

Bybaneskogen

2022-03-18

© Arkitektnytt

All articles are protected by the copyright Act. Articles may not be distributed outside the organization without the approval of Retriever or the individual publisher.

Read article by clicking here.

28

Aktuelt



Bybaneskogen

I Bergen har mengder med svære trær blitt gravd opp langs Bybanens sin nye linje. Etter tre år på landlig «spaopphold» er trærne nå på vei tilbake til byen.

Tekst Astrid Fadnes

– Det var i 2017 reguleringsplanen var godkjent, og vi var i prosjekteringsfasen. Vi bestemte oss en vårdag for å gå hele traseen, for å lære litt om stedet vi skulle i gang med å bygge. Da slo deg meg: hjelpe og trøste!

Det var under byggetrinnet av Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen at landskapsarkitekt Ingrid Haukeland i Bybanen Utbygging innså det. Fyllingsdalen kalles «den grønne dalen», det var likevel nettopp mengder av «det grønne» som overvildet Haukeland. Mens de gikk opp traseen, begynte de å telle trærne som måtte felles for utbyggingen. Da de kom til 800, sluttet de å telle.

Samtidig kom ideen om å ta vare på trærne. Det ble starten på et pionerprosjekt.

SPA PÅ STEND

Det er ikke flytting av trær i seg selv som gjør det pågående bybaneprojektet til nybrottsarbeid. Ingrid Haukeland har stort sett jobbet i det offentlige i Bergen siden 1986, blant annet i parkavdelingen og med urbane transformasjonsprosjekter. Kommunen har lang erfaring med flytting av trær, forteller landskapsarkitekten. Det er *omfanget* som gjør prosjektet spesielt: 140 trær ble til slutt besluttet å ta vare på.

Med unntak av noen få eiketruer er de flyttede trærne lindetrær – et treslag som preger vestlandsbyen med sine mange alleer. De måtte velge robuste trær som tålte flyttingen. Det gjorde lindetrærne til et naturlig valg, forklarer Haukeland.

– Lindetrær har en rotform som er lett å rot-skjære, med en rot som en «elefantfot». Det gjør lindetreet til det mest omplantningsvennlige bytreet.

Trærne ble hentet fra primært to store områder, blant annet Kanalveien som er et tidli-

gere industriområde som nå skal transformeres. Derfra er de blitt fraktet til et midlertidig oppholdssted. Bybanen Utbygging er en del av Vestland fylkeskommune, som også eier og forvalter Stend landbrukskole, omtrent to mil sør for Bergen. Der fikk de låne et jorde hvor de kunne sette trærne. Nå utgjør de høyreiste trærne «Bybaneskogen».

– De med lengst opphold har stått her i tre til fire år. Et slags spa for trær! Her står de på midlertidig opphold og får god trepleie. På Stend har de stått bardunert og med oppsyn på vanning og gjødsling, og i tilstrekkelig volum jord. De er på «avrusning» kan man også si, fordi mange av trærne opprinnelig stod i stressede omgivelser med lite jord og mye forurensning og gatesalt, forteller Haukeland.

TRETRANSPORT PÅ TRAILER

Det er ikke noen spinkle bytrær det er snakk om. Mellom ni til tolv meter høye rager de, de er opptil 40 år gamle (med unntak av åtte flyttede lindetrær ved Haukeland sykehus, «de gamle damene», som er 150 år gamle!) og med en omkrets av rota på opptil tre meter i diameter. Å flytte på dem er en omfattende og tidkrevende prosess: Treet blir beskåret, og området rundt rota på treet graves forsiktig ut og klargjøres for flytting. Deretter løftes treet med kran over på lastebil. Mye må klaffe: Liggende på lastebilen kan ikke kronen overstige maksbredden man kan frakte langs veien. Samtidig må det være likevekt mellom kronen og rotsonen.

– En del av trærne har vært på tolv til femten tonn. Det kompliserer det jo litt. Men så langt har alle trærne klart seg. Med unntak av ett som hjorten har spist opp.

Det forteller Stein Wikholm i Wikholm Anleggsgartnermester, entreprenørene som er hyret inn av Bybanen Utbygging for å gjennomføre flytteoperasjonen. Komplikasjonen til tross – sjansen for at det går bra, er rimelig stor, og verdt å ta, fastslår Wikholm. De har flyttet på trær før.

– Vi har flyttet trær i mange prosjekter. For en tid tilbake flyttet vi åtte store furutrær, de var enda vanskeligere å flytte. Det var til et kunstprosjekt i et japansk hageanlegg. Sju av åtte av de trærne lever står fortsatt i dag, forteller Wikholm.

Det var i 1999, og selv om det pågående bybaneprojektet er spesielt på grunn av det store omfanget av trær, understreker han at det også spiller en endring i hvilke verdier man prioriterer i prosjekter.

– Før var det litt mer sånn: Få driten ned, så planter vi nytt om det er nødvendig. Men da ser man bort fra verdien av treet. Skal du kjøpe



Ingrid Haukeland har jobbet i det offentlige i Bergen siden 1986, men aldri med et like omfangsrikt treprosjekt. Foto Camilla Einarsen Heggernes

Arkitektnytt
Nr. 3 / 2022

et nytt tre i samme størrelse, blir det fort 100–150 000 kroner per tre. Og de kommer gjerne fra Tyskland eller Nederland, altså fraktes de over store avstander. Det er lett å bare skjære ned og bytte – det er ofte det letteste. Men nå skal vi skal inn på en sirkulær tankegang. Da må vi se på totalen.

FRA AVVIRKING TIL OMLASSERING

Også landskapsarkitekt Ingrid Haukeland konstaterer en kursendring i hvordan man tenker om ivaretagelse av det grønne i utbyggingsprosjekter i dag. Hun minnes da kommunen skulle gjøre om på Torgalmenningen, tidlig på 1990-tallet. På fortauet i Nedre Torgalmenningen stod det tre trær som kom i konflikt med et forarbeid for en ny teknisk kulvert. Haukeland beskriver hvordan det, litt i uvitenhet, ble formidlet til oppdragstaker at trærne skulle «avvirkes». Det ble forstått som å fjerne. Dermed ble trærne sagt ned – til et påfølgende rabalder, der en oppgitt parksjef påpekte at de jo kunne blitt flyttet!

Enda friskere i minnet til Haukeland står trærne som også ble «avvirket» for å vike plass for nytt sykkelfelt under utbyggingen av bybanetraseen ved universitetsområdet ved Florida i 2006. Bare siden den gang har samfunnet og holdningene i slike prosjekter endret seg veldig, framhever Haukeland.

Vestland fylke har selv tatt grep i bybaneprojektene gjennom «Grønnere bybane», som innebærer et bærekraftsperspektiv i både prosjektering og bygging. Da Haukeland spilte inn forslaget om å lage en egen entrepris på trærne i Fyllingsdalen-prosjektet, fikk de raskt gjennomslag fra ledelsen. Både ombruk, gjenbruk og en helhetstanke knyttet til naturmiljø og vegetasjon er en del av grønnere bybane. Å ta vare på trær er en del av dette, sier Haukeland.

– Hadde jeg spurt om dette i 2005, så hadde jeg nok fått et klart nei. Nå er gjenbruk og biologisk mangfold mer «in», og vi er klare også for gjenbruk av trær.

Det er likevel ikke lenger tilbake enn til 2019 at osloborgere «raste» over det som i ettertid ble omtalt som en tragedie: Som en del av Oslobyrådets prosjekt Bilfritt byliv skulle Olav Vs gate bli omgjort til gågate – og samtlige tolv trær som utgjorde en lindetreallé, ble felt. Ifølge avisen Vårt Oslo, kom regningen på hele 3,8 millioner kroner. Til sammenligning ligger totalprisen på bybanens omplassering av 140 trær i Bergen, knapt over den prisen. Hvert omplasserte tre har en pris på rundt 30 000 kroner, det gir en samlet pris på om lag fire millioner.

Samtidig står byen tilbake med en bokstavelig talt stor gevinst: fullvoksne trær langs Bergens nye holdeplasser og boligområder.

TRÆRNES HEMMELIGE LIV

Nå er trærne ett etter ett på vei tilbake til byen etter sitt spa, eller avrusningsopphold. Ikke alle skal tilbake til der de opprinnelig stod.

– Vi har tatt utgangspunkt i hvilke trær som er de beste, peneste og helsemessig gode. Og plasserer dem der de er viktigst. De svakeste trærne plasseres gjerne i sideterrang eller parsellhager, hvor de kan stå i ren jord og ikke i gatemiljø. De største trærne planer ofte inntil store, tunge konstruksjoner.



På Stend landbrukskole, omtrent to mil sør for Bergen, fikk treentusiastene i Bergen kommune låne et jorde hvor de kunne sette trærne. Nå utgjør de høyreste trærne «Bybaneskogen». Foto Camilla Einarsen Heggernes



Mye må klaffe når trærne skal transporteres: Liggende på lastebilen kan ikke kronen overstige maksbredden man kan frakte langs veien. Samtidig må det være likevekt mellom kronen og rotsonen. Foto Camilla Einarsen Heggernes

For områder som Kronstad, hvor det opprinnelig bare stod «en liten, fortvilet seljebusk», og ikke et eneste tre, vil forvandlingen bli formidabel, tror Haukeland, som mener de ti til tolv meter høye lindetrærne får en flott effekt for beboerne i området.

At selve flyttingen skjer på vinterstid, er ikke tilfeldig. De må flyttes mens trærne er i hvilefasen – hvis treet er i vekst, vil det ikke tåle flytting og fort tørke i hjel.

I den populærvitenskapelige boka «Trærnes hemmelige liv» formidler Peter Wohlleben hvordan trær kommuniserer med hverandre gjennom elektriske signaler og gasser, ved for eksempel å varsle fare ved å sende ut gasser gjennom røtter og sopnettverk under bakken. Denne kommunikasjonen bekreftes av forskere – og er noe Haukeland viser til,

og tar hensyn ved blant annet å plante trærne i større sammenhengende jordsmonn. Målet i prosjektet er ikke bare å skape godt byliv for folk, landskapsarkitekten håper også at trærne får et godt og kanskje lengre liv, i sitt nye jordsmonn langs Bergen bybane.

Den 21. november åpner den nye bybanetraseen til Fyllingsdalen. Innen da skal de aller fleste trærne være flyttet fra Bybaneskogen. Ingrid Haukeland gleder seg til å se de gamle gigantene tilbake i byen:

– Det blir spennende å se når det kommer løv. Jeg tror det kommer til å bli en x-faktor.

Treflytting og bevaring av store trær ved utbygginger er ett av temaene på NLA's fagdag 29. april i Trondheim, med Ørjan Stål, fra det svenske firmaet Viös, som foredragsholder.