

Sandviken Kulturhistoriske Forening (SKF)  
Pb 86 Dreggen  
5812 BERGEN

Bergen, 8. juli 2011.

Fylkesmannen i Hordaland  
Kaigaten 9  
5017 Bergen

Kopi til Riksantikvaren, Miljøverndepartementet, Byantikvaren i Bergen, Fylkeskonservator i Hordaland og Bergen Kommune (Hovedutvalg Byutvikling og Miljø)

**Anke av Bystyrets vedtak av 20. juni 2011 i Byrådssak 108/11: "Bergenhus, gnr. 168 bnr. 377 og 379 mfl. Sandvisbodene 78 c–80. Planid. 60390000. Forslag til reguleringsplan, med konsekvensutredning, 2. gangs behandling.**

#### **Kort om saksbehandlingen**

**Sandviken Kulturhistoriske Forening (SKF)** tillater seg med dette å anke bystyrets vedtak i ovennevnte sak. Foreningen sendte 31.03.11 inn *høringsuttalelse* til Bergen kommune/Byutvikling – Etat for byggesak og private planer (vedlegg 1 a, b, c og d), etter fristen (5. mars). Dette fordi vi ved en inkurie/adresserot ikke var invitert av kommunen i rett tid til å avgi uttalelse, men oppdaget saken gjennom varsling fra direkte berørte medlemmer. En *søknad om utsettelse* i rimelig tid til å gå gjennom sakens store og teknisk kompliserte papirmengde (100 s. ++), ble avspist med 5 dager, begrunnet med at det var svært om å gjøre for utbygger med en rask avgjørelse! (Kan dokumenteres.) En eier av fredet bygning som er aktuell for flytting (trafikkløsning) og Bymuseet (Gamle Bergen museum), som også begge kom lovlig seint inn i bildet, fikk heller ikke nevneverdig utsettelse.

Vi har ikke fått svar på vår uttalelse – etter det vi skjønner gis det vanligvis tre ukers frist etter vedtak for anke av slike saker til høyere instans. Men vi vet at berørte naboer heller ikke hadde fått tilsvarende på sine høringsuttalelser så seint som 30.06, dvs. ti dager etter bystyrets vedtak...

Rent bortsett fra det beklagelige i at foreningen (og flere berørte naboer) ikke kom med i saksbehandlingen i rett tid, er det ytterligere problematisk at en stor og viktig sak som denne, viktig ikke minst gjennom sin potensielt alvorlige presedensvirkning, ble vedtatt så seint i juni at *ferien* for mange sto for døren. Dermed ble det vanskelig å samle de krefter som SKF vanligvis har til rådighet i sin Plangruppe (frivillige idealister) til å få på plass et tungtveiende nok ankeskriv innen tre-ukers fristen. Nedenstående ankeskriv er derfor å regne som *et foreløpig innspill* for å markere protest mot et samfunnsmessig sett bekymringsfullt vedtak.

Vår bekymring vedrørende saksbehandlingen styrkes enn mer når vi leser i Bergensavisen 10. juni 2011 en bekymringsmelding fra KMBY om uforsvarlig knapp tid til å fatte velbegrunnede avgjørelser i kompliserte regulerings- og byggesaker: Overskrift på to siders

oppslag: ”Lesses ned av byggesaker. Bystyret: Byggesakskomiteen behandler ikke sakene forsvarlig, mener politikere.” Fra artikkelen: ”Enorme saksmengder og liten tid til å forberedelse frustrerer politikere. Det medfører at de folkevalgte ikke får tid til å sette seg inn i sakene de skal behandle”, mener Ruth Grung (Ap) og Haakon Lønning Aarø (Sp). Den store, kompliserte og meget viktige Lerøy-saken ble behandlet i et komitémøte sammen med 37 andre saker, hvorav en kommunedelplan- og 12 reguleringsaker. ”Resultatet blir at byråkratiet i fagetaten og i byrådsavdelingen styrer sakene i den retning de vil, mens de folkevalgte i realiteten sitter med liten makt, sier Aarø.” Rent bortsett fra at fagetaten i denne spesielle saken ble overprøvd av byrådet, deler vi bekymringen. Dette bildet passer med våre tidligere egne erfaringer: Da den like viktige Slaktehusplanen ble vedtatt i 2006, måtte komiteen behandle flere enn 70 saker i samme møte! De av SKF’s styremedlemmer som den gangen fulgte behandlingen i komité og bystyre ble rystet over mangelen på reell debatt på saken. Og den gang ble planen vedtatt mot et stort mindretall (hele opposisjonen). Samme mindretall forlangte forvaltningskontroll av hele saksbehandlingen.

### **Noen ord om SKF**

Foreningen som har 200 medlemmer og regelmessig avholder åpne medlemsmøter, ble startet i 1997, og har siden vært en aktiv innspillsaktør i alle de store og kontroversielle utbyggingssakene i det historisk verdifulle bygningsmiljøet langs Sandviksbukten: Skuten I, Amalie Skrams vei 47, Måseskjæret, Sandviken Brygge, Kyrreborg, Slaktehustomten, Skuten II, Sandviksboder 68–72, Lehmkuhlboden, og nå altså Lerøy-utbyggingen.

Foreningen var representert i referansegruppen for brukere og beboere i den omfattende prosessen frem mot vedtak av *Kommunedelplan Sandviken – Fjellsiden Nord* (vedtatt februar 2001). Vi ga uttalelse til oppstart av rullering av samme plan, et prosjekt som imidlertid – og interessant nok – ikke er iverksatt/fulgt opp. Vi har videre gitt høringsuttalelse til Kommunedelplan Bergen indre havn, vi har helt siden starten fungert som vaktbikkje vis a vis det stadig pågående forfallet av en del av de umistelige sjøhusene, vi har avholdt offentlige kommunalpolitiske valgkampmøter, og i 2005-06 fikk vi Sandviksbukten inn på World Monument Watchs liste over verdens 100 mest truede bygningsmiljøer, den såkalte ”Verstinglisten”, som bare ett av to objekter i den vestlige verden! Slaktehussaken ble anket like til ESA-domstolen, en anke som ble tatt på alvor, som vakte offentlig oppmerksomhet og nok bidro til å forsinke igangsetting av byggearbeidene med ennå et par år.

Foreningen betrakter seg selv, og vi blir også oppfattet slik av utenforstående, som *et felles talerør for større kultur- og miljø saker i bydelen*. Det har da også flere ganger fra høyeste politisk hold vært uttalt at SKF skulle få formell status som fast høringsinstans for viktige regulerings- og byggesaker i bydelen. Dessverre har dette i praksis ikke blitt fulgt opp fra kommunens side.

### **Anken – sammendrag**

Foreningen anmoder Fylkesmannen om å vurdere lovligheten av bystyrets vedtak i nevnte

sak, dvs. om vedtaket er i overensstemmelse med de lover og offentlige føringer som foreligger på feltet. Det gjeldet tre hovedforhold.

1. Bestemmelsene i gjeldende Kommunedelplan Sandviken – Fjellsiden Nord tilsier et helt annet volum (halvparten) og vesentlig lavere byggehøyde enn det nå vedtatte. Siden det ikke er gjennomført en rullering med offentlig høring ser vi det slik at denne planen i sin opprinnelige form (2001) fremdeles er juridisk bindende. Vi har forstått det slik at Fylkesmannen mener at en slik plan har forrang i tilfeller der det foreligger 'konflikt' mellom bestemmelser i den og i Kommuneplanen. SKF mener at det i et kulturhistorisk sterkt følsomt område som dette er viktig med en streng 'lovlinje'. Byrådet har selv utpekt området som kandidat til verdensarvstatus!
2. Konkret vil det nå tillatte volum og etasjehøyde(r) forstyrre og overdøve den verneverdige sjøhusbebyggelsen nr 78 b, 78a og en snart gjenreist 77 ab, som fremstår med ekstra historiefortellende kraft i og med det tette naboskapet til boligmiljøet i Strandens grend, inklusive de åpne markene som ennå finne både nedenfor og ovenfor det samferdselshistorisk viktige element Den trondhjemske postvei (Sandviksveien). Lerøy-tomten ligger dessuten nær inngangen til Gamle Bergen museum, med Masteboden og Malteriet som iøynefallende sjøbygninger like nord for Storemøllen. Dette strøket fremstår som et av de best bevarte helhetlige historiske kulturlandskap i bydelen.  
Vi ser det slik at bystyret/byrådet med dette vedtaket slår i hjel sine tidligere klart uttalte ambisjoner om å bringe Sandviksbuktens historiske bebyggelse inn som en utvidelse mot nord av verdensarvminnet Bryggen, osv. (Se lenger nede.)
3. Rent bortsett fra trusselen mot de berørte viktige bygningshistoriske verdier, er den kanskje mest betenkelige siden ved planvedtaket de trafikale konsekvenser direkte og indirekte (presedens) for hele området mellom Gjensidigekrysset og Gamle Bergen, for hovedtrafikken gjennom Sandviken og for hele Nordre innfartsåre (E 39), dvs. trafikken til Åsane og kommunene nord for Bergen. Vi kan ikke se at det av fagetat eller byråd er foretatt en konsekvensanalyse på den trafikkøkning som vil måtte følge av denne utbyggingen, og særlig når den sees i sammenheng med de mange andre innmeldte og sannsynlige byggeprosjekter på nevnte strekning og ved Sandviksbukten i det hele.  
Byrådets (og bystyrets) klart utbyggervennlige vedtak i denne saken blir strategisk viktig fordi det må forutsettes at de andre utbyggerne i strøket vil henvise til volum- og byggehøyde-økningene i sine respektive prosjekter – jfr. Hui-brødrene som for et par år siden trakk tilbake et stort dimensjonert prosjekt i Storemøllen (nabotomten til Lerøy i nord) da de ikke fikk gjennomslag for ønsket om 6–7 (eller flere?) etasjer, etter en meget kritisk uttalelse fra Fagetaten, hvor nettopp nærheten til kulturminnet Gamle Bergen museum ble tillagt stor vekt.

## 1. 'Lovlinjen'

Det er *ikke tilfeldig* at Kommunedelplanen som hovedprinsipp har satt *en etasjehøyde på 4* for nybygg langs sjølinjen mellom Skuteviken og Gamle Bergen, unntaksvis kan man gå opp i 6 etasjer der det er markante terrengforhøyelser i bakkant. Dette representerer en bevisst tilpasning til de spredte restene av gammel sjøhusbebyggelse i området – Sandviksbuktens historiske sjølinje – og for så vidt også til den bakenforliggende boliggrind-bebyggelsen der slik finnes. Av samme grunn har man også valgt å være restriktiv med *tillatt bygningsvolum* i det enkelte planområde. Kommuneplanen angir en maksimal byggehøyde på 5 etasjer og opererer med en maksimal utnyttelsesgrad på %-BRA = 200 %. Det minnes om at det forut for arbeidet med Kommunedelplanen ble utarbeidet en rekke delutredninger som underlag for denne. Av de vi pt har for hånden, nevnes:

- \* *"Aksjon Sandviken" – Tiltaksplan for å synliggjøre historiske strukturer Asplan og elementer i en levende bydel*; Byantikvaren, 1996 eller før, 13 s..
- \* *Kulturminneplan Sandviksbukten – Utkast*, Byantikvaren 1996, 25 s.
- \* *Sandviken. Delutredning for næringsområdene. Rapport 3 – Næring*, Viak for Bergen kommune, Avdeling for næring og bedrift, 1997, 25 s.
- \* *Delutredning for næringsområdet i Sandviken 1 – Byform* (SSC – Bruer 1997)
- \* *Kommunedelplan Sandviken. Vei- og trafikk*. Rapport fra samarbeidsutvalget for velforeningene i planområdet, innspill fra 14 velforeninger i Sandviken, 1999, 19 s.,
- \* *Kommunedelplan Sandviken. Delprosjekt: Hovedveg. Oppsummering av notater og skisser*, Asplan Viak for B.k. Byutvikling, 1999, 25 s.
- \* *Kulturminnegrunnlag for Kommunedelplan Sandviken og Fjellsiden Nord P.1.1575.00.00*, del IV i rapportserien om Sandviken. Byantikvaren 1999, 70 s.
- \* *Sandviksbukten. Kulturminneområde. Del 1*, Byantikvaren ca. 1999, 90 s.

Det understrekes at Fagetaten i sin saksutredning (Fagnotat 200802321/164 BBY-5120) i hovedsak forholder seg til Kommunedelplanen av 2001: "Fagetaten er av den oppfatning at en utbygging i det aktuelle området i hovedsak *må følge rammene i kommunedelplanens arealdel hva angår byggehøyder*. Det forhold at det ikke finnes en oppdatert kommunedelplan/ områdeplan, slik at hele utbyggingspotensialet i denne delen av Sandviken kunne sees i sammenheng, tilsier også at byggehøydene i overordnet plan bør holdes. Fortsatt vil det være potensial for store byggevolumer og aktivitet." (s. 4 av 9). Dette er st syn som tiltredes av foreningen.

Fagetaten viser også til faren for presedensvirkning av et utbyggervennlig vedtak, og viser i den forbindelse til planlagte prosjekter på nabotomtene i nord (Hui-brødrene) og i sør (Rolf Olsen Eiendom). "Foreliggende plansak blir det første planforslaget som føres frem til endelig vedtak, og vil således kunne legge føringer for fremtidige planer i området." Den påtaler det utfordrende ved at "dette viktige kulturhistoriske området" blir utbygget gjennom *private enkeltplaner* og ikke som følge av en offentlig oppdatert kommunedelplan/ områdeplan." (s. 3 av 9)

Også foreningen ser ytterst alvorlig på spørsmålet om *presedens*. Vi prøvde i sin tid å stanse vedtak i regulerings sakene Sandviken Brygge og Kyrresborg til etter at Kommunedelplanen var på plass som juridisk dokument, men uten hell: Sandviken Brygge fikk en maksimal høyde på 7 etasjer trass i at det allerede da var klart at kommunedelplanen ville sette grensen ved 4 etasjer, og Kyrresborg ble like høyt. Skuten I ble mer enn 6 meter for høy i forhold til gjeldende reguleringsplan takket være rot i den kommunale saksbehandling (sommerfullmakter), mens Slaktehusprosjektet fikk en byggehøyde på 16,7 meter (mønehøyde), som betyr at byggene vil rage mer enn 4 meter over plataet bak (Sandviksveien) ved Brannstasjonen, trass i at Kommunedelplanen da uttalte både krav til maks. 4 etasjer og at ”utsikten fra plataet ikke skulle forringes”! Det slår praktisk talt aldri feil at utbyggerne får medhold i utbygging ut over Kommunedelplanens relativt strenge føringer. Et unntak er altså Hui-saken, der et overambisiøst fremstøt ble stanset av Fagetaten for et par-tre år siden.

Det er karakteristisk – og sørgelig – at det særlig er sterke kapitalgrupper som vinner frem med overdimensjonerte byggeprosjekter, som skipsrederne Westfal-Larsen på Slaktehustomten og Møgsterfamilien i Lerøysaken. Pengemakten vinner over alminnelige samfunnsverdier. Fagetaten påpeker i sitt notat på Lerøysaken at ”kulturmiljøet i Sandviken har en meget høy vernverdi, også i internasjonal sammenheng”. (s. 3 av 9) Dermed er vi tungt inne i moment 2:

## **2. Kulturvern hensyn**

Viljen til å slippe gjennom overdimensjonerte bygningskomplekser langs Sandviksbukten kan oppfattes som et ledd i den mer generelle og statlig sanksjonerte politikken på fortetting av bebyggelsen langs hovedtrafikkårer og annen eksisterende teknisk infrastruktur. Dette er et rasjonelt svar på de økende ressurs- og miljøproblemer i store bysamfunn. Men det tør være misforstått å behandle det historisk unike kulturlandskapet langs Sandviksbuktens sjølinje som om det lå langs en motorvei inn til tettsteder/byer som Lillestrøm eller Førde. Det er vår påstand at byråd og bystyrepolitikere velvilje overfor umåteholden utbygging her de siste 10–12 årene i vesentlig grad har svekket/overdøvet de synlige sammenhengene i det en gang rike og sterkt historiefortellende førindustrielle bebyggelsen her.

### **Et havneteknisk kulturminne i verdensklasse**

Ennå i 1995 var dette mønsteret så intakt at det vakte oppmerksomhet på internasjonalt vernefaglig hold. I et foredrag i SKF i november 2001 fortalte Byantikvaren om reaksjonene under en sjøveis ekskursjon langs Sandviksbukten for deltakerne i konferansen for den nordvest-europeiske avdeling av *Organization of World Heritage Cities* i Bergen sommeren 1995:

*”De fikk se et miljø som hadde bevart sin helhet:*

*\* En bebyggelse med struktur like tilbake til 1600-tallet og med kommunikasjonslinjer i*

tilknytning til den med enda eldre røtter.

\* Rester av et samfunn med arbeidsplasser, boliger, ferdsel og sosialt liv: kaier, veier og vertshus; industribedrifter som reperbaner, møller, slakteri; småhus og prektige lyststeder side om side.

\* Ikke minst: sjøboder av anselige dimensjoner – restene av Bergens internasjonale storhandel.” Delegatene var angivelig så begeistret at det var vanskelig å få dem med tilbake til konferansen. Sandviksbukten markerte ”et samfunn grodd frem rundt et handelsnett av internasjonalt format – en verdenshandel hvor hjertet/hjernen lå i Sandviksbukten og på Nordnes, og hvor nettverket strakte seg over flere verdensdeler. Nordnes-delen er i dag forsvunnet, men her i Sandviken finner vi restene fortsatt: havnelagrene, industrien rundt, og den tilknyttede boligbebyggelsen. Det er et imponerende kulturminnekompleks, som for lengst burde være å finne blant de store internasjonale kulturminnene. Havneindustri er et forsømt område i kulturminnesammenheng. (...)”

”Sandviksbukten i dag – er den et verdenskulturminne, eller kan den bli det? Det er min personlige mening at bydelen har alle forutsetninger for å kunne bli et verdenskulturminne på grunnlag av kriterium 3, som et havneteknisk kulturminne med en samling kulturminner av høy klasse, (...) et Røros ved sjøen.”

I tråd med dette ble det i Delutredning på Byform fra 1997 uttalt: ”Hele Sandviken har landskap med stor verdi for Bergen. Innenfor utredningsområdet har arealet fra Skuteviken til Kristiansholm og arealet fra Skansehaugen til Gamle Bergen spesielt stor opplevelsesverdi. Disse arealene er, sammen med resten av strandlinjen, svært eksponert sett fra Byfjorden. Dette er en viktig del av innseilingen til Bergen..” (s. 17)

## **En sørgelig utvikling**

Men Byantikvaren understreket i 2001 at den utvikling som hadde foregått siden 1995 gjorde at klokken var blitt fem på tolv for slike ambisjoner. Og det var i 2001: de fleste industribedriftene var da nedlagt. Siden er det kommunens politikk for utbygging – eller bedre – mangel på sådan, som har undergravd mulighetene, sammen med et par tragiske sjøhusbranner. SKF anmodet i 2005 byrådet om å få i stand en verneplan for bydelen, mens det ennå var tid.

Den uheldige utvikling i Sandviken har i årenes løp vært omtalt i en rekke innlegg og ledere i pressen. Vi nøyer oss med fire utdrag:

”Sandvikens fristelser. Boligbyggeprosjektene står i kø langs Sandvikens strandlinje. (...) Bergen har tidligere vært alt for ettergivende overfor utbyggerne. Verken Skuten. Måseskjæret eller Sandviken Brygge er eksempler til etterfølgelse. Så ille kan det ikke være fatt med Bergen at hele strandlinjen blir skuslet vekk.” (leder BT 14.05.05)

”Profittjegere ødelegger byen. Byggherrer forsyner seg grådige av verdifulle arealer langs sjøkanten i sentrale strøk uten å gi noe tilbake til byen.” (To sivilarkitekter i Bergensavisen 22.11.05)

”De vanvittige byggverkene som er tillatt oppført langs sjøen i Sandviken i vår tid, spesielt i

synsfeltet på noen av Bergens eldste bevarte boligmiljøer, er solide påminnelser om hvor lange perspektiver man må ha i byggesaker. De heslige betongkolossene har ødelagt sjølinjen og miljøet i et par generasjoner og eneste håp om bedring er vel at noen finner at det lønner seg å ta bryet med å rive dem for å bygge boligblokker på tomten (...) Litt her og litt der lar kommunen seg presse av utbyggerne som vil skvise mest mulig ut av tomtene, og for hver innrømmelse skapes nye forventninger fra nestemann ut i samme området. Planene for utnyttelse av sjøfronten av Sandviken ligger i kø, og om noen år kommer sannsynligvis fjordgløttene til å være kraftig redusert og nybyggene stå som en vegg mot Sjøgaten, akkurat slik SKF advarte mot.” (Leder i Byavisen 21.02.06)

”Vår tids Bryggen: Tre sjøboder i Sandviken og reperbanen i Sandviken trues av ødeleggelse. Det vil være Bergen til skjensel om disse kulturskattene ikke blir tatt vare på. Bergen ville ikke ha vært noen verdensarvby om byens folkevalgte hadde fått viljen sin. Det koster ingenting for dagens ja-byråd og ordføreren å sole seg i glansen av andres fremsynthet. Det synes langt verre å ta på seg de byrdene og det ubehaget som måtte følge med å hindre dagens kulturraseringer. (...) Men atter en gang har byens fremste folkevalgte sviktet sitt ansvar. Å se den såkalte tørrfiskkedralen på Måseskjæret i fritt fall, burde fått borgermesteren til å krympe seg av skam og skjensel. (...) Det er dessuten typisk bergensk at utbyggere kan innkassere store gevinster på byggeløyve i sårbare, historiske strøk, uten at kommunen sikrer viktige samfunnsinteresser. (...) Slik forfallet nå griper om seg, kan likevel ikke kommunen la være å gripe inn. Det er et samfunnsmessig ansvar å ta vare på sjøbodemiljøet i Sandviken, endatil et internasjonalt ansvar (...) Bergen kommune har gjort seg bortimot umulig som ivaretaker av Riksantikvarens tilsynsmyndighet. (...)” (Leder i BT 04.07.05)

SKF har på ovenstående grunnlag myntet uttrykket ”Gullkysten” på dette utbyggingsområdet: Byens kanskje mest attraktive område for utbygging av boliger og næringsarealer i strandlinjen, med kort avstand til bykjernen og hvor den ennå rike beholdning av kulturminner og det spesielle naturlandskapet inngår som et ’gratis’ verditillegg, samtidig som disses verdi forringes for all fremtid ved måten byggeløyvene utformes på. Primitivt!

### **Omsider: Løfterike kommunale føringer – glimt av håp**

Allerede høsten 2006 signaliserte byrådet i visjonsnotatet ”7 steg frem for Bergen – Nordens mest spennende kulturby” vilje til å arbeide for verdensarvstatus til bebyggelsen ved Sandviksbuktens sjølinje,

Høsten samme år fulgte kommunen opp med et fremstøt for rullering av kommunedelplan for Sandviken og Fjellsiden nord med følgende begrunnelse: ”Kommunedelplanen er relativt nylig vedtatt. Det har imidlertid fremkommet *et stort antall prosjektforslag og plansaker som strider mot kommunedelplanens formålsbestemmelser.* (...) Kulturmiljøet i Sandviksbukten er *et havneteknisk kulturminne i verdensklasse.* (...) Plan- og miljøetaten har utarbeidet et strateginotat vedrørende vern, utbygging og trafikksituasjon, samt behov for rullering av kommunedelplan for Sandviken. Utgangspunktet er et *stort utbyggingspress* i og omkring

verneverdige objekter, og en *økning i trafikkmengder som overstiger vegenes og vegkryssenes kapasitet*". Byantikvaren ønsket igangsatt fredningsprosess for "det helhetlige havnetekniske kulturmiljøet" – områdefredning. Kommunaldirektøren ønsket på sin side "ikke å varsle bygge- og deleforbud for hele rulleringsområdet på det nåværende tidspunkt, men ser at dette spørsmålet relativt raskt bør vurderes nærmere for utvalgte kulturminnemiljø i området." (Byrådsavdeling for byutvikling, administrativ sak, OLOI, PBY-1130, 200416548-15, s. 1 av 2.)

I mars 2007 kom så Varsel om oppstart rullering av deler av kommunedelplan for Sandviken og Fjellsiden nord, hvor et av kommunaldirektørens vedtak lød: "Innenfor område vist på bilag A, vurderes å fremme bygge- og deleforbud for hele eller deler av området, med sikte på å utarbeide mer tydelige vernebestemmelser ihht plan- og bygningsloven og/eller kulturminneloven." På kartet ble angitt hele området fra Skuteviken inklusive grenden og det meste av trebebyggelsen nedenfor Sandviksveien mellom brannstasjonen og Stoltzeneset samt enklaver med gammel trehusbebyggelse ovenfor veien, til og med Gamle Bergen. Vedtaket ble sendt til eierne av bygninger aktuelle for fredning samt kunngjort i pressen, hvor det bl.a. het at byantikvaren vil foreslå fredning av store deler av sjøfronten som kulturmiljø med hjemmel i lov om kulturminner av 9. juli 1978 osv. Det skulle innføres to års stans i behandling av byggesaker i det aktuelle området. (Bl.a. BT 18.03.07) Kommunalavdeling Byutvikling organiserte også .åpne møter om saken i bydelen.

I mai 2007 inviterte så kommunen til Workshop i juni samme år: "*Sandviken for fremtiden. Kulturarv og næringsutvikling*". I invitasjonen uttalte byrådene Lisbeth Iversen og Henning Warloe at "målet med kulturmiljøfredningen i Sandviken (er) å bidra til at det blir mulig å få inn differensiert næringsutvikling. Sandviken er oppført på World Monument Watch, listen over Verdens 100 mest utsatte kulturminner. Vi håper at prosjekt Sandviken og næringsutviklingen skal gjøre at kulturmiljøet taes av denne "skammens liste". Det lyktes!

Etter dette ble det stille på fronten i mer enn tre år, vi hørte ikke mer om rullering av kommunedelplanen og kulturmiljøfredningen, inntil det i desember 2010 ble fremmet en byrådssak (1457/10): "Verdiskapingsprogram: synliggjøring av Bergens middelalderkjerne". "Byrådets politiske plattform fra 2007 presiserer betydningen av å ta vare på Bergens historiske arv og sikre at historiske steder vernes og holdes i god stand. Spesielt nevnes middelalderområdene med kirker og ruiner, Bryggen og Sandviken." Vågsbunnen utgjør i viktige henseender en del av middelalderbyen. "Et verdiskapingsprogram vil bidra til å forene Vågsbunnens kulturhistorie med Bryggen og Sandviken." Middelalderbyen strekker seg fra Bergenhus i nord til Domkirken i sør. "Bryggen var middelalderbyens internasjonale havn, og Vågsbunnen selve bykjernen. Inkludert Skuteviken og Sandviken som utvidet havn, representerer området Bergen som internasjonal handelsmetropol i middelalderen", og føyes det til for egen regning: for Sandviksbuktens del særlig i tidlig nytid, dvs. i tiden etter 1650. I den ledsagende grundige og rikt illustrerte saksutredningen heter det om Sandviksbukten at de viktigste vernelementene her er "sjøbodene, produksjonsanleggene, grendene, lyststedene og postveien".



I tråd med dette innstilte byråd Lisbeth Iversen byrådet til å fatte følgende vedtak:

*”Det opprettes et verdiskapingsprogram for ”Synliggjøring av Middelalderbyen” hvor også resultatene og erfaringene fra Prosjekt Sandviken inkorporeres. Programmet skal omfatte en ”forvaltningsplan” for strekket Vågsbunnen–Sandviken, samt konkrete handlingsplaner for vern, bruk og formidling av de historiske verdiene i bydelen. Som eget delprosjekt inntas arbeid for utforming av en søknad om utvidelse av verdensarvområdet til å omfatte strekket Domkirken–Skuteviken , eventuelt hele Sandviksbukten.”*

Interessant nok presiseres det i et avsnitt om **vedtakskompetanse** at ”i henhold til fullmaktsreglementet § 2a, vedtatt av bystyre 24.04.2006 i sak 102, avgjør byrådet på vegne av kommunen saker vedrørende den løpende drift av kommunens virksomhet, herunder å videreføre nødvendige tiltak for å ivareta byens bygningsstruktur og kulturhistorie”.

Vakrere kan det nesten ikke sies!

Men så var det

## **Forholdet mellom liv og lære**

*De konkrete resultater* av disse høytravende planambisjonene har latt vente på seg, ennå er ikke noe avgjørende skjedd med område beskyttelsen, fem år etter at byrådet selv lanserte målsettingen om verdensarvstatus.

I mellomtiden har byrådet med støtte av ”sitt” bygningsråd og bystyreflertall, klart misvisende tegninger og feilaktige verbale informasjoner i plandokumentene (er grundig dokumentert for lenge siden) fått presset gjennom *Slaktehusutbyggingen* i et format som fjerner utsikten fra Sandviksveien/Sandvikskirke-plataet, som bryter sentrale siktlinjer på langs og tvers av den gamle sjølinjebebyggelsen og som stenger turistmagneten Rosegrenden/Fjæregrenden inne bak en 16,7 meter høy boligvegg, inntil 50–60 meter lang! Og nå kommer altså en *Lerøyutbygging* som på helt sentrale punkter bryter med de krav som følger av hensynet til kultur- og miljøvernet i området, et område som i det tidligere nevnte Byform-notatet fra 1997 ble fremhevet som ett av de to viktigste langs hele Sandviksbukten. (Det finnes etter SKF’s syn fire slike virkelig høyverdige områder her: 1) Skuteviksboder med den bakenforliggende grend og ovenforliggende Sverresborg, 2) strøket fra Sandviksbod nr 5 til og med Kystkultursenteret (Sb nr 24) med bakenforliggende Fjæregrend, Sandvikstorg og ”Grunnen” bak det gamle og hellige Finabygget, 3) strøket fra mesterhuset og reperbanen med de tragisk forfalle og spekulanteide Sandviksboder nr 68–72, Wallemboden, lyststedet Måseskjæret og den restaurerte tørrfiskkatedralen ute på skjæret, og med lyststedene Brødretomten og Ditlevsengen som ’satelitter’, og endelig 4) den vel bevarte Strandens grend med Saltimport, Grønlandsboden (nr 78 a) og Holmefjordboden (nr 78 b, byens mest autentiske tørrfiskbod). Mellom Grønlandsboden og Saltimport blir den lange og praktfulle Sandviksbod nr 77 a-b gjenreist om ikke lenge, bare atskilt fra kjernebebyggelsen i Strandens grend av kulturminnet Den trondhjemske postvei.

Dette siste kulturlandskapets kvaliteter styrkes av at det ennå finnes åpne marker innimellom boliger og sjøhus, på begge sider av postveien – det finnes knapt slikt igjen i den øvrige

gamle bebyggelse i Sandviken. Her skal man nå plassere et nytt overdimensjonert bygg, *trass i sterke anbefalinger fra Fagetaten om å respektere Kommunedelplanens vel begrunnede føringer på volum og byggehøyder.*

*Byrådets begrunnelse* for å tillate en utbygging av dette formatet kvalifiserer med respekt å melde til karakteristikken ”god dag mann økseskaft”! Det vises til fagnotatets vernefaglig betonte analyse, og til momentet om mulig/sannsynlig presedensvirkning. Ikke desto mindre blir konklusjonen:

*”Byrådet mener at planforslaget nå, med de justeringer slik de framgår av innstillingen, ivaretar både utbyggers behov og hensynet til kulturminnevernet i Sandviken på en tilfredsstillende måte, – tatt i betraktning at det er vanskelig å finne en optimal løsning på alle områder.”* Tenk det! Så mye om forholdet mellom liv og lære...

Ut fra Byantikvarens mangeårige argumentasjon for Sandviksbuktens unike historiefortellende evne, at kommunens fagetat faktisk nå tenker i samme baner (det gjorde de definitivt ikke i den avgjørende fase under Slaktehussaken) og at byrådet selv legger opp til verdensarvstatus for deler av eller hele Sandviksbuktens sjølinje, mener vi i SKF at byrådet gjennom sine konkrete utbyggingsvedtak ikke kan anses som kvalifisert til det kulturhistoriske forvalteransvar det selv har tiltatt seg i denne sektoren, et ansvar for bevaring og pleie av verdier i internasjonal verneklasse. Det er nærliggende igjen å sitere et par setninger fra BT-lederen av 04.07.05: ”Bergen ville ikke ha vært noen verdensarvby om byens folkevalgte hadde fått viljen sin. (...) Atter en gang har byens fremste folkevalgte sviktet sitt ansvar. (...) Bergen kommune har gjort seg bortimot umulig som ivaretager av Riksantikvarens tilsynsmyndighet.”

Vi siterer oss selv fra SKF’s ankeskriv til Miljøverndepartementet på Slaktehussaken (juni 2006): *”I SKF våger vi påstanden at **det siste tiårets samlede utvikling i Sandviken, særlig om den får fortsette i samme spor som hittil, for all ettertid vil stå som et sørgelig monument over politikere og byråkrater uten den nødvendige kulturhistoriske forståelse og ansvarsfølelse, og dertil uten reell sans for lokaldemokratiets betydning. Det siste tiårets erfaringer har dessverre gjort oss til det ytterste skeptiske til de fysiske resultater som stadig frembringes av utbyggere, fagetat og politikere i fellesskap, trass i gode generelle føringer og masse snakk om spennende arkitektur og god miljøtilpasning i de konkrete prosjekter.**”* (s. 10).

SKF-styret har nedlagt tusenvis av timer i ubetalt fritidsinnsats i kampen for å sikre en modernisering av bydelens sjølinje som ivaretar de unike bygningshistoriske verdier, men stort sett forgjeves – det er stort sett som å snakke til veggen. (Vår magre trøst blir i en ikke altfor fjern fremtid å produsere et vernefaglig og rikt illustrert bokverk om et unikt bygningsmiljøs gradvis rasing gjennom ”tillatt” forfall og stadig nye overdimensjonerte, ”respektløse” nybygg. Den tragiske utviklingshistorien i denne spesielle bydelen og politikernes rolle i den, har krav på nasjonal interesse.) **I mellomtiden håper vi at Fylkesmannen finner grunn til å intervensere i saken, på vegne av staten og den brede allmennhets interesser...** Som påpekt av fagetaten lider hele problemkomplekset av at **det stadig slippes løs storstilte byggeprosjekter uten støtte i et overordnet planverk for**

**bydelen.** Statlige myndigheter skulle for lenge siden krevd et slikt planverk på plass, gitt området helt spesielle kulturhistoriske kvaliteter og dermed sårbarhet for ufølsomme inngrep.

Dette misforholdet har *lange røtter*: Allerede i oktober 1988 meldte BT, etter intervju med daværende kommunaldirektør Gjert Atle Gundersen: ”**Entreprenørene overtar byutvikling** (overskrift): Bergen kommune vil skyve kostnadene ved tilrettelegging av nye utbyggingsområder over på kjøperne av boliger og næringsarealer. (...)

**Kommunen har ikke råd til å bidra økonomisk ved tilretteleggingen av nye utbyggingsområder på samme måte som tidligere, sa kommunaldirektøren. (...)**” (BT 21.10.88) Dette minner om å ”gi fanden lillefingeren”. Og vi har her å gjøre med landets i særklasse nest største kommune, med et driftsbudsjett som i dag vel har passert 15 milliarder kroner, og som ligger i det som er blitt verdens rikeste land, og som att på til brisker seg med å være en fremragende kulturby, landets fremste?

**3. Trafikale konsekvenser** I vår høringsuttalelse på Lerøysaken sa vi at

- \* ”Trafikken i Sandviksveien vil bli høyere enn miljømessig forsvarlig”, at
- \* ”I rushtiden vil det meget sannsynlig bli kødannelser ved lyskrysset både langs reperbanen sydover og i Sandviksveien ut fra Sandviken Brygge”, at
- \* Dersom bybanen blir ført inn til Sandviken Brygge vil det føre til ganske andre trafikkforhold”, og at
- \* Den foreslåtte ombygging og lysregulering av Gjensidigkrysset må være ferdig før utbygging igangsettes.”

Vi kan ikke se at Byrådet i sin innstilling i Lerøysaken vier trafikkproblematikken særlig oppmerksomhet ut over spørsmålet om parkering.

Derimot har Fagetaten i sin innstilling et rimelig stort avsnitt ”Trafikkforhold”. Den avklarer at Gjensidigekrysset blir eneste tilkopling fra Måseskjærveien/Holenveien til Nordre innfartsåre. Eneste løsning for best mulig flyt gjennom krysset blir en ”optimalisert ... oppgradering” av dette krysset.. Men: ”En full utnyttning av hele utbyggingspotensialet i området vil kunne medføre en trafikkøkning som kan gi uønskede konsekvenser. Selv om det i det foreliggende planforslag vises gode løsninger for et oppgradert vegsystem, er det etter fagetatens vurdering viktig å holde biltrafikken på et forholdsvis lavt nivå både ut fra veikapasitet/trafikksikring og med bakgrunn i områdets store kulturminneverdier. Lav parkeringsdekning, økt tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikken, eventuelt båt rute, og ikke minst fremtidig bybane er viktige virkemidler i denne sammenhengen.” Samtidig krevde Fagetaten ”at både parkeringsdekning og løsning etableres fra dag én og ikke knyttes opp til når eventuell bybane er etablert i området.” Etter ferske opplysninger fra Bybanekontoret vil en bane til Åsane tidligst være på plass i løpet av 2016, altså om fem år... Med disse forbehold blir Fagetatens konklusjon på dette aspektet ”at planforslaget viser tilfredsstillende løsninger på trafikkforholdene, jf. dog under etterfølgende avsnitt Skjerming av Reperbanen.” (s. 6 av 9)

Det er mulig at Fagetaten bygger på et NOTAT av siv.ing. Helge Hopen AS, bestilt av ARTEC prosjekt team AS: ”Trafikkvurdering Sandviksvei/Lerøy – supplerende analyse”, datert 16.06.2009. Her slås det fast at et tidligere planlagt avlastningskryss nord for Reperbanen er urealistisk. Dermed må Gjensidigekrysset bære hele vekten av trafikkøkningen som følge av den samlede planlagte/varslete utbygging fra Gjensidige til Gamle Bergen. En fremtidig totalløsning på trafikkproblemene i bydelen involverer så vel \* bybanen til Åsane, en eventuell \*Skansentunnel, \*ny avramping av Fløyfjellstunnelen eller et \*nytt hovedvegssystem til Eidsvåg. Men alt dette ligger langt inn i fremtiden: ”Frem til en fremtidig totalløsning er utredet og eventuelt bygget ut en gang i fremtiden vil bolig- og næringsområdene måtte leve med eksisterende vegtilkomst i krysset ved Gjensidige. Hovedspørsmålet blir med dette om eksisterende kryss ved Gjensidige kan optimaliseres/ forbedres gjennom utbedringstiltak slik at krysset kan håndtere trafikkøkningen ved en utbygging av nye bolig- og næringsbygg i området.” (s. 2 av 13)

Hopen viser til en delrapport på trafikk av 25.11.08. Der fremgår det at ”krysset et overbelastet fra sideveg i ettermiddagsrushet”, men at det finnes ’reserver’ gjennom den eksisterende fotgjengerkryssingen ved trafikkløys.

Som *hovedvurdering* av trafikksituasjonen på Nordre innfartsåre viser Hopen til analysen fra 2008, som konkluderer med at trafikken fra bydelene inn mot sentrum vil være ”stabil eller svakt nedadgående i årene som kommer”. I den prosjektrelaterte vurderingen forholder Hopen seg til ”en full utbygging i området” på 450 arbeidsplasser og 277 boliger. Det synes å implisere at han bare forholder seg til en trafikkøkning som følge av Lerøy-utbyggingen. Det synes å fremgå av beregningene at denne utbyggingen ikke vil føre til uakseptable forsinkelser i veitrafikken, verken i Måseskjærveien frem mot krysset eller i Nordre innfartsåre. Han finner at ”full utbygging” kombinert med adekvate forbedringer i Gjensidigekrysset bare vil gi en ekstra forsinkelse i Måseskjærveien på fra 1–2 min. pr bil til ca. 2–3 min. per bil. Mer generelt er det ”ikke rimelig å kreve fri flyt av biltrafikk i alle kryss i sentrale deler av Bergen der det er god kollektivdekning og et godt tilbud for gang/sykkel. Redusert fremkommelighet i rushtoppene kan stimulere til å bruke miljøvennlige reisemidler.” (s. 7 av 13)

Hopens hovedkonklusjon lyder som følger: ”*Trafikkvurderingene i denne tilleggsutredningen tilsier at en ombygging av krysset til signalregulering vil gi en trafikkløsning som kan takle en videre utbygging i området uten store negative konsekvenser for trafikkavvikling og fremkommelighet.*”

Men vi får ikke noe klart bilde av om dette gjelder full utbygging i henhold til alle planer/varsler og med tanke på den sannsynlige presedens-effekten ved det svært rommelige vedtaket i Lerøysaken. Eller om fremkommeligheten også gjelder nordre innfartsåre i rushtiden. Etter vårt syn vil det være både hodeløst og ansvarsløst å betrakte et stort prosjekt som den vedtatt Lerøyutbyggingen *isolert*, når vi alle vet at *utbyggingsprosjektene står i kø* i så vel Lerøys nærområde som langs Nordre innfartsåre lenger nord og langs Sjøgaten lenger

sør. SKF reiste denne problemstillingen allerede i 2009, i et notat til Kommunalavdeling Byutvikling. (Vedlegg 1c)

I SKF-styret mangler vi fagkompetanse på veitrafikk-forhold. Men som mangeårige beboere i strøket, med erfaring tilbake til tiden før Fløyfjellstunnelen med kilometer lange rushkøer i både hovedveien og Amalie Skrams vei, lyder Hopens beregninger og konklusjoner lite tillitvekkende. Vi har hatt anledning til å konstatere at kødannelsen i rushtiden har økt merkbart de siste 7–8 årene, og det før virkningene av Slaktehusutbyggingen, Lerøyutbyggingen og de mange andre til dels store byggeprosjektene mellom Skutevikstorget og Sandviken Sykehus har meldt seg. Det minnes også om byråd Lisbeth Iversens understreking allerede i 2006 av at utgangspunktet for oppstart av rullering av kommunedelplanen var ”et stort utbyggingspress i og omkring verneverdige objekter, og en økning i trafikkmengden som overstiger vegenes og vegkryssenes kapasitet”! (Ovenfor s. 8)

Det er *ikke foreningens oppgave* å stable på beina en kompetent prøving av Hopens, og dermed fagetatens, vurderinger av den fremtidige trafikksituasjonen i området og for ’fjerntrafikken’, som følge av full utbygging i det store området mellom Skutevikstorget og Sandviken sykehus. Men siden våre instinkter sier oss at noe er riv ruskende galt her, har vi bedt en nær samarbeidspartner til foreningens Plangruppe, en habil sivilingeniør med rimelig bra kompetanse på trafikk- og veiproblematikk, om å gjøre noen foreløpige beregninger om trafikksituasjonen så vel i selve Måseskjærveien etter full utbygging, og konsekvensene av denne og alle de andre sannsynlige prosjektene på den lange aksene Bontelabo–NHH. (Beregningene finnes i vedlagt notat – vedlegg 2)

Selv om det kan hefte en del mangler og mye usikkerhet ved beregningene, peker de foreløpige resultatene mot ganske annerledes problematiske konsekvenser enn antydning av Hope og fagetaten. I verste fall vil trafikken ved full utbygging i vid forstand *kunne bli nesten like stor som i årene like før Fløyfjellstunnelen åpnet i 1985, da Åsanefolk sto i kø ca. 1 time om morgenen.* Man kan da få en morgenrush-kø i E 39 på hele *7,7 kilometer, med 60 min. ekstra kjøretid.* For ettermiddagsrushet kan det bli aktuelt med kølengde på *3,7 kilometer og ekstra kjøretid på 26 minutter.* I Måseskjærveien vil køen kunne komme til å stå like til Gamle Bergen. Osv., osv.

Dersom disse tallene bare er i nærheten av å være realistiske, blir det klart at **Lerøyutbyggingen med sin presedensvirkning er en sak ikke bare for nærområdet, men for hele Sandviken, nordre bydel (Åsane og Arna) og for den saks skyld hele Nordhordland.**

Og i forlengelsen av dette: Vi kan ikke finne noen referanser i de offentlige plandokumenter til **den forurensning, støv- og eksosplage** som vil kunne ramme de mange blokkbeboerne på strekningen fra Gjensidige til tunnelåpningen noe lenger nord **som følge av betydelig økt køkjøring.** Dette er interessant tatt i betraktning det sterke fokus som pressen og andre media de siste par årene har hatt på det stadig mer alvorlige og heletruende eksoslokket over Danmarks plass! Det er eventuelt urimelig at profittsøkende investorer skal få kunne høste privat fortjeneste på bekostning av slike brede samfunnsinteresser!

*Dersom* disse resonnementene har noe for seg, vil det kunne føre til sterke restriksjoner på byggevirkksomheten i området på et senere tidspunkt: Men det vil være uakseptabelt dersom Lerøy skal få tillatelse til full utbygging nå, på bekostning av de andre utbyggerne som står lenger bak i køen, simpelthen fordi det i dag **ikke foreligger noe som ligner på et overordnet planverk for bydelen**, som også er sektorovergripende og alt-inkludert! (Den første helhetlige utbyggingsplan for Bergen havn ble initiert rundt forrige århundreskifte bl.a. fordi det oppsto rot og inkonsekvens mellom flere ukoordinerte utbygginger ved Nøstebukten – altså for ca. 110 år siden!)

**I SKF synes vi det er utrolig – og ytterst ansvarsløst – dersom Lerøyutbyggingene settes i gang uten at trafikk- og miljøkonsekvensene av full utbygging langs Måseskjærveien/ Gamle postvei og langs Sjøgaten/Helleveien blir utredet på grundig og troverdig måte og av uavhengige instanser. Det er vårt håp at Fylkesmannen kan sikre god nok ivaretagelse av de brede samfunnsinteresser også på dette viktige punkt.**

På vegne av styret i SKF

Geir Abelsen  
styrets leder

Anders Haaland  
leder Plangruppen