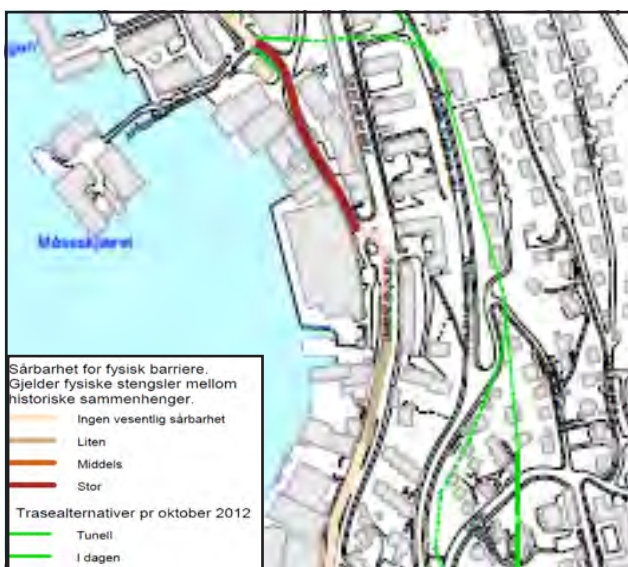
Sårbarhet for installasjoner

melighet. Holdeplasser i dagen kan ligge på Slaktehustomten, Sandvikstorget og ved Sandviken Brygge. Plassering og løsning av holdeplasser skal vurderes nærmere i konsekvensutredningen.

SJØGATEN, slik den er i dag, har en stor barrierevirkning mellom kulturminnene langs sjøsidene og miljøene på oppsiden av veien. Langs Sjøgaten finnes en rekke viktige kulturminner og kulturmiljø.

Bygningstiljøet langs Sjøgaten har generelt høy verneverdi.

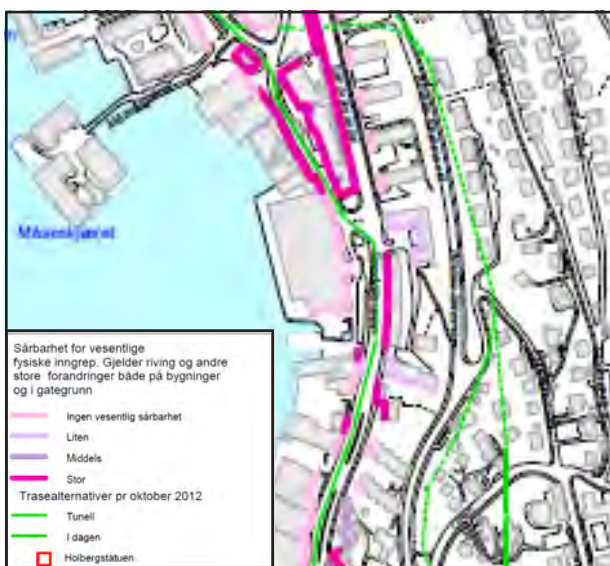
Sjøgaten har allerede i dag stor barriereeffekt for den historiske sammenhengen mellom sjøbodene og den bakenforliggende bebyggelsen. Sjøgaten har lav sårbarhet for økt barriere virkning i form av bybanetrasé. I forhold til fysiske inngrep er bygningene og miljøene langs Sjøgaten av varierende sårbarhet. Mange av bygningene er fredet eller har svært høy bevaringsverdi. Fysiske inngrep i form av rivning eller flytting av disse kulturminnene, vil



Sårbarhet for fysisk barriere



Sårbarhet for visuell barriere



Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep



Sårbarhet for installasjoner

bety en drastisk forringelse i kulturminneverdi og kulturhistoriske sammenhenger i kulturmiljøet. Viktige miljøer å ha hensyn til i Sandviken er Grendene, Sandvikstorget, Kystkultursenteret, Reperbanen, Mesterhuset, Måseskjæret og Sjøbodene. Området ved kystkultursenteret og Sandvikstorget har høy verneverdi. Sjøen gikk helt inn til Sandvikstorget for mindre enn 60 år siden. Barrierevirkningen av Sjøgaten er dominerende i dette kulturmiljøet. Konsekvensutredningen bør se på hvordan bybanen vil virke inn på dette. Dette kulturmiljøet er meget sårbart for inngrep som riving eller flytting av den eldre bebyggelsen.

KRISTIANSHOLM

For Kristiansholm arbeides det med en områdeplan som går parallelt til planlegging av Bybanen. Kristiansholm, Neumann, Bergen Arkitekthøyskole og den nyere bebyggelsen bort til og med Gjensidigegården har en mindre verneverdi. Området har to eldre bygninger. Sjøboden på Ludebryggen og næstet til Møllesalen. Selv om området er objektsmessig kulturminnefattig så er det likevel et kulturminnelandskap som er sårbart. Vi ser at dette er det området i Sandviken hvor Bybanen kan føre til fortetting i framtiden. Sjølinje og hensyn til det historiske landskapet i Sandviken er da viktige forutsetninger.

Det tette kulturmiljøet ved Reperbanen, Mesterhuset, Måseskjæret og sjøbodene der er meget sårbart for fysiske inngrep og installasjoner. Måseskjæret ble fredet allerede i 1927. Den historiske sammenhengen mellom sjøbodene og reperbanen er sårbare for barrierevirkningen av bybane i den trange passasjen som utgjøres av Sandviksveien.

GAMLE BERGEN

En mulig trase er et bybanestopp på nordsiden av Gamle Bergen. Hensynet til Gamle Bergen og villabebyggelsen på åskamen ned mot nyhavn må tas hensyn til her. I dette alternativet forutsettes revet en tysk bunkers/garage. Dette var under krigen garasjen til den tyske øverstkommanderende for sjøforsvaret. Dette er et viktig krigsminne og har kulturminneverdi.

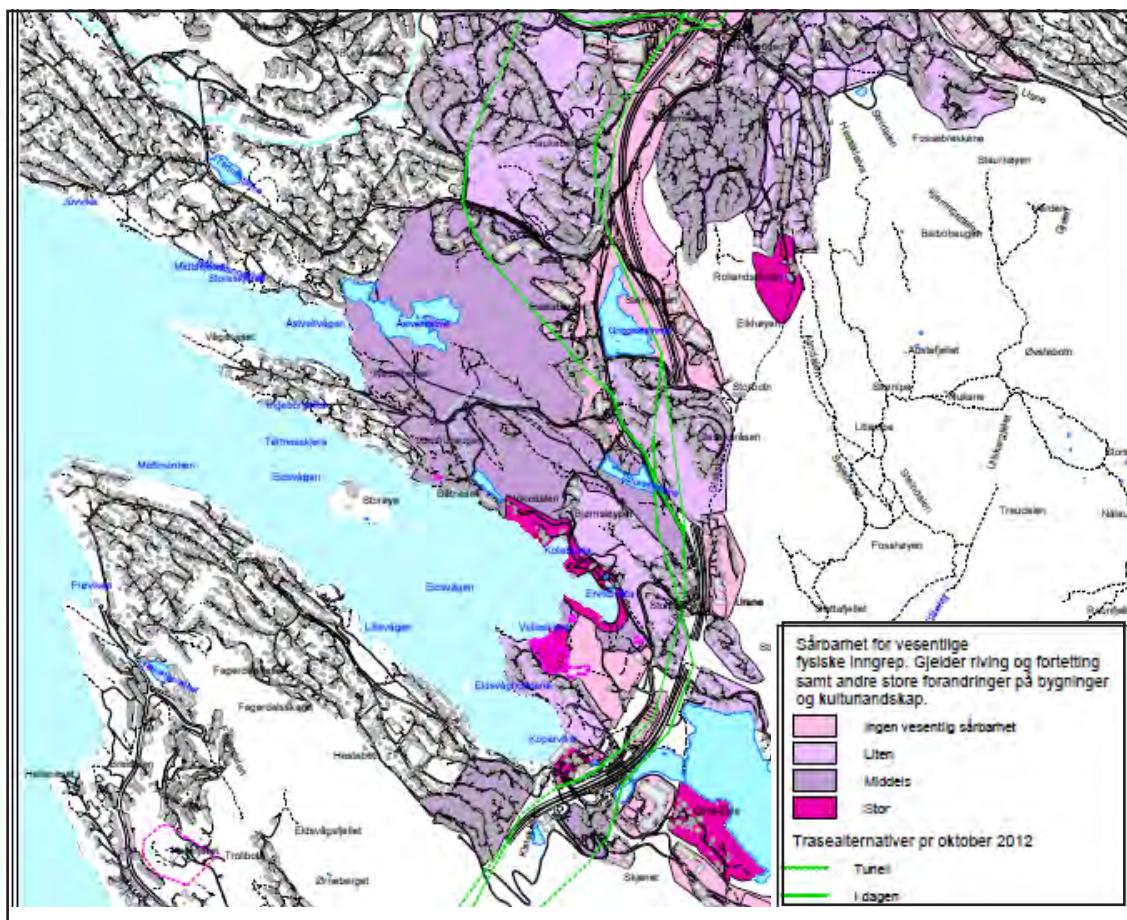
TUNNELLØSNINGER, MED HOLDEPLASSER I TUNNEL. (FORSLAG C4 I PLANPROGRAMMET)

Beskrivelse: Bybanen legges i en lang tunnel fra sentrum til NHH. Plassering av holdeplasser må klargjøres.

Verneverdi og sårbarhet kan ikke vurderes uten mer konkrete forslag til plassering av holdeplasser.

FORLENGING AV FLØYFJELLSTUNNELEN TIL EIDSVÅG, MED BYBANEN I DAGENS VEIGRUNN I ÅSANEVEGEN/HELLEVEGEN OG EIDSVÅG ELLER ØVRE ERVIK. (FORSLAG C5 I PLANPROGRAMMET)

Beskrivelse: E39 legges om ved at Fløyfjellstunnelen forlenges til Eidsvåg. En slik løsning vil kunne frigjøre dagens veigrunn i Åsanevegen/Hellevegen og Eidsvågstunnelen til Bybanen og hovedtrasé for sykkel. Amalie Skrams veg kan være en mulig trasé for Bybanen i dette alternativet. Trafikale løsninger og konsekvenser må klarlegges nærmere og holdeplasser plasseres.



Kulturmiljø som er sårbar for fortetting

Forslaget flytter trafikken fra Sandviken ut til Eidsvåg. Sårbarheten for kulturminnene i Eidsvåg er i dette traséforslaget uoversiktlige. Det er flere kulturmiljøer i Eidsvåg som er verdifulle og bør bevares. Gården Øvre Eide, det gamle industristedet og parkene i området er eksempler på sårbare strukturer. En ny motorvei i tillegg til de utfylte arealene som finnes i dag, vil helt klart gi en enda større barrierevirkning i en bygd hvor de historiske sammenhengene allerede i stor grad er brutt. Bruken av Åsaneveien som trasé for bybanen er i seg selv ikke negativt for kulturminner, men tiltaket forutsetter et bybanestopp i Eidsvåg. Eidsvåg har flere kulturmiljøer som er sårbare for fortetting.

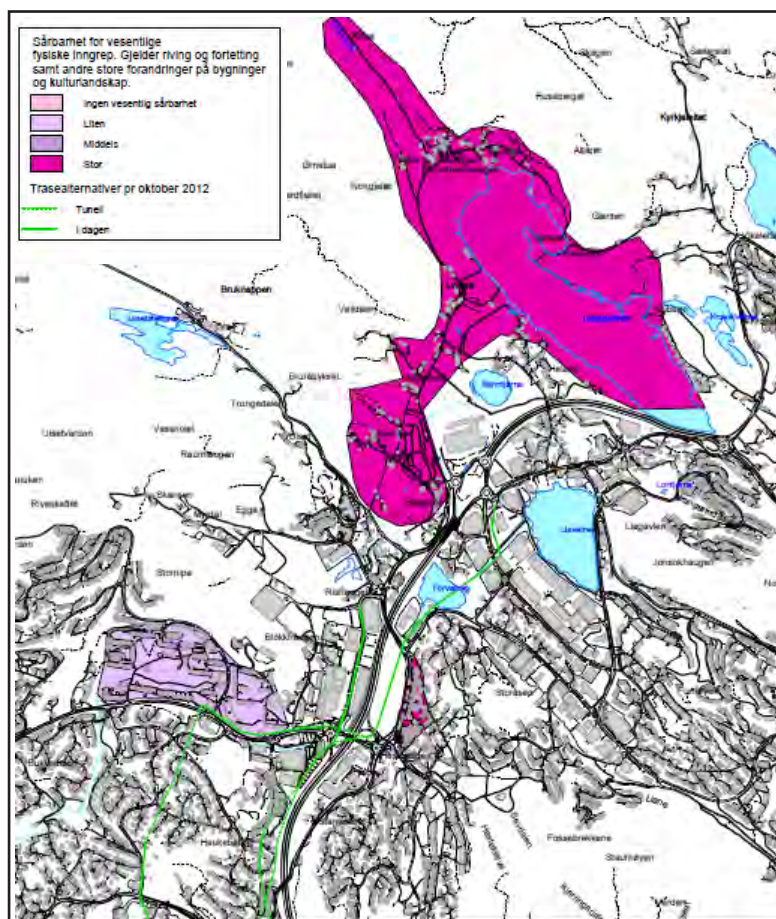
DELSTREKNING D, FRA NHH TIL ÅSANE:

NHH - Åsane planlegges som en relativt rask transportetappe, i prinsippet langs motorveien, med stopp i Eidsvåg, ved Tertneskrysset og Åsane terminal/sentrum. Mellom NHH og Eidsvåg/Øvre Ervik er det to hovedalternativer. Ett med tunnel fra NHH til Eidsvåg med holdeplass øst eller vest for E39. Det andre er Bybanen i dagens vegtrasé, med forlengelse av Fløyfjellstunnelen, jfr C6. Videre nordover er det to hovedalternativ:

D1 Helt eller delvis i tunnel til Tertneskrysset og vider til Åsane terminal/Sentrum.

D2 Vestre alternativ som betjener Åstveithallen/Tertnes vgs og Hesthaugvegen.

Avslutning i Åsane må vurderes nærmere i sammenheng med nytt veisystem. I reguleringsfasen vil det bli gjort ytterligere vurderinger for å avklare tilrettelegging for eventuell videreføring av banen i et senere byggetrinn (mot Flaktveit, Vågsbotn, Hylkje el.l.).



Kulturmiljø i Åsane med sårbarhet for fortetting

I nærheten av terminalen i Åsane skal det anlegges et depot. Det skal utredes om det er plass til dette i dagen ved Griggastemma, i Eidsvåg eller i fjellanlegg/anlegg langs foreslått bane.

Byantikvaren ser ingen direkte konflikter med bybanen ved disse forskjellige traséforslagene. Depotet kan være i konflikt med kulturminner ved Griggastemma. Dette må ses nærmere på når alternativet er mer utredet. Det vil da også bli klarere under utarbeidelse av reguleringsplanen om bevaringsverdige strukturer er truet av bybaneutbyggingen.

Bybanen vil erfaringsmessig utløse fortetningsprosjekter langs traséene og spesielt i nærheten av holdeplassene. Eidsvåg har både viktige kulturmiljøer knyttet til industristedsutviklingen og kulturmiljøer knyttet til landskapsdrift. Områder som Vollane, Øvre Eide, og Erviken er viktige kulturmiljøer som må tas vare på, i tillegg til kulturlandskap med gårdsbebyggelse innover Jordalen. Fabrikkområdet til Eidsvåg fabrikk er et viktig kulturmiljø som er vernet gjennom reguleringsplan med hensynsoner. Boligområdene knyttet til fabrikk har også kulturhistorisk betydning.

I Åsane er noen viktige kulturmiljø beskrevet. Også boligmiljøene fra 1950-60 årene har viktige kvaliteter som en del av vår byutviklings – og arkitekturhistorie som bør ivaretas. Området rundt Åstveit og golfbanen vil være utsatt for fortetting og vil være sårbar for dette. Boligområdet Selegrend har bevaringsverdi som et arkitektonisk interessant boligområde fra 1970-årene. Deler av strekningen til den Trondhjemske postvei er autentiske i Åsane. Områder rundt postveien og knutepunkt med kulturlandskap ved disse må bevares. Området rundt Åsane gamle kirke og kulturlandskapet opp mot Mellingen er viktige kulturlandskap som må tas vare på.

KILDER

Kulturminnegrunnlag

Kulturminnegrunnlag. Rapporten har kunnet bygge på en rekke rapporter og kulturminnegrunnlag. De som er utarbeidet av Byantikvaren finner man på nettsiden til Byantikvaren.

Kulturminnegrunnlag for Kommunedelplan Sentrum

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/byantikvaren/9671/article-16745>

Kulturminnegrunnlag for Vågen, kaiene og Bryggen

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/byantikvaren/9671/article-22519>

Kulturminnegrunnlag Bergen Havn

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/byantikvaren/9671/article-18325>

Kulturminnegrunnlag Sandviksbukten

<https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/avdelinger/byantikvaren/9671/article-19037>

Kulturminnegrunnlag for kommunedelplan Fjellsiden nord

Bøker:

20. April en dag i 1944 Odd Strand 1970

Bergen Byleksikon Kunnskapsforlaget 2009

Bergen Bys Historie 1-5

Tema Vågsbunnen Bergens Historiske forening Skrifter nr. 89 1993

Byplanen En historie om Bergen by Hans Jacob Roald 2010 Spartacus forlag

Bergen Havn igjennom 900 år Bind 1 Andres-Bjarne Fossen

Bergen Havn igjennom 900 år Bind 2 Anders Håland Redaktør Jo Gjerstad 2005

Bryggen in Bergen The world Heritage Site -Outstanding universal value and monitoring of world heritage properties 2011 Polish National Committee of ICOMOS and National Heritage Board of Poland

Eldre Bergens Arkitektur 5 (1962) Bergen Arkitektforening

«Sjøhus i Bergen, og sandviksboder som en del av denne» Fiskerihistorisk årbok 2003: Anders Håland

Forfall og gjenreisning Bryggens bevaringshistorie Hans-Emil Lidén 2012 Bodoni Forlag

Gamle Bergen Årbok 2007

Åsane- i fortid og nåtid - Bind I Frode Fyllingsnes

Åsane- i fortid og nåtid - Bind II-V Kenneth Batland

Websider:

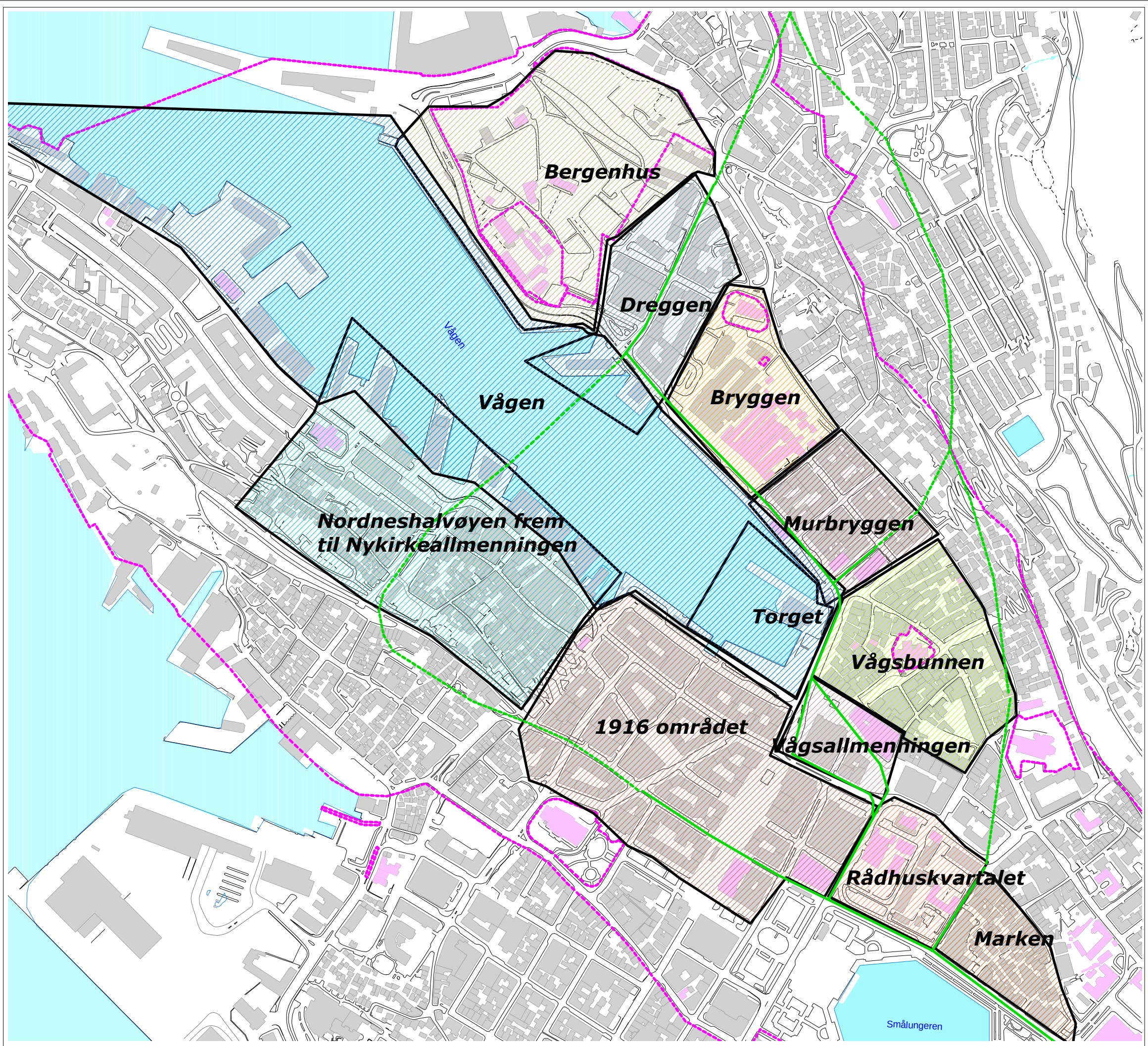
Om Dresen og Verdensarv

UNESCO: <http://www.unesco.de/ua36-2009.html>

ENGELSK <http://whc.unesco.org/en/news/522>

<http://www.aftenposten.no/nyheter/uriks/article3144430.ece#.T4vK1nKs8cs>





Kulturminnegrunnlag for

Bybanen
Sentrum - Åsane



BERGEN KOMMUNE

Byantikvaren, oktober 2012

Kulturmiljøer Sentrum

- Marken
- Murbryggen
- Nordneshalvøen frem til Nykirkeallmenningen
- Rådhuskvartalet
- Torget
- Vågen
- Vågsallmenningen
- Vågsbunnen
- 1916 området
- Bergenhus
- Bryggen
- Dreggen

Kulturminne/fornminne grense

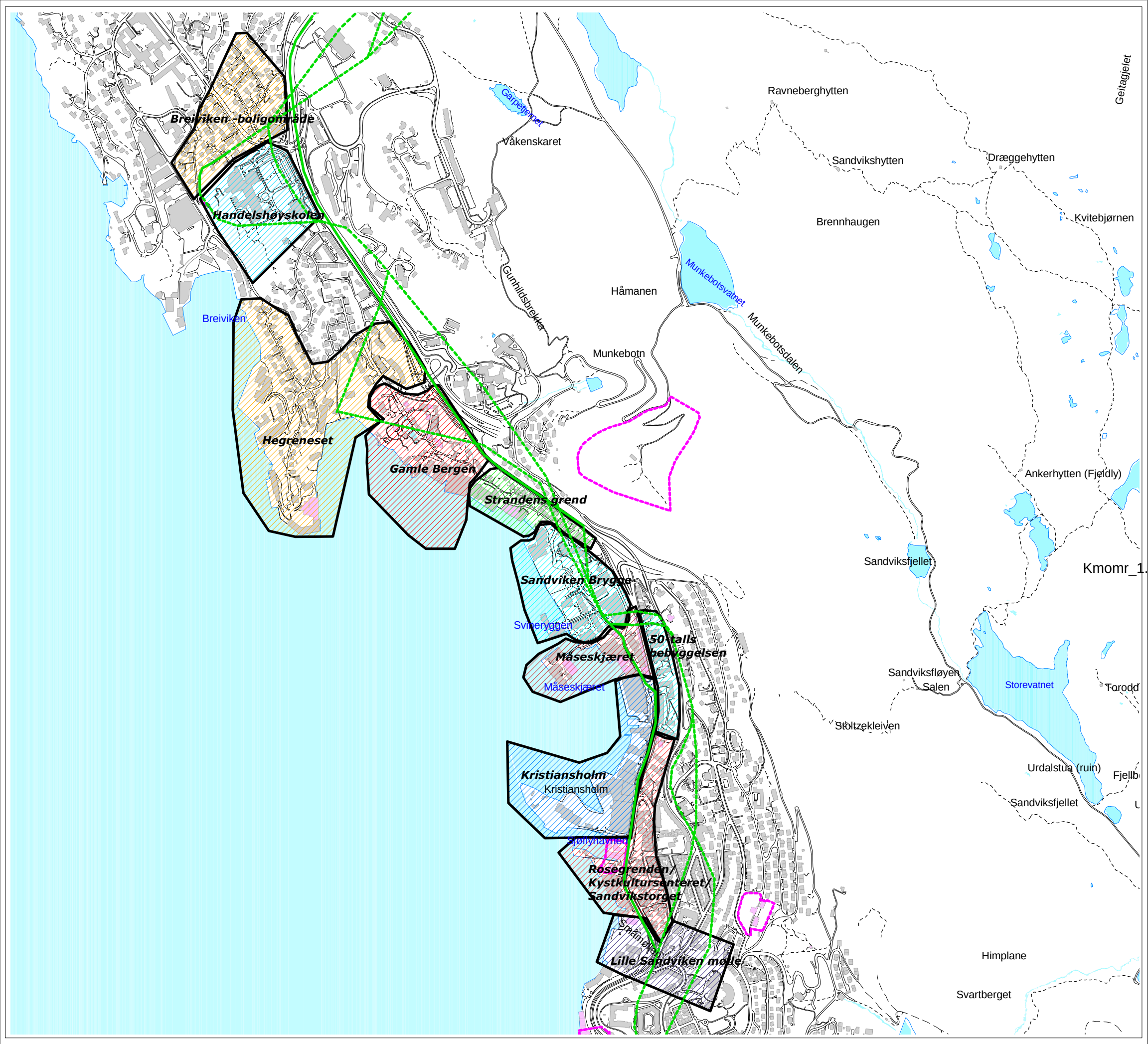
Kulturminne

Trasealternativer pr oktober 2012

- Tunell
- I dagen

Sentrum: Kulturmiljøer

1:5000



Kulturminnegrnlag for

Bybanen

Sentrum - Åsane



BERGEN KOMMUNE

Byantikvaren, oktober 2012

Kulturmiljøer Sandviken

	50-talls bebyggelsen
	Bergenshus
	Breiviken -boligområde
	Eidsvåg
	Gamle Bergen
	Handelshøyskolen
	Hegreneset
	Kristiansholm
	Lille Sandviken mølle
	Kulturminne/fornminne grense
	Kulturminne

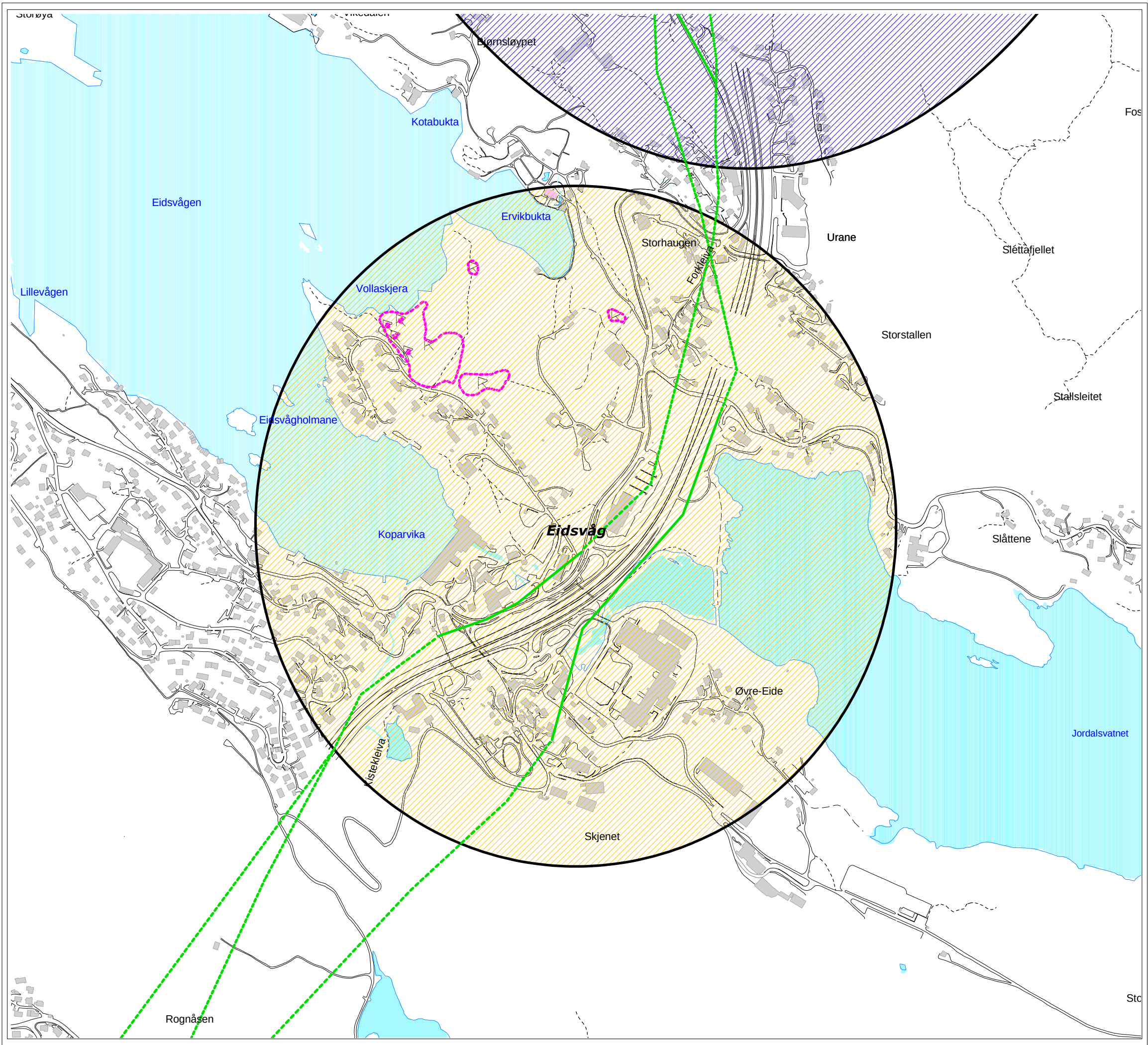
Trasealternativer pr oktober 2012

	Tunell
	I dagen

Sandviken: Kulturmiljøer



1:10000



Kulturminnegrnlag for



BERGEN KOMMUNE

Kulturmiljøer Eidsvåg



Eidsvåg



Kulturminne/forminne grense



Kulturminne

Trasealternativer pr oktober 2012



Tunell

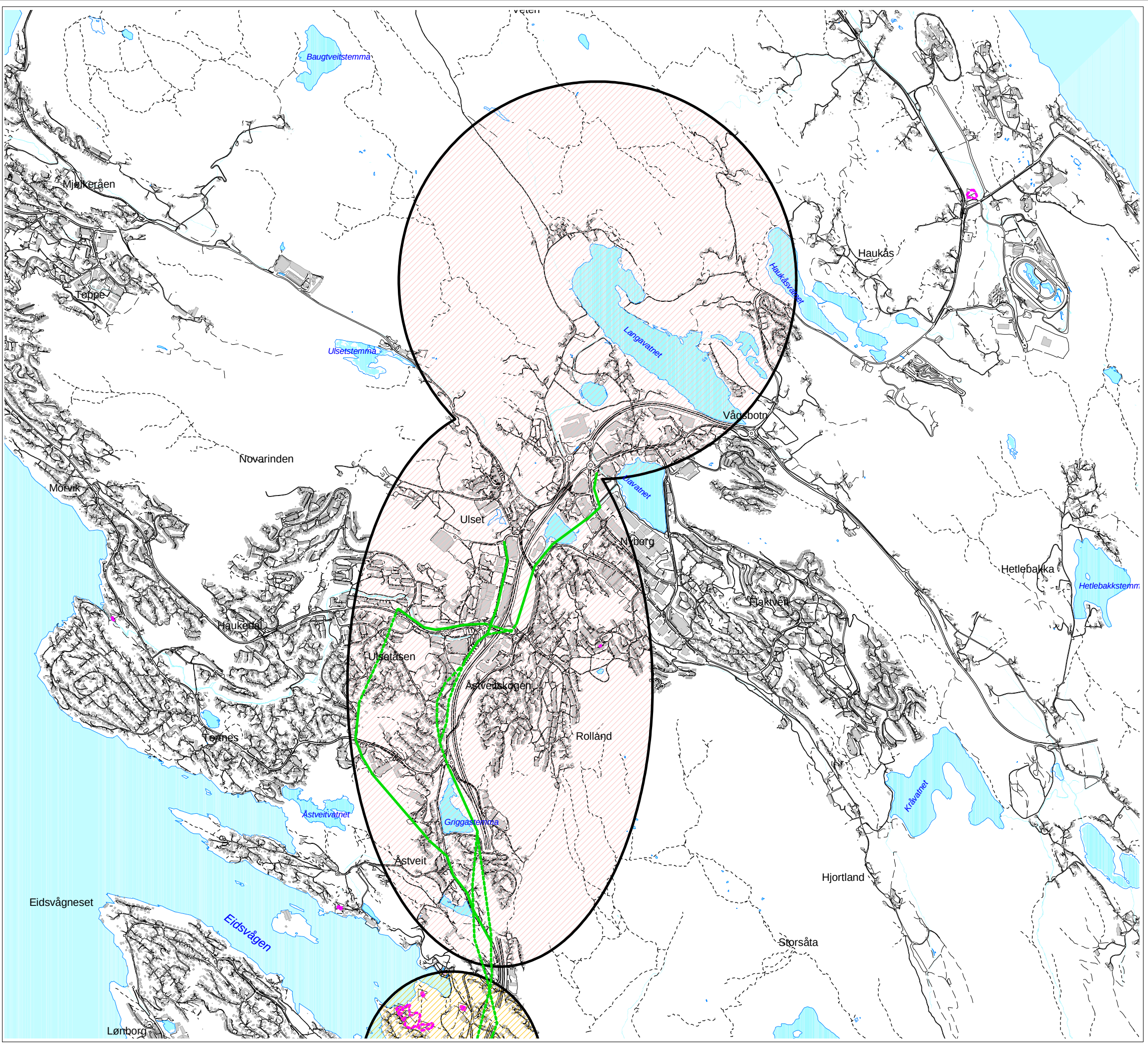


I dagen

Eidsvåg: Kulturmiljø



1:7000



Kulturminnegrnlag for
Bybanen
Sentrum - Åsane



Kulturmiljøer Åsane

Åsane

Kulturminne/formminne grense
Kulturminne

Trasealternativer pr oktober 2012

Tunell
I dagen

Åsane: Kulturmiljøer

Kulturminnegrnlag for

Bybanen Sentrum - Åsane



BERGEN KOMMUNE

Byantikvaren, oktober 2012

Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep. Gjelder riving og andre store forandringer både på bygninger og i gategrunn

- Ingen vesentlig sårbarhet
- Liten
- Middels
- Stor

Trasealternativer pr oktober 2012

- Tunell
- I dagen
- Holbergstatuen

Sentrum: Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep

Kart 1.1

1:5000

Kulturminnegrnlag for

Bybanen Sentrum - Åsane



BERGEN KOMMUNE

Byantikvaren, oktober 2012

Sårbarhet for installasjoner.
Gjelder banelegeme, fester, strøm,
venteskur etc.

- Ingen vesentlig sårbarhet
- Liten
- Middels
- Stor

Trasealternativer pr oktober 2012

- Tunell
- I dagen
- Holbergstatuen

Sentrum: Sårbarhet for installasjoner

Kart 1.3

1:5000

Kulturminnegrnlag for

Bybanen Sentrum - Åsane



BERGEN KOMMUNE

Byantikvaren, oktober 2012

Sårbarhet for fysisk barriere.
Gjelder fysiske stengsler mellom
historiske sammenhenger.

- Ingen vesentlig sårbarhet
- Liten
- Middels
- Stor

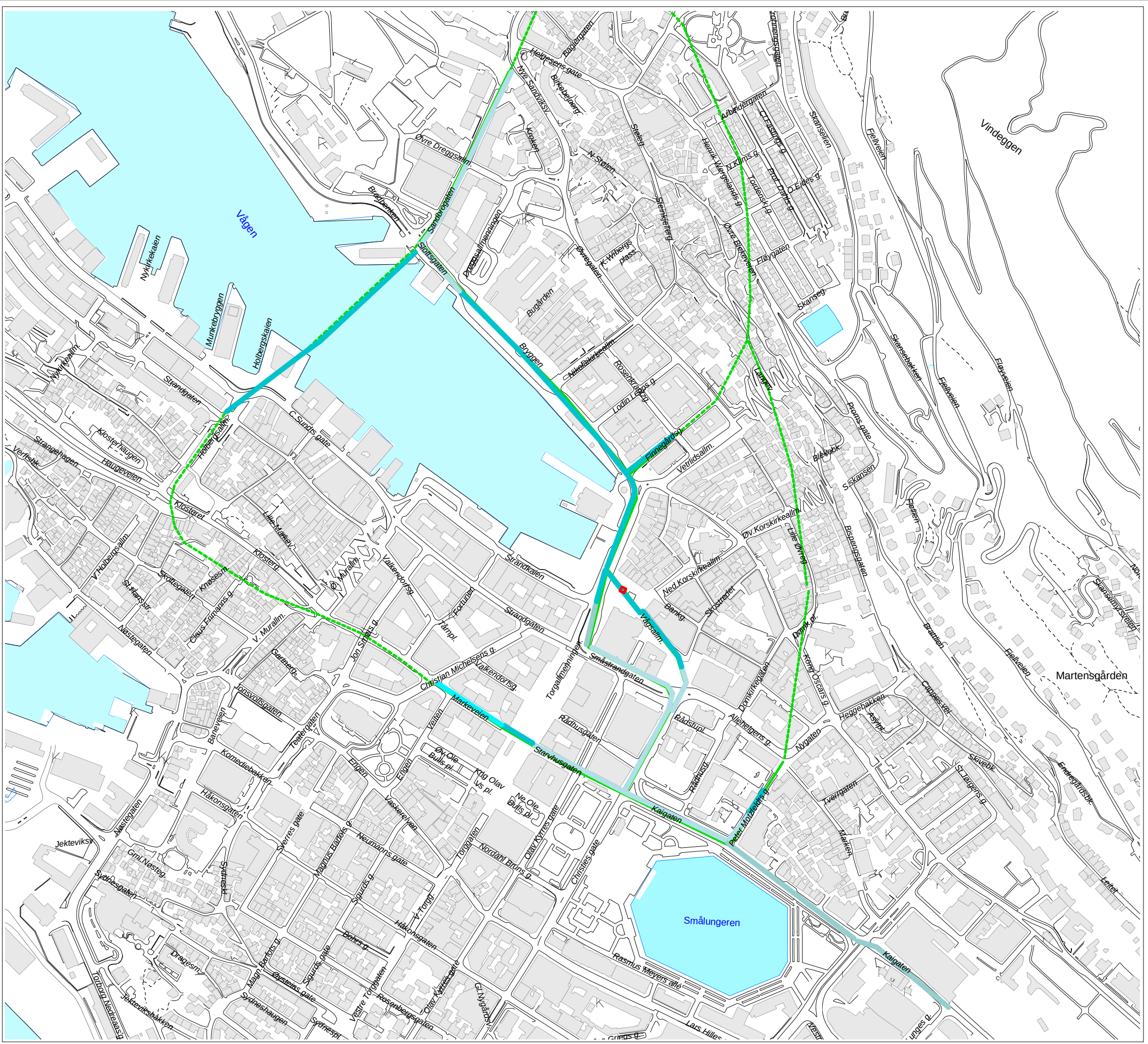
Trasealternativer pr oktober 2012

- Tunell
- I dagen
- Holbergstatuen

Sentrum: Sårbarhet for fysisk barriere

Kart 1.2

1:5000



Kulturminnegrnlag for
Bybanen
Sentrum - Åsane



Byantikvaren, oktober 2012

Sårbarhet for visuell barriere.
Gjelder fysiske stengsler mellom
historiske sammenhenger.

- Ingen vesentlig sårbarhet
- Liten
- Middels
- Stor

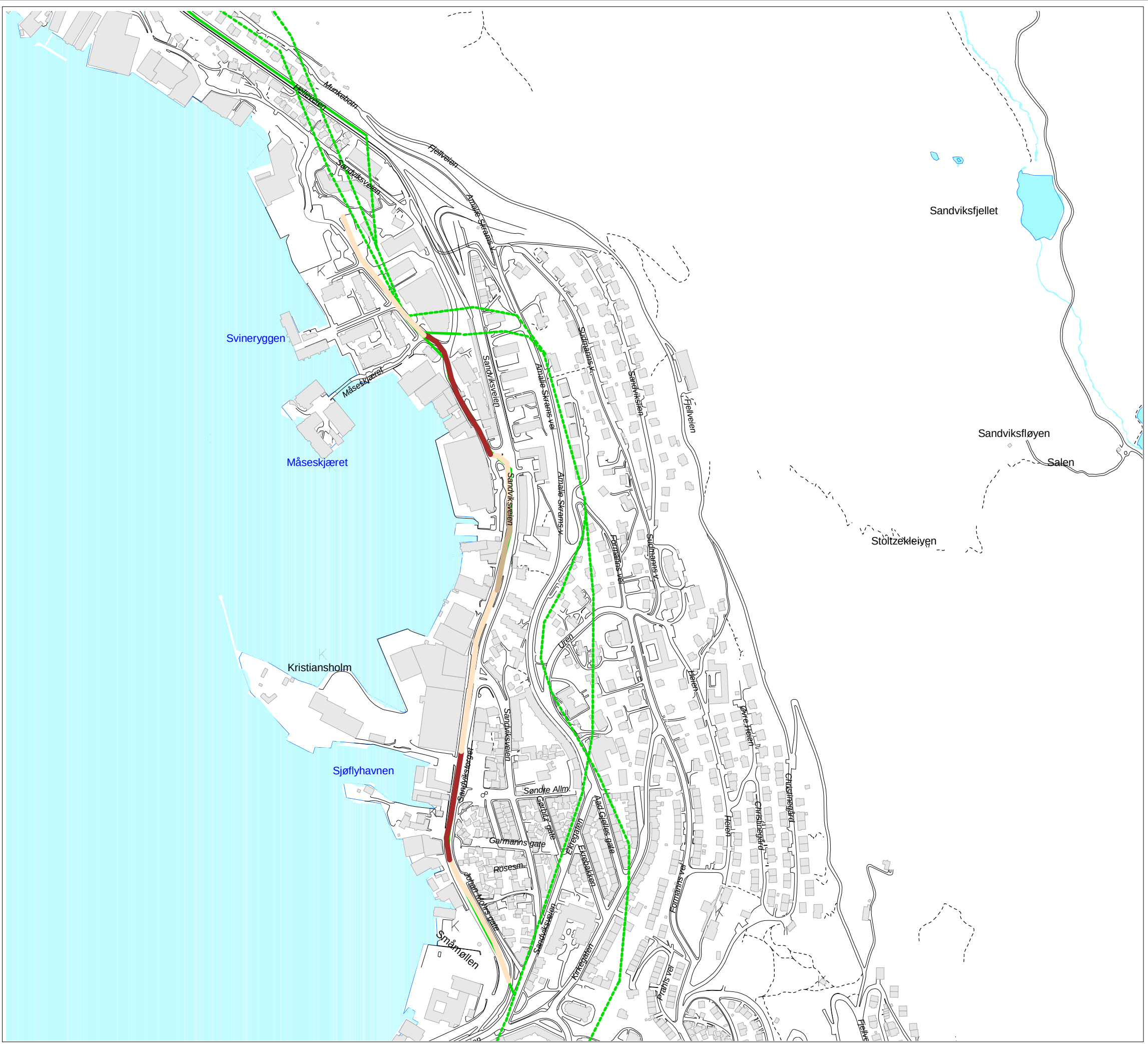
Trasealternativer pr oktober 2012

- Tunell
- I dagen
- Holbergstatuen

Sentrum: Sårbarhet for visuell barriere

Kart 1.4

1:5000



Kulturminnegrunnlag for
Bybanen
Sentrum - Åsane



Byantikvaren, oktober 2012

Sårbarhet for fysisk barriere.
Gjelder fysiske stengsler mellom
historiske sammenhenger.

- Ingen vesentlig sårbarhet
- Liten
- Middels
- Stor

Trasealternativer pr oktober 2012

- Tunell
- I dagen

Sandviken: Sårbarhet for fysisk barriere

Kart 2.2

1:5000



Kulturminnegrnlag for
Bybanen
Sentrum - Åsane



Byantikvaren, oktober 2012

Sårbarhet for visuell barriere.
Gjelder fysiske stengsler mellom
historiske sammenhenger.

- Ingen vesentlig sårbarhet
- Liten
- Middels
- Stor

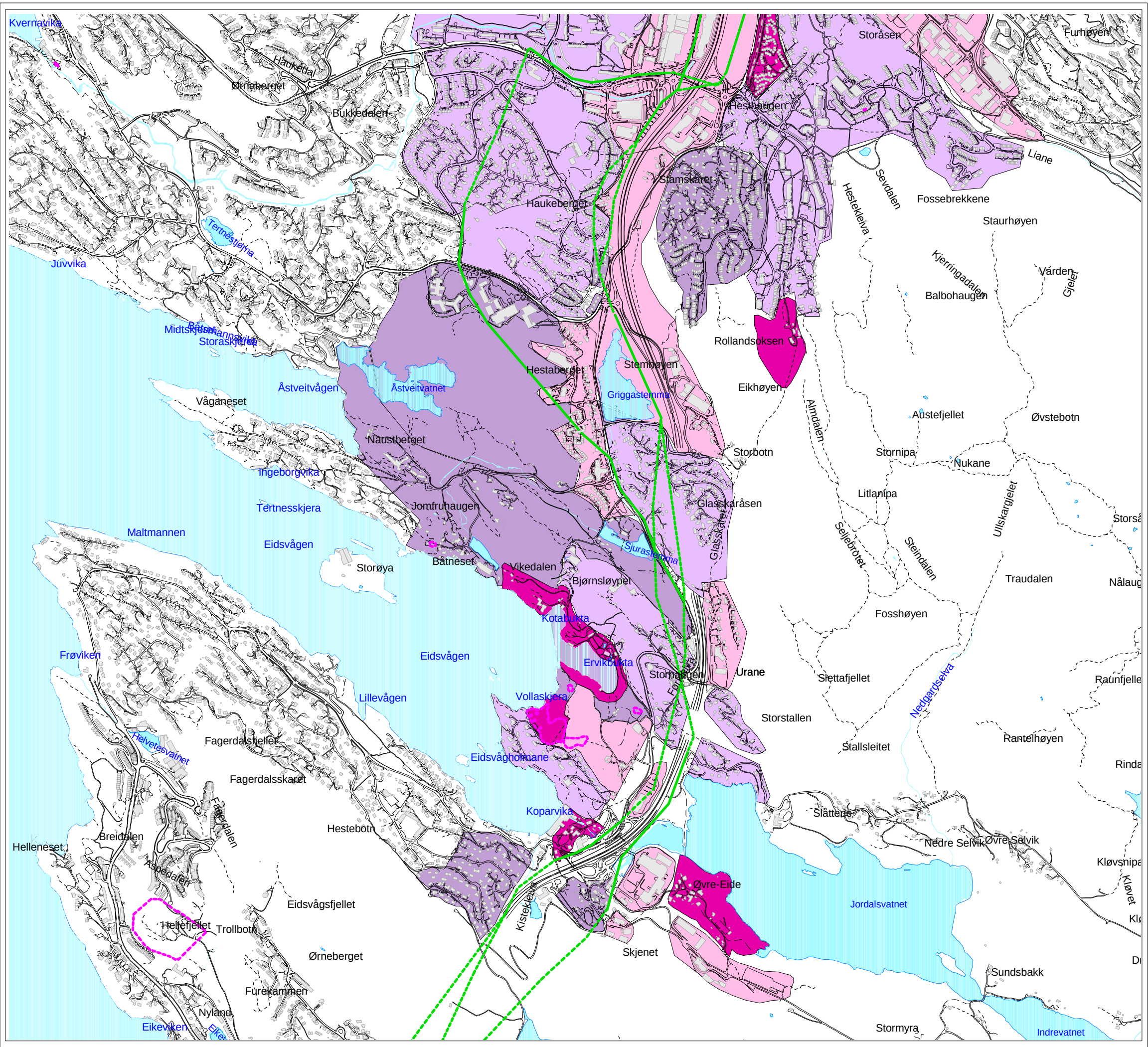
Trasealternativer pr oktober 2012

- Tunell
- I dagen

Sandviken: Sårbarhet for visuell barriere

Kart 2.4

1:5000



Kulturminnegrnlag for
Bybanen
Sentrum - Åsane



Byantikvaren, oktober 2012

Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep. Gjelder riving og fortetting samt andre store forandringer på bygninger og kulturlandskap.

- Ingen vesentlig sårbarhet
- Liten
- Middels
- Stor

Trasealternativer pr oktober 2012

- Tunell
- I dagen

Eidsvåg: Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep

Kulturminnegrnlag for

Bybanen Sentrum - Åsane



BERGEN KOMMUNE

Byantikvaren, oktober 2012

Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep. Gjelder riving og fortetting samt andre store forandringer på bygninger og kulturlandskap.

	Ingen vesentlig sårbarhet
	Liten
	Middels
	Stor

Trasealternativer pr oktober 2012

	Tunell
	I dagen

Åsane: Sårbarhet for vesentlige fysiske inngrep

1:15000

