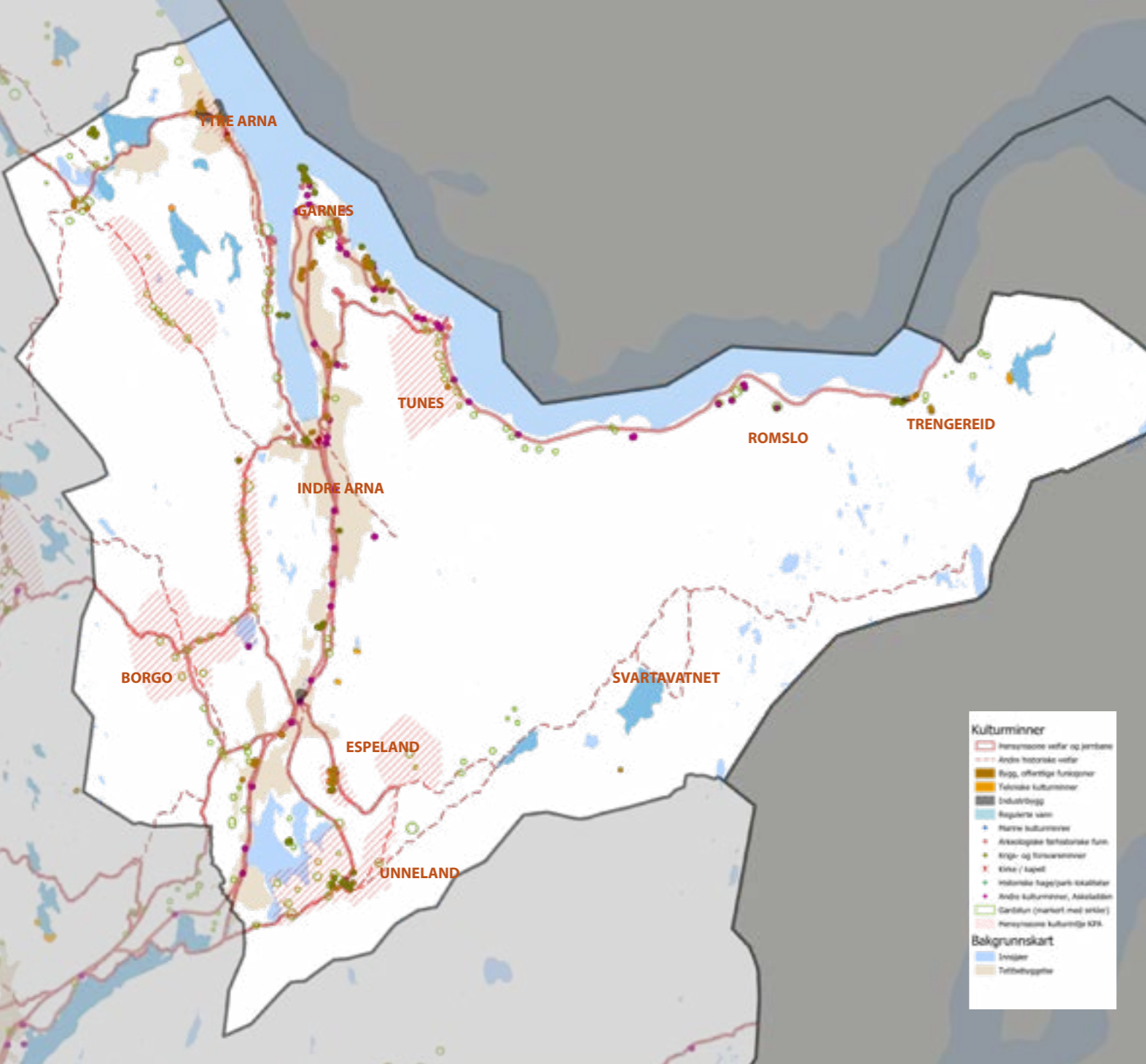


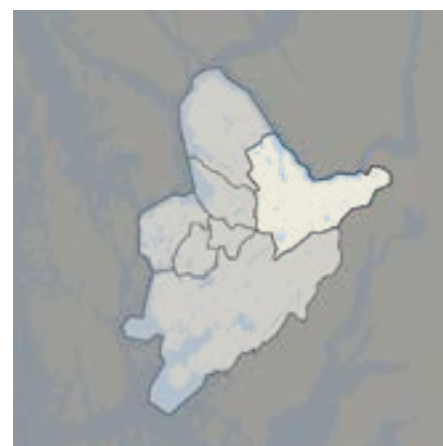


ARNA





Bydelskart over Arna. Kartet viser bydelens utstrekning med markerte hensynssoner og temavise markeringer over kulturminner og bebyggelse. Kartet er ikke i målestokk og må leses som en illustrasjon. Fullstendig versjon kan ses digitalt her: xxxxxxxxxxxxxx



Kartene er under kontinuerlig utvikling og er ikke uttømmende, feil og manglende informasjon vil derfor forekomme. Hovedkildene er Byantikvarens ulike arkiv og Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden.no.

Lenke til det digitale Kulturmiljøkartet:
[Kulturmiljøkart](#)

Lenke til kartfortelling:
[Kartfortelling](#)



Flyfoto fra 1936 av Indre Arna og Arnadalen sørover med de store fjellpartiene i øst og vest. Arna har utviklet seg fra å være del av Haus formannskapsdistrikt fra 1837 med drøyt 4.000 innbyggere, til å bli del av Bergen by i 1972 og det er i dag en bydel med nesten 12.000 innbyggere. Kilde: ubb-w-sh-006286_md

ARNA

Landskap og historisk utvikling

Frem til 1964 var Arna en del av Haus. Etter dette var Arna egen kommune, fram til området ble innlemmet som en bydel i Bergen kommune i 1972. Arna har siden utgjort den østlige delen av kommunen, og består av tre hovedområder; Langedalen, Skuggestranda og Arnavåg-området.

Topografien i Arnadalen ble dannet i løpet av den siste istiden, som tok slutt for ca. 10 000 år siden. Da isen trakk seg tilbake, etterlot den seg et landskap preget av en dyp nord-sørgående dal. Fjellene preger landskapet og mot øst ligger Arnanipa som rager 456 moh., mot vest ligger blant annet Bjørndalssåta som strekker seg 576 moh. Gjennom dalen renner Storelva som munnar ut i Arnavågen mot nord. Storelva fører vann fra blant annet Haukelandsvatnet, Gullfjellet og Reppadalen naturreservat.

De beste jordbruksområdene har vært de store flatene i bunnen av dalen ned mot Arnavågen, hvor forvittringsjord, marine avsetninger og morenejord har gitt gode jordbruksforhold. I dalsidene er det voller som også har egnet seg godt til jordbruk. Til sammen består bydelen av 39 matrikelgårder, som igjen har vært delt opp i flere bruk. I dag er det 36 driftsenheter i Arna som mottar produksjonstilskudd for sitt areal.

Områdene rundt Arnavågen er svært rikt på fornminner både fra stein- og jernalder. Med sitt gode jordsmonn og kontakt med sjøen har området gitt grunnlag for

§ 35.5 Hensynssone bevaring kulturmiljø (570) i bydelen

Kulturmiljø og historisk bebyggelse skal sikres og ivaretas. De karakteristiske trekkene ved bebyggelse, bebyggelsesstruktur og kulturlandskap definerer områder og gir det særpreg. Det skal derfor tas spesielle hensyn til dette ved søknad om tiltak og endret arealbruk.

- **Ytre Arna**
- **Borgo – Langedalen – Kvam**
- **Skuggestranda – Tunes**
- **Unneland**
- **Espelund fangeleir**
- **Historiske jernbanetraséer og ferdssårer**

Utfyllende retningslinjer til de enkelte hensynssonene fremgår av «Utfyllende informasjon til hensynssoner for bevaring av kulturmiljø», vedlegg 4 til KPA2018

gode levevilkår langt tilbake i tid, og det er spor etter nomadiske folk som levde av fangst og fiske. De eldste sporene i Arna er påvist på Garnes og Tunes.

Innerst i Arnavågen er de fleste lokalitetene tidfestet til jernalder. Det dreier seg om flere monumentale og funnrrike graver lokalisert ved godt jordbruksland. Gravminnene, hvorav mange er kvinnegraver, vitner om et sosialt lagdelt jordbrukssamfunn, rikt på ressurser og med gode kontakter til inn- og utland. Gravhaugene har ligget godt synlig i landskapet rundt Arnavågen der de i samtiden fremstod som monumenter i tilknytning til gårdene. Gravhaugene er ikke lenger synlige i dag, og har delvis blitt utgravd og fjernet før områdene har blitt utbygd.

I vikingtiden blir samfunnet enda sterkere organisert både lokalt og regionalt. En rekke mannsgraver i Arna med funn av våpen og skipsbyggingsutstyr forteller om handel, båtbygging og militær aktivitet. I vikingtid og i middelalder fram til svartedauden på midten av 1300-tallet, var det folkeøkning og nyrødning over hele Vestlandet. I middelalderen bestod sentrale deler av Indre Arna av tre gårder; Seim (gnr 286), Indre Arna (gnr 287) og Mjeldheim (gnr. 301). Omfattende fortetting i nyere tid med bebyggelse og infrastruktur, har imidlertid ført til at det i dag er få bevarte spor i landskapet etter gårdene.

Ferdseil

Den Christianske postvei har fulgt ulike traseer gjennom Arna. Den eldste traseen førte over Borgaskaret, men ble senere byttet ut til fordel for en trase som fulgte Arnadalen. Postveien var nok viktig for kommunikasjonen med byen, men påvirket ikke bygden på samme måte som jernbanen skulle gjøre mot slutten av 1800-tallet. I dag er deler av den «nyeste» postveien best bevart på strekket mellom Flaktveit og Gaupås, men traseen og fragmenter av det eldre veilegemet er også synlige spor etter tidlig veibygging. Den eldre postveitraseen over fra Bergen over Borgaskaret til Arna er også synlig i terrenget.

Før Vossebanen og industrien ble etablert, begrenset trolig veifarene seg til stier/gårdsveier mellom tunene og ned til nøstene ved fjorden. Utbyggingen og plasseringen av lokale veier er i stor grad forsvunnet tilpasset de topografiske forholdene, som er svært utfordrende. Dette forutsatte omfattende bruk av oppbygde murer for å støtte opp under veiene, og bakkemurer for å holde på plass massene i overkant av veiene. I dag er slike eldre ferdseilsårer synlige i form av bevarte bruer, fundamentmurer og førstøteningsmurer, i tillegg til selve traseene som snikler seg langs det bratte landskapet innover langs Sørfjorden.

Jordbruksbygden Arna ble sterkt påvirket av åpningen av Vossebanen i 1883. Utbyggingen av jernbanen med påfølgende etablering/sentralisering av meieri, landhandel, baker m.m. førte med seg viktige arbeidsplasser og et bygningsmessig skille i Indre Arna. I dag er Gamle Vossebanetraseen med infrastruktur og stasjonsbygninger fredet etter kulturminneloven. I Arna er det stasjonsbygninger på Garnes, Trengereid og Indre Arna.

I 1964 ble jernbanetraseen lagt om ved at Ulrikstunnelen ble åpnet og reisetiden mellom Arna og Bergen ble redusert fra en time til 8 min. Nærheten til byen ble betydelig kortere, mens omleggingen fra at jernbanen beveget seg langs hele Arnadalen, og således bundet den sammen, til at jernbanen gikk på tvers av dalen, førte til at sentrumsområdet i Arna konsentrerte seg ved det nye stasjonsområdet ved dagens Øyrane Torg.

Byutvikling og bebyggelsesstruktur

Gårdsbebyggelse

IdeleravArnaer det fortsatt i dag tydelige spore etter den gamle bebyggelsesstrukturen fra jordbrukssamfunnet, tun med våningshus, driftsbygninger og steingarder o.l. Dette finner vi gode eksempler på i Langedalen, Skuggestranda og på Gaupås. I mer sentrale deler av Arna, Indre Arna, Ytre Arna og Garnes er det få spor igjen, men bruddstykker som viser til det som en gang var. Gårdene på Trengereid og Risnes var så små at det ikke var noen store klyngetun å



Vossabanen, åpnet i 1883. Den gamle traseen med skinnegang og stasjonsbygninger er fortsatt i bruk på store deler av traseen. Det nederste bildet er fra gamle Arna stasjon.



Bevart lemstove og løe i det skrånende terrenget på Skuggestranda, og lemstove på Seim vitner begge om det gamle jordbrukssamfunnet. Lemstovene har høy kulturminneverdi både som en etterhvert sjelden bygningstype og som eksempel på en eldre bygningstradisjon.



Planregulert boligbygging i Indre Arna. Eksempler fra 1940 til 1970-årene. Bebyggelsesstrukturen er bevart, men mange bygninger har med tiden fått tilbygg og påbygg.

splitte opp ved gjennomføringen av utskiftingene på 1800-tallet. En fredet røykstove på Arnatveit, trolig fra 1500-tallet, er eksempel på en bygningstradisjon som det er få spor igjen av i dag. Gårdstrukturene i Arna inneholder elementer fra både før og etter utskiftingen på slutten av 1800-tallet. De gjenværende gårdsbygningene og tunene er sjeldne og viktige kulturhistoriske faktorer for å forstå områdets jordbrukshistorie.

Stasjonsby

Den første endringen i det tradisjonelle jordbrukssamfunnet kom med etableringen av jernbanen. Med toget ble en ny bebyggelsesstruktur etablert rundt Arna gamle stasjon, en stasjonsby som skilte seg fra den tradisjonelle jordbruksbebyggelsen. Stasjonsbygningen og den tidlige trehusbebyggelsen langs Ådnavegen utgjør den tidligste sentrumsdannelsen i Indre Arna fra begynnelsen av 1900-tallet. Likevel tok det nærmere 50 år før den eksplosive boligbebyggelsen startet, en utbygging som blant annet må sees i sammenheng med åpningen av Ulrikstunnelen i 1964. Arna ble sett på som en del av Bergen sitt ekspansjonsområde, og folketallet økte med over 450% mellom 1946 og 1970, noe som også gjenspeilet seg i boligutbyggingen. Omkring 1970 hadde området fra Arnatveit i sør til Seim og Garnes i nord vokst sammen til et sammenhengende tettsted. Utbyggingen gikk fra å være mer eller mindre tilfeldig, til å være planlagt og i større omfang. Slutten av 1940-årene og begynnelsen av 1950-årene gjenspeiles av etableringen av Den Norske Stats Husbank i 1946. De såkalte Husbankhusene er preget av enkel og funksjonell oppbygging, og hadde som hovedformål å skaffe folk tak over hodet. Bebyggelsen er enkel, vendt mot vest, og er hovedsakelig bygget av tre. Enkelte bygninger har detaljer som gavlvegger av pusset teglstein. Husene har stort sett saltak, tekkt med betongstein, skifer eller tegl. Det har gjennom årene kommet til påbygninger og terrasser.

Planregulert boligbebyggelse

Den omfattende og planregulerte byggingen av boliger startet for alvor i 1960-årene, og fortsatte i 1970-årene. Eksempel på dette er områdene langs østsiden av Arnadalen langs de nyetablerte gateløpene Stølsvegen, Arhaugen og Vollavegen som ble bygd ut med en kombinasjon av frittliggende eneboliger (husbankhus), rekkehus og blokker. I 1960-årene at de første rekkehusene kommer

§ 38.3 Historiske områder

(pbl § 11-9 nr 5)

KPA 2018

Bestemmelsesområder, plankart 1

• Ytre Arna #9

38.3.1 Bebyggelsens egenart og særpregede kulturmiljø skal sikres og opprettholdes i Bergen sentrum (#4), Alvøen (#5), Laksevåg (#6), Nesttun (#7), Salhus (#8) og Ytre Arna (#9). Eksisterende bebyggelse skal være premissgivende for byggehøyder, volum og bebyggelsesstruktur ved nye tiltak.

38.3.2 I alle plan- og byggesaker, også i sjø, skal det utarbeides dokumentasjon, der historisk bystruktur, ferdseilsårer og bygningsmiljø klarlegges og drøftes mht. betydning og føringer for videre byutvikling.

38.3.3 I plan- og byggesaker som berører kulturminner eller kulturmiljøer, skal Byantikvaren gi en vurdering av tiltakets konsekvens med hensyn til kulturminneverdi. Ved overordnet planlegging skal Byantikvaren utrede og kartlegge kulturminneverdier.



Eksempel typehus- arbeiderboliger i Sætreveien. Ytre Arna. Arkitekt Tore Tryti, 1946

i tillegg til en mengde tomannsboliger og noen eneboliger. I 80-årene ble det fortettet med enkelte boliger innimellom den eldre bebyggelsen, men også enkelte ensartede boligfelt. I denne perioden er det i hovedsak typehus. Arna ble et attraktivt område både for industri, næring og som sentrumsnært boligområde. Med etableringen av nye bedrifter, som for eksempel Torofabrikken, ble det også flere lokale arbeidsplasser.

Utover mot Garnes ligger den eldste bebyggelsen i tilknytning til Garnesvegen, som ble etablert omkring 1830. Det er en spredt bebyggelse. Etableringen av jernbanen med stasjon på Garnes var også viktig for utviklingen av denne delen av Arna. Nye næringer ble etablert langs Arnavågen og på Garnes kom det håndarbeidsskole for jenter. Det var en utvikling som resulterte i behov for flere boliger av ulik karakter. Senere ble det etablert barneskole, ungdomsskole og videregående skole på Garnes.

Industribebyggelse

Bebyggelsesstrukturen i Ytre Arna skiller seg fra resten av bydelen ved at den har en tett bymessig karakter. Den omfattende industrialiseringen på 1800-tallet fikk store konsekvenser for Ytre Arna. Den første fabrikkbygningen som ble bygget var et bomullsveveri, det var i drift fra 1846. Noen år senere ble det oppført et spinneri for bomullsgarn og hampgarn. Fabrikkanlegget inkluderte også farger og blekeri. I 1852 ble industrivirksomheten i Ytre Arna utvidet med etableringen av Arne Ullvarefabrikk. I tillegg til den tette og selvgrodde karakteren, er bebyggelsen i Ytre Arna betinget av de topografiske forholdene med bratt landskap, elvejuvet som deler stedet i to og tversgående veistrukturer. I Ytre Arna er det bevart flere monumentale industribygg, blant annet spinneribygningen til Arna Fabrikker fra 1938 som er et fint eksempel på tidlig funksjonalistisk industriarkitektur i Bergen.

Ytre Arna har en bebyggelsesstruktur der forholdet mellom terreng, hus, hage, vei og forstøtningsmurer er nøye avpasset. I dag består stedet av en blanding av eneboliger, tomannsboliger, rekkehus og blokker. Samt de sentralt plasserte fabrikkbygningene som dominerer bebyggelsen. Et annet særtrekk ved Arna er at mange av de gamle damanleggene til Arne fabrikker i Gaupåsvassdraget er bevart og slik forklarer sammenhengen mellom kraftressurser og industrialisering i Ytre Arna. Den eldste dammen i Spåkevannet er trolig fra 1865 og er ved siden av damanleggene i Alvøen en av de eldste dammer anlagt for industrivirksomhet i Bergen.

Andre viktige industristeder i Arna var Trengereid og Espeland. Janusfabrikken på Espeland har fortsatt drift i dag, og er det siste norske tekstilindustriforetaket i sitt slag. I tillegg til salg på innenlandsmarkedet, eksporterer bedriften til en rekke land. Både på Trengereid og Espeland er det bebyggelse som knyttes til industrien i form av fabrikker og boliger. Janusfabrikken på Espeland er bygget på flere ganger i forbindelse med utvidelse eller omlegging av fabrikkdriften, og viser flere

trinn av industriarkitekturens utvikling. I Bergensammenheng er lokaliseringen av fabrikkbygget nokså atypisk da det ligger langt fra sjøen, og i stedet er lokalisert etter jernbanen.

I Trengereid markerte Vossebanen et bygningsmessig skille på slutten av 1800-tallet. Med toget kom en ny bebyggelsesstruktur etablert rundt jernbanens funksjoner. Like etter at jernbanen var bygd etablerte industrien seg på Trengereid, noe som skulle få ytterligere følger for bebyggelsesstrukturen. De topografiske forholdene med svært bratt landskap med flere elver som deler dalen, har satt begrensninger for samferdsel, men også utbyggingsmulighetene. Dette har ført til en nokså tett bebyggelse med høy utnyttelse av de tilgjengelige tomtene nærmest fjorden. Den første fabrikken ble lokalisert i en gammel sjøbod som ble flyttet fra Bergen til Trengereid. En ny og mer moderne fabrikkbygning med shedtak ble bygd vegg i vegg med sjøboden i 1898. Senere i 1907/08 ble det såkalte «stenpakkhuset» ferdigstilt etter at grunnmuren hadde stått ferdig en tid. I 1917 ble kraftstasjonen bygd om til elektrisk drift av fabrikken. I 1996 ble det gitt tilatelse til å rive de to eldste fabrikkbygningene på Trengereid. I dag er bare Stenpakkhuset, kraftstasjonen og en mindre fabrikkbygning med bærende konstruksjoner av betong bevart.

På Arnatveit lå Arna Bruk A/S. Fabrikken produserte møbler fra 1946 til 1986, men hovedvirksomheten var karosserifabrikken som produserte busskarosserier til busser som var i drift i både Oslo og Bergen. Fabrikken produserte karosserier fra 1947 til 1997. Deler av dette anlegget er bevart men kraftig ombygget i dag.

En annen viktig form for industri i Arna var kalkgruvene på Risnes. Utvinningen og foredlingen av kalk kom i gang fra 1920, og fortsatte frem til 1986 da virksomheten ble nedlagt. I dag står det igjen rester etter både kalkverket, boliger og gruveganger. Bygningsmiljøet på Risnes har i hovedsak kommet til som følge av gruvedriften og danner med restene av kalkverket et lesbart kulturmiljø. Innenfor det som i dag er Bergen kommune utgjør kulturmiljøet på Risnes det viktigste kulturminnet etter industriell gruvedrift i Bergen. Gruvedrift her var nokså sjeldent og det er derfor få kulturminner knyttet til slik virksomhet i Bergen.

Iløpet av okkupasjonsårene (1940-45) spilte Arna en viktig rolle i den tyske taktikken. Dersom Bergen ble invadert av de allierte, skulle den nye sentralkommandoen flyttes til Unneland. Det er tre store militæranlegg som merker seg ut i Arna, det er marineleiren og ammunisjonslageret på Garnes, soldatleiren på Mjeldheim og leiren på Unneland som skulle fungere som sentralkommando dersom Bergen ble invadert. I tillegg står det står det igjen tre bygninger Andreas Gjellesviks veg som ble etablert i forbindelse med et stort, tysk matlager på Seim. I dag er det meste av fysiske spor og konkrete kulturminner fra krigen borte, og gjenværende bygninger vurderes som viktige objekter som er sentrale for forståelsen av okkupasjonshistorien.



Arna jernbanestasjon: Stasjonsbygningen ble bygget i 1964 da Ulrikstunnelen med tilhørende linjeomlegging var ferdig. Stasjonsbygningen er oppført i modernistisk stil og har bevart sitt originale uttrykk. Den har høy arkitektonisk verdi som tidstypisk kulturminne.



Ullvarefabrikken. De gamle fabrikkbygningene er et samlet kulturmiljø som er avgjørende for Ytre Arnas utvikling og identitet.



Boligstrøkenes bebyggelsesstruktur er viktig for Arnas særpre. Flere av bygningene fremstår som relativt autentiske, ofte med dråpskifertak, selv om vindu- og vindusinndeling, kledning etc. gjerne er fjernet og erstattet med nye materialer.



Ammunisjonsleiren på Garnes: Kartlegging og registrering av gjenværende krigsminner er viktig for å beskytte kildetilfang og for å sikre fremtidige generasjoners forståelse av okkupasjons-historien.



HISTORISK IDENTITET OG SÆRPREG

kulturminneverdier i bydelene: Kulturmiljøene i dagens Arna bydel gjenspeiler kulturhistoriske sammenhenger i hovedsak knyttet til gårdsdrift og kulturlandskap før, under og etter utskiftingene på 1800-tallet, etter tidlig jernbaneutbygging i Bergensområdet, og industrialisering fra midten av 1800-tallet.

I de opprinnelige jordbruksområdene består kulturminneverdiene i at det i Arna er bevart flere helhetlige kulturmiljøer og kulturlandskap som både viser ulike hustyper på gårdene, tunstrukturer og hvordan gårdsdriften har utnyttet omkringliggende areal.

Ytre Arna som sted og bygningsmiljø er et meget godt bevart helhetlig industrimiljø fra tekstilindustrien – i sin tid den viktigste industrigrenen i Bergen. Her finner man tydelige bygningsmessige avtrykk av den sosiale oppbygningen av et industrielt totalmiljø, og flere faser i industriarkitektur, boligarkitektur, planhistorie og vassdragsteknologi.

Hva er konsekvensen for kulturminnene og kulturmiljøene ved utvikling og endring? Hva er viktig å ta vare på?

Formålet med områdekapittelet for Arna er å kartlegge de verdifulle kulturminneverdiene i bydelene, på et overordnet nivå, og gi føringer for videre utvikling som vil ivareta disse verdiene. Disse føringene er forankret i vedtatt Kulturminnestrategi. (Kulturminnestrategi, del 1 Kulturminneplan for Bergen, vedtatt i Bergen bystyre 19.06.2019)

FØRINGER FOR VIDERE UTVIKLING

- ➔ **Jordbrukets bygninger og eldre gårdstun:** De gjenværende gårdsbygningene og tunene, er sammen med ruiner, steinsatte og oppbygde stier, kjerreveier, steingarder, bakkemurer og steinsatte bekker/veier er viktige kulturhistoriske faktorer for å forstå områdets jordbrukshistorie. De ulike hustypene som lemstover og grindbygde løer er typiske representanter for en særegen vestnorsk byggeskikk, som etter hvert er blitt en sjeldne bygningstyper som vi må ha fokus på å ivareta. Jf. Kulturminnestrategiens pkt. **5.0**. I Bergen skal innsatsen styrkes for å verne om og sikre vår kulturarv, og underpunkt **5.5**: Dette gjør vi ved å bevare, reparere og gjenskape opprinnelige bygningsdetaljer med gode håndverk- og materialkvaliteter, og la historisk fargebruk være førende ved fargevalg.
- ➔ **Teknisk-industrielle kulturminner:** Ytre Arna som helhetlig kulturmiljø med teknisk- industrielle bygninger og installasjoner er viktige historieformidlere som må bevares og kan gis ny bruk. Jf. Kulturminnestrategiens pkt **2.0** I Bergen skal kulturminneverdier ivaretas og forvaltes gjennom ansvarlig og klimavennlig bruk, gjenbruk og transformasjon, og underpunkt **2.3**: La bevaring, transformasjon og ny bruk være det foretrukne alternativet der kulturminner har mistet sin opprinnelige funksjon.
- ➔ **Lokalsentrene:** Den eldste sentrumsstrukturen som vokste frem omkring Gamle Arna togstasjon og Ådnavegen er delvis bevart. Bebyggelsesstrukturen i dette området er en typisk stasjonsby. Slike stasjonsbyer ble som regel plassert ved etablerte bygdesentra, og medførte ny bebyggelse som henvendte seg til stasjonen. I fremtidig utvikling av området bør sentrumsstrukturen i form av jernbane, veier og bebyggelse bevares som et helhetlig kulturmiljø jf. Kulturminnestrategiens pkt. **1.0**. I Bergen skal vern av kulturminneverdier sikre kvalitet, identitet og særpreg i byutviklingen, og underpunkt **1.1**. Dette gjør vi ved å bruke kulturminnernes egenverdi og deres kulturhistoriske sammenheng som en attraktiv ressurs i stedsutviklingen.
- ➔ **Krigsminner:** I dag er i stor grad fysiske spor og konkrete kulturminner fra krigen borte, og kartlegging og registrering av gjenværende krigsminner er viktig for å beskytte kildetilfang, og for å sikre fremtidige generasjoners forståelse av okkupasjonshistorien. Garnes leir er et eksempel på et krigsminne som må kartlegges og bevares. Jf. Kulturminnestrategiens pkt. **3.0**. I Bergen kommune skal forvaltning av kulturminner baseres på kunnskap og forståelse, og underpunkt **3.4**. Formidle kunnskap om kulturminner og kulturminnevern gjennom utarbeidelse av eksempelsamlinger, veiledere og kulturminnegrunnlag, og underpunkt **3.5**. Dele og formidle kunnskap om kulturminner og kulturminnevern gjennom aktivt samarbeid og medvirkning med eiere, frivillige, lag og organisasjoner.
- ➔ **Feltutbygging og småhusområder:** Mye av den nyere boligbebyggelsen i Arna er preget av typehus. Det er i liten grad enkeltobjektene som stikker seg frem, men snarere strukturen i utbyggingen. Byggefeltene er fortsatt preget av den tiden de ble utbygget, noe som gjør de områdene ensartet og lesbare i forhold til ulike perioders arkitektoniske særpreg. Dette er karaktertrekk som bør ivaretas og evt. nye tiltak må forholde seg til. Jf. Kulturminnestrategiens pkt. **1.0**. I Bergen skal vern av kulturminneverdier sikre kvalitet, identitet og særpreg i byutviklingen og underpunkt **1.2**. Dette gjør vi ved å ivareta viktige strukturer som vei, eiendoms- og tomtestrukturer og forholdet mellom hus og hage, Pkt. **1.3**. Ivareta eksisterende bygninger og bygningsmiljø i fortettingsområder og la typologi, form og materialitet i det eksisterende være førende for nye tiltak Pkt. **1.4**. Dette gjør vi ved å videreføre overordnet karakter, sammenheng og struktur og la ny bebyggelse harmonere med omgivelsene. Pkt. **1.5**. Dette gjør vi ved å la karakteristisk og stedegen materialbruk, skala, form og struktur være førende ved tiltak og områdeutvikling.

§ 35.5 Hensynssone bevaring kulturmiljø (570) i Arna bydel: (Kommuneplanens arealdel, 2018, Bergen kommune)

Kulturmiljø og historisk bebyggelse skal sikres og ivaretas. De karakteristiske trekkene ved bebyggelse, bebyggelsesstruktur og kulturlandskap definerer områder og gir det særpreg. Det skal derfor tas spesielle hensyn til dette ved søknad om tiltak og endret arealbruk.

Ytre Arna: (KPA 2018, Ytre Arna, 6) Tidlig industristed (1846) betinget av vannkraft. Et godt bevart eksempel på et klassesdelt samfunn uttrykt i arkitektur og bebyggelse. Karakterisert av tett bebyggelse av høy arkitektonisk kvalitet, skifertak, tverrgående gangforbindelser, elvejuvet, samt tekniske kulturminner i forbindelse med tekstilindustrien. Det er viktig å opprettholde og videreføre området sin identitet og særpreg som historisk senter og industristed. Evt. nye tiltak og/eller endringer innenfor området må ivareta arkitektur, bebyggelsesstruktur og overordnet sammenheng i kulturmiljøet. Sentrale element som utgjør mye av karakteren i Ytre Arna er de tverrgående gangforbindelsene, skifertak og arkitektonisk kvalitet.

Jordbrukslandskap og kulturhistoriske landskap:

Borgo - Langedalen - Kvam: (KPA 2018, Borgo-Langedalen-Kvam, 27)

Skuggestranda - Tunes: (KPA 2018, Skuggestranda-Tunes, 34)

Unneland: (KPA 2018, Unneland, 35)

Fellestrekk for disse hensynssonene er at de representerer verdifulle kulturlandskap med stor verdi, og med stor tidsdybde. Forhistoriske gravhauger, eldre ferdselsårer som postveier og jernbanetraséer, husmannsplasser, eldre gårdstun med tilhørende strukturer og krigsminner er representert i mange av hensynssonene. Eldre ferdselsårer er representert i flere av hensynssonene, eksempelvis Borgo-Langedalen og Skuggestranda-Tunes ved Christianiavegen.

Unneland er et unikt eldre jordbruksområde med gårder ned mot vannet, men også opp på fjellet på østsiden av Haukelandsvannet. Fjellgården er den eneste verdede fjellgården i Bergen kommune.

Tiltak innenfor hensynssonene må ivareta de viktige kulturhistoriske strukturene, gårdstun og annen eldre bebyggelse, steingarder, bakkemurer, jordkjellere, vannoverføringssystemer og dammer/stemmer krigsminner, historiske ferdselsårer.

Espeland: (KPA 2018, Espeland fangeleir, 38)

Espeland fangeleir er et kulturhistorisk og arkitekturhistorisk viktig eksempel på fangeleir fra 2. verdenskrig og er vedtaksfredet etter kulturminneloven. Espeland fangeleir er i dag landets eneste bevarte med leirbebyggelse intakt. Bygget i 1943 og var i drift til flere fangeformål. Avviklet i 1952 og overtatt av Sivilforsvaret. Det er viktig å ivareta landskapsrommet for tilhørende strukturer som ikke omfattes av fredningen.

Historiske jernbanetraséer: (KPA 2018, Historiske jernbanetraséer, 25) Gamle vossebanen åpnet i 1883, og var første del av Bergensbanen. Jernbanen ble del av et større samferdselsnett, med postveier og fjordbåttrafikk. Ingen andre jernbanestrekninger kan i dag vise til denne kombinasjonen mellom tog- og båttransport. Størsteparten av det bevarte strekket etter Vossebanen i Bergen i dag finner en i Arna bydel. Strekningen Tunestveit-Midtun er fredet.

Strukturer som forstøtningsmurer, skjæringer, kulverter, portaler, tunneler, broer samt jernbaneteknisk utstyr og bygninger bør bevares. For fredet strekning se Riksantikvaren for ytterligere informasjon.

Historiske ferdselsårer: (KPA 2018, Historiske ferdselsårer, 26)

Fast postgang i Norge kom i gang i 1647. Byen fikk først postgang mot Oslo (Christiania). I 1648 kom det også en kongelig forordning om skyssferd til på land og sjø, den omfattet også gjestgiverstedene langs ferdselsårene. Snart ble det også etablert postruter fra Bergen til både Stavanger og Trondheim. De ulike generasjonene av postveitraséene er i stor grad angitt som hensynsoner i kommuneplanens arealdel, også der opprinnelig veifar er. Hensynsonen skal oppfattes som et varsel om nærmere undersøkelser for å vurdere tiltaks innvirkning på kulturminneverdiene.

Postveiene er kulturminner av nasjonal verdi/betydning, de er del av første generasjon offentlig vegnett som har bundet landet sammen. SVV (Statens vegvesen) skal høres i saker som angår postveiene.