



Høringsuttalelse - Riksantikvarens forslag til forskrift om fredning av Gamle Vossebanen, strekningen Tunestveit – Midttun i Bergen kommune, Hordaland.

UHSA ESARK-03-201600221-153

Hva saken gjelder:

Riksantikvaren har 17. desember 2015 sendt på høring om forslag til forskrift om fredning av Gamle Vossebanen, strekningen Tunestveit – Midttun. Bergen kommune mottok kopi av høringsbrevet 3. mars 2016.

Bergen kommune er innvilget utvidet høringsfrist til 12. mai 2016.

Fredningen skjer med hjemmel i lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminneloven) § 22a, jf. lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) 10. februar 1967 kapittel VII og forskrift 9. februar 1979 nr. 8785 om faglig ansvarsfordeling mv. etter kulturminneloven (ansvarsforskriften) § 12 nr. 1. Når høringen er gjennomført, skal fredningssaken legges frem for bystyret for uttalelse – før endelig fredningsvedtak treffes, jf. kulturminneloven § 22 nr. 3.

Riksantikvaren har i arbeidet med bevaring av tekniske og industrielle kulturminner konsentrert seg om større og helhetlige miljøer som representerer virksomheter og næringer som har vært viktige for Norges utvikling som industrinasjon. Gamle Vossebanen ble av Jernbaneverket anbefalt for fredning i *Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen*.

Formålet med fredningen av Gamle Vossebanen opplyses å være å sikre og bevare dens jernbanetekniske karakteristika og hovedpreg. Fredningen skal ivareta jernbanestrekningens infrastruktur med stasjoner, holdeplasser, plattformen, gjerder, telefon- /telegraflinje i luftstrekk, bygninger og innretninger for lasting, lossing, drift og vedlikehold mv.

Samtlige byggverk og objekt som foreslås fredet er i statlig eie ved Jernbaneverket. Det er eier som har ansvar for det løpende vedlikeholdet av fredete byggverk og anlegg.

Fredningen medfører at det må søkes om tillatelse til å sette i gang alle typer tiltak som går utover normalt vedlikehold. Generelt kan for eksempel ingen rive, skade, bygge om, flytte eller skifte ut elementer eller materialer på jernbanestrekningen, noe som også vil gjelde for vei som krysser jernbanelinjen ved overgang eller undergang. Man kan heller ikke gjøre arbeid på veien som går utover ordinært vedlikehold på og ved planovergangene. Med ordinært vedlikehold menes å ta vare på og reparere de opprinnelige eller eldre tekniske løsningene. Det er i dag museumsjernbanedrift på banen. Fredningen er ikke til hinder for videreføring av denne.

Gamle Vossebanen er i gjeldende kommuneplanens arealdel (2010) avsatt med hensynssone for bevaring av kulturminner (H570-230). Deler av strekningen går i gjennom et trangt landskapsrom og har pr i dag utfordringer med å løse trafikale utfordringer samtidig med å ivareta vern av strekningen.

Høringsforslaget er forelagt de fagetater som ut fra ansvarsfelt antas å bli berørt av forslaget. Det er også forelagt Byrådsavdeling for klima, kultur og næring. Ut fra de tilbakemeldinger som er mottatt innen fristen, er det ingen av fagetaten som stiller seg negative til forslaget, men det tas forbehold knyttet til

pågående offentlige planarbeid og sikring av flomveier. Flere av fagetatene legger til grunn at de behov som vil oppstå kan løses innenfor dispensasjonsreglene i forskriftsforslaget §§ 3 og 4.

Byantikvaren foreslår i forlengelsen av høringen at det vurderes regulering av hensynssone på særlig kulturhistorisk verdifulle stasjoner og holdeplasser som ikke inngår i fredningen.

Byråden for byutvikling stiller seg positiv til fredningsforslaget og anbefaler at byrådet avgir følgende høringsuttalelse på vegne av Bergen kommune:

«Bergen kommune er positiv til Riksantikvarens forslag om fredning av Gamle Vossebanen, strekningen Tunestveit – Midttun i Bergen kommune i Hordaland, jf. kulturminneloven § 22a og forvaltningsloven kapittel VII. Kommunen har likevel noen supplerende merknader til rekkevidden av fredningsforslaget og forslag til forskrift, som vi ber Riksantikvaren ta stilling til.

For kommunen er det viktig å påpeke at på strekningen fra utløpet av Grimevatnet til Midttun følger jernbanelinjen Midttunelven, som er en del av Nesttunvassdraget. Linjen krysser elven på to steder, noe som utgjør en innsnevring i elveløpet, og en fare for kapasitetsbegrensning. Nesttunvassdraget har hatt stort fokus, særlig etter flommen i september 2005. Ett av flomsikringstiltakene som kommunen vil vurdere, er om det er mulig å erstatte den gamle jernbanebroen ved Grimevatnet med et fritt brospenn for å sikre flomveger. Forslag til forskrift § 3 eller § 4 angir i hvilken grad det kan gis dispensasjon for inngrep i det fredete kulturminnet. Dersom eventuell utskifting av den gamle jernbanebroen ved Grimevatnet anses å være et for omfattende tiltak til å kunne behandles som dispensasjon, ber kommunen om at fredningsvedtaket tar forbehold for nødvendig flomsikring på denne del av strekningen mellom Tunesteveit - Midttun.

Det pekes videre på at forventet befolkningsvekst skal skje innenfor et miljøvennlig transportmønster og effektiv arealbruk. I pågående offentlige planer arbeider kommunen for å utbedre og etablere nye tverrforbindelser i området, noe som er viktig for å sikre bærekraftig byutvikling. Dagens standard på disse forbindelsene er ikke tilfredsstillende med hensyn til stigning, bredde og kurvatur, og kulvertene er også for lave for sykkeltransport. Kommunen mener at det er viktig at terskelen for hva som skal anses som «viktige samfunnsmessige behov» ikke legges for høyt - slik at behovet for tverrgående forbindelser og sykkelveger kan ivaretas ved dispensasjon i forslag til forskrift § 3.

Bergen kommune ser frem til en god dialog om løsninger som løfter frem Gamle Vossebanen som kulturminne - samtidig som det gis rom for en fremtidsrettet og bærekraftig byutvikling.»

Når det gjelder Byantikvarens anbefaling om at det bør vurderes regulering av hensynssone på særlig kulturhistorisk verdifulle stasjoner og holdeplasser som ikke inngår i fredningen, viser byråden til at dette er noe som hører naturlig inn under kommuneplanprosessen, og vil bli vurdert i den forbindelse.

Vedtakskompetanse:

Det følger av byrådets fullmakter § 7 at byrådet selv avgir høringsuttalelser på vegne av Bergen kommune. Høringsuttalelser i prinsipielle saker som samtidig innebærer politiske avveininger, skal avgis av bystyret. Høringsuttalelser avgitt av byrådet sendes uten ugrunnet opphold bystyrets kontor til orientering.

Byråden for byutvikling innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

1. Byrådet i Bergen avgir høringsuttalelse i tråd med forslag under byrådets innstilling.
2. Melding om vedtak sendes bystyrets kontor.

Dato: 10. mai 2016

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Anna Elisa Tryti
byråd for byutvikling

Vedlegg:
Høringsbrev 17. desember 2015 med vedlegg

Saksutredning:

I det følgende fremkommer ulike fagetaters vurdering av forslaget som foreligger, med bakgrunn i hvordan høringsforslaget berører deres respektive ansvarsfelt.

Byantikvaren viser til at Gamle Vossebanen går gjennom et typisk vestnorsk fjordlandskap. Den viser en unik variasjon i jernbaneanlegg og stasjoner og stasjoner, nøye tilpasset topografien langs Sørfjorden og innover dalene langs vassdraget med Haukelandsvatnet, Søylevatnet og Grimevatnet. Det bratte landskapet ga særlige utfordringer ved anleggelsen av banen. Jernbanen gikk inn som del av et allerede etablert samferdselsnett, der postveiene og fjordbåttrafikken var av vesentlig betydning. Gamle Vossebanen forteller om samferdselssystemets betydning for industri- og bosetting på steder i Bergens utkantområder. Den formidler derved også kunnskap om sosial- og næringshistorie i Bergensregionen.

Byantikvaren er positiv til fredning etter kulturminneloven § 22a for å sikre dette verdifulle kulturminnet. Byantikvaren utarbeidet i 2006 en kulturminneutredning på oppdrag fra Jernebaneverket: «Gamle Vossebanen, kulturminneutredning». En av anbefalingene er at stasjonsbygningen på Trengereid får et formelt vern, stasjonsbygningen ligger på strekningen Trengereid-Tunestveit som er utenfor fredningsområdet, men det er ønskelig at både denne og eventuelt andre holdeplasser vurderes regulert til hensynssone etter plan og bygningsloven.

Byantikvaren anbefaler at det vurderes regulering av hensynssone på særlig kulturhistorisk verdifulle stasjoner og holdeplasser i som ikke inngår i fredningen.

Etat for bygg og eiendom har ingen merknader til forslaget.

Etat for Landbruk uttaler at de har ingen merknader til forskriften, eller omfanget av fredningen. Fagetaten til at forskriften åpner i § 3 for dispensasjon. Dette vil trolig fange opp de behovene som eierne av landbrukseiendommene i området langs den fredete traseen har for å foreta utbedringer (punkt 4 i § 3). I nødssituasjoner er det i punkt 7 i paragrafen åpnet for å sette inn tiltak som situasjonen krever. For landbruket sin del kan dette være knyttet til overflatevann og erosjon som i sin tur kan føre til ras. Jamfør at kulverter og stikkrenner skal ha samme dimensjoner og være anlagt på samme måte som da banen var ny, til tross for at klimaet er endret og kan kreve at innretninger for å ta unna for økt nedbør endres.

Etat for plan- og geodata viser til at deres ansvarsområde blir berørt av fredningen i flere pågående offentlige reguleringsplaner:

- FV 276 Garnesvegen – Indre Arna / Bommane (kartblad 3 og 4)
Hovedformål: Etablere sykkelveg med fortau, og generelle trafikksikkerhetstiltak
 - Kryssing av og nærføring langs Vossebanen
- Områdereguleringsplan for Indre Arna (kartblad 4 og 5)
Hovedformål: Byutvikling
 - Kryssing av og nærføring langs Vossebanen, veganlegg og bebyggelse
- Områdereguleringsplan Sandalsringen øst (kartblad 12)
Hovedformål: Næringsformål, noe bolig, turveg
 - Nærføring turveg langs Vossebanen

Planene berører i ulik grad Gamle Vossebanen gjennom kryssing og nærføring med turveg, veg og bebyggelse. Fagetaten arbeider for å utbedre og etablere nye tverrforbindelser. Dagens standard er ikke tilfredsstillende med hensyn på stigning, bredde og kurvatur, og kulvertene er også for lave for sykkeltransport.

Flere av fagetatens planer vil ha i seg diskusjoner om dispensasjon fra fredningsbestemmelsene. Forventet befolkningsvekst skal skje innenfor et miljøvennlig transportmønster og effektiv arealbruk. Tiltak som følger av planforslag vil begrunnes ut fra kriteriet om vesentlig samfunnsmessig betydning. Fagetaten ser

frem til en god dialog om løsninger som løfter frem Vossebanen som kulturminne samtidig som det gis rom for en fremtidsrettet byutvikling.

Trafikketaten viser til at deres myndighetsområde vil bli berørt av fredningen hvor kommunal vei krysser Gamle Vossebanen ved planoverganger/underganger. En aktuell fredning vil mulig medføre noe begrensning på vegmyndighetenes muligheter til oppgradering av vei ved planovergangene. En fredning vil også medføre en særskilt aktsomhet ved vedlikehold på og ved planovergangene, men vil generelt ha liten betydning for kommunalt veganlegg. Trafikketaten stiller seg derfor positiv til en fredning av Gamle Vossebanen.

I dag finnes det 17 kommunale planoverganger og underganger og en rekke kryssninger for myke trafikanter på den aktuelle strekningen. Gamle Vossebanen, i strekning Tunestveit – Midttun. De berørte kommunale veiene er:

- | | | |
|----------------|-----------------------|---------------|
| - Teiganeset | - Lakslia | - Storanestet |
| - Garnesrenen | - Stephansens veg x 4 | - Ved Helldal |
| - Garnesfjæra | - Lonaleitet | - Kjelånæ |
| - Garnesvegen | - Kalihaugen | |
| - Garnestangen | - Bratlandvegen x2 | |

Ved en fredning av Gamle Vossebanen vil vegmyndigheten måtte vise særskilt aktsomhet ved drift og vedlikehold på og ved planovergangene. Det praktiseres allerede i dag en varsomhet ved vedlikehold og drift på planovergangene, for eksempel i form av moderat/ingen strøing med salt, som følge av fare for rustskader på togskinne. Ved en fredning forutsetter Trafikketaten at det kan fortsettes med normal drift og vedlikehold, som for eksempel brøyting og kosting, uten at dette må meldes inn til de respektive myndigheter.

En fredning vil kunne begrense vegmyndighetenes mulighet til å oppgradere veg til ny standard ved planovergangene, samt utvidelser etc. av undergangene. Oppgradering kan tenkes nødvendig i de tilfeller det er behov for forbedring av trafiksikkerhet og forhold for myke trafikanter.

Trafikketaten anser ovennevnte til å utgjøre en moderat begrensning for sitt fagfelt, da jernbanestrekningen allerede i dag blir behandlet særskilt fra deres side.

Vann- og avløpsetaten mener det er viktig å påpeke at på strekningen fra utløpet av Grimevatnet til Midttun følger jernbanelinjen Midttunelven, som er en del av Nesttunvassdraget. Linjen krysser elven på to steder, noe som utgjør en innsnevring i elveløpet, og en fare for kapasitetsbegrensning.

Nesttunvassdraget har hatt stort fokus, særlig etter flommen i september 2005. I forbindelse med bystyrets behandling av Hovedplan for avløp og vannmiljø, sak 165/15 ble det gitt følgende merknad med flertall: *I Hovedplan for avløp og vannmiljø 2015 – 2024 fremgår det at NVE har gitt konsesjon til en flomtunnel for å sikre Nesttun mot flom, men at flomtunnelen ikke er finansiert. Tidligere har flomtunnelen vært kostnadsberegnet til 100 millioner kroner. Bystyret ber om at det vurderes om det finnes andre flomsikringstiltak som kan være rimeligere, for eksempel vannregulering og en åpning av elven med lettere avrenning enn i dag. Dette er tiltak som heller ikke ødelegger livet i vassdraget og som samtidig bidrar til god byutvikling.*

Dette er videre tatt opp i forbindelse med vurdering av privat forslag om flomsikringstiltak på Nesttun fra Sondre L. Bratland (MDG) som ble behandlet av bystyret i møte 23. september 2015 i sak 192-15. Det ble gjort følgende vedtak: *«Bystyret vil at Nesttunvassdraget skal flomsikres på en for fremtiden forsvarlig måte, og ber byrådet jobbe videre med den kombinasjon av tiltak som i seks kulepunkter er*

beskrevet i byrådets vurdering av 17. august 2015. Bystyret ber videre byrådet om å legge frem en konkret fremdriftsplan for flomsikring av Nesttunvassdraget»

VA-etaten viser til at byrådets vurdering er at den beste løsningen for å sikre Nesttun sentrum for fremtidige flomsituasjoner er å bygge en flomtunnel. Denne løsningen har utfordringer når det gjelder gjennomføring, ikke minst finansiering. Det vil derfor arbeides parallelt med flere tiltak som kan bedre situasjonen. Ett av de seks kulepunktene som vedtaket i bystyret viser til, er å vurdere om det er mulig å erstatte den gamle jernbanebroen ved Grimevatnet med et fritt brospenn.

I forslag til forskrift er det gitt anledning å gi dispensasjon fra fredningen i særlige tilfeller. I forskriften § 4 blir dette presisert nærmere: *«I vurderingen av hva som utgjør særlige tilfeller kan det også legges vekt på tiltak av vesentlig samfunnsmessig betydning, som for eksempel hensyn til sikkerhet og andre forhold av vesentlig betydning.»* Vann og avløpsetaten viser til at utskifting av den gamle jernbanebroen ved Grimevatnet vil kunne være et slikt tilfelle.