



BERGEN KOMMUNE
BYRÅDSAVDELING FOR
BYUTVIKLING

GAMLE VOSSEBANEN

KULTURMINNEUTREDNING



BYANTIKVAREN 2006



BERGEN KOMMUNE
BYRÅDSAVDELING FOR
BYUTVIKLING

Forord

Foreliggende kulturminneutredning er utarbeidet av Byantikvaren på oppdrag av Jernbaneverket. Prosjektet har hatt som formål å utrede og vurdere kulturminneverdiene knyttet til banen og det omkringliggende landskapet. Vern er vurdert i forhold til Plan- og bygningsloven og kulturminneloven. Utredningen har videre belyst konflikter og muligheter av arealbruk i forhold til Plan- og bygningsloven. Rapporten er også ment å kunne danne et grunnlag for en bærekraftig utnyttelse av banens formidlings- og brukspotensiale.

Under arbeidet med denne utredningen er det også gitt innspill til kommunens rullering av kommuneplanen, der det er bedt om at banens tilgrensende områder avmerkes med underformål bevaring.

Til neste rullering av Kommuneplanen tar Byantikvaren sikte på å utarbeide et kommunedekkende kulturminnegrunnlag, organisert tematisk, der ferdselsårer inngår som ett av hovedtemaene. Det vil da være aktuelt at Gamle Vossebanen også blir satt inn i en helhetlig sammenheng, som del av et system av ferdselsårer i kommunen.

Det har vært oppnevnt et eget prosjektråd som har godkjent, og bistått arbeidet med utredningen. Fra Byantikvaren har spesialkonsulent Rigmor Huus utarbeidet kartene, spesialkonsulent Johanne Gillow har bistått arbeidet og spesialkonsulent Bjarte Gullachsen har ledet arbeidet og utarbeidet rapporten.

Bergen, mars 2006

Siri Myrvoll
byantikvar

Sammendrag

Jernbaneverket utarbeidet i 2005 Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen. I denne åpnes det for at Gamle Vossebanen vurderes for et formelt vern. På oppdrag fra Jernbaneverket utarbeider derfor Byantikvaren denne kulturminneutredningen, bl.a. med sikte på å fremme forslag om vern gjennom Plan- og bygningsloven og Kulturminneloven.

Gamle Vossebanen er en såkalt fjordbane. Banen går gjennom et typisk vestnorsk fjordlandskap, nær sjø på den ene siden og bratte fjellsider på den andre. Den viser en unik variasjon i jernbaneanlegg og stasjoner, nøye tilpasset topografien langs Sørfjorden og innover dalene langs vassdraget med Haukelandsvatnet, Søylevatnet og Grimevatnet. Det bratte landskapet ga særlige utfordringer ved anleggelsen av banen. Jernbanen gikk inn som del i et allerede etablert samferdselsnett, der postveiene og fjordbåttrafikken var av vesentlig betydning. Ingen andre jernbanestrekninger i Norge kan i dag vise til denne kombinasjonen mellom tog- og båttransport.

Fra åpningen i 1883 og frem til nedleggelse som lokalbane i 1965, dokumenterer Gamle Vossebanen flere tidsepoker og stadier i den banetekniske utviklingen. Strekningen fra Bergen via Garnes til Voss inngikk som del av Bergensbanen da denne ble åpnet i 1908. Første byggetrinnet av Vossebanen, skjæringen langs Grimevatnet, er dermed også første byggetrinn av Bergensbanen. Banen viser infrastruktur og trasévalg både fra tiden som smalsporet og normalsporet, dampdrevet og elektrisk jernbane. Gamle Vossebanen er også det eneste bynære jernbaneanlegget som er inkludert i Jernbaneverkets verneplan, og fremviser dermed også stor bredde i landskapstyper og bebyggelsesmønstre langs traséen.

Det finnes i dag fem stasjonsbygninger på strekningen fra Trengereid til Midttun. Med unntak av Garnes, som ble gjenoppbygd etter brann i 1918, ble disse stasjonene opprinnelig utviklet for Vestfoldbanen. De tre stasjonene Trengereid, Arna Gamle og Haukeland står i dag som velbevarte representanter for den standard ombyggingen disse stasjonen gjennomgikk tidlig på 1900-tallet.

Gamle Vossebanen forteller om samferdselssystemets betydning for industri- og bosetting på steder i Bergens utkantområder. Den formidler derved også kunnskap om sosial- og næringshistorie i Bergensregionen.

Kulturlandskapet som traséen går gjennom, er i dag noe av det mest verdifulle kulturlandskapet innenfor Bergen kommune. Sårbarhet knyttet ulike kulturminneverdier ved banen og dens omgivelser er analysert og angitt i vedlagte kartdel. Dette er ment som en visualisering av sårbarhet, og ikke som en nøyaktig kartfesting med absolutte avgrensninger.

Utredningen anbefaler at det utarbeides en forvaltningsplan for hele anlegget. Her bør det fastlegges rammer og fremdriftsplan for vedlikehold, oppgradering og skjøtsel.

Ved å føre museumsbanen videre til Trengereid, økes opplevels- og formidlingspotensialet ytterligere. Her finnes et helhetlig kulturminnemiljø, der tidsdybden i kulturlandskapet og banen som premissleverandør for industri og bosetning er særlig lesbar. Den dramatiske naturen og de utfordringer anleggelsen av bane møtte her, er også velegnet for opplevelse og formidling. Samtidig illustreres den banetekniske utviklingen ved at man flere steder på denne strekningen kan observere ny og gammel infrastruktur og spor av eldre trasévalg.

En mulig forlengelse av banen til Nesttun er også belyst. Deler av den tidligere banetraséen med steinhvelvbroen over Nesttunelven, finnes bevart som gang og sykkelvei. En reetablering av banen her er derfor fysisk mulig, men vil trolig være svært arbeids- og kostnadskrevende i forbindelse med forsering av de nyere veianleggene i området.

Langs hele strekningen bør banelegeme og infrastruktur som ligger på grunn eiet av Jernbaneverket/NSB fredes etter forskrift som statlig eiendom, etter §22a i Kulturminneloven. Også Plan-og bygningsloven kan gi et adekvat vern, og i Byantikvarens innspill til rullering av kommuneplanen er det bedt om at banens tilgrensende områder avmerkes med underformål bevaring. Dette betyr i praksis at man i arbeid med nye reguleringsplaner innenfor disse områdene, skal vurdere regulering til spesialområde bevaring i banens nærhet. Langs Skyggestrand ligger banetraséen i 100-meters beltet for strandsonen, og muligheten for nye tiltak i banens nærhet er dermed sterkt begrenset. Deler av tettstedet Trengereid er i tillegg avmerket med underformål bevaring i Kystsoneplanen for Bergen kommune. Gjennom Langedalen ligger deler av traséen innenfor LNF-område som også gir sterke begrensninger for eventuelle nye tiltak. Nettopp langs Skyggestrand og i Langedalen finnes de områdene i banens nærhet som er mest sårbar for nye tiltak. Med et vern som beskrevet ovenfor skulle imidlertid disse verneverdiene ved banen og dens omgivelser være ivaretatt.

Fra Seimsstrand til Espeland går banen gjennom relativt tettbygde områder. Her må det kunne forventes en viss fortetting, og her er også tålegrensen høyere for tiltak, uten at kulturminnemiljøet rundt banen forringes. Langs hele strekningen gjelder Jernbanelovens kapittel III §10, som gir innsigelsesrett til tiltak nærmere enn 30 meter fra banens midtlinje.

Trengereid stasjon og stasjonsområde er eiet av NSB, og foreslås også fredet etter forskrift etter §22a i kulturminneloven. Alternativt kan det her vurderes en fredning etter §§15 og 19 i kulturminneloven. Slikt vedtak ble fattet i 2002 for Garnes stasjon og stasjonsområde, som også er i NSBs eie.

Haukeland stasjon eies av Norsk Jernbaneklubb, Gamle Vossebanen og er godt forvaltet og ivaretatt av eier. Arna Gamle stasjon eies av Lions Club Arna og Espeland stasjon eies av Janusfabrikken. For disse stasjonene anbefales det å vurdere fredning etter "Garnes-modellen", Kulturminnelovens §§15 og 19.

Til neste rullering av Kommuneplanen tar Byantikvaren sikte på å utarbeide et kommunedekkende kulturminnegrunnlag, organisert tematisk, der ferdselsårer inngår som ett av hovedtemaene. Det vil da være aktuelt at Gamle Vossebanen også blir satt inn i en helhetlig sammenheng, som del av et system av ferdselsårer i kommunen.

Innhold

Sammendrag

1.0 Innledning	s. 9
2.0 Topografi og tidlig historie	s. 11
3.0 Vossebanens historie	s. 15
3.1 Historikk	s. 15
3.2 Vossebanen og lokalsamfunnet	s. 18
3.2.1 Industri og næring	s. 18
3.2.2 Sentrumsdannelser	s. 20
3.2.3 Krigsårene	s. 21
3.2.4 Gjenreisningen	s. 22
4.0 Beskrivelse av fredningsobjektet og området	s. 24
4.1 Gamle Vossebanen	s. 24
4.2 Enkeltojekt og anlegg	s. 25
4.2.1 Banetraséen	s. 25
4.2.2 Broer, overganger og installasjoner	s. 29
4.2.3 Banelegeme	s. 31
4.3 Stasjoner	s. 32
4.3.1 Trengereid stasjon	s. 36
4.3.2 Garnes stasjon	s. 37
4.3.3 Arna Gamle stasjon	s. 38
4.3.4 Espeland stasjon	s. 40
4.3.5 Haukeland stasjon	s. 41
4.3.6 Helldal stasjon	s. 42
4.3.7 Midttun holdeplass	s. 42
5.0 Tilstand	s. 44
5.1 Sårbarhet	s. 45
5.2 Skjøtselsplan	s. 45

6.0 Tilgrensende kulturlandskap og bebygde arealer – boligområder, industri	s. 47
6.1 Skyggestrand	s. 47
6.2 Arnavåg-området til Espeland	s. 48
6.3 Langedalen	s. 49
6.4 Helldal-Midttun	s. 50
7.0 Formelt vern	s. 52
7.1 Lovverk som verktøy for vern	s. 52
7.2 Vern gjennom Plan- og bygningsloven	s. 53
7.2.1 Planstatus, overordnede planer og retningslinjer	s. 54
7.2.2 Kommuneplan for Bergen kommune 2000-2011 (2019)	s. 54
7.2.2.1 Kommuneplanens utbyggingsområder ved traséen	s. 55
7.2.3 Kommunedelplaner	s. 56
7.2.4 Reguleringsplaner	s. 57
8.0 Forlengelse av traséen for museumsjernbanen	s. 61
9.0 Kulturminnefaglig vurdering	s. 63
9.1 Ulike muligheter for vern	s. 65
9.2 Anbefaling	s. 67
Illustrasjoner	s. 70
Kilder	s. 73
Kart	s. 74

Vedlegg rullende materiell

” ..men mottar læseren av den samlede fremstilling indtrykket av at de mange vanskeligheter, som taarnet sig op under utførelsen, har fordret et uendelig slit fra høi og lav, som det næsten er ufattelig at mennesker har kunnet staa i som skedd i aarrækker og at disse ikke mindst blev løst av den grund at utholdenheden og iveren var baaret av følelsen av at det gjaldt en stor nationaloppgave – en av de største i Norges historie – er hensigten naadd med denne bok...”

(efterskrift i boken ”Da Bergensbanen blev til” av Sigvard Heber, 1924)

1.0 INNLEDNING

Byantikvaren har på oppdrag fra Jernbaneverket utredet kulturminneverdier knyttet til den Gamle Vossebanen i Bergen kommune. Dette omfatter de sammenhengende delstrekningene Midttun-Garnes, Garnes-Tunestveit sporveksel og Tunestveit-Trengereid. Foreliggende rapport er resultat av utredningsarbeidet og er en dokumentasjon over Gamle Vossebanens historie og betydning som kulturminne. Rapporten vurderer det kulturminnefaglige både i forhold til planfaglige aspekter og som grunnlag for et eventuelt fredningsforslag for hele eller deler av anlegget. Rapporten berører også konflikter av arealbruksmessig og formidlingsmessig karakter. Utredningen danner en faglig basis for en mulig verdiskapning knyttet til kulturminnet Gamle Vossebanen gjennom kreativ profilering og bærekraftig utnyttelse av banens formidlings- og brukspotensiale, deriblant også en mulig gjenoppbygging av parsellen Nesttun-Midttun.

I Bergen kommune rulleres nå kommuneplanens arealdel. Prosjektet har derfor hatt som delmål å avklare arealbruksmessige forhold langs banen. Det er gitt innspill til rullering av planen med tanke på vern av Gamle Vossebanen.

Rapporten skal videre danne grunnlag for en eventuell fredningssak for hele eller deler av anlegget. Det kan være aktuelt med fredning etter §§15 og 19 i Kulturminneloven, eller at det fredes ved forskrift etter Kulturminnelovens §22a som annen fredningsverdig statlig eiendom. En fredning er et sterkt virkemiddel og må veies opp mot mulighetene for vern etter Plan- og bygningsloven. Utredningen gir en vurdering av denne problemstillingen. Disse avveiningene vil dermed også danne grunnlag for å bestemme form, omfang og utstrekning av vernet.

Forslag til fredningsbestemmelser vil kunne utformes på grunnlag av denne dokumentasjonen og kan også sees i sammenheng med forslag om formidling og bruk av Vossebanen. Bruksmessige forhold kan ikke danne grunnlag for vernefaglige vurderinger og det bør her påpekes at fredning i første rekke skal sikre vern av kulturminneverdier og at bruksområder vil måtte underordnes dette.

Kartleggingen som gjøres i forbindelse med innspill til kommuneplan og fredningsdokumentasjon vil være en viktig basis for kreativ profilering og bærekraftig utnyttelse av banens formidlings- og brukspotensiale. Intensjonen må være å synliggjøre og

formidle banen som et viktig samferdselshistorisk minne og som en vesentlig drivkraft for verdiskapning knyttet til kulturminnet.

Sårbarhet knyttet ulike kulturminneverdier ved banen og dens omgivelser er analysert og angitt i vedlagte kartdel. Dette er ment som en visualisering av sårbarhet, og ikke som en nøyaktig kartfesting med absolutte avgrensninger.

Rullende materiell som Gamle Vossebanen disponerer, er ikke behandlet eksplisitt, men en oversikt er vedlagt.



Fra Garnestangen nordvestover mot Sørfjorden og Osterøy.

Foto: Byantikvaren

2.0 TOPOGRAFI OG TIDLIG HISTORIE

Arna-bygden utgjør en trekant på kartet, der Li danner sørspissen og Ytre-Arna og Skulstad utgjør henholdsvis vestende og østende. Arna er naturlig avgrenset på flere sider. Mot nord av Sørfjorden og mot øst av Gullfjellet. Mot vest skiller Ulriken Arna fra Bergen sentrum. I sør finnes ikke noe naturlig topografisk skille mot Fana, men etter at skipreideinndelingen ble avviklet midt på 1800-tallet, har Haukeland, Li og Unneland utgjort Arnas sørligste del.

Den gamle allmannavegen gikk fra Tunes opp til Åsheim, som var et viktig knutepunkt for landverts samferdsel, over til Seim og herfra til Indre Arna og Langedalen. Allmannavegene, eller tjodvegene som det heter i Gulatingsloven, eksisterte allerede før 1000-tallet, og fungerte som sambandsveger mellom ulike landsdeler. Da postrutene ble tatt opp i 1647, var det i hovedsak de gamle allmannavegene som ble tatt i bruk. På Tunes finnes fremdeles den gamle postbryggen, og ved Espeland og langs deler av Grimevannet løper den gamle postvegen nært opp til traséen for Gamle Vossebanen. Fra Borgo gikk postveien over Borgeskaret og Hardbakkedalen til Bergen. Denne veien var hovedveien østover fra byen helt fra forhistorisk tid og fram til 1783, da den ble nedlagt som postvei. Også fra Skulstad går en svært gammel ferdselsvei over til Samnanger, men om denne har vært allmannavei eller postvei er usikkert.

I området finner vi spor etter menneskelig aktivitet langt tilbake i tid. På Garnes er det funnet boplasser som går tilbake til yngre steinalder, men funnene viser at her har vært folk i perioder alt fra eldre steinalder. Som boplass har stedet vært godt lokalisert, sør-vest vendt og med skjerming mot vind og vær, og med god sikt i begge fjordens retninger. Samtidig har her vært god tilgang på ressurser fra både sjø og skog, og med fjellets ressurser innenfor rekkevidde. Også på Tunes er det gjort funn etter steinaldermennesker, og det er sannsynlig at det har vært mennesker også andre steder i Arna-bygden på denne tiden. Ved inngangen til vikingtiden var kanskje så mange som 20 gårder tatt opp i Arna. Trolig var de fleste av disse bosatt alt i eldre jernalder, nærmere bestemt i folkevandringstid mellom ca 400 til 550 e.Kr.

Arna har opp gjennom historien vært inndelt i ulike skipreider og kirkesokn. Før 1350 dekket Haus (på Osterøy) og Birkeland (i Fana) kirkesokn det geografiske området. Haus kirkesokn dekket hele bygden frem til 1864, da et eget sokn ble opprettet for Arna. Men også etter dette soknet Skyggestrand, - bygdens østligste deler fra Tunes til Skulstad, fremdeles til Haus kirke.

I 1964, samme året som Ulrikentunnelen åpnet, ble Arna egen kommune. Men allerede i 1972 ble den slått sammen med Bergen kommune. Arna har dermed alltid vært del av en større enhet, bortsett fra de få årene som egen kommune da bygden var samlet som én enhet.

I ulike sammenhenger deles Arna inn i tre områder. Skyggestrand ligger mot nord og øst, langs Sørfjorden fra Tunes til Skulstad. Lengst inne i fjorden er fjellsidene bratte, men utover mot Garnes flater terrenget ut og går over i slakere lier. Her strekker kulturlandskapet seg fra fjæresteinene til fjellet, etter et mønster som har vært mer eller mindre uforandret i all tid. Nærmest sjøen ligger innmarken, heimebøen, der også tunet ligger. Over dette og skilt med en ”bøgard”, finnes utmark og støl, over dette igjen og skilt med en ”utgjerdsgard”, ligger fjellet med støl og rikt fjellbeite. Fra fjorden til fjellet snor stølsvegen seg oppover i terrenget. Langs lengre strekninger av Skyggestrand er dette mønsteret i hovedsak intakt, og kulturlandskapet holdes i hevd. Selv om gårdene her er nordvendte, og altså ikke de mest dyrkningsvennlige, finnes her spor etter bosetning tilbake til eldre og yngre jernalder. På Veaneset på Tunes er det funnet en rik dobbelgrav fra yngre jernalder. Ved inngangen til vikingtid, rundt år 800, må de fleste gårdene her ha vært bosatt.



Tunes. Kulturlandskap fra fjord til fjell. Eiendomsgrensene tydelig markert med steingarder.
Foto: Bergen kommune

Arnavåg-området mot nord og vest omkranser Arnavågen fra Garnes via Indre Arna til Ytre Arna. Dette må ha vært et av de første stedene i bygden der folk slo seg ned for å drive jordbruk, noe som styrkes av flere fornminnefunn i området. Her har gårdene godt jordsmonn oppover i liene og tilgang til Arnavågen. Ved utgangen av eldre jernalder må det ha vært bosetning på de fleste gårdene i området. Gjennom tidene er det Arnavåg-området som har



Arnavågen med utbygging fra 1900-tallet. Tunes og Sørfjorden i bakgrunnen.

Foto: Bergen kommune

gjennomgått de største endringene. Industrireisningen kom tidlig til Ytre Arna, alt i 1846 grunnla Peter Jebsen et bomullsspinneri her. Men etter anleggelsen av jernbane og veier opplevde også hele det øvrige Arnavåg-området en kraftig vekst i industri, næring og boligbygging.

Sørover mot Fana, strekker Langedalen seg. Her finner vi i hovedsak større gårder enn på Skyggestrand og i Arnavåg-området, og den største gården i Arna, Unneland, finnes også her. Gårdene i denne delen Arna er å regne som innlandsgårder, men mange av dem har nærhet til vann og vassdrag. De største gårdene, som Borgo, Haugo og Unneland, er også de eldste, og går tilbake til folkevandringstid ca 500 e. Kr.

Rundt 1350 fantes der trolig mellom 41 og 44 navnegårder og tungårder i Arna, noe som til sammen må ha utgjort 100 til 110 gårdsbruk. Den mest intensive nyrydningstiden ser ut til å

ha foregått i vikingtid. I høymiddelalderen regner man med at det må ha bodd mellom 600 og 660 mennesker i Arna.



Parti fra Langedalen.
Foto: Bergen kommune

3.0 VOSSEBANENS HISTORIE

Gamle Vossebanen forteller om samferdselssystemets betydning for industri- og bosetting på steder i Bergens utkantområder. Den formidler derved også kunnskap om sosial- og næringshistorie.

3.1 Historikk

I siste halvdel av 1800-tallet var kommunikasjonssystemene rundt Bergen gjenstand for en formidabel utvikling og vekst. I Arna var denne utviklingen håndfast og tydelig på flere vis, og i løpet av få tiår manifesterte dette seg gjennom bygging av bygdeveier, faste dampbåtruter og ikke minst anleggelsen av jernbanen. I 1864 ble "D/S Arne" satt opp i fast rutebåtforbindelse mellom Arna og Bergen, og etter hvert ble ruten forlenget videre innover fjorden. Elleve år senere, i 1875, ble det fattet stortingsvedtak om anleggelsen av Vossebanen. Denne utviklingen var båret fram og støttet av både lokale, regionale og – med anleggelsen av Vossebanen, statlige krefter og organer.

Med disse kommunikasjonsårene var de viktigste forutsetningene på plass for en modernisering av Arna-bygden og regionen. Man stod på terskelen til en ny tid.

Den første utredningen om togbane mellom Kristiania og Bergen, ble organisert av Indredepartementet i 1872. Peter Jebsen som var industrireiser i Ytre Arna, var sentral i jernbanenemda som var satt ned av formannskapet i Bergen. I 1873 ble han stortingsrepresentant og stod her i front for å få vedtatt jernbanen. Det var hard konkurranse mellom ulike jernbaneprosjekt i landet på denne tiden, og etter at saken først ble utsatt, ble det i 1875 vedtatt at banen mellom Bergen og Voss – Vossebanen - skulle bygges. For å sikre at arbeidet med banen faktisk ble igangsatt, gikk Jebsen inn som personlig garantist for tunnelarbeidene, som var det mest kostnadskrevenende. Jebsen hadde på dette tidspunkt tanker om industrireisning både på Dale, som ville være helt avhengig av en jernbane, og på Trengereid. Selve finansieringen av banen var et spleiselag mellom herredene som grenset til banen, og staten.

I 1875 ble arbeidet med anleggelsen av banen igangsatt med utsprenkning av skjæringer ved Grimevatnet. Fra 1876 kom arbeidet i gang for alvor, og arbeidet med å drive tunneler skulle vise seg å bli særlig krevende langs Skyggestrand mellom Garnes og Trengereid. Fjellets beskaffenhet og faren for snø- og steinras førte til at tunnelene ble både flere og lengre enn det

man først hadde estimert. Den totale tunnel-lengden langs Sørfjorden økte således med over tretti prosent i forhold til det som var beregnet. Ved de lengste tunnelene pågikk arbeidet helt til 1882. Anleggsarbeid av denne typen var i sin alminnelighet vanskelig og farlig, og de utfordrende fjellpartiene gjorde arbeidet særlig risikofylt. Flere liv gikk tapt under arbeidet



Bratt terreng ved Rises. Jernbanen nedenfor veien. Kalkgruven til høyre i bildet.
Foto: Bergen kommune

under anleggelsen av Vossebanen.

Arbeidstyrken var jevnt stigende og i 1876 sysselsatte arbeidet med banen 800 mann, av disse mange svensker. Det ble også innleid mange dagarbeidere fra bygdene der jernbanelinjen gikk gjennom. For mange av disse bygdene representerte de tilreisende anleggsarbeiderne og rallarene en ny type arbeiderkultur, en kultur som skulle bli et av fundamentene i den organiserte arbeiderbevegelsen i Norge (Angell 141). Samtidig levde rallaren et liv med andre normer og sosiale omgangsformer enn det som var vanlig. Etter amtets initiativ innførte derfor herredene etter særskilt vedtak løsgjengerloven, slik den gjaldt i byene. Det hevdes i så måte at denne nye standen med anleggsarbeidere satte fart i edruskapsarbeidet rundt i bygdene.

Etter anleggelsen av banen fikk bøndene i området mye bedre markedstilgang, noe som i vesentlig grad endret rammene for jordbruksdriften. I 1883 ble banen åpnet som smalsporet jernbane fra Bergen til Voss.

Nedenfor følger en punktvis oppstilling av viktige hendelser i Vossebanens historie:

- Åpnet i 1883 som smalsporet bane (1067mm)
- I 1884 blir det anlagt spor til Bradbenken over Torget
- I 1887 er Bergen nest største stasjon i landet med 250 000 reisende.
- 1898 Stortingsvedtak om omgjøring til bredsporet bane
- Fra 1904 bredsporet (normalsporet) bane (1435mm)
- Max 1800 mann i arbeid (gjennomsnitt 1250 mann fra 1898-1904)
- 1904 ombygging av samtlige stasjoner, lengre kryssningsspor, lastespor og perronger.
- I 1908 blir Vossebanen slått sammen med Bergensbanen
- 1911 Kronstadverkstedet bygges, tegnet av arkitekt Thune
- Ny jernbanestasjon i Bergen 1912, tegnet av arkitekt J.Z. Kielland
- 1918 ras langs Sørfjorden
- 1918- 1932 store ombygninger
- I 1920 anlegges havnespor til Koengen
- Flere holdeplasser opprettes i 1930 årene for å møte konkurranse fra motorisert trafikk
- 1940 stortingsvedtak om elektrifisering
- Påbegynt arbeid med elektrifisering 1945-46, ferdig 1954
- I 1950 anlegges spor til Dokkeskjærskaien
- I 1954 blir ”komiteen for Bergensbanens forkortelse” opprettet
- I 1954 omlegging til elektrisk drift
- I 1959 blir Ulrikentunnel vedtatt, åpnes i 1964
- I 1964 bygges ny Arna stasjon
- I 1965 nedlegges lokalbanen til Nesttun, lokal godstrafikk opprettholdt seks dager i uken på strekningen Tunestveit – Garnes – Seimsmark.
- I 1981 starter Norsk jernbaneklubb arbeidet med ivaretagelsen av anlegget
- I 1992 settes Museumsjernbanen Gamle Vossebanen i drift
- I 2001 avvikles godstrafikken på strekningen
- I 2002 fredes Garnes stasjon

3.2 Vossebanen og lokalsamfunnet

I utgangspunktet hadde man sett for seg at jernbanen skulle ta over for en del av dampbåttrafikken. Å reise med rutebåt tok lengre tid enn med jernbanen, men var et billigere alternativ. Jernbanen ble, for mange langs fjordbygdene, derfor snarere et supplement til rutebåten, enn et alternativ. På mange måter ble disse reisemåtene forutsetninger for hverandre, og totalt sett økte samferdselen på både sjø og bane. I perioden 1884 til 1914 økte passasjerantallet ved stasjonene i Arna fra like under 20 000 til nær 80 000 årlig.

Med den akselererende kommunikasjonsutviklingen, ble også behovet for en felles nasjonal tid sterkere. Også den stigende veksten i telegraf – og telefontjenester aktualiserte problemet med at man opererte med ulike lokale tider i Norge, beregnet etter når solen stod høyest på himmelen. I 1894 vedtok derfor Stortinget at en ny felles tid skulle gjelde for hele nasjonen, noe som egentlig var planlagt innført først når Øst- og Vestlandet ble knyttet sammen av jernbanen. Dette viste tydelig hvordan hele samfunnet ble tettere sammenvevd som følge av kommunikasjonsutviklingen, og hvordan ulike sider av samfunnslivet var gjensidig avhengig av hverandre. I praksis ble folk tvunget til å tenke på en ny måte, at hver og en var en del av et fellesskap og større hele. Samtidig rykket byen nærmere ved at man kunne nå den på kortere tid. Tid ble nå en ressurs på en ny måte og fikk en egen verdi, et utviklingstrekk som skulle forsterkes utover i det 20. århundre.

3.2.1 Industri og næring

På Espeland og Trengereid kom det ny industrivirksomhet etter anleggelsen av jernbanen, samtidig som vilkårene for jordbruksproduksjon og omsetning endret seg. Dette åpnet for en ny markedstilpasning og store omlegginger.

På Trengereid ble det startet opp industrivirksomhet i 1895 som var en direkte avlegger av Arne Fabrikker i Ytre Arna. Som i Ytre Arna var vannkraften avgjørende for lokaliseringen, og fallrettighetene her hadde Peter Jebsen skaffet seg alt i 1879 under anleggstiden på Vossebanen. Dette understreker hvor viktig jernbanen var for at virksomheten kunne startes nettopp her. A/S Trengereid Fabrik produserte lisser og ulike vevde bånd. Den ble også den første i Norge som produserte gummierte isolasjonsbånd. Fabrikken var teknisk langt fremme og benyttet alt fra starten elektrisk lys, noe som også ga mulighet for flere private husstander på stedet til å gjøre det samme. Dette var svært uvanlig på landsbygden på denne tiden.

På Espeland ble Espelandsfos spinderi og tricotagefabrik, A/S Stephansen etablert i 1895. I motsetning til virksomhetene ellers i Arna, som hadde vevproduksjon, var det her strikkete tekstilprodukter som ble tilvirket. Ved siden av jernbanen var også her vannkraften et viktig premiss for lokaliseringen, og Espelandsfossen var egnet til formålet.

Nyetableringen av industri og ulike virksomheter skulle i det påfølgende halve hundreåret øke kraftig. Mellom 1920 og 1946 ble det etablert over sytti nye virksomheter, og med unntak av fem, kom alle til i tiden etter 1931.



Industrianlegg på Seimsstrand.
Foto: Byantikvaren

Lønnsinntakere i området hadde etter hvert fått en høyere levestandard og varetilgangen var større. Dette ga grunnlag for en omsetningsvekst innenfor varer og tjenester. Med økning av arbeidsstokken ved bedriftene ble oppføringen av nye boliger og boligområder betydelig. Dette ga seg utslag i stor aktivitet i byggebransjen og en gradvis transformasjon av det bebygde landskapet. På Espeland, der bedriften A/S Stephansen ga boliglån til de ansatte, bredde boligmassen seg ut over et område som omfattet Espeland, Lone og Haukeland. I 1939 åpnet Espelandshallen der det både var filmfremvisning og kafedrift, og etter andre verdenskrig talte området 120 bolighus. Med god arealtilgang fikk boligene her relativt store eiendommer og hager, noe som preget bebyggelsesstrukturen i området.

3.2.2 Sentrumsdannelser

På Trengereid ble det drevet handel alt i den første anleggsperioden for Vossebanen i 1870-årene, og i tidsrommet 1896 til 1902 ble det etablert tre handelsvirksomheter her. Dette var midt i den andre anleggsperioden, da banen ble omlagt til bredspor. Siden det fantes jernbanestasjon her, fikk stedet derfor visse sentrumsfunksjoner knyttet til jernbaneutbyggingen som ga grunnlag for en, relativt sett, stor varehandel for en kortere periode. De bofaste var både tilreisende fabrikkarbeidere, anleggsfolk og enkelte husholdninger som var knyttet til fast jernbanepersonell. Før etableringen av fabrikken hadde her vært omgangsskole, men i 1895-96 ble det satt opp nytt skolehus. Da Risnes Kalksteinsbrudd A/S ble startet like etter første verdenskrig, ble etterhvert Risnes sammen med Trengereid en sentrumsdannelse for hele Skyggestrand-området. I 1920 bodde det til sammen 220 mennesker i dette området, likevel var det først i 1930 at det kom veiforbindelse mellom Trengereid og Tunes.

I Langedalen utgjorde området Espeland og Lone en sentrumsdannelse rundt fabrikken på Espeland, der det i 1920 bodde 233 mennesker, og i forbindelse med Haukeland der innbyggertallet på samme tid var 150. På Espeland måtte fabrikken selv sette opp og drive jernbanestoppet da det åpnet i 1898, men etter noen år overtok jernbanen. I dette området var veisambandet relativt godt utbygd, med vei tvers gjennom bygden og kort avstand til både Haukeland og Indre Arna. Dette kan være noe av forklaringen på at det ikke ble oppført noe eget skolebygg for området, og at det bare ble etablert én landhandel på Espeland. I de påfølgende tiårene opplevde fabrikken på Espeland, som fra 1909 markedsførte produktene sine under navnet Janus, en voldsom vekst. I 1920 hadde bedriften 110 ansatte, mens den like før utbruddet av andre verdenskrig hadde så mange som 370.

Haukeland og Indre Arna var nye sentrumsdannelser som kom til som følge av jernbanen. Her fantes alle de typiske kjennetegn på sentrumsdannelser, som jernbanestasjon, skolehus og ulike næringsvirksomheter. Fra siste tiår på 1800-tallet og frem til første verdenskrig, ble det for eksempel startet opp nærmere ti handelsvirksomheter i Indre Arna. Dette ble den største sentrumsdannelsen og favnet med områdene Garnes, Seim og Mjeldheim nærmere 500 mennesker i 1920. På Haukeland, der det var både skole, jernbanestasjon og meieri, ble det i 1906 stiftet eget aksjeselskap for handelsvirksomheten på stedet.



Janusfabrikken på Espeland med stasjonsbygningen i forkant.
Foto: Byantikvaren

3.2.3 Krigsårene

Samferdselsårene gjennom Arna gjorde bygden militærstrategisk viktig. Den var et knutepunkt for trafikken fra Bergen og innover i landet. Industrien her var strategisk viktig og her fantes arealer som kunne nyttes til ulike militære formål. Dette var selvsagt okkupasjonsmakten klar over og det kom derfor mange tyske soldater til bygden. Det ble anlagt forlegninger, og på Espeland ble det satt opp fangeleir. Arna var også transittsted for svært mange av dem som flyktet fra Bergen etter at byen var okkupert.

I Arna ble mobiliseringen av norske soldater ledet av kaptein I.M. Lunde, som hadde hovedkvarter på jernbanestasjonen i Indre Arna. For å organisere troppeforflytningene mot Voss, ble det satt opp flere avganger det første døgnet etter krigsutbruddet. Etter at de siste

troppene hadde dratt med toget mot Voss, ble jernbanebroene på Arnatveit og Herland sprengt.

På grunn av den strategiske beliggenheten, var Trengereid det stedet i Arna som sterkest fikk merke hendelsen de første dagene etter okkupasjonen. Herfra kunne man langs kjøreveiene komme videre til Bolstadøyri, langs jernbanen til Voss og over sjøen til Osterøy. 19. april var nærmere 500 tyske soldater plassert her. De påfølgende kampene langs jernbanelinjen oppover mot Voss, var blant de mest omfattende på Vestlandet i aprildagene 1940.

For okkupasjonsmakten ble Arna en del av forsvarsringen rundt Bergen, og det ble anlagt forsvarsinstallasjoner rettet både mot sjø og land. Det ble anlagt forlegninger både på Garnes, i Indre Arna, på Midttun og på Unneland der det fra 1943 ble internert russiske krigsfanger. Oppføringen av fangeleiren på Espeland startet i 1943, og var i hovedsak ment for norske fanger. Den fungerte også som transitleir for fanger som skulle videre til Grini, og nærheten til jernbanen må derfor ha vært viktig. Etter krigen ble leiren brukt til internering av landssvikere.

Under okkupasjonen førte tyskernes tilstedeværelse til at deler av infrastrukturen ble bygget ut. Veier ble utbedret og nye anlagt, og tyskerne anla sidespor til Vossebanen for sine anlegg både på Seimsmark og på Midttun.

3.2.4 Gjenreisningen

Etter de første etterkrigsårene opplevde industrien og boligbyggingen i Arna en vekst. På Espeland nådde for eksempel A/S Stephansen/Janusfabrikken sitt høyeste antall ansatte i 1966 med 575 mennesker, og boligbyggingen og utbyggingen av generell infrastruktur fortsatte. Da togtunnelen gjennom Ulriken åpnet i 1964, kom Arna i overkommelig pendleravstand til Bergen. Nå ble reisetiden redusert fra drøye 45 minutter til ca ti minutter til sentrum. Samtidig fikk Indre Arna ny stasjon, og stedet manifesterte seg som tyngdepunkt for Bergensbanen gjennom Arna-bygden. Samtidig åpnet Arnanipatunnelen, og fra Trengereid tok det nå litt i overkant av 20 minutter med toget til byen, mot tidligere da man trengte i overkant av en time. Dette fikk i de følgende år mye å si for utbyggingen av Arna som "soveby", samtidig som Garnes' betydning som stasjonssted ble redusert. Arnas økende betydning som "sove- eller pendlerby" kan illustreres med veksten i togreiser etter åpningen av Ulrikstunnelen og Arnanipetunnelen. I 1965 var det registrert 360 000 reiser mellom Arna og Bergen, fire år

senere var antallet 690 000! På dette tidspunktet var folketallet steget til ca 9 000, fra ca 5 000 i 1946.

Etter nedleggelsen av lokaltoget til Nesttun i 1965, mistet jernbanen sin betydning som kommunikasjonsåre og viktig premiss for industri- og boligutvikling i bygden. Nå hadde folk i Langedalen og på Garnes og deler av Skyggestrand mistet togtilbudet sitt. Banen fra Bergen til Nesttun ble holdt åpen som forstadsbane en kort tid, og med dette fantes stadig en teoretisk mulighet for jernbanedrift gjennom Langedalen. Imidlertid var resultatet så dårlig at driften ble avviklet etter et halvt år, og med det forsvant også håpet om jernbanedrift på det gamle sporet. Det betyr ikke at jernbanen etter omleggingen ble uten betydning for Arna, men mønsteret i industri- og boligutviklingen endret seg. Tyngdepunktet ble forskjøvet og store deler av passasjer- og godstrafikken måtte over på, eller via, landeveien. Indre Arna ble i generalplan definert som nytt sentrumsområde, og ble det også i gavnet. Gjennom hele etterkrigstiden opplevde Arna totalt sett en voldsom vekst både i folketall og næringsutvikling. Indre Arna hadde en befolkningsvekst på 450 prosent fra 1947 til 1970, mens økningen i Lone- og Espeland-området var på 350 prosent i samme tidsrom.

4.0 BESKRIVELSE AV FREDNINGSOBJEKTET OG OMRÅDET

I det følgende presenteres Vossebanen med trasé, stasjoner og installasjoner mer i detalj utfra dagens situasjon. Presentasjonen er basert på befaring og skriftlige og muntlige kilder.

4.1 Gamle Vossebanen

Den strekningen av Gamle Vossebanen som i dag er operativ som museumsbane, går fra Garnes stasjon til Midttun. Gamle Vossebanen er en såkalt fjordbane, dvs en bane som går gjennom fjordlandskapet, nær sjø/vann på den ene siden og bratte fjellsider/lier på den andre. Den viser en unik variasjon i jernbaneanlegg og stasjoner, nøye tilpasset topografien langs Sørfjorden og vassdraget med Haukelandsvatnet, Søylevatnet og Grimevatnet. Langs fjorden møter jernbanen et fjordlandskap som ga særlige utfordringer da banen skulle anlegges. Jernbanen gikk inn som del i et allerede etablert samferdselsnett, der veier - herunder postveiene og fjordbåttrafikken, var av vesentlig betydning. Ingen andre jernbanestrekninger kan i dag vise til denne kombinasjonen mellom tog- og båttransport.



Fagverk jernbro.
Foto: Byantikvaren

Gjennom sin relativt lange levetid fra 1883 og frem til nedleggelse som lokalbane i 1965*, dokumenterer Gamle Vossebanen flere tidsepoker og stadier i den banetekniske utviklingen. Strekningen fra Bergen via Garnes til Voss inngikk som del av Bergensbanen, da denne ble åpnet i 1908. Første byggetrinnet av Vossebanen, skjæringen langs Grimevatnet, er dermed også første byggetrinn av Bergensbanen. Banen viser infrastruktur og trasévalg både fra tiden som smalsporet og normalsporet, dampdrevet og elektrisk jernbane. Gamle Vossebanen er

* Traséen ble benyttet som sidespor for godstrafikk inntil sporet til Nesttun ble revet i 2001.

også det eneste bynære jernbaneanlegget som er inkludert i Jernbaneanleggets verneplan, og fremviser dermed også stor bredde i landskapstyper og bebyggelsesstrukturer langs traséen. Vossebanen, strekningen Garnes-Midttun, er av Fylkeskonservatoren i Hordaland karakterisert som et kulturminne av nasjonal karakter, og dette har vært en medvirkende årsak til at Riksantikvaren fredet Garnes stasjon i 2002.

Jernbanestrekningen Garnes-Midttun er i dag i bruk som museumsjernbane, hvor Garnes er hovedstasjon for veteranjernbanen Gamle Vossebanen. Stasjonen med stasjonsbygning, uthus, vognremisse og lokstall er fredet. Ved å la vernet omfatte også strekningen Garnes-Trengereid, kan banens mangfold som museumsjernbane gjennom ulike landskaps- og bosettingsstrukturer ytterligere forsterkes.

4.2 Enkeltojekt og anlegg

Gamle Vossebanen er et sammensatt kulturminne som likevel kan betraktes som et sammenhengende objekt. I foreliggende utredning er det valgt å beskrive noen enkeltelementer utførlig. Stasjoner og holdeplasser kan også defineres som enkeltojekt. De er omtalt separat i kapittel 4.3.

4.2.1 Banetraséen

Følgende er en samlet oversikt over banetraséen med stasjoner, holdeplasser, broer, overganger, tunneler og installasjoner.

km fra Oslo	Lokalisering/objekt	Byggeår	kommentar
452.410	Trengereid spor 2 tunnel		Lengde 54 m, 12 m overmuring fra 1904.
452.410	Trengereid stasjon	1883	Kryssingsspor 1904, sikringsanlegg 1955, fjernstyrt og ubemannet fra 1979.
452.630	Trengereid 1 tunnel		Lengde 83 m, inkl. 23 m overmuring fra 1904. Oppr. Trengereid tunnel II
452.730	Sunnes bekk tunnel		Lengde 20 m, hvelv
452.810	Trengereid 2 tunnel		Lengde 116 m, oppr. Trengereid

			tunnel I
452.960	Slåtta bekk tunnel		Lengde 20 m, hvelv
453.140	Risnes 1 tunnel		Lengde 26 m, oppr. Risnes tunnel III
453.250	Risnes 2 tunnel		Lengde 92 m, oppr. Risnes tunnel II
453.450	Risnes 3 tunnel		Lengde 291 m, oppr. Risnes tunnel I
453.780	Risneset holdeplass	1958	Flyttet fra 453.430 opprettet 1935, nedlagt 1991
453.900	Romslo 1 tunnel	1928	Lengde 581 m
454.560	Romslo 2 tunnel		Lengde 377 m
455.130	Romslo holdeplass	1935	Unntatt persontrafikk fra 1991
456.060	Songstad 1 tunnel	1928	Lengde 583 m
456.810	Songstad 2 tunnel		Lengde 320 m, oppr. Songstad tunnel II
457.200	Songstad 3 tunnel		Lengde 295 m, oppr. Songstad tunnel I
457.580	Herland tunnel	1966	Lengde 786 m
457.920	Herland stoppested	1916	Holdeplass 1958, nedlagt 1966
458.630	Takvam holdeplass	1966	
458.840	Takvam tunnel		Lengde 251 m
459.240	Tunestveit tunnel	1963	Lengde 61 m
459.360			Avvik gammel linje til Bergen
459.100	Sporveksel Bergensbanen		
459.656	Bro ved Tunestveit	1904	Klinket fagverksbro 10,20
460.054	Undergang gårdsvei Tunes	1904	Stålbjelker 3,0 m
460.837	Undergang gårdsvei Tunes	1904	Stålbjelker 3,0 m
460.840	Tunes holdeplass	1935	
460.910	Undergang gårdsvei Tunes	1904	Stålbjelker 3,5 m
461.131	Undergang gårdsvei Tunes	1904	Stålbjelker 3,5 m
461.270	Overgangsbro		Prefabrikkerte elementer
461.780	Tunes tunnel	1883	Lengde 68 m

461.926	Undergang gårdsvei Tunes	1904	Trau 3,0 m
462.051	Undergang gårdsvei Tunes	1904	Stålbjelker 3,0 m
462.738	Undergang markvei Garnes	1904	Trau 3,0 m
462.941	Undergang fylkesvei Garnes		Klinket stålbro/tørrmurte brokar 5,7 m
463.130	Garnes stasjon	1883	Fredet 2002
463.130	Svingskive		Fredet 2002
463.130	Vannstender v ytre veksel		Ønskes tilbakeført
463.450	Undergang v Kjelånæ		Trau 3,0 m
463.718	Undergang gårdsvei	1904	Stålbjelker 4,3 m
464.000	Nyere undergang		Trau
464.159	Overgangsbro		Prefabrikkerte elementer
464.480	Fotgjengerundergang		Kulvert 2,0 m
465.269	Undergang		Trau
465.470	Sidespor Seimsmark	1941	
465.560	Seimsmark holdeplass	1941	
465.974	Undergang gårdsvei Seim	1904	Trau 3.0 m
466.505	Planovergang Arna		Lysanlegg
466.790	Arna stasjon	1883	Eier Lions Club Arna
467.129	Undergang gårdsvei	1904	Stålbjelker 3.0 m
467.384	Undergang gårdsvei	1904	Stålbjelker 4.3 m
467.473	Undergang gårdsvei	1904	Stålbjelker 3.0 m
468.160	Undergang gammel riksvei	1904	Stålbjelker 4.7 m
468.478	Bro Arnatveit/Struteelv	1940	Platebro 10,2 m (opprinnelig bro sprengt 1940)
468.770	Arnatveit holdeplass	1931	
469.560	Bro over bekk	1904	Stålbjelker 3.0 m
469.884	Overgangsbro Arnatveit	1903	Platebærer 7,55 m
470.290	Overgangsbro RV 580		Platebro
471.018	Undergang markvei		Trau 6,3 m
471.320	Espeland stasjon	1898	Eier Janus, renovert 2004
471.370	Bro Skjoldalselven	1904	Platebærer 13,2 m
471.643	Overgangsbro bygdevei	1934	Samvirkebro 9,0/10,8/9,0 m

471.703	Bro Loneelv (1)	1904	Platebærer 10,2 m
472.837	Bro Loneelv (2)	1904	Platebærer 10,2 m
472.850	Lone holdeplass	1924	(kilde Banedata 2004)
472.960	Lone holdeplass	1933/1994	(kilde Banedata 2004)
473.752	Undergang gårdsvei	1901	Stålbjelker 4,3 m
474.290	Haukeland stasjon	1883	Påbygget 1929, reddet 1999
474.920	Søylen tunnel	1875	Lengde 89 m
475.404	Undergang gårdsvei	1901	Stålbjelker 4,0 m
475.500	Brattland holdeplass	1958	
475.540	Brattland tunnel	1875	Lengde 258 m
476.360	Grimen tunnel	1875	Lengde 123 m
476.515	Kulvert (2 løp 40x60 cm)		
476.550	Grimåsen holdeplass	1924	
476.762	Undergang gårdsvei		Stålbjelker
477.123	Undergang Grimåsen	1946	Stålbjelker 12 m. Erstatte gml bro
477.140	Grimåsen holdeplass	1939	
478.000	Sidespor Frank Mohn		(kilde Linjebeskrivelse)
478.120	Helldal I tunnel	1875	Lengde 24 m
478.180	Helldal II tunnel	1875	Lengde 29 m, opprinnelig 11 m
478.431	Bro over Helldalselven (1)	1904	Platebærer 10,2 m
478.822	Bro over Helldalselven (2)	1904	Platebærer 10,2 m
478.920	Helldal stasjon*	1886	Revet 1969
479.000	Helldal sidespor		(kilde Linjebeskrivelse)
479.190	Sidespor Frank Mohn		(kilde NJK/GVB)
480.731	Helldal sidespor		Omformer (kilde NJK/GVB)
480.756	Bro over Helldalselven (3)	1940	Stålbjelker 8,8 m
480.920	Midttun sidespor		Dagens omkjøringsspor Midttun
481.000	Midttun stasjon	1993	Nåværende endestasjon
481.050	Midttun holdeplass	1936	Nedlagt 1964
482.190	Nesttun sidespor		For gjødsel, revet
482.360	Bro over Nesttunelven	1904	Steinhvelvbro 18 m
482.400	Undergang riksvei		26,2 m, revet

482.540	Nesttun stasjon (2)	1894	Revet
---------	---------------------	------	-------

*)Helldal er omtalt som stoppested i Banedata 2004, i folderen ”Det levende museum” som stasjon og i boken ”Vossebanen” som stoppested med ekspedisjon.



Bro mellom Arna og Espeland. Undergang gammel riksvei.

Foto: Byantikvaren

4.2.2 Broer, overganger og installasjoner

Gamle Vossebanen har en unik bredde i broer, tunneler, holdeplasser og stasjoner tilpasset topografien langs Sørfjorden, slik den detaljerte listen i forrige kapittel viser. I en eventuell verneplan for broer vil Gamle Vossebanen kunne fremvise en stor variasjon i ulike broanlegg.

Vern av eldre betong- og stålbroer på baner i bruk er fremhevet som et problem for Jernbaneverket. Stålbjelkebroene, som opprinnelig er fra 1904, er faset ut på andre strekninger, men finnes fremdeles på Gamle Vossebanen. Med en fredning av Gamle Vossebanen vil Jernbaneverket også ha sikret seg et bredt utvalg av historiske brospenn.



Tunes sporveksel med apparatskap og signalhus i bakgrunnen.
Foto: Byantikvaren

4.2.3 Banelegeme

Da Vossebanen ble anlagt, skal det ha vært den første banen i Norge der tresvillene ble lagt på ballast av pukk. Med anleggelsen av strekningens mange tunneler og skjæringer, var tilgangen på stein både lett og billig. Det første pukkverket for bearbeidelse av steinmassene ble satt opp i Grimen, der det også ble tatt ut mye stein i tunneler og skjæringer. På stasjonsområder ser det ut til at det ble benyttet grus som ballast. Svillene er i hovedsak furusviller, men det finnes også innslag av enkelte bøkesviller. Totalt finnes det ca 30 000 sviller i det nær 18 km lange hovedsporet. Årlig skiftes det ut mellom 400 og 800 sviller. Med unntak av en privat undergang i Arna og i rundkjøringen her, er alle svillene i dag tresviller.



Til den opprinnelig smalsporete banen, ble det lagt skinner med en kurveradius på 188 meter og en skinnevekt på 17,5 kg pr meter. Skinnene som ble brukt var en såkalte 35 punds profil nr. 14, der skinneprofilen er 87 mm høy med 44 mm bredt hode og 76 mm bred fot. Dette var stålskinner produsert i England med en lengde på 12 m. I Norge ble stålskinner for første gang tatt i bruk i 1871, til fordel for de tidligere jernskinnene. I 1875 tok NSB stålskinner i bruk første gang, og Vossebanen var dermed blant de første i landet der det ble brukt stålskinner. Langs skinnestrengen finnes det i dag skinner på 35 kg pr meter. Dette var brukte skinner fra høyfjellsstrekningene på Bergensbanen, og ble innlagt på Vossebanen i perioden 1911-13. I dag finnes også enkelte med enkelte innslag av skinner på 41,18 og 43 kg pr meter.

Strekningen for dagens museumbane har normalspor med en sporvidde 1435 mm, i tiden som smalsporete bane var sporvidden 1067 mm. Skinnestrengen er festet til svillene på forskjellige måter. De eldste på normalsporbanen er festet ved at underlagsplaten er spikret fast til svillen med seks spiker, deretter er det ytterligere én spiker på hver side som holder skinnen, eller strengen, på plass i sporet på underlagsplaten. Denne festemetoden er den historisk korrekte, og derfor foretrukne, ved utskiftninger. Så sant materiellet er tilgjengelig vil Museet Gamle Vossebanen fortsette med å benytte denne metoden.

En annen metode for feste av skinnestrengen er bruk av såkalte Heyback-klemmer. Her er underlagsplaten skrudd ned i svillen med fire store skruer. Skinnestrengen hviler også her i et

spor i platen, men dette er mye dypere enn forrige generasjon underlagsplate. Deretter legges en mellomlagsplate på hver side av skinnestrengen, før en stålfjær, Heyback-klemmen, blir slått på plass sidelengs i et eget spor i underlagsplaten. Konstruksjonsmessig er dette en sikrere og bedre metode for festing av skinner, men den er altså ikke musealt riktig for den perioden som skal bevares.

Da NSB hadde togdrift på strekningen var den største tillatte hastigheten 80 km/t, mens den maksimale tillatte hastigheten for museumsbanen er 30 km/t. Høyeste tillatte akseltrykk på banen i dag er 18 tonn.

Den største stigningen på banen finnes mellom Arna og Haukeland, og er på 14,9 promille. Banens høyeste punkt er ved Grimen, ca. 3 km øst fra Midttun.

4.3 Stasjoner

I 1854 åpnet Hoved-Jernbane fra Christiania til Eidsvoll, som den første jernbane i Norge. Jernbaneutbyggingen representerte et stort nasjonalt løft, og utgjør et vesentlig kapittel i norsk samferdsels- og kulturhistorie. Bygningene som ble reist i tilknytning til jernbanen, ble utformet i tråd med de mest moderne stilidealer og byggeteknikker, og av de fremste arkitektene i samtiden. Den nye tids kommunikasjonsform skulle kles i den nye tids arkitektur. Stilmotiver fra middelalderarkitekturen og den nasjonale bygningsarven fra Norges storhetstid, slik den ble oppfattet, kom til å inspirere jernbanearkitektene. Hovedstasjonene i større byer ble som regel utført i mur med stilelementer fra de store historiske arkitekturepoker, som romansk-, gotisk- eller renessanse arkitektur. Mellomstasjoner og mindre stasjoner av tre, ble de første tiårene utført i sveitserstil. Sveitserstilen hentet sine forbilder fra utlandet, men fikk et eget ”fornorsket” uttrykk. Den mest eksplisitt norske varianten kom med dragestilen, inspirert av norrøne motiver, og var en avart av sveitserstilen. Rundt år 1900 tegnet jernbanearkitekten Paul Due (1835-1919) en rekke stasjoner i dragestil. Slik ønsket man å gi verdighet til, og representere, både fremskrittet og den *nasjonale* statsbanen.

Dette var i en tid da nasjonalfølelsen stod sterkt, og var viktig i det nasjonsbyggingsarbeidet som pågikk, og som skulle lede fram til unionsoppløsningen i 1905. Sveitserstilen må derfor

ha blitt sett på som særlig formålstjenlig når den nye tid skulle bygges, og jernbanen stod som et av de fremste symboler på statsmakt, fremskritt og en moderne sivilisasjon.

Med jernbanestasjonene fikk mange bygder sitt første offentlige bygg, og statsmakten skulle naturlig nok utstråle en viss autoritet og verdighet. I mange tilfeller betydde det også at et sted fikk sin første arkitekttegnete bygning. Etter at jernbanearkitekturen ble innført, kom den mange steder til å stå som forbilde for nye impulser i den lokale byggeskikken. Stilmotiver og delvis byggeteknikk kunne bli kopiert eller ”oversatt” til ulike bygninger og bygningstyper i tradisjonell lokal bygningstradisjon.



Haukeland stasjon.
Foto: Byantikvaren

En jernbanestasjon skulle dekke flere hovedfunksjoner. Den skulle fungere som bolig for stasjonsmesteren og eventuelt andre tjenestemenn, som telegrafisten, ved jernbanen. I tillegg var den også et viktig kommunikasjonscenter for omlandet, som ekspedisjonssted for både passasjerer og gods, og som telegrafstasjon og postkontor. Stasjonene skulle også sikre den driftsmessige gjennomføringen av jernbanevirksomheten, som styring av trafikken ved hjelp av signaler, sending av togmeldinger, levering av kjøreordre samt påfylling av vann og kull til lokomotivene. I 1870-årene var togene ennå ikke utstyrt med toalett og det var derfor viktig at

stasjonene også kunne tilby slike fasiliteter. Ofte måtte passasjerer vente ved stasjonene i forbindelse med sporskifte og kryssing, og mange av de større stasjonene hadde derfor egen matservering, enkelte endatil restaurant. Stasjonene kunne også være utstyrt med egne ”damerom” for amming. Men mange andre funksjoner skulle også ivaretas ved stasjonene, og man kunne derfor finne både godshus, lokstall og diverse uthus innenfor et stasjonsområde. På denne måten kunne stasjonene bli komplekse anlegg, og ofte ble de utgangspunkt og sentrum for tettsteder og stasjonsbyer.

Mens starten av 1870-årene var en periode preget av god statsøkonomi, ble resten av tiåret preget av lavkonjunktur. Samtidig var det mange, allerede vedtatte, jernbaneutbygginger som skulle utføres. Derfor måtte byggingen rasjonaliseres, og som en følge av dette ble nye typestasjoner innført. Det nye bygningsprogrammet var basert på typer, eller såkalte ”normaler”, og ble påbegynt av arkitekten og ingeniøren Peter Andreas Blix i 1877. Fra 1879 videreutviklet arkitekten Balthazar Lange stasjonsbygningene. Ofte ble de ulike generasjoner normaler blandet på samme strekning. Disse stasjonsbygningene hadde en enkel rektangulær hovedform, med utoverhengende tak over plattformen. Lange måtte redusere arealene på stasjonene etter normalen, og utviklet i tillegg en ny og minimalisert klasse fire stasjonsbygning. Det var særlig denne typen som ble benyttet på Vossebanen. I tråd med de rådende idealene ble stasjonsbygningene utført i den nevnte sveitserstilen.

På strekningen for dagens museumsjernbane finnes fire stående stasjonsbygninger, nemlig Garnes, Indre Arna, Espeland og Haukeland. I tillegg kommer stasjonen på Trengereid, som er tatt med her fordi det vurderes å ta inn strekningen Tunes-Trengeried som en del av ver nestrekningen for Gamle Vossebanen. Også stasjonen på Helldal, som ble revet i 1969, er gitt en kort beskrivelse. Denne vurderes som modell for en eventuell fremtidig endeholdeplass på Midttun.

I 1904 ble Vossebanen ombygget fra smalsporet til normalsporet jernbane, og fem år senere ble Bergensbanen åpnet. I forbindelse med disse arbeidene ble flere av stasjonene ombygget eller nybygget. Jernbanens hovedarkitekt på denne tiden, Paul Due ledet disse arbeidene. Idealet for de nye forstadsstasjonene rundt Bergen var at de skulle utføres i en stedstilpasset byggeskikk. Arkitektforslagene som vant frem, spilte på Bergensrokoko i detaljering og hadde alle høye valmete tak med svai. Stasjonsbygningene langs traséen for dagens

museumsjernbane gjennomgikk bare mindre endringer, bortsett fra Garnes stasjon som etter en brann i 1918 ble gjenoppbygget med bergensklassisismen som forbilde.

Nedenfor følger en opplisting av stasjoner og holdeplasser med kilometer-avstand til Bergen, byggeår og opplysninger om arkitekt der dette er kjent:

Navn	Km fra Bergen	Type	Åpnet	Nedlagt	Arkitekt	merknad
Nesttun gamle	9,3	S	1883	1904	B. Lange	Flyttet til Ygre stasjon
Nesttun nye	9,3	S	1904	1965	Paul A. Due	Revet 1981
Midttun	10,8	Hp	1936	1964		
Helldal	12,9	Sp	1886	1964		Revet på 1980-tallet
Grimen	14,7	Hp	1926	1964		
Brattland	16,3	Hp	1959	1964		
Haukeland	18,8	S	1883	1964	B. Lange	
Lone	20,1	Hp	1925	1964		
Espeland	21,5	S	1898	1964		
Arnatveit	24,1	Hp	1932	1964		
Arna gamle	25,0	S	1883	1964	B. Lange	
Arna nye	25,0	S	1964		J.Kristiansen	
Seimsmark	26,3	Hp	1941	1966		
Garnes gamle	29,0	S	1883	1918		Brent og revet
Garnes nye	29,0	S	1919	1964	G. Fischer	
Tunes	31,3	Hp	1936	1966		
Takvam	33,5	Hp	1968			
Herland	34,2	Sp	1916	1967		
Romslo	37,0	Hp	1936			
Risneset	38,4	Hp	1936			
Trengereid	39,8	S	1883		B. Lange	

S = Stasjon med betjent ekspedisjon og krysningsmuligheter

Sp = Stoppested med ekspedisjon, uten mulighet for togkryssing

Hp = Holdeplass med påstigningsrampe og eventuelt leskur

Flere av stedene på listen kan ha forandret status flere ganger, og navneformene kan også ha endret seg.

4.3.1 Trengereid stasjon

Trengereidbrekka 37, gnr.271 bnr. 9. Eies av NSB-eiendom. Stasjonsbygningen er en standard klasse fire mellomstasjon med godsrom, etter Balthazar Langes typetegninger fra 1879. Typen var opprinnelig utviklet for Vestfoldbanen, og ble ansett som velegnet for en lokalbane som Vossebanen. Stasjonen ble oppført i 1883 i sveitserstil, med en enkel rektangulær bygningskropp i en og en halv etasje og med saltak. Den ble utsyrt med store og symmetrisk plasserte krysspostvinduer, i tråd med de nye idealene om å slippe inn mer lys og luft. Vindus- og dørromramninger er forsynt med relativt rike profiler, og sperrehoder, bjelker, stolper og hjørnekjøler er ornamentert. Opprinnelig fantes der også et løvsagsbånd langs mønet og små spir i møneendene. Stasjonen hadde liggende kledning, sannsynligvis dobbelfalset med perlestaffprofil. Bygningen var innredet med leilighet for stasjonsmester og hybel for telegrafist, i tillegg til stasjonsmesterkontor og venterom for de reisende. Opprinnelig hadde den et karakteristisk takutstikk ut over perrongen, slik de fleste typetegnete stasjonene hadde. Langs Vossebanen ble disse takutstikkene i hovedsak fjernet i tiden rundt første verdenskrig. I dag finnes et takopplett ut mot perrongen, symmetrisk plassert midt på takets lengderetning. Dette er den samme bygningstypen som Arna Gamle stasjon og Haukeland stasjon.

Stasjonsbygningen fikk i forbindelse med omleggingen til normalspor i 1904 et tilbygg som var standard for denne typen stasjoner langs Vossebanen. Stasjonen er i NSB's "Verneplan for stasjonsbygninger" anbefalt vernet som representant for denne standard ombyggingen. Stasjonen anses som den mest autentiske av Langes reviderte bygninger fra perioden 1904-08.

I 1925 ble det oppført et eget godshus ved stasjonen. På grunn av bratt, ulendt terreng og liten plass var her i utgangspunktet bare ekspedisjonssted uten spor for togkryssing. I 1955 ble sporplanen ved stasjonen ombygget ved at hovedsporet ble lagt i fjell, og Vossebanens gamle spor ble tatt i bruk som kryssningsspor. Samtidig ble det anlagt en ny plattform øst for stasjonsbygningen, og i 1979 ble stasjonen gjort ubetjent. Ved stasjonen er det også veibomanlegg, lastespor med enderampe og omlastingsanlegg med transportbane. På grunn av sine naturgitte begrensninger med svært liten plass, er Trengereid stasjon med omgivelser et

av de mest særpregete stasjonsmiljøene i landet. Plassen er utnyttet maksimalt ved at det er bygget i lengden og høyden og på smale fjellhyller, noe som sterkt preger bygninger og anlegg. Den begrensede plassen er også årsaken til at plattformen er smal og stasjonsbygningen ligger svært tett opp til sporet.

Selv om Trengereid allerede eksisterte som et lite sted før jernbanen ble anlagt, var det etter dette at stedet utviklet seg (se også kap. 3.2.1 og 3.2.2). Trengereid fabrikker og kai med produksjonsanlegg, arbeiderboliger, bakeri, skomaker og butikker kom på plass de første 10-15 årene etter at jernbanen åpnet. Flere av bygningene på stedet har tydelig blitt influert av stasjonsarkitekturen. Den gamle veien fra Hardanger slynger seg ned den bratte Trengereiddalen til Sørfjorden, og krysser jernbanelinjen like ved stasjonsbygningen. Veien er i seg selv å betrakte som et kommunikasjonshistorisk kulturminne. Med den dramatiske naturen og en særegen bebyggelsesstruktur med høy historieformidlende verdi, har Trengereid svært høy verneverdi.

I Jernbaneverkets verneplan er stedsmiljøet på Trengereid, inkludert alle jernbanens bygninger og anlegg, administrativt vernet og anbefalt vernet gjennom reguleringsplan. Her heter det: *Vernet bør inkludere alle jernbanens bygninger og anlegg. Vern av stasjon og miljø vil også inngå i en langsiktig strategi om tilrettelegging for en museumsjernbane mellom Midttun, Garnes og Trengereid.*

I Kommunedelplan for kystsonen i Bergen, utarbeidet i 2003 men ennå ikke politisk sluttbehandlet, er hele tettstedet Trengereid avmerket med underformål bevaring.

4.3.2 Garnes stasjon

Tunesvegen 8, gnr.284 bnr.458. Eier er NSB-eiendom. Garnes var endestasjon for lokaltrafikken fra Bergen og var derfor utstyrt med lokstall, vognremisse og dreieskive. Den første stasjonsbygningen fra 1883 var av statsbanens mellomstasjoner type 3, og hadde egen restaurasjon. Denne stasjonen var også større enn de andre, fordi man antok at trafikkgrunnlaget fra begge sider av Sørfjorden ville øke når jernbanen var etablert som alternativ til fjordbåttrafikken. Imidlertid holdt lokalbåtene stand som det viktigste befordringsmiddelet for folk langs fjorden, kanskje først og fremst fordi det var betraktelig billigere enn å ta toget. På Garnes eksisterer fortsatt både den gamle rutebåtkaia og fergeleiet for fergen over til Haus. Haus herred startet i 1921/22 opp båtrote Haus-Garnes-Votlo-Ytre

Arna med skyssbåten ”TERJE”. I 1937 kom den første bilfergen, ”SØRFJORD II”, som kunne ta et par biler på tvers av dekket.

Etter at Kvisti bru over til Osterøy åpnet i 1997, ble fergesambandet Garnes-Haus nedlagt.



Garnes stasjon. Foto: Byantikvaren

Arkitekt for stasjonen som ble oppført etter brannen i 1918 var Gerhard Fischer, ansatt ved NSB's eget arkitektkontor som ble opprettet i 1913. Garnes stasjon ble fredet etter §§ 15 og 19 av Riksantikvaren i 2002, og blir derfor ikke nærmere belyst i denne sammenheng. Foruten stasjonsbygningen omfatter fredningen stasjonshage, uthus, vognremisse (begge fra 1882) og lokstall (fra 1904), samt det opprinnelige stasjonsområdet med perronger, spor, ramper og tekniske installasjoner.

4.3.3 Arna Gamle stasjon

Ådnavegen 26, gnr.287 bnr.873. Stasjonsbygningen eies i dag av Lions Club, Arna. Standard klasse fire mellomstasjon etter Balthazar Langes typetegninger fra 1879, og av samme type som Trengereid. Også denne ble oppført i 1883 i sveitserstil med enkel rektangulær bygningskropp i en og en halv etasje og saltak, opprinnelig med det karakteristiske takutstikket ut over perrongen. Også her var det leilighet for stasjonsmester og hybel for telegrafist, i tillegg til stasjonsmesterkontor og venterom for de reisende. Mot sør-vest var

godshuset bygget inntil stasjonsbygningen. I 1929 gjennomgikk stasjonen ombygginger ved at godshustilbygget ble forlenget, og taket ble løftet. På perrongsiden er det laget et takoppløft midt på takets lengderetning, noe som understreker den symmetriske fasade-oppbygningen. Tilsvarende takoppløft finnes på Haukeland og Trengereid stasjon.

Ved stasjonen er det kryssningsspor, slik at togsett kunne passere hverandre.

I kommunedelplan for Indre Arna, plan nr P.994.00.00 sist revidert 20.09.04, heter det i §1 Plankrav: *I senterområdet S-07/S-08 vil alle tiltak som berører kulturminneverdier utløse krav om reguleringsplan for området.* I retningslinjer til §1 Plankrav heter det videre:

Anbefalingene i rapporten Kulturminnegrunnlag Indre Arna, Byantikvaren, datert august 2000, skal legges til grunn ved utarbeidelse av detaljplaner innenfor området. Føringer i kulturminnegrunnlaget som gjelder for jernbanestasjonen og området rundt formuleres slik: *Det gamle sentrumsområdet med jernbaneanlegg, prestegård, meieri, handelslag, butikk og andre bygg/funksjoner langs veien bør likeledes bevares som et helhetlig og verdifullt kulturminnemiljø.*

På denne bakgrunn har Arna gamle stasjon og området rundt et formelt vern på overordnet plannivå.



Arna Gamle stasjon. Foto: Byantikvaren

4.3.4 Espeland stasjon

Stasjonsbygning er oppført i 1898, gnr.289 bnr.85, og eies av Janusfabrikken. Etter at Janusfabrikken var etablert i 1895, oppstod et behov for et stoppested her for jernbanen. Fabrikkens eier søkte derfor myndighetene om opprettelse av et stoppested, og påtok seg også alle kostnadene for dette.



Espeland stasjon.
Foto: Byantikvaren

Stasjonen hadde kun et kort sidespor til Janusfabrikken og var i realiteten bare et stoppested betjent for ekspedisjon av reisende, gods og post men uten jernbanefaglig betjening. I en årrekke foresto også fabrikken betjeningen av stoppestedet, før Jernbanen overtok. Ekspedisjonsbygningen er i én etasje med trepanel på tre vegger og eternit-kledning på den siste. Dette er trolig gjort for å begrense brannfaren når damplokomotivene utførte skifting på det tidligere sidesporet. Foruten ekspedisjonskontoret, fantes her et venterom for de reisende. Stasjonen ser ellers ut til å være av en standard-type som ble tegnet ved Statsbanens arkitektkontor. Den har en relativt liten og enkel rektangulær bygningskropp, saltak og sveitserstil-detaler. Denne er svært lik, men trolig litt større enn ekspedisjonsbygningen som fantes på Helldal.

I 2004 bekostet Janus fabrikken renovering av Ekspedisjonshuset.

4.3.5 Haukeland stasjon

Hardangerveien 520, gnr.294 bnr.260. Eies av Norsk Jernbaneklubb, Gamle Vossebanen. Standard klasse fire mellomstasjon etter Balthazar Langes typetegninger fra 1879. Oppført i 1883 i sveitserstil, og av tilsvarende type som på Trengereid og i Arna. Her var leilighet for stasjonsmester og hybel for telegrafist, samt stasjonsmesterkontor og venterom. Også her ble det utoverhengende taket over perrongen fjernet, og taket fikk et oppløft midt på, slik det også er på stasjonsbygningene på Trengereid og i Arna. Sør for stasjonsbygningen fantes en egen bygning der bønder leverte melk som skulle videre til Bergen, og i 1888, samme år som Bergen Meieribolag ble dannet, ble det bygget et eget meieri i bygden. Dette betydde selvsagt at melkebøndene fikk en langt mer effektiv varedistribusjon, og dermed på mange måter tok skrittet over i en ny, og mer markedstilpasset tid. Ved stasjonen finnes fortsatt det opprinnelige og meget pent utformete smijerns-gjerdet. Der rampen for innveiling av melk foregikk, finnes fortsatt en åpne-anordning i gjerdet som skulle lette lossingen når bøndene kom med varer som skulle til byen.

Som et av de kaldeste stedene på Bergenshalvøya vinterstid, var Haukelandsvannet et egnet sted for uttak av is. Det ble derfor anlagt et eget sidespor for opplasting av isblokker som skulle videre til Bergen. Med økonomisk støtte fra Norsk kulturråd og Norsk jernbanemuseum, har Museet Gamle Vossebanen gjenetablert issporet og lasterampen for is i nordøst-enden av stasjonsområdet.

Etter at Bergensbanen åpnet i 1909, ble dette en av krysningsstasjonene for togene mellom



Smijernsgjerde ved Haukeland stasjon.
Foto: Byantikvaren

Bergen og Oslo. Stasjonen ble påbygget i 1929, og fikk sikringsanlegg 1957.

I 1991 startet Norsk Jernbaneklubb restaureringen av stasjonsbygningen med perrong og spor, samt stasjonsvei med stabbesteiner. Det er også anlagt en stasjonspark med en allé av epletrær mot veien.

4.3.6 Helldal stasjon

Stasjonsbygningen ble oppført 1886 og revet 1969. Helldal er i perioder betegnet som stasjon eller stoppested, men uten krysningsspor. Stasjonsbygningen ser ut til å være av en standardtype som ble tegnet ved Statsbanens arkitektkontor, med en mindre rektangulær bygningskropp og sveitserstil-detaljering. Den tilsvarer ekspedisjonsbygningen som finnes på Espeland, men er trolig litt mindre enn denne. I bakkant av bygningen fantes et oppbevaringsrom for gods og redskaper for mannskap som holdt skinnegangen ved like, og like ved siden fantes et enkelt privet for de reisende. Stasjonsbygningen på Helldal ble reist på dugnad av lokale oppsittere og medlemmer fra Bergen Skytterlag, som hadde fått skytebane i nærheten i 1882. Avtalen med Vossebanen var at her skulle bli fast togstans, så snart en stasjonsbygning med venterom og ekspedisjonsrom for post, gods og passasjerer stod klar. I 1886 åpnet stasjonen og, slik tilfellet var på Espeland, fantes det heller ikke her jernbanefaglig personale som stod for betjening og ekspedisjon. I dette tilfellet var det konen til en banevokter som hadde ansvaret for betjeningen.

På Helldal kom det tidlig et sidespor der flere godsvogner samtidig kunne stå og lastes med stein fra steinbrudd i nærheten. Sidesporet ble også benyttet av Nesttun Gjødselforretning som oppstillingsplass for vognlaster med pudrett fra Bergen, som bøndene i nærheten brukte til gjødsling. Et tilsvarende spor fantes på Lone. Like ved fantes et sidespor inn i fjellhallen, der transformatoren til strømforsyning av halve Vossebanen ble plassert, da elektrifiseringen av banen var klar i 1954. Transformatorene var montert på jernbanevogner, slik at de lett kunne skiftes ut ved reparasjon og større vedlikehold. I fjellhallen fantes rom for kontrollpanel og betjening, og like ved ble det reist fem personalboliger.

4.3.7 Midttun holdeplass

I følge ”Banedata 2004” fikk Midttun holdeplass i 1925, blant annet som et resultat av den økte konkurransen med rutegående busser. Under andre verdenskrig kom området ved Midttun holdeplass til å bli bygd ut til en større godsstasjon, med krysningsspor og to

sidespor. Her var det lossing av troppetransporter og forsyninger til okkupasjonsmaktens forlegninger og lagre i området, eller viderebefordring av transport. Til godsstasjonen kom også tog med fangetransporter med russiske og serbiske krigsfanger, og tog gikk østover herfra med norske politiske fanger på vei til Grini og videre til tyske konsentrasjonsleire. Endestasjonen for dagens veteranogbane ligger på den nordligste delen av den tidligere godsstasjonen. Museet Gamle Vossebanen har under vurdering å oppføre en mindre stasjonsbygning her, tilsvarende den som fantes på Helldal.

5.0 TILSTAND

I forbindelse med utredningsarbeidet er det foretatt befaringer på strekningen i samarbeid med Muséet Gamle Vossebanen. Muséet gjør en beundringsverdig jobb med vedlikehold av banen på det strekket som inngår i museumsdriften. Det gjennomføres et systematisk og kontinuerlig arbeid med vedlikehold av banen, og museets frivillige nedlegger et svært stort antall dugnadstimer årlig. I tillegg til vedlikeholdet av banen og rullende materiell har de allerede pietetsfullt restaurert flere av stasjonsbygningene som de disponerer. Istandsettingen av stasjonsbygningen på Espeland er bekostet av Janusfabrikken. En helhetsvurdering tilsier derfor at tilstanden må betraktes som tilfredstillende idag. Det forutsettes da at det kontinuerlige arbeidet, blant annet med utskifting av sviller, fortsetter. Det økonomiske ressursbehovet for videre istandsetting og vedlikehold, samt videre drift av museumsbanen er ikke utredet i den foreliggende rapporten.



Arna Gamle stasjon. Detalj vindu.
Foto: Byantikvaren

5.1 Sårbarhet

Banen med stasjonsbygninger, skinnestreng og øvrig infrastruktur er å betrakte som et sårbart kulturminne. Sårbarheten knytter seg til både vedlikeholdsmessige utskiftninger og oppgraderinger, men også til nye tiltak i banens nærhet.

Banen gjennom natur- og kulturlandskap som er sårbare for inngrep, ikke minst som en del av Gamle Vossebanens historiske og geografiske kontekst.

Bebyggelsesstrukturene ved Trengereid, Garnes Arna Gamle og Haukeland stasjoner, har høy antikvarisk miljøverdi og historiefremidlende verdi og er derfor sårbare for inngrep og nye tiltak.

Landskaps- bebyggelsesstrukturenes verdier og sårbarhet, er nærmere redegjort for i utredningens kapittel 4 og 6. Til utredningens kartdel er det utarbeidet et eget kart der sårbarheten i forhold til det ovenfor nevnte er inntegnet. Dette er ment som en visualisering av sårbarhet, og ikke som en kartfesting med nøyaktige og absolutt avgrensninger.

5.2 Skjøtselsplan

Det bør utarbeides en egen skjøtselsplan for forvaltningen av Gamle Vossebanen. Planen bør knyttes tett til kulturminneutredningen som gir det nødvendige generelle og spesifikke grunnlaget for en hensiktsmessig forvaltning av kulturminnet.

Planen skal kartlegge teknisk tilstand og behov med prioritert rekkefølge og rutiner for vedlikehold og oppgradering, med en rulleringsplan for arbeidet og årlig sjekkliste. Den bør omfatte bygninger, faste installasjoner, banelegeme og teknisk infrastruktur. Skjøtselsplanen bør klargjøre retningslinjer for tilbakeføring og eventuell installering av musealt utstyr med opprinnelse fra andre strekninger. Det vil være naturlig at planen også sier noe om formidling og optimal utnyttelse og bruk av banen.

En skjøtselsplan må også omfatte vedlikehold av vegetasjon langs traséen, også med et henblikk på kulturlandskapskvaliteter. Her bør det gjøres en vurdering i forhold til erfaringene med bruk av beitedyr for å holde krattskog nede.

Eventuelle tiltak må veies mot kulturminneverdiene til anlegget og det tilgrensende landskapet. Det er av vesentlig betydning at man gjennom vedlikeholdet bevarer autentiske deler av både bygg og anlegg, og at antikvariske retningslinjer inkorporeres i skjøtsels-/forvaltningsplanen. Planen bør derfor ha en vurdering av tålegrense i forhold til kulturminnets autenticitet, med tanke på graden og karakteren av vedlikehold og eventuelle utskiftninger. Planen bør utarbeides i nært samarbeid med Museet Gamle Vossebanen i lys av den detaljkunnskapen de besitter.



Undergang ved Bratland. Setningskader i brokaret til høyre.
Foto: Byantikvaren

6.0 TILGRESENDE KULTURLANDSKAP OG BEBYGDE AREALER

Vossebanen går gjennom et unikt og sammensatt landskap med stedvis svært høy verneverdi. Det følgende er en kort beskrivelse av områdene langs banen.

6.1 Skyggestrand

Fra Trengereid til Midttun går traséen for Gamle Vossebanen gjennom ulike landsskapstyper med ulike natur- og kulturkvaliteter. Kulturlandskapet som traséen går gjennom, er i dag noe av det mest verdifulle kulturlandskapet vi har innenfor kommunen. Deler av dette landskapet ligger i den funksjonelle strandsonen og er også avmerket som verdifullt kulturlandskap i Kystsoneplanen.

På strekningen fra Trengereid til Tunestveit er naturen særlig dramatisk. Denne delen av strekningen inngår i dagens trasé for Bergensbanen, og benyttes ikke av museumsbanen. Her skråner bratte fjellsider ned mot Sørfjorden, og topografien gjør denne strekningen svært utsatt for snø- og jordras. For å minske rasfaren, men også for å lette anleggsarbeidet, ble banen her lagt i flere tunneler, og ligger ellers i innskåret på en smal trasé i de bratte skråningene. Den dramatiske naturen illustrere på en treffende måte det vestnorske fjordlandskapet. Den bratte og utilgjengelige topografien gjør at naturen her i liten grad er preget av menneskelig aktivitet, og med unntak av bebyggelsen ved Risnes, Romslo og Takvam fremstår dermed området som et naturlandskap fremfor et



Parti ved Tunes. Skinnestrengen i venstre billedkant.
Foto: Byantikvaren

kulturlandskap. Av samme grunn er dette terrenget i liten grad utsatt for press fra utbygging og annen arealbruk. Likevel har dette landskapet viktige opplevelsesverdier som et stykke dramatisk og ”urørt” vestlandsnatur.

Fra Tunes mot Garnes flater landskapet ut, og de bratte fjellskråningene går over i slakere lier ned mot fjorden. I dette landskapet har det vært folk helt fra steinalderen, og de fleste gårdene har trolig vært tatt opp alt i folkevandringstid. Siden den tid har det vært drevet kontinuerlig jordbruk her. Kulturlandskapet strekker seg helt fra fjorden og oppover liene til fjellet, etter et mønster som har vært bortimot uforandret i århundrer (jfr. kapittel 2.0). Langs fjorden finnes naust, båtopptrekk og brygger knyttet til bruken av sjøen. Innmarken strekker seg ned mot fjorden, og litt opp fra strandsonen er tunet plassert med geil opp til ”bøgarden”. Noe høyere i terrenget ligger utmarken med støl, og enda høyere kommer fjellet med fjellbeite og støler. Innmark, utmark og fjellbeite er skilt med steingarder, kalt henholdsvis ”bøgard” og ”utgjerdsgard”. Som vertikale striper går det også steingarder fra fjellet til stranden, som skille mellom de forskjellige gårdsbrukene (ill. Arna Bygdebok del 1 s 58-59). Foruten åkre og enger er hele dette kulturlandskapet rikt på typiske jordbruksspor som steingarder, gårds- og stølsveier og lauvingsstrær. Til tross for endringer i bebyggelsesstruktur i forbindelse med utskiftningene i jordbruket og noe nyere boligfortetting, er kulturlandsskapskvalitene lesbare og i god behold. I forhold til nyere tiders kommunikasjonslinjer, er traséen for Vossebanen skånsomt anlagt i terrenget og jordbrukslandskapet er i så måte relativt lite berørt av banen. Her er partier av strekningen som er lite forandret fra tiden da banen var ny, og opplevelsen av å reise i tid blir dermed forsterket.

Dette landskapet anses som noe av det mest verdifulle kulturlandskapet langs Gamle Vossebanen, og er sårbart for eventuelle arealkrevende tiltak. Med jordbruksdrift i området ivaretas en relativt restriktiv arealbruk, som i liten grad åpner for nye tiltak som er i strid med jordbruksinteressene. Området er regulert til LNF-område (landbruk, natur, friluft) og et hundre meter bredt belte fra sjøen inngår i strandsonen med svært restriktive krav til arealbruk.

6.2 Arnavåg-området til Espeland

Fra Garnes til Seimsmark, Indre Arna og Espeland går banetraséen gjennom det tettest bebygde området langs hele strekningen. Her finnes bebyggelse både for bolig og næring fra hele forrige århundre. Men også det bebygde landskapet har kulturminneverdier, både i form av enkeltobjekter og som historieformidlende strukturer. Mange nyere bolighus har kommet til etter andre verdenskrig, og de siste tiårene har fortettingen vært særlig stor. Både eldre og nyere

industri- og næringsbebyggelse finnes også i området, og utgjør et eget kapittel i vår nære sosial- og arbeidslivshistorie. Særlig viktig i den sammenheng er industrien langs Seimsstrand og på Espeland.

Som stasjonsby og tettsted har spesielt Indre Arna hatt en sterk vekst, og relativt lite minner i dag om jordbruksbygden som fantes før jernbanen kom. Enkelte gamle gårdshus finnes stadig mellom, og i ytterkanten av, nyere bebyggelse. I området rundt Arna gamle stasjon finnes stadig mye av den eldre bebyggelsesstrukturen fra den tidlige sentrumsdannelsen, og den gamle



Ved Seimsstrand, nyere bebyggelse inntil banen.

Foto: Byantikvaren

prestegården ligger like i nærhet. Med en jernbanereise gjennom dette landskapet, kan man således bivåne klassiske kjennetegn fra norsk tettstedutvikling de siste 120-130 år, men i en svært komprimert og dermed illustrerende og lesbar kontekst. Det tettbygde Indre Arna står også som en slående kontrast til de rurale områdene banen går i gjennom, noe som i sin tur utvilsomt øker den totale opplevelsesverdien av en reise med Gamle Vossebanen.

6.3 Langedalen

Sørover gjennom Langedalen er det fra Haukelandsvatnet til sørenden av Grimevatnet igjen jordbrukslandskapet som dominerer. Her åpner landskapet seg, og får en annen karakter enn det typiske bratte vestlands-landskapet. Ved Haukeland stasjon vokste det frem et tettsted, men jordbrukslandskapet preger området for øvrig. Også her går bosetningen trolig tilbake til folkevandringstid, men gårdene her er større enn det man finner fra Garnes til Tunes. Her er landskapet slakere og mer velegnet for dyrking og kultivering. Gårdene i Langedalen har også relativt lang vei til sjø, og brukene i området regnes som innlandsgårder. Her snor banen seg vakkert langs de tre vannene Haukelandsvatnet, Søylevatnet og Grimevatnet, og gjennom flere mindre tunneler og stedvis på høye tørrmurte forstøtningsmurer. Da anleggsarbeidet med banen

startet i 1875, var det med skjæringene her ved Grimevatnet. Ved Erdal løper den gamle postveien langs jernbanelinjen. Broen ved Grimåsen ble sprengt i 1940, da de norske troppene dro mot Voss. Med omleggingen til elektrisk togdrift i 1954 ble de fleste tunnelene forhøyet, og dette er godt synlig på denne delen av strekningen. Her finnes det fremdeles også enkelte installasjoner fra el-tiden bevart langs skinnegangen.

Her er det andre landskapskvaliteter enn det fjordlandskapet gir. Kulturlandskapet ved Bratland, mellom Søylen og Grimen tunneler, har særlige kvaliteter og er lite preget av senere tiders utbygging. Det er derfor viktig at dette landskapet ivaretas. I takt med den generelle nedbyggingen av norsk jordbruk, står områdene her i fare for gjengroing, men også for annen arealutnyttelse. Med sin relativt sentrale beliggenhet er dette attraktive områder for utbyggere. Men som for Tunesområdet på Skyggestrand, er også dette området regulert som LNF-område. I temaplanen til kommuneplanens arealdel inngår dessuten området ved Søylevatnet og Haukelandsvatnet i Bergens største sammenhengende landbruksområde, som strekker seg nordover helt til Haukås i Åsane.



Kulturlandskap ved Bratland, banen midt i bildet.
Foto: Byantikvaren



Banetrasé ved Bratland.
Foto: Byantikvaren

6.4 Helldal-Midtun

Her smalner dalføret og elven løper langs jernbanelinjen over et lengre parti. Denne delen av strekningen er sammensatt av noe jordbruksbebyggelse og nærings- og boligbebyggelse fra ulike tider. Mye av nærings- og industribebyggelsen er oppført etter andre verdenskrig. Gjennom Helldalen følger riksvei 580 banen stedvis parallelt, eller den snor seg under jernbanebroene. Der Helldal stasjon i sin tid lå, finnes fortsatt rester etter perrongen og enkelte steinmurer. Like ved

det tidligere stasjonsområdet ligger fremdeles skinner til et sidespor, på østsiden av skinnestrengen.

Fram til ca 1950 var jordbruket stadig en viktig næringsvei i Helldal, samtidig som mindre og større industribedrifter etablerte seg gjennom hele forrige århundre. Her var også skiferbrudd og steinbrudd, og blant annet skal Bergen Offentlige Bibliotek være bygget med stein herfra. Gjennom Helldal er vegetasjonen relativt variert, og lien på østsiden av banetraséen og opp mot Dyngeland er i Grønt atlas for Bergen kommune definert som et område med viktig biologisk mangfold.



Kulturlandskap på Haukeland.
Foto: Byantikvaren



Natur- og kulturlandskap ved Søylevatnet.
Foto: Byantikvaren



Landskap ved Grimevatnet.
Foto: Byantikvaren



Postvegen og Vossebanen ved Erdal.
Foto: Byantikvaren

7.0 FORMELT VERN

Viktige kulturminner kan gis ulike former for formelt vern. Dette kan gjøres innenfor både plan- og bygningsloven og kulturminneloven.

7.1 Lovverk som verktøy for vern

Kulturminneloven har det sterkeste vernet og skal brukes kun for kulturminner av nasjonal verdi. Et vern gjennom kulturminneloven gir sterke begrensninger i råderetten over det fredete objektet eller kulturmiljøet. Både enkeltobjekt og hele kulturmiljø kan fredes med hjemmel i kulturminnelovens §§15,19 og 20. I tillegg kan statlig eiendom fredes ved forskrift etter §22. Garnes stasjon ble fredet etter §§15 og 19 i 2002.

Også plan og -bygningsloven gir hjemmel for vern av kulturminner. Først og fremst gjennom regulering til spesialområde bevaring etter pbl§25.6 for *”områder med bygninger og anlegg som på grunn av historisk, antikvarisk eller annen kulturell verdi skal bevares”*. Man kan også gi føringer for vern på mer overordnede plannivåer. Fylkeskommunen skal gi retningslinjer for ivaretagelse av regionale og nasjonale kulturminneinteresser. For Hordalands vedkommende finnes en fylkesdelplan for kulturminner (se nedenfor). Fylkesdelplanen gir retningslinjer for vern av kulturminner. Dersom retningslinjer fra fylkesnivå ikke følges, kan dette gi grunnlag for innsigelse. Innsigelsesinstituttet for planer i Bergen kommune ligger hos Hordaland fylkeskommune.

På kommuneplannivå (planlegging etter §20 i pbl) finnes flere virkemidler for å sikre kulturminneinteresser:

Underformål bevaring

Et areal kan avsettes i kommuneplanens arealdel med et hovedformål (f.eks byggeområde eller kommunikasjon) og med bevaring som underformål. Dette vil ivareta vern og være førende for tiltak i området, for eksempel gjennom plankrav for tiltak. Ulempen med et slikt vern er usikkerhet knyttet til at nye reguleringsplaner vil kunne unnlate å regulere til spesialområde bevaring etter en planfaglig helhetsvurdering av tiltaksområdet.

Båndlegging

Båndlegging §20-4. 4 gir et sterkere vern enn underformål bevaring men forutsetter at nytt planarbeid eller fredningssak igangsettes etter 4 (+2) år. Når ikke annet er bestemt, gjelder kommuneplanens arealdel foran eldre rikspolitiske bestemmelser, reguleringsplan og bebyggelsesplan, men faller bort i den utstrekning den strider mot slike bestemmelser som senere blir gjort gjeldende (pbl §20.6).

Kartopplysning

I retningslinjer for kommuneplanens arealdel kan kulturlandskapet inngå som spesifisert LNF-område og avmerkes med sosi-kode 121: *Viktig landskap, turveidrag/grøntstruktur der bygge- og anleggstiltak ikke bør tillates*. I kommuneplanens juridisk bindende arealdel kan i tillegg opplysning om banen med infrastruktur merkes med signatur som verdifullt kulturminne (jfr. Fylkesdelplan for kulturminner). På fremtidig temakart for kulturminner til kommuneplanen, vil banen bli avmerket som del av det historiske samferdselsnett. Temakartet er ikke juridisk bindende.

7.2 Vern gjennom plan- og bygningsloven

Kulturminner og kulturmiljøer er viktige ressurser både for den enkelte og samfunnet. Gjennom planlegging etter Plan- og bygningsloven skal det dannes grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser. Hordaland fylkeskommune har utarbeidet en fylkesdelplan (1999-2010) for kulturminner som blant annet gir mål og retningslinjer for det regionale arbeidet med forvaltning av kulturminner. På kommunenivå er kommuneplanens arealdel nå under rulling. I tillegg finnes det, for Gamle Vossebanens vedkommende, to kommunedelplaner i området, hvorav en ikke er endelig vedtatt. Begge disse har retningslinjer for vern av områder som berører banetraséen. I tillegg er det 23 vedtatte reguleringsplaner innenfor det definerte området, og ytterligere fem under behandling. Av reguleringsplanene er det bare én som har deler av planområdet regulert til spesialområde bevaring.

7.2.1 Planstatus, overordnede planer og retningslinjer

Fylkesdelplanen fastslår betydningen av å verne sporene av historisk samferdsel, deriblant Bergensbanen. Den understreker videre betydningen av kommuneplanen som virkemiddel for å synliggjøre kulturminner og kulturmiljø. Dette anbefales gjort gjennom avmerking av fredete objekter/områder, avmerking av områder som er regulert til spesialområde bevaring, båndlegging av områder og avmerking av verdifullt kulturlandskap med kartsignatur. I tillegg gir fylkesdelplanen retningslinjer for dokumentasjon av kulturminner i forbindelse med reguleringsplanarbeid. Fylkesdelplanen for kulturminner har videre som mål at kystlandskapet med kulturmiljø og kulturminner skal sikres og nyttes som kilde til kunnskap og opplevelse. I retningslinjene for planen sies det at: *Verdifulle kulturlandskap med tilknytning til kystrelaterte kulturminne og kulturmiljø skal registrerast og sikrast i kommunale planer. Verneverdige kulturmiljø og automatisk freda kulturminne skal ikkje omdisponerast utan planvurdering.*

7.2.2 Kommuneplan for Bergen kommune med arealdel 2000-2011 (2019)

Kommuneplanens arealdel består av plankartet (vedlagt) med tilhørende bestemmelser og har bindende virkning i henhold til plan- og bygningslovens §20-6. Fremtidig arealdisponering må, når ikke annet er bestemt, være i samsvar med de formål som er vist på kartet. Kommuneplanens arealdel gjelder, som nevnt, foran eldre rikspolitiske bestemmelser, reguleringsplaner og bebyggelsesplaner, der disse strider mot planens innhold. Kommuneplanen anbefaler at estetiske hensyn redegjøres for i alle plan- og byggesaker i kommunen. Dette gjelder både utformingen av selve tiltaket og på hvilken måte tiltaket vil fungere i forhold til omgivelsene. Det sies videre at det er viktig å klargjøre forholdet til fjernvirkning, landskap, kulturminner, byrom osv.

Bestemmelsene i kommuneplanens arealdel legger restriksjoner for utbygging i flere, og de mest sårbare, områdene Gamle Vossebanen går gjennom. Nedenfor referes de bestemmelsene som sikrer en restriktiv arealutnyttelse langs eller opptil banetraséen, og som derfor er relevant i denne sammenhengen.

I planens bestemmelser §1 Plankrav (jevnfør PBL §20-4, andre ledd, bokstav a og c), heter det:

- a. For områder avsatt til utbyggingsformål og for områder langs vann og vassdrag inntil 100 meter fra strandlinjen, kan tiltak nevnt i lovens §§81, 86a, 86b og 93 ikke finne sted før området inngår i reguleringsplan.*

I bestemmelsen §3 Landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF) (jevnfør PBL §20-4 bokstav c), heter det:

- a. Spredt boligbygging og ervervsbebyggelse som ikke er ledd i stedbunden næring tillates ikke.*
- b. I kommuneplanens LNF-områder gjelder forbud mot bygging og fradeling i 100 metersbeltet langs sjøen. Denne bestemmelsen er hjemlet i PBL §17-2.*

I §6 Vassdrag (jevnfør PBL §20-4 bokstav f), heter det:

- a. Innenfor 20 meters beltet på hver side langs vann og vassdrag er det forbudt å iverksette utfylling, utsprenkning, utgraving og/eller tiltak som krever tillatelse etter §§86a og 93. Unntatt er tiltak som forutsetter kryssing av eller adkomst til vassdrag, eller tilrettelegging av hensyn til landbruket eller allmenne friluftsinteresser.*

Gamle Vossebanen går gjennom flere LNF-områder, der kommuneplanen altså fastsetter en restriktiv arealutnyttelse. Dette gjelder strekningen fra Trengereid til Garnes, som i tillegg inngår i 100 meters strandsonen der byggeforbud etter pbls §17-2, gjelder. Videre inngår strekningen fra Haukelandsvatnets nordende til Grimesvingen i LNF-område. Herunder inngår området ved Søylevatnet og Haukelandsvatnet dessuten i Bergens største sammenhengende landbruksområde, som strekker seg nordover helt til Haukås i Åsane. I tillegg er et mindre område nær Midttun, langs østsiden av banetraséen, regulert som LNF-område. Under LNF-områdene finnes mindre områder ved Garnes stasjon der noe er regulert areal og noe er uregulert boligområde, og ved Risnes og Trengereid der det finnes mindre areal avsatt som uregulert boligområde.

7.2.2.1 Kommuneplanens utbyggingsområder ved traséen

Strekningen fra Midttun til Grimesvingen er regulert område. På østsiden av linjen er deler også avsatt som LNF etter §20-4.2 i plan- og bygningsloven i et område ned fra Ulsmåg. Også et område like nord for Grimesvingen, på østsiden av traséen, er foreslått med boligformål, men

boligformålet er foreløpig ikke juridisk bindende ettersom det ikke kan bebygges før 2010. På vestsiden er her noe uregulert areal.

Området fra Haukelandsvatnets nordende til Espeland er avsatt som offentlig interessant fortetningsområde.

Fra Espeland til Garnestangen er strekket delvis regulert, mens noen delområder er avmerket som uregulert boligområde.

7.2.3 Kommunedelplaner

Det er to kommunedelplaner som omfatter deler av traseen. KDP for kystsonen (Kystsoneplanen), som ennå ikke er politisk vedtatt, og KDP Indre Arna som ble vedtatt i 2004.

Kystsoneplanen

I Kommunedelplan for kystsonen i Bergen, utarbeidet i 2003 men ennå ikke politisk sluttbehandlet, er hele tettstedet Trengereid avmerket med underformål bevaring.

Som i kommuneplanen, er hele kyststripen fra Garnes til Trengereid definert som LNF-område. Herunder er Garnes, Tunes, Takvamneset, Herland og Romslo også markert som viktig kulturlandskap og har dermed ekstra restriksjoner med tanke på arealutnyttelse. I tillegg er flere partier langs Arnavågens østside, blant annet ved Seimsmark, regulert til fri-, friluft- og landskapsvernområder. Innenfor disse områdene vil det bli ført en restriktiv praksis med tanke på arealutnyttelse og nye tiltak.

Indre Arna

Godkjent av Bergen bystyre 01.03.2004

I kommunedelplan for Indre Arna, plan nr P.994.00.00 sist revidert 20.09.04, heter det i §1 Plankrav: *I senterområdet S-07/S-08 vil alle tiltak som berører kulturminneverdier utløse krav om reguleringsplan for området.* I retningslinjer til §1 Plankrav heter det videre: *Anbefalingene i rapporten Kulturminnegrunnlag Indre Arna, Byantikvaren, datert august 2000, skal legges til grunn ved utarbeidelse av detaljplaner innenfor området.* Føringer i kulturminnegrunnlaget som gjelder for jernbanestasjonen og området rundt formuleres slik: *Det gamle sentrumsområdet med*

jernbaneanlegg, prestegård, meieri, handelslag, butikk og andre bygg/funksjoner langs veien bør likeledes bevares som et helhetlig og verdifullt kulturminnemiljø.

I tillegg er flere partier langs banestrekningen mot Arnatveit regulert som LNF-område med retningslinjer med vekt på friluftsliv og landbruk.

Innenfor området som er utredet, er det ingen nye kommunedelplaner under arbeid.

7.2.4 Reguleringsplaner

Med utgangspunkt i en 60 meter bred sone - 30 meter på hver side av linjen - er det tatt med reguleringsplaner som tangerer denne sonen. Planene legger føringer for utnyttelsen av arealene de omfatter.

Reguleringsplaner, vedtatte

Innenfor det området Gamle Vossebanen går gjennom, finnes det 23 vedtatte reguleringsplaner. Disse er opplistet nedenfor i rekkefølge fra nord mot sør, med plannummer, gårds og bruksnummer som omfattes, stedsnavn og tidspunktet for når de ble vedtatt.

P.2972.000 gnr 71 og 8. Trengereid stasjon og Indre Takvam I og II, 1999.

R.NR. 2.910.00.00 Kryssområde Trengereidsdalen, 1990. (Ingen influens på Gamle Vossebanen)

R.NR. 2.924.00.00 Kvisti bru, kryss på Herland, 1991.

R.NR. 2.681.00.00 gnr 84. Garnes Leirviki, båthavn, 1986.

P.2.961.50.00 gnr 84 bnr 52. garnes, Vestli Nord, 1995.

R.NR. 2.744.00.00 gnr 84 bnr 19, 44, 52. Garnes Tona, 1989.

R.NR. 2.622.00.00 gnr 86. Seimstranda, 1985.

P 1657.00.00 gnr 286 bnr 227 m.fl. Seimstranda, 2004.

P 17580000 gnr 286 bnr 94 m.fl. Arna prestegård, 2004.

P 2.1530.00.00 gnr 287 bnr 6, 10. Seimshola/Seimsmyrane, 1983.

R.NR. 2.499.00.00 gnr 87 bnr 2. Skoletomt, 1979.

R.NR. 2.884.00.00 gnr 87 bnr 2 m.fl. Utløebakken-Teigane, 1991.

P 17060000 gnr 287 bnr 43 m.fl. Lakslia, 2005.11.22

R.NR. 2.006.00.00 Ådnemarka, 1969.

P 2.441.00.00 gnr 87 Indre Arna og 88 Arnatveit, 1978.

R.NR. 2.584.00.00 gnr 88 Arnatveit Sør, 1984.

R.NR. 2.813.00.00 gnr 89, 98 og 99. Espeland, Tungeland og Rolland Søndre, terminaler NSB, 1990.

P 1663.00.00 gnr 295 bnr 176 m.fl. Lone sentrum, 2004.

R.NR. 3.842.00.00 planområde 6, felt B-7 gnr 43 bnr 6 m.fl. Sandal-Sædal-Nattland, 1989.

P 1655.00.00 gnr 43 bnr 79 m.fl. Midttun/Helldal, 2003.

Området mellom Midttunelva, Ulsmågveien og Midttunlia. Datert 20.09.1978 (ikke plannummer eller andre referanser).

P 3.024.00.00 gnr 43 Midttun og gnr 8 Sandal, 1967.

Følgende plan har blitt vedtatt under arbeidet med denne rapporten:

R 16480000, saksnr 200017586, gnr 290 - bnr 15, 52, 77 mfl. Neshaugane Espeland, vedtatt 30.01.2006. Boligformål og naturvern- og friområde mot vassdrag. Ligger relativt langt fra traséen, på østsiden av elvefaret til Haukelandsvatnet, antas å ha liten innvirkning på banen. Øket trafikk i forbindelse med tilkomst, skjer langs eksisterende veinett og vil ikke belaste banelegemet.

Reguleringsplaner under arbeid

Innenfor samme 40-meters sone for banen er det seks reguleringsplaner under arbeid. Dette er plansaker som ikke er endelig vedtatt. Disse er opplistet nedenfor i rekkefølge fra nord mot sør, med plannummer, saksnummer, gårds og bruksnummer som omfattes, stedsnavn og status.

R 8660000, saksnr 199803396, gnr 285-bnr 1 mfl. Seimsheia/Åsheim under behandling. Området ligger på et høydedrag relativt langt fra traséen, og vil ha liten innvirkning på banen. Det finnes kun ett dokument i saken, et møtereferat datert 20.01.1998, ellers ingenting. Alt tyder dermed på at videre arbeid med planen er stilt i bero.

R 17530000, saksnr 200012238, gnr 287- bnr 5. Arna handelslag, Ådnavegen. Ligger nær opptil på vestsiden av traséen, og kan ha stor innvirkning på banen. Plangrensen er på det nærmeste bare 13 meter fra banetraséen. Deler av bebyggelsen er planlagt bare få meter fra Arna Gamle stasjon og nærmere enn 30 meter fra banetraséen, slik at Jerbanelovens kapittel III §10 her vil kunne anvendes. Den planlagte bebyggelsen får eksisterende bebyggelse med Arna Gamle stasjon mellom seg og banen. Det planlegges bolig/forretning/kontor i opptil 5 etasjer. Blant annet planlegges det bygninger mot banen på opptil 11 meters høyde. I planens §3.2.1 heter det at dagens proporsjoner blir ivaretatt og at nybygging må tilpasses eksisterende bebyggelse i volum og detaljering, samt at møneretning skal være parallell med gamle Ådnavegen. Videre heter det i planens §3.3.1: *Utforming av nye tiltak langs Ådnavegen skal sikre et godt samspill til eksisterende bebyggelse med hensyn til volum og takform. Bruk av tre skal videreføres som byggemateriale. Det bør framgå at det er nye bygninger.* Hordaland fylkeskommune har uttalt seg 25.01.2006 til planforslaget, og her heter det blant annet: *Nye bygningsstrukturar bør i større grad bli forma ut i frå dimensjonar i eksisterende bygningsmiljø ved Gamle Arna stasjon og unngå sterk visuell eksponering mot vest.* Videre fraråder fylkeskommunen at reguleringsplanen godkjennes i sin nåværende form. Byantikvaren ber i sin uttalelse til planen av 11.11.2005, om at §3.2.1 får en tilføyning om at byggesak innenfor planområdet må oversendes Byantikvaren for uttalelse. Plansaken er nå ute på 2. gangs høring.

R 18290000, saksnr 200414935, gnr 287 – bnr10 mfl. Presttun-tunet/Indre Arna vegen. Planområdet ligger på østsiden av traséen nær opptil Indre Arna vegen, og kan ha stor innvirkning på banen. Plangrensen ligger like utenfor 30 meters grensen for banetraséen. Området rundt Presttun-tunet er avsatt til spesialområde bevaring, der det skal foreligge uttalelse fra Byantikvaren før byggesøknad om endring kan godkjennes. I søndre del av planområdet, mot Indre Arna vegen og banetraséen, legges det opp til parkering og bebyggelse i opp til tre etasjer. I uttalelser til planen fra Hordaland fylkeskommune (16.01.2006) og Byantikvaren (29.11.2005) påpekes det at parkeringsanlegg bør trekkes lengre vekk fra spesialområdet. Fylkeskommunen tilrår at planen endres på dette punktet. Plansaken er til behandling.

R 18310000, saksnr 200410782, gnr 43, 45, 46 mfl. Midtun-Ulsmågvegen/Ulsmågskaret. Planområdet ligger tett opptil på østsiden av traséen og omfatter industribebyggelse som kan ha

visuell influens på banen. Det er planlagt tilkomst til området fra eksisterende rundkjøring, like ved dagens bro i Ulsmågveien. Planen omfatter ivaretagelse og opprustning av Nesttunvassdraget gjennom planområdet. Gamle Midttun bro, en steinbro fra ca 1780 vest for dagens bro, og grøntdraget langs elven forutsettes opprustet. Planforslaget omfatter en egen miljøplan for disse forholdene og grøntstrukturen generelt innenfor planområdet. Et område langs vannstrengen reguleres til spesialområde vassdrag. Planen kommer ikke i konflikt med eksisterende jernbanelinje/streng eller den gamle traséen videre mot Nesttun. Planen legger opp til økt aktivitet i området og en kvalitetsheving av bygningsmasse og uteområder. Dette kan også ha positive ringvirkninger for Gamle Vossebanen, i form av økt publikumsaktivitet i området. I referat av 24.01.2006 etter møte mellom tiltakshaver og kommunen, skriver tiltakshaver at miljøanalysen, herunder forholdet til Nesttunvassdraget og veterantogets endestasjon, er et av områdene det bør være grunnlag for å arbeide videre med. Plansaken er til behandling.

R 18470000, saksnr 200503302, gnr 46-bnr 4,17,54 mfl. Totlandsvegen, gang- og sykkelveg. Planområdet ligger langt fra traséen, på østsiden bak industribebyggelse og antas å ha liten fysisk innvirkning på banen. Den kan ha positive ringvirkninger med økt tilgjengelighet for myke trafikanter. Oppstart offentlig regulering.

8.0 FORLENGELSE AV TRASÉEN FOR MUSEUMSJERNBANEN

Fra Garnes går traséen videre til Tunes, der den møter linjen for dagens Bergensbane. Banen går her gjennom vakker natur langs Sørfjorden i et kulturlandskap med stor tidsdybde og sterke historiefortellende kvaliteter. Her finnes kulturlandskap med spor etter menneskelig aktivitet helt tilbake til yngre steinalder, og gravfunn på Tunes indikere at her har vært bofaste mennesker tilbake i jernalder. Måten gårdene her har vært organisert på fra fjord til fjell, har en kanskje like lang kontinuitet. Fra Tunes sammenfaller dagens Bergensbane i hovedsak traséen til Vossebanen frem til Trengereid. Dette kulturlandskapet er i dag noe av det mest verdifulle kulturlandskapet vi har i kommunen, og deler av det er ligger i hundremeters-beltet for strandsonen og er avmerket som verdifullt kulturlandskap i Kystsoneplanen for Bergen kommune. I Jernbaneverkets nasjonale verneplan foreslås hele strekningen fra Trengereid til Midttun vernet. Her foreslås også tettstedet Trengereid, med miljøet omkring stasjonen og deler av stedets eldre bebyggelse, vernet etter Plan- og bygningsloven. Dette sammenfaller med KDP Kystsonens underformål bevaring i området.

Trengereid ble, som vi har sett, et lite industristed som direkte følge av Vossebanens anleggelse. Denne delen av Vossebanen fremviser kanskje den mest dramatiske naturen, og byr på sterke naturopplevelser med bratte fjellsider både langs banen og på Osterøy på andre siden av fjorden. Framme på Trengereid er både den gamle stasjonsbygningen og mye av den opprinnelige industri- og boligbebyggelsen bevart. Her finnes altså et helhetlig kulturminnemiljø med stort formidlingspotensiale. Ved å føre museumsbanen videre til Tunes og Trengereid, vil man derfor få øket opplevels- og formidlingspotensialet ytterligere. Dette både i form av den dramatiske naturen og de utfordringer anleggelsen av bane her møtte. Tidsdybden i kulturlandskapet og banen som premissleverandør for industri og bosetning er velegnet for opplevelse og formidling. Samtidig illustreres den banetekniske utviklingen ved at man flere steder kan observere ny og gammel infrastruktur og spor av eldre trasévalg. Tunnelportalene inn mot stasjonsområdet ved Trengereid inngår som en del av kulturminnemiljøet, men er utsatt for inngrep i forbindelse med omlegging av teknisk infrastruktur.

I banens motsatte ende, fra Midttun til Nesttun er selve banelegemet fjernet i forbindelse med nye veianlegg. Likevel finnes deler av traséen bevart som gang og sykkelvei. Blant annet finnes den store tørrmurte steinhvelvbroen fra 1904 over Nesttunelven bevart. Nesttun var et trafikkknutepunkt der Vossebanen og Osbanen i sin tid møttes, og den tidlige utvikling av Nesttun sentrum fikk preg av en stasjonsby. Med en eventuell fremtidig forlengelse av Gamle Vossebanen frem til Nesttun, vil denne helheten kunne bli belyst. Samtidig vil den fremtidige anleggelsen av bybanen gjennom Nesttun da øke tilgjengelighet for publikum til Gamle Vossebanen.

En forlengelse av traséen for museumsbanen er derfor fysisk mulig. Bybanekontoret, som utreder anleggelse av bybane i Bergen, har vært kontaktet i sakens anledning. Her opplyses det at en forlengelse til Nesttun ikke vil komme i konflikt med planlagt trasé for bybanen, men anses for å være noe urealistisk. Dette fordi det vil være en omfattende sak som kommer i konflikt med nyere veianlegg. En ny trasé som avviker fra den opprinnelige, kan derfor være en mulighet. En slik forlengelse vil være kostnadskrevende, og ha begrenset antikvarisk verdi. Trasé til Nesttun vil likevel kunne ha en formidlingsmessig verdi og kan også øke tilgjengeligheten til, og profileringen av, Gamle Vossebanen som museum. Bybanekontoret kan på oppdrag være villig til å utrede en slik mulig forlengelse med kostnadsoverslag.

9.0 KULTURMINNEFAGLIG VURDERING

Den første utredningen om anleggelse av en togbane mellom Kristiania og Bergen ble levert i 1872 og var organisert av Indredepartementet. Etter en del politisk tautrekking ble banen vedtatt i 1875, og anleggsarbeidet startet året etterpå. I 1883 åpnet jernbanestrekningen Bergen-Voss for lokaltrafikk.

Gamle Vossebanen omtales gjerne som en fjordbane, altså en jernbane som går gjennom fjordlandskapet, nær sjø og vann på den ene siden og bratte fjellsider og slakere lier på den andre. Den viser en sjelden variasjon i jernbaneanlegg og stasjoner, nøye tilpasset topografien langs Sørfjorden og vassdraget med Haukelandsvatnet, Søylenvatnet og Grimevatnet. Da banen skulle anlegges, bød fjordlandskap langs Sørfjorden på særlige utfordringer for ingeniører og anleggsarbeidere. Her er topografien stedvis svært vill og bratt, med utilgjengelige og svært rasutsatte strekninger. Med datidens tekniske hjelpemidler og sikkerhetsutstyr, var dette et farefullt og krevende arbeid. På denne måten står banen som et monument over dem som bygget den, og gir dermed banen som teknisk kulturminne en ekstra dimensjon.

Kulturlandskapet som traséen går gjennom, er i dag noe av det mest verdifulle kulturlandskapet vi har innenfor Bergen kommune. I kommuneplanen er det vesentligste av kulturlandskapet langs banen avsatt som LNF-område. Fra Trengereid til Garnes inngår dette landskapet i tillegg i den funksjonelle strandsonen og er avmerket som verdifullt kulturlandskap i Kystsoneplanen. LNF-området ved Søylenvatnet og Haukelandsvatnet inngår dessuten i kommunens største sammenhengende jordbruksområde, avmerket på kommuneplanens arealdel.

Norsk Institutt for Jord- og Skogkartlegging (NIJOS) bruker et klassifiseringssystem for opplevelsesverdi ved ulike landskapstyper etter kriteriene *helhet*, *variasjon* og *intensitet*. *Helhet* er et uttrykk for verdien av at ulike landskapselementer i et område danner en harmonisk sammenheng. Som del av et større sammenhengende jordbruksområde, betegner dermed området ved Søylenvatnet og Haukelandsvatnet en særlig høy landskapsverdi. Likeledes utgjør strekningen Garnes-Herland et helhetlig kulturlandskap med sine slake lier ned mot fjorden. Begrepet *intensitet* omhandler de dramatiske, slående eller minneverdige landskapstrekkene. Dette begrepet tør være dekkende for topografien fra Herland til Trengereid. *Variasjon* defineres

som vekslings- i landskapsbilde, terrengform og vegetasjonsdekke. Dette kan stå som en god beskrivelse av de ulike landskapstypene som Gamle Vossebanen går gjennom. Disse ulike landskapstrekkene og kultiverte områdene er også av vesentlig betydning for opplevelsen av kulturminnet Gamle Vossebanen.

Oppsummert går altså banetraséen fra Trengereid til Midttun gjennom landskapstyper med svært høy opplevelsesverdi, og en reise med veterantoget er derfor ikke bare en reise i tid, men også en reise i spennende og verdifulle "landskapsrom". Også de delene av strekningen som går gjennom tettbygde strøk har opplevelses- og pedagogisk verdi. Her finnes både nærings- og boligbebyggelse som vitner om bosetningsmønster, arbeidsliv og vekst på ulike tidspunkt og, ikke minst, samferdselssystemets betydning for industri- og bosetting på steder i Bergens utkantområder. Formidlet på riktig måte, kan dette illustrere viktige utviklingstrekk i norsk sosial- og næringshistorie fra forrige århundre.

Gjennom sin relativt lange levetid fra 1883 og frem til nedleggelse som lokalbane i 1965, dokumenterer Gamle Vossebanen flere tidsepoker og stadier i den banetekniske utviklingen. Strekningen fra Bergen via Garnes til Voss inngikk som del av Bergensbanen, da denne ble åpnet i 1908, og betegner dermed også første byggetrinn av Bergensbanen. Banen viser infrastruktur og trasévalg både fra tiden som smalsporet og normalsporet, dampdrevet og elektrisk jernbane. Slik dokumenterer banen flere viktige stadier i norsk jernbanehistorie, og innehar dermed høy kilde- og kunnskapsverdi som jernbanehistorisk objekt.

Jernbanen gikk inn som del i et allerede etablert samferdselsnett, der veier - herunder postveiene og fjordbåttrafikken, var av vesentlig betydning. Med jernbanens anleggelse fikk også det øvrige samferdselsnettet fornyet betydning. Fjordbåtens hevdvunne plass på Vestlandet ble ikke rokket ved, men i kombinasjon med jernbanen ble det åpnet for nye reisemuligheter også for kystens befolkning. Spesielt oppsatte ruter med veterantoget er lagt opp som rundreiser i korrespondanse med veteranfjordbåter og -busser. Ingen andre jernbanestrekninger med museumsdrift kan i dag vise til denne kombinasjonen mellom tog- og båttransport. På denne måten kan et svært viktig kapittel i norsk samferdselshistorie formidles på en måte med svært høy pedagogisk verdi. Gamle

Vossebanen er også det eneste bynære jernbaneanlegget som er inkludert i Jernbaneverkets verneplan.

Jernbanestrekningen Garnes-Midttun er i dag i bruk som museumsjernbane, hvor Garnes er hovedstasjon for veteranjernbanen Gamle Vossebanen. Stasjonen med stasjonsbygning, uthus, vognremisse og lokstall er fredet. Ved å la vernet av banen omfatte også strekningen Garnes-Trengereid, kan banens mangfold som museumsjernbane gjennom ulike landskaps- og bosettingsstrukturer ytterligere forsterkes.

Vossebanen, strekningen Garnes-Midttun, er av Fylkeskonservatoren i Hordaland karakterisert som et kulturminne av nasjonal karakter, og dette har vært en medvirkende årsak til Riksantikvarens fredning av Garnes stasjon.

9.1 Ulike muligheter for vern

Som det fremgår i kapittel 7, er der ulike virkemidler tilgjengelig for å oppnå et formelt vern av Gamle Vossebanen med anlegg og tilliggende verneverdige landskap og bebyggelsesstrukturer. Fylkesdelplanen gir noen regionale føringer og anbefalinger for vern av kulturminner gjennom plan- og bygningsloven. Riksantikvaren har også i sin veileder *”Kulturminner og kulturmiljøer – plan- og bygningsloven”* (2001) gitt anbefalinger. Blant annet forutsettes det her at vernehensyn i kommuneplanen er vurdert med sikte på å oppnå best mulig løsning for samfunnet og den enkelte. Kommuneplannivå anses som en god mulighet for å se kulturminneverdiene i en innbyrdes sammenheng og prioritere mellom dem. Likeledes anses kommuneplanen som det beste nivået for å vurdere kulturminneverdier opp mot andre miljøverdier eller annen arealbruk.

Underformål bevaring i kommuneplan

Byantikvaren har derfor, i forbindelse med pågående rullering av kommuneplanen, kommet med innspill for vern av Gamle Vossebanen. Der vurderes underformål bevaring i overordnede planer som en adekvat beskyttelse og synliggjøring av kulturminneverdier i forhold til fremtidig planarbeid og tiltak. Dette anses av Byantikvaren å være som et supplement til en eventuell fredning ved forskrift etter kml § 22.4 og/eller vedtaksfredning etter §§ 15 og 19. Det påpekes at kulturlandskapet som traséen går gjennom, er noe av det mest verdifulle kulturlandskapet vi har

innenfor kommunen, og at deler av dette landskapet ligger i den funksjonelle strandsonen og allerede er avmerket som verdifullt kulturlandskap i Kystsoneplanen.

På bakgrunn av dette ba Byantikvaren om at banetraséen mellom Midttun og Trengereid med tilgrensende kulturlandskap, ble avsatt med underformål bevaring i kommuneplanen. I skrivende stund er arbeidet med kommuneplanen ikke avsluttet og i hvilken grad dette er ivarettatt er derfor foreløpig uavklart.

I forbindelse med utarbeiding av et kommunedekkende kulturminnegrunnlag, som Byantikvaren tar sikte på å ha klart til neste rullering av kommuneplan i Bergen kommune, vil Gamle Vossebanen også blir satt inn i en helhetlig sammenheng, som del av et system av historiske ferdselsårer i kommunen.

Regulering til spesialområde bevaring

En annen mulighet for å sikre et formelt vern av banen er å regulere traséen og det tilliggende landskapet til spesialområde bevaring etter pbl § 25.6. Dette er et særdeles omfattende arbeid som vi ikke anbefaler i nåværende situasjon. Eksisterende reguleringsplaner vil da måtte oppheves eller omreguleres, noe som medfører at man må inn på detaljnivå og i praksis gjennomføre reguleringsendring på alle eldre planer som blir berørt. Som utredningens oversikt over planer viser, er det hele 28 planer som da vil bli direkte berørt.

Forskriftsfredning

Jernbanetraséen er statlig eiendom. For kulturminner i statlig eie er det mulig å frede ved forskrift etter §22a i kulturminneloven. Dette kan gjøres for grupper av kulturminner på grunnlag av en verneplan. Myndighet til å frede etter forskrift tilligger Riksantikvaren. Forskriftsfredning omfatter ikke kulturmiljø eller område rundt fredet kulturminne som ligger utenfor statens eiendom. Områder må fredes ordinært etter §19 eller §20 i kulturminneloven. Enkeltobjekter kan også fredes etter kml§15. Forskriftsfredninger er lite spesifikke, men dette kan trolig avhjelpes med detaljerte bestemmelser.

Vedtaksfredning

Ved en vedtaksfredning etter §15 og eventuelt §19, er det krav til høringsrunder med alle impliserte og utarbeidelse av detaljert fredningsgrunnlag. Erfaringsmessig er det en lang prosess fra melding om oppstart fredning til endelig fredningsvedtak foreligger. En vedtaksfredning av banen kan vise seg å være lite hensiktsmessig med tanke på kravene som da stilles om dispensasjoner for alle tiltak som går utover allminnelig vedlikehold dersom dette kommer i konflikt med ønske om å drive museumsbane og formidling av jernbanehistorie. For eksempel vil dette gjelde montering av museale jernbaneinstallasjoner eller utstyr hentet annetstedsfra. En § 15 fredning gjelder kun bygg og anlegg. En sikring av tilgrensende landskap må eventuelt fredes etter kulturminnelovens §19. Fredningen kan likevel gjennomføres som én fredningssak. For Garnes stasjon har man brukt både §§ 15 og 19 i kulturminneloven.

9.2 Anbefaling

I det foregående er kulturminneverdier knyttet til Gamle Vossebanen utredet. Likeledes er ulike muligheter for formelt vern gjennom plan- og bygningsloven og kulturminneloven redegjort for.

Gamle Vossebanen er et unikt og autentisk kulturminne. Det formidler en historie knyttet til samferdsel, ressursutnyttelse og næringsutvikling, bosetningsmønster og samfunnsutvikling. Samtidig fører banen gjennom et kulturlandskap med stor tidsdybde, med spor etter menneskelig aktivitet helt tilbake til forhistorisk tid. Opplevelsesverdiene knyttet til landskapet og de spor menneskene har avsatt gjennom århundres aktivitet, gjør Gamle Vossebanen til et kulturminne med særdeles stort formidlingspotensiale. Banen og infrastrukturens autenticitet og de ulike, og svært lesbare, landskaps- og bebyggelsesstrukturer den går gjennom, gjør dette til et kulturminne av nasjonal betydning.

Etter en samlet vurdering er det denne utredningens anbefaling at man benytter begge lovverks virkemidler i vernet av Gamle Vossebanen. Et formelt vern av selve banetraseen gjennom kulturminneloven er trolig nødvendig for å sikre selve kulturminnet Gamle Vossebanen. Kulturminnet har like fullt en sårbarhet i forhold til tiltak i tilgrensende områder som bare delvis kan ivaretas gjennom fredning. Det er derfor i innspill til kommuneplanen som er under rullering, bedt om at traseen avmerkes med underformål bevaring. I tillegg anbefales det at

kulturlandskapet ivaretas gjennom kartinformasjon og retningslinjer til planen. Det anbefales videre at man på bakgrunn av dette ber om at områder som berører banetraseen reguleres til spesialområde vern etter §25.6 i fremtidig planarbeid. Byantikvaren har som siktemål å utforme et kommunedekkende kulturminnegrunnlag i forkant av neste rullering av kommuneplanen, og vil der blant annet se den historiske jernbanen i sammenheng med andre historiske kommunikasjonsårer.

For å sikre vern av bygninger, banelegeme og infrastruktur, synes det mest formålstjenlig å benytte forskriftsfredning etter Kulturminnelovens §22a. Et alternativ kan være en ordinær vedtaksfredning etter §§15 og 19. Det vil da være nærliggende å bruke ”Garnes-modellen” der banen, installasjoner og bygninger fredes etter §15, mens §19 brukes for å verne stasjonsområder og lignende. Hva man eventuelt velger her, bør avklares i nær dialog med Riksantikvaren.

Oppsummert:

- Langs hele strekningen bør banelegeme og infrastruktur som ligger på grunn eiet av Jernbaneløst vurderes for fredning etter forskrift som statlig eiendom, etter §22a i Kulturminneloven.
- I tillegg er det gitt innspill til rullering av kommuneplanen der det er bedt om at banens tilgrensende områder avmerkes med underformål bevaring. Arbeid med nye reguleringsplaner vil da måtte vurderes regulert til spesialområde bevaring i banens nærhet.
- Deler av traséen ligger i områder med restriktive krav til arealutnyttelse etter Plan- og bygningsloven. Dette gjelder langs Skyggestrand i 100-meters beltet for strandsonen, og gjennom Langedalen innenfor LNF-område. Nettopp langs Skyggestrand og i Langedalen finnes de områdene i banens nærhet som er mest sårbare for nye tiltak.
- Deler av tettstedet Trengereid er i tillegg avmerket med underformål bevaring i Kystsonenplanen for Bergen kommune, noe som også gir sterke begrensninger for eventuelle nye tiltak.
- Langs hele strekningen gjelder Jernbaneløst kapittel III §10, som gir innsigelsesrett til tiltak nærmere enn 30 meter fra banens midtlinje.

- Trengereid stasjon og stasjonsområde er eiet av NSB, og foreslås også fredet etter forskrift etter §22a i kulturminneloven. Alternativt kan det her vurderes en fredning etter §§15 og 19 i kulturminneloven.
- Haukeland stasjon eies av Norsk Jernbaneklubb, Gamle Vossebanen og er godt forvaltet og ivaretatt av eier. Arna Gamle stasjon eies av Lions Club Arna og Espeland stasjon eies av Janusfabrikken. For disse stasjonene anbefales det å vurdere fredning etter ”Garnes-modellen”, Kulturminnelovens §§15 og 19.
- Til neste rullering av Kommuneplanen tar Byantikvaren sikte på å utarbeide et kommunedekkende kulturminnegrunnlag, organisert tematisk, der ferdselsårer inngår som ett av hovedtemaene. Det vil da være aktuelt at Gamle Vossebanen også blir satt inn i en helhetlig sammenheng, som del av et system av ferdselsårer i kommunen.
- Fra Seimsstrand til Espeland går banen gjennom relativt tettbygde områder. Her må det kunne forventes en viss fortetting, og her er også tålegrensen høyere for tiltak, uten at kulturminnemiljøet rundt banen forringes.

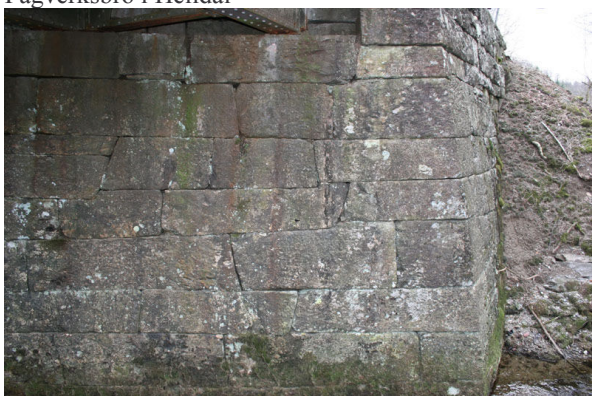
Et formelt vern av bane og infrastruktur vil være en viktig basis for kreativ profilering og bærekraftig utnyttelse av kulturminnets formidlings- og brukspotensiale. Intensjonen må være å synliggjøre og formidle banen som et viktig samferdselshistorisk minne, samt å sikre vern av kulturminneverdiene gjennom aktiv bruk av museumsbanen. I den forbindelse vises det til at Museet Gamle Vossebanen har utarbeidet en søknad til Riksantikvaren om støtte til et forprosjekt innenfor Verdiskapningsprogrammet på kulturområdet. Det anbefales at utviklingen av Gamle Vossebanen som formidlingsobjekt og reiselivsprodukt følges opp videre gjennom samarbeid med fagkompetanse på området. Denne utredningen vil kunne danne en basis for dette arbeidet.

ILLUSTRASJONER

Alle fotos: Byantikvaren



Fagverksbro i Helldal



Tørrmurt brokar av fint tilpassete kvadre, Helldal



Tørrmurt forstøtningsmur ved Grimen



Innfesting med Heyback-klemme



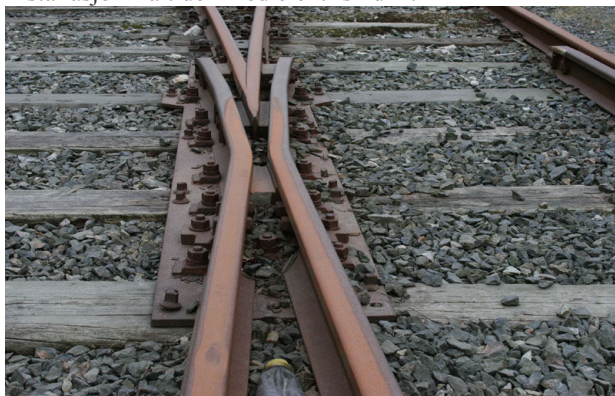
Ved Tunes veksel. Gammel trasé til venstre



Endret tunneltak-profil for elektrisk togdrift



Installasjon fra tiden med elektrisk drift



Sporskifte på Midttun



Noen sikringsanlegg ved Tunes sporveksel

Kilder

Andersen, Randi: Arna bygdebok, bind 1 (Alma Mater, 1999).

Angell, Svein Ivar: Arna bygdebok, bind 2 (Vigmostad Bjørke, 2004).

Bjerke, T., Holom, F.: Banedata 2004. Jernbaneverket, Norsk Jernbanemuseum/Norsk Jernbaneklubb (Forskningsavdelingen, 2004).

Fylkesdelplan 1999-2010, Kulturminne "Kultur viser veg" (Hordaland fylkeskommune, 1999).

Gubberud, Ivar J.: Vossebanen 1883-1983 (Norsk Jernbaneklubb, 1983).

Hartmann, E., Mangset, Ø., Reisegg, Ø.: Neste stasjon (Gyldendal, 1997).

Hauken, Terje: Norske jernbanestasjoner i mur 1854-1913 (magistergradsavhandling i kunsthistorie, UiB 1986).

Heber, Sigvard: Da Bergensbanen blev til (Gyldendalske Bokhandel 1924, opptrykk Stiftinga Rallarmuseet Finse 2004).

Losnegård, Gaute og Rolf : Peter Andreas Blix. I strid for vern og vekst (Selja forlag, 2001).

Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen, høringsutgave 23.03.2004, (Jernbaneverket).

Ottosen, Stein og Nonås, Nils (red.): Postvegane i Hordaland (Eide forlag, 1997).

Riksantikvarens veileder "Kulturminner og kulturmiljøer – plan- og bygningsloven" (2001).

Nettbaserte kilder:

Bergen kommunes digitale kart-databaser, GIS, GAB.

Bergen kommunes digitale plan- og byggesaksarkiv

Jernbaneverkets hjemmesider.

Norsk Jernbaneklubb og Museet Gamle Vossebanens hjemmesider.

Muntlige kilder:

Ivar Gubberud, Gamle Vossebanen/NJK.

Trond-Harald Alvær, Gamle Vossebanen/NJK

Stein Ottosen, Hordaland fylkeskommune

Oversikt kartdel

Sårbarhetskart

Kart med kommunikasjonsårer og kulturminner

Kart med vedtatte reguleringsplaner og plannummer

Kart fra eksisterende kommuneplan

Kart fra kommunedelplan for kystsonen

Kart for reguleringsplan Indre Arna

Ortofoto over hele området der banen går gjennom