

Vi klager med dette på vedtak i Bergen Bystyre 31.05.2023, Saknr 161/23 Arkivsak: 2022/56653 Bybane til Åsane, forlenget Fløyfjellstunnel, hovedsykkelrute og rigg- og anleggsområde - 2. gangs behandling.

I denne saken har kommunen til stadighet henvist til sine fagfolk, og sier vi må stole på fagfolkene. Fagfolk er i denne saken tydeligvis i all hovedsak ingeniører. Den kulturhistoriske fagekspertisen er derimot svak, noe som er tydelig når framstillingene på dette området ikke forholder seg til den omfattende by- og arkitektoniske litteratur som finnes nettopp om Bergens historiske bysentrum.

Vi er fagfolk innenfor historie og dokumentasjon. Vi uttaler oss i bybanesaken om forhold innenfor vår ekspertise. Vi har ikke oppdrag for noen og er ikke betalt av noen. Vi forutsetter samme respekt for våre fagområder og vår fagkunnskap som kommunen krever av sine ingeniører.

Vi har i denne saken gjort flere utredninger og skriftlige fremstillinger av nye funn og ny kunnskap. Vi har også vist hvordan sentrale deler av dagløsningen er basert på en fremstilling av byhistorien som er grunnleggende feil. Dette er kunnskap som er vel kjent for byrådet, men som en har valgt å ignorere i stedet for å inkludere, fortie i stedet for å formidle. Vi vil derfor i stor grad dokumentere noen av våre klagepunkter gjennom å henvise til dokumentasjon som allerede er mottatt og kjent av byrådet, men ikke brakt videre til Bergens bystyre. Oversikten kunne vært mye lengre, og må leses som noen sentrale eksempler på de mangler som preger underlagsmaterialet for det vedtatte planforslaget.

En nøktern og objektiv fremstilling av den nå vedtatte løsningen – slik lowverket forutsetter – ville måtte utrede også de negative konsekvensene for det historiske bylandskapet mangler som underlag for bystyrets vedtak. Utredningen preges derfor av sviktende forståelse, desinformasjon, skjønnmaling, forvrengning og fortelser i en grad som gjør at kravet i Forvaltningslovens § 17 om at «saken skal være så godt opplyst som mulig før vedtak treffes» ikke på noen måte kan sies å være oppfylt.

I denne klagen dokumenterer vi at bystyresaken ikke er tilstrekkelig opplyst på følgende punkt:

- Bystyrevedtaket innebærer drastiske inngrep i det historiske sentrum uten at dette er basert på etablert og holdbar historievitenskapelig kunnskap.
- Reguleringsforslaget mangler en helhetlig analyse av det historiske bylandskapet og de konsekvensene bybanen vil ha.
- Reguleringsforslaget overser at bybanen er planlagt over byens to torgområder. Historisk sett byens viktigste sentrumspunkt.
- Reguleringsforslaget underslår at bybanen skal passere gjennom og over et havneområde som var Skandinavias viktigste havn i middelalderen, og der de arkeologiske verdiene er av internasjonal interesse.
- Reguleringsforslaget har en falsk forståelse for dateringen av den historiske kailinjen langs Bryggen, og dermed også av de arkeologiske lagene som dagens kaiområde inneholder.

- Reguleringsforslaget legger til grunn en falsk forståelse av de historiske kommunikasjonslinjene i det historiske sentrumsområdet.
- Byens fagetat har feilinformert UNESCO om at «Historically, transport infrastructure either hugged the shore-line (a historic train and electric trolley line ran along the Bryggen Quayside and around the end of the Bergenhus Fortress, towards Sandvicken – this was discontinued in the 1960s.» Dette er et falsum.
- Byens fagetat har feiltolket historiske kilder knyttet til disposisjon og bruk av bryggene (Bryggen) foran bryggegårdene.
- Det er ikke korrekt å snakke om en 'kailinje' foran Bryggegårdene før år 1900
- Det finnes ingen kailinje fra 1885. Så hvorfor bruke en slik betegnelse som viktig referansepunkt
- Det er ikke sant at en bybanelinje over Bryggen vil hvile på en steinfylling
- Det er ikke sant at det ble mudret under bybanetrassen da kaien ble bygget
- Det er ikke dokumentert at det ble mudret ekstensivt foran Bryggen i tidlige perioder
- Det er ikke sant at graving under bybanetraseen ikke vil berøre kulturlag
- Det er ikke sant at det er historisk belegg for bruk av brostein på Bryggen
- Reguleringsforslaget underslår at Vågen historisk sett er byens hovedkommunikasjonsåre, og at det historiske bylandskapet er utformet deretter.
- Bystyrevedtaket er basert på en mangelfull utredning av Bryggens status som verdensarvminne.
- Byens fagetat har levert et mangelfullt grunnlag til UNESCOs Advisory Mission.
- Reguleringsforslaget inneholder ingen forståelse for at verdensarvminnet er et enestående minne fra en 500 år lang fase av Nord-Europas politiske og økonomiske historie, og det ansvar byens politiker burde informeres om i en slik sammenheng.

1. Bystyrevedtaket innebærer drastiske inngrep i det historiske sentrum uten at dette er basert på etablert og holdbar historievitenskapelig kunnskap.

Bergens historiske sentrum ble fra 1930-årene og i følgende tiår, omgjort til en trafikkorridor for biltrafikk som ødela dets historiske karakter. Historisk var byen fra sin tidligste opprinnelse basert på uhindret kontakt mellom Vågen og den bakenforliggende bebyggelsen. Dette er et faktum og en hovedforutsetning for det historiske bylandskapet. Det har da også vært et politisk mål å få bort biltrafikken. Vedtaket om en tofelts light-rail over Torget og Bryggen innebærer dessverre en sementering i all overskuelig fremtid den situasjonen biltrafikken har påført sentrum. Det er oppsiktsvekkende at det er høyst uklart om bybanen vil føre til reduksjon i biltrafikken, bortsett fra en antakelse om at bybanen vil gi publikum et alternativ til å bruke privatbil. Dette er på vist i høringsuttalelsen fra Geir Atle Ermland og professor emeritus Ingvild Øye (dok. 203):

«Når det gjelder det historiske bylandskapet er det påtakelig at reguleringsforslaget mangler en helhetlig urban landskapsanalyse. Bybanens trasé vil danne en korridor som skjærer på tvers av byens historiske sjøvendte struktur. Argumentet om at Bybanen vil fjerne dagens trafikkbelastning er et skinnargument. Tvert imot, dersom reguleringsforslaget blir realisert, vil Bergen sentrum ha skaffet seg en irreversibel trafikkklønsning som for all overskuelig fremtid vil dele et sammenhengende sjøvendt historisk bysentrum i to.»

Et bybaneløp gjennom byens mest sentrale strøk med lange historiske røtter basert på sjø- og havnebasert kommunikasjon, skiller seg drastisk ut i forhold til etableringen av Bybanen i byens nye bydeler som Fana og Fyllingsdalen, som ikke har de samme historiske røtter,

sentrumsfunksjoner og næringsgrunnlag, og som er preget av en nyetablert landbasert infrastruktur omkring nye bydelssentra.

Bybanens trasé over Bryggen har med rette fått mye oppmerksomhet i den offentlige debatten, mindre påaktet er traséen ellers gjennom middelalderbyen. Det er nærmest et paradoks at bybanetraséen er planlagt over byens to historiske torg. Middelalderens torg lå på Bryggen litt sør for dagens Nikolaikirkeallmenning nedenfor byens middelalderrådhus med vinkjeller. Mellom denne og middelaldertorget reiste Det hanseatiske kontoret sitt rådslokale, Kjøpmannsstuen. Her ble det i 1912 reist en ny bygning i mur som også er kalt Kjøpmannsstuen, med våpenskjold fra tyske byer og andre steder som var sentrale i det hanseatiske handelsnettverket.

Det middelalderske torget representerte sammen med middelalderrådhuset og Kjøpmannsstuen, byens historisk viktigste politiske og økonomiske sentrum. Her ble også Bergens første børs holdt i kjøpmannsstuens skur (bod) som stod ute ved bryggekannten. Middelalderens torg, det kanskje mest sentrale punktet i byens historie vil bokstavelig talt bli overkjørt av Bybanen. Hvilken betydning området har historisk eller potensiale for arkeologiske funn, er faktisk ikke vurdert i noen av rapportene som følger forslaget til bybanetrasé.

Torget ble i 1558 flyttet fra Bryggen til Vågsbunnen i området foran der Norges Banks gamle bygning ligger i dag. Det har senere blitt flyttet videre utover etter hvert som de innerste delene av Vågen ble fylt ut. Videre skjedde det en utfylling utover i området der Zachariasbryggen ligger, og først etter brannen i 1702 ble det en åpen forbindelse fra Vetrilidsallmenningen og Torgallmenningen. Etter at biltrafikken overtok byens sentrum, har dette blitt et hovedproblemområde for gående, og gjort det svært vanskelig å krysse. Dette skyldes ene og alene at området i nyere tid er prioritert som en transportkorridor inn og ut av bysentrum, uten at det er tatt større hensyn til at de historiske trafikklinjene gikk fra Vågen og Torget og opp i byen. I forslaget til bybanetrasé har en valgt å følge på biltrafikkens premisser. Byens to historiske torg er overhode ikke nevnt i i utredningene for bystyret vedtak.

Bybanen er planlagt i den samme traséen som dagens biltrafikk fra Nedre Torgallmenning og over Torget til nederst på Vetrilidsallmenningen, og dette innebærer at den vil passere over et område som i sin helhet består av utfylte masser fra seinmiddelalderen og til ut på 1600-tallet. Disse massene ligger på sjøbunn under et tidligere aktivt havneområde. Potensiale for arkeologiske funn i det som gjennom hundreår var Skandinavias travleste middelalderhavn, er svært høyt. Det samme gjelder for nedre deler av Vetrilidsallmenningen, utenfor Det hanseatiske Museum i Finnegården, og videre nordover langs Bryggen til Dreggen. Når det gjelder forestillingen om at de nye kaianleggene langs Bryggen medført at eldre kaistrukturer ble fjernet, og at det deretter ble fylt opp med tunge masser, er dette faktisk å se på som udokumenterte påstander, og står rett og slett i motstrid til det vi kjenner til når det gjelder kaiutvidelsene i de to første tiårene av 1900-tallet.

I utredningene til bystyrevedtaket opereres det med kailinjer langs bryggen datert til 1885 og 1900. Dette er et falsum. Kailinjen slik den lå omkring 1900 var den samme som ble etablert etter bybrannen i 1476. Dette er veldokumentert av byhistorikere som K. Helle, B. Lorentzen, Chr. Koren Wiiberg og G. A. Ersland. Like fullt presterer utrederne ikke å få dette med seg. Men hva verre er, de unnlater å ta med at dette kaiområdet i dag inneholder betydelige lag fra middelalderen. Dette er dokumentert i rapporter av A. Skivenes og G. A. Ersland, rapporter utrederne valgt å ignorere.

NIKU og UNESCOs utredninger peker på risikoen med hensyn til bevaring av de arkeologiske lagene, og vil understreke at hele strekket fra nederst ved Torgallmenningen til Dreggen er utfylt havneområde. Under disse igjen ligger middelalderens sjøbunn. Slik er det trolig delvis også for traséen videre i Dreggen til Sandbrogaten, i forslaget til reguleringsplan er det først og fremst Sandbrogaten som får oppmerksomhet som et arkeologisk problemområde for bybaneprosjektet.

2. Bystyrevedtaket er basert på en feilaktig forutsetning om at de historiske ferdselsårene i Bergen sentrum gikk langs sjølinjen.

På s. 48 i bystyreverdtaketets beskrivelse til det vedtatte planforslaget forsøkes en slik historisk forklaring illustrert slik:

Bystrukturen karakteriseres av byrom, allmenninger, på tvers fra Vågen og gateløp langsmed bebyggelsesstrukturen rundt Vågen. Strukturen gjør at de som ferdes i byen får en lesbarhet og orientering i bybildet. Fjellene og landskap bakenfor byen blir vegger i by- og gaterom, og understreker sammenhengen mellom sjø, by og fjell.



Figur 5.6: Byrom og Allmenninger, strukturelle sammenhenger. Illustrasjon fra prosjektet «Mot Vågen».

Denne skissen er behandlet i høringsuttalelsen fra Arne Skivenes (dok 222) s. 9-10.

«Det er et historisk faktum at transport til og fra Bergen i mange hundre år skjedde sjøveien: inn og ut Vågen. Videre forbindelse skjedde primært gjennom allmenningene som ligger vinkelrett på strandlinjen hele veien rundt Vågen. Landveis forbindelse rundt Vågen skjedde via Øvregaten – Vågsbunnen - Strandgaten. Dersom en skal begrunne dagløsningen med at den fører videre et historiefortellende element i trafikkmønsteret, får en problemer med slike fakta. Dette viser seg f.eks. i planbeskrivelsen s. 47, spesielt fig 5-6. Her er den landveis sammenhengen blitt til Bryggen – Torget – Strandkaien, og så prøver man å plassere dette i en 'historisk' sammenheng. Dersom historien begynner i 1920, er det jo litt riktig. Problemet er jo bare at denne forbindelsen ikke fantes før på 1920-tallet, da Strandkaien og nordre del av Bryggen ble bygget. Som historiefortelling og premiss for dagløsningen er fig. 5-6 et falsum. Et bedrag.»

Dette ble meldt inn gjennom høringen, og kan ikke være ukjent for byrådet. Likevel blir bedraget ført videre i planbeskrivelsen, nå på s.48.

I UNESCO Advisory Mission's report finner vi følgende beskrivelse:

p. 28. *The alignment for the Bybanen from the city centre of Bergen through to Sandvicken poses a significant challenge, particularly due to the topography of Bergen which limits the options available for north-south transport planning. **Historically, transport infrastructure either hugged the shore-line (a historic train and electric trolley line ran along the Bryggen Quayside and around the end of the Bergenhus Fortress, towards Sandvicken – this was discontinued in the 1960s, the Mission was told, due to subsidence along the Bryggen Quayside); in instances, infrastructure development has been made possible by tunnelling through the mountains (such as the Koegen railway tunnel that historically ran from the railway station to the harbour).***”

Det er åpenbart at dette er en forklaring UNESCO har fått fra byens myndigheter som arrangerte besøket. I en kommentar til rapporten besvarte Ersland og Skivenes dette slik:

“It is important to note that historically the north-south traffic went mainly by sea. By land the connection went through the southern part of Øvregaten, over Nikolaikirkealmenning and Stølen via Ladegårdsgaten or Skuteviksveien. The expansion of the Bryggen quay in the 1920ies was partly motivated by the need to reach the newly built Skoltegrunnskaaien. Transport by land to Sandviken ‘hugging the shore-line’ was not possible before the 1930’ies. The train along Bryggen was established in 1883, moved in 1904 and closed down in 1917 in connection with the expansion of the quay. In 1921 the train to Skoltegrunnskaaien was put in a tunnel. The tramcar was established along Bryggen in 1923, but had great problems with flooding, the northern part was closed after the war, and the whole distance in the 1950ies. Some places the old rails are still there, 30 cm below the asphalt, due to subsidence.”

Bystyrets vedtak hviler på en falsk forutsetning om at Bryggen ‘alltid’ har vært en transportkorridor på tross av at det er solid dokumentasjon for at det historiske bevegelsesmønsteret på Bryggen gikk fra sjøen, over bryggen og opp i gårdene og ned igjen. Det er derfor påtakelig at forfatterne av planbeskrivelsen griper langt tilbake i historien for å dokumentere sine påstander om en historisk alminnelig ferdselsvei over Bryggen. Og i planbeskrivelsen finner vi følgende meningsløse historiefremstilling (s. 56):

«Byloven fra 1276 beskriver parallelle vekterruter langs «Øvre langstrete» og «langs bryggene», altså en ferdselsåre foran Bryggens bebyggelse. Dagens bebyggelse på Bryggen er fra 1702. I forkant av denne har det vært en kai med langsgående passasje foran husene, og et mer rendyrket privat kaiareal med boder og vippebommer ute mot kaifronten, avbrutt av hoper, flest i indre del. I grove trekk var denne kailinjen trolig lite forandret i perioden 1702-1899.»

Tolkningen av byloven er åpenbart mangelfull fra et faghistorisk perspektiv. Byloven viser i egen paragraf at hver enkelt bryggegård hadde egen brygge, som lå kant i kant med nabobrygger, og det var de private eiernes plikt å holde disse ved like. Loven kaller da også området for Bryggene, ikke entallsformen Bryggen. At de som skulle utrede den historiske bakgrunnen for Bryggen, ikke har fått med seg dette poenget er forstemmende, all den tid det er velkjent fra faglitteraturen om Bryggen. Det var først i 1865 at en offentlig passasje langs bryggegårdenes fasade ble etablert, og da etter avtale mellom kommunen og de private gårdeierene. Men det understreker den sterkt tendensiøse fremstillingsformen som preger planforslaget når det gjelder historisk etterrettelighet. Det underslår at hovedmønsteret for trafikk på Bryggen gikk fra sjøen, over de private bryggene opp i passasjene mellom gårdene og ned igjen, og at det ikke var en offentlig passasje foran gårdene. Ferdsel på langs av Vågen gikk gjennom Øvregaten og Kroken til Sandbroen og Bergenhus. Nordover gikk den opp Nikolaikirkealmenning over Stølen, Ladeården og Sandviken. Teksten presterer å nevne unntaket fra hovedregelen fem ganger, mens hovedstrukturen, ferdsel øst-vest ikke er nevnt

en eneste gang. Det er tydelig hvordan utrederne å få oss til å tro at en langsgående bybanetrase er i tråd med fortidens trafikkmønster, mens virkeligheten er det motsatte. Er dette basert på kunnskapsløshet eller et forsøk på bedrag?

Ved midten av 1800 tallet fulgte trafikkmønsteret i Bergen de samme linjene som det hadde utviklet seg langs fra byens eldste tid. Vågen var byens sjøverts hovedtrafikkåre til og fra byen. Byens hovedgateløp gikk fra nord via Øvregaten, rundet Vågsbunnen og fortsatte via Strandgaten utover mot Nordnes. Dette lange gateløpet fungerte som intern kommunikasjonslinje, og gikk parallelt med havnelinjen langs Vågen. Allmenningene, sammen med passasjer og smug, var orienterte mot Vågen ettersom Vågen var byens hovedinnfartsåre, og all landverts trafikk forholdt seg til dette. Vågen er også i dag en del av en sjøbasert kommunikasjonsstruktur. Rutegående lokaltrafikk har hovedterminal ved Strandkaaien, de ytre områdene er fremdeles viktig for nyttetraffic, mens de indre områdene blir besøkt av et stadig økende antall fritidsbåter. Vi kan slå fast at UNESCOs Advisory Mission er blitt foret med en feilaktig forestilling om at «historically, transport infrastructure .. hugged the shore-line...»

3. Bystyrevedtaket er basert på omfattende feilinformasjon om Bryggen når det gjelder eldre brygge- og kaistruktur og dagens grunnforhold.

3.1 I saksfremstilling gjøres ikke nødvendig skille mellom begrepene brygge og kai. Det fører til feilinformasjon om f.eks. ordet 'kailinje' som haholdr betydning for forståelsen av banetraseen over Bryggen.

Det er vanlig å skille mellom begrepene 'brygge' og 'kai'. En brygge er som regel bygget vinkelrett på strandlinjen, tradisjonelt konstruert av tre og med vanngjennomstrømning under. En kai er som regel bygget parallell med strandlinjen, kompakt, av stein eller betong. Det er ikke tilfeldig at verdensarvområdet tidlig fikk navnet Bryggen. Den har navnet sitt pga den historiske strukturen. Hver handelsgård hadde sin egen brygge foran. Den var felleseiendom for alle gårdens stueeiere. Alle gårdene hadde sine egne brygger, eller plattinger, som de ofte var kalt. Ytterst mot sjøen hadde de hver sine vareskur og vippebommer. Innerst mot bygningene var det en smal passasje for ferdsel. Over disse gikk det trillebaner for transport med trillebår. Det var ingen ferdsel fra platting til platting. Delvis pga vareskur og opplagte tønnelager etc (se gamle foto!), delvis fordi plattingene noen steder hadde ulik høyde, også dokumentert i gamle foto.

Begrepet 'kailinje' betegner en langsgående struktur ytterst mot sjøen. I vår sammenheng er det vesentlig å merke seg at det gir ingen mening å snakke om en kailinje på Bryggen før år 1900. Da ble den såkalte 'murbryggen' reist og kaiområdet foran fikk navnet «Tyskebryggekaaien». Og forlengelsen nordover ble kalt «Tyskebryggekaaiens forlengelse». I dag kalles ofte denne strukturen for Bryggekaaien. Det gir mening. Det gir derimot ikke mening å snakke om en kailinje for den klassiske bryggebebyggelsen, før år 1900. Å bruke dette begrepet vil plante bildet av en åpen ferdsel langs sjøen. Noe som vil være svært misvisende, som en vil forstå ved bare å kaste noen blikk på eldre fotografier.



Foto fra Bryggen på 1800-tallet viser at det ikke var noen passasje langsetter sjøen eller fra brygge til brygge, ingen kailinje og ingen strandpromenade.

Dette momentet er viktig fordi bruken av begrepet 'kai' på 1800-tallet og tidligere gir moderne lesere et annet visuelt inntrykk enn det det er dekning for historisk.

3.2 Traseen over Bryggen går over kulturlag, planforslaget dikter en ny kaifront for å ta oppmerksomheten fra dette.

Dette er behandlet av AS i høringsuttalelse og i artikkel i BA 14.11.2022.

<https://www.ba.no/takekaien-fra-1885/o/5-8-2067887>

3.3 Det er ikke sant at en bybanetrase over bryggen vil hvile på en steinfylling.

Dette har vært brukt som argument for at en trase over Bryggen vil være stabil og ikke kreve noen spesiell fundamentering i grunnen. Dette er tilbakevist av Arne Skivenes i utredningen «En Sang om Mudder og Bakfyll» som er vedlagt her.

https://www.bergen.kommune.no/innsynplanogbyggesak/api/fil/632770/560262/Historien%20om%20Tyskebryggekaaien%201_2%20E%20202210_10_pdf?p=L3Nha3Npbm5zeW4vc2FrL1BMQU4tMjAyMi8yMDU2MQ==

Selv om påstanden om steinfylling ikke fremføres like kraftig nå som tidligere, ligger denne forutsetningen likevel i bunnen for de praktiske beregningene av kailegemets bæreevne og stabilitet.

3.4 Det er ikke sant at det ble mudret under den planlagte bybanetraseen da kaien ble bygget.

Kulturverngrunnlaget fra 2013 påsto at eventuelt arkeologisk interessant materiale fra området bak kaimuren ble mudret vekk da kaien ble bygget. Dette er også motbevist i utredningen «En Sang om Mudder og Bakfyll» som er nevnt ovenfor. Detaljerte regnskaper viser at første omgang med mudring, våren 1917 klargjorde en renne der kaimuren skulle gå. Andre omgang med mudring, våren 1921 foregikk på et tidspunkt da utfyllingen bak muren var ferdig, mudringen foregikk for å øke seilingsdybden foran kaimuren.

3.5 Det fremmes fortsatt feilaktige påstander om omfattende mudring.

Det har vært viktig for byrådet å opprettholde forestillingen om at det ikke finnes noe arkeologisk interessant materiale under bybanetraseen på Bryggen. Selv om vår

hovedkonklusjon har vært motstrebende akseptert (se pkt xx) merkes tydelig at det må sås tvil om muligheten for interessante funn. Dette behandles utførlig i Arne Skivenes sin høringsuttalelse på s. 4-9.

3.6 Det er ikke sant at graving under bybanetraseen ikke vil berøre kulturlag.

Våre opplysninger om at grunnforholdene er helt annerledes enn forutsatt i plandokumentene blir motsagt med argumentet om at det gjør ikke noe, for banen skal legges på en betongplate som skal legges oppå fyllmassene og vil ikke berøre kulturlag.

Fyllmassene omtales ofte som 'moderne masser'. Arne Skivenes sin utredning viser at dette ikke er tilfelle. Fyllmassene stammer fra utgravninger i brannstrøket etter 1916-brannen. Massene er tatt ut omkring 1920 og 1921, da var bygningsrester ryddet vek, og man grov seg til dels dypt ned i kulturlag i brannstrøket. I stedet for å foreta arkeologiske utgravninger i branntomten (som man ville gjort i dag), grov man dem opp og fylte dem i kaianlegg under bygging, f.eks. Tyskebryggekaiens forlengelse. Fyllmassene utgjør også et kulturlag, men gode muligheter for interessant funn av enkeltobjekter, selv om muligheten for å avdekke hele strata må regnes for svært små.

3.7 Det er ikke sant at det er historisk belegg for bruk av brostein på Bryggen.

Det er et paradoks at det brukes mange sider på planlegging av 'bygulv' der bybanen er planlagt ført frem, mens det nesten ikke vies oppmerksomhet hvordan grunnforhold og stabilitet er. Men også med hensyn til 'bygulvet' er man på gyngende grunn hva historiekunnskap angår. I plandokumentet heter det:

«Som hovedelement settes det krav til bruk av brostein som er et godt historisk forankret dekkevalg i Bergen og på Bryggen»

«For å ivareta spesielle hensyn til Bryggen som verdensarvsted settes det krav til bruk av brosteinsdekke i hele gatebredden langs Bryggen». (S. 213)

En slik historisk forankring finnes selvsagt ikke. Bryggen var et område med gjennomført bruk av tre. Den smale passasjen foran husene var av blandet materiale men fikk brolegning i 1870. Plattingene var av tre frem til de ble revet i 1921. Hele Bryggen ble brolagt i 1924.

Dette er dokumentert o Arne Skivenes sin høringsuttalelse s. 10-12.

3.8 I Bystyrets møte 22.juni 2022 avviste byråden å bringe de nye saksopplysningene om grunnforhold videre til bystyret.

Cecilie Tveit (Folkets parti) brakte opp utredningene om grunnforhold som muntlig spørsmål, og byråden ville bringe dette videre til bystyret. Byråden svarte at han hadde de opplysninger han trengte. Dette er beskrevet i vedlegg 3 i Arne Skivenes utredning.

3.9 I møte 7.desember 2022 med PBE ble det ikke reist innvendinger mot våre utredninger. Ingenting er fulgt opp.

7. desember 2022 ble det avholdt et møte mellom Plan. Og bygningsetaten og Stiftelsen Bryggen v/Janicke Runshaug Foss, Geir Atle Erslund og Arne Skivenes vedr våre arbeid omkring grunnforholdene. På direkte spørsmål om PBE hadde innvendinger til vårt arbeid og konklusjoner, kom det ikke fremm noen slike.

Fra møteloggen hitsettes: «Arne Skivenes ber om at arkivutredningene legges ved planforslaget. Det er ikke mer arkeologi og hydrologi som trengs nå, men vitenskapelige innslag fra andre disipliner, som historie, arkiv, biologi, trekonservering, tørrmuring etc.

han ber om at faktagrunnlaget justeres. Geir Atle Ersland: På konkret spørsmål fra Ersland om øvrige møtedeltakere hadde innvendinger til Skivenes og Erslands studier, ble slike ikke fremmet. Fra Norconsults side ble det vist til at endelige analyser fra de siste boreprøvene ikke forelå.

- Hans de Beer: Grunnlaget fra Skivenes og Ersland gir et mer nyansert bilde av grunnen langs kaien på Bryggen. Mener denne tilleggsdokumentasjonen er nyttig, og at den bør benyttes i videre arbeid. Arkivmaterial fra Bryggens kaifront har blitt konsultert, men det har vært vanskelig å få bekreftet hvilke prosesser som har funnet sted. I det videre arbeidet bør kommunen se nærmere på denne innsikten, og om den får noe å si for planprosjektet.»

Selv om utredningsarbeidet vi har drevet ble anerkjent, og lovet fulgt opp, har ingenting videre skjedd.

4. Bryggens status som verdensarvminne er mangelfullt utredet.

Selv om Bryggens status som verdensarv er vurdert av en egen KUVA og en delegasjon fra UNESCO, er det tydelig at Bryggens verdi som et enestående europeisk kulturminne knyttet til det hanseatiske handelssystem er dårlig forstått. Bryggen som kulturhistorisk minne er blant de best, om ikke det historisk best dokumenterte kulturminne og bydel i Norge, og det gjelder for så vidt også i Skandinavia. Bryggen er velkjent i Europa, både for sin sentrale plassering i det hanseatiske handelsnett, men også som et enestående eksempel på middelaldersk urban struktur, der de bytopografiske strukturene i en enestående grad er bevart. I denne sammenhengen vil bybanen være et moderne fremmedelement.

Bergen sentrum er dannet som en typisk nordeuropeisk havneby fra middelalderen, og består av havnefront, gater, smug og byggelinjer som har stor stabilitet over tid. Dette er elementer som er vesentlige for å oppleve byens særlige karakter, både for fastboende og tilreisende. Når en skal vurdere anlegg av en bybane gjennom det historiske kjerneområdet, er det viktig å se et slikt permanent inngrep i et større byhistorisk perspektiv. Hvilke konsekvenser vil det ha for det historiske sentrums funksjon og kulturarv, og ikke minst for byens befolkning – dagligliv, kulturliv og næringsliv etter at Bybanen er etablert? Slik vi vurderer det mangler forslaget til reguleringsplan en overordnet analyse av det historiske bylandskapet banen skal gå gjennom.

Når det gjelder UNESCO-delegasjonens rapport, er det åpenbart at den bygger på informasjon gitt fra det kommunale vertskapet. Her er det tydelig at en rapport utarbeidet av den stedlige verdensarvkoordinatoren og en representant fra Vestland Fylkes kulturminneavdeling, har vært et grunnlagsdokument. Vi skal ikke kommentere alle de historiske merkverdige opplysninger som blir presentert her, som at Det hanseatiske forbund drev handel i Bergen og lignede turistbrosjyreaktige fun-facts, men det er direkte forstemmende at denne rapporten, trolig i mangel av engelskspråklig dokumentasjon, ble oversatt ved hjelp av google translate. Dette har ført til snodigheter som at Bryggen et sted er oversatt til «The Brewery», men verre er at teksten er lite meningsbærende, til tider komplett uforståelig for lesere uten spesialkunnskap.

Konklusjon:

I det ovenstående har vi valgt ut enkelte sentrale moment som vi mener burde vært utredet i forhold til at kravet i Forvaltningslovens § 17 om at «saken skal være så godt opplyst som mulig før vedtak treffes».

Kommentarlitteraturen til forvaltningsloven legger vekt på at det ikke må reises urimelige krav til forvaltningen utfra § 17. Det gjelder arbeidsmengde, økonomi, effektivitet osv. Men det legges også vekt på at faktagrunnlaget må være riktig, at et feilaktig faktagrunnlag kan føre til at et vedtak kjennes ugyldig.

§ 41 sier at en mangelfull utredning i seg selv ikke fører til et ugyldig vedtak, dersom feilen ikke kan sies å ha avgjørende betydning for utfallet av saken. Her mener vi den definitivt har en slik betydning.

I denne saken har vi dokumentert en omfattende lettferdig omgang med historiske fakta og historiske forhold med den hensikt å gi bystyrerepresentantene inntrykk av at dagløsningen «spiller på lag med den historiske byveven» (plandokumentet del 6.6.3) Vi mener å ha bevist at et slikt lagspill er langt unna sannheten. Byrådet har ikke opplyst saken så godt som mulig, vedtaket må kjennes ugyldig.

Arne Skivenes (sign.)

Geir Atle Ersland (sign.)

Dokumentasjon gis i følgende vedlegg:

- Geir Atle Ersland og Ingvild Øye: Høringsuttalelse
- Arne Skivenes: Høringsuttalelse
- Geir Atle Ersland: Perspektiv på Bryggen og det historiske bylandskapet
- Geir Atle Ersland: Bryggens historiske utvikling
- Geir Atle Ersland: Middelalderens og dagens kommunikasjonsstruktur:
- Geir Atle Ersland: Kaiutvidelsen fra Nikolaikirkealmening og til Vedbryggen og Torget 1900 – 1901
- Arne Skivenes: En Sang om Mudder og Bakfyll. «Tyskebryggekaies forlængelse» 100 år etter. Versjon 1.2E 03.11.2022
- Arne Skivenes: Kommunens egne arkiv avslører grunnleggende feil i utredningen av dagløsningen. BA 15.06.2022. <https://www.ba.no/kommunens-egne-arkiv-avslorer-grunnleggende-feil-i-utredningen-av-daglosningen/o/5-8-1927581>
- Arne Skivenes: Bevis at jeg tar feil! BA 30.07.2022 <https://www.ba.no/bevis-at-jeg-tar-feil/o/5-8-1968412>
- Arne Skivenes: «Tåkekaien» fra 1885. BA 14.11.2022 <https://www.ba.no/takekaien-fra-1885/o/5-8-2067887>
- Geir Atle Ersland, Arne Skivenes, Elisabeth Bjørsvik: Brev til UNESCO MA via Riksantikvaren 17.11.2022: kommentar til UNESCO-rapporten