

TILLEGG TIL KULTURMINNEGRUNNLAG

Bybanen fra sentrum til Åsane

Delrapport 2 (Delstrekning 2, Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen og Hovedsykkelrute Bradbenken - Munkebotstunnelen)

Tillegg til Kulturminnegrunnlag for: Bybanen fra sentrum til Åsane

DELRAPPORT 2

Delstrekning 2, Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen (planid.: 65810000)
Hovedsykkelrute Bradbenken – Munkebotstunnelen (planid.: 65790000)

Bakgrunn for rapporten

Traseen som nå skal reguleres ble vedtatt i 2016 (88/16 og 19/18). Denne avviker på deler av strekket fra de traseene som ble utredet i 2012/2013.

I forbindelse med trasévalget utarbeidet Byantikvaren i 2012 et kulturminnegrunnlag. Den foreliggende rapporten er et tillegg til dette. Tillegget supplerer og utdyper enkelte områder og aspekter ved kulturmiljøet i planområdet som nå skal reguleres for Bybanetraseen.

Kulturminnegrunnlaget for Bybanen Sentrum – Åsane tok for seg traséalternativene som i henhold til planprogrammet skulle utredes fram mot trasévalget. I den fasen eksisterte det ikke noen plangrense, og kulturminnegrunnlaget forholdt seg til grove skisser for traséene. Det ble påpekt et behov for å gå nærmere i detalj når endelig vedtatt trase forelå.

Denne utredningen er et videre grunnlag for kulturminneverdier knyttet til strekkene:

- Delstrekning 1, Kai gaten – Sandbrogaten (Arealplan-ID: 65800000).
- Delstrekning 2, Sandbrogaten – Eidsvågtunnelen (Arealplan-ID: 65810000).
- Delstrekning 3, Eidsvågtunnelen – Tertneskrysset (Arealplan-ID: 65820000)
- Delstrekning 4, Tertneskrysset – Vågsbotn (Arealplan-ID: 65830000).
- Hovedsykkelrute Bradbenken – Munkebotstunnelen (Arealplan-ID: 65790000).
- Forlengelsen av Fløyfjellstunnelen (Arealplan-ID: 65840000).

Tillegget er delt i tre delrapporter; den første for delstrekning 1- sentrum, den andre for delstrekning 2 - Sandbrogaten til Eidsvågtunnelen, samt hovedsykkelruten fra Bradbenken til Munkebotstunnelen. Den tredje delrapporten tar for seg delstrekningene 3 og 4, fra Eidsvågtunnelen til Vågsbotn, samt forlengelsen av Fløyfjellstunnelen.

Kulturmiljøet i Bergen sentrum og Sandviken har blitt dokumentert og analysert i en rekke ulike sammenhenger de siste 20 årene, først og fremst i forbindelse med overordnet planlegging. Delrapport 1 vil først og fremst utdype det tidligere kulturminnegrunnlaget når det gjelder forholdene rundt Bryggen som verdensarv, samt trekke frem verdiene som knytter seg til Øvregaten.

Delrapport 2 fokuserer spesielt på områder i Ytre Sandviken som tidligere ikke har fått særlig oppmerksomhet, men som har sine særpreg, verdier og identitet. Eksempler på dette er Lynghaugen og Hatleberg. Delrapport 2 vil også gå mer inn i detaljer i beskrivelsen av traseen langs sjølinjen som planlegges som hovedsykkelrute nordover fra sentrum.

Tidligere utførte kulturminnegrunnlag og rapporter som har betydning for arbeidet med denne delrapporten:

- Kulturminnegrunnlag for Bybanen Bergen sentrum- Åsane, Byantikvaren 2012
- Konsekvensutredning, Bybanen Bergen sentrum-Åsane, februar 2013
- Kulturminnegrunnlag for KDP Sandviken og Fjellsiden Nord, Byantikvaren, 1999
- Prosjekt Sandviken, Byantikvarens rapport fra 2011
- Prosjekt Bod, Byantikvaren 2008.
- Det Antikvariske register for Bergen, Sandviken – sone 1. 1998.
- Kulturminneplan Sandviksbukten, Byantikvaren 1996
- Sandviken-Fjellsiden nord, byform, Bergen kommune, KBY, 1999

Byantikvarens innspill til hensynssoner i KPA med beskrivelse og føringer er også et grunnlag for arbeidet med den vedtatte traseen.

Denne rapporten er i stor grad bygget opp rundt informasjon hentet fra historiske kart og foto. Mye av dette materialet er vist som illustrasjoner i rapporten.

Disse kartene vil følge som vedlegg til delrapport 2.

- ❖ Oversikt over de omtalte kulturmiljøene i hovedrapport og tillegget
- ❖ Kulturminner registrert i Askeladden
- ❖ Hensynssoner,
- ❖ Alderskart bygg
- ❖ Sårbarhetskart for delstrekning 2 og Hovedsykkelruten

Innhold

Bakgrunn for rapporten.....	1
Delstrekning 2, Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen.	4
Beskrivelse av delområder	4
T1- Formannsvei/Uren	4
T2-Sandvikslien/Sudmanns vei/ Amalie Skrams vei (Wilhelmineborg).....	9
T3-Uthaugen/Strandens grend/ Brødretomten	13
T4-Munkebotn, Helleveien og Sandviken sykehus.....	16
T5-Jegerbakken, Nyhavn, Jægers Minde.....	18
T6-Stemmemyren, Hatleberg og Handelshøyskolen.....	19
T7-Lynghaugen boligområde.....	22
T8-Sølvberget - Skytterveien	26
Hovedsykkelrute Bradbenken – Munkebotstunnelen	28
Festningskaiene – Bontlabo	28
Skuteviken	31
Slaktehustomten	34
Rosegrenden – Sandvikstorget.....	35
Sandviksveien – Møllesalen - Reperbanen.....	38
Verneverdi og sårbarhet.....	40
Delstrekning 2, Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen.	40
Hovedsykkelruten.....	42
Kilder.....	45
Vedlegg.....	45

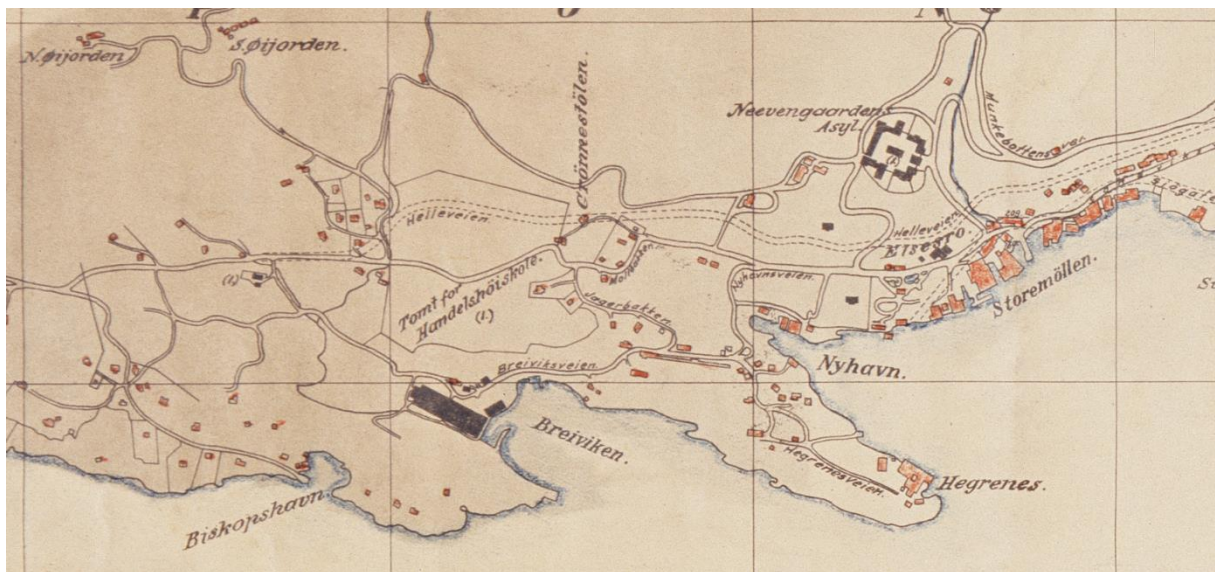
Delstrekning 2, Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen.

Beskrivelse av delområdene

Områdene som blir beskrevet under er områder i, og i nærheten av, planområdet, som ikke er tilstrekkelig beskrevet i tidligere kulturminnegrunnlag og heller ikke tilstrekkelig vurdert i forhold til kulturhistoriske kvaliteter. Tillegget for dette strekket i Sandviksbukten baserer seg på allerede kjent og dokumentert kunnskap om Sandvikens næringshistorie og tidlige bebyggelsesstrukturer. Delområdene som blir beskrevet overlapper noen steder delområdene i hovedrapporten fra 2012.

Noen av områdene vil bli direkte berørt av bybanetiltaket, mens andre vil på et seinere tidspunkt kunne bli satt under press som konsekvens av prosessen med fortetting langs bybanetraseen.

Områdene som vil bli sterkest berørt, der tunnelmunningene er planlagt og der nye traseer vil måtte etableres, vil bli beskrevet nærmere enn de områdene der traseen vil gå i dagens veibane. Spesielt gjelder dette området rundt Amalie Skrams vei. I indre Sandviken der traseen vil gå i tunnel er det kun området ved Sandviken kirke som vil bli berørt av den planlagte utbyggingen på grunn av et planlagt stopp i fjellet på dette punktet. Dette området er beskrevet i kulturminnegrunnlaget fra 2012 som kulturmiljøet «Lille Sandviken Mølle». Her vil det imidlertid bli behov for nærmere vurderinger på detaljnivå underveis i planleggingsprosessen når konsekvensene av plasseringen av holdeplass i fjell og mulige utganger skal vurderes.



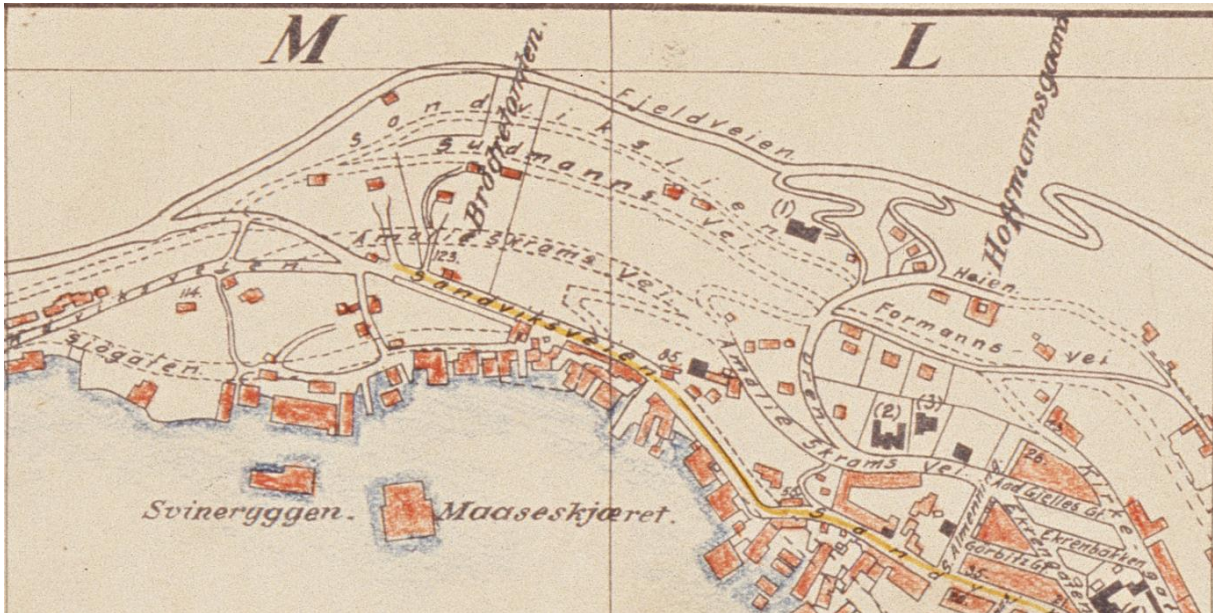
Figur 1. Bykartet fra 1921 viser eksisterende og planlagte veier.

T1- Formannsvei/Uren

Området ble bygget ut i hovedsak i 1920-årene, hovedsakelig med eneboliger i tre. Mange av villaene er tegnet av byens fremste arkitekter tilhørende «Bergensskolen». Som bykartet fra 1921 viser, er den nordligste delen av Amalie Skrams vei på denne tiden under anleggelse og også den nordre delen av Formannsvei som svinger seg ned i Amalie Skrams vei, er planlagt. Kartet over Bergen fra 1927 viser at de fleste villaene ble bygget mellom 1920 og 1927. Senere er området blitt ytterligere

utbygget med eneboliger og rekkehus fra 1930- og 1950-tallet, disse har et funksjonalistisk preg og er tidstypiske bygninger av høy arkitektonisk kvalitet.

Området framstår i dag som et villaområde med gode kvaliteter både bygningsmessig og strukturelt. Svært mange av kvalitetene som var planlagt inn i området er tatt vare på også i utomhusanlegg og veganlegg med natursteinsmurer som tar opp det skrånende terrenget. Området har svært høy arkitektonisk verdi.



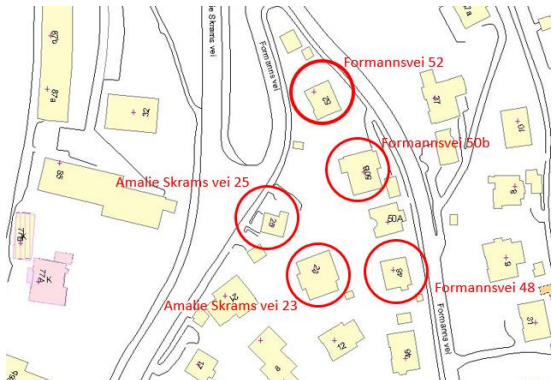
Figur 2. Utsnitt av Bykart 1921. Kartet viser den planlagte veitbyggingen.



Figur 3. Utsnitt av Kart over Bergen 1927, viser hvordan bebyggelsen var begynt å vokse langs de nye veiene.

Eksempler på bygninger i området:

De bygningene som ligger like ved de områdene som krever størst tiltak og omlegging av eksisterende situasjon vil her få en nærmere beskrivelse. Dersom det viser seg at tiltaket vil få større konsekvenser for andre bygninger i området, må disse vurderes tilsvarende.



Figur 4. Dagens situasjon. Til venstre markert inn bygg som nevnes spesielt. (2018)

Amalie Skrams vei 25

Huset som i dag har adresse Amalie Skrams vei 25 er et av de eldste husene i området. Huset kan sees på kartet fra 1880. Huset har en høy kjellermur i naturstein under den opprinnelige delen av huset. Bygningen er i dag i 2,5 etasjer med saltak. Til tross for nyere tilbygg og rehabiliteringer med utskifting av vinduer og dører har huset en stor verdi som historiefortellende element i området.



Figur 5 Amalie Skram svei 25. Foto Byantikvaren 2018



Figur 6. Amalie Skrams vei 25 markert med rødt på kartet fra 1880.

Amalie Skrams vei 23

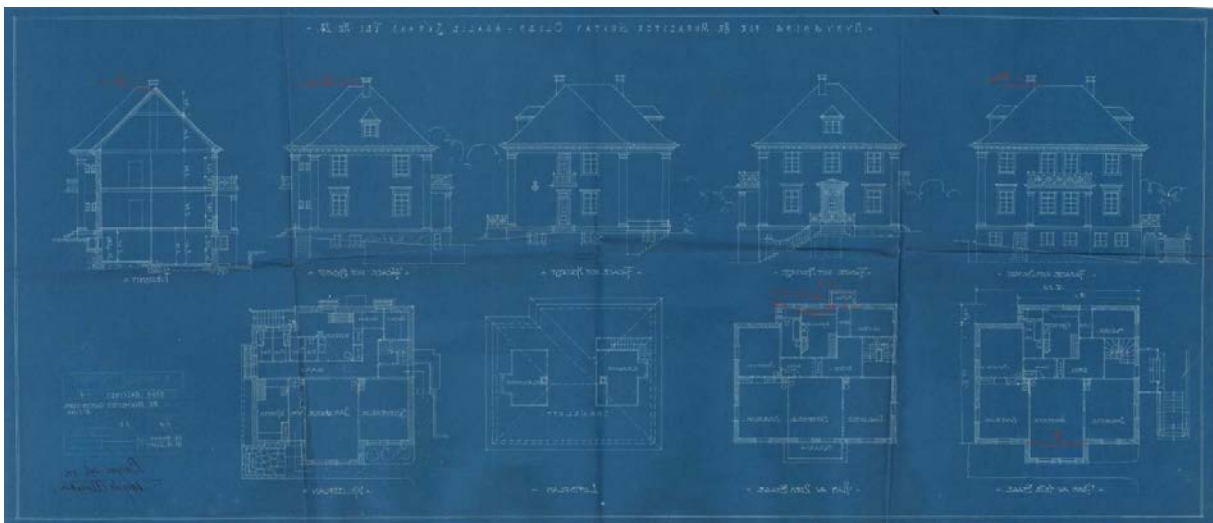
Murvilla tegnet av Torgeir Alvsaker i 1927 for murmester Gustav Olsen. Villaen er en stor murbygning med tilnærmet kvadratisk grunnplan, to etasjer og valmet tak. Klassiske detaljer i vindusutforming og dørrinnramming. Villaen framstår som svært opprinnelig og har stor arkitektonisk og kulturhistorisk verdi.



Figur 8. Sett fra øst. Foto Byantikvaren 2018



Figur 7. Amalie Skramsvei 23, tegnet av Alvsaker i 1927. Foto Byantikvaren 2018



Figur 9. Tegninger fra BraArkiv.

Formannsvei 52

Huset ble tegnet av Bjerknes (Bjerknes og Lahn-Johannessen) i 1925 for Jacob Andersen. Dette må være et av de første arbeidene til de to arkitektene etter at de startet sitt firma i Bergen i 1925. Husets form er et klassisk midtarkhus med forbilder i de mange lystgårdene i Bergen, og framstår som opprinnelig til tross for en del utskiftninger av opprinnelig fasadematerialer. Det har stor kulturhistorisk verdi.



Figur 10. Formannsvei 52 tegnet i 1925. Foto Google Earth

Formannsvei 50b

Tegnet av Egill Reimers i 1923 for ingeniør Christian Stoltz. Bygget fikk endret fasaden mot vest i 1937 med et lite påbygg til stuen. Huset har en kvadratisk grunnplan og to fulle etasjer med valmet tak. Bygningsformen og detaljene er typisk for 1920-tallets klassisisme. Villaen oppleves som opprinnelig både i form og material og har i stor grad beholdt sitt utseende fra 1937. Bygningen har stor arkitektonisk og kulturhistorisk verdi. Formannsvei 50a ble bygget i 1990 og den opprinnelige tomten ble delt i to.



Figur 11. Formannsvei 50a. Huset i dag og tegning fra 1937. Foto Byantikvaren 2018 og tegning fra Bra Arkiv.

Formannsvei 48

Tegnet av arkitekt Grimnes i 1923. Tidstypisk trevilla i en og en halv etasje med saltak og takoppløft. Klassiske detaljer i opprinnelig dør og verandautbygg mot vest. Villaen har kulturhistorisk verdi som del av et bygningsmiljø der forholdet mellom hus og hage er sentralt.



Figur 12. Formannsvei 48, tegnet i 1923. Til høyre slik det framstår i dag. Fot Byantikvaren 2018. Tegning fra Bra Arkiv.

KULTURHISTORISKE KVALITETER

Typisk villaområde med høye arkitektoniske kvaliteter knyttet til Bergensskolen på 1920-tallet.

Autentisk preg i form og materialer.

Store hager med terrengtilpasninger.

Tørrmurte steinmurer i hager og veganlegg.

FORMELL STATUS

Området inngår i KPA 2018 hensynssone for bevaring av kulturmiljø; Sentrum – Sandviken (5.21 – øvre Sandviken)

Del av Riksantikvarens NB! –område Sandviken, der de nasjonale kulturminneinteressene knytter seg til de tekniske kulturminnene i form av sjøhus m.m, lystgårdene og den tidligere urbane trehusbebyggelsen.

T2-Sandvikslien/Sudmanns vei/ Amalie Skrams vei (Wilhelmineborg)

Wilhelmineborg, var en større eiendom i Sandviken, avgrenset av Sandviksveien, Brødretomten, Fjellveien og Frydenlund, opprinnelig festegrund under Store Sandviken. Kommunen overtok eiendommen i 1912 med sikte på å stykke den ut til villatomter, men den kom isteden til å bli brukt til nødsboliger etter bybrannen 1916. 30 «husvillebrakker» med i alt 229 leiligheter ble oppført her. Brakkebyen ble sanert etter 2. verdenskrig, siste hus ble revet 1960 og det er senere langs Sandvikslien og Sudmanns vei reist boliger som samsvarer med området villaklausul.



Figur 13. Utdrag av historisk skråfoto 1935. Vi ser møtet mellom villabebyggelsen og brakkene som ble oppført etter den store bybrannen i 1916. I forkant ser vi lystgården og vertshuset Møllersalen. Historisk skråfoto i VISGI



Figur 14. 1951. Brakker etter brannen i 1916, og flyfoto fra 1970 som viser den nye bebyggelsen i området, med veifar, blokker og eneboliger.



Figur 15. Forslag til bebyggelsesplan for Wilhelmineborg og tilliggende eiendommer, 1952.

Bebyggelsen i området som ble bygget ut etter bebyggelsesplanen fra 1952 består av tyngre bebyggelse i form av blokker mellom Amalie Skrams vei og Sandviksveien, firemannsboliger langs østsiden av Amalie Skrams vei og lettere bebyggelse i form av eneboliger lengst opp i området mot Fjellveien.

Blokken langs Sandviksveien (Singh Singh), arkitekt Arends Greve ble oppført like etter krigen, og deretter ble firemannsboligene i Amalie Skrams vei reist på begynnelsen av 1950-tallet.



Figur 16. Amalie Skrams vei sett mot nord. Foto Byantikvaren 2018

Den første tverrstilte lamellblokken (Amalie Skrams vei 42-44) ble også reist på begynnelsen av 1950 tallet, tegnet av arkitekt Sonja Christie. Denne skiller seg fra de senere blokkene ved å være terrassert med tre etasjer i hver del av blokken. Denne eldste blokken har i stor grad bevart det opprinnelige fasadeuttrykket.

De senere blokkene følger også terrenget men har fire etasjer mot Sandviksveien og har blitt rehabilitert med blant annet nye fasadeplater og innglassede balkonger. Lamellblokkene mot nord er tegnet av Kåre Frølich og blokkene mot sør, der det tidligere var rutebilstasjon, er tegnet av arkitektene J. og M. Svenningsson. Den U-formede blokken i Sandviksveien 95, reist som trykdeboliger for Bergen kommune, er tegnet av arkitektene Alvsaker og Vaardal-Lunde i 1966, og oppført på begynnelsen av 1970-tallet. Anlegget er rehabilitert men framstår som opprinnelig med tidstypiske kvaliteter.

Utbyggingen av eneboligene skjedde fra begynnelsen av 1960-tallet med tidstypiske og gode kvaliteter. Til sammen viser bebyggelsen i dette området som i stor grad baserer seg på planen fra 1952, etterkrigstidens ulike bygningsidealer.



Figur 17. Lamellblokkene i Amalie Skrams vei. Google Street View.

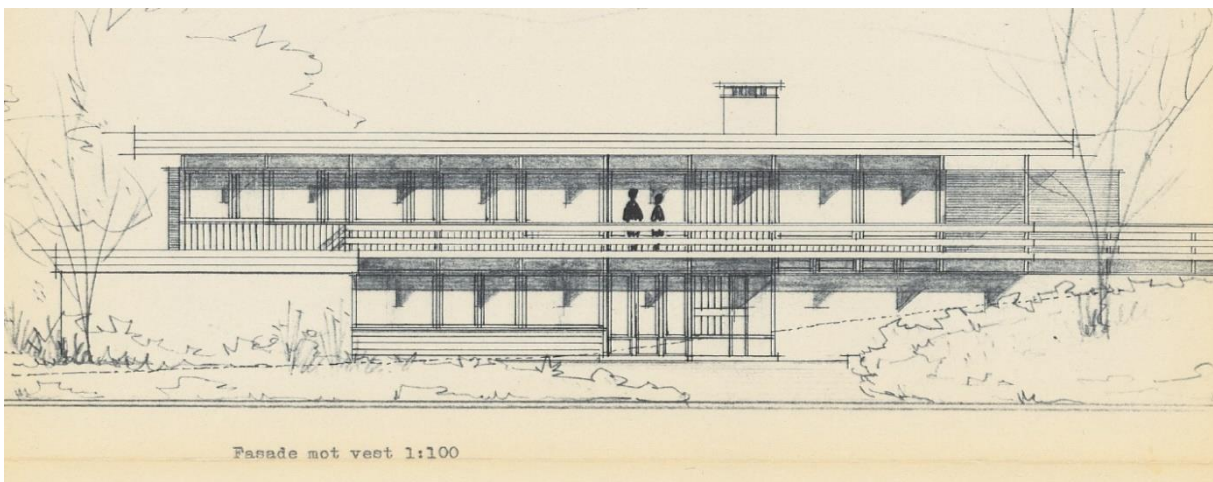


Figur 18. Amalie Skram svei sett mot sør. Google Street View.



Figur 19. Skråfoto fra 1961 og 1962. Mapaid AS

Mot lystgårdsanlegget Brødretomten, i Amalie Skrams vei 39, ligger en enebolig fra 1967 med gode og tidstypiske arkitektoniske kvaliteter, både i bygg og hage. Huset framstår som svært autentisk i form og materialer.



Figur 20 Enebolig fra 1967. Arkitekter Myklebust og Simonnes

KULTURHISTORISKE KVALITETER

Stor verdi som helhetlig område utbygget etter plan fra 1950-tallet.

De arkitektoniske kvalitetene i bygningsmassen er svært høy, både for eneboligene, flermannsboligene og for deler av blokkbebyggelsen.

Både bygg og miljø preges av stor grad av opprinnelighet.

De kulturhistoriske verdiene i området er også knyttet til hageanlegg og grøntanlegg.

FORMELL STATUS

Området inngår i hensynssone for bevaring av kulturmiljø; Sentrum – Sandviken (5.21 – øvre Sandviken)

Del av Riksantikvarens NB! –område Sandviken, der de nasjonale kulturminneinteressene knytter seg til de tekniske kulturminnene i form av sjøhus m.m, lystgårdene og den tidligere urbane trehusbebyggelsen.

T3-Uthaugen/Strandens grend/ Brødretomten

Området er svært sammensatt og preges av tunellinnslag og veianlegg. På begge sider av veianlegget finner vi imidlertid fire av byens lyststeder: Brødretomten, Christinaborg, Måseskjæret og Uthaugen (Ditlefsengen). Lyststedene i Bergen dokumenterer en bygningskultur tidfestet til perioden rundt 1750-1850 og rommer stilmessig periodene preget av rokokko, louis-seize og empire. Lyststedene eller lystgårdene var prektige landsteder som ble benyttet av byborgere som «fritidsbolig» i sommerhalvåret eller til kortere opphold i forbindelse med selskapligheter og andre «fritidsaktiviteter». I forbindelse med dette planarbeidet er det viktig å framheve verdien av alléene som knytter seg til både Brødretomten i Amalie Skrams vei 45 og Christinaborg i Amalie Skrams vei 49.



Figur 21. De gamle alleene er fremdeles synlige i dagens struktur. Egen tegning på Ortofoto.



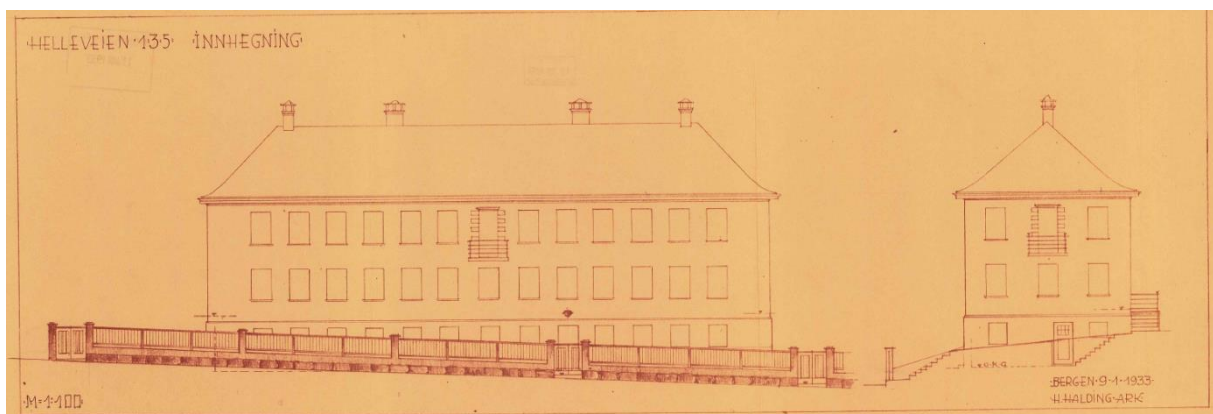
Figur 22. Kartet fra 1880 med de eksisterende lystgårdsanleggene sirklet inn. Til høyre Christinaborg i Amalie Skrams vei 49. Foto Google.



Figur 23. Utsnitt fra bykartet fra 1921 viser området før anleggelsen av blant annet Amalie Skrams vei og Helleveien.



Figur 24. Ortofoto viser området i 1970. Bergenskart.no



Figur 25. Amalie Skrams vei 60-64, tidligere Helleveien 1-5, tegnet i 1933 av arkitekt H. Halding. BraArkiv.

KULTURHISTORISKE KVALITETER

Lystgårdsanleggene har svært høy kulturhistorisk verdi.

Både lystgårdsbygg, hage og spor etter tidligere veifar er viktige elementer.

FORMELL STATUS

Lystgårdene Brødretomten og Måseskjæret er fredet etter Kulturminneloven.

Området inngår i hensynssone for bevaring av kulturmiljø; Sentrum – Sandviken (5.7 – Grendene og 5.21 – øvre Sandviken)

Del av Riksantikvarens NB! –område Sandviken, der de nasjonale kulturminneinteressene knytter seg til de tekniske kulturminnene i form av sjøhus m.m, lystgårdene og den tidligere urbane trehusbebyggelsen.

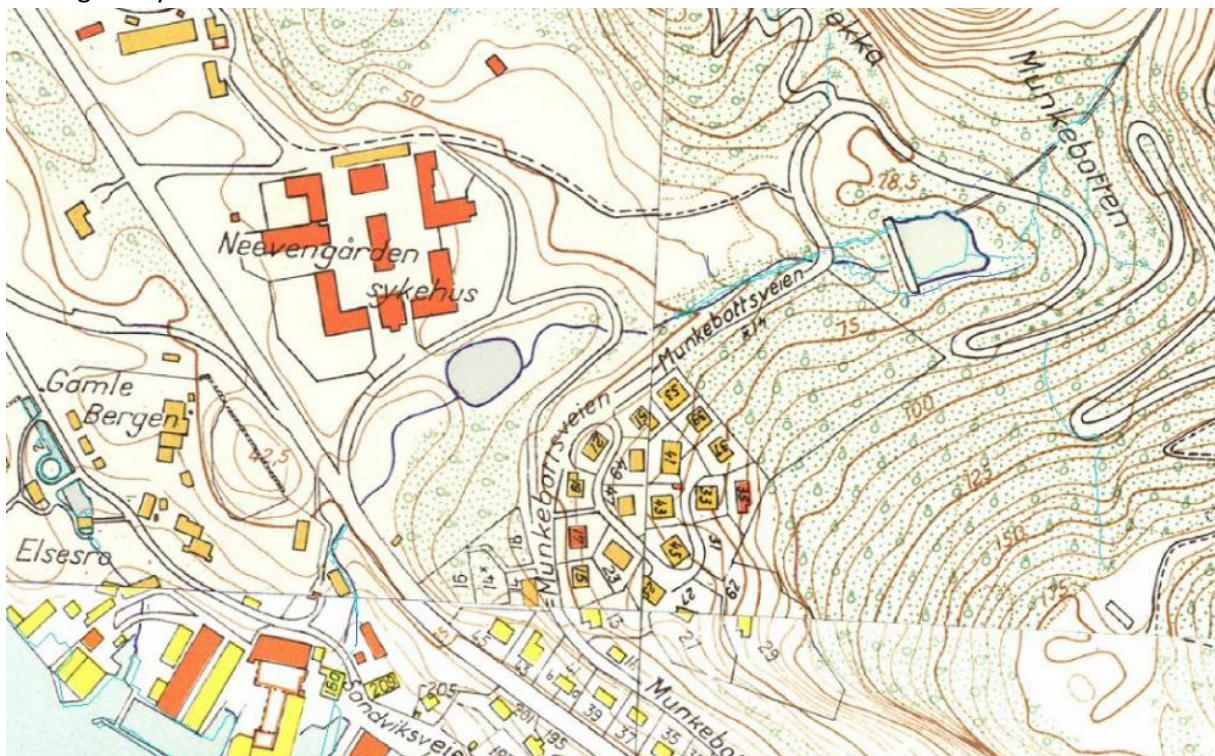
T4-Munkebotn, Helleveien og Sandviken sykehus

Området består av sykehusanlegget, vassdraget og demningene lenger opp i fjellsiden, veien som slynger seg opp i dalføret og boligbebyggelsen fra 1930-tallet.



Figur 26. Sandviken sykehus og Munkebotn boligområde, 1935-39. Marcus UIB.

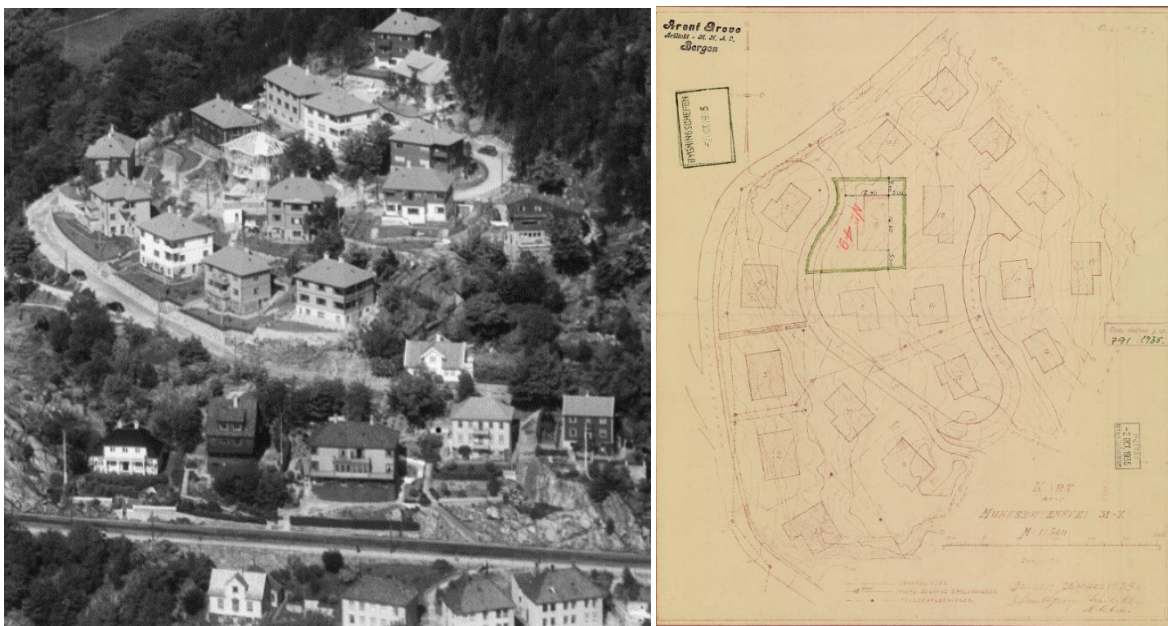
Storemøllen-vassdraget som renner mellom Rundemannsplatået og ned til der Storemøllen lå i Sandviksbukten, var på Magnus Lagabøtes tid byens grense mot nord. I Byloven fra 1276 er den nevnt som Gunhildarå. I dag er elven demmet opp og lagt i rør og kan sees som en flombekk fra Munkebotstammen og ned til sjøen. Vassdraget er imidlertid svært viktig for byens historie og det grønne draget markerer det tidligere løpet til elven med den tidligere mølledriften som var en viktig næring for byen.



Figur 27. Bykartet fra 1957 viser sykehuset, boligområde, Munkebotn vassdraget med demninger, veganlegg og grønt draget i dalsøkket ned mot Storemøllen i Sandviksbukten. Bergenskart.no

Sandviken sykehus, opprinnelig kalt Neevengården, stod ferdig i 1891 som landets første kommunale sinnssykehus. Arkitekten var Ole F. Ebell, og sykehuset var bygget etter tidens moderne prinsipper for drift av psykiatrisk sykehus, med egne bygninger for de ulike behandlingsoppleggene og med nærhet til naturen. Deler av det opprinnelige symmetriske anlegget i mur, med en tilnærmet sveitser stil i det arkitektoniske uttrykket, eksisterer fremdeles. Driftsbygningen som ble bygget like nord for sykehuset eksisterer også.

Reguleringsplan/bebyggelsesplanen for boligområdet som vender mot sykehusanlegget, er datert 1935 og signert arkitekt Arent Greve. Husene som i stor grad er firemannsboliger med høy kjelleretasje ble bygget i løpet av årene 1935-39 og viser en typisk enkel funksjonalistisk stil fra 1930-tallet. De fleste husene er i tre.



Figur 28. Skråfoto viser Munkebotn 1935-39, til høyre bebyggelsesplanen fra 1935. Vi ser også Vertshuset «Den siste skilling» som er det hvite midtark-huset med adresse Munkebotn 11. Marcus UiB og BraArkiv

Helleveien

Landeveien som ble anlagt over Munkebotn i 1869-1874 tjente ikke lenger tidens krav på begynnelsen av 1900-tallet, og en ny vei mot Åsane ble vedtatt som et spleiseprojekt mellom Åsane sogn og Bergen kommune. Utbyggingen av veien ble planlagt i etapper og ble anlagt på en skånsom måte mot topografien og eksisterende bebyggelse. Noen hus måtte imidlertid rives og noen ble flyttet. Veianleggelsen nordover ble også viktig i forhold til utbyggingen av Handelshøyskolen og var sentral i arbeidet med en ny reguleringsplan for Ytre Sandviken, påbegynt på begynnelsen av 1920-tallet men endelig vedtatt i 1932. Den sørlige delen av Helleveien stod ferdig i 1927, og i 1930 var også strekket nordover fra Lynghaugen ferdig og den nye innfartsåren fra nord kunne offisielt åpnes.



Figur 29. Ytre Sandviken og «Nye Helleveien» i 1935. Fotoet viser Helleveien fra Munkebotn til den svinger vest for Lynghaugen og videre mot Eidsvågneset. Stemmemyren, Hatleberg og Sølvsberget er ennå ikke utbygd og tomten for den planlagte Handelshøyskolen er også ubebygd. Historisk skråfoto Mapaid AS.

KULTURHISTORISKE KVALITETER

Storemøllen vassdraget med stemmer, renner murer og vegetasjon er et viktig teknisk kulturminne.

Det opprinnelig sykehusanleggets symmetri.

Elementer fra sveitserstilen som det utkragete tretaket på opprinnelige deler av sykehuset.

Grøntanlegg og nærheten til naturen.

Enhetlig utbygd felt med flermanns-boliger, veianlegg og hager.

Det eldre trehuset, tidligere vertshus, i

FORMELL STATUS

Lystgårdene Brødretomten og Måseskjæret er fredet etter Kulturminneloven.

Området inngår i hensynssone for bevaring av kulturmiljø; Sentrum – Sandviken (5.7 – Grendene og 5.21 – øvre Sandviken)

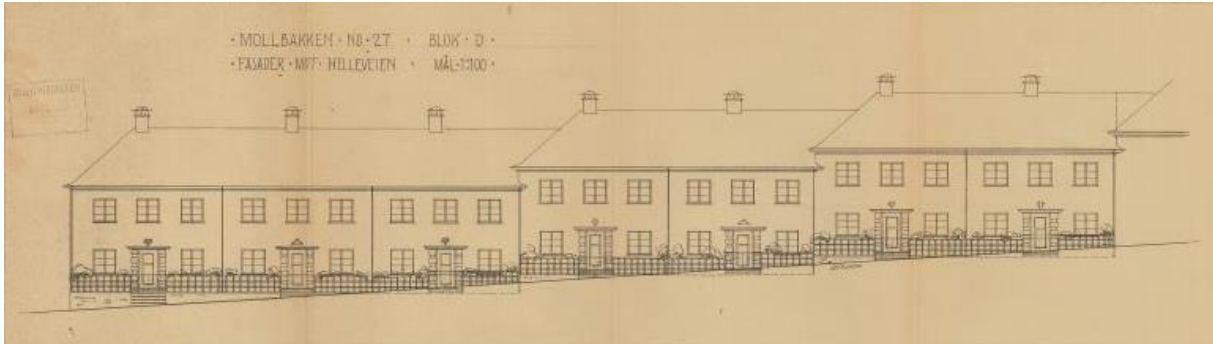
Del av Riksantikvarens NB! –område Sandviken, der de nasjonale kulturminneinteressene knytter seg til de tekniske kulturminnene i form av sjøhus m.m, lystgårdene og den tidligere urbane trehusbebyggelsen.

T5-Jegerbakken, Nyhavn, Jægers Minde

Området der Mollbakken gård og Grønnestølen gård lå, er i dag preget av arkitektur i hovedsak fra årene 1910-1940. Området er beskrevet og vurdert i Kulturminnegrunnlaget for Sandviken og Fjellsiden Nord. Her som områdene 5, 23 og 24.

Noen av bygningene som forteller om gårdenes plassering er fortsatt å finne i området. Mollbakken 17 er gården Mollbakkens våningshus. Veistumpen forbi huset er den gamle gårdsveien fra Nyhavn til Grønnestølen, og gangveien fra Jægerbakken til Norges Handelshøyskole er rester etter den første Helleveien ferdigstilt i 1883. Men i denne sammenheng er det først og fremst boligene i Jægerbakken 23-50, Tidligere Mollbakken 27, som visuelt og fysisk vil komme i nærheten til Bybaneanlegget i Helleveien. Tomten ble utparsellert i 1931 og planen for dette er signert Einar Oscar Schau. Schau er

antatt arkitekt også for byggene. Det ble satt opp fire husrekker, alle i mur og med et nyklassisistisk fasadetuttrykk. Den lengste rekken mot Helleveien har to-etasjes enheter som følger terrenget. Alle har en liten forhage mot veien. De ulike enhetene har i stor grad beholdt det opprinnelige arkitektoniske uttrykket, men den senere utvidelsen av veien har ødelagt det opprinnelige forholdet husrekken har til Helleveien. I dag er husenes kvaliteter i stor grad skjult bak støyskjerm langs veien.



Figur 30. Tegninger datert 1933. Arkitekt antatt Einar Oscar Schau. BraArkiv

KULTURHISTORISKE KVALITETER

Bygninger og rester etter veifar som vitner om områdets tidligere bebyggelse og bruk som har historiefortellende verdi.

Arkitektoniske kvaliteter knyttet til struktur, fasade og detaljering. Særpreg som klassisistiske detaljer og skifertak.

Bebyggelsens opprinnelige forhold til Helleveien.

FORMELL STATUS

Området inngår i hensynssone for bevaring av kulturmiljø; Sentrum – Sandviken (5.18) Nyhavn-Jægermyren)

T6-Stemmemyren, Hatleberg og Handelshøyskolen.



Figur 31. Historisk skråfoto fra 1935 og flyfoto fra 1951. Den gamle løen som ses helt til høyre i fotoet fra 1935 ble nylig revet.

Stemmemyren var fram til før krigen et myrområde som var delvis dyrket. På flyfoto fra 1951 ser vi at området der svømmehallen ligger i dag var bebygget med brakkebebyggelse og en gressbane var anlagt i forbindelse med disse. Idrettsanlegget ble utbygget på 1970 – tallet med svømme- og idrettshall samt større ballbaner. Arealdisponeringsplanen fra 1982, arkitekt Aall-Løkeland & Ragde, viser hvordan anlegget var tenkt med eksisterende bygg, nye baner, gangveier og grøntanlegg. Gjeldende reguleringsplan ble vedtatt i 1983.



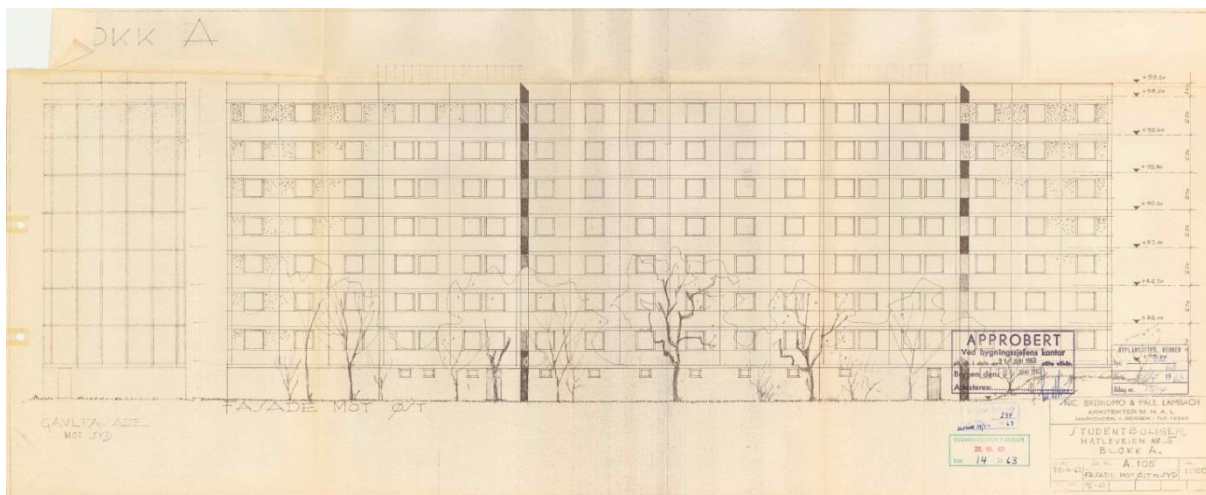
Figur 32. Arealdisponeringsplan fra 1982. Arkitektene Aall-Løkeland-Ragde.

Bykartet fra 1921 viser den planlagte tomten for en framtidig Handelshøyskole, men høyskolen ble oppført først i 1961-63, tegnet av arkitektene Nicolai Brøndbo og Paul Lambach. NHH er den første formålsbygde institusjonen for vitenskapelig utdanning innen handel og økonomi i Norge. Skoleanlegget kan sees tydelig fra innseilingen til Bergen med høyblokken som troner over stupet, og gir anlegget en karakteristisk silhuett.

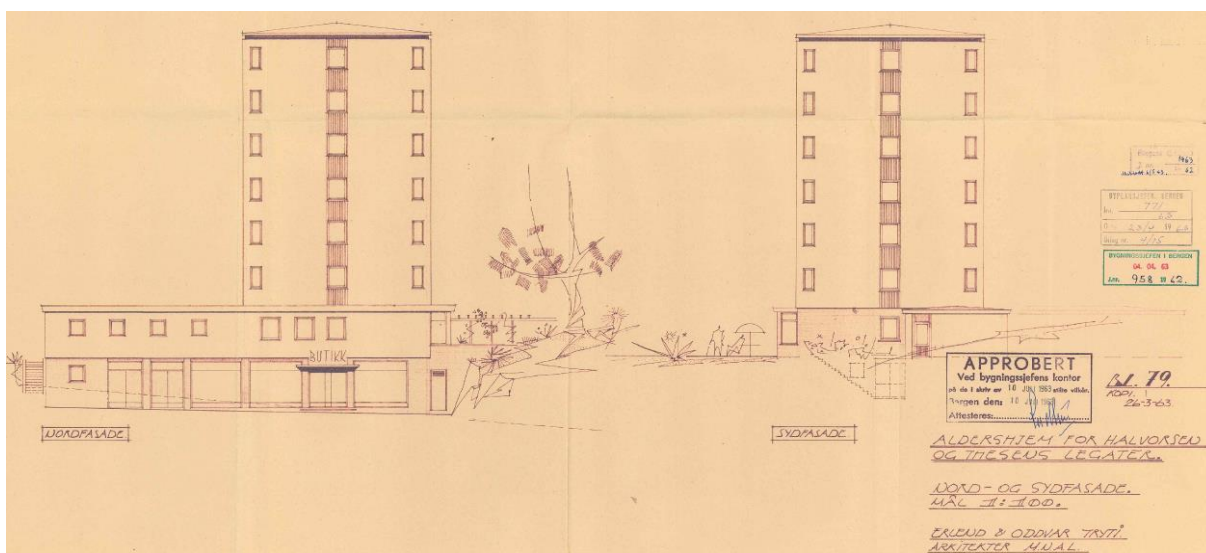
Brøndbo og Lambach var også arkitektene for Studentboligene på Hatleberg på andre siden av Helleveien. Dette anlegget ble også tegnet og oppført tidlig på 1960-tallet. Tilbygget til Blokk C kom i 1971, og er tegnet av de samme arkitektene. På samme måte som høyskolen troner også disse blokkene over et stup og framstår som monumentale i landskapet..



Figur 33. Hatleberg. Høyblokkene ligger høyt i terrenget over Helleveien, men rager nesten over stupet og er synlig i begge kjøreretninger. Foto Google Streetview.



Figur 34. Hatleberg studenthjem. Arkitekter Brøndbo og Lambarch, 1963. Bra Arkiv.



Figur 35. Anlegget tegnet av Erlend og Oddvar Tryti i 1962. Bra Arkiv.

Mot nord ligger «Aldershjem for Halvorsen og Thesens legater», tegnet i 1962 av Erlend og Oddvar Tryti. Anlegget består av en høyblokk med leiligheter og en lavere bygning med blant annet butikk. Butikkfasadens opprinnelige uttrykk har blitt sterkt endret ved utvidelse i 1999.

Kvalitetene ved arkitekturen som preger blokkbebyggelsen fra denne perioden er gjerne vanskelig å se og det er lett å ødelegge den spesielle estetikken som preger denne arkitekturen ved påbygg og endringer i fasadeuttrykket og fasadematerialet. I området ligger også en trafo fra 1958 som kan ha antikvarisk verdi. (Ingeniør Johannes Blytt).



Figur 36. Trafo fra 1958. Skråfoto fra Blom Urbex

KULTURHISTORISKE KVALITETER

Monumental arkitektur med arkitektoniske kvaliteter knyttet til både skoleanlegg, idrettsanlegg og høyblokkene.

Kvaliteter også i utomhusanleggene både private og offentlige. Terreng med fjell og skog og de tilrettelagte grøntanleggene er viktige deler av anleggenes verdi og opplevelse.

FORMELL STATUS

Norges handelshøyskole er vernet i klasse 2 i Landsverneplanen for Kunnskapsdepartementet.

T7-Lynghaugen boligområde

Området mellom Helleveien og Søre Øyjorden ble dyrket opp i 1880-årene, og villabebyggelse begynte å vokse fram på nedre del av området rundt 1920. I dette området ser vi blant annet hus med typiske trekk fra 1920-tallets nyklassisisme. Lynghaugen øvre del ble regulert til villabebyggelse i 1948 og utbygget over flere tiår langs veifarene som slynger seg opp mot haugen og fjellet bak. Spesielt 1970-tallets arkitektur preger øvre del av haugen med både terrasseblokk og eneboliger. Geometriske former, flate tak, kombinasjon av tre og mur er trekk som preger disse husene. Grøntpreget fra fjellet som bakvegg, hager og friområder, samt utsikt er kvaliteter som er viktige i området og som fungerer som en fin ramme om den varierte arkitekturen.

Eidsvågtunnelen mot nord ble bygd i 1956 som et bompengeprojekt i regi av Bro- og tunnelselskapet AS og bompengesøknad pågikk fram til 1974. Det sørgående løpet ble åpnet i 1988. Helleveien ser vi på kartet fra 1921 som en planlagt vei mens på kartet fra 1927 er veien tegnet inn.



Figur 37. Flyfoto fra 1951 og kart fra 1957. Vi ser at tunnelen mot Eidsvåg kom i årene mellom 1951 og 1957, og veien mot Eidsvåg og Åsane i nord, som før gikk om Eidsvågsneset, blir adskillig kortere. Bergenskart.no



Figur 38. Lynghaugen i 1970 og i 1997, området er ferdig utbygd som I dag.



Figur 39. Plankart fra 1948 over planlagt utbygging av øvre del av Lynghaugen



Figur 40. Eksempler på bygg og arkitektoniske kvaliteter I nedre del av Lynghaugområdet. Foto Byantikvaren 2018.



Figur 41. Eksempler på bygg og arkitektoniske kvaliteter I øvre del av Lynghaugen. Foto Byantikvaren 2018

Ett hus innenfor planområdet skiller seg ut med spesiell aldersverdi: Øyordsveien 34 er et gammelt våningshus fra slutten av 1700-tallet. Det har form av en tidligere lemstove der gavlveggen mot sør-øst er en tørrmurt levegg i naturstein. Huset ble rehabilitert i 1981 og ble da noe utvidet mot veien og fikk nye vinduer og dører. Huset har også fått en altan mot baksiden. Tiltakene ble utført etter antikvariske råd fra kommunens kulturvernkonsulent. Huset har spesielt stor kulturhistorisk verdi på grunn av alder og som et eksempel på den opprinnelige jordbruksrelaterede bebyggelsen i Ytre Sandviken.



Figur 42. Det gamle våningshuset på gården Søre Øyjord, i Øyordsveien 34. Foto Byantikvaren 2018.

KULTURHISTORISKE KVALITETER

Arkitektoniske kvaliteter i bygningsmassen

Området har en interessant tidsdybde der bebyggelsen viser en arkitektonisk utvikling gjennom hele 1900-tallet.

Veifarene som følger terrenget er viktige elementer.

FORMELL STATUS

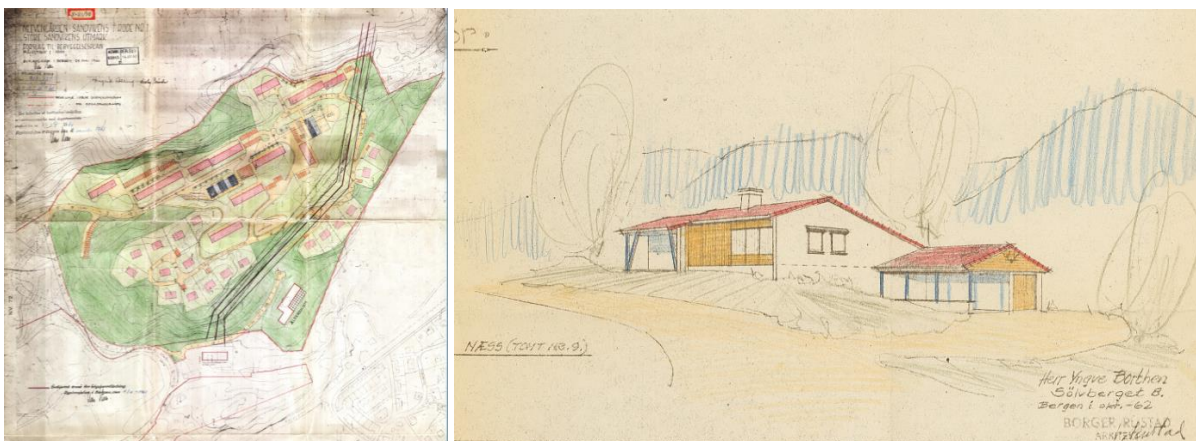
Ingen formell vernestatus pr. i dag.

T8-Sølvberget - Skytterveien

Området som ligger på platået over Sandviken sykehus i sør, Handelshøyskolen i vest og Stemmemyren i nord, ble regulert med eneboliger og blokker i 1961. Eneboligene på Sølvberget er tegnet av flere av de kjente arkitektene som var aktive i Bergen på 1960-tallet som Helland Hansen, Martin Henriksen og Myklebust og Simonnæs. Flere av eneboligene er tegnet av arkitekt Borger Rustad. Eneboligene er tegnet av ulike arkitekter men er en variasjon over samme tema. Blokkene er tegnet av Aall og Løkeland.

Eneboligene framstår som svært opprinnelige med typiske kvaliteter og arkitektonisk utforming fra begynnelsen av 1960-tallet. De ligger i en noe kupert del av området mot kanten av platået mot vest. Boligene er terrengtilpassede lave bygg i en til to etasjer i en blanding av mur og tre. Skråtakene er flate og tekket med rød takstein. Materialkvaliteten og enkel detaljering er viktige elementer. Hagene eller naturtomtene er også en viktig del av det arkitektoniske uttrykket og en verdifull del av kulturmiljøet. Eneboligene har stor arkitektonisk verdi og utgjør et særpreget, helhetlig og tidstypisk boligområde.

Blokkene i Skyttervegen ble også reist på begynnelsen av 1960-tallet ligger fint plassert på et flattere område mot fjellet. Utomhusområdet er planlagt og utført med store grønne flater og nærheten til fjellet er en viktig kvalitet ved bebyggelsen. Blokkene har gjennomgått fasadeendringer i form av ny platekledning og innebygde altaner, men som del av bygningsmiljøet har de arkitektonisk verdi.



Figur 43. Reguleringsplanen fra 1961 og tegning av huset i Sølvberget 8, av Borger Rustad. BraArkiv.



Figur 44. Sølvberget 43 (arkitekt Geijerstam) til høyre og Sølvberget 44 (arkitekt Rustad) til venstre. Foto Google Earth.



Figur 45. Eneboligenes plassering på stupet med utsikt mot sjøen i vest er en viktig kvalitet. Foto Google Earth.

KULTURHISTORISKE KVALITETER

Interessant som regulert område etter plan fra tidlig 1960-tallet der det knytter seg store arkitektoniske kvaliteter til eneboligene med tilhørende naturtomter.

Blokkene med utomhusanlegget er også en viktig del av det helhetlige kulturmiljøet.

FORMELL STATUS

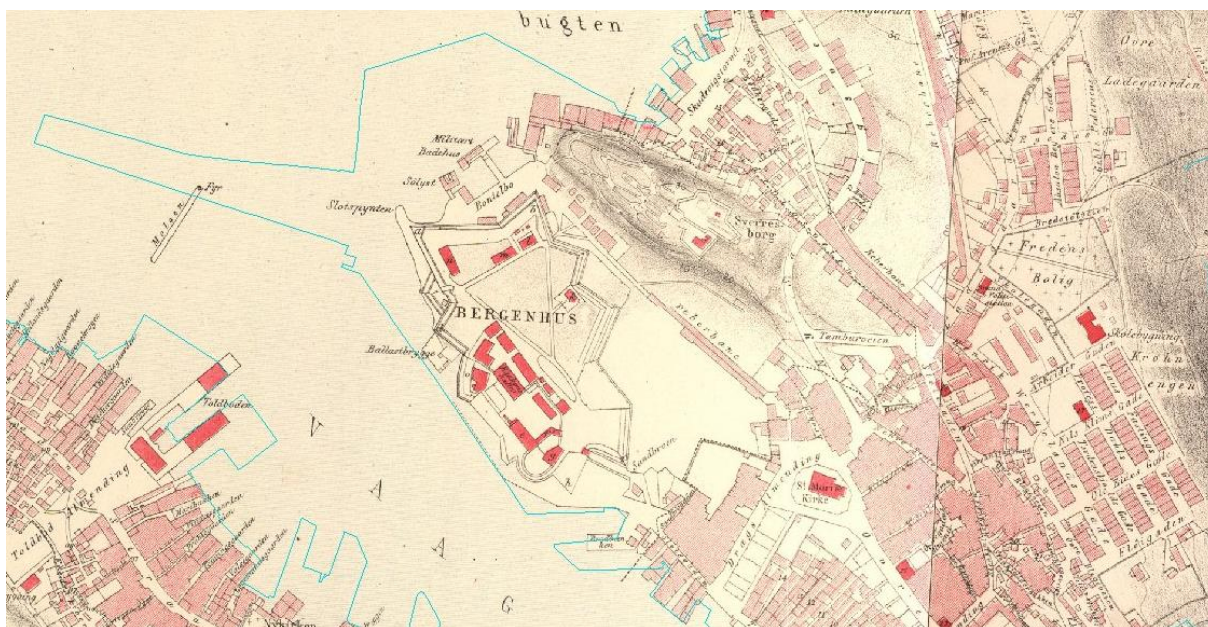
Ingen formell vernestatus pr i dag, men vil bli foreslått som hensynssone ved neste rullering av KPA, eller ved ny regulering av området.

Hovedsykkelrute Bradbenken – Munkebotstunnelen

I forbindelse med planleggingen av traseen for Bybanen startes det også opp arealplanprosess for å tilrettelegge for hovedsykkelrute nordover langs sjøfronten fra Bergenhus til Munkebotstunnelen. Dette gir mulighet for oppgradering av dette strekket både når det gjelder transport, mobilitet og utforming av gatedekke. Dette planområdet er ikke delt inn i ulike kulturmiljø. Kulturmiljøet langs Sjøgaten og Sandviksveien er godt beskrevet i en rekke tidligere rapporter, også hovedrapporten for Bybanen sentrum - Åsane. I denne sammenhengen er det lagt fokus på å gi innspill i form av kart og foto som viser strukturer som kan gi føringer for utforming og tilrettelegging i forbindelse med hovedsykkelruten. Strekket langs Festningskaiene, Bontelabo og Skuteviken ble ikke omhandlet i hovedrapporten og vil derfor få en litt grundigere behandling her.

Festningskaiene – Bontelabo

Traséen er tenkt lagt rundt Bergenhus festning i eksisterende vegtrasé på steinkaiene som ble anlagt rundt festningen i årene fra 1880 og fram mot 2. verdenskrig.



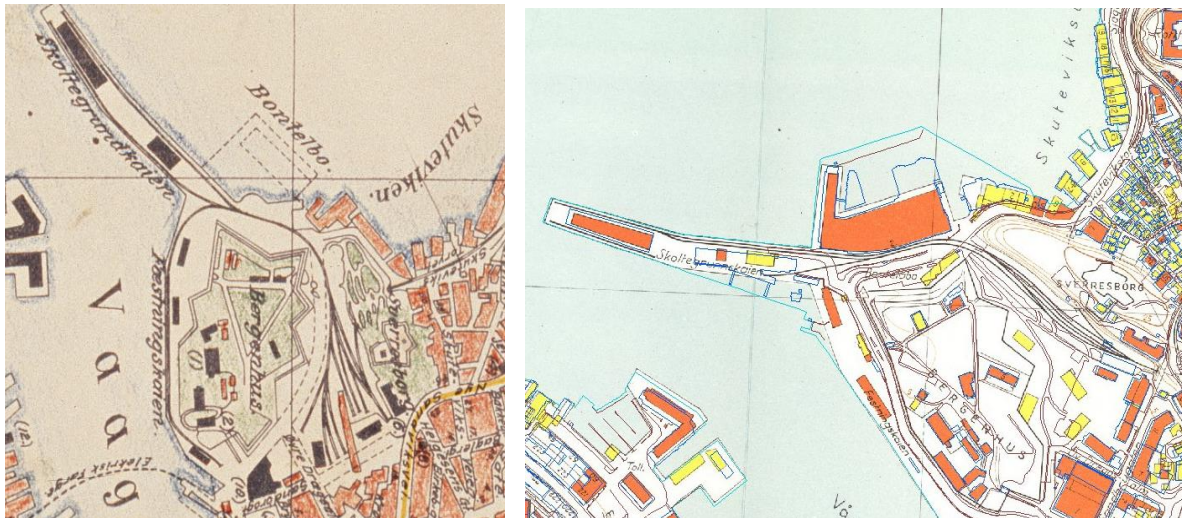
Figur 46. Dagens kailinje på kartet fra 1883. Bergenskart.no

Bergenhus (Holmen) var det kongelige hovedsete i høymiddelalderen. Her ble den kongelige residens bygget i stein og området har derfor en stor konsentrasjon av middelalder-monumenter, både i form av stående bygninger og ruiner. På 1500-tallet ble kongsgården bygget om til festning og er senere blitt omtalt som Bergenhus festning. På et historisk kart fra 1883 kan vi se at festningsmurene gikk rett ned i sjøen rundt store deler av festningen. Festningskaien, fra Bradbenken til Skoltegrunnskaien, ble i denne perioden påbegynt og jernbanesamband over Torget og Bryggen fra jernbanestasjonen ved Lille Lungegårdsvann for godstransport ble opprettet 1884. Samme år ble godshus oppført på kaien. På grunn av vektbegrensninger måtte vognene trekkes av hester i stedet for lokomotiv fra Vågsallmenningen.

I 1899 ble det anlagt vei fra Festningskaiene til Skuteviken, og i perioden 1897–1905 var det sporveisforbindelse fra Festningskaiene til sentrum. Bedre jernbaneforbindelse kom i 1920 gjennom

en 1425 m lang tunnel fra Assistentkirkegården til Koengen. I perioden 1921–30 ble kaianlegget utvidet ved opparbeidelse og utvidelse av kailegemet østover mot Bergenhuis; ved disse arbeidene ble Ahlefeldts bastion, bastionen sønnenfor denne, «Kommandantens forhava», «Rundellen» og en del av «Kapteinvaikmesterens have» fjernet. Festningskaiens indre del hadde opprinnelig en knekk, som ble rettet ut 1932–34. Kailegemet ble påført store skader under eksplosjonskatastrofen i 1944, men ble raskt utbedret etter krigen.

De første planene om et kjøle- og fryseanlegg på Bontelabo oppstod så tidlig som i 1928. og etter økt forespørsel på fersk- og frysevarer i mellomkrigsåren, ble det første kjøleanlegget anlagt på Bontelabo der det tidligere hadde vært både sjøboder og sjøbadanlegg. Dette første kjølelageret ble raskt for lite og i 1943 ble det vedtatt at kommunen skulle bygge kaier, avstå tomtearealer og gi tillatelse til utvidelse av det eksisterende anlegget med bygging i 6 etasjer. En av den tidens mest anerkjente arkitekter fra Bergen, Per Grieg, ble engasjert som arkitekt for prosjektet i 1945. Byggingen var krevende da store deler av anlegget ble oppført på fyllinger og betongpeler som fundament. Anlegget er utformet som et klart og tydelig funksjonalistisk industribygg med enkle og klare linjer og en meget sparsom dekor. Et ganske tidstypisk industrianlegg fra mellom- og etterkrigstiden.



Figur 47. Bykartene fra 1921 og fra 1957.



Figur 48. Festningskaien mellom 1910 og 1920. Foto K. Knudsen, Marcus UiB



Figur 49. Festningskaien på 1920-tallet. Foto R. Wilson. Bergen Byarkiv.



Figur 50. Bontelabo 1954. Griegs fryselager står ferdig og togskinnene går både til fryselager og Skoltegrunnskaiaen. Widerøes flyselskap AS, Marcus UiB.

KULTURHISTORISKE KVALITETER

Festningsmurene rundt det fredete anlegget på Bergenhus.

Sikten fra innseilingen mot festning, med middelalder bygg og ruiner og fjell og bebyggelse bak.

Arkitektoniske kvaliteter.

FORMELL STATUS

Bergenhus er fredet som nasjonalt festningsverk etter KML § 22a.

Hensynssone bevaring kulturmiljø (5.4) i KPA 2018

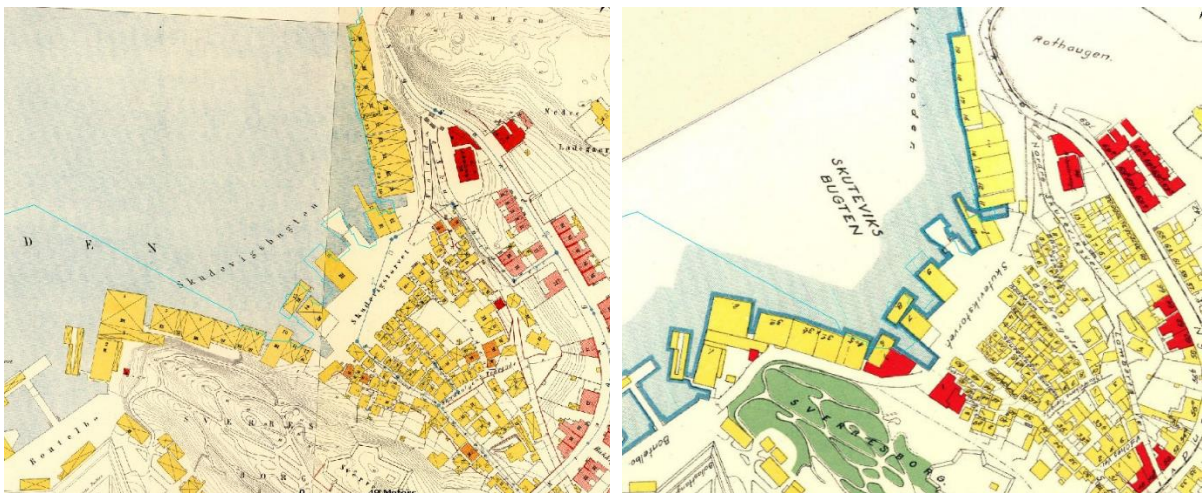
Del av Riksantikvarens NB! –område Bergen-middelalderbyen der de nasjonale interessene ligger i den betydningen som Bergen har som by næringsmessig, kommunikasjonsmessig og forvaltningsmessig opp gjennom historisk tid.

Skuteviken

Skuteviken ligger nordvendt i dalføret ned mot sjøen, mellom Sverresborg og Rothaugen. Skuteviken har hørt til Bergen så lenge byen har eksistert. Området har alltid vært kjent som Skuteviken, og navnet kommer antagelig av at kjøpmennene på Bryggen brukte Skuteviksfjæren til opptrekksplass når skutene skulle overhales. Området ble et sentrum for garver-, slakter-, bødker- og replagerbedrifter med tilhørende tettbygd småhusmiljø med sterkt tilknytning til sjøen. Elven som kan sees på kartet fra 1772 var viktig for næringsaktiviteten i området. Skuteviken ble også kalt «bloddalen» på grunn av slakterivirksomheten ved elven. På 17- og 1800-tallet var de aller fleste av byens slaktere samlet i Skuteviken.



Figur 51. Utsnitt av historisk kart, Gottberg 1772.



Figur 52. Skuteviken i 1880 og i 1910. Vi ser at det er kommet vei fra Bontelabo til Torget

Det ble slutt på slakterivirksomheten i Skuteviken da det nye Slaktehuset ble bygget i 1919 på området til tidligere Småmøllen. De fleste slakterbodene er nå revet eller innebygget i bolighusene.

En del av den gamle bebyggelsen i Skuteviken ble revet og erstattet med murhus rundt overgangen til 1900-tallet. Flere av husene ble også revet omkring 1903 da margarinfabrikken «Frem» ble bygget, og enda flere ble revet i 1930 årene da margarinfabrikken som da het Norge, skulle utvides. En del av

bebyggelsen ble også ødelagt i eksplosjonsulykken i 1944, og noen hus ble revet så sent som i 1960-årene.



Figur 53. Smørfabrikken Norge, 1929. Atelier KK, Marcus, UiB.

Veinettet i Skuteviken er også til dels forandret og utvidet i årenes løp. Hovedferdselsåre var Skuteviksveien som var forbindelseslinjen over Stølen til byen. Resten av veinettet besto av Skutevikens smalgang, Skutevikens tverrgate, Skutevikstorvet, Bøkkergaten (opprinnelig et elveløp fra fjellet og ned til sjøen, noe vi kan se på Gottbergs kart fra 1772). Bøkkersmuget, Bakkersmauet og Sverresborggrenden. Skuteviksveien og sjøen var forbindelseslinjene til byen, men det fantes også to trange stier, den ene langs Rothaugsfjellet og en mellom bodene og Sverresborg til Bontelabo.

Skutevikens isolerte beliggenhet ble totalt forandret da veien rundt Bontelabo sto ferdig rundt 1900 og ved Sjøgatens forlengelse rundt Rothaugen ca. 15 år senere.



Figur 54. Historisk foto K. Knudsen ca. 1900. Marcus, UiB.

Sjøfronten i Skuteviken var dominert av en stor fjære, og nord for denne lå små utstikkerkaier og pelebrygger hvor småfartøyer kunne legge til, ofte lastet med slakteveg. En liten trekai ble i 1879 ombygd til steinkai og kom i nærmere hundre år til å gjøre tjeneste som en av renholdsverkets bosskaier. Denne kaien er nylig restaurert.



Figur 55. Skutevikstorget etter anleggelsen av vei langs sjøen nordover., ca. 1920. Vi ser også jernbanesporene og tunnelen gjennom Rothaugsfjellet til Slaktehuset. Bosskaien midt i bildet. Marcus, UiB.

Sjøbodene i Skuteviken har også lange tradisjoner. Det var lagerboder fortrinnsvis for tørrfisk og tilhørte kjøpmennene på Bryggen. Det er antatt at bygging av sjøboder begynte som en følge av at det ikke var mer plass på Bryggen. På begynnelsen av 1600-tallet var det registrert adskillige sjøboder i området, og i Manufakturhusets grunnbok fra 1690 er de også nevnt. I 1795 var det registrert 26 boder i Skuteviken. På slutten av 1800-tallet, da dampskip begynte å ta over transporten av fisk og fiskeprodukter fra Nord-Norge, flyttet flere av nordlandshandlerne kontorene sine til sjøboder i Skuteviken og Sandviken. Flere av disse gamle bodene hører til byens eldste, fordi brannen i 1702 ikke ødela noe her. I 2008 ble imidlertid Skuteviksbodene 11-15 rammet av brann. Bodene er i dag restaurert og gjenreist bortsett fra Skuteviksbodene 13.



Figur 56. Havnekart fra 1871 viser området på tuppen av Rothaugen. Dette området har aldri vært bebygget og som kartet viser var her en forankrings ring og område for utlasting og ballast. Til høyre området i 2016. Bergenskart.no

Skutevikstorget har historisk vært en åpen plass, mellom sjøfronten med boder som lå på pæler ut i sjøen, og de tilhørende næringsbyggene og boligene bak. Historiske kart og foto viser at området ikke har vært preget av grøntarealer. I dag er vegbanen en sterk fysisk barriere mellom sjøfronten/sjøbodene og bebyggelsen. I forbindelse med «Prosjekt Sandviken», Bergen kommunes verdiskapingsprosjekt, ble det satt fokus på hvordan man kunne bygge ned veien som barriere, selv om trafikken fremdeles måtte gå gjennom området. Man så på mulighetene for innsnevring av kjørebane, reduksjon i fart og variasjon i vegdekke.

KULTURHISTORISKE KVALITETER

Sjøboder med svært høy aldersverdi og identitetsskapende verdi.

Bebyggelsesstruktur med høy aldersverdi og historiefortellende verdi.

Områdets struktur med veifar, kaier og torg har stor kulturhistorisk verdi.

FORMELL STATUS

11 Fredete sjøboder

Skuteviken regulert til spesialområde bevaring i 1988

Hensynssone bevaring kulturmiljø Sentrum-Sandviken (5.22) i KPA 2018

Nasjonale interesser i by (NB-område- Skuteviken) der de nasjonale kulturminneinteressene er knyttet til de fredete sjøbodene og den sammensatte bebyggelsesstrukturen som er representativ for deler av de siste 300 årenes byutvikling i Bergen.

Slaktehustomten

Bykartet fra 1921 viser det da nybygde slaktehusanlegget på tomten der småmøllen før hadde vært og der Mulelven rant ut i Sandviksbukten. Vi ser også at Sjøgaten var blitt anlagt på baksiden av anlegget og at fortsettelsen er planlagt videre nordover. Mer om området historie kan leses i hovedrapporten for Bybanen Bergen sentrum- Åsane, under delområde «Lille Sandviken mølle».



Figur 57. Bykartet fra 1921 viser det da nybygde slaktehusanlegget. Bergenskart.no

Dette strekket av Sjøgaten er preget av den høye veimuren opp mot Nye Sandviksvei og kirken ovenfor. Tørrmuren, tunnelåpningen og trappen ned fra Nye Sandviksvei er viktige historiske elementer som forteller om områdets transformasjon og utvikling, og om områdes infrastruktur.



Figur 58. Sjøgaten sett mot Sandviken kirke i nord/øst (bak treet), med Slaktehuset til venstre. Google Earth 2018.

KULTURHISTORISKE KVALITETER

Helhetlig anlegg fra 1920-tallet med tidstypisk arkitektur og historiefortellende kvaliteter.

Natursteinsmuren har både historiefortellende kvaliteter, estetiske kvaliteter og identitetsskapende kvaliteter.

Sporene etter jernbanen er viktige historiefortellende elementer

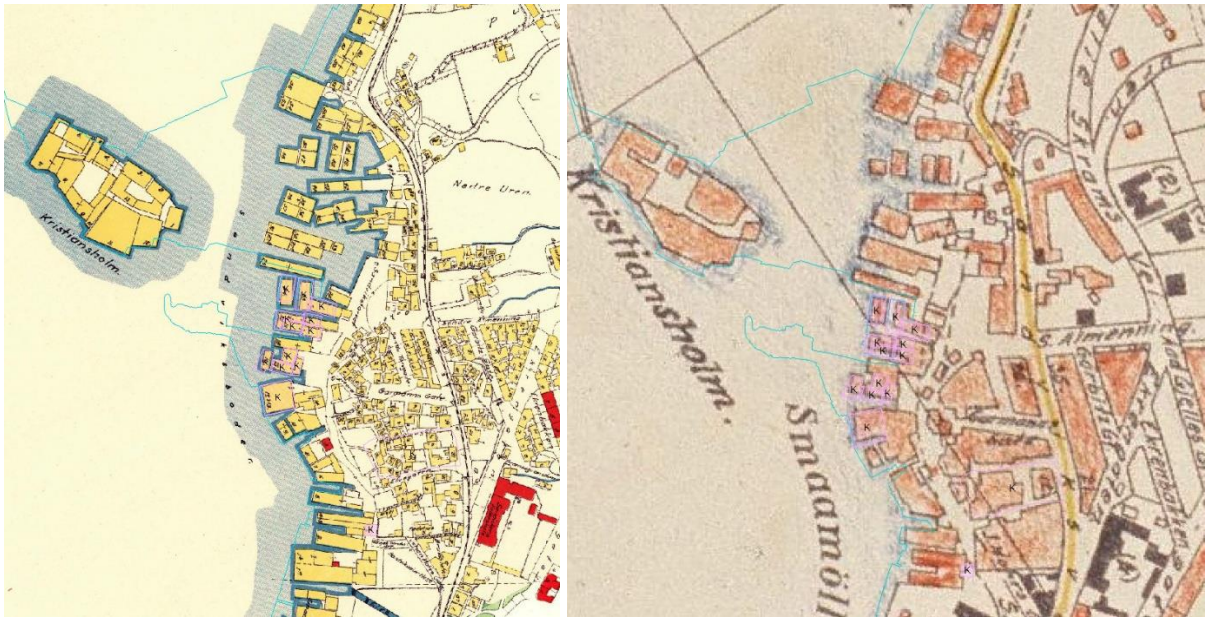
FORMELL STATUS

Slaktehusanlegget er regulert til spesialområde bevaring i gjeldende reguleringsplan.

Hensynssone bevaring kulturmiljø Sentrum-Sandviken i KPA 2018

Rosegrenden – Sandvikstorget

Rosegrenden, Fjæregrenden, Festergrenden, og Pyttergrenden var boligområder for folk som jobbet i sjøbodene i området. Området som i dag kalles Sandvikstorget, der boder stod på pæler i sjøen, ble fylt igjen i løpet av første tiårene av 1900-tallet. Sjøgaten ble forlenget og lagt mellom sjøbodene og boligbyggene. Anleggelsen og utbedringer av veien førte til at grendene ble liggende delvis på et høyere nivå, bygget opp med murer og trapper. Les mer om kulturmiljøet i kulturminnegrunnlaget for Sandviken og Fjellsiden Nord, og i hovedrapporten for Bybanen Bergen sentrum- Åsane, under delområde «Grendene, Sandvikstorget og Kystkultursenteret».



Figur 59. Grendene og området rundt Sandvikstorget i 1910 og i 1921. Vi ser at utfyllingen av området har begynt og forlengelsen av Sjøgaten fram til Sandviksveien er planlagt. Bergenskart.no



Figur 60. Ved Rosegrenden tidlig 1900. Marcus, UiB



Figur 61. Sandvikstorget, 1916-1920. Marcus, UiB



Figur 62. Sandvikstorget sett mot sjøen, ca. 1933. Marcus, UiB

KULTURHISTORISKE KVALITETER

Sjøboder og bolighus med svært høy aldersverdi og identitetsskapende verdi.

Bebyggelsesstruktur med historiefortellende antikvarisk verdi.

FORMELL STATUS

Hensynssone bevaring kulturmiljø Sentrum- Sandviken (5.7) i KPA 2018.

Fredete sjøboder. Sjøboder uten formelt vern som også har svært høy kulturhistorisk verdi.

Sjøbodene og grendene er avmerket som verneverdige brannmitteområder.

Pågående områderegulering med en rekke ulike hensynssoner bevaring.

Sandviksveien – Møllesalen - Reperbanen

Strekket fra Sandvikstorget til Munkebotstunnelen forbi Reperbanen, er i dag preget av en sammensatt bebyggelse der vi både finner kulturminner med høy kulturhistorisk verdi og nyere bygg som på grunn av størrelse og form representerer brudd på den historiske bebyggelsesstrukturen.

Viktige kulturhistoriske bygninger som må framheves i sammenheng med sykkelruten, er de tidligere vertshusene Sandviksveien 55 og Møllesalen (som er et fredet anlegg), naustet som var en del av anlegget og Mesterhuset og reperbanen lenger ut i Sandviksveien.

Sykeltraseen vil her følge Sandviksveien som er en del av den tidligere Trondhjemske postvei.



Figur 63. Vertshuset i Sandviksveien 55 i 1957. Marcus, UiB.



Figur 64. Stoltzehuset med reperbane i Sandviksveien. Marcus, UiB.



Figur 65. Skråfoto fra 1963 viser Møllesalen med tilhørende naust. UiB/Fjellanger Widerøe

KULTURHISTORISKE KVALITETER

Sjøboder, reperbane og tidligere vertshus med svært stor aldersverdi og identitetsskapende verdi.

Nyere bygg som silo og bolighus med arkitektonisk og historiefortellende verdi.

Den Trondhjemske postvei

FORMELL STATUS

Møllesalen er et fredet anlegg

Hensynssone bevaring kulturmiljø Sentrum- Sandviken (5.22, 5.7, 5.19)

Hensynssone bevaring kulturmiljø – 10-m buffer rundt historiske veifar:

Den Trondhjemske postvei og andre historiske veifar er markert med hensynssone i gjeldende KPA. Planlagte tiltak som kan berøre hensynssonene skal avklares med Byantikvaren. Statens Vegvesen har også et spesielt ansvar for Den Trondhjemske postvei, og skal involveres ved tiltak som berører veien.

Verneverdi og sårbarhet

Skuteviken og hele Sandviken, området mellom sjøen og fjellet i Sandviksbukten, er et stort og sammensatt kulturmiljø der kulturminneverdiene generelt er svært høye. Kulturminnene representeres av sjøboder og grender som er av internasjonal verneverdi, men også i stor grad av sosial boligbygging som forteller om Bergens utvikling og urbane historie, samt av tallrike gode eksempler på tidstypisk arkitektur fra hele det 20. århundre. Sammen med veifar og landskap utgjør dette et unikt og svært verdifullt kulturminnemiljø som er en del av, og en forlengelse av, Middelalderbyen Bergen.

Hele Sandviksbukten så langt ut som Nyhavn og Jægermyren inngår i den store henynssonen for det historiske sentrum i KPA 2018. For hele sonen gjelder generelle retningslinjer og anbefalinger om at alle tiltak skal ivareta lesbarheten og opplevelsen av Bergen som en historisk by.

Sårbarheten er stor både i bebyggelse og struktur. Dette gjelder alle typer tiltak – fra riving til istandsetting. Bygningenes form, fasadeuttrykk, detaljer, materialitet og farger er viktige for særpreget og selv små endringer kan få store konsekvenser for kulturminneverdiene. Det er derfor viktig at Byantikvaren får vurdere tiltakenes konsekvenser for plan- og byggesaker i hele dette området.

Vegnettet er også en svært viktig del av kulturmiljøet i Sandviksbukten. Ferdselsårene forteller både om områdets historiske bruk, betydning og bevegelsesmønstre, og de ulike tiders idealer innen byutvikling og planlegging. Deler av strekningen til Den Trondhjemske postvei følger fortsatt i opprinnelig trase gjennom Sandviken. Postveien og andre historiske veifar utgjør viktige kvaliteter fra ulike perioder i utviklingen av ferdsel og kommunikasjon. Flere historiske veifar er angitt i kommuneplanen som hensynssone for kulturmiljø, og skal tas hensyn til i den videre utviklingen av området.

Delstrekning 2, Sandbrogaten - Eidsvågtunnelen.

Sårbarheten i forhold til selve bybanetraséen er stor der traséen kommer ut i Amalie Skrams vei mens den er betydelig mindre der bybanen vil følge eksisterende hovedvei fra Helleveien og ut til tunellen mot Eidsvåg. Tunellinnslag representerer som regel et stort inngrep i et lokalmiljø, spesielt der kulturminneverdiene er høye. Den vedtatte bybanetraseen er planlagt å gå i tunell fra Sandbrogaten til Amalie Skrams vei, der traseen er markert med tunell åpning i muren mellom Amalie Skrams vei og Formannsvei. Utslaget vil komme i overgangen mellom området som er preget av bebyggelse fra 1920-tallet og området utbygget etter reguleringsplan fra 1950-tallet. Det er uklart om tunnelåpningen vil medføre riving av eksisterende bygg. De fleste byggene i området har kulturhistorisk verdi både villaene fra 1920-tallet og byggene fra 1950- og 1960 –tallet. Murer, gjerder og grønt har definert veinettet og har vært en viktig del av gatemiljøet helt fra Schumann-Olsens plan (1908) for Sandviken til utbyggingen etter andre verdenskrig. Grøntområdene er også i dag en viktig del av kulturmiljøet som må opprettholdes.

Amalie Skrams vei oppleves i dag som en åpen og rolig lokalveg som var planlagt på 1920-tallet, og realisert som del av utbyggingen av området på 1950-tallet. Den representerer i dag et brudd på forbindelsen mellom lystgårdene Brødretomten og Christinaborg og de opprinnelige veifarene eller alleene som går ned mot sjølinjen. Spesielt alleen fra Christinaborg er i dag vanskelig å lese. Det opprinnelige kulturmiljøet med lystgårdsanlegg i dette området er svært vanskelig å lese på grunn av nyere veianlegg og blokkbebyggelse. Anleggelsen av bybanetraseen må ikke ytterligere bidra til denne barrierevirkningen, men søke å forsterke de gjenværende sporene etter denne unike delen av Bergens gårdshistorie.

Traséen er videre planlagt i sørgående vegtrasé for E39. Her vil traséen eventuelt passere mellom Strandens grend og boligene på nord-øst siden av vegen. Disse er lite synlig fra vegen på grunn av støyskjerm og høye murer. Kulturmiljøet er likevel sårbart for eventuelle utvidelser av vegbanen.

I Ytre Sandviken der bybanetraséen er planlagt i dagens veitrasé er sårbarheten mindre, og bebyggelsen langs veien vil bli mindre berørt av selve tiltaket.

Bybanen vil erfaringsmessig utløse fortettingsprosjekter langs traséene og spesielt i nærheten av holdeplassene. Sårbarhet i forhold til fortetting er svært stor i hele området innenfor hensynssonen «Sentrum- Sandviken». Området må sees på som ferdig utbygd og uten store fortettingsmuligheter.

I Ytre Sandviken er kulturmiljøet mer spredt og preget av veganlegget til E39. Europaveien går som en åre og en barriere i området. Tilførselsvegene er også forstyrrende element som påvirker lesbarheten og de kulturhistoriske kvalitetene i området. De bygningsmessige kvalitetene og områdets historie kan likevel leses i strukturer, bygninger og anlegg. Områder som Munkebotn og Stemmemyren er i dag ikke tettbebygget men grønt anlegg, tekniske kulturminner, krigsminner og nærheten til naturen er en viktig del av områdenes verdi som kulturmiljø.

Hovedsykkelruten

Hele planområdet er innenfor Hensynssone bevaring kulturmiljø Sentrum- Sandviken, og har høy sårbarhet for alle typer tiltak.

Området langs sjøfronten i Sandviksbukten preges av de gjenværende sporene etter en svært unik og historisk viktig bebyggelsesstruktur knyttet til Bergens næringshistorie. Sjøfronten med den spesielle sjøbodstrukturen og de tilhørende grendene har gjennom de siste 50 årene vært utsatt for sterke endringskrefter samtidig som man har hatt en trafikkbelastet situasjon. Nyere bygg har kommet til langs sjøfronten som på grunn av størrelse og form representerer brudd på den historiske bebyggelsesstrukturen, og er også fysiske og visuelle barrierer mot sjøen.

Først og fremst er det likevel veien som oppleves som en fysisk barriere mellom sjøfronten og tilhørende bebyggelse bak. Barrierevirkningen er størst der det er en historisk sammenheng mellom bebyggelsen på hver side, som ved reperbanen, Sandviksveien 60-62 og Sandviksboder 68-73, eller på grunn av at byrommet oppleves som et torg eller en plass som Skutevikstorget og Sandvikstorget. Både Skutevikstorget og Sandvikstorget var tidligere åpne plasser uten fortau og rabatter. En tilpasset utforming av plassens dekke kan tilbakeføre det historiske preget. Farten som både biler og sykkel passerer med er også avgjørende for opplevelsen av kjørebanelen som barriere.

Kryssing av Sjøgaten er generelt et viktig punkt som også berører kulturminneinteressene. Å finne egnede kryssningspunkt både ut fra behov og kulturmiljøets sårbarhet vil være en viktig del av prosessen.

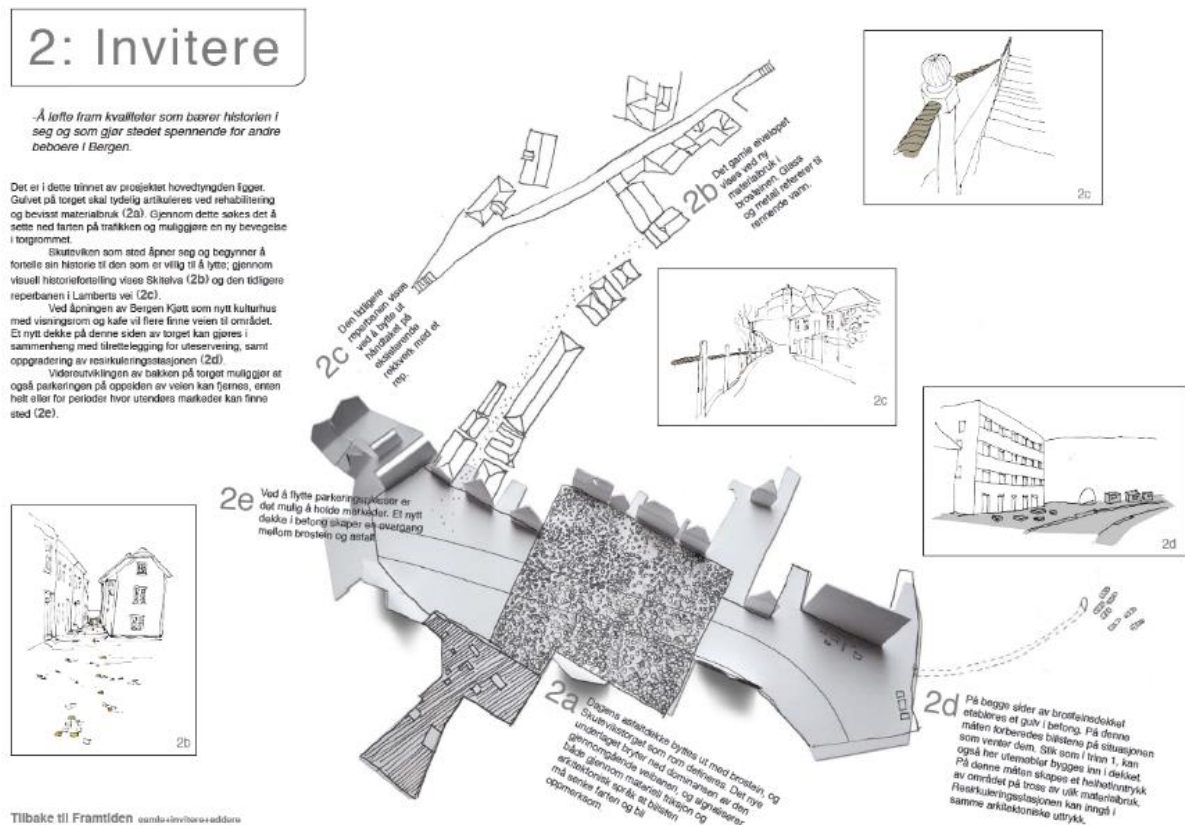
Nylig har den karakteristiske «Bosskaien» i Skuteviken blitt rehabilitert. Denne bør framheves som et viktig historisk element i forbindelse med Skutevikstorget. Skutevikstorget er svært sårbart og parkering av biler i området oppleves som negativt og som en ytterligere barriere mellom torg og sjølinje.

I Skuteviken er tunellene under Bergenhus og i Rothaugsfjellet spor etter tidligere godstog transport mellom Bergen sentrum og Slaktehustomten. Dette er viktige historisk strukturer som forteller en viktig del av områdets næringshistorie, og som bør benyttes som positive element i området.



Figur 66. Bodstrukturene, både fredete og verneverdige, markert med rødt. Illustrasjon fra Prosjekt Bod, 2008

Veien langs sjølinjen fra Dreggen til Munkebotntunellen er kommet til over tid og i flere etapper. Sånn sett er veien i seg selv en struktur som forteller om området utvikling og historie. Veien er likevel en barriere som er en utfordring for opplevelse, lesbarhet og bruk av den unike bygningsstrukturen som sjøbodene og grendene representerer langs hele strekket. Bygningsmiljøet på begge sider av veibanen er av stor kulturhistorisk verdi og både bredde, utforming av dekket og farten i området har stor betydning for opplevelsen av kulturmiljøet.



Figur 67. Byantikvaren og Bergen kommune har i flere sammenhenger og ikke minst gjennom Prosjekt Sandviken, Bergen kommunes verdiskapingsprosjekt i perioden 2007-2011, sett på mulighetene for å bygge ned Sjøgaten som barriere i det kulturhistoriske miljøet. Over et konkurransebidrag fra arkitektstudenter ved BAS I 2010 I forbindelse med Prosjekt Sandviken.



Område der det er spesielt viktig å bygge ned veien som barriere i kulturmiljøet.

Kilder

Kulturminnegrunnlag for Bybanen Bergen sentrum- Åsane, Byantikvaren 2012

Kulturminnegrunnlag for KDP Sandviken og Fjellsiden Nord, Byantikvaren, 1999.

Prosjekt Sandviken, Byantikvarens rapport fra 2011

Prosjekt Bod, Byantikvaren 2008.

Det Antikvariske register for Bergen, Sandviken – sone 1. 1998.

Ytre Sandviken, Fra Hellemyrsfolket til moderne bydel. Jo Gjerstad, Bodoni forlag, 2012.

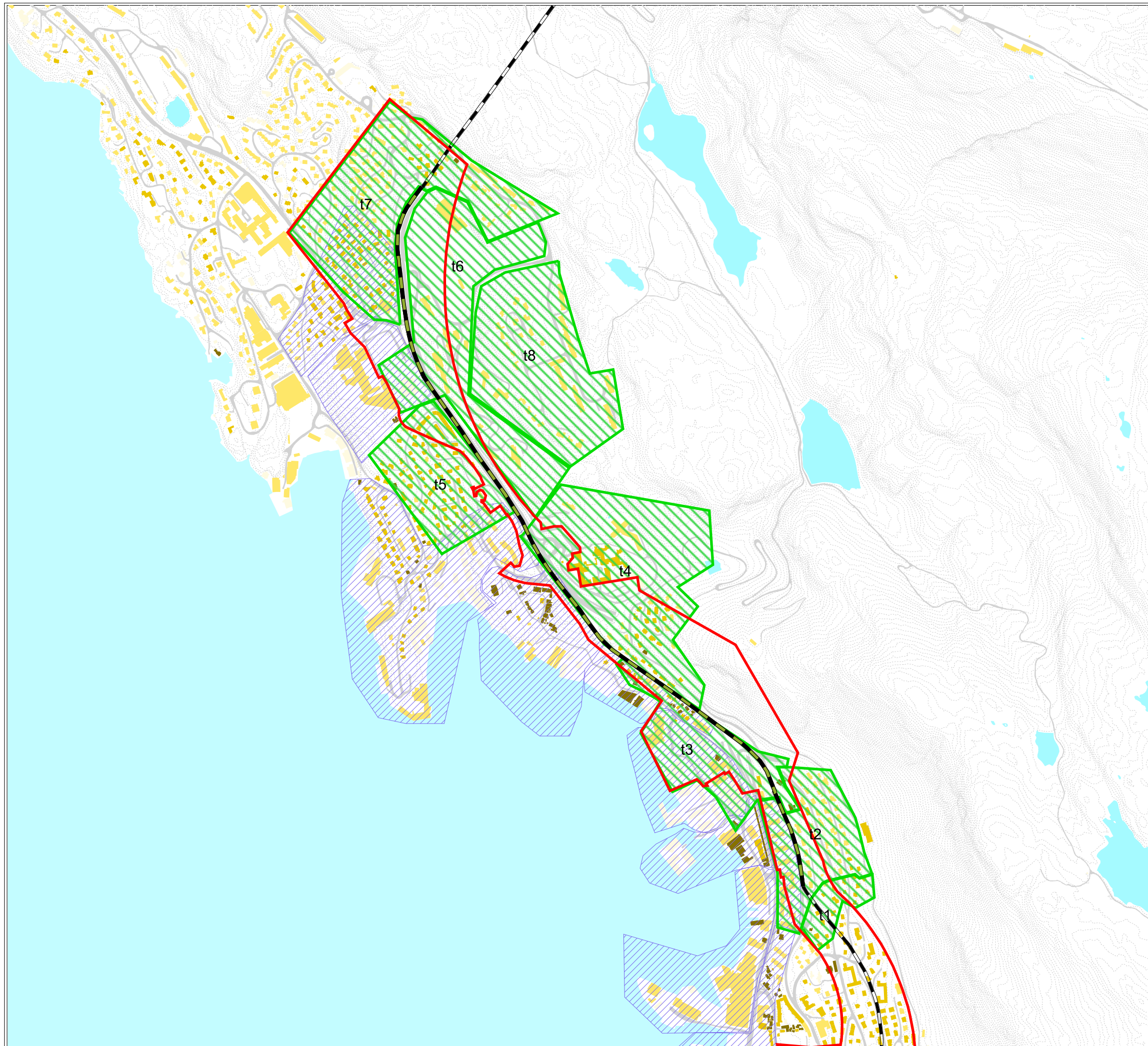
Bergenskart.no

Marcus, Spesialsamlingene ved Universitetsbiblioteket i Bergen

Kulturminnedokumentasjon Bontelabo 2, 3RW arkitekter 2012

Vedlegg

- ❖ Oversikt over de omtalte kulturmiljøene i hovedrapport og tillegget
- ❖ Formelt vern, hensynssoner, fredete bygg, NB! - området, SEFRAK
- ❖ Alderskart bygg
- ❖ Sårbarhetskart for delstrekning 2 og Hovedsykkelruten



Kulturminnegrunnlag for
Bybanen
Sentrum-Åsane



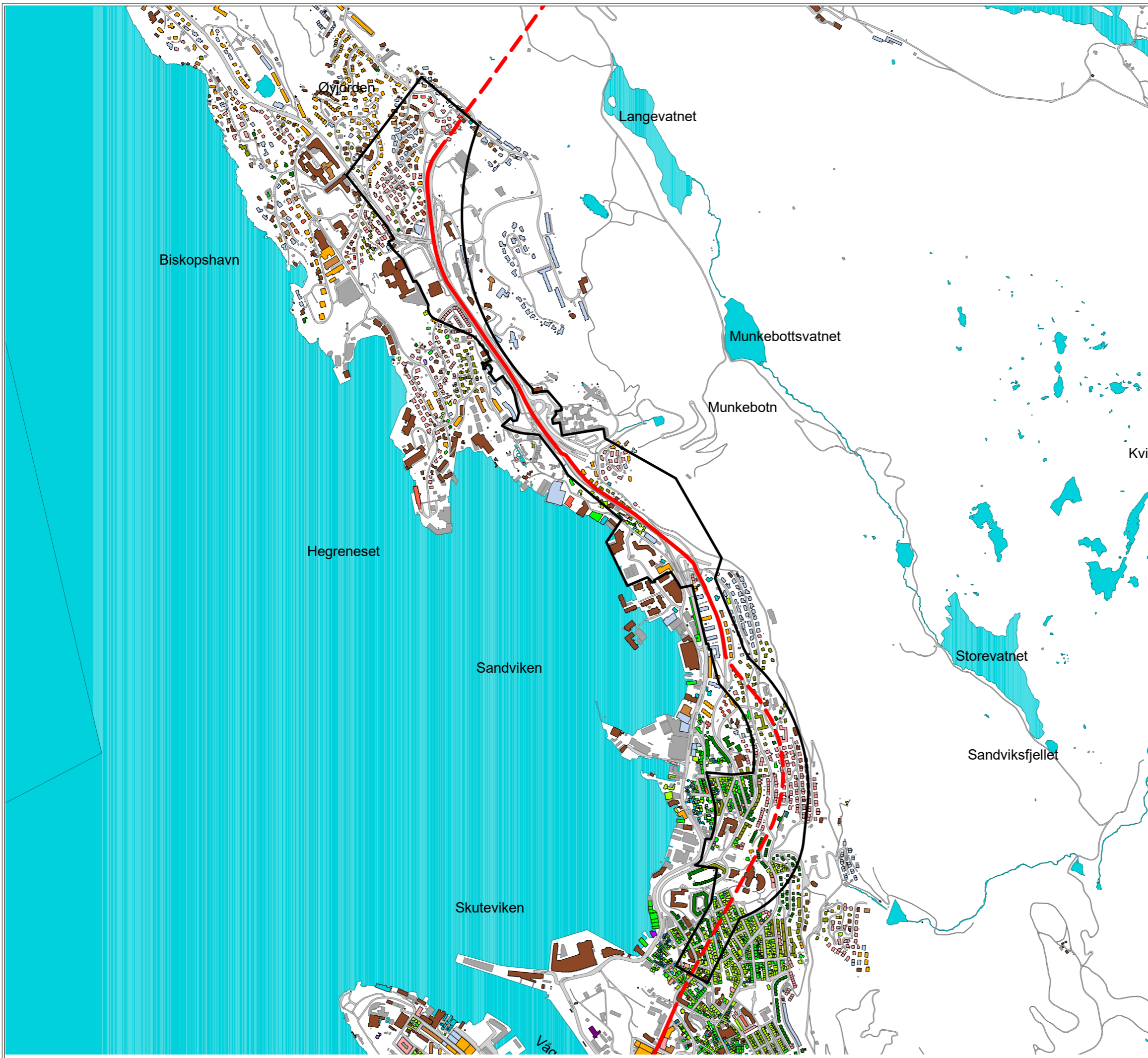
BERGEN
KOMMUNE

Byantikvaren , desember 2018

- Planområde
- Bybanetrasé
- Tunnel
- Daglinje
- Områder tilleggsutredning
- Områder KU

Områder tilleggsutredning
Målestokk 1:10000





Tillegg til kulturminnegrunnlag

Bybanen fra Sandbrogaten til Eidsvåg

Delrapport 2



BERGEN
KOMMUNE

Byantikvaren , desember 2018

Delstrekning 2, Planid.: 65810000



Plangrense

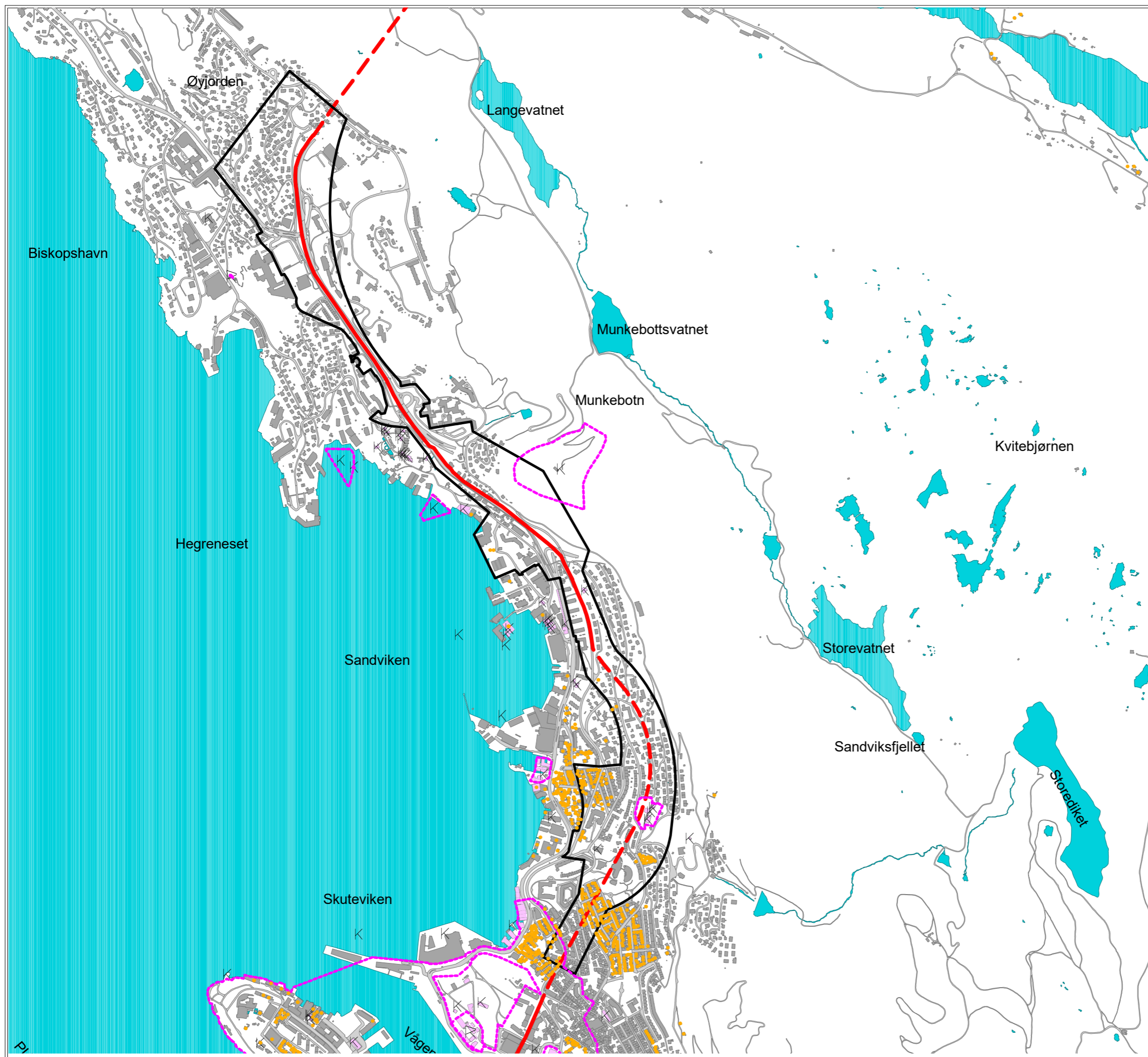


Bybanetrasé - sammenhengende linje i dagen, stiplet linje i tunnel.

Bygningers alder ut fra registrerte data i matrikkelen

- 1200 - 1536
- 1537 - 1649
- 1650 - 1700
- 1701 - 1800
- 1801 - 1849
- 1850 - 1899
- 1900 - 1909
- 1910 - 1919
- 1920 - 1929
- 1930 - 1939
- 1940 - 1949
- 1950 - 1959
- 1960 - 1969
- 1970 - 1979
- 1980 - 2100
- Bygninger uten alder i matrikkelen

Kart over bygningsalder



Tillegg til kulturminnegrunnlag

Bybanen fra Sandbrogaten til Eidsvåg

Delrapport 2

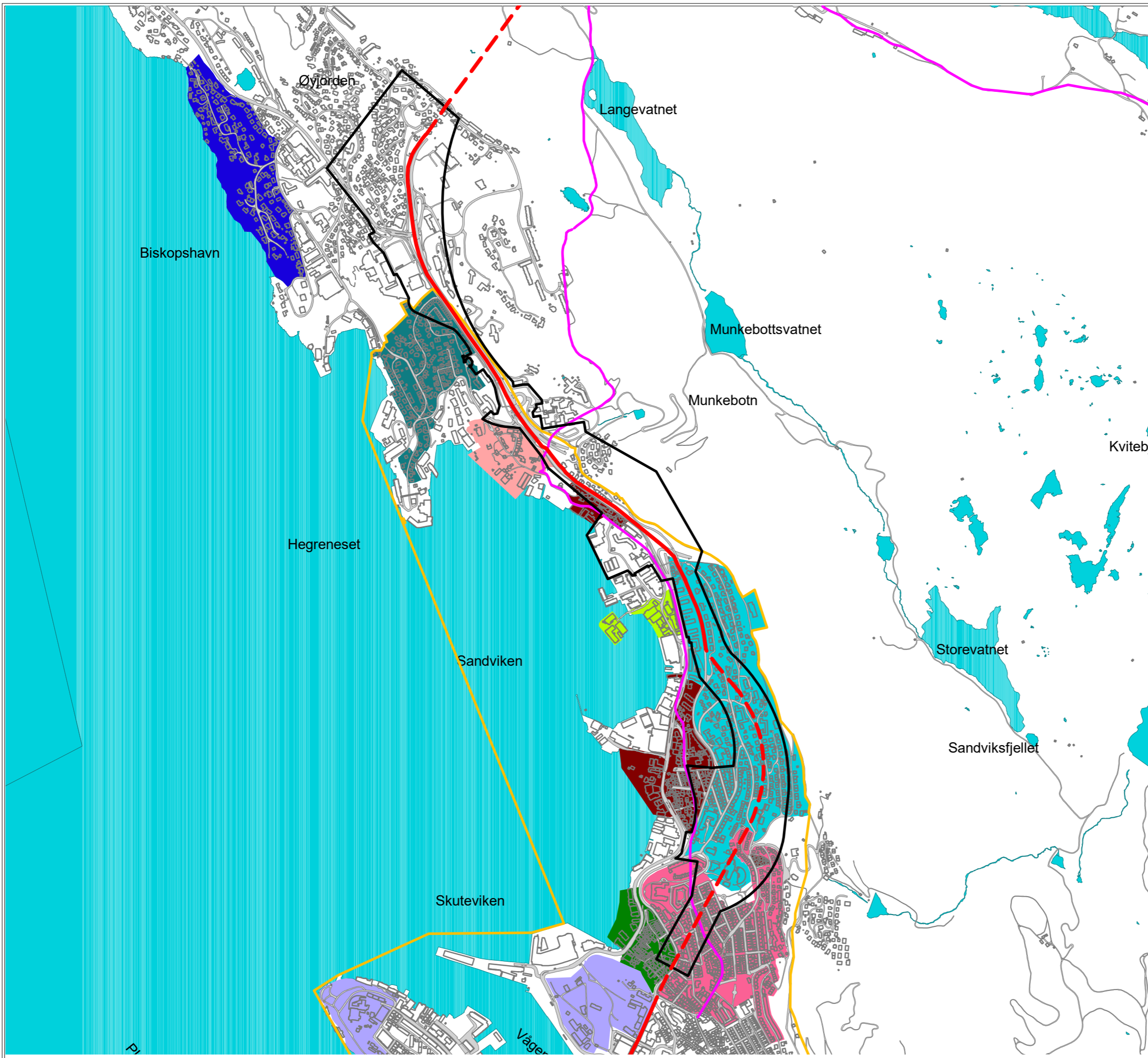


BERGEN
KOMMUNE

Byantikvaren , desember 2018

Delstrekning 2, Planid.: 65810000

-  Plangrense
-  Bybanetrasé - sammenhengende linje i dagen, stiplet linje i tunnel.
- Kulturminner (K) i Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden
-  Lokalitetsavgrensninger
-  Bygninger
-  SEFRAK-registrerte bygninger



Tillegg til kulturminnegrunnlag

Bybanen fra Sandbrogaten til Eidsvåg

Delrapport 2



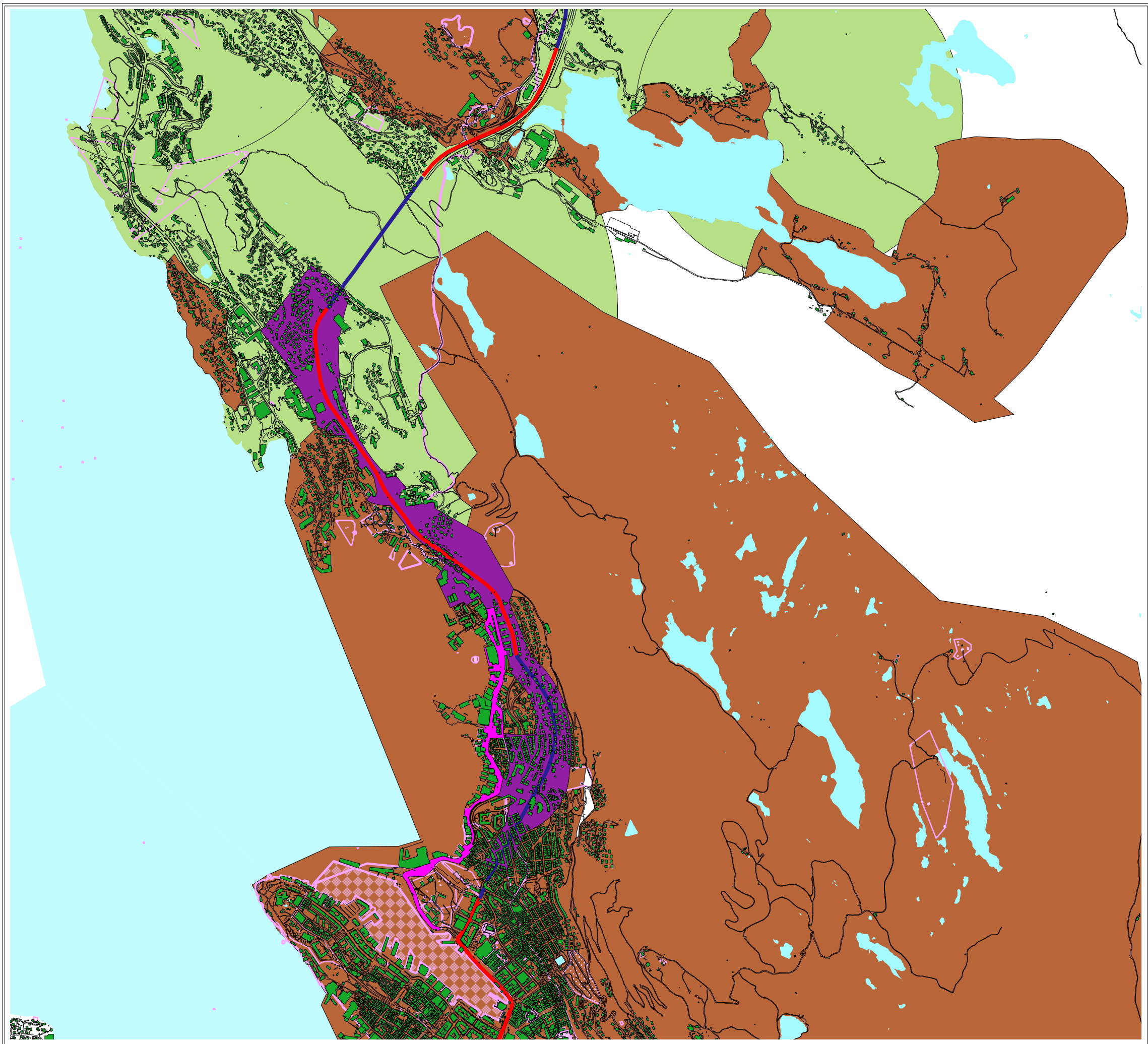
BERGEN
KOMMUNE

Byantikvaren , desember 2018

Delstrekning 2, Planid.: 65810000

-  Plangrense
-  Bybanetrasé - sammenhengende linje i dagen, stiplet linje i tunnel.
-  Eikeviken
-  Historiske sentrum
-  Reperbanen
-  Nyhavn - Jægermyren
-  Øvre Sandviken
-  Skuteviken
-  Gamle Bergen
-  Grendene
-  Ladegården
-  Festningene
-  Historisk veifar

Hensynssoner



Tillegg til kulturminnegrunnlag
 Bybanen fra Sandbrogaten til Eidsvåg
 Delrapport 2



BERGEN
 KOMMUNE

Byantikvaren , desember 2018

Delstrekning 2, Planid.: 65810000

- Bygg
- Bybanetrasé**
- I dagen
- Tunnel
- Hovedrute sykkel plangrense
- Bybanen planområde
- Kulturminner/Formiinner/kulturmiljø og skringssoner**
-
-
-
-
- Hensynssoner, KPA 2018 forslag
Ferdig utbygd.
- Behov for utredning på antikvariatsk grunnlag
av fortetningspotensiale.

Oversikt over sårbarhet og videre utrednings-
 behov



BERGEN KOMMUNE

