

UMBY-innlegg 9. mai 2023, Teatersalen Bergen Rådhus.

Geir Atle Erslund [Geir Atle Erslund | Universitetet i Bergen \(uib.no\)](https://www.uib.no/om-geir-atle-erslund)
for Bryggens Venner

Det er dokumentert at Bergen har oppstått i Bryggen-området, og at det var samspillet mellom Vågen og bebyggelsen og som skapte byen. Området ble utbygd med brygger, og disse ga bydelen navn. Fasadelinjen var senest etablert for 550 år siden. Det var også bryggekanalen mot Vågen, som i dag ligger bevart under dagens kaiområde.

Reguleringsplanen mangler en overordnet analyse av bylandskapet fra Torget til Dreggen. Det diskuteres eksempelvis *ikke* at banen skal gå over de to viktigste plassdannelsen i det historiske bysentrum, middelaldertorget ved Nikolaikirkeallmenning og dagens Torg. KUVA- og UNESCOs Advisory Missions rapporter må leses på bakgrunn av to forhold: For det første at de legger til grunn et snevert definert verdensarvområde, og utelater sammenhengen mellom bebyggelse, bryggeområdet og Vågen. Når det gjelder Riksantikvarens medvirkning, er denne begrenset til arkeologiske forhold og drøfter ikke konsekvenser for det kulturhistoriske bylandskapet.

Det er biltrafikken som har tilsørt sammenhengen mellom bebyggelsen og Vågen. Dette er en typisk utvikling for havnebyer fra middelalderen som vi finner over hele Europa, men Bergen skiller seg ut ved at den historiske sammenhengen kan rehabiliteres ved å regulere bort motorisert trafikk.

Kulturminneverdier forvitrer stadig og går tapt. At bybanen er et tiltak for å nå viktige klimamål er anerkjent, men dette kan også oppnås med et tunellalternativ. Det er oppsiktsvekkende at det fra kommunalt hold vises til at tunellalternativet ikke er i tråd med *konseptet om bybanens synlighet* i bybildet. Kulturminner er en *ikke-fornybar* ressurs, og det burde være selvsagt at da er det konseptet om synlighet som bør ofres, ikke kulturminner.

Dagalternativet løser ikke problemet med tversgående trafikk over Bryggen, men blokkerer for å utvikle verdensarven i tråd med de historiske forutsetningene. Dermed er dagløsningen også i strid med et uttalt mål om å utvikle et historisk sentrum for gående.

Bryggegårdene ble fredet i 1927 etter initiativ fra private. Fredningsvedtaket førte til umiddelbar protest fra Bergen kommune fordi det hindret planer om rivning og nybygging. Dette er et klassiske eksempel på hvordan kulturminnevernsaker blir drevet fram i spenningen mellom private initiativ på den ene siden, og på den andre kommunale og statlige etater som ønsker modernisering.

I 1955 brant seks av de 15 gjenværende gårdsrekkene. Forventningene var at dette skulle åpne opp for nybygging. Men Bryggens Venner ønsket bevaring, og opprettet Stiftelsen Bryggen som i dag eier 40 av de 62 bygningene innenfor verdensarvområdet. Det private initiativet ble en formidabel suksess. Deretter forstummet kravet om rivning og modernisering, og i 1979 kunne riksantikvaren føre opp Bryggen som ett av de første norske bidragene til UNESCO-listen over Verdens felles arv, og som Norge har forpliktet seg til å ta vare på.

Bryggens Venner er ikke imot bybanen, men mener at dagalternativet binder opp bruken av bryggeområdet og tilslører sammenhengene mellom bryggegårdene og Vågen. Med dette reduseres også verdien av verdensarven. Forvaltningen av verdensarven må skje på fotgjengeres premisser.

Konturene av bryggegårdenes gavler er blitt byens varemerke, det burde være nok i seg selv til å la Bryggeområdet i fred.