



Dive-analyse

for Fredrikstad byområde

Vedlegg 2_Fortettingsstrategi Fredrikstad 2019-2031

Erling Dokk Holm Elin Børrud

NIKU

CIVITAS

alt.



Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU)
 Storgata 2, Postboks 736 Sentrum, 0105 Oslo
 Telefon: 23 35 50 00
www.niku.no

Tittel DIVE-analyse for Fredrikstad byområde Vedlegg til Fortettingsstrategi for Fredrikstad	Rapporttype/nummer NIKU Oppdragsrapport 43/2018	Publiseringsdato 31.05.2018
	Prosjektnummer 1021182	Oppdragstidspunkt 2017/2018
	Forsidebilde Lykkeberg sett fra Kråkerøy	
Forfatter(e) Fredrik Berg, Sveinung K Berg, Marianne Borge	Sider 92	Tilgjengelighet Åpen
	Avdeling Kulturarv og samfunn	

Prosjektleder Sveinung Krokann Berg
Prosjektmedarbeider(e) Fredrik Berg, Marianne Borge
Kvalitetssikrer Annika Haugen

Oppdragsgiver(e) Fredrikstad kommune

<p>Sammendrag</p> <p>DIVE-analysen for Byområdet Fredrikstad er utarbeidet som grunnlag for en fortettingsstrategi for Fredrikstad og følger som vedlegg til selve fortettingsstrategien. Riksantikvarens DIVE-metodikk ligger til grunn for analysen som er gjort på områdenivå med utgangspunkt å vise hvilke delområder som er sårbare for fortetting med hensyn til kulturminneverdier og hvilke områder som har kapasitet for fortetting. Fredrikstads overordnede kulturhistoriske trekk er knyttet til Elverømmet, Gamlebyen, Plankebyen og Industriutviklingen etter Plankebyen. Innenfor disse overordnede byrommene finnes kulturmiljøer som er representative for denne overordnede historien og som må ses i sammenheng for å forstå Fredrikstad av i dag og for å kunne anbefale fortetting på en måte som ivaretar Fredrikstads historiske karaktertrekk. Disse delområdene/kulturmiljøene er angitt i et sårbarhetskart som oppsummerer DIVE-analysen og som bidrar til å tydeliggjøre hvilke områder som egner seg for fortetting.</p>
--

Emneord DIVE, Fredrikstad byområde, Gamlebyen, Elvelandskapet, Plankebyen, Industribyen
--

Avdelingsleder

Annika Haugen

Forord

NIKU har i samarbeid med Alt.arkitektur, Civitas, Elin Børrud og Erling Dokk Holm utarbeidet en fortetningsstrategi for Fredrikstad kommune. Som del av grunnlaget for fortetningsstrategien har NIKU hatt ansvaret for å utarbeide en DIVE-analyse på områdenivå for byområdet Fredrikstad der hovedvekten av fortettingen er ment å finne sted. Byområdet omfatter den tidligere forstaden etablert på 1730-tallet og den historiske bykjernen i det som kalles Plankebyen.

DIVE-analysen danner et kulturminnefaglig kunnskapsgrunnlag som sammen med studier av områders egnethet med hensyn til transport og morfologi belyser kapasiteten for fortetting i de ulike områdene av byen og samtidig sier noe om hvilke mostandslag som bidrar til å definere dette mulighetsrommet.

DIVE-analysen er utarbeidet av Marianne Borge, Fredrik Berg og Sveinung Krokann Berg hos NIKU i dialog med den øvrige prosjektgruppen og Fredrikstad kommune.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	7
1.1	Oppdrag og formål	7
1.2	Avgrensning av byområdet.....	7
2	Metode og kunnskapsgrunnlag.....	9
2.1	DIVE-metoden	9
3	Faktagrunnlag.....	11
3.1	Kommunale planer og registreringer	12
3.2	Arkeologiske funnsteder og automatisk fredete områder.....	14
3.3	Fredete bygninger og anlegg.....	15
3.4	NB!-registret.....	16
3.5	SEFRAK-registret.....	18
4	D – Fredrikstad før og nå (trinn 1).....	19
4.1	Fredrikstads historie	19
4.1.1	Før Fredrikstad	19
4.1.2	1567 – 1653	19
4.1.3	1653 - 1740.....	20
4.1.4	1740 – 1837	21
4.1.5	1837 – 1884	23
4.1.6	1884 – 1912	28
4.1.7	1912 - 1955.....	29
4.1.8	1955 – 2017	33
4.2	Tid/rom-matrise	34
5	I – Kulturhistoriske karaktertrekk (trinn 2).....	40
5.1	Elvelandskapet.....	40
5.2	Gamlebyen/Festningsbyen.....	43
5.3	Vestsiden/Plankebyen.....	46
5.3.1	Elvefronten	48
5.3.2	Veifar	49
5.3.3	Byplanidealer 1870.....	50
5.3.4	Borgerskapets by	51
5.3.5	Byrommene ved J.N. Jacobsens gate	52
5.3.6	Arbeidernes by	53
5.3.7	Handelssentrum	54
5.4	Industrivirksomhet etter Plankebyen.....	55
5.4.1	Seiersborg (og Trosvikstrandens vestre del)	57
5.4.2	FMV	57
5.5	Andre karakteristiske kulturmiljøer i byområdet	57
6	V+E - Verdivurdering, Sårbarhet og Mulighetsrom (trinn 3 og 4).....	58
6.1	Elvelandskap og bysilhuett	59
6.2	Gamlebyen – festningsbyen, forstaden og byens marker.....	64
6.3	Områdene i plankebyen Fredrikstad	65
6.3.1	Arbeiderbyens boområder	66
6.3.2	Borgerskapets by	74
6.3.3	Handelssentrum	79
6.4	Andre områder med kulturhistorisk verdi.....	81
6.5	Industriområdene på FMV og Seiersborg	85
6.5.1	Seiersborg (og Trosvikstrandens vestre del)	86
6.5.2	FMV	87
7	Konklusjoner og anbefalinger.....	89

8 Kilder 91

1 Innledning

1.1 Oppdrag og formål

Fredrikstad kommune skal revidere kommuneplanens arealdel og ønsker å undersøke potensiale for fortetting og samordnet utvikling i sentrale områder for å skape et mer strategisk plandokument. I møtet med økende utbyggingspress skaper fortetting i møte med kulturminnefeltet mange utfordringer. I denne forbindelse ønskes en DIVE-analyse på områdenivå for byområdet med formål å vise hvordan kulturhistoriske kvaliteter i byområdet skaper mulighetsrom for fortetting og samtidig utnyttes som byutviklingsressurs.

Intensjonen i gjeldende fylkesplan er å redusere presset på arealressursene ved å konsentrere ny utvikling til etablerte by- og tettstedsområder

Fredrikstad kommune ønsker en strategi som skal bidra til at de kulturhistoriske kvalitetene og mulighetene ivaretas og aktiviseres som fellesgoder i byutviklingen. Sårbarhets- og tålegrenser skal påvises, prinsipper for videreutvikling av kulturmiljøene skal utledes og områder for nybygging og høyere utnyttelse skal identifiseres. Dette skal vurderes i lys av omkringliggende influensområder. Byens fellesrom er under press, og det er behov for å se mer overordnet på hva en god byutvikling skal innebære.

Fortettingsstrategien bør tilrettelegge for at nye grep gir positive ringvirkninger,

der kulturmiljøer sikres eller videreutvikles slik at særegenheter blir del av nye løsninger.

Fredrikstad kommune ønsker:

Et levende og mangfoldig byområde med en tydelig identitet.

DIVE-analysen synliggjør og drøfter hvilke kulturmiljøer som er sentrale funksjons- og betydningsbærere for forståelsen av bybildet/byens identitet samt hvordan disse kulturmiljøene kan tåle fortetting og skape mulighetsrom uten at kulturminneverdier går tapt. Det er bedt om en analyse på områdenivå som medfører at analysen vil konsentrere seg om å identifisere kulturmiljøer/delområder innenfor byområdet. Eksisterende planer og analyser legges til grunn for DIVE-analysen av byområdet sett samlet med formål om å vise hva som er kapasiteten for fortetting i byområdet og de ulike kulturmiljøene som utgjør byområdet. Kulturmiljøene som identifiseres vil som en del av fortettingsstrategien representere en sårbarhet som sier noe om hvor sterke føringer for fortetting og videre utvikling som tillegges kulturhistoriske kvaliteter. Kapasitet og mulighetsrom for de ulike delområdene bestemmes av områdenes kulturhistoriske verdi i kombinasjon med hvor sårbare de er for inngrep som påvirker denne verdien. Sårbarheten angis som *stor*, *middels* eller *liten* ettersom hvor sårbare områdene anses å være for fortetting. Områder som er utilstrekkelig beskrevet/registrert vil vurderes som middels sårbare. Prinsipper og mulighetsrom for fortetting angis der kulturhistoriske karaktertrekk har betydning for hvordan dette bør gjøres. Dette gjelder både de identifiserte kulturmiljøene og eventuelle influensområder til disse.

1.2 Avgrensning av byområdet

Byområdet er vurdert av Fredrikstad kommune som noe større enn sentrumsområdet i gjeldende kommuneplan. Sentrumsområde har på bakgrunn av kjøpesenterbestemmelsene og fylkesplanen

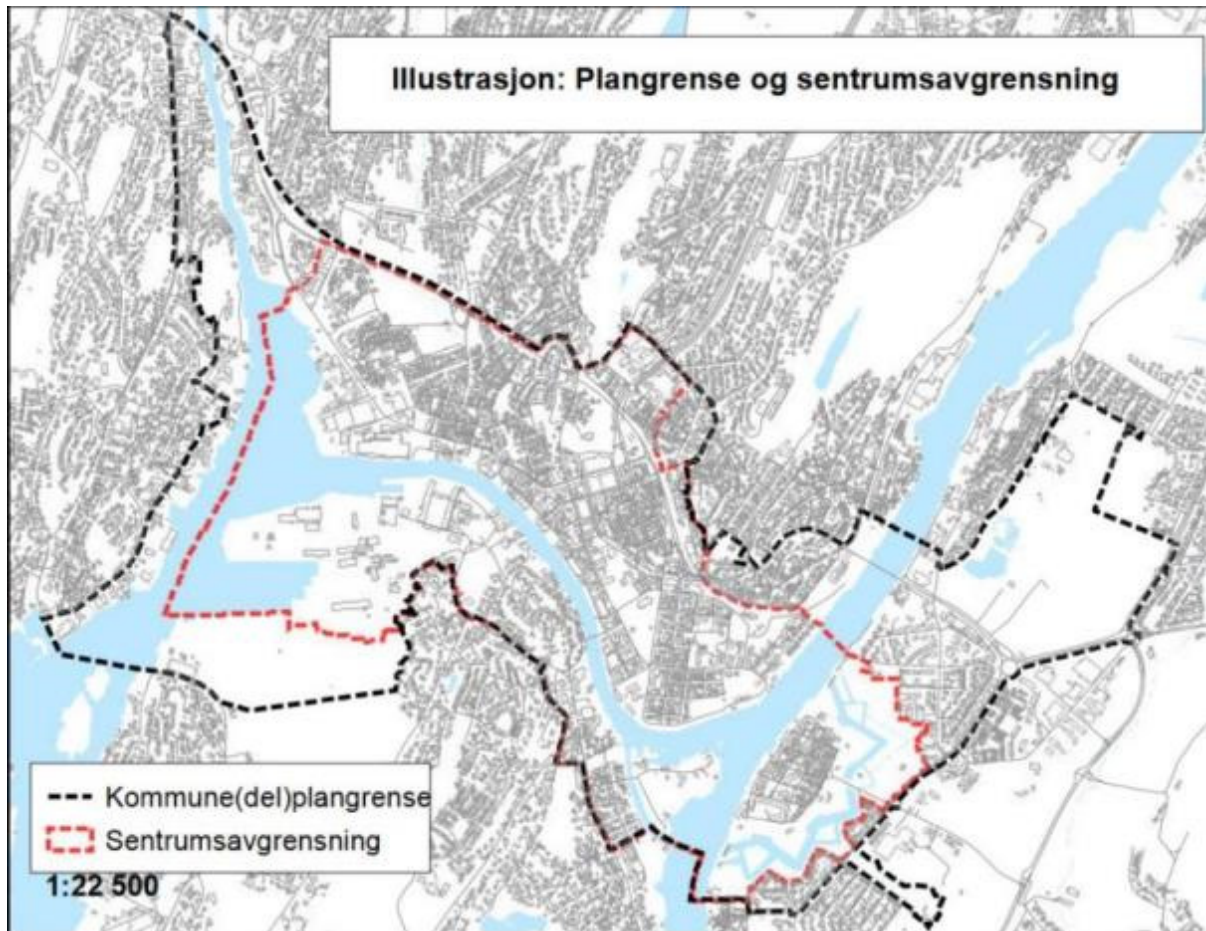
Østfold mot 2050 blitt et juridisk begrep. Kommunen ser derfor et behov for en ny og større avgrensning av sentrumsområdet i forhold til forrige definisjon i kommunedelplan for Fredrikstad sentrum - i Sentrumsplanen 1999-2010.

Illustrasjonen *Plangrense og sentrumsavgrensning* angir plangrensen og sentrumsavgrensning for kommuneplanen. Sentrumsavgrensningen tegner seg som et bånd langs elva fra Bellevue-området og festningen i øst til Trosvikbrygga og FMV-området i vest, avgrenset av jernbanelinja med område knyttet til Grønli i nord og del av området på Nordre Kråkerøy i syd, fra FMV-området i vest til Festningsområdet i øst.

I bestillingen for DIVE-analysen, kapittel 2, er det historiske byområdet definert som:

Byområdet omfatter den tidligere forstaden etablert på 1730-tallet og den historiske bykjernen i det vi kan kalle Plankebyen som ble regulert som en funksjonsdelt og sosialt lagdelt by fra 1860-tallet.

Sentrale kulturmiljøer knyttet til Fredrikstads historiske byutvikling griper utover den gjeldende sentrumsmarkeringen, blant annet har Gressvik hatt grunnleggende betydning for etableringen av byen. Det er naturlig å innbefatte Holmen og Trosvik som en del av det historiske byområdet som utviklet seg på vestsiden på 1700-tallet langs Vesterelva og ut mot Gressvikfloa. I denne perioden ble de første tomtene på Trosviks grunn ved Trosvikstranda festet bort til byhus (DIVE-analyse Trosvik) og langs foten av St.Hansfjellet var det allerede en gruppe enkle arbeiderboliger (DIVE-analyse Holmen). Da Vestsiden fikk sin første plan på slutten av 1800-tallet, ble Holmen/Trosvik-området regulert på lik linje med Cicignon – med store bymessige kvartaler i et rutenett. Plankebyens funksjonsdelte og sosialt delte by på vestsiden er i dag lesbart og representert ved arbeidernes boligområder (eks Holmen, Apenesfjellet), borgerskapets bydel Cicignon, handelssentrum og det formelle sentrum rundt Phønixplassen.



Figur 1-1 Plangrense for byområdet samt dagens sentrumsavgrensning.

Vurderingen av kulturmiljøer forholder seg til byområdet som ramme for analysen og baserer seg på en tematisk gjennomgang, der karakteristiske trekk/stedsidentitet blir beskrevet og drøftet som bærende elementer for det historiske bybildet. Delområder og sammenhengen mellom dem beskrives og analyseres. I tillegg til de avgrensede kulturmiljøene som analyseres vil den omkringliggende byen ha betydning for hvordan kulturmiljøene oppfattes og inngår i den omkringliggende byen. I den grad det har betydning for hvordan ulike deler av byområdet eventuelt fortettes vil dette inngå som influensområder der det legges føringer for hvordan fortetting kan gjøres i tråd med tilgrensende kulturmiljø. Dette gjelder for eksempel sykehusområdet som en del av Cicignon, Trosvikstranda som nært tilknyttet Holmen og kulturlandskapet som omgir Gamlebyen.

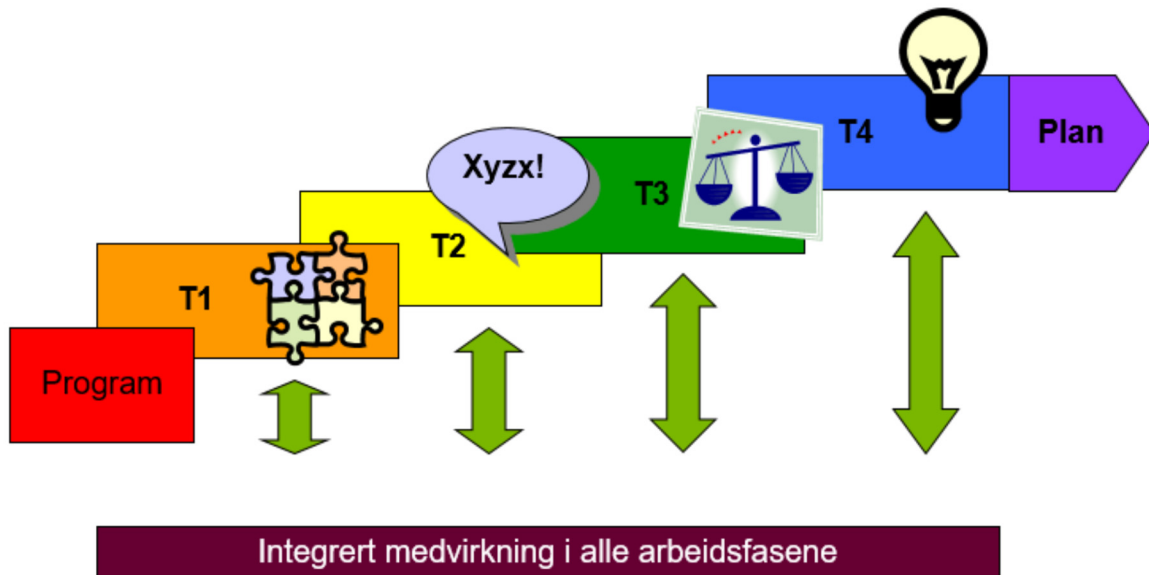
2 Metode og kunnskapsgrunnlag

2.1 DIVE-metoden

Analysen er utført med utgangspunkt i den kulturhistoriske stedsanalysemetoden DIVE som beskrevet i veilederen *DIVE - kulturhistorisk stedsanalyse* utgitt av Riksantikvaren i 2009. Gjennom analysen klarlegges hva som har vært og er viktig for stedets utvikling – sosialt, kulturelt, teknisk og økonomisk, og hvilke fysiske spor dette har gitt. Målet er å vise hvilke kulturhistoriske kvaliteter som finnes i området, og hvordan disse kan være ressurser for videre stedsutvikling.

DIVE er en forkortelse for metodens fire trinn:

1. **Describe** – beskrive analyseområdet historiske karakter
2. **Interprete** – fortolke analyseområdet historiske betydning:
3. **Valuate** – vurdere analyseområdet verdi og muligheter:
4. **Enable** – aktivere analyseområdet handlingsrom



Figur 2-1 DIVE-analysen kan ses som en kunnskapsprosess knyttet til der de ulike analysefasene henger sammen og til dels overlapper hverandre. Figuren viser også at formål og resultat inngår i prosessen (Riksantikvaren 2009).

Program - formål

DIVE-analysens formål er utslagsgivende for hva som legges til grunn for analysen og hva som skal være analysens leveranse. Definerings av oppdraget og hva oppdragsgiver ønsker å bruke analysen til inngår derfor som en sentral del av analysearbeidet.

Trinn 1 – beskrivelse (D)

Mål: Etablere kunnskapsoversikt, sammenstille, beskrive og bearbeide informasjon om områdets opprinnelse, utvikling og karakter.

I analysens første del utarbeides en tid/rom-matrise. Dette er et sentralt verktøy i DIVE-metoden. Matrisen gir en oversikt over utvikling, vekst og endringer av stedet og viser hva som er ulike tidsepokers bidrag til å skape stedet slik det framstår i dag. Matrisen dykker ned i historien baklengs, som når arkeologiske lag avdekkes ett for ett. Den starter derfor med de siste historiske begivenhetene øverst og presenterer deretter hendelser fra tidligere tider. Videre viser matrisen hvordan stedsutviklingen påvirkes av hendelser som finner sted i omlandet utenfor det avgrensede området. Matrisen opererer derfor med flere geografiske nivåer.

Ved å undersøke bygninger og andre fysiske strukturer som er skapt i ulike tidsepoker, identifiseres hvordan ulike drivkrefter, byggeskikk og byplanidealer har påvirket sentrumsområdets historie fram til i dag. Hensikten er å vise hvilke kulturminneverdier byen besitter i dag og som settes i spill på bygnings-, område- og kommunenivå, eventuelt også regionalt eller nasjonalt ved en eventuell fortetting.

Trinn 2 – fortolkning (I)

Mål: Undersøke områdets historiske lesbarhet, betydningsbærende og -formidlende elementer og overordnede trekk.

I fortolkningsfasen vektlegges hvilke elementer som er sentrale for forståelsen og lesbarheten av stedet samt hvordan disse elementene henger sammen, både som en samlet enhet og som enkeltstående bygg/områder. Fasen handler om hvordan de gjenværende elementene fra hver enkelt epoke viser periodens plangrep og bebyggelse. Byggestil, lokalisering og sentrale hendelser i utvikling av stedet identifiseres.

Trinn 3 – vurdering (V)

Mål: Drøfte de kulturhistoriske ressursenes verdi, sårbarhet, tålegrenser, utviklingspotensial og endringskapasitet.

I tredje trinn vurderes kulturarvens verdier. Med utgangspunkt i de to første trinnenenes beskrivelser og formidling av analyseområdets historiske karakter og betydning, synliggjøres muligheter og begrensinger ved de kulturhistoriske kvalitetene som verdi- og bruksressurser.

Trinn 4 – aktivering (E)

Mål: Definere handlingsrommet for aktivering av kulturarven, foreslå strategier og prinsipper, virkemidler og tiltak for forvaltning og utvikling.

I siste trinn er målet å definere rammene for aktivering av de kulturhistoriske ressursene som er pekt ut som karakteristiske, betydningsfulle og verdifulle gjennom analysens tre første trinn. Trinnet skal synliggjøre stedets utviklingspotensial ut fra hvilke drivkrefter og utviklingsønsker som er til stede og hvordan de prioriterte kulturhistoriske elementene kan bidra til å styrke, vitalisere og aktivere stedet. Forslagene kan fungere som inspirasjon for videre utvikling.

Plan – bruk av analysen

Analysens anvendbarhet er knyttet til hvordan analysen svarer til formålet og hvordan kunnskapsgrunnlaget som innhentes kan omsettes til ønsket verktøy (såsom kulturminneplan, kommuneplan, strategi for utvikling/fortetting). Formålet og resultatet av analysen er således en sentral ramme for analysearbeidet.

Medvirkning

Metodikken legger opp til en aktiv medvirkning i alle faser av analysen. Dette er ikke gjennomført innenfor rammen av dette oppdraget, men det er avholdt tre arbeidsmøter med Fredrikstad kommune (13.12.17, 19.01.18 og 08.02.18) samt tilleggsmøter med byantikvaren (19.01.18 og 08.02.18) og en befaring med byantikvaren (01.02.18) for å avstemme områdeinndeling og fortolkning av historiske karaktertrekk på områdenivå.

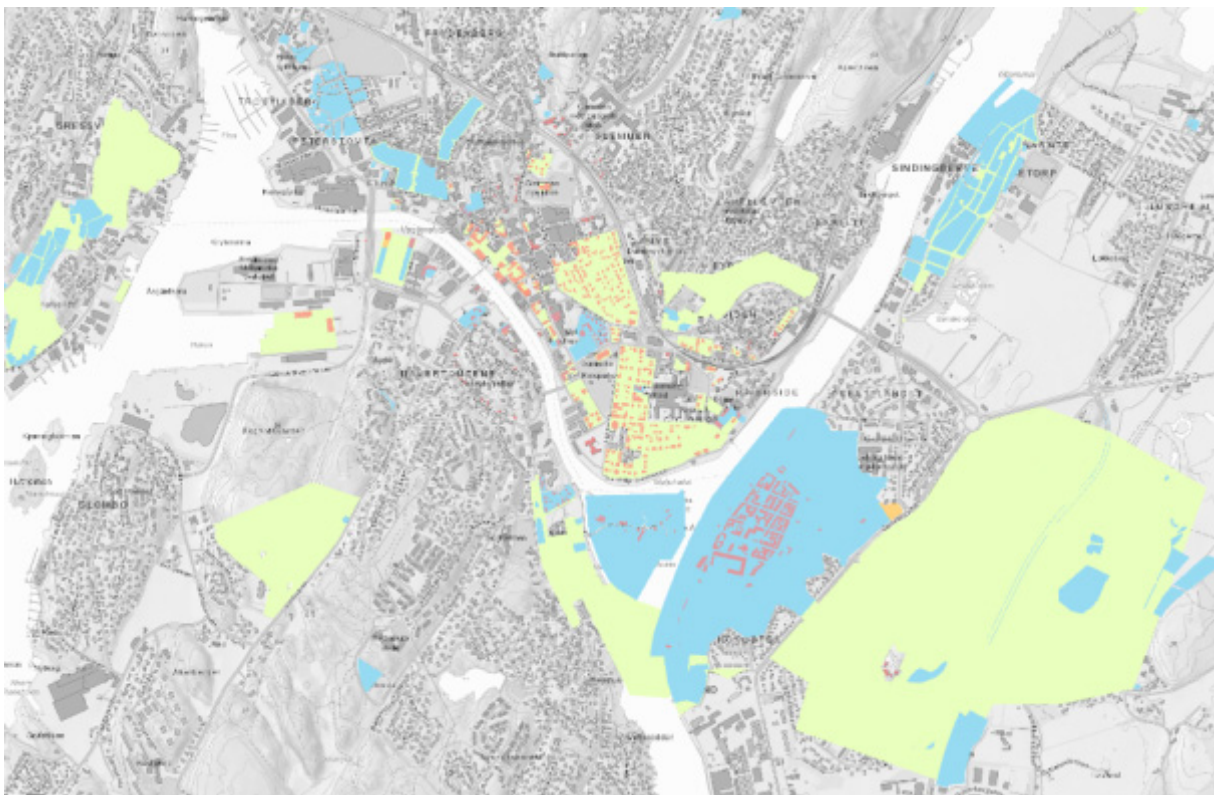
3 Faktagrunnlag

På de neste sidene gjengis et utvalg av kommunale og nasjonale/regionale kulturminneregistreringer som er lagt til grunn for DIVE-analysen. DIVE-analysen for byområdet er for øvrig basert på lokalhistorisk litteratur om Fredrikstad, historiske kart og foto, samt ulike kommunale planer, utredninger og rapporter.

Opplysninger fra deltagerne på fra kommunens interne ressursgruppe har også vært et viktig utgangspunkt for analysen. I tillegg har Fredrikstads vernehistorie fram til nå hatt betydning for hva som er vektlagt opprettholdt og som dermed inngår som historiske elementer i dagens bygnings- og bymiljø.

3.1 Kommunale planer og registreringer

Det er igangsatt et arbeid med å lage kulturminneplan for Fredrikstad med utgangspunkt i kulturminneverdier som er gjengitt i et foreløpig aktsomhetskart for kulturminner. Dette rommer allerede vedtatte regulerte spesialområder, hensynssoner og rødlistede bygninger i kommuneplanen samt Riksantikvarens registrerte NB!-områder og kulturlandskap (KULA). I tillegg inneholder flere reguleringsplaner i byområdet bestemmelser for område- og bygningsvern. Disse planene og registreringene vil være retningsgivende for områdeforståelsen av Fredrikstad. Framtidig foretting bør vurderes med bakgrunn i den helhetlige forståelsen av det historiske by- og landskapsområdet.



Figur 3-1 Foreløpig aktsomhetskart for kulturminner i Fredrikstad byområde i henhold til kommuneplan (blå – regulerte bevaringsområder, grønn – bevaring av kulturmiljø, rosa – verneverdige bygninger)

Kommunen har gjennomført flere analyser av bevaringsverdig bebyggelse og byområder i Fredrikstad – blant annet en DIVE-analyse av Holmen-området i 2017 og forenklede kulturhistoriske analyser for Trosvikstranda i 2015 og Cicignon Park i 2018. Disse analysene utgjør sammen med stedsanalyser for Gressvik (2002), Trara (2003) og Trosvik (2003) mfl et viktig kunnskapsgrunnlag for forståelsen av hvordan Fredrikstad er bygget opp og spesielt knyttet til arbeiderklassens bydeler som sentrale kulturmiljøer i Fredrikstad.

Etter en omfattende sanering av trehusbebyggelsen i byområdet på 1960-tallet, utarbeidet kommunen en rekke spesialområde-bevaringsplaner i områder, med Holmen som den første i 1979, som skulle sikre enkeltbygninger og trehus. Bestemmelsene var detaljerte med formål å bevare skala og

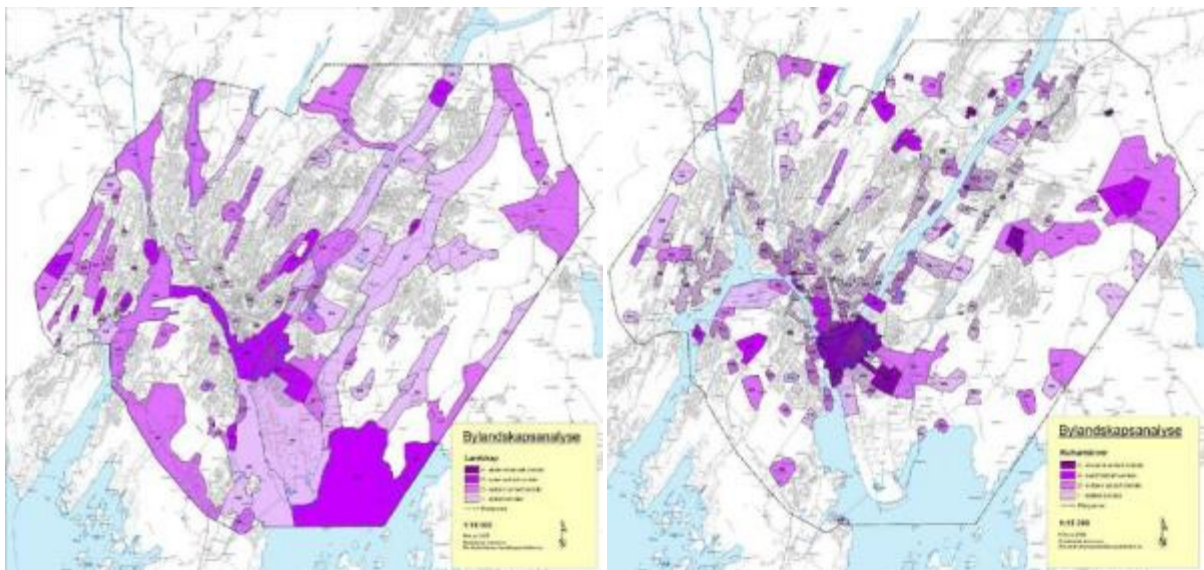
opprinnelig materialkvaliteter. Planene har vist seg å ha gyldighet, da svært få trehusbygninger er revet siste førti år.

Kulturminneplan for Fredrikstad 2019-2027, planprogram

I planprogrammet for det pågående arbeidet med kulturminneplan for Fredrikstad påpekes kommunenes langvarige engasjement for kulturarv. Med utgangspunkt i at Gamlebyen ble etablert som et anerkjent kulturmiljø ved Fredrikstads 350-års byjubileum i 1917 har det over 100 år vokst fram et aktivt kulturminnevern i Fredrikstad med kommunen som en sentral aktør gjennom bruk av plan- og bygningsloven som verktøy. Temaer som ønskes prioritert i kulturminneplanen er hvordan Gamlebyen og Isegran kan utvikles videre som besøksmål, bomiljø og næringsområde samt hvordan de sentrale elementene i Plankebyen - Borgerskapets by, Arbeidernes by og industriminnene etter 1860 kan sikres med bevaringsgrep på en forutsigbar måte. I tillegg beskrives prosessuelle mål for kulturminnearbeidet i kommunen.

Bylandskapsanalysen 2007

Bylandskapsanalysen fra 2007 ble utarbeidet med tanke på å sikre naturressurser og vern av kulturminner og kulturmiljøer. Kartlegging av landskapsverdier har betydning også for kulturmiljøet, og temakartene for landskap og kulturmiljø rommer sentrale verdier og sårbarhetsvurderinger med betydning for videre forvaltning av bylandskapet og elvelandskapet som kulturmiljøer. For ytterligere beskrivelse henvises til Bylandskapsanalysen.



Figur 3-2 Vurdering av sårbare landskaper og kulturmiljøer fra Bylandskapsanalysen 2007.

3.2 Arkeologiske funnsteder og automatisk fredete områder

Arkeologiske funnsteder med automatisk fredede kulturminner er registrert på Kråkerøysiden av bysentrum. Funnsteder rundt Isegran og Smertu ligger innenfor planområdet og bidrar til at disse områdene i liten grad egner seg for fortetting.



Figur 3-3 Arkeologiske funnsteder (automatisk fredet etter kulturminneloven) er markert med symbolet «R». Kilde: Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden.

3.3 Fredete bygninger og anlegg

I byområdet er følgende anlegg vedtaksfredet etter kulturminneloven:

- Festningen og deler av Gamlebyen
- Biblioteket med parken rundt
- Tollbodene på Cicignon
- Fredrikstadbrua over Glomma



Figur 3-4 Fredete bygninger og anlegg vises med blått og rødt. I byområdet gjelder det Biblioteket, Tollbodene, Fredrikstad bru og Festningen. Kilde: Askeladden

3.4 NB!-registret

Riksantikvarens NB!-register definerer utvalgte historiske byområder hvor det må vises særlige hensyn i forbindelse med videre forvaltning og utvikling. 5 delområder i Fredrikstad (Gamlebyen, Vaterland, Vestsiden, Jugendbyen og FMV) inngår i registeret i tillegg til byens marker som omgir Gamlebyen og er vurdert som kulturhistorisk landskap med nasjonal interesse. Fortettingsmuligheten i disse områdene anses som ubetydelig.



Figur 3-5 Byområder i Riksantikvarens NB-register er vist som brune felter. Fredrikstad festning, Gamlebyen og byens marker er også markert i egenskap av at det er registrert som et kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse. Kilde: Askeladden



Gamlebyen

Delområdet omfatter hele byområdet som ligger innenfor festningen i Fredrikstad, samt omliggende kanaler, deler av Glomma og Isegran som ligger utenfor gamlebyen i Glomma. Festningen i Fredrikstad står som et viktig monument over byens historiske militære posisjon. Fredrikstad er en av de mest intakte festningsbyene i Nord-Europa, og betydningen av festningsstrukturen strekker seg derfor langt utover den nasjonale interessen. Kilde: Askeladden



Vaterland

Delområdet ligger syd for Gamlebyen i Fredrikstad, og i umiddelbar tilknytning til festningsbyens forterreng. Avgrenset mot vest av Glomma, mot syd og øst av Øra industriområde. Som forstad til Gamlebyen representerer Vaterland en del av en historisk og funksjonsmessig helhet. Beliggenhet og gatenett skriver seg fra 1600-tallet. Bebyggelse, gateløp og den sosiale strukturen er komplementær i forhold til anlegget innenfor vollene. Bebyggelsen har stor grad av autenticitet. Kilde: Askeladden



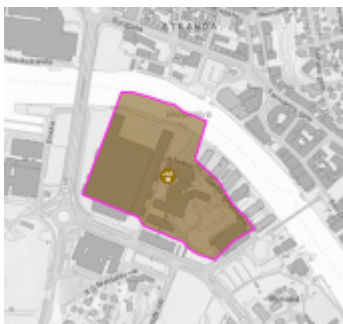
Vestsiden

Delområdet ligger på vestsiden av Glomma rett ovenfor Gamlebyen i Fredrikstad. Bebyggelsen i området utgjør et representativt utsnitt av norsk arkitekturhistorie i tiden fra andre halvdel av 1800-tallet og fram til andre verdenskrig. Bygningene er til dels av svært høy kvalitet, er lite endret, og er i stor grad tegnet av noen av landets ledende arkitekter på den tid da de ble oppført. Kilde: Askeladden



Jugendbyen

Delområdet omfatter et relativt lite boligområde i tilknytning til Storgata, Hollendergata, Farmanns gate og St. Hans gate. Bebyggelsen har høy arkitektonisk og bygningsmessig kvalitet og utgjør et relativt stort område med et homogent bygningsmiljø fra tiden like etter 1905. Kilde: Askeladden

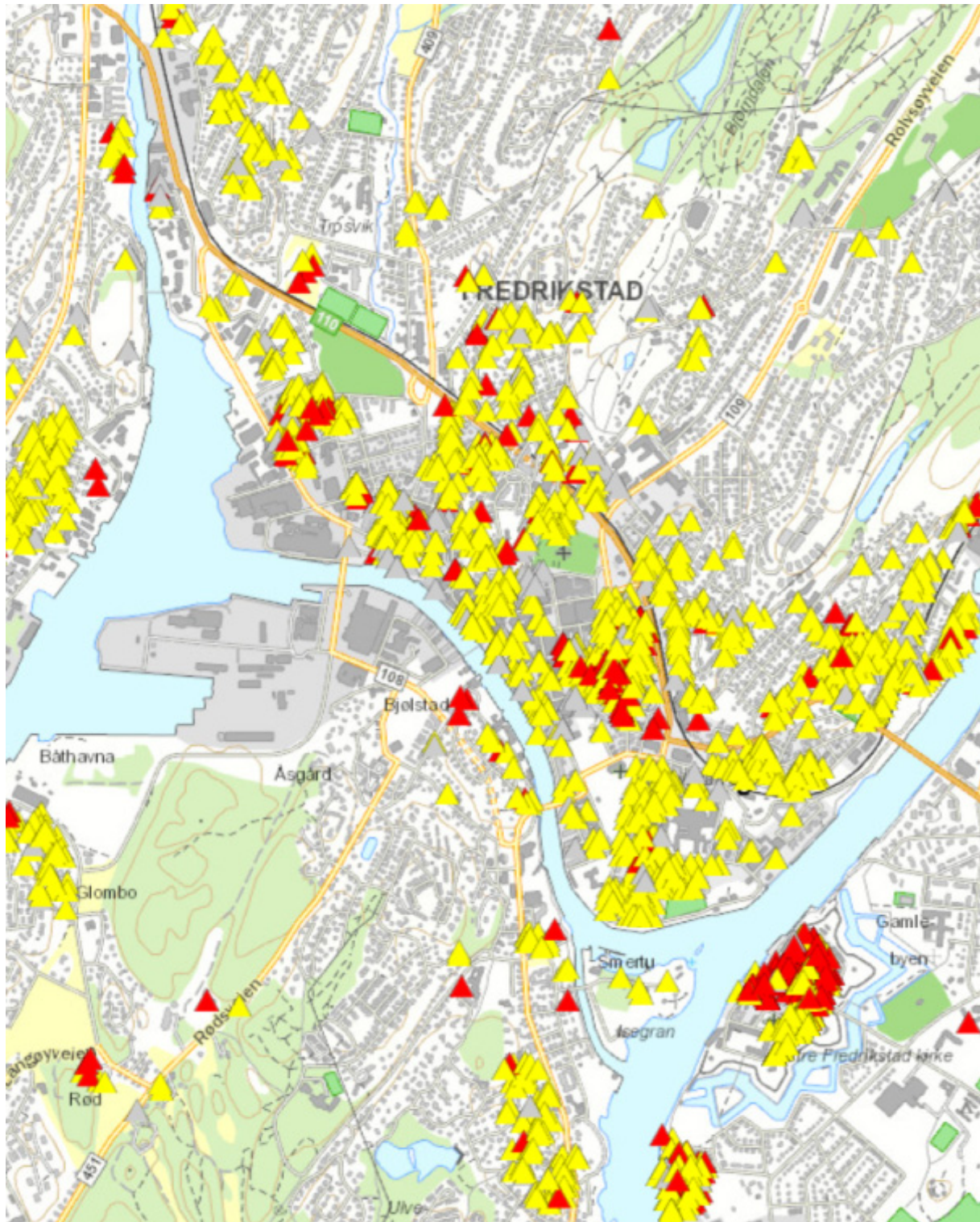


Fredrikstad FMV

Delområdet omfatter et tidligere industriområde med verkstedhaller og administrasjonsbygning sør i Fredrikstad, i tilknytning til Gamle Beddingvei. FMV har stor betydning for identitetsfølelse og kollektivt minne i Fredrikstad, og gjør seg blant annet utslag i oppslutningen om den nye lokaliseringen av Fredrikstad Stadion. De store hallene med front ut mot elva og den ruvende administrasjonsbygningen på toppen satte og setter et monumentalt preg på bybildet. Kilde: Askeladden

3.5 SEFRAK-registret

SEFRAK-registret omfatter bebyggelse oppført før 1900 og angir ingen formell verneverdi eller kulturhistorisk verdi utover alder, men sikrer at bebyggelsen blir vurdert ved eventuelle plan- og byggesaker. Bygningene utgjør historiske spor i Fredrikstad som kan ha betydning for hvordan foretting tilpasses og utnytter eksisterende kvaliteter.



Figur 3-6 Bygninger oppført i SEFRAK-registret er vist med gul eller rød farge. Gul betyr at bygningen er oppført før ca. 1900, rød betyr at den er oppført før 1850 og omfattes av meldeplikt iht. PBL.

4 D – Fredrikstad før og nå (trinn 1)

I DIVE-analysens første trinn etableres kunnskapsgrunnlaget gjennom en historisk framstilling av Fredrikstads utvikling fram til i dag. DIVE-metoden tar utgangspunkt i byen slik den framstår i dag og fortellingen om byen handler om å identifisere formative perioder og hendelser.

4.1 Fredrikstads historie

4.1.1 Før Fredrikstad

Som et av Norges mest funnrike fylker på steinalder, er Østfold også et av de aller første områdene mennesker kom til da isen trakk seg tilbake for om lag 9000 år siden. Den gang var Østfold et skjærgårdslandskap med holmer og øyer. Boplassene fra eldre steinalder befinner seg derfor gjerne i gamle bukter og vik, og på terrasser ved datidas strandlinjer. Fra bronsealderen, ca. 1800 – 500 f.Kr., kjenner vi til en lang rekke gravrøyser og helleristninger langsmed Glomma og nordover mot Sarpsborg. I området rundt Fredrikstad ligger helleristningene gjerne i klynger og gjenspeiler skjærgårdslandskapet hvor ristningene ligger nært til datidas strandsone. Mange av disse ristningene viser båtens praktiske og symbolske betydning. Selv om de sentrale delene av dagens Fredrikstad ligger for lavt i forhold slike funn viser forteller ristningene altså om et symbol for området som følger med opp til våre dager.

De første gårdene i området etableres rundt år 1000 ved inngangen til kristen tid, mens Fredrikstads historie egentlig begynner lenger opp langs Glomma. Her ble byen Borg, senere kalt Sarpsborg, etablert på 1000-tallet. Plasseringen på neset ut mot elva og fossen ga et naturlig forsvar mot øst og sør, og mot vest ble det bygget en stor forsvarsvoll som senere har blitt kalt Olavsvollen etter grunnleggeren av byen, Olav den hellige. Sarpsborg vokste som by under middelalderen. En viktig årsak var at det kom en økende etterspørsel etter trematerialer til skips- og husbygging under den alminnelige oppgangstiden for handel og sjøfart på 1500-tallet. Til de norske havnene var veien kort, og de norske skogene bød på ypperlig tømmer av svære dimensjoner. Parallelt med den økte etterspørselen kom vannsagen i bruk i Norge. Hittil hadde framstillingen av bord foregått med bile.

4.1.2 1567 – 1653

Sarpsborg brant ned til grunnen i den nordiske syvårskrigen med «byfundasjonsbrevet», vedtatt 12. september 1567, og flytting av byen som resultat. Sarpsborg mistet sine kjøpstadsrettigheter og fikk ikke tilbake disse av kongen før i 1837. Til forskjell fra borgerne i Oslo tyder mye på at borgerne, eller i hvert fall de ledende borgerne, i Sarpsborg var positive til flyttingen med ønske om å komme nærmere sjøen som bød på mange muligheter. Blant annet lå lasteplassene til sagbrukssentret ved Sarpsborg trolig omkring Gressvik, og kanskje også ved Skjebergkilen, selv om tollinntektene lå under Sarpsborg.

Den nye byen ble anlagt på østsiden, i det åpne terrenget, og ikke vestsiden av Glomma som var det naturlige havneleiet ved Gressvikfloa. Vestsiden hadde bedre oppseiling enn østsiden der både oppseiling og havneforhold var vanskeligere og det virket som et feilgrep utfra handelsmessig, kommunikasjonsmessig og militært ståsted. Det viktigste og mest stabile utkommet for borgerne på denne tiden var imidlertid jordbruk, og det var derfor avgjørende å få tilstrekkelig tilgang på bymarker ved flyttingen. Det kan også ha vært vanskeligere å ordne med avståelsen av markene under Nygaard og Trosvik. Bymarkene på østsiden kom fra Bruberg, Sigerstad og Nabbetorp.

Et tvistemål som tidlig kom opp var de nye ferdselsårene som spredte seg ut fra den nye byen. Eieren av setegården Nygaard klaget 1578 over at borgere og bønder fra nybyen Fredrikstad hadde anlagt nye fergesteder og veier over Nygaards mark. Her gikk fra før den gamle Kongeveien fra ferjestedet vis-a-vis Fredrikstad, hvorpå den krysset St. Croixbekken og Tobiasbekken og gikk nord for St. Hansfjellet mot Trosvik. Herfra gikk veien nordover på østsiden av Seutelva, forbi Kniple, Hjørnerød og Brønne og over elven ved Kjølborg herregård. Søndre trasé tilsvarer derfor dagens Ferjestedsveien – Nygaardsgata – Glemmengata - Storgata.

I 1645, like etter Hannibal-feiden og krigen med Sverige, ble det bestemt at det trengtes en festning mellom Akershus og Bohus festning. Den gang ubefestede Fredrikstad viste seg å være en viktig post i forbindelseslinjen. Et direkte tiltak var å etablere garnison samt provisoriske befestningsanlegg som et retranchement, en forskansning, rundt byen. Dette bestod av en jordvoll med foranliggende grav. Med freden i Roskilde 1658 og tapet av Bohuslän startet omvandlingen av Fredrikstad til festningsby - Frederik III godkjente planene for befestning av Fredrikstad i 1663.

4.1.3 1653 - 1740

Byen ble herjet av flere branner i første århundredet, og hvordan byen opprinnelig ble anlagt er ikke kjent. I et riss fra 1653, tegnet av den nederlandske ingeniør van Geelkerck, har byen en langstrakt form med regelmessige kvartaler, tre hovedgater parallelt med Glomma og ni tverrgater. Kvartalene var igjen delt i tomter selv om tallet på bebygde tomter økte langsomt. Midt i byen lå torget, med rådhus, hospital og kirkegård. Kirken ligger på samme plass i dag, men den gang var det altså i midten av byen. Brorparten av øvrig bebyggelse besto av simple, laftede tømmerhus. Mot Glommasiden skal bebyggelsen ha vært mer representativ med våningshusene, muligens i stein, til byens ledende kjøpmenn, med tilhørende uthus og sjøbuer. Det gir som helhet et inntrykk av planmessighet, hvorav Fredrikstad også av og til benevnes som den første helhetlig planlagte byen i landet.

En ny brann i 1672 ga de militære anledning til å regulere byen på nytt. Gatene ble utvidet i bredde og torvet ble flyttet. Husene innenfor vollene ble dog liggende tett i tett og militæret hadde naturligvis ønsker om at det kun skulle bygges murhus. Få borgere hadde dog økonomisk evne til å bygge annet enn trehus. Dette ga bland annet grunnlag for etableringen av Vaterland, som på en måte blir byens første forstad. Det var senere stort sett sjøfolk, håndverkere og fiskere som slo seg ned her og bygde enkle trehus. Fergen mellom Bekkhus på Kråkerøy og Vaterland er den eldste forbindelsen mellom Kråkerøy og byen, i drift i alle fall fra 1700-tallet.

I 1677 begynner Jean Gaspard de Cicignon sitt verv som øverstkommanderende i byen. Han fikk da blant annet anlagt jordskanse ved ferjestedet på vestsiden av Glomma, samt Kongsten fort på Galgeberget øst for byen. Selv residerte Cicignon fra 1680 til 1696 på gården Trosvik.

I 1690 la en ny bybrann Fredrikstad i aske. Det ga militæret og reguleringskommisjonen, ledet av Cicignon, en ny anledning til å regulere og utvide festningens områder. Man hadde blant annet som mål å anlegge et isolert militært område syd i byen. Trebebyggelse og trelastlager skulle forbys, og kongen vurderte å kjøpe deler av Nygaard for å la fattige borgere bygge der. Dette skrinlegges imidlertid. Med en ny brann i juni 1700 ødelegges igjen store deler av byen. Planene om å flytte byen til vestsiden av Glomma kommer igjen opp til diskusjon men ble heller ikke denne gang realisert. Enda en gang blir det bygget ny bebyggelse i tre. Neste bybrann 1712 legger hele byen unntatt det militære områder i syd i aske. Etter dette søker mange borgere om å få gjenoppbygge hjemmene sine i tre på

Nygaards grunn. De fikk imidlertid lov til å gjenoppføre trehusene sine innenfor vollene nok en gang, som medførte at byen heller ikke denne gang ble flyttet.

Etter at Vaterland i 1716 ble stukket i brann under den store nordiske krigen hadde enkelte av byens innbyggere bosatt seg på Gressviks, Nygaards, Trosviks, Bjølstads, Åsgårds og Smertus. Spredningen oppleves som problematisk for byborgerne da disse bosetterne dels drev med handel. Noen ville forby dette og tvinge folk å flytte til festningen. Andre så at Fredrikstads utstrekning var så liten at det nesten ikke fantes plass til flere hus.



Figur 4-1 | 1720 er det flere navngitte steder på vestsiden.

I 1723 ble det utferdiget et kongelig reskript om å innrette en forstad for å legge ned ladested ved Vesterelven. Det ble fulgt opp i 1735 da man formelt opprettet forstaden ved Vesterelva. I 1738 går grensene for forstaden syd for fergestedet, vest for Kongeveien fram til Evja og Bjørndalsbekken. I 1740-årene blir det mulig å bygge på Nygaards grunn der tomtene, som på Trosvik, ble parsellert ut på auksjon. Med dette startet for alvor en bydannelse på Vestsiden.

4.1.4 1740 – 1837

I perioden fra midten av 1700-tallet og fremover preges Fredrikstads utvikling av to overordnede prosesser. På den ene siden gjennomgår det som i dag er Gamlebyen en formell og forsvarsmessig konsolidering. Bastionene gjennomgår en mengde mindre endringer, og all offentlig bebyggelse og embetsverk blir konsentrert der. Mellom 1712 og 1764 forskånes byen på østsiden helt for større bybranner.



Figur 4-2 1760 indikerer at bebyggelsen, dels plasser, er strukturert langs elven og Veumbekken istedenfor å ligge langs Kongeveien. Også på Kråkerøy finnes bebyggelse, under Åsgård og Bjølstad.

På den andre siden rettes det sivile byggeriet mer og mer mot Vest siden. Dette skjer ikke minst etter brannen i 1764 som legger praktisk tatt hele østsiden i ruiner. Nå blir den rådende holdningen at sivil og militær bebyggelse ikke skal blandes. Man stiller seg sammen bak et initiativ for å flytte byen og borgerne til Vest siden, og la byen på østsiden være Festningsby. Staten innledet med dette forhandling for å kjøpe deler av Trosvik og Nygaard til bygrunn, på begge sider av Tobiasbekken, og lager et forslag til reguleringsplan med rutenettstruktur, se Figur 4-3. Prisen var imidlertid høy, og man endte isteden opp med å gjenreise byen innenfor vollene nok en gang.

Utviklingen på Vest siden fortsatte imidlertid, og eierne på Trosvik og Nygaard kontrollerte forstadens vekst gjennom å selge tomter på auksjon som ble frigjort for utbygging. Hadde staten ervervet gårdene, ville denne delen av Fredrikstad ventelig sett annerledes ut i dag. Den privilegerte østsiden kontrollerte også at Forstaden, som hadde ypperlige forhold for å bli en blomstrende kjøpstad, ikke fikk utviklet seg før mange år senere.

I 1826 ble Nygaard kjøpt av Jacob Rasmussen Apenes (som Apenesfjellet er oppkalt etter). I denne tiden vokste byen raskt og store deler av gårdens areal ble fradelt til regulert bebyggelse. Det vesentligste av Nygaard, deriblant hovedgården, lå den gang i Glemmen kommune. Før Apenes tid ble Apenesfjellet kalt Enghaugsfjellet, etter plassen Enghaugen, eller Nygaardsbjerget.



Figur 4-3 Forslag til regulering av Forstaden på Nygaards grunn, en kvartalsstruktur over dagens Glemmengata (Kongeveien) i dalen mellom dagens St. Hansfjellet og Apenesfjellet, etter brannen i 1764. Planen hadde en nord-sydlig sentralakse med torv i midten og skulle således bryte med den eksisterende traséen til Kongeveien.

4.1.5 1837 – 1884

En ny bybrann rammer Forstaden i 1837. Etter brannen ble det nedsatt en reguleringskommisjon for området og Nygaardsgata utvides. Frem mot 1860-tallet ligger bebyggelsen i Forstaden fortsatt konsentrert mellom Evja, Vesterelva, St. Hansfjellet og Nygaardsgata/Dampskipsbryggen.



Figur 4-4 Kart over det som ble kalt Forstaden – mellom Storgata og Nygaardsgata. Storgata løper langs elva med bebyggelse langs gaten med store tomter ut mot elva. Tomtene var næringsarealet til kjøpmannsgårdene. Man ser også haver både mot elva og lenger bak i området. Det skal i første hånd tolkes som havnehager eller gresshager til beite og høydyrking. Det kan også være grønsakshaver. Veumbekken ses til høyre i tegningen, med bro over til Holmen.

I 1859 besluttet Apenes å legge ut flere tomter langs Kongeveien. Til nå hadde det ikke vært bybebyggelse på østsiden av Kongeveien/Nygaardsgata. Samme år legger eieren av Seiersten (Lille Trosvik) ut tomter. At de begge gjorde dette var ikke en tilfeldighet. Lenger opp langs Glomma hadde

Sarpsborg fått så stor betydning at det igjen ble grunnlagt by der i 1842. Sarpsborg hadde hatt en oppadgående kurve i forhold til eksport av treartikler, men i 1860 oppheves sagbruksprivilegiene for eksporthavnene som får stor betydning for Fredrikstad. Dampsager ble nå fritt frem å bruke for næringsdrivende, og takket være den nyoppdagete dampkraften trengte treindustrien ikke lenger vannkraften fra fossen. Fredrikstad lå betydelig bedre til i forhold til utskiping med seilskuter og gjennomgår i perioden fra 1860 til 1875 en omfattende utvikling som førte til Fredrikstads kraftigste og viktigste vekstperiode. Med opphevelsen av sagbruksprivilegiene kom østre Rolvsøy og Fredrikstad med nærmiljø, som lå ved utløpet av Glomma, til å spille en dominerende rolle på treforedlingens område.

På relativt kort tid ble den lille handels- og sjøfartsbyen forvandlet til en av landets betydelige industribyer med sagbruks, sten-, tegl- og etter hvert skipsbyggingsindustri. Med 16 nye sagbruk i distriktet, av hvilke to lå inne i byen, øker arbeidskraftbehovet kraftig. Brukene ble styrt fra forstaden og med utførsel over Fredrikstad. Etter hvert starter også industriell videreforedling av skurlast med damphøvler. I 1874 var Fredrikstad blitt landets tredje største eksporthavn. Også områdene langs Glomma opp mot Hauge var i stor vekst. Totalt fem teglverk, en sag og et prambyggeri ble anlagt på Evje, Hauge og Omberg. Tilsammen var 14 sagbruk i drift samtidig i området, noe som blant annet skyldes oppgangstider og byggeaktivitet i byene, ikke minst i Kristiania. Dette skapte økt etterspørsel etter trelast, stein og tegl.

Arbeidsmulighetene som dampsagbruken og høvleriene, teglverkene og steinindustrien, skipsfart og andre næringer skapte trakk store mengder arbeidssøkende til Fredrikstad og de omliggende kommunene. Det var en økt tilvekst i befolkningen fra 1850-årene, men betydeligst i tidsrommet 1865-75. Industrialiseringen skapte en stor arbeidsinnvandring og boligbygging, og byens folketall ble mangedoblet. Det vokste fram nye samfunnsklasser med nye behov, og som en følge av dette ble det utviklet en ny sosial- og funksjonsdelt by der byveksten hovedsakelig skjedde på vestsiden. Den nye Plankebyen - Fredrikstads andre «Gamleby» - oppsto i området mellom Cicignon og Holmen. Hovedgrepene ble gjort på 1860- og 1870-tallet, i den relativt korte gullalderen som skapte plankebyen fram mot begynnelsen av nittenhundretallet, og medførte at byen ble en tydelig funksjonelt og sosialt delt by med borgerskap og arbeidere i hver sine områder. Den påfølgende byplanen har dannet kjernen i den videre utviklingen av vestsiden.

Det nye borgerskapet utviklet sin by i området rundt Phønixplassen der de bygde byvilla-anlegg etter engelske forbilder tegnet av arkitekter i det nasjonale toppsjiktet. Anleggene besto av frittliggende villaer med gårdsrom, stall med tjenerbolig og egen park eller liggende mot en park eller mot elva. I det samme området ble også administrative, økonomiske, sosiale, kirkelige og kulturelle nøkkelinstitusjoner og funksjoner etablert i tur og orden, som kirken, byens park, herreklubben Phønix, Turnhallen, sykehus, metodistkirken, den katolske kirken, biblioteket, Norges Bank og jernbanestasjonen.

Arbeidernes strøk lå lenger nord og vest i byen, og på områder som ellers var vanskelig utnyttbare som på Apenesfjellet, det flomutsatte Holmen og ved de forskjellige brukene oppover elven. Samtidig vokste det fram nye arbeiderdominerte tettsteder ved de ulike brukene langs Glomma. Flere av disse lå i nabokommunene. Foruten Vaterland og store deler av Gamlebyen, er det særlig miljøene fra slutten av 1800-tallet som er typiske for Fredrikstad, som Trosvikberget, Trosvikholmen, St. Hansfjellet, Apenesfjellet, Lisleby, Hauge og Nabbetorp. Byggeskikken avspeilte de sosiale strukturene. De rikeste

bygde murhus, mens trelastindustriens avfallsutfordringer ble en ressurs for arbeiderne som bygde hus av plankekapp. Arbeiderboligene ble som regel oppført i klynger og på koller. Materialbruken var rasjonell og utformingen av bolighusene ikke sjelden inspirert av vestsvensk byggeskikk med høye grunnmurer. Arbeiderboligene og uthusene ble ofte oppført i knubbusteknikk med billige kappender fra sagbrukene, og kledd med panel i linje med sveitserstilens ideal. Å bygge hus av kubb (vedkubber) var kjent i større deler av landet, men i sagbruksområdene ble dette videreutviklet ved at man brukte kapp av bord og bakhon, også kalt knubb. Slike hus finnes i alle arbeiderbydelene, og er en regional byggeteknikk typisk for Fredrikstad.



Figur 4-5 Utsnitt fra generalkart med bruk og opplag, 1885. De vesentligste brukene finnes på Gressvig, Fjeldberg, Seiersten, Bjørneby og Andreas Bings sagbruk på Ny-Nygaard. Bing demte opp dammen nordligst i Bydalen, Bingedammen, for å nytte kraften derfra.) FMV har ikke helt kommet i gang. Virksomhetene opp langs med Glomma skapte arbeidsplasser og førte til generell byvekst. Kartet viser første bebyggelse for Mekanisk værksted på Kråkerøysiden.

Treindustrien fikk flere ringvirkninger. 1869 startet for eksempel Fredrikstad Mekaniske Verksted (FMV) på Kråkerøy som en filial for Myrens Verksted i Kristiania. Formålet til FMV var enkelt: leveranse til og vedlikehold av treindustriens maskiner. Man produserte i tillegg små dampbåter.

I 1869-70 utarbeidet stadsingeniør E. Riis og veiinspektør Blom et kart over arealene innenfor bygrensen. Kartet mangler kirkeparkene men viser hvordan bygrensen ble utvidet i 1865. På bakgrunn av dette kartet utarbeidet kommunens reguleringskommisjon i 1872 en hovedreguleringsplan for Vestsiden. Året etter fikk planen kongelig approbasjon.

I den nye planen ble det forslått tre nye åpne plasser: tomten foran St. Croix skole, Dampskipsbrygga og Trosvik Torv. Planen bygde på et kvadraturssystem hvor hele området innenfor den fastsatte bygrensen ble regulert med et rutenett. Rutenettplanene ble i noen grad tilpasset eksisterende strukturer, men innrettet seg ellers etter to hovedelementer: elva og den gamle kongeveien. Kun den gamle forstaden i området langs Storgata, Nygaardsgata og nåværende Gunnar Nilsens gate ble liggende med sin gamle selvgrodd struktur. De nye kvartalene hadde i utgangspunktet en størrelse på 60 x 60 meter og gatebredder på 12 meter, men det ble også foretatt tilpasninger i størrelse og form. Rutenettet ble fulgt opp så vel i flate områder på Cicignon og Holmen som i mer kupert som Apenesfjellet og St. Hansfjellet. De strukturerte kvartalene ga i høyeste grad et bypreg. I 1870 fikk også gatene sine formelle navn.



Figur 4-6 Den nye rutenettplanen la opp til at den gamle forstaden langs Storgata, Nygaardsgata og nåværende Gunnar Nilsens gate ble liggende med sin gamle struktur. Nord for Cicignon og vis a vis Festningsbyen på østsiden, fikk det nye borgerskapet utviklet sin by, blant annet i området rundt Phønixplassen og ut mot Glomma. Trosvikholmen og Apenesfjellet lå nærmere industriene og ble derfor utbygd med enklere bebyggelse av arbeiderklassen.

1858 ble Seutbroen påbegynt ved Labråten, og Rolvsøy fikk med det en ordentlig landforbindelse til Ørebekk og Gressvik på Onsøy. Med det la kommunen også om hovedveien slik at den gikk via Seierstenbroen, Trosvik hovedgård og Labråten til Seut. I 1879 ble Smaalensbanen innviet. Traseen ble bygd på strekningen Moss-Halden-Kornsjø via Fredrikstad, og gjennom de tilløp til tettsteder som allerede var vokst fram i forbindelse med industrialiseringen, som Lisleby og Nøkleby. Stoppesteder ble også lagt på Seut og Grønli. Inne i Fredrikstad la man stasjonen (tegnet av Peter Andreas Blix) nær ferjestedet, midt mellom Gamlebyen og Forstaden samtidig som flere offentlige bygg ble oppført som bidro til å styrke Cicignon-området status. Jernbanestasjonen ble lagt i en tydelig definert akse med kirken og Dronningens gate, mens selve jernbanekurvaturen brøt med rutenettplanen. Stasjonsparken

ble anlagt i 1914. Banen skulle komme til å bidra sterkt til urbaniseringen av Fredrikstad og Sarpsborg, og til å omdanne området til et tyngdepunkt innen norsk industri.

4.1.6 1884 – 1912

Veksten i perioden etter 1860 hadde skjedd i Forstaden. Her slo brukseierne seg ned med bolig og kontor, her skjedde utviklingen i næringslivet, og her økte folketallet. Fremdeles lå dog nesten alle offentlige bygninger på østsiden. For eksempel Rådhuset (1864), sykehuset (1861), politistasjonen og kirken (1779).

På denne tiden ble også motsetningsforholdene mellom byen på østsiden og Forstaden på vestsiden tydeliggjort. Embetsverket og de militære var toneangivende i øst, og næringslivet ved «trelastadelen» var det i vest. Med ett nytt «vestdominert» formannskap i 1875 snudde utviklingen hvorpå en periode fulgte med oppføring av offentlige bygninger på vestsiden samtidig som østsidens offisielle betydning gradvis ble mindre.

I 1880 ble vestsidens nye kirke innviet, tegnet i tidstypisk nygotikk av Waldemar Lühr. Inntil det hadde befolkningen i Forstaden sognet til Glemmen kirke fra 1853, tegnet av Johan Fredrich Lühr (far til Waldemar). Som for jernbanestasjonen var plasseringen av kirken typisk for etableringen av mange nye offentlige og allmenntilgjenge bygninger. De fleste ble oppført i det administrative og representative området fra Lykkeberg til Phønixplassen (denne prosessen ivaretas for øvrig til moderne tid da den fullendes med nytt rådhus). Med hensyn til stiluttrykk, hvilket de mer offentlige bygningene av naturlige årsaker kunne legge vekt på, finnes flere representanter for historisisme; den nygotiske herskapsvillaen Lykkeberg fra 1875 (av Paul Due), det klassisistiske Phønixbygget fra 1879 (av Jacob Wilhelm Nordan), samt Pay-villaen i engelsk nyrenessanse fra 1890 (av Herman Major Backer). Strøket blir etter hvert et meget symboltungt område og utgjør både maktens institusjoner og stedet for borgerskapets representasjon.



Figur 4-7 Vestre Forstaden, Veumbekken og Myragaten sentralt. Kart fra 1889. Under denne tid nærmest eksploderer Forstaden i forhold til mer regulær boligbebyggelse.

Reguleringen fra 1872 åpnet som nevnt opp for byliknende kvartalsstruktur i området fra Cicignon til Holmen, men den kompletterte også bebyggelsen som lå der fra før og som var strukturert etter den eldre funksjonelle strukturen med veifar og kjøpmannsgårder langs elven. Et eksempel på dette er utviklingen som skjedde langs Glemmengata, som frem til 1870 ble kalt Kirkegaten, hvor der kun lå noen enkelte arbeider- og håndverkerboliger (ofte selvbygde knubbhus) oppe på flaten ved Trara. Noen større bebyggelse eksisterte stort sett ikke nord for Glemmen nye kirke. Senere bebyggelse forholder seg i større grad til stoppestedet på Grønli. Mot slutten av århundret åpnet to store bedrifter opp her. Fredrikstad Regnkilde & Presenningsfabrikk åpnet i 1885 i Fremskridt 1, Bedriften Hansen & C:o («Hanco») åpnet i Glemmengata i 1893. Lenger vestover kjøpte kommunen i perioden 1870-1907 suksessivt opp eiendommen Fjeldberg, inkludert hele Trosvikstranda med 16 kaier, og arealer med 400 meter strandlinje vestenfor Teglverksveien samt området hvor Vestre Fredrikstad kirkegård (fra 1877) i dag ligger. Dette bidro i forbindelse med høykonjunkturen grunnet industriens utbygging i området, blant annet W. Gutzeits bruk (senere Stang & Brecke) på Seiersborg, til at det ble bygget mange nye arbeiderboliger.

Hva gjelder arbeiderboligene kan de med hensyn til struktur deles inn i to typer. De som er «selvgrodd» er både før og etter reguleringen lokalisert på tomter som ikke er utnyttbare til andre formål, for større hus, næring eller gårdsbruk. Denne gruppen er ofte mindre, med beliggenhet i fjellskråningene eller mellom veg og fjell. Den andre typen er generelt større og ligger i tydelig regulerte kvartaler. Uregulert bebyggelsen ble blant annet oppført på Frydenberg (frem til 1867 utenfor bygrensen) og i kvartalene omkring Myragata og Valkyriegata som begge lå strukturert etter St. Hansfjellets vestre fot. Trosvikholmen, senere kalt Holmen, ble bebygd fra og med 1770-tallet da det under Trosvik gård ble festet bort mange plasser. Ved Valkyriegata og Glemmengata lå fra gammelt av Ridderhuset, tidligere en husmannsplass under Nygaard. Frydenberg var tidligere et lyststed, men området ble utparsellert til byggetomter i løpet av 1800-tallet. I alt ble en stor del av disse arbeiderboligene, og deres uthus, bygget med knubb eller andre restmaterialer fra sagbruk i området.

Trosvikberget var et eldre slum-preget arbeiderstrøk helt fra begynnelsen av 1800-tallet, da den største andel av arbeiderbefolkningen i Glemmen bodde der. På denne tiden vasket sjøen helt inn til nedsiden av bebyggelsen ved Trosvikgata. Området var dårlig stilt med sin sumpaktige mark som ofte ble utsatt for oversvømmelse. Med den nye byplanen kom det krav om oppfylling av tomtene før man bygde. Elendige forhold hadde også arbeidene som bodde i utkantstrøkene ved Trulsevolden og Apenesberget. På Apenes lå «oppklinet hytter av den elendigste beskaffenhet» uten maling og grunnmur. Arbeiderområdene tilknyttet Gressvik Bruk hadde noe bedre boligstandard.

4.1.7 1912 - 1955

I løpet av 1900-tallets første kvartal blir områdene innenfor den gamle bygrensen (syd for jernbanen) på Vestsiden bygget ut, samt den del av byområdet som ligger i Glemmen kommune. Det blir nå igjen ekspansjonsmuligheter på østsiden. I 1909 utarbeidet Ingeniør Dahls oppmålingskontor et forslag til reguleringsplan for Østre Fredrikstad. Den hadde liten innflytelse på senere utbygging, men dens organiske og naturtilpassete form representerte et viktig brudd med den konvensjonelle rutenettkvadraturen. I 1910 vedtok bystyret en reguleringsplan for østsiden som også omfattet hele Nabbetorpområdet og Lundheim. Ny bygningslov av 1924 krevde en fullstendig byplan.

Sverre Pedersens byplan fra 1929 trakk opp prinsippene for utviklingen fram til 1975 og var tilpasset de utfordringer bilismen og utviklingen av det moderne industrisamfunnet skulle føre med seg. Det var

ombygginger, revisjoner og utfyllinger som preget byplanen. Pedersens plan omtales ofte som den første moderne byplanen som ble laget for Fredrikstad selv om den med hensyn til vestsiden i stor grad bygde videre på eksisterende hovedveinett og kvadraturen som ble lagt ut i 1870-årene. Den store forskjellen var de nye grepene for et nytt veinett. I vest gjaldt det en gjennomfartsåre langs jernbanen, som var forbundet fra tunnelen gjennom St. Hansfjellet, langs jernbanen via Oslogata og rett frem til Mosseveien. Oslogata, der Fredrikstad kooperative boligselskap i 1922 hadde oppført flere boliger for å avhjelpe bolig mangelen, skulle i henhold til planen bygges ut som utfartsvei men ble aldri fullført mellom Teglværkveien og Mosseveien. Gjennomfartsåren ble heller ikke gjennomført før på 1970-tallet. Da var planen endret slik at den fulgte jernbanen helt frem til Seutelven. Mellom 1935 og 1939 Mosseveien fra Ørebekk inn til Fredrikstad anlagt. Kråkerøybroen over Vesterelva samt Farmannsgate – Brocksgate – Thorbjørnsgate (Gunnar Nilsens gate) – St. Croixgate som en indre hovedåre var et annet viktig grep.

I øst la planen opp til en bru over Glomma i høyde med jernbanestasjonen og østsidens Prestelandet hvor den ble koplet på en omfattende plan med vedtekter om arealbruk, bebyggelsens utforming og materialbruk. Takket være at det var mye jomfruelig mark kom tidens byplanidealene klart frem. Planen var dominert av store akser med bevisste fondmotive og sammenhengende parkdrag, samt stramme plassdannelser i knutepunkter. Planen var på en måte også svært framsynt sett på bakgrunn av at bilismen bare var i sin spede begynnelse. Etterkrigsutbygging på Lundheim, Kongsten Haveby og nordre området på Øra er bygd ut etter planen.



Figur 4-8 Gamlebyen, Kongsten Haveby og Øra 1952 (1881) og Kongsten Fort og Haveby 1955 (Kilde: digitalt museum).



Figur 4-9 Fotografi, ca. 1950, fra St Hansfjellet som viser FMV, Borggata og Seiersborg industriområde med NTP. I bakgrunnen Gressvik og Onsøy.

I 1912 kjøpte A.S. Denofa ett 120 mål stort område for å anlegge fabrikk på Øra syd for festningen og Vaterland. Dette oljeraffineriet ble det første av mange industrivirksomheter på Øra. Bakgrunnen for denne nye typen industri var de stigende skattene og en nedgang for de gamle industriene knyttet til tegl-, sten og trelast. Skipsbygging, kjemisk industri og mekanisk virksomhet opplevde imidlertid en høykonjunktur. Området, Øra, knyttet etter hvert til seg omfattende havnevirksomheter. Mange år senere, i 1992, vedtok Sarpsborg og Fredrikstad kommuner å slå sammen sine havner til en interkommunal bedrift med disposisjonsrett til alle havneanlegg og -arealer.

I 1917 ble Seutelvens Mek. Verksted etablert, og var da eneste skipsbyggeri i Glemmen kommune. Opprinnelig var det et allsidigverksted innen industri og anlegg, med spesialisering som skipsverft etter andre verdenskrig. Ideal Mek. Verksted på Trosvikstranda ble etablert i dette tidsrommet. På 1890-tallet ble det drevet både veveri og fargereri på Seierstenholmen. En av byens største arbeidsplasser, Norsk Teknisk Porselen, ble etablert på Seiersborg i 1916, med produksjonsstart i 1919. NTP produserte sikringsisolatorer i porselen, men kom i tillegg å bli landets første plastfabrikk i 1929. Etableringen av ny industri i området førte med seg økt tilflytting av arbeidskraft, og området bygges ytterligere ut i mellomkrigstiden med flere nye små og mellomstore bedrifter. 1928 ble Fredrikstad Træuldfabrikk startet nedenfor Fjeldberg. Den produserte bl.a. dyhonittplater av presset treull og sement for byggeindustrien. Mosseveien sto ferdig som autostrada i 1939 og markerer skiftet til bilismens epoke. Bukten mellom Fjeldberg og NTP ble fylt opp i mellomkrigstiden, og på 1950-tallet ble tomtene på sjøsiden tatt i bruk som byggegrunn. Den viktigste utviklingen i området etter dette var når Brynildsens Fabrikker AS flyttet sin fabrikk fra Molvigkaia til Mosseveien på Seiersborg i 1962 og på så vis kompletterte det store anlegg som NTP hadde bygget opp gjennom årene.

Fredrikstad mekaniske Verksted A/S ble startet som familiebedrift allerede i 1870 på nordspissen av Kråkerøy. I den første tiden var maskiner til trelastindustrien hovedproduktet. I 1915 ble K.G. Meldahl ansatt som bestyrer for det nyopprettede aksjeselskapet, og under hans ledelse ble bedriften en av de førende innen nordisk skipsbyggingsindustri.



Figur 4-10 Norsk Teknisk Porselensfabrikk (NTP) fotografert fra FMV 1937. Porselenskaia i forgrunnen. Anlegget har blitt bygget ut suksessivt, på utfylling, og speiler til dels produksjonskjeden. Tørkehallene i vest er ikke på plass når bildet er tatt.

Veumbekken og Evja, som var den alminnelige betegnelsen på Veumbekkens evje, ble suksessivt lukket i mellomkrigstiden. På 1950-tallet ble siste del av bekken lagt i kulvert under Holmegata. Den gikk før omtrent så langt som til Huths gate og var da farbar for små farkoster, hadde små kaier på begge sider, og var et generelt utnyttet transportledd for mindre småbåttransport. Broer gikk over ved Seierstengata, Borggata, og Huths gate. Brogata, som forbinder Storgata med Myragata har sitt navn etter Pretoriusbrua (som gikk ved Seierstengata). I dag vitner kun gatestrukturen og bebyggelsen om det opprinnelige bekkeløpet, og gatekryssene illustrerer hvor bruene lå.



Figur 4-11 Veumbekken på midten av 1930-tallet før lukkingen i 1939 (Kilde: digitaltmuseum.no).

4.1.8 1955 – 2017

Etterkrigstiden var preget av omforming, utfylling og fornyelse i sentrumsområdene. Ferdigstillingen av Fredrikstadbrua i 1957 utløste en videre utbygging av hovedveier og stamveisystemet i tettstedsbebyggelsen. Utviklingen fulgte i store trekk de planer Pedersen la frem i 1920-årene. St. Croix gaten føres i 1965 gjennom sentrum forbi St. Croix skole til Thorbjørnsens gate. Omtrent samtidig ble rv. 110/St. Olavs gate utvidet som innfartsåre fra nord, øst for Apenesberget. Den viktigste konsekvensen av brua var at folk plutselig ble mye mer mobile. Fysisk avstand var ikke lenger den begrensning det tidligere hadde vært, og det ble blant annet lettere å bo lenger fra arbeidsplassen.

Samtidig med at Fredrikstadbrua ble bygget, ble også store felt bygget ut med boliger, spesielt på østsiden. I tillegg til hagebyene dukket nå også boligblokker opp. Dette medførte at byens silhuetter gjennomgikk en endring med hensyn til skala og form. På St. Hansfjellet og Bratthammeren ble det bygget nye store boligprosjekter på tidligere ubebygde grunn. Tidstypisk, terrengtilpasset boligbebyggelse kommer også i stor grad på de mange kollene/åsryggene på Kråkerøy og ved Gressvik. Da Glemmen kommune ble slått sammen med Fredrikstad kommune i 1964 fikk byen et større vekstområde på vestsiden.




Med hensyn til eksisterende bebyggelse hadde 1960- og 70-tallets mange saneringsprosjekter store konsekvenser. Blant annet forsvant flere kvartaler av boligbebyggelse i forbindelse med byggingen av Sentralsykehuset i Cicignon. Som ringvirkning av dette ble det gjennomført flere boligblokkprosjekter i nabolaget. Lenger inn mot sentrum, langs nordre del av Nygaardsgata, østre del av Farmannsgate og vestre del av Brochs gate og Bryggeriveien, ble det realisert store sentrumsbygninger i modernistisk og, etter hvert, postmodernistisk stil i forbindelse med sanering. Flere av disse brøt med eksisterende gatestruktur gjennom å legge beslag på to kvartaler, og satte på den måten et nytt preg på sentrum.




Samtidig vokste et motstridende syn på saneringen og byens raske utvikling å vokse frem. Holmen, Apenesfjellet og Cicignon fikk i 1960-70-årene reguleringsplaner som i store trekk stadfestet eksisterende bystruktur og la opp til miljøforbedrende tiltak som trafikksanering, gatetun, torg og lekeplasser. For eksempel vedtok generalplanutvalget i 1973 at Holmenområdet skulle bevares som boligområde. Det ble etablert et prosjekt hvor det var beboernes eget ansvar å rehabilitere husene mot at kommunen tok ansvar for eksteriør, vann og avløp. I 1979 ble deler av Holmen regulert som byens første spesialområde for bevaring.



Når 1970-tallet og oljealderen i Norge settes inn kom en nedgang i den tradisjonelle industrisysselettingen. Med FMVs nedlegging i 1988 økte arbeidsledigheten og Fredrikstad gikk i denne perioden fra å være en tradisjonell industriby til å bli en by dominert av servicenæring. Etter det kom boligkrakket 1988 med redusert boligbygging og omsetning på 80-tallet.


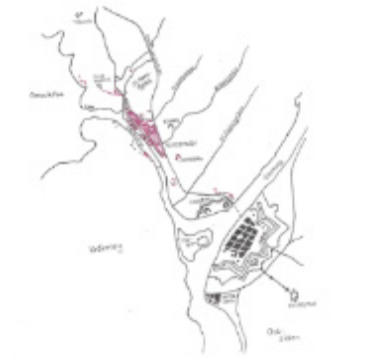

I senere årene har Fredrikstad gjennom en omlegging av hovedveinettet i de sentrale områdene lagt opp til muligheter for etablering av gågatestrøk og miljøforbedringer. FMV-området har siden nedleggelsen av industrivirksomheten delvis gjennomgått en transformasjonsprosess, og elvesiden av sentrum har igjen fått en sentral og attraktiv rolle i byen. Etablering av *gratis* byferge som forbinder byen på tvers av elva har bidratt til at byen og elva knyttes sammen.



4.2 Tid/rom-matrise


Romlige nivåer i forståelsen av Fredrikstad						
Tidsvinduer	Europa / Norge	Fredrikstad	Byplan	Elverommet	Bebyggelse	
2000-tallet	Intercity-Bane Nord: framtidig dobbeltspor gjennom Østfold.	Ny infrastruktur – nye jernbanespor og nytt veinett gjennom byområdene under planlegging.	Fortettingsstrategier som en del av bærekraftig utvikling.	Eiendomsutvikling ved elvebredden på begge sider av elva, endring av byens ansikt mot elva – ny skala.	Ny bebyggelse langs elvepromenaden, ny bebyggelse i «første rekke».	
	Kommandantskap i Gamlebyen nedlagt 2002.	Begynnende transformasjon av FMV-området og Øra. Gamlebyen, med Isegran og Kongsten fort, omtales iblant som best bevart festningsby i Norden. Plankebyen benevnes alt oftere som den "glemte gamlebyen".	Nytt stasjonsområde skal flyttes til Grønli, nytt knutepunkt på planleggingsstadiet. Sentrumssatning for fellesrom, boligutbygging og næringsutvikling. Arbeide med elvepromenaden.	Ny gangbro over Glomma fra Stortorvet til østsiden 2013. Åpning av Værste-brua i 2011.	Detaljreguleringer vest for Værstebrua.	
1955-1990	Bilvekst, broer erstatter ferger	1960-70-tallet. Deler av Fredrikstad sentrum saneres. Nye blokker bryter med kvartalsstrukturen.	1964. Kommunene Borge, Kråkerøy, Onsøy og Rolvsøy innlemmes i Fredrikstad kommune.			

		I etterkrigstiden gjennomgår byen en betydelig utbyggingsprosess. Nye boligområder med tidstypiske småhus, rekkehus og blokker bygges over større deler av byen.	1957: Kråkerøybrua, forbandt Fredrikstad sentrum med Kråkerøy, riksvei 108	Mye ny boligbebyggelse legges på høyder over elven.		
			Fredrikstadbrua innvies i 1957. Med det blir Gamlebyen mindre belastet, og mindre sentralt..		Modernisme og postmodernisme i bykjernen. Betong, glass og stål blir nye karakteriserende elementer i bebyggelsen.	
	1970-tallet. Oljealderen i Norge settes inn hvilket betyr nedgang i den tradisjonelle industrisyssetningen .	FMV la ned driften i 1988, og Fredrikstad gikk i denne perioden fra å være en tradisjonell industriby til å bli en by dominert av servicenæringen.	Utfylling i forbindelse med voksende industrier.			
1912-1955 Veksten fortsetter	Modernisme og bilisme preger byplanleggingen.	1939. Mosseveien, den nye veien fra Ørebekk til Fredrikstad, er ferdig. Andre verdenskrig: Fredrikstad blir viktig post for den tyske okkupasjonen. Mekanisk og kjemisk industrivirksomhet øker.	1929. Sverre Pedersens byplan trukket opp prinsippene for byens utvikling frem til 1975. 1912. Denofa industrier kjøper 120 mål syd for festningen på Øra.	1921: Fast bilferge fra Gressvik til Fredrikstad. Ingen bruer over Vesterelva, fortsatt ferge drift. Byrom/torg ved elva (etablert tidligere) Dampskipsbrygga, Blomstertorvet og Fisketorvet.	1948: Administrasjonsbygget FMV, Arnstein Arneberg. Kraner og haller på FMV. Disse kommer til å bli en del av byens identitet. Okkupasjonsmakten anlegger kommandosentral i Bratlifjellet. Sveitserstilen går ut av mote i privatboligbyggeriet og erstattes av funksjonalisme. Hagebyer på Kongsten, Trosvik, Kniple og Lundheim. Jugendbygårder i kvartal vest for Stortorvet, bygget etter murtvang og lokal brann 1906.	

	Norske ambisjoner om selvstendighet i sterk vekst.	I løpet av 1900-tallets første kvartal blir sort sett områdene innenfor den gamle bygrensen helt bygget ut.	Ekspansjonsmulighetene med hensyn til utbygging på Østsiden.			
1884-1912 Vestsiden bygges ut	1905. Oppløsningen av unionen mellom Sverige og Norge.	1903. Festningen ble nedlagt som aktivt militært anlegg. 1890. I en artikkel om Fredrikstad skriver Verdens Gang at «over Forstadens bebyggelse hviler det et urolig, uferdig, rent ut nybyggeraktig preg»	1870-1907 kjøpte kommunen suksessivt opp eiendommen Fjeldberg, inkludert hele Trosvikstranda med 16 kaier, og arealer med 400 meter strandlinje vestenfor Teglværksveien.	Fergeforbindelse mellom østsiden – Gamlebyen og vestsiden – Forstaden. 1858. Seutbrua som ny landforbindelse til Ørebekk og Gressvik på Onsøy.	Cicignon fort rives 1912. Flere offentlige bygninger oppføres på Vestsiden. Fergestedsveien som går over i Nygaardsgata utgjør traseen for den gamle landeveien vestover. Under andre halvpart ble utstykkete tomter bebygd med hus i sveitserstil. 1877. Vestre Fredrikstads kirkegård og gravkapell ble etablert i forbindelse med at det skulle stilles en gravlund til rådighet for domkirken.	
1837-1884 Industrialismens inntog.	1879. Smaalensbanen innvies. 1874. Norges tredje største eksporthavn finnes i Fredrikstad. 1860. Sagbruksprivilegiene oppheves. 1853. Norges første dampstasjon tas i bruk i Namdalen.	Mellom 1860 og 1875 gjennomgår Fredrikstad en omfattende utvikling. Med 16 nye sagbruk i distriktet, av hvilke to lå inne i byen, øker arbeidskraftbehovet kraftig. 1870 bor 70% av byens befolkning i forstaden.	1879. Jernbanekurvaturen brøt med byplanen av 1870 og ble et nytt strukturerende element i byen. 1870. Fredrikstad får ny reguleringsplan med tydelige kvartalsstrukturerte områder på vestsiden, i området fra borgerskapets Cicignon til arbeidernes bydel på Holmen. 1867. Bygrensen utvides. 1853 erverver kommunen Bruns lastetomt ved Vesterelva til torv.	Mange sagbruk og teglverk etablerer seg på begge sider av elva. Den nye byplanen og områdereguleringen ved forstadsstrukturen tar utgangspunkt i elven og ferdselsveiene. Den gamle elvebaserte industrien forsvinner. Bordtomtene blir torg.	Arbeiderboliger oppføres i klynger og på koller, for å unngå å bygge på dyrkbar mark. 1869 startet Fredrikstad Mekaniske Verksted (FMV) på Kråkerøy som en filial for Myrens Verksted i Kristiania. 1860-tallet og fremover. Sagbruksepoken begynner og begrepet «Plankebyen» får etter hvert sitt feste i tradisjonen.	

			Dette vil etter hvert bli kjent som Stortorvet.			
	<p>Industrivekst fra rundt midten av 1800-tallet, utspring i England som følge av teknologisk utvikling og økt fart i internasjonal sjøtransport.</p> <p>1842. Sarpsborg blir igjen by.</p>	Treadelen – plankeadelen – etablerer seg i Fredrikstad.			<p>Frem mot 1860-tallet ligger bebyggelsen i Forstaden fortsatt konsentrert mellom Veumbekken, Vesterelven, St. Hansfjellet og Nygaardsgata/Dampskipsbryggen. Det finnes også kjøpmannsanlegg mv. på Trosvistranda (i Glemmen kommune).</p>	
1740-1837 Forstaden vokser fram.		1764. Bybrann legger praktisk tatt hele østsiden i ruiner.	1826. Nygaard kjøpes av Jacob Rasmussen Apenes. I årene etterpå fradeles store deler av gården til regulert bebyggelse. Byen vokser raskt. Flere initiativ for å flytte byen og borgene til Vestsiden, og la østsiden være festningsby.		<p>Trosvik og Nygaards grunn parselleres på aksjon og danner utgangspunktet for bydannelsen på vestsiden.</p> <p>Kjøpmannsgårdene med bordtomter og lastetomter ligger til havnen ved elven og utgjør basisen i strukturen.</p>	
1653-1740 Etter anleggelse av festningen.		<p>1740-årene. Det blir tillatt å bygge på Nygaards grunn.</p> <p>1735. Forstaden opprettes ved Vesterelva og får rett til å drive handel.</p> <p>Gressvik underlagt Fredrikstad i 1730.</p> <p>1700 og 1712. Bybrann.</p>	I 1738 går Forstadens grenser sør for fergestedet, vest for Kongeveien fram til Evja og Bjørndalsbekken.		<p>Efter brannene bosatte enkelte av byens innbyggere seg utenfor byen, blant annet på Gressvik og vestsiden.</p>	

		1685. Det anlegges orlogsverft på Isegran. Under 1700-tallet kommer nye bosetninger på Gressviks, Smertus, Nygaards, Bjølstads og Åsgårds og Trosviks grunn.	1690. Bybrann. En ny reguleringskommisjon kommer på plass, ledet av Cicignon. Trebebyggelse og trelastlager forbyes på nytt og et isolert militært område syd i byen anlegges.		Slutten av 1600-tallet får byen torg med rådhus, hospital, og kirke. Øvrig bebyggelse av simple laftede tømmerhus. Brannen i 1690 forbyr trehus som flyttes ut fra festningsområdet til Vaterland som blir første forstad. Innenfor festningen blir det innført murtvang.	
	Hannibalfeiden.	1677. Jean Gaspard de Cicignon øverstkommanderende i Fredrikstad. Bodde på Trosvik i 1680 til 1696.	Den befestede byen fikk en skanse også på vestsiden, anlagt av Cicignon. Isegran og Kongsten del av festningsanlegget.		Den gamle kongeveien ledes gjennom den befestede byen – over Glomma. 1683. Det ble besluttet at trehusene skulle flyttes ut fra festningsområdet til Vaterland.	
	1658. Bohuslæn blir svensk, grenseposter befestes.	Nabbetorp teglverk etablert på 1660-tallet, leverte tegl til festningsanleggene i Norge frem til 1830	Befestningen har en langstrakt form med regelmessige kvartaler, tre hovedgater parallelt med Glomma og ni tverrgater.		Brann i 1672 ga de militære mulighet til å planlegge på nytt. Hus står tett i tett, og det er høy brannfare.	
1567-1653 Etter grunnleggelsen av byen.		1653. Festningsanleggene ble planlagt og påbegynt. Fredrikstad blir permanent festningsby i 1664. 1624. Bybrann. 1572. Bybrann. 1570. Bybrann.		Bebyggelsen legges langsmed Glomma, i rader og med krumning som følger elvas løp.	Bebyggelse mot Glomma mer representative våningshus. Trosvik, trolig ryddet i førkristen tid, blir herregård og setegård etter reformasjonen.	

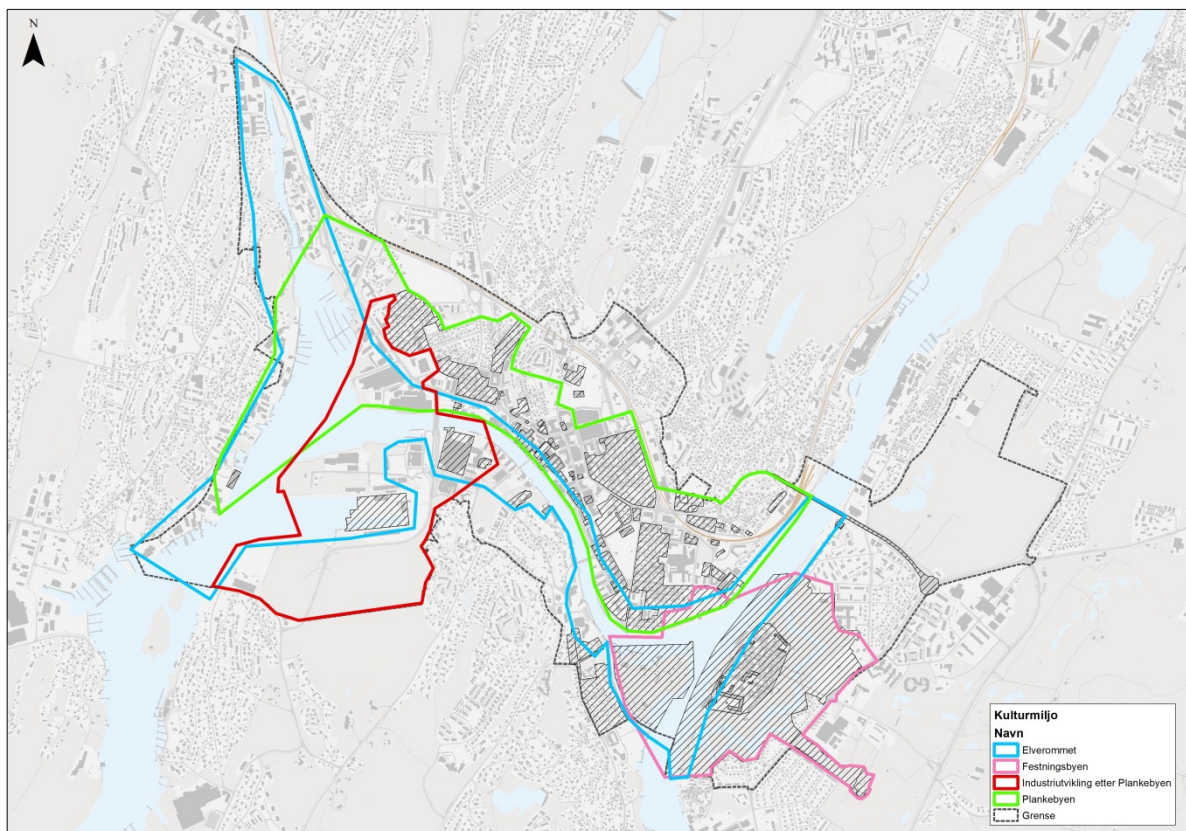
<p>1000-1567 Fredrikstad før byen.</p>	<p>1563-70. Den nordiske syvårskrigen.</p> <p>1500-tall. Økende etterspørsel etter tømmer til skips- og husbygging. Vannsager tas i bruk i Norge.</p>	<p>1567. Fredrikstad grunnlegges av Frederik II etter at Sarpsborg brant ned i den nordiske syvårskrigen.</p> <p>1200-tall. Isegran fort ble brukt som borg mot dansker og hanseater.</p> <p>1000-tallet. Borg, senere Sarpsborg, ble grunnlagt av Olav den hellige.</p>			<p>1550-tall. Gressvik brukes som ladested, bland annet for trelasthandel.</p>	
<p>Forhistorisk tid</p>	<p>Bronsealder. Bosteder ved høydedrag langsmed Glomma.</p> <p>Helleristninger.</p>	<p>Østfold blir et skjærgårdslandskap med holmer og øyer da isen trakk seg tilbake.</p> <p>Gravrøyser langs Glomma plassert på høydedrag.</p>	<p>Boplasser gjerne i gamle bukter og viker og på terrasser ved datidas strandlinjer.</p>	<p>Sjøen og elva har vært strukturerende elementer siden steinalderen.</p>		

5 I – Kulturhistoriske karaktertrekk (trinn 2)

I fortolkningsfasen av DIVE-analysen identifiseres hvilke elementer som vurderes å være sentrale for opplevelsen og forståelsen av Fredrikstad i dag samt hvordan byens historiske utvikling er lesbar i dagens bybilde. Som en overordnet kulturhistorisk ramme er den historiske utviklingen av byen vurdert å være knyttet til elvelandskapet, Gamlebyen, Plankebyen og den industrielle utviklingen i kjølvannet av Plankebyen.

Elvelandskapet utgjør den fysiske rammen for lokalisering og bebyggelsesstruktur, mens Gamlebyen, Plankebyen og den senere industrielle utviklingen utgjør tre markante epoker i byens utvikling der samfunnsmessige og fysiske forutsetninger bidrar til å skape den byen Fredrikstad er i dag.

Forståelsen av den fysiske og samfunnsmessige rammen for Fredrikstads lokalisering og utvikling har betydning for hvordan en framtidig fortetting i Fredrikstad kan gjøres dersom en kulturhistorisk ramme ønskes opprettholdt og bygget videre på som en ressurs i den videre byutviklingen.



Figur 5-1 Overordnet områdeinndeling som avspeiler sentrale kulturhistoriske karaktertrekk i byområdet: Elvelandskapet, Gamlebyen, Plankebyen og den senere industrielle etableringen

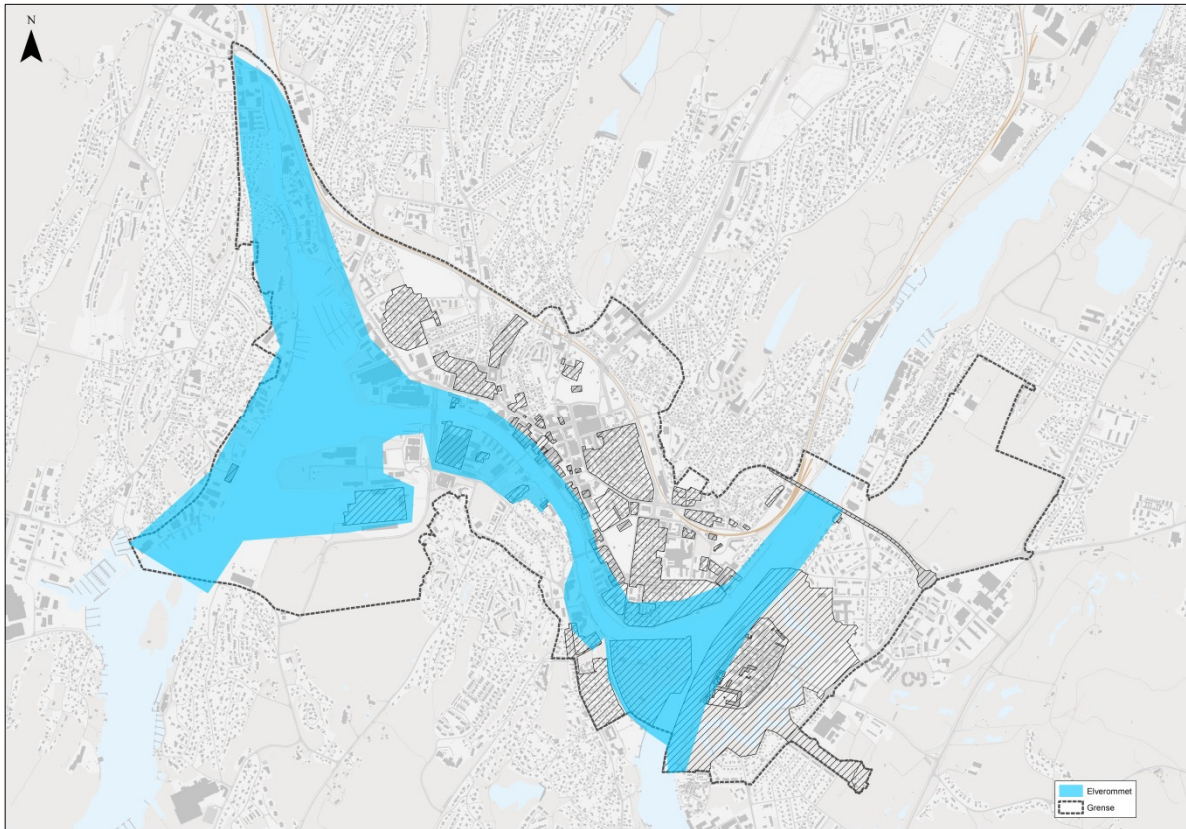
5.1 Elvelandskapet

Elva, kollene og nærheten til kysten definerer landskapsrommet byen ligger i. Disse elementene har utgjort viktige rammer for den tidlige bosettingen i området og for hvor det har vært mulig å drive jordbruk. Ved etablering av byen ble bebyggelse og virksomheter lokalisert i forhold til dette

landskapsrommet med elva som en sentral transportåre og strukturerende element for videre byvekst. Byen ble etablert nær de beste jordbruksområdene, men elva ga senere grunnlag for etablering av virksomheter knyttet til trelasthandel. Boligbebyggelsen som fulgte av byens vekst ble hovedsakelig lokalisert langs kollene der det var mindre grunnlag for å drive jordbruk og annen virksomhet. Disse karaktertrekkene er fortsatt tydelige i bylandskapet og en vesentlig del av Fredrikstads funksjonelle historie og samtidig en visuelt lesbar identitet. Rester av jordbrukslandskapet finnes blant annet på nordre Kråkerøy rundt Bjølstad og utgjør historiske spor fra før byen ble by. Den forholdsvis lave bebyggelsen bidrar til at landskapsrommet med elva i midten og kollene rundt oppleves som et karaktertrekk også i dag. Elvelandskapet utgjør både det sentrale blå byrommet i byens sentrum og det store landskapsrommet byen ligger i.



Figur 5-2 Et kart fra 1780 viser hvordan elven, kollene og nærheten til kysten definerer landskapsrommet som Fredrikstad ligger i.



Figur 5-3 Elvelandskapet som inngår i byområdet.

Glomma splittes i to elveløp i Fredrikstad og renner ut i havet på begge sider av Kråkerøy. Elva fungerer både som et samlende og delende element i byen, der det i de siste fire hundreårene har utviklet seg en moderne by bestående av ulike byområder av forskjellig karakter på begge sider av elva. Elva har utgjort premisset for de første ladestedene og ga grunnlag for de militære anlegningene på Huth og Isegran. Elvas løp ga form til den første bydannelsen i 1567, til festningen i 1663 og bydannelsen på vestsiden, anerkjent som Forstaden i 1735. Tilgangen til elvefronten har vært sentral for etableringen av trelastindustrien i Fredrikstad og også den mekaniske industrien som følger av dette selv om denne også griper inn i og endrer landskapet med utfyllinger.

Med sin nærhet til havet, kan Fredrikstad karakteriseres både som elveby og kystby, beliggende bakenfor et øyrike. Viktige topografiske romdannende landskapselementer er St. Hansfjellet, Apenesfjellet, Dammyrfjellet, Eksildsfjellet og Åsgårdsvarden. Mindre bekkefar – som St. Croix bekken, Tobiasbekken og Veumbekken tegner seg i det lett hellende landskapet og skapte små anløpssteder for båter ved elvebredden.

Elvebredden, som tidligere i stor grad var knyttet til virksomhetene langs Storgata og den bakenforliggende byen, rommer i dag viktig for byfunksjoner som rekreasjon og opphold samt kommunikasjon med byferger og småbåter som bidrar til å styrke kontakten mellom elven og bysentrum for øvrig.

5.2 Gamlebyen/Festningsbyen

Det som i dag er Gamlebyen er Norges og Nordens eldste helhetlige planlagte og regulerte bystruktur, samt en av Nord-Europas mest intakte festningsbyer etter nederlandsk bastionsystem. Den består av en grunnleggende struktur hentet fra renessansens byplanideal med et sentralmotiv og kvartalsstruktur. Bastionsystemet med jordvoller i et regulert geometrisk system, samt en festningsgrav, omslutter hele det historiske bysamfunnet. Festningens form griper om elva og innlemmer øst og vestsiden i festningsanlegget. Med anlegg både på vestsiden og på Isegran, tegner festningsstrukturen seg som en geometrisk stjerneform, med vannet som en naturlig del av renessansebyplanen fra 1600-tallet. Festningen og Gamlebyen i Fredrikstad er et viktig monument over byens historiske militære posisjon og har vært et strukturerende element for Fredrikstads vekst og byutvikling fram til i dag. Gamlebyen omfatter både en militær og en sivil del der Vaterland, Kongsten og Cicignon fort inngår som en del av forståelsen sammen med forstaden og byens marker.

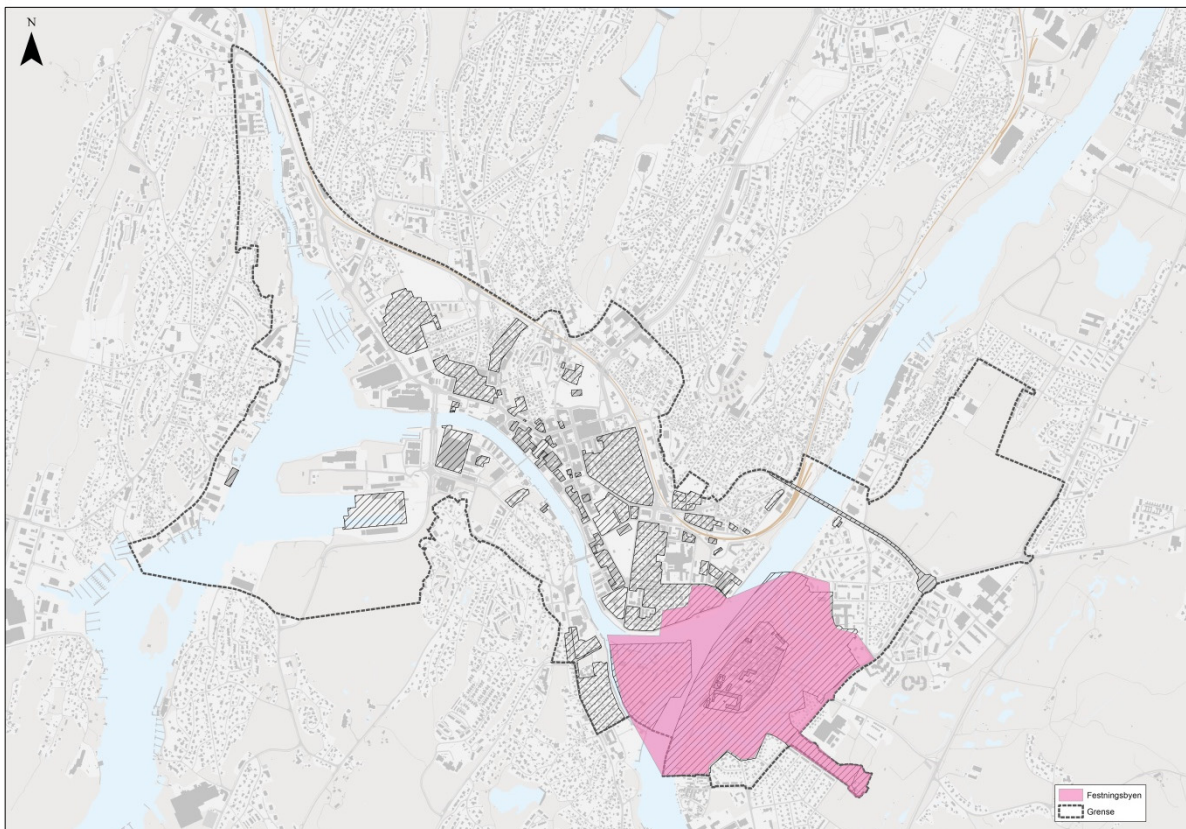
Som forstad til Festningsbyen representerer Vaterland en del av en historisk og funksjonsmessig helhet. Beliggenheten og gatenettet skriver seg fra 1600-tallet. Bebyggelse, gateløp og sosial struktur er komplementær i forhold til anlegget innenfor vollene.

I dag framstår Gamlebyen i Fredrikstad som et viktig kulturmiljø med stor betydning for byens og landets historie. Som kulturmiljø er det helhetlig bevart, hvilket omfatter bebyggelse, anlegg og de historiske omgivelsene. Det er i sin tur resultatet av vel 100 års vernehistorie. Men Gamlebyen er også utgangspunkt for å forstå etableringen av byen på Vestsiden, om en by i vekst, og inneholder viktige nøkler til forståelsen av hvorfor Plankebyen oppsto. Byen innenfor vollene må forstås i denne konteksten.

Den store materielle og visuelle integriteten som ligger i Gamlebyen gjør at det som kulturmiljø får et influensområde som er langt større enn selve vollgraven. Det forholder seg også til Vaterland, Isegran, den Dekkete Vei, Kongsten hageby, og selve elverommet. Vaterland, Cicignon og Isegran utgjør sentrale elementer i byens tidlige utvikling med stor betydning for området lesbarhet. Bymarken øst for vollene er en del av det historiske grunnlaget for etableringen av festningsbyen og er i tillegg registrert som kulturlandskap med nasjonal interesse. Områdene som omgir Festningsbyen er sentrale for opplevelsen av den lukkede byen og inngår som del av Gamlebyens helhetlige forståelse og har lite potensial for fortetting.



Figur 5-4 I et maleri av Mathias Blumenthal, 1748, ser vi over mot festningsbyen fra jordbruksområdet på vestsiden som tilsvarer dagens Cicignon. Til venstre fergestedet.



Figur 5-5 Gamlebyens sentrale deler innenfor byområdet.



Figur 5-6 Festningens form griper om elva og innlemmer øst og vestsiden i festningsanlegget.



Figur 5-7 Festningsbyen med torget sentralt i bildet.

5.3 Vestsiden/Plankebyen

Byområdet på vestsiden omfatter den tidligere forstaden etablert på 1730-tallet og den historiske bykjernen som ble regulert som funksjonsdelt og sosialt lagdelt bysentrum fra 1860-tallet. Den såkalte Plankebyen må ses i sammenheng med, og ikke som kontrast til det som i dag betegnes som Gamlebyen og Isegran som i nesten 300 år utgjorde Fredrikstads offisielle sentrum.

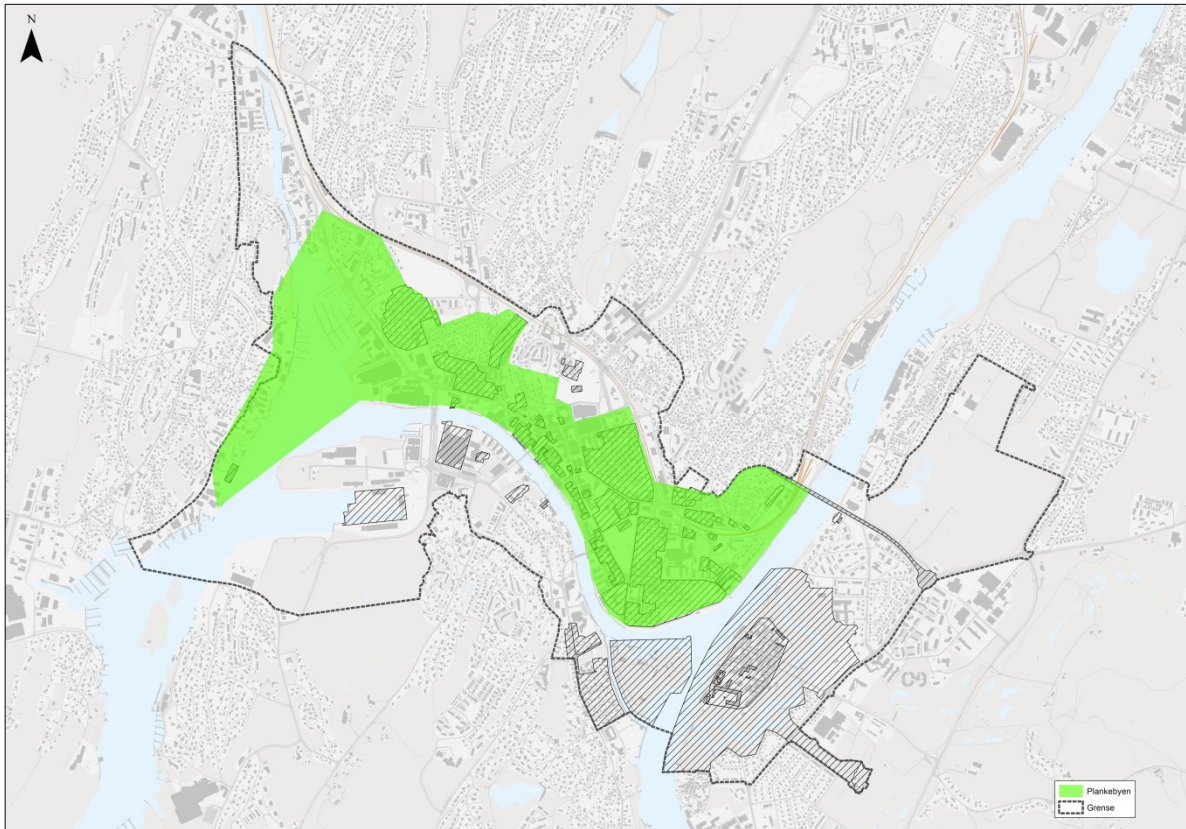
Forstaden har vært i kontinuerlig endring. Fra å være basert på 1600- og 1700-tallets sjøfart og handel, ble den forvandlet til den moderne byen vi kjenner i dag. Fra 1860, da sagbruksprivilegiene ble opphevet, ble den utviklet til en av landets mest betydelige industribyer basert på sagbruk og teglverk. «Plankebyen» oppsto og steinindustri og mekaniske verksteder fikk etterhvert stor betydning for veksten. I Forstaden ble det bygget en ny sosialt og funksjonsdelt by. For vestsiden er denne epoken en helt sentral ressurs og premiss i den videre byutviklingen.

Forstadens bykjerne tolkes gjennom hvordan byveksten som fulgte av sagbruksvirksomheten resulterte i en sosialt og funksjonsdelt by med ulike karakteristika knyttet til Borgerskapets by i Cicignonområdet, Arbeidernes by nord og vest i sentrum (Apenesfjellet, Holmen, St Hansfjellet, Trosvik) og Handelssentrum som oppstår langs Nygaardsgata, Storgata og elvebredden.

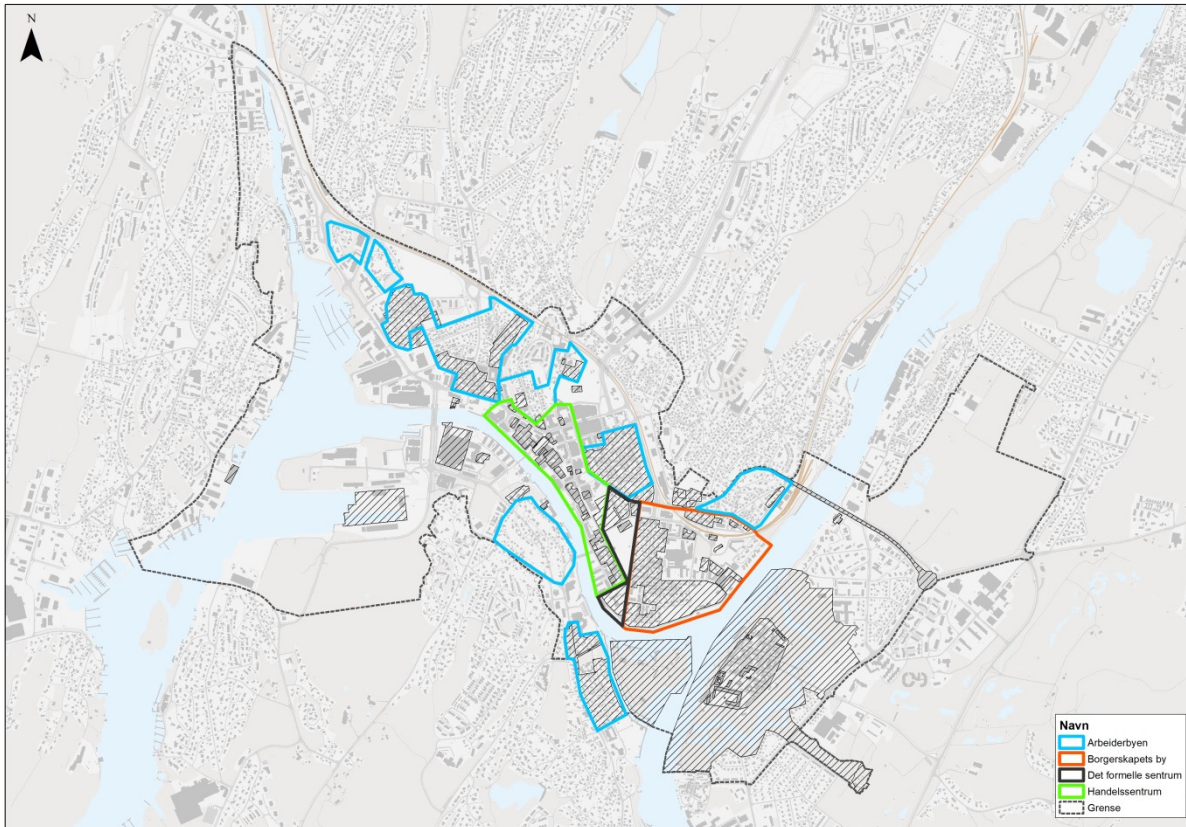
I tillegg bygges boligområder på nordre Kråkerøy ut som del av denne byveksten (Smertu, Vennelyst/Bjølstad) samt Guldbergsiden nord for Jernbanestasjonen. Disse områdene representerer en åpnere bebyggelse fra ulike tidsepoker i plankebyens vekst med stedsqualiteter og betydning for byens lesbarhet. Gressvik og Trosvikstranda utvikles som en del av vestsiden, men skiller seg fra boligområdene og handelssentrum nevnt over.

Disse områdene/kulturmiljøene utgjør på hver sin måte en vesentlig del av fortellingen om hvorfor og hvordan byområdet oppleves slik det gjør i dag. Den omkringliggende byen og dens bidrag til å knytte de ulike kulturmiljøene sammen har betydning for hvordan områdene framstår som kulturmiljøer og hvordan Fredrikstad oppleves som samlet byområde.

Elveløpet og kollene samt den gamle kongeveien/Nygaards gate er strukturerende fysiske elementer for hvordan vestsiden etableres som forstad og etter hvert som sentrum for Plankebyen. Forstaden oppstår delvis som en selvgrodd struktur, mens Plankebyens sentrum i stor grad forholder seg til byplanen fra 1870. Byveksten fra 1860 og utover gir grunnlaget for det som innenfor denne rammen kan oppfattes som en sosialt og funksjonsdelt by med Borgerskapets by, Arbeidernes by og Handelssentrum som en tydelig inndeling av byen samt det representative og formelle byrommet rundt Phønixplassen med parkrom, kirken og administrative monumentalbygg.



Figur 5-8 Plankebyens sentrale fotavtrykk i byområdet.



Figur 5-9 Plankebyens sosiale og funksjonsmessige inndeling innenfor Byområdet: Borgerskapets by, Arbeidernes by, Handelssentrum og byens formelle sentrum rundt Phønixplassen og langs J.N. Jacobsens gate.

5.3.1 Elvefronten

Elvefronten består av rommet mellom elvebreddene langs Vestsiden, Kråkerøy og Gamlebyen. Det kulturhistoriske elverommet knyttet til Plankebyens utvikling omfatter også Gressvik og stedene som utviklet seg oppover langs Glomma fra 1860.

Elvefronten har historisk sett vært åpen, strukturert med kjøpmannsanlegningenes lastetomter og brygger. En del av kjøpmannsanleggenes lastetomter har blitt omgjort til byens torv og plasser som i dag utgjør åpne områder med grøntarealer eller torv som vender seg mot elva og med kjøpmannsgårdene som del av rammen rundt torvene. Av dem er de mest framtrede Dampskipsbrygga, Stortorvet, Evjekaia, samt Blomstertorvet, som tar opp Olaf Holwechs gate/Arne Stangebyes gate. Bankbrygga/Kirkebrygga og Torgbrygga ved enden for St. Hans gate er mindre. Strandpromenaden nedenfor kvartalsstrukturen til Cicignon må ses i sammenheng med Gamlebyen på den andre siden av elva, både fordi det dels opptar tomten etter festningsverket Cicignon, og dels er et markant innslag i Gamlebyens nærmiljø.

Elvefronten har betydning for opplevelsen og den historiske funksjon tilknyttet de tverrgående gateløpene og byens kontakt med elva. Elvefronten representerer et møte, både visuelt og kulturhistorisk, og har vært et dynamisk element i arealbruken og utformingen av byen. Kanskje det mest sentrale byelementet både landskapsmessig og kulturhistorisk. Elvefronten vært strukturerende for så vel gatestruktur som bebyggelse.



Figur 5-10 Anton Olsen gården i Storgata 6 står fortsatt. Fotografiet viser hvordan de forholdsvis store bygningene lå med lastetomt foran og fasaden fritt ut mot elva.



Figur 5-11 Oversiktsbilde fotografert fra Valhalla i Fredrikstad, ca. 1910. Den åpne plassen er Gressvikbrygga, gata vi ser i forkant som går på tvers av bildet er Storgata.

5.3.2 Veifar

Elva og elveløpene som transportårer på langs og på tvers har vært en funksjonsmessig premis for byens framvekst og utvikling frem til våre dager med byfergene og bruene. Ved siden av elva har den Gamle Kongeveien fra København til Christiania vært et sentralt strukturerende element for byområdet og vestsiden. Veifaret er en av de eldste ferdselsveiene i Fredrikstad og er en viktig sammenhengende åre gjennom sentrum, fra fergestedet vis-a-vis Gamlebyen, opp gjennom Fergestedsgata, Nygaardsgata og videre ut Glemmengata. Fergetransport ved fergemenn over elva var en del av Kongeveien. Også Storgata er en historisk ferdselsåre som ligger parallelt med elveløpet i Vesterelva og som ble etablert mellom kjøpmansgårdenes hovedbygninger og næringstomt ned mot elva. Storgata går fra Dampskipsbrygga (der Olaf M. Holwechs gate forbinder Storgata med Nygaardsgata), forbi Blomstertorvet, over Stortorvet og gjennom jugendkvartalet til Molvigkaia der den dreier retning og ender ut i Farmannsgate. Den første og eldste bebyggelsen i «Forstaden» finnes i dag langs Storgata.



Figur 5-12 Illustrasjonen viser Storgata og Nygaardsgata, de to historisk sett mest strukturerende veifarene på vestsiden. Jernbanens kurvatur fra 1879, samt Fredrikstadbrua fra 1957. Et overlay inne i dagens Handelssentrum består av O. Krums kart fra 1912.

Disse veifarene var også sentrale for reguleringen til ingeniør Riise, da han som nyutnevnt stadsingeniør fikk i oppgave å regulere vestsiden. Byen skulle reguleres i henhold til bygningsloven av 1845, der rutenettet var et teknisk planmessig grep for å skape bymessig orden og brannsikkerhet i byene. I den viktige planketiden i Fredrikstad fra 1860, utviklet Ferjestedsveien seg til å bli en representativ gate med Phønix plass og Kirkeparken der Fergestedsveien går over i Nygaardsgata, som var viktige plasser for byens borgerskap.

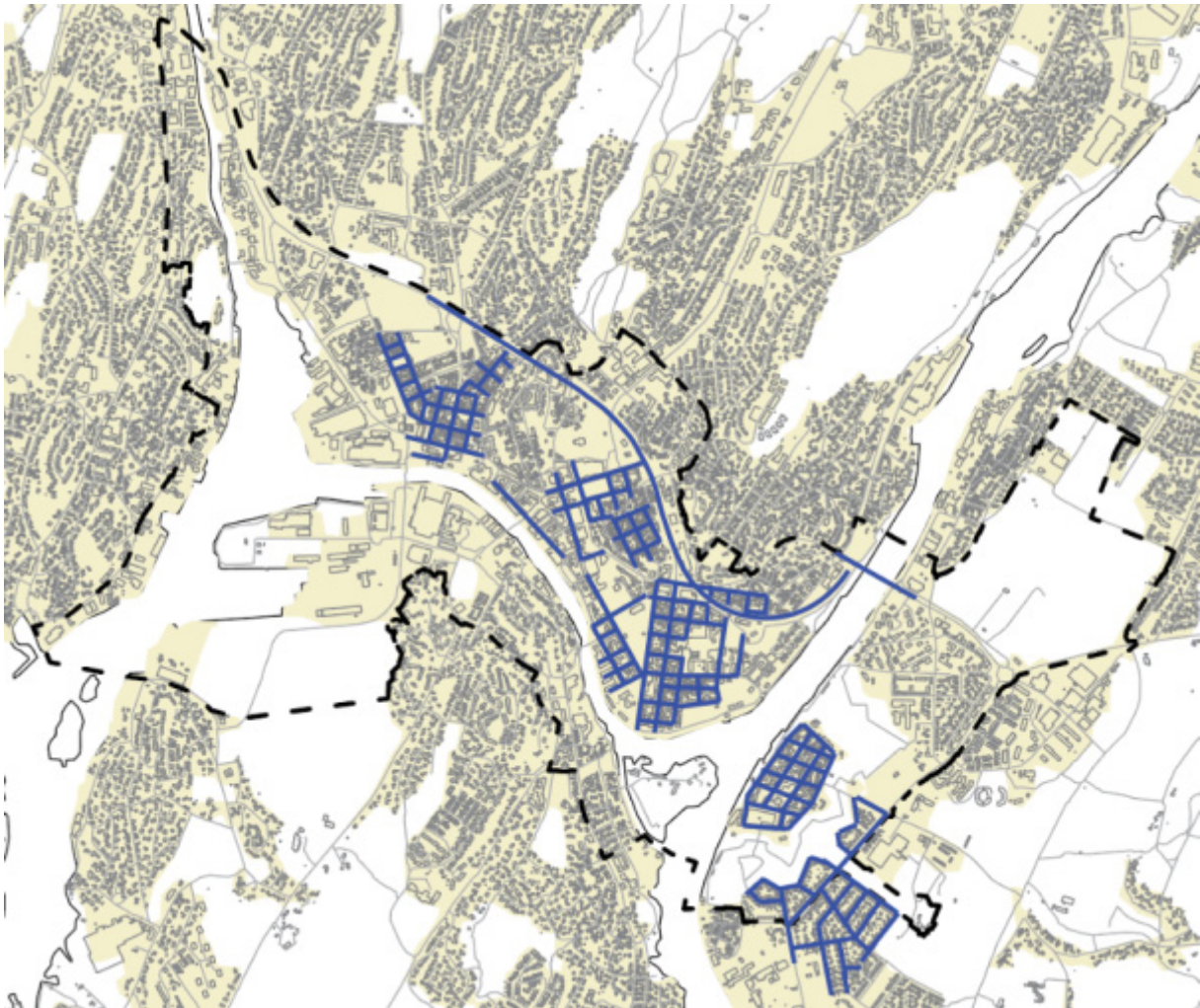
5.3.3 Byplanidealer 1870

Befolkningsveksten på vestsiden i «Forstaden», gjorde at kommunen i 1867 opprettet en stadsingeniørstilling. Sivilingeniør E. Riise ble ansatt og begynte umiddelbart arbeidet med å oppdatere kartverket og utarbeide reguleringsplan basert på rutenettplanlegging, ifølge lov av 1845. Rutenettplanen fra 1870 viser hvordan byplanen retter seg etter elva og kollelandskapet og delvis eksisterende veifar og bebyggelse, men legger seg oppå de mer selvgrodde områdene som Holmen/Trosvik som gradvis tilpasses den nye byplanen.

Rutenettet var ansett som et byplangrep som fulgte et demokratisk prinsipp. Med europeiske forbilder ble området fra Cicignon til Holmen regulert med en kvartalsstruktur som i utgangspunktet skulle behandle alle bydeler likt, enten det gjaldt Cicignon eller Holmen. Når områdene ble bygget ut i siste halvdel av 1800-årene og de første 30-40-årene av 1900-årene oppsto likevel en sosialt og funksjonsdelt by innenfor den planlagte rutenettsplanen med kvartalsvis utbygging.



Figur 5-13 Eksisterende bebyggelse er farget, rød for fremstående enkeltbygninger og rosa for generell bymessig bebyggelse, eksisterende gater og veifar er farget gult. Alle delområdene retter seg etter elva.



Figur 5-14 Illustrasjonen viser noen karakteristiske byplangrep som fortsatt preger bybildet. Blant annet viser den de områder på vestsiden hvor 1870-årenes byplan ble realisert.

5.3.4 Borgerskapets by

I 1867 ble Fredrikstad utvidet mot nord. Oppgangstidene i industrien førte til stor befolkningsvekst og byen vokste og trengte mer plass. De nye industrianleggene ble plassert langs elva på begge sider. Gründerne som etablerte virksomhetene bosatte seg i stor grad på vestsiden, i den gamle forstaden. Den nye førende samfunnsklassen ble viktige for utviklingen av byen. Det ble tatt et tydelig byutviklingsgrep her når kommunen i 1872 presenterte en reguleringsplan for Vestsiden. Cicignon fort ble nedlagt i 1903 og tomtene ble frigjort for boligbebyggelse. Området lå vakkert til på en høyde i elvelandskapet med gode siktlinjer til bylandskapet til alle sider og med nærhet til festningen, hvor tyngdepunktet fortsatt lå. Kvartalsstrukturen ble opprettet bak Cicignons skanse, derav navnet (skansen var ikke revet i 1870), og rutenettet ble strukket ned til elven vest for skansen og opp til St. Croix i nord. Området ble delt inn i rundt 40 kvartaler. Dette ble området for villabebyggelsen til de bedrestilte – den såkalte plankeadelen. Gatene ble rettet nord-syd med sikt ut mot Isegran. Kvartalsstrukturen la til rette for en bymessig utnyttelse av denne beliggenheten og i dag knytter bydelen forbindelser med elvelandskapet, Gamlebyen, Domkirken og Lykkebergparken i vest og jernbaneparken i øst.

Cicignon regnes historisk sett som det mest fornemme bystrøket i Fredrikstad. Det var her industrieierne og grossererne etablerte seg på 1860- og 1870-tallet og det var her de representative bygningene og byrommene ble etablert med Phønix-plassen, biblioteket og domkirken som sentrale elementer.

Når Smaalensbanen (Østfoldbanen) i 1879 ble ført frem til Fredrikstad, og jernbanestasjonen ble lagt ved Cicignon på vestsiden av byen, ble det enda tydeligere at det var denne del av Fredrikstad som var det representative sentrum. Den brede murbygningen har en rund forplass som både ligger i akse ned mot Tollbodene og mot kirken i andre enden av Dronningens gate. Forbindelsen representerer et møte mellom den moderne jernbanen og den fornemme bydannelsen vis-a-vis Gamlebyen med nærhet til fergeleie og boligdannelsen på Cicignon. Kvartalene rundt St. Croix, nord for stasjonen, med bygårdsliknende sveitserhus, og Odd Fellow-ordenens bygning utgjør en del av det representative sentrum.

5.3.5 Byrommene ved J.N. Jacobsens gate

Byrommene vest for J.N. Jacobsens gate utgjør historiske orienteringspunkter i Fredrikstad og representerer byens administrative tyngdepunkt slik byen ble tilpasset plankeadelen. Her stråler flere av byens viktige gater ut fra et felles samlingspunkt. Området ble et viktig parkområde i byen, i betydningen møteplass og et strøk for flanører, og omfatter kirkeparken med domkirken og biblioteksparken med biblioteket. Veggene i byrommet omfattes av bebyggelsen langs Cicignon-området (langs J.N. Jacobsens gate), bebyggelsen langs Nygaardsgata og Lykkeberg-parken med Lykkebergvillaen og funkisbebyggelsen i nord og er et av byens best bevarte byrom. Med hensyn til bebyggelse omfatter området flere av byens monumentale bygninger som vitner om plassens funksjon og historiske posisjon og er viktige for byens silhuett og identitet: Lykkebergvillaen, Rådhuset, Norges Bank, Domkirken, Phønix-klubben, Pay-villaen, Biblioteket.

Domkirken (tegnet av William Luhr, sønn av Luhr som tegnet Glemmen kirke i 1888) ble anlagt på tomt kjøpt av J.N. Jacobsen på Lykkeberg og henvender seg mot Nygaardsgata med kirkeparken omsluttet av J.N. Jacobsens gate og Riddervoldsgate. Noe senere ble også parken anlagt her. Kirkeparken er senere koblet sammen med biblioteket og biblioteksparken, via Phønix-plassen.

Den fredete bibliotekbygningen ble oppført i 1926 med park rundt bygningen i fond av Tordenskioldsgate, ut mot Phønixbrygga. Biblioteket har et nyklassisistisk formspråk, men arkitektene Harald Sund og August Nielsen har i tillegg vært inspirert av middelalderens borger og gårdsanlegg. Anleggets hovedhenvendelse er mot plassen i nordøst, men med en karakteristisk og monumental side henvendt mot elva. Biblioteksparken ble anlagt i sammenheng med oppføringen av biblioteket og er utformet slik at den understreker bygningens monumentale karakter.



Figur 5-15 Foto tatt fra Domkirken ca. 1910 som viser Cicignon, Kirkeparken, Musikpaviljong (i parken) og J. N. Jacobsens gate som sentralakse.



Figur 5-16 Postkort fra 1923 som viser Phønixplassen, og møtet mellom J. N. Jacobsens gate og Kirkeparken. Til høyre biblioteksparken og gavlen til Pay-villaen.

5.3.6 Arbeidernes by

Arbeidernes by består i stor grad av småhusområder som lokaliseres nord og vest for handelssentrum samt på Gressvik, nordre del av Kråkerøy og i tilknytning til brukene oppover langs Glomma. Småhusområdene oppført i perioden 1860-1920 for den økende arbeidsstokken på Apenesfjellet, St.Hansfjellet, Holmen, Fjeldberg, Trosvikberget og Gressvik er karakteristiske for Fredrikstad. I områdene langs elva på Kråkerøy, for eksempel Smertu og Vennelyst, bærer bebyggelsen mere preg av hagebyidealene – selv om det også her finnes bebyggelse fra tidlig 1900-tall. I de mer selvgrodde områdene som Trosvikberget finnes også rester av 1700-tallsbebyggelse som har vært karakteristisk for byen, men som det er få igjen av i dag.

Med hensyn til bygningene er store deler av disse miljøene bebygd med rasjonelt oppførte småhus på høye grunnmurer i skrånende terreng. Arbeiderboligene var hovedsakelig bygget i tre og med en teknikk som etter midten av 1800-tallet fikk sitt feste i den lokale tradisjonen. Materialvalget var preget av rasjonalitet og besto ofte av kappender, hentet mer eller mindre direkte fra sagbrukene. Formspråket var tidstypisk og i linje med sveitserstilens ideal.

Arbeiderbebyggelsen finnes overalt, både som regulert bebyggelse på for eksempel Holmen, og som selvbygde terrengtilpassete boliger langs fjellknauser, dvs. på arealer som likevel ikke lot seg benytte til jordbruk eller annen næring. Sett i sammenheng med brukseiernes mere påkostete bygninger på Cicignon utgjør arbeidernes bygninger således et karakteristisk element i den funksjonsdelte by som vokste frem med industrialismen.

Trosvikberget utgjøres i dag av en liten, tett bebygd høyde mellom Mosseveien og Teglverksveien nord for Seiersborg. Trosvikberget ble først bebygd i årene mellom 1750 og 1800, og var et arbeidsstrøk fra begynnelsen av 1800-tallet da den største andelen av arbeiderbefolkningen i Glemmen bodde der. Den tidligste bebyggelsen utgjør en selvgrodd gate- og tomtstruktur oppe på fjellknausen, og bestod av arbeiderboliger oppført med rasjonelle materialer og metoder. På denne tiden vasket sjøen helt inn til nedsiden av bebyggelsen ved Trosvikgata. Trosvikberget ble senere bygd ut som følge av gode tider i trelastindustrien og verfts- og mekanisk industri på slutten av 1800-tallet, i tråd med den nye byplanen. Området forble et fattig arbeiderstrøk, tett knyttet til de virksomheter og arbeidsplasser som fantes rundt fjellet.

På sørsida av Trosvikberget lå i sin tid Gutzeits, senere Stang & Breckes, sagbruk med trelasttomt, samt villaen Seiersborg, som strøket i dag har navn etter. Gutzeit holdt skole i en av sine arbeidsbrakker inntil byutvidelsen i 1867. Når Trosvikberget og Seiersten ble en del av Fredrikstad måtte kommunen overta undervisningen, og skolen ble flyttet til Trosvik gård. Sleipner motorfabrikk (motorverksted og støperi) ble etablert i området i 1912. Den viktigste virksomhet innen tekstilindustrien i området ble startet i 1917, Seiersborg Textilfabrikk i Teglverksveien. Fire av byens kjøpmenn startet fabrikk som veveri, med omlegging til farveri i 1957. Trosvikberget lå også nære en av byens største arbeidsplasser, Norsk Teknisk Porselen, som ble etablert på Seiersborg i 1916. Når Mosseveien ble anlagt i 1930-årene mistet Trosvikberget kontakten med vannet i vest. Barrieren la opp til en effektiv landutvidelse for havn- og industrivirksomhet i mellom- og etterkrigstiden.

Fjeldberg utgjøres av en delvis bebygd fjellknaus mellom rv. 110 og rv. 108, strukturert langs Fjeldberglia, gata Fjeldberg, Sagbruksveien og Teglverksveien. Området ble bygget ut da Trosvik gård ble stykket opp på 1840-tallet og solgt på auksjon, og brukene Lia, Stræbsomhet, Fjeldberg og Labråten ble fraskilt. Da general Johan Caspar Cicignon eide Trosvik hovedgård fra 1680 til 1696 lot han hugge inn en rekke inskripsjoner, deviser og monogram i fast fjell og steiner omkring på eiendommen. Cicignon var katolikk og de fleste av inskripsjonene har religiøs betydning, antagelig utført med misjonerende hensikt. Foreløpig er 20 av disse kjent og kartfestet. Tre av dem finnes på Fjeldberg. Inskripsjonene er unike, ikke bare i Norge, men også i en nordeuropeisk kontekst. Med utparselleringen av Trosvik på 1800-tallet, og etterfølgende utbygging av Fjeldberg, ble flere av disse innskripsjonene liggende langs veifar og i private hager. Cicignoninnskriftene på Trosvik er enestående i Norge, andre innskrifter fra samme tid er enten kongemonogrammer eller minnesmerker om begivenheter. I det eldre 1600-talsanlegget har det også eksistert en 400 meter snorrett vei som gikk fra Trosvik hovedgård ned til gårdens tidligere brygge (antagelig var den beplantet som allé). Veien har gått mellom det som i dag er Trosvikberget og Fjeldberg. Selv om de fleste arbeidere i byen bodde på Trosvikberget, Trosvikstranda og Holmen, lå byens institusjoner for fattig- og sykehjelp alle på østsiden. 1906 ble derfor et kommunalt sykehus for smittsomme sykdommer, Fredrikstads epidemilasarett, åpnet på Fjeldberg. Dette ble revet i 1955 og erstattet av Fjeldberg sykehjem i 1965, som er påbygget i flere trinn fram til i dag.

5.3.7 Handelssentrum

Fredrikstad handelssentrum består av en sammensatt bebyggelse og byrom fra forskjellige tidsepoker, i ulik skala og utforming, strukturert hovedsakelig rundt de historiske veifarene Storgata og Nygaardsgata. Bebyggelsen i handelssentrum, som overveiende har et forretningsmessig preg, karakteriseres også ved sitt forhold til elva, både historisk og etter senere årenes satsning på Elvepromenanden. Nygaardsgata, det eldste veifaret på Vestsiden, har alltid gått fra fergestedet ved elva til Fredrikstads forstad.

Kjøpmannsanleggene i Forstaden var annerledes enn i Gamlebyen. De hadde gjerne ett representativt hovedhus med forhage og lastetomter ned mot elva. Utforming og plassering av bygningen var bestemt både av praktiske og sosiale funksjoner. Funksjonene var spesialisert for den økonomiske aktiviteten som var knyttet til elva som transportåre og havn. Siden elva var ferdsselsåre var det også fra elva man skulle bli sett, særlig av skippere og kremmere som handlet med trelast og varer. Den representative fasaden vendte derfor mot elva og signaliserte god økonomi, tillit og sosial og kulturell

tilhørighet. Grunnlaget for den økonomien som den store bygningen visualiserer, ligger mellom huset og elva, og bygningen blir på den måten «kronen» på verket i anlegget. En slik bevisst samhörighet og visualisering av den økonomiske aktiviteten og den representative delen, kan vi også se i andre anlegg fra tiden.

Bybrannen i 1908 tok store deler av kvartalene rundt Stortorvet, og loven om murtvang av 1904 førte til en oppbygging av flere bygårder i mur vest for Stortorvet, nå beskrevet som Jugendkvartalet. Den nye bebyggelsen ble utformet med høy kvalitet etter rådende stilidealer. Bygningene er i hovedsak oppført i murstein, blendet med granitt og sokkeletasjer i råkopp. I dag omfatter det et relativt lite bolig- og forretningsområde i tilknytning til Storgata, Hollendergata, Farmanns gate og St. Hans gate. Bebyggelsens karakter er lite endret samtidig som den har vært førende for det som har kommet til av utfyllende postmodernistisk bebyggelse, som gjør at området i dag fremstår som ensartet.

Etter brannen ble også Stortorvet endret. Stortorvet bestod tidligere av to torv omsluttet av trehus – et bredere fisketorv mot elva og et smalere og lengre torv – Stortorvet, ovenfor Storgata. Etter brannen ble det bygget murgårder og torvet ble ett større torv. I 1962 ble Idungården reist og Stortorvet fikk en moderne fondbygning i storskala for enden. Stortorvet er forbundet med bro over til Kråkerøy og FMV-området.



Figur 5-17 Handelsentrum utgjør et mangfold av næringsbebyggelse fra de siste 200 århundrene, både med hensyn til skala, uttrykk og funksjon.

5.4 Industrivirksomhet etter Plankebyen

Etter skiftet i 1860 skapte virksomhetene langs Glomma mange arbeidsplasser ved brukene, og førte til generell byvekst. Byen går fra å være en kjøpmannsby knyttet til sagbrukene til å bli en handelsby. I forbindelse med fortetting av bykjernen ble flere av lastetomtene i sentrum kjøpt opp og benyttet til nye sentrumsnære formål som torv og handelsplasser.

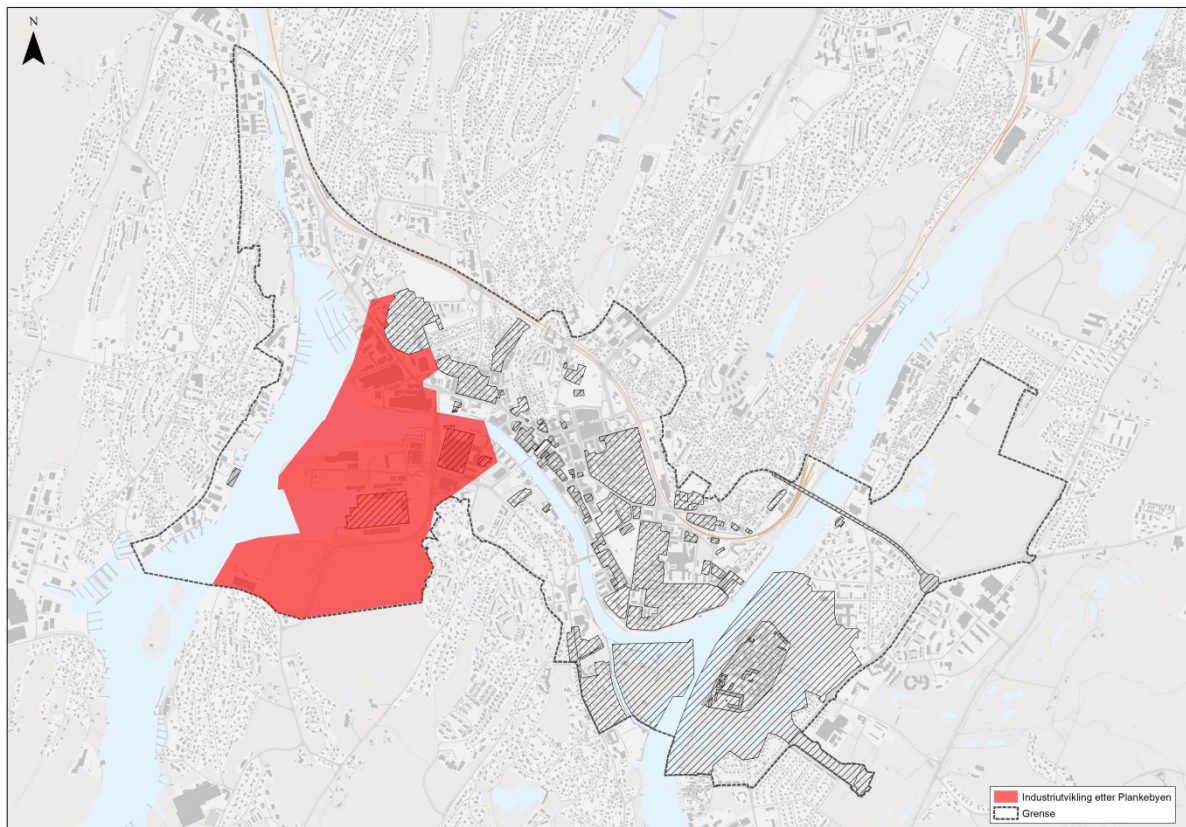
Industrien som oppsto i kjølvannet av denne by- og virksomhetsveksten gjennomgikk også en omstillingsprosess omkring århundreskiftet når skipsbygging, kjemisk industri og mekanisk virksomhet opplevde en høykonjunktur samtidig som de konvensjonelle industriene som hadde med tegl-, sten og trelast å gjøre opplevde nedgangstider. Med tiden kom disse nye industriene til å legge beslag på store

arealer. 1912 kjøpte A.S. Denofa ett 120 mål stort område for å anlegge fabrikk på Øra syd for festningen og Vaterland. En liknende utvikling skjedde ved FMV på Kråkerøy.

Industriutviklingen ved FMV og Seiersborg har definert byområdets utvikling i fortsettelsen av byveksten knyttet til Plankebyens storhetstid. Avtrykket av industribyen utgjør i dag en sentral del av byområdet. Et viktig karaktertrekk er de store «strukturene» tilknyttet industrivirksomheten som hallene, kranene, dokkene og infrastrukturen.



Figur 5-18 FMV-området i 1947 og 1978 gjennomgår en kraftig utbygging med stor arealekspansjon. Bygningsmiljøet blir rasjonelt planlagt med lineær bebyggelse, med parallelt liggende langstrakte bygningskropper. Flyfotografiene viser også hvordan porselensfabrikken på Trosvikstranda vokste vestover med nye industribygninger, blant annet tørkingshaller. En annen type industri og tilvirkingsprosess stiller krav om at bygningene her ligger fysisk sammenkoplest som en bygningskropp – hvilket man ser enda.



Figur 5-19 Den 'moderne' industriutviklingens avtrykk i byområdet er tydelig på nordvestre siden av Kråkerøy, og vest for Mosseveien.

5.4.1 Seiersborg (og Trosvikstrandens vestre del)

Seiersborg og Trosvikstranda, i det følgende avgrenset til området vest for Mosseveien og Værstebrua, er nært forbundet med områdene og utviklingshistorikken rundt Holmen, Trosvikberget og Fjeldberg som tidlig etablerte industri- og arbeiderstrøk i Fredrikstad. Kulturmiljøet ligger i hovedsak på utfyllinger, men navnet skriver seg fra villaen Seiersborg

Verftsindustrien er representert ved Trosvikstrandens vestre Værft, som på 1860-tallet drev med reparasjon og bygging av skuter. P. B. Andersens Jernstøperi og Mekaniske Verksted ble etablert på Trosvikstranda i 1880, firmaets anlegg fra 1916 står fremdeles ved Trosvikstranda nr. 20 og 22. Norsk Norsk Teknisk Porselens utvikling i området er lesbart i bygningsmassen oppført fra 1916 og framover. Brynildsens Fabrikker AS som flyttet sin fabrikk fra Molvigkaia til Mosseveien på Seiersborg i 1962 kompletterer på sett og vis det store anlegg som NTP hadde bygget opp gjennom årene.

5.4.2 FMV

På Kråkerøy skjedde FMVs etablering med utgangspunkt i virksomheten ved Myrens verksted i Kristiania. Allerede i 1873 hadde FMV levert sitt første dampskip og rundt århundreskiftet var skipsbygging en betydelig del av virksomheten. Da sysselsatte bedriften 400 mann, og i 1909 var FMV blitt den syvende største arbeidsplassen i Norge. Fra 1873 til 1967 ble det bygget flere hundre skip, og på det meste jobbet det ca. 2500 personer i firmaet. Med underleverandører kan det anslås at FMV ga arbeid til så mange som 7- 8000 mennesker. Med firmaet vokste også arealet som var i bruk, og store utfyllingsområder ble tatt i bruk. I 1981 ble virksomheten mer innrettet mot offshoreindustrien. Bygningsmassen var hele tiden i endring med mer og mindre permanente strukturer tilpasset virksomhet og oppdrag. I 1987 ble virksomheten avviklet, og i 1998 ble store deler av tomteområdet og bygningene solgt til et nystartet firma som tok navnet Værste AS og som har tatt sikte på revitalisering av og ny bruk av bygningene.

På FMV består de bevarte industrihallene av Kjeleverkstedet bygget i 1913 og Smia bygget i 1914 mot øst, og maskinverkstedet bygget i 1916 med siste utvidelse i 1957 mot vest. Administrasjonsbygget, tegnet av Arnstein Arneberg, sto ferdig i 1948. Dokker og kraner utgjør sentrale historiefortellende strukturer i industriområdet og karakteristiske kulturhistoriske elementer i bybildet.

5.5 Andre karakteristiske kulturmiljøer i byområdet

Gressvik, Trosvikstranda og Glemmen/Grønli inngår i utviklingen av vestsiden og Plankebyen, men representerer en annen type kulturmiljøer enn boligområdene og handelssentrum som del av indre by.

Gressvik

Gressvik var siden gammelt bebygget ved kysten og fikk gradvis økt betydning som lasteplass for utskipping. Området begynte for alvor å bebygges da de det ble utstykket fra gården med samme navn på midten av 1800-tallet i forbindelse med at området ble en del av industrialismen og treindustrien. Græsvig brug ble anlagt her i 1850, med sagbruk fra 1860, og var i sin tid landets første eksportthøvlteri og en av Skandinavias største og mest moderne treindustribedrifter. Bedriften kjøpte våningshuset på Gressvik gård for enden av Gressvik allé, og tok det i bruk som kontor i 1916. Fast båtrote, «Gressvikbåtene», åpnet i 1883. Brukseier Jacobsen sørget for mye av samfunnsoppbyggingen og ga arbeiderne gratis eller svært billig virke i form av endekapper, hvilket de brukte til å bygge knubbhus.

Bedriften sørget også for en sosial trygghet for sine arbeidere, og bygget skole 1862, pigeskole 1869, «håndgjerningsskole» 1872, samt kirke i 1883.

Den første boligbebyggelsen knyttet til den nye industrivirksomheten skjedde i tilknytning til bedriftene (Gressvikveien, Bedehusberget, Liastien, Haugetangen og Ålestranda) i kantene mellom dyrka mark og fjellkollene. Dette særpreget er i hovedtrekk beholdt til i dag, men spesielt etter at bilen overtok som transportmiddel fra 1960-tallet spredte bebyggelsen seg over større områder. Det gjelder spesielt gamle forsteder som Gressvik/Ørebek og gamle strandsteder. I mellomkrigstiden skjedde en merkbar utbygging vestover, samt hyttebygging på Viken.

Trosvikstranda

Trosvikstranda er betegnelsen på området som strakk seg langs Vesterelven fra Gelertsens gate til Seierstenbrygga og senere er kalt Verkstedsbrygga. Trosvikholmen ble hovedsakelig bygget ut på slutten av 1800-tallet som en blanding av arbeiderboliger og småindustri. Rundt 1895 kjøpte kommunen Trosvikstranda og området Trosvikstranda/Seiersborg ble gradvis innlemmet i byen og bygget ut. Ved etablering av Værstebrua i 2011 ble flere industribygninger og arbeiderboliger på Trosvikstranda revet. Trosvikstranda 16 er den eldste bevarte bygningen på Trosvikstranda i dag og ble oppført i 1812 etter en brann i området.

Glemmen og Grønli

Glemmen ble sammenslått med Fredrikstad by i 1964 og har navn etter områdets eldste gård som i middelalderen ble delt i to bruk. Glemmengata er en av de eldste ferdselsveiene i Fredrikstad og den historiske veien utgjorde opprinnelig Kongeveiens søndre trasé. Frem til 1870, etter byutvidelsen i 1867, ble den kalt Kirkegaten. Gamle Kirkevei, en annen viktig historisk ferdselsåre, gikk østover til gamle Glemmen kirke i en trasé som i store trekk følger Traraveien og Kirkeveien. Glemmengata har i dag mistet sin betydning som hovedinnfartsåre til Fredrikstad, men er fremdeles viktig som sammenhengende ferdselsåre gjennom Fredrikstad sentrum. Sett fra syd kommer den fra byens handelssentrum (under navnet Nygaardsgata) hvoretter den løper langs St. Hansfjellet østre kant langs parken rundt Glemmen kirke.

Under 1800-tallets første halvdel var folketallet stabilt innenfor området. Mot slutten av århundret ble imidlertid to fabrikker bygget; Fredrikstad Regnklede & Presenningsfabrikk som åpnet i 1885 i gata Fremskridt 1 og Hansen og Co. («Hanco») Regnklædefabrikk A/S som åpnet i Glemmengata i 1893. Med dette ble nærområdet betydelig utbygd. Utbyggingsprosessen skal også ses i sammenheng med den generelle høykonjunktur Fredrikstad opplevde fra 1860-årene og framover etter at sagbruksprivilegiene opphørte og regionen kom til å preges av en ressurssterk bruks- og verkstedindustri. I mellom- og etterkrigstid har byen suksessivt blitt utvidet nordover.

6 V+E - Verdivurdering, Sårbarhet og Mulighetsrom (trinn 3 og 4)

Sentralt for denne DIVE-analysen er å synliggjøre kulturminnenes og kulturmiljøenes bidrag til en fortetningsstrategi for Fredrikstad. Dette gjøres gjennom at kulturhistoriske karaktertrekk er beskrevet og identifisert gjennom analysens to første trinn i kapitlene 4 og 5 som grunnlag for å si noe om sårbarheten for fortetting i de identifiserte kulturmiljøene. I kapittel 6 ses DIVE-analysens to siste trinn samlet. Dette er gjort med tanke på hvordan DIVE-analysen skal bidra til fortetningsstrategien for Fredrikstad gjennom å synliggjøre sammenhengen mellom kulturminneverdier og endringskapasitet. Dette oppsummeres avslutningsvis i kapitlet gjennom et sårbarhetskart for byområdet som viser

hvordan de ulike delområdene i byområdet er sårbare for endring og dermed hvilket mulighetsrom som finnes for fortetting basert på at disse kulturmiljøene skal ivaretas i fortsettelsen.

DIVE-analysens fokus har vært en overordnet områdeforståelse av Fredrikstad, men de identifiserte områdene og kulturmiljøene er her eksemplifisert med mindre delområder som synliggjør og tydeliggjør hvilke kulturhistoriske muligheter og begrensninger som legges til grunn for fortettingsstrategien. Eksempelområdene beskrives ift hvilken verdi de representerer, hvilken sårbarhet disse områdene har på skalaen stor, middels og liten og hvordan kulturminnet/kulturmiljøet kan bidra til å definere kriterier/prinsipper for videre utvikling av byområdet både i de indentifiserte kulturmiljøene og influensområdet som omgir disse.

6.1 Elvelandskap og bysilhuett

Byen ligger langs elva, som har vært drivende for utviklingen. Tidligere var elvebredden et landskapselement som hang sammen med elva som transportåre. Omfattende utbygging av elvefronten medfører at spesielt Vesterelva i større grad framstår som en kultivert kanal. Som del av Glommas hovedutløp i havet, er det viktig å ivareta elvas landskapsmessige kvaliteter gjennom byen. Dette kan gjøres ved å opprettholde enkelte åpne rom, enten som grøntområder eller torg, langs begge sider av elva og unngå at kun bebyggelse definerer vannkanten.

Bylandskapet sees fra begge sider av elva og viser hvordan denne dynamiske strukturen med bebyggelse og åpne rom definerer møtet mellom byen og vannet. Kvartalsstrukturen på vestsiden gir mange ulike siktforhold gjennom byen og over elva. St. Hansfjellet, Apenesfjellet og Eskildsfjellet er markante fjellformasjoner og utsiktpunkter i byen. Ved at elva er en ferdselsåre og et felles landskapselement for byen er siktlinjene på tvers av elva viktige for opplevelsen av byen og for hvordan bebyggelsen er tilpasset landskapsrommet.

Festningen, kirkene, gjenværende industribygninger/fabrikkbygninger/kranene på FMV-tomta, brannstasjonen, sykehuset og broene er kjente landemerker som er markante i bysilhuetten. I det følgende illustreres et utvalg av ståsteder/siktlinjer som illustrerer hvordan dette preger bybildet og hvordan ny sammenhengende bebyggelse langs elvefronten vil kunne gripe inn i dette. Byens tidligere industri med haller og kraner har i flere år gitt byen en karakteristisk silhuett som er endret ved senere års utbygging.



Figur 6-1: Sikten mot syd-øst fra gangbrua mellom Stortorvet og FMV.



Figur 6-2 Fotografiet viser sikten fra Gamlebyen over til fergeleie på vestsiden ca 1900. Cicignon ligger på en høyde, med Cicignon skole på høyeste punkt. Fotografiet viser Cicignons skanse med vaktstuen fra 1746, før Tollboden ble bygget i 1916.



Figur 6-3 Fotografiet viser sikten over til Cicignon i dag med sykehusområdet fra 1957.



Figur 6-4 Den karakteristiske Værstebrua binder sammen Trosvikstranda med FMV på Kråkerøy. Den forholdsvis lette konstruksjonen leder blikket forbi og inn mot sentrum. De lave men store gamle hallene på Kråkerøy ligger som motvekt til silhuetten på Vestsiden med Valhall fra 1870 på «byens tak».



Figur 6-5 Fotografiet er tatt fra Kråkerøy rundt 1900. Fotografiet viser hvordan lastetomtene lå ned mot elva. Spiret på kirken i Gamlebyen sees så vidt. Biblioteket ble bygget her i 1916.



Figur 6-6 Sikt mot Domkirken og de nylig reiste bygårdene i Nygaardsgt. 11 (1894) og Nygaardsgt 13 (Postgården 1883) ca. 1900. Tverrgaten Riddervoldsgate løper mellom bygningene i Nygaardsgaten ned til elvebredden til venstre i bildet. Trehuset midt i bildet stod langs Tordenskiolds gate. I det åpne rommet til venstre for kirken ble Kråkerøybroa anlagt i 1957.



Figur 6-7 Sikt fra ferge opp Riddervoldsgate i dag, med domkirken til høyre. Bebyggelsen fra 1980-tallet ligger ut mot elva og er i ca. 4 etasjer. Kirkebrygga til venstre og Tordenskioldsgate til høyre.



Figur 6-8 Fotografiet viser Banken i Nygaardsgate, med en liten forhage med hekk mot Bankbrygga. Vibes gate er tverrgaten som forbinder Bankbrygga med parallelle Nygaardsgate. En boliggård er bygget i elvefront, i 5 etasjer, der to av etasjene er taketasjer. Ved at taket skråner innover fra 3 etasje, åpnes gaterommet slik at Lykkeberg har visuell kontakt med elva.



Figur 6-9 Stortorvet bestod tidligere av to torv omsluttet av trehus – et bredere fisketorv mot elva og et smalere og lengre torv – Stortorvet, ovenfor Storgata. Etter brannen i 1908 ble det bygget murgårder og torvet ble større. I 1962 ble Idungården reist og Stortorvet ble et torv med en moderne fondbygning i storskala for enden.

Veggen er lett buet og virker utover torvets størrelse, over elva med landskapsryggen på Åsgårdsvarden som visuell avslutning.



Figur 6-10 Bildet viser den selvgrodde trehusbebyggelsen langs St. Hansfjellet, Evjas tidligere utløp og den begynnende trehusbebyggelsen i den bymessige kvartalsstrukturen på Holmen. Fotografiet viser bebyggelsen som formes etter fjellet og Evjas løp. St. Hansfjellet er et markant fjellparti i byen.

Seierstens skole sees i høyre billedkant.

Den første verkstedbebyggelsen på Kråkerøy har etablert seg.



Figur 6-111 Vestsidens silhuett oppover elva mot Kråkerøy på motsatt side av elva med det nye stadionanlegget, sett fra Trosvikstranda ved Værstebrua.

Trosvikstranda er delvis ubebygget, men har eldre bybebyggelse bevart.



Figur 6-12 Bebyggelse i 8.etasjer på Kråkerøy/FMV som ligger helt ut mot elva. Når bygningene ligger tett, er høye og store, skapes et inntrykk av sammenhengende volum som delvis avskjærer byen bak fra elva. Elva oppleves i større grad som en kanal enn det elva historisk har vært.

Bebyggelse i 5 etasjer ut mot elvepromenaden på vestsiden.

Verdier

- Opplevelsen av å se på tvers av elva og inn i byen på begge sider
- Tilgang til elvefronten både langs elva og fra byen som henvender seg mot elvefronten
- Variasjon av bebyggelse, åpne rom og arealbruk langs begge sider av elva
- Byggehøyder som bidrar til at byen oppleves som tilpasset elvelandskapet

Sårbarhet

Middels.

- Det viktige for forståelsen og opplevelsen av elverommet er at man i fortsettelsen ivaretar et antall åpne områder og grønne arealer på begge sider av elven og at tomter som bebygges ikke medfører at byen bak stenges ute.

- For å opprettholde byens kontakt med elven bør et bredere belte av byen enn første rekke av bebyggelse utgjøre elvefronten, og samtidig viser den dynamiske bruken av elven.
- Byggehøyder og tomtestruktur langs elva bør forholde seg til elva på en måte som ikke stenger den bakenforliggende byen ute

Bidrag til utvikling/Aktivering

- Det å tilstrebe variasjon i bebyggelse, tomtestruktur, mot elvefronten også innenfor kvartalsstrukturen kan bidra til at elvefronten oppleves som variert og dynamisk og ikke som en avsluttet historie. Gjennom å unngå at ny sammenhengende bebyggelse fyller hele kvartaler og dermed oppleves som langsgående styrkes forholdet mellom elva og byen som strekker seg innover fra elva
- Gratisfergen som er etablert har bidratt til å aktivere elverommet med båttrafikk på elven og bryggene som del av kontaktpunktet mellom land og vann.

6.2 Gamlebyen – festningsbyen, forstaden og byens marker

Gamlebyen fremstår i dag helhetlig og svært godt bevart og må forstås både som byen innenfor vollene og i tilknytning til byens marker og Forstaden på vestsiden. På et planmessig nivå er byen innenfor vollene et resultat av renessansebyplanlegging med kvartalsstruktur basert på militære og estetiske prinsipper og er en lukket struktur i motsetning til vestsidens by som speiler demokratiske prinsipper om en åpen moderne by. Arkitektonisk er Gamlebyen en blanding av stilarter med bebyggelse fra 1600-tallet og framover med en stor andel bebyggelse i empirestil fra 1800-tallet.

Byen ble lagt her primært for å ha tilgang til jordbruksland. Å ivareta de åpne bymarkene rundt festningen – som et influensområde – har derfor relevans i dag. At de ikke er fullt utbygde er viktige for forståelsen av hvorfor byen ble anlagt på akkurat dette stedet. På bymarkene ligger også en godt bevart krigskirkegård som ble anlagt i 1789. Sammen med Østre Fredrikstad gravlund fra 1850-tallet er de to kirkegårdene utenfor vollene en viktig del av det historiske miljøet. De åpne slettene nærmest festningen var også viktige leir- og eksererplasser for forsvaret. Miljøene i forstaden Vaterland, med et godt bevart trehusmiljø, Isegran fort, og Kongsten hageby, anlagt mellom 1918 og 1955, er også del av det historiske landskapet rundt festningen.

Både visuell og funksjonsmessig historisk sammenhengen mellom Cicignon og Gamlebyen tilsier at Cicignon bør anses som influensområde for Gamlebyen.



Figur 6-12 Kvartalene innenfor festningen er til stor del bebygd med panelte hus fra 1600-tallet og framover. På grunn av de mange bybrannene er få av bygningene fra før 1800-tallet. Bygningsmiljøet, med stort innslag av empirestil og typisk 2-3 etasjer, inngår i en for Norge unik sammenheng, både med hensyn til plan, arkitektur, representativitet og bevaringstilstand. Her Voldgaten 9 og 8, samt hjørnebyggene Torvgaten 67 og 68.

Verdier

- Gamlebyen i Fredrikstad med Isegran og Kongsten fort samt byens marker innehar høy grad av historisk lesbarhet, integritet og autenticitet. Sammen utgjør de et kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse.
- Gamlebyen er en av de best bevarte byene i Norge og Nord-Europa, med lang vernehistorikk. Bydelen har høy sårbarhet og tåler liten grad av endring.
- Hvordan tilgrensende bydeler utvikles, vil påvirke hvordan Gamlebyen oppleves. På grunn av dette vil Gamlebyen være førende som influensområde for deler av Vestsiden så som Cicignon.
- Bygningsmiljøet inngår i en for Norge unik sammenheng, både med hensyn til plan, arkitektur, representativitet og bevaringstilstand. Utover panelbygningene har Gamlebyen en materialitet som i stor grad tar utgangspunkt i murstein, produsert ved Nabbetorp teglverk som lå rett ovenfor festningen.
- Festningens stjerneform strekker over elva og innbefatter den gjennomstrømmende elva. På denne måten er også festningen landskapsarkitektur. Forbindelsen til vestsiden er synliggjort som landskapselement og er viktig å ivareta selv om fragmentene av den stjerneformede muren er revet.

Sårbarhet

Sårbarheten er vurdert som stor.

- I dette område er det lite rom for endring og fortetting, fremmede elementer og nye kontrasterende innslag i og rundt bebyggelsen. Videre utvikling vil handle om å utnytte og eventuelt erstatte eksisterende strukturer.
- Gamlebyen er et landemerke av internasjonal interesse og bør opprettholde et rom rundt seg, slik at festningsanlegget oppleves som et stort grep i landskapsrommet. Et festningsanlegg er planlagt i et åpent landskap og områdene rundt bør holdes så åpne og ubebygget som mulig. På samme måte vil utbygging innenfor influensområdet påvirke opplevelsen av Gamlebyen. Områdene rundt Akershus festning er til sammenligning under fredning.
- Ved å bevare det som er igjen av åpent jordbruksland, befestes både festningens tilblivelseshistorie og dagens nye fokus på opprettholdelse av dyrkbar mark.

Bidrag til utvikling/Aktivering

- Gamlebyen er et i dag et historisk byområde og kulturmiljø med stor betydning for Fredrikstads identitet både for beboere, næringsaktører og tilreisende. Dette kan dyrkes og utnyttes ytterligere i fortsettelsen og dermed bidra til utvikling i andre deler av byen og Fredrikstad som helhet.

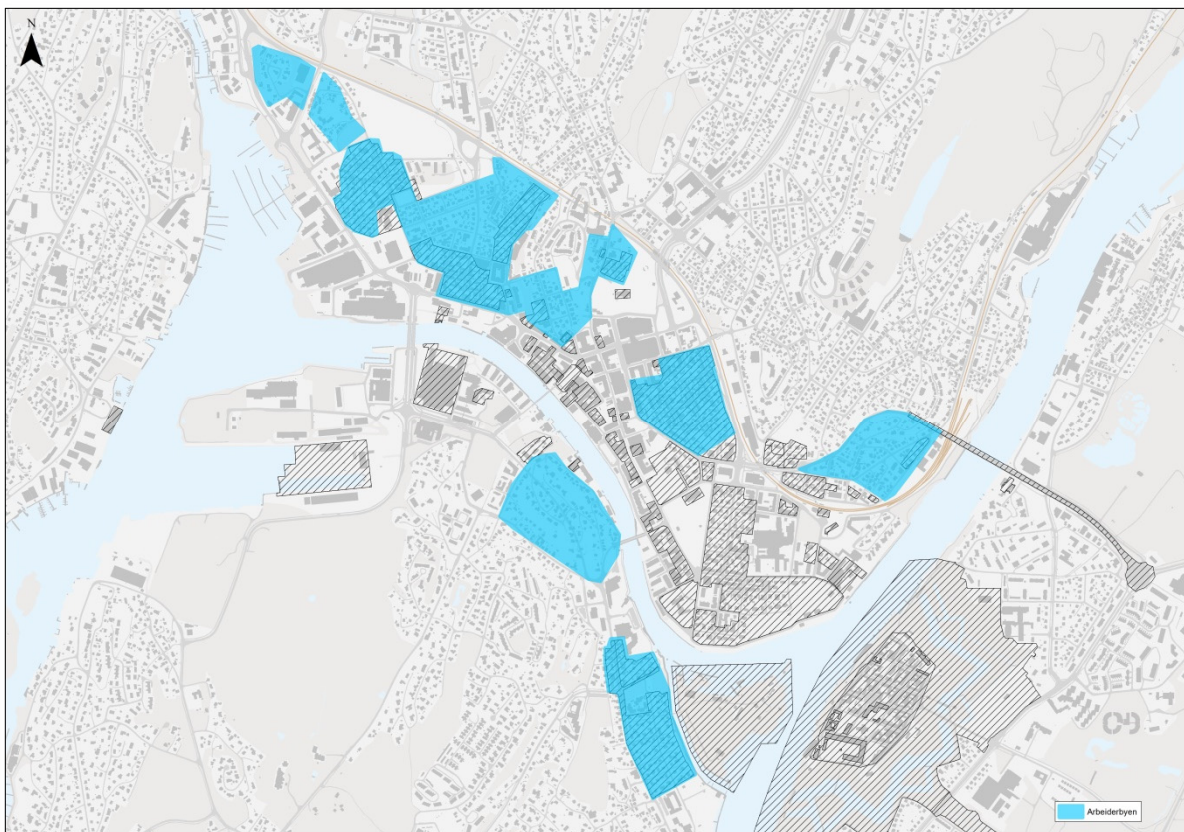
6.3 Områdene i plankebyen Fredrikstad

Byområdene/kulturmiljøene på vestsiden utgjør på hver sin måte en vesentlig del av fortellingen om hvorfor og hvordan byområdet oppleves slik det gjør i dag. Den omkringliggende byen og dens bidrag til å knytte de ulike kulturmiljøene sammen har betydning for hvordan områdene framstår som kulturmiljøer og hvordan Fredrikstad oppleves som samlet byområde.

Disse elementene har betydning for lesbarheten av sentrum i dag og er sentrale med tanke på hvordan en eventuell fortetting kan gjøres innenfor en kulturhistorisk ramme.

6.3.1 Arbeiderbyens boområder

Arbeiderområdene består i stor grad av småhusbebyggelse/småhuskvartaler og en kombinasjon av trehus og murhus i ulike byggestiler fra perioden fra 1860 og framover. Områdene der kvartalsstrukturen er fylt framstår i stor grad som enhetlige kulturmiljøer strukturert etter 1870-årenes kvartalsregulering selv om stiluttrykk og bygningsvolum varierer. Eksempler på kulturmiljøer som representerer denne kvaliteten er Holmen, Apenesfjellet og søndre St. Hansfjellet. Trosvikberget og Fjeldberg representerer byområder der den mer selvgrodde strukturen fortsatt er synlig. Den største delen av miljøene ble utbygd som svar på industrialiseringen og den økende arbeidsstokkens boligbehov. Beboerne besto således i stor grad av håndverkere og arbeidere, og områdene hadde også innslag av småindustri og håndverk.



Figur 6-13 Kulturmiljøer som representerer arbeidernes boområder i Byområdet.

6.3.1.1 Trosvikberget, Holmen, søndre St. Hansfjellet, Apenesfjellet, Fjeldberg, Lundestadtoppen

Bebyggelsen på **Trosvikberget** er vekslende: småhus i 1 ½ etasjer bygd som arbeiderboliger fra første halvdel av 1800-tallet og fremover, mindre verkstedbygninger, enkelte nyere bolighus og blokkbebyggelse. Den historiske trebebyggelsen, oppført etter sveitserstilens ideal, dominerer i antall og det finnes flere eksempler på de for byen typiske avfasete hjørnene på husene. Antallet uthus er

også stort, hvilket bidrar til tettheten. Fjellknausen har beholdt sin selvgrodde struktur, men enkelte gateløp, som Bronns gate, ble bygd ut etter kvartalsstrukturen. Det eldre bygningsmiljøet avspeiler således de sosiale strukturene og utviklingsprosessene som lå bak utbyggingen av Trosvikberget.



Figur 6-14 Skråfoto av Trosviksberget fra vest. Den selvgrodde gatestrukturen er en historiefortellende kvalitet for området, spesielt når den ses i sammenheng med den regulerte gatestrukturen lang Teglverksgata. Mosseveien fra 1930-årene nederst i bilde.

Bebyggelsen på **Fjeldberg** er forholdsvis variert. Bygningstypene varierer fra frittliggende lave arbeiderstuer fra rundt århundreskiftet 1900, til større boliger fra mellomkrigstiden. Etter moderniseringer med bl.a. ny fasadekledning har mange av de eldre boligene mistet en del av sine arkitektoniske kvaliteter. I tillegg ble Fjeldberg formål for fortetting rett etter år 2000, da det ble bygd flere større boligblokker på tidligere ubebygde tomter.



Figur 6-15 Fjeldberg med delvis ubebygd grunn. På fjellet finnes bevart flere av Cicignons unike innskrifter fra 1600-tallet.

Byområdet som i dag benevnes **Holmen** lå sammen med Trosvikberget og Seiersten («Lille Trosvik») tidligere ut mot Gressvikfloa, men er siden blitt skilt fra denne på grunn av moderne infrastruktur - Mosseveien - og industriutfylling i floa. Holmen har derimot fortsatt kontakt med Trosvikstranda, som ligger nært knyttet til kvartalsstrukturen på Holmen og visuell kontakt med Vesterelva ned Holmegata.

Veumbekken skilte tidligere Holmen fra byområdet Forstaden og forbindelsen gikk over en bro. Det er sannsynlig at området ble oppfattet som en egen holme. Veumbekken hadde sitt løp langs foten av St. Hansfjellet, men ble lagt i kulvert under Holmegata på slutten av 1930-tallet.

Småhuskvartalene på Holmen er preget av sveitserhus i 1 ½ etasje med saltak, selv om det finnes en ikke ubetydelig del hus oppført i mur. Disse trebygningene utgjør et sammensatt bymessig trehusmiljø, der ca. 50 prosent av bebyggelsen er oppført før 1900. Svært mange er oppført før andre verdenskrig. Bebyggelsen langs Oslo-gate, som utgjør nordre del av Holmenområdet, ble utbygget i mellomkrigstiden og fikk en bebyggelse inspirert av hagebyidealene med frittliggende bolighus med egen hageflekk.

På Holmen var det blandede funksjoner med forretninger ut mot gaten og næringsvirksomhet og lettere industri i bakgårdene. Typisk for området er de mange hjørnegårdene med brutt hjørne. Disse finnes også på St.Hansfjellet og Apenesfjellet. Inngangen på hjørnet ledet ofte til et lite forretningslokale i første etasje.



Figur 6-16 Bevaringsplanen fra 1979 har vært førende for byutviklingen på Holmen men 5 hus er revet innenfor verneområdet siden den gang.

Apenesfjellet er en bebygd høyde i nær tilknytning til sentrum som avgrenses naturlig av Apenesfjellets topografi, men mer spesifikt av St. Olavs gate/rv. 110 i øst, Arne Stangebyes gate og Bryggeriveien i nord, samt St. Croix gate i syd. Apenesfjellet er i likhet med søndre **St. Hansfjellet** og Holmen sterkt preget av 1870-årenes regulering. På Apenesfjellets nordre del går Apenes gate/Arne Stangebyes gate som følger en eldre trasé østover fra Nygaardsgate. Fjellet ble bebygd fra midten av 1800-tallet som følge av den store arbeidskraftinnvandringen. Bebyggelsen er overveiende småhus oppført av småkårsfolk med 1-2 etasjer i tre eller mur. Fasadene ligger i gatelinje og bakgårdene er godt utnyttet til uthusbebyggelse. Mellom kvartalene finnes også enkelte bygninger med store arkitektoniske kvaliteter, blant dem stadskonduktøren Peter Hofstads egen bolig, i Harald Haarfagres gate 17. Området fikk navn etter Jacob Apenes som på den tiden eide Nygaard og dermed også Apenesfjellet.



Figur 6-17 Apenesfjellet sett fra øst. Det nye rådhuset øverst til venstre.

Verdier

- Plankebyens byplan, med en blanding av terrengetilpassete boligstrøk og rutenettstruktur, avspeiler samfunnsstrukturen, og er i seg selv bevaringsverdig på lik linje med bebyggelsen.
- Kvartalsstrukturene danner byrom i gatekryssene der bygårder med brutte hjørner. Spesielt i arbeiderbydeler som Holmen ble disse benyttet som felles uterom og uformelle møteplasser og pauserom.
- De bevarte bygningsmiljøene som representerer arbeiderklassen fra Plankebyen, enten de er del av den selvgrodde eller regulerte bebyggelsen, er i stor grad intakte og lesbare selv om bygningsfasadene kan ha blitt endret.
- Høyt beliggende områder som St. Hansfjellet, Apenesfjellet og Trosvikberget representerer en topografi som sammen med de brede gatene er viktige romdannende elementer i sentrumskjernen. Den lave eldre bebyggelsen i disse høyt beliggende områdene bidrar til den historiske lesbarheten da den vitner om byggeskikk og arbeidernes boligkultur.
- Apenesfjellet (Bevaring kulturmiljø H570_26) er med sin kvartalsstruktur, sine brede gateløp og meget godt bevarte småskala trehusbebyggelse et enhetlig eksempel på det sosial- og funksjonsdelte Fredrikstad som vokste frem i tiden etter 1870, samtidig som forholdet mellom bolighusene og bybebyggelsen nedenfor er meget nærværende. Blant annet gjennom forbindelse til Storgata og Nygaardsgata, samt Vesterelva, som tverrgatene Asylgaten og Arne Stangebyes gate bidrar med.
- Sett i sammenheng med historien til Trosvik hovedgård og hageanlegg utgjør inskripsjonene på Fjeldberg historiske spor som er unike i norsk sammenheng.

Sårbarhet

Utbyggingskapasitet og fortettingspotensial varierer i arbeiderområdene utfra hvor enhetlige og godt bevarte de er. Områder som framstår sammenhengende og ensartede er mer sårbare for fortetting enn områder der det er ubebygde arealer og en mer fragmentert struktur og som dermed vurderes som mer robuste. Kvartalsstrukturer og småhusskala er et overordnet vernehensyn som er viktigere

enn mange av enkeltbyggene selv om det finnes godt bevarte og opprinnelige bygninger i områdene som kan være av stor verdi som objekter.

Områder med stor sårbarhet (Holmen, Apenesfjellet, Trosvikberget, St.Hansfjellet):

- For at småhusområdene skal ivaretas som karakteristiske kulturmiljøer vil en videre utvikling i disse områdene dreie seg om komplettering og byreparasjon i større grad enn fortetting.
- Områdene har en overordnet planlagt bymessig kvartalsstruktur omkranset av selvgrodd bebyggelse i skråningene som er karakteristisk for Fredrikstad. Å bryte opp disse kvartalene i områdene og rive et antall trehus vil svekke områdenes egenartede karakter og ødelegge et sammenhengende bymessig trehusmiljø som er unikt i norsk sammenheng.
- Den enkelte bygning må sees i sammenheng med nabobebyggelse og gatebilde, og må ha en god form og materialbehandling.
- Utvikling av bebyggelse på Dammyr må vurderes i sammenheng med eventuell ny bebyggelse på Grønli, i tillegg til beliggenheten mellom Apenesfjellet og Speiderfjellet.

Områder med middels sårbarhet (Fjeldberg, Lundestadtoppen, Guldberg, Grønli/Glemmen):

- I disse områdene finnes det bebyggelse med arkitektonisk og estetisk verdi som eksempler på arkitektur/byggeskikk fra ulike perioder, i første rekke fra slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet.
- Her finnes en mulighet for fortetting på ubebygde arealer, men utbygging som sprenger skalaen ved den eksisterende småhusbebyggelsen eller som danner barrierer mot utsikt eller som skygger for sol og lys, vil kunne ødelegge kvalitetene bebyggelsen eller boligområdene som helhet representerer.
- Såkalt «Eplehagefortetting» med nye enheter, store garasjer og tilbygg vil kunne endre områdenes karakter. Selv om tiltakene hver for seg er små, vil de i sum kunne endre områdenes åpne preg.

Bidrag til utvikling/Aktivering

- Muligheten for å bo i småhus i byen utgjør en kvalitet som Fredrikstad kan bygge videre på utfra fortetningspotensialet som finnes i andre deler av byområdet
- I en småskalabydel der gjennomfartstrafikken fjernes fra gaten kan livet mellom husene utspille seg på nytt mellom kvartalenes hjørnegårder.

6.3.1.2 Guldbergsiden, Smertu, Vennelyst/Bjølstad

Guldbergsiden er i dag et boligstrøk, bebygd i hovedsak med eneboliger i 1 – 1½-etasje og vender ut mot Glomma syd for rv. 110 før Fredrikstadbrua. Brønneløkkveien er en forlengelse av St. Croix gate, men har ikke den samme kvartalsstrukturen. Guldberg var tidligere en plass under Nygaard i området fra fergestedet nordover til Lahelle. Området ble innlemmet i bykommunen Fredrikstad i 1867 samtidig som Apenesfjellet og Trosvikberget.

Eksisterende bebyggelse er i hovedsak bygget ut etter brann i 1918 og utgjør et forholdsvis godt bevart bygningsmiljø fra begynnelsen av 1900-tallet, blant annet langs Lislebyveien. Området har siden blitt suksessivt utbygd og strukturert etter både fjellskråning og veifar. Med Fredrikstadbruas åpning i 1957

ble rv. 110 lagt over fjellet og skapte en barriere midt i boligstrøkene som gjorde at området fikk betegnelsen Guldsbergssiden.

Verdier

- Mye av bebyggelsen ligger i skrånende terreng med utsikt utover Glomma, denne utsikten og det omgivende landskapet er en vesentlig kvalitet i området.
- Området inneholder bygninger med arkitektonisk og estetisk verdi som utgjør gode eksempler på tidsmessig arkitektur fra ulike perioder, i første rekke fra 1900-tallet.
- Veinettet som delvis stammer fra begynnelsen av 1900-tallet og datidens Hagebyideal, ligger i vifteform tilpasset terrenget.

Sårbarhet

Middels

- Bygging som sprenger skalaen ved den eksisterende småhusbebyggelsen eller som danner barrierer mot utsikt eller som skygger for sol og lys, vil kunne ødelegge kvalitetene dette boligområdet har i dag. Eplehagefortetting med nye enheter, store garasjer og tilbygg vil kunne endre områdets karakter. Selv om tiltakene hver for seg er små, vil de i sum kunne endre områdets åpne preg



Figur 6-18 Guldsbergssiden fra nord med Fredrikstadbruen og jernbanen til venstre. På tvers i bildet går Brønneløkkveien som oppe til høyre overgår i St. Croix gate og kvartalsstruktur iht. reguleringen fra 1870-årene.

Smertu er et boligområde på nordøstre Kråkerøy mellom de historiske gårdene Bjølstad og Fuglevik. I øst, på andre siden Nøkkledypet, ligger Isegran. Utstykingen av den tidligere gården Smertu og utbygging av området henger sammen med etableringen av sagbruk og høvleri ved Bjørneby-bruket (før «Kragerøens Brug») i 1868, anlagt av Andreas Bing. Kråkerøyveien var lenge strukturerende for utviklingen i området. I den nordlige delen, ved «Ankerløkken» i Prestegårdsveien og Svingen, er

bebyggelsen fra omkring siste århundreskiftet, mens utbyggingen videre sydover har pågått gjennom hele 1900-tallet. Store deler av kvartalsstrukturen rundt Bjørnebyveien er utbygd i etterkrigstid. For øvrig bærer villabebyggelsen preg av sveitserstilens ideal, og spesielt ved Ankerløkken oppleves denne i et bevaringsverdig bygningsmiljø.

Verdier

- En viktig verdi ved villa- og hagebybebyggelsen på Smertu er at tomtene i liten grad er utbygd med kompletterende bebyggelse.
- Det åpne gårdsmiljøet ved Smertuveien har gitt føringer som er tatt opp av senere utbygginger.
- Deler av småhusbebyggelsen i Nøkkledypet og Ankerløkken i nord har store kulturhistoriske verdier. Det åpne rommet syd for Prestegårdsveien som vender seg mot Elverommet utgjør et viktig innslag som forener Glomma med Smertu. Kvartalene syd for Prestegårdsveien, mellom Kråkerøyveien og Nøkkledypet (H570_54) og nordre del «Ankerløkken» (H710_61) er regulert til hensynsone bevaring.

Sårbarhet

Stor

- Utbygging som sprenger skalaen ved den eksisterende småhusbebyggelsen eller som danner barrierer mot utsikt eller som skygger for sol og lys, vil kunne ødelegge kvalitetene disse boligområdene har i dag. Eplehagefortetting med nye enheter, store garasjer og tilbygg vil kunne endre områdenes karakter. Selv om tiltakene hver for seg er små, vil de i sum kunne endre områdenes åpne preg.



Figur 6-19 Smertu. Godt bevart «eplehagemiljø» med forholdsvis åpne tomter i Bjørnebyveien. Til høyre småskala bebyggelse fra 1900-tallets første kvartal i Prestegårdsveien, fremfor gata Svingen.

Vennelyst og Bjølstad

Området består av villabebyggelse fra begynnelsen av 1900-tallet strukturert langs Vennelystveien på sydsiden av Eskildsfjellet. En del av bygningsmiljøet i dalrommet er fra mellomkrigstid men på et overordnet nivå er det et vel bevart strøk fra 1900-tallets første kvartal som blander jugend, sveitserstil og nyklassisisme. Med tiden kom Eskildsfjellet i nord og Solåsen i syd å bebygges med tidstypisk, delvis terrengtilpasset, bebyggelse fra mellom- og etterkrigstid. Nordvest for Vennelystveien ligger Bjølstad gård med sitt godt bevarte historiske tun (Båndlagt etter plan- og bygningsloven H710_70 som "Verkstedveien-Bjølstad"). Tunet utgjør et viktig historisk fragment av nordre Kråkerøys tidligere

gårdslandskap i et sammensatt kulturmiljø som omfatter både jordbrukshistorie, industri og boligutvikling på Nordre Kråkerøy.



Figur 6-20 I Vennelystveien ligger flere av bygningene med fasadeliv tett ut mot veien. Arkitektoniske stiluttrykk varierer og viser blant annet godt bevarte eksempler på både jugend og nyklassisme.



Figur 6-213 Elvebredden langs nordsiden av Kråkerøy med boliger, industri og jordbrukslandskap

Verdier

- Det bevarte tunet på Bjølstad med det åpne grøntarealet ned mot elva representerer sentrale kulturlag i et nærområde som ellers preges av utvikling og nybygg.
- I Vennelyststrøket er det bygninger med arkitektonisk og estetisk verdi som er gode eksempler på bevart arkitektur fra ulike perioder, i første rekke fra 1900-tallet.
- Bebyggelsen i området er tilpasset kollen/Eskildsfjellet og representerer et karakteristisk trekk ved Fredrikstads småhusbebyggelse i byområdet som også innbefatter nordre deler av Kråkerøy

Sårbarhet

Stor

- Ved videre fortetting langs elvebredden sørover fra gangbrua kreves ytterligere utredning av kulturminnene i området og hvordan disse inngår i en helhetlig forvaltning av Nordre Kråkerøy og elvebredden på begge sider av elva (Bjølstad gård, Fredrikstad Motorfabrikk, Bebyggelsen langs Verkstedveien)

- Fortetting i hager ellers opp langs skråningene med nye enheter og tilbygg vil kunne endre karakteren til Vennelyst. Selv om tiltakene hver for seg er små, vil de i sum kunne endre områdenes åpne preg.



Figur 6-22 Vennelystveien i midten med eneboliger fra begynnelsen av 1900-tallet. Området har bevart et landlig preg med forholdsvis store grøntarealer.

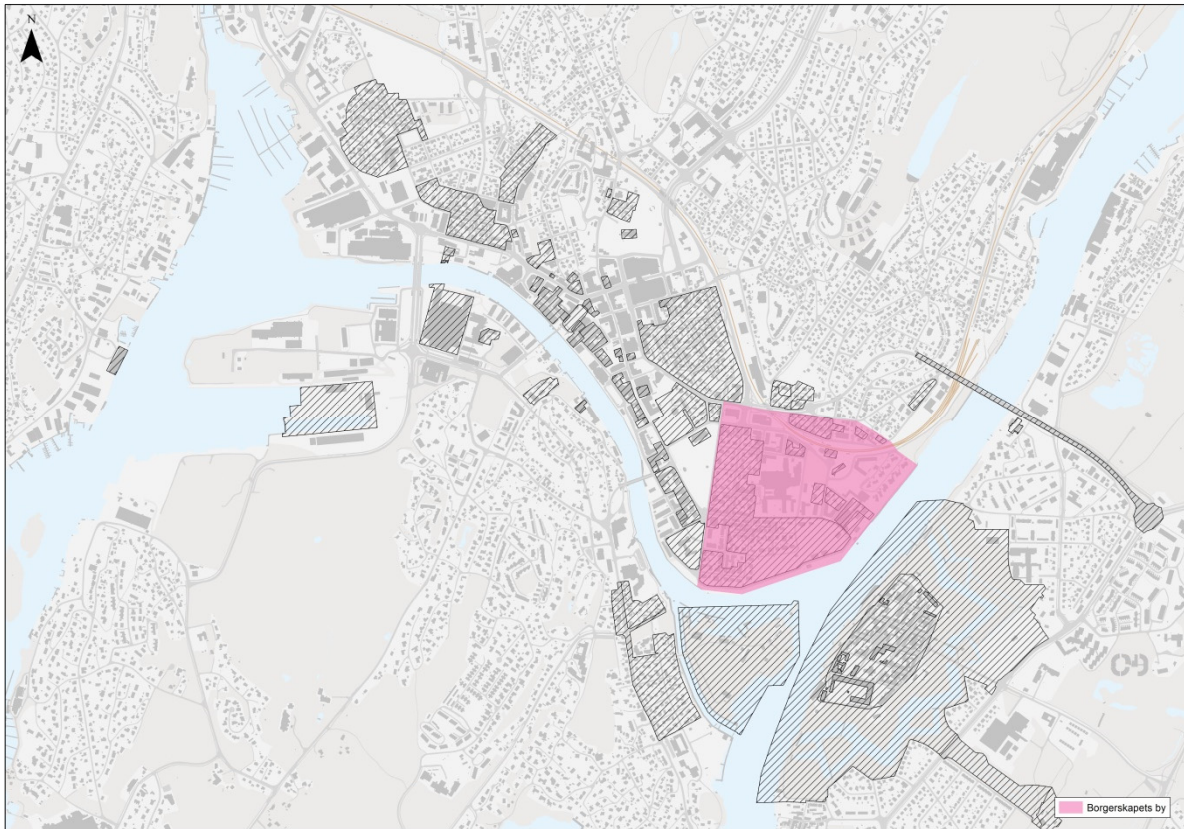
6.3.2 Borgerskapets by

Borgerskapets by er først og fremst knyttet til bebyggelsen innenfor kvartalsstrukturen på Cicignon, det formelle sentrum rundt Fønix-plassen og St.Croix nord for jernbanestasjonen.

6.3.2.1 Cicignon

Bebyggelsen i Cicignon preges i hovedsak av villa- og bygårdbebyggelse, tydelig strukturert i henhold til kvartalsreguleringen. Trearkitekturen fra 1860-90-årene utmerker seg med inspirasjon fra historismens leiegårdsarkitektur, sveitserstilen og nybarokk. Mange av bygningene ble oppført av datidens sentrale personer i Fredrikstad, plankeadelen, ikke sjelden knyttet til hovedposisjoner innenfor industrien. Vi finner flere eksempler på disse i Cicignon. Innenfor Cicignon finnes også flere eldre enkeltbygninger som regnes for å være arkitektonisk monumentale, som i kraft av historie, lokalisering, funksjon og/eller størrelser er viktige for byens identitet.

Byggingen av Fylkessykehuset i 1956 sanerte flere kvartaler i området, og blokkerte for kvartalsstrukturens grunntanke med gjennomgående siktlinjer gjennom kvartalet.



Figur 6-23 Cicignonområdet som hovednedslagsfelt for Borgerskapets by.

Verdier

- Bebyggelsen i Cicignon utgjør et representativt utsnitt av norsk arkitekturhistorie i tiden fra andre halvdel av 1800-tallet og fram til andre verdenskrig. Bygningene er til dels av svært høy kvalitet, er lite endret, og er i stor grad tegnet av noen av landets ledende arkitekter på den tid da de ble oppført. Området består av mindre miljøer med relativt homogent uttrykk, og der regulering og utomhusanlegg bygger opp under og kompletterer helheten.
- Rutenettstrukturen med kvartaler og siktlinjer utgjør et bærende element i byområdet.
- Cicignon utgjør en sentral del av Fredrikstads elvefront med tilknytning til Gamlebyen på andre siden av Glomma.
- Cicignon som helhetlig byområde representerer opplevelsesverdi og økonomisk verdi for byen samt en kunnskapsverdi knyttet til byens og vestsidens utvikling

Sårbarhet

Stor

- Ufra Cicignonrådets kulturhistoriske verdi både som bygningsmiljø, bystruktur og sosialhistorisk dokument vurderes sårbarheten som stor med tanke på kapasiteten for fortetting. Ubebygde arealer kan utnyttes og nybygg kan tillates innenfor rådets logikk og rådende volum.
- Cicignons tilknytning til Gamlebyen på andre siden av elva gjør området sårbart for inngrep som bryter denne tilknytningen. Lesbarheten av byen som går på tvers av elva vil kunne reduseres ved innføring av byggehøyder gjør at denne tilknytningen brytes. På grunn av dette

vil Gamlebyen være førende som influensområde for deler av Vestsiden med tanke på hvordan landskapsrommet oppleves på tvers av elva.

Bidrag til utvikling/Aktivering

- Ved omdisponering av sykehusområdet vil det være mulig å gjenopprette noe av den opprinnelige kvartalsstrukturen.
- Cicignon må oppfattes som influensområde til sykehuset; Sykehustomta er mindre sårbar for endring, men det omkringliggende byområdet i Cicignon bør hensyntas i forhold til hva en omregulering og ny utnyttelse av sykehustomta åpner opp for i forhold til høyde, og byggestrukturer.



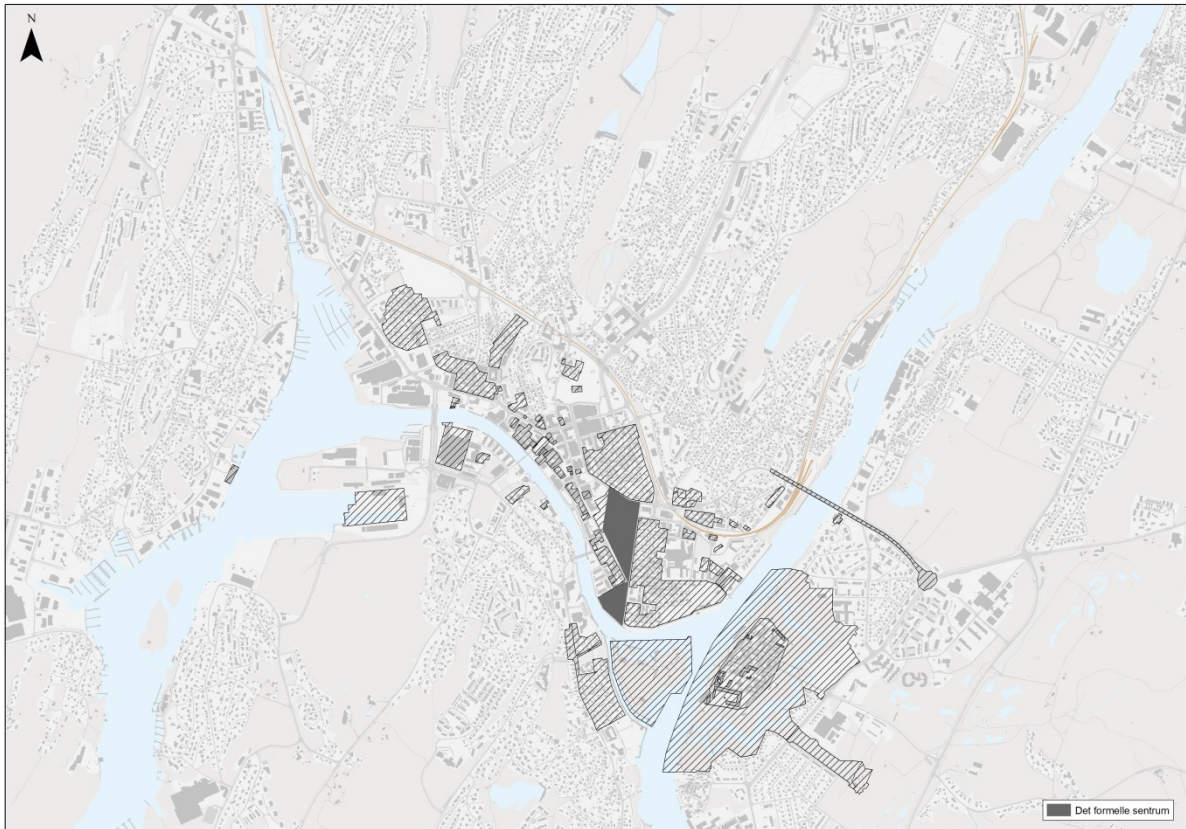
Figur 6-24 Cicignon består av mindre miljøer med relativt homogent uttrykk fra ulike tidsperioder, tegnet av noen av landets ledende arkitekter på den tid da de ble oppført. Kvartalene med murbygninger ut mot Glomma ligger i influensområdet til Gamlebyen, men hele Cicignon ligger også i influensområdet til Sykehustomta.



Figur 6-25 Phoenixplassen i krysset Fergestedsveien og J.N. Jacobsens gate er et av de viktigste byrommene i Fredrikstad, både med hensyn til den arkitektoniske arven og som symbol for den sosialt lagdelte byen. Bildene er tatt med Biblioteksparken i ryggen og Phoenixbygningen til høyre.

6.3.2.2 Byrommene ved J.N. Jacobsens gate

Selve byrommet er definert av gateløpene, parken og den omkringliggende bebyggelsen som er avgjørende for forståelsen av dette byrommets historiske og nåværende posisjon i byen.



Figur 6-26 Det formelle sentrum med Domkirken, parker og Biblioteket.

Verdier

- Miljøet utgjør et viktig kapittel i historien om det sosialt- og funksjonsdelte Fredrikstad gjennom sin funksjon som møteplass for borgerklassen og formelt sentrum (religiøst, sosialt, og juridisk).
- Bebyggelsen rundt aksene og byrommene viser et tverrsnitt av norsk arkitekturhistorie på 1900-tallet. Flere av disse er ikoniske monumentalbygg, tegnet av betydningsfulle arkitekter i sin samtid.
- Monumentalbygningene og de åpne rommene vitner om plassens representativitet og er viktige for byens silhuett og identitet: Lykkebergvillaen, Rådhuset, Norges Bank, Domkirken, Phoenix-klubben, Pay-villaen, Biblioteket.
- Biblioteket og den tilhørende parken omkring er fredet.

Sårbarhet

Stor

- De åpne anlagte parkene har stor betydning for byens utvikling og bruk i dag og for hvordan bysentrum knyttes sammen rundt denne sentrale aksene
- For å opprettholde aksens og byrommets karaktertrekk er det viktig at ny utbygging i nærområdet rundt tar hensyn til siktlinjer gjennom tilpassete byggehøyder, lengde og volum slik miljøet ikke «bygges inn».



Figur 6-27 Biblioteket og Bibliotekparken utgjør sammen med Pay-villaen og Domkirken viktige monumentale hjørner i parkrommet langs J.N. Jacobsens gate.

6.3.2.3 St. Croix

St. Croix inneholder flere historiske element og lag som hver for seg forteller om Fredrikstads historie. Kjernen er St. Croix hovedgård hvor det kun er hovedbygningen og et uthus som er bevart i dag. Her finnes også flere andre enkeltbygninger som regnes for å være arkitektonisk verdifulle, og som i kraft av historie, lokalisering, funksjon og/eller størrelser er viktige for byens identitet. Dette gjelder ikke minst bygårdsbebyggelsen i tre rett nord for eksisterende sporområde, Odd-Fellowgården samt funksistrøket i St. Croix gate.

St. Croix inneholder i tillegg flere sentrale strukturerende lag som skaper logikk i området og for har betydning for lesbarheten av Fredrikstads bysentrum. Utover den opprinnelige fragmenterte alléen som stammer fra den gang St. Croix lå i et åpent landskap, utgjøres disse av rutenettplanen og den kompletterende kurvaturen til jernbanen fra 1879. Også Pedersen-planen fra 1929, den endelige utvidelsen av St. Croix gate på 1950-tallet, samt utbyggingen av rv. 110 på 1970-tallet bidrar til historieforståelsen.

Verdier

- Området inneholder en rekke bygninger som inngår som viktige elementer i et historisk bygnings- og gatemiljø. Utover St. Croix hovedgård omfatter området blant annet den store Wiese-villaen (Odd Fellow-gården), sveitserbebyggelsen i kvartalene syd for St. Croix gate, samt et av byens mest rendyrkede boligstrøk i funksjonalistisk stil fra 1930-tallet. Disse er regulert til bevaring.
- Kvartalsinndeling, gateløp, allèrester, plasser, torg og tomtestruktur er en verdifull del av Fredrikstads historie.

Sårbarhet

Stor

- Området er med hensyn til bebyggelse ikke homogent, men ytterligere fortetting eller omlegging av infrastruktur vil kunne risikere at den historiske lesbarheten i området reduseres og at bebyggelsen tas ytterligere ut av kontekst.

Bidrag til utvikling/Aktivering

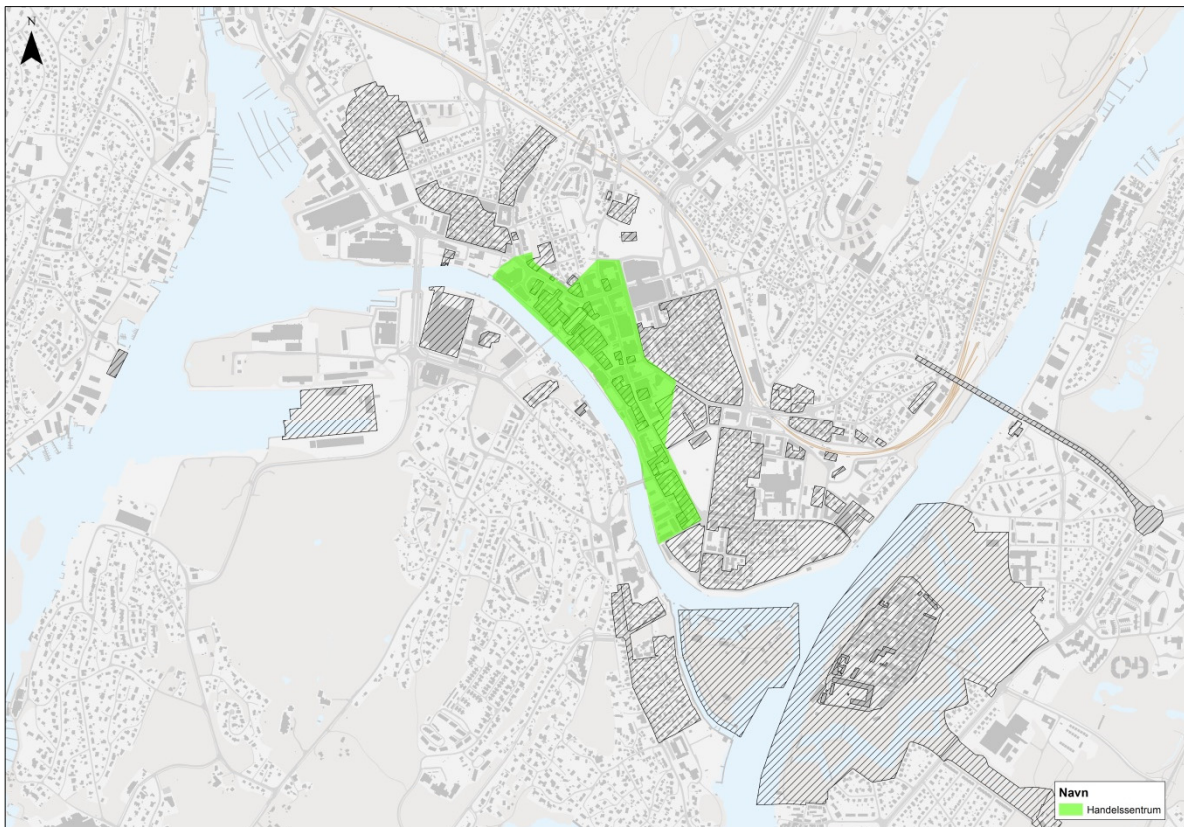
- Ved en omregulering/ny bruk av jernbaneområdet vil St. Croix og Cicignon i større grad kunne knyttes sammen.



Figur 6-28 Skråfoto av St. Croix hovedgård med allèrester og omkringliggende bebyggelse. Til høyre Wiese-villaen og fasaderekka langs rv. 110.

6.3.3 Handelssentrum

Fredrikstad handelssentrum utgjøres av bebyggelse fra forskjellige tidsepoker, strukturert i hovedsak rundt de historiske veifarene Storgata og Nygaardsgata, som i sin tur delvis er strukturert etter elven.



Figur 6-29 Fredrikstads handelssentrum rundt Nygaards gate og Storgata.

Nygaardsgata har mistet sin funksjon som innfartsåre men er fortsatt en sammenhengende lesbar åre gjennom sentrum. Første del av gata, Fergestedveien, går gjennom Cicignon nedenfor kvartalene med sykehuset. I Phønixkrysset og i møte med kirkeparken og området rundt bibilotebsparken endrer

Nygaardsgata retning med elva. Etter å ha passert Lykkebergvillaen endrer veien karakter til et bymessig forretningsstrøk, med bygninger som Norges bank og det nye rådhuset som markante markører. Langs nordre del av Nygaardsgata, østre del av Farmannsgate og vestre del av Brochs gate og Bryggeriveien, ble det realisert store sentrumsbygninger i modernistisk og, etter hvert, postmodernistisk stil i forbindelse med sanering. Flere av disse brøt med eksisterende gatestruktur gjennom å legge beslag på to kvartaler. Postmodernismen er representert i Molvigkaia og Farmanns gate. Også på Stortorvet og Borggata ser vi postmodernistiske bygninger i mindre skala, som skal illudere eldre bebyggelse. I kontrast til forretningsgårdene, i mur og betong, finnes enkelte småskala trebygninger bevart som blant annet markerte kvartalshjørner. Jugendkvartalet nord for Stortorvet er et helhetlig kulturmiljø, beskrevet i NB-registeret, og byens første sammenhengende bygårdskvartal ut mot elva.

Per i dag er det således bebyggelse fra ulike faser av byens vekst som utgjør handelssentrum. Forretningsgårdene fra nyere tid dominerer Nygaardsgata i skala og materialitet, men flere trehus har fortsatt posisjoner som markante hjørnebygninger og forretningsgårder mellom moderne gårder. Brutte hjørner i forbindelse med forretningslokaler i første etasje danner et felles byrom, og er et karaktertrekk ved Fredrikstads byggeskikk.

Den sammensatte bebyggelsen gir handelssentrum stor tidsdybde og samtidig et dynamisk preg som kan videreføres ved bevisst og kvalitetsmessig utvikling der kvaliteter ved de ulike historiske epokene inngår som et karaktertrekk i byen og hvor også ny bebyggelse kan bidra til å fremme dette dynamiske preget som kombinerer tidsdybde og et aktivt bysentrum. Flere tverrgater og åpne byrom forbinder fortsatt Storgaten med elva og vise versa.



Figur 6-30 Bebyggelse og åpne rom langs Storgata og Nygaards gate.

Verdier

- Bebyggelsen i Handelssentrum representerer framstående forretningsbygg fra flere epoker i byen utvikling og viser en stor bredde av Fredrikstads historiske utvikling i perioden etter 1860.

De eldste murgårdene fra 1870-tallet er etterhvert en truet hustype, og de resterende utgjør sentrale historiefortellende elementer fra denne epoken i byens tidlige historie.

- Stortorvet har verdi som transformert historisk område, omsluttet av trehus (både originale og kopier) og det karakteristiske Idunbygget med lett buet vegg som virker utover torvets størrelse. Sikten mot landskapsryggen på Åsgårdsvarden er viktig å ivareta.
- De gamle veifarene er historisk verdifulle spor i byområdet. Dette gjelder både de langsgående veiene og de tverrgående gatene fra 1800-tallets regulering. Storgata og Nygaardsgata har høy verdi.

Sårbarhet

Middels

- De gamle veitraseene og torgene bør opprettholdes i bystrukturen og fremtidige byplaner.
- Plankebyens opprinnelige byplan, har vist seg å være robust. Den er fortsatt styrende for byggemønster og utvikling. Den sosialt og funksjonsdelte strukturen er fortsatt forholdsvis intakt.
- Handelsområdet har vært i stadig vekst og endring. I ett og samme gateløp, for eksempel i Nygaardsgata, kan vi derfor finne bygninger fra alle tiår i byens historie. Dette mangfoldige uttrykket er en viktig del av dette områdets karakter og viktig å bevare og videreføre. For at dette skal opprettholdes er det viktig at man ikke tynner så mye ut i de enkelte tidsperioder at de forsvinner som tilstedeværende referanser og opplevelsesfaktorer i bybildet. Det er også viktig å bevare noe av den gamle funksjonelle strukturen slik handelsgårdene opprinnelig ble bygget. Det er derfor viktig også å ivareta noen bakgårder og tilhørende uthus.
- For å opprettholde handelssentrums karaktertrekk er det viktig at ny utbygging i nærområdet rundt sårbare kulturhistoriske miljøer som f.eks. Storgata og Stortorvet tar hensyn til byggehøyder, lengde og volum. Opplevelsen av historiske bymiljøer vil bli endret av bygninger som bryter med skalaen. Dette gjelder også høyhus som ligger et stykke unna, men som rager opp over takene og slik griper inn i opplevelsen av bygningsmiljøene. Byggelinjer og byggehøyder bør følges, særlig i ytterkanten av kvartalene.

Bidrag til utvikling/Aktivering

- Det er viktig at det som føyes til har høy arkitektonisk kvalitet og uttrykker sin tid. I dette området kan derfor kontrastering med høy arkitektonisk kvalitet være et riktig grep.
- Utvikling av handelssentrum som byens midtpunkt vil styrke Fredrikstad som helhetlig kulturmiljø og kunne bidra til at omkringliggende boligområder styrkes som bomiljøer/kulturmiljøer.
- Formidlingstiltak som skilting av gamle veifar vil bidra til å framheve disse. Det kan også være aktuelt å innlemme dem i et turveinnett gjennom byen.

6.4 Andre områder med kulturhistorisk verdi

Gressvik

Utover det store antallet bolighus fra tiden mellom 1860 og 1920 som er bevart langs Gressvikveien, Bedehusberget, Liastien, Haugetangen og Ålestranda finnes bare en større bygning som vitner om industri- og verkstedhistorikken. Bordhuset/Tørkehuset ligger langs vannet og det eneste bevarte bygget av en viss størrelse fra Norges største eksportsagbruk og ett av de få gjenværende, store bygg totalt mellom Fredrikstad og Sarpsborg fra hele sagbruks- og teglverksepoken etter at ovnshuset på Sorgenfri brant.

Blant bolighusene er det sveitserstil som dominerer. Svært mange av bygningene representerer imidlertid mindre påkostet variant som bare viser frem stilens hovedtrekk. Selv om mange har fått sekundær kledning finnes et stort antall boliger bevart. Mellomkrigstidens og 1940-årenes kubistiske og panelkledde «byggmesterfunkis» er ofte representert, spesielt i Gressvik allé og langs Gressvikveien.

Verdier

- Det sammenhengende strøket Ålestranda – Haugetangen – Liastien – Gressvikveien - Bedehusberget utgjør med sin bevarte bebyggelse ett av flere viktig kulturmiljøer
- Det småskala havnemiljøet er sårbart og inneholder flere kulturhistoriske elementer som ikke er tilstrekkeleig dokumentert
- Bordhuset er gjenoppbygget etter brann og er materielt nytt, men er verdifullt som eneste gjenværende struktur fra Græsvik Brug

Sårbarhet

Middels

Kulturminnegrunnlaget på Gressvik er utilstrekkelig utredet for vurdering av kapasitet og sårbarhet og hvordan verneverdiene kan skape handlingsrom for fortetting og sårbarheten settes dermed til middels.

Bidrag til utvikling/Aktivering

Områdets kulturhistoriske verdier må utredes grundigere med tanke hvordan området videre utvikling skal ivareta kulturminnehensyn. Det må legges plankrav knyttet til ytterligere utredninger av kulturminneverdier for eventuelle regulering og tiltak i området.



Figur 6-31 Bordhuset og havnemiljø på Gressvik.

Trosvikstranda

Verdi

Området er i DIVE-analysen for Trosvikstranda (2015) vurdert å ha liten verdi og stor endringskapasitet med unntak av anlegget i Trosvikstranda 16. Området bør imidlertid ses om del av elvelandskapet og Holmens tilknytning til elva utgjør dermed et sentralt område med tanke på kapasitet og utnyttelse for overordnede og omkringliggende kulturmiljøer. Dette gjenspeiles delvis i DIVE-analysen for Holmen der området gis middels endringskapasitet.

Sårbarhet

Middels

Området har kapasitet til å fortettes, men med hensyn til at det inngår som del av elvelandskapet der ikke alle åpne områder nedbygges samt at Holmens tilknytning til elva hensyntas.



Figur 6-32 Trosvikstranda 16.

Glemmen og Grønli

Et av de viktigste historiske elementene i området er Glemmengatas gateløp og kurvatur, som sammen med Traraveien har strukturert utviklingen av området. Glemmengata har i dag mistet sin betydning som hovedinnfartsåre til Fredrikstad, men er fremdeles viktig som sammenhengende ferdselsåre gjennom Fredrikstad sentrum og langs parken rundt Glemmen kirke.

Nord for Glemmen kirke (Blomsterberget/Husmorveien/Glemmengata) ligger et godt bevart boligmiljø fra rundt 1905. I kvartalene mellom Øyvind Sørensens gate og Freskoveien finnes det flere godt bevarte villaer fra tiden 1910-20. Oppover, mot Trara, ligger det tidligere kinolokalet Røde Mølle fra 1927, som er en kulturhistorisk institusjon i Fredrikstad. Sammen med det tidligere kommunelokalet i Glemmen (oppført 1877 som skole, ombygd til kommunelokale 1911) på motsatt side av veien, danner bygningen og den karakteristiske fasaderekken et samlet miljø.

Den tette bebyggelsen oppover Grønlijellets fot hører til de eldre delene av området, selv om det er blitt komplettert med nyere bygninger fra mellom- og etterkrigstid. Den eldre trebebyggelsen ved bunnen av Aasveien ligger tidstypisk strukturert etter topografien, og skiller seg med det fra øvrig bebyggelse oppe på Grønlijellet som ligger i kvartalsstruktur. Sett i sammenheng er denne blandingen av småskala boligstrøk fra flere epoker, i kombinasjon med den til dels terrengtilpassete plasseringen, svært representativ for Fredrikstad. Nedenfor Grønlijellet utgjør de enhetlige og tidstypiske fasaderekkene langs Øyvind Sørensens gate, Stubben og Grønliveien et sjeldent godt bevart bygningsmiljø fra tidlig 1900-tall med særlig store arkitektoniske kvaliteter. Flere av bygningene, for eksempel langs Stubben, er oppført som typehus etter samme tegninger, kun med enkelte variasjoner i utformingen.



Figur 6-33 Skråfoto som viser Trara med bebyggelsen i blant annet Røde Mølle-kvartalet og langs Øyvind Sørensens vei, Glemmengata sin kurvatur, samt jernbanen fra 1879. Til høyre i bildet Glemmen kirke og sveitserbebyggelsen i Blomsterberget og Husmorveien.

Verdier

- Bystrøkene på Glemmen og Grønli utgjør sammen et særlig godt eksempel på hvordan et tettsted gjennom 1800- og tidlig 1900-tallet har utviklet seg fra beskjeden forstadsbebyggelse, strukturert etter terreng og eldre veifar (som den gamle Kongeveien), til å bli et viktig sentrumsnært område med stoppested for jernbanen. I området finnes både visuelle landemerker (Glemmen kirke) og representativ arkitektur fra begynnelsen av 1900-tallet (Traraveien, Øyvind Sørensens gate, gata Blomsterberget, Glemmengata og Stubben) samt flere eksempler på tidstypiske boligområder fra 1950-, -60-, -70-tallet og videre framover.

Sårbarhet

Middels

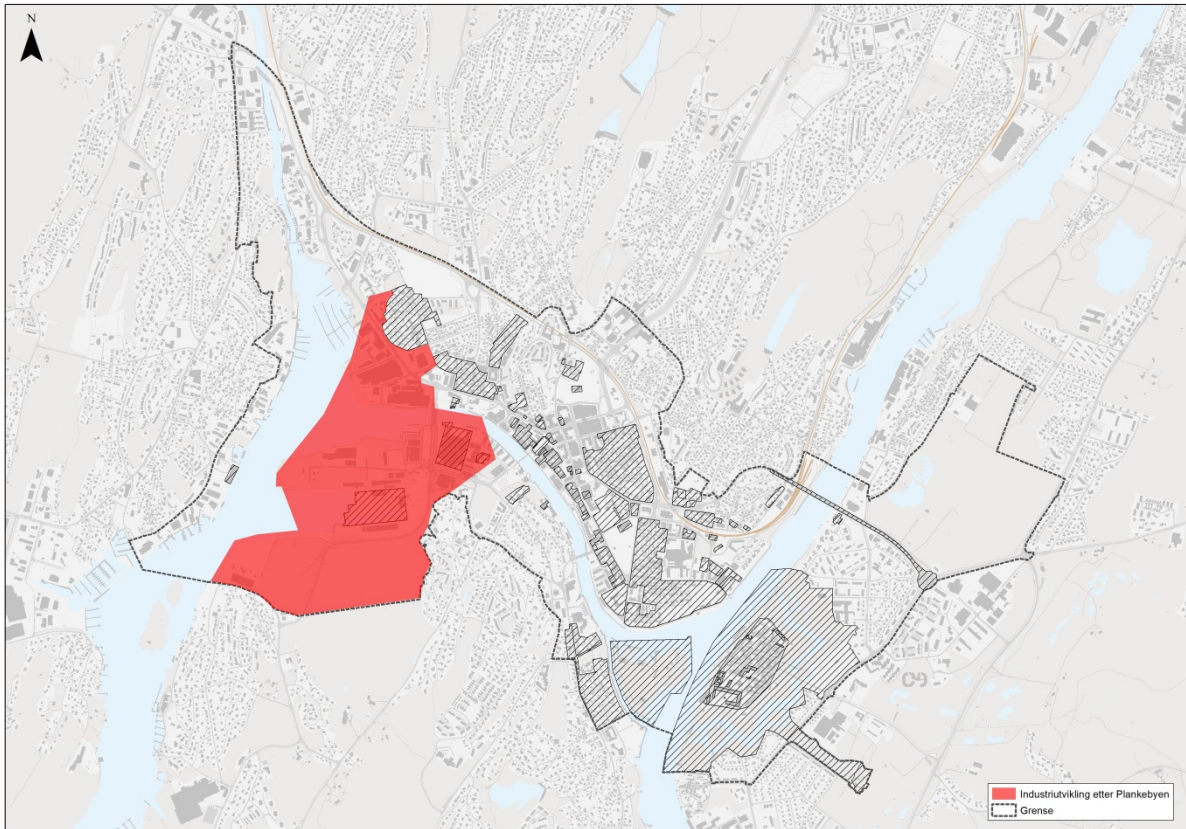
- Området står foran en storstilt transformasjon i forbindelse med ny jernbanetrasé og områdets eksisterende kulturminneverdier vil dermed være utsatt og bør vurderes grundigere.
- Viktige siktlinjer mot kirketårnet må ivaretas, og bestemmelser må sørge for at bygninger som omhegner ny sentrumsdannelse må ta hensyn til kirken.



Figur 6-34 Gata Blomsterberget med representativ arkitektur fra begynnelsen av 1900-tallet ligger innenfor Henssynssone Bevaring, rett nord for Glemmen kirke, her sett fra St. Hansfjellet.

6.5 Industriområdene på FMV og Seiersborg

Industriutviklingen ved FMV og Seiersborg har definert byområdets utvikling i fortsettelsen av byveksten knyttet til Plankebyens storhetstid. Avtrykket av den industribyen som utviklet seg i kjølvannet av plankebyen utgjør i dag en sentral del i vestre del av byområdet med et potensial for fortetting ved videre byvekst.



Figur 6-35 Industriområdene ved Seiersborg/Trosvikstranda og FMV.

6.5.1 Seiersborg (og Trosvikstrandens vestre del)

Bebyggelsen på Seiersborg karakteriseres av industrier, oppført i mur og betong, med et horisontalt formspråk. Den eldre industrielle bygningsmassen ut mot Vesterelva, tilhørende Norsk Teknisk Porselen, har gjennom sitt rasjonelle og funksjonalistiske uttrykk, pedagogisk planlagt for å følge produksjonskjeden, i tillegg store industri- og teknikkhistoriske verdier.



Figur 6-36 Figur Seiersborg og Trosvikstrandens vestre del.

Verdier

Seiersborg, et område som ligger helt på utfylling, utgjøres av et to store bygningsmasser med enkle og sammensatte industrielle bygninger fra forskjellige tidsepoker. NTP-fasaden mot elva har en svært karakteristisk silhuett og fungerer som et landemerke i nærområdet. Dette gjelder også Tekstilfabrikkens sagtak. De inngår i en virksomhetshistorikk for området som kan plasseres i en større sammenheng på lokalt og regionalt nivå, noe som tyder på at industriområdet har spilt en sentral rolle i Fredrikstads byutvikling.

Kulturmiljøet ligger innrammet av Mosseveien på ene siden, og elven på den andre siden. Dette gir inntrykk av at det ligger i randsonen av byen som et atskilt industriområde. Samtidig har framveksten av området vært nært knyttet til de inntilliggende arbeiderstrøkene på Holmen, Fjeldberg og Trosvikberget, hvilket også understreker de store sosial- industrihistoriske verdiene som området representerer.

Sårbarhet

Liten

- Industrianleggene er gjerne store og markante innslag i bybildet, og de representerer en viktig del av byens historie. Den karakteristiske fasaderekken til Porselenfabrikken søkes bevart.
- Industrianleggene er karakterisert av en viss røffhet. Ved transformasjon til nye bruksformål kan noe av dette særpreget forsvinne.

Bidrag til utvikling/Aktivering

- Utvikle potensiale som ligger i industriarkitekturen til å skape stedegne og særpregede byområder



Figur 6-37 Karakteristiske bygningselementer ved Sleipner industrier og Porselensfabrikken.

6.5.2 FMV

På FMV består de bevarte industrihallene av Kjeleverkstedet bygget i 1913 og Smia bygget i 1914 mot øst, og maskinverkstedet bygget i 1916 med siste utvidelse i 1957 mot vest. Administrasjonsbygget, tegnet av Arnstein Arneberg, sto ferdig i 1948.

Kranene og dokka vest i området tilknyttet Jotne AS virksomhet utgjør sentrale industrihistoriske spor og landemerker i Fredrikstad. De store hallene med front ut mot elva og den ruvende administrasjonsbygningen på toppen satte og setter et monumentalt preg på bybildet. Gjenbruk og istandsetting til ny virksomhet har gjort det mulig å beholde virkningen av disse store strukturene knyttet til arbeids og næringsliv som minnesmerker i et sentrumsnært område. FMV – kranene representerer både i kraft av sin størrelse og tilknytningen til NB!-Området som omfatter deler av Fredrikstad Mekaniske verft, viktig norsk industrihistorie.

Verdier

- Kraner som landemerke og identitet
- Industrihallene som overordnede volumer
- Bebyggelsens forhold til elva og som en del av elvelandskapet

Sårbarhet

Liten

- Industrianleggene er gjerne store og markante innslag i bybildet, og de representerer en viktig del av byens historie. Silhuetten fra kranene søkes bevart.
- Industrianleggene er karakterisert av en viss røffhet. Ved transformasjon til nye bruksformål kan noe av dette særpreget forsvinne.
-

Bidrag til utvikling/Aktivering

- Utvikle potensiale som ligger i industriarkitekturen til å skape stedegne og særpregede byområder i møtet mellom eksisterende og ny bebyggelse



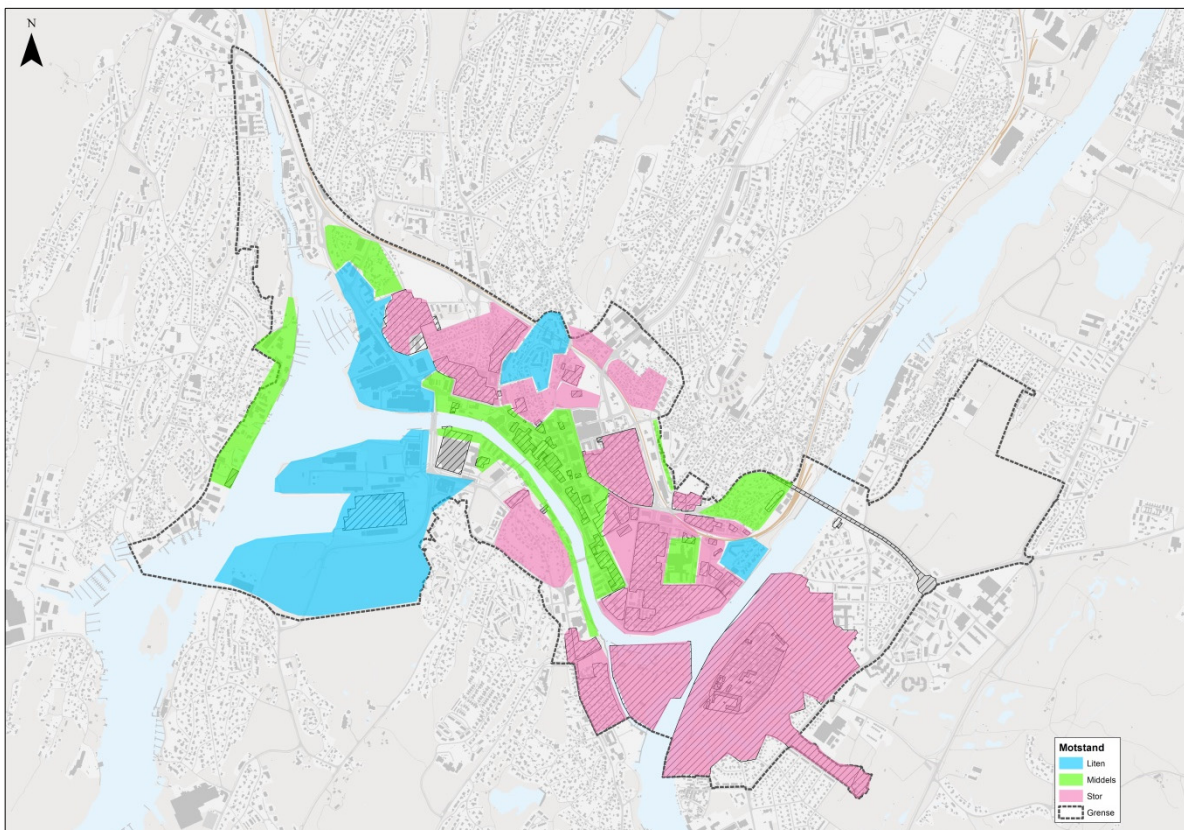
Figur 6-38 Figur Dokkområdet FMV.

7 Konklusjoner og anbefalinger

Den kulturhistoriske analysen av byområdet er gjort med formål å vise hvordan kulturminner og kulturmiljøer kan bidra til å definere en fortettingsstrategi for byområdet. Analysen synliggjør hvilke kulturmiljøer som er sentrale betydningsbærere for forståelsen av Fredrikstads historie og identitet og hvor det må utvises særskilte hensyn for å ivareta byens overordnede kulturhistoriske særtrekk. De identifiserte kulturmiljøene er vurdert ut fra hvilken verdi de representerer i bybildet og hvor sårbare de er for fortetting. Analysen bidrar således til å definere kapasitet og mulighetsrom for fortetting ut fra Fredrikstad kommunes mål om at byens identitet og historiske forankring skal ivaretas i den videre utviklingen av byen.

Sårbarheten er angitt som liten, middels eller stor ut fra hva som oppfattes å være mulighetsrommet innenfor de identifiserte kulturmiljøene. Kulturmiljøene er forsøkt definert på områdenivå og vil dermed måtte oppfattes som en grov inndeling av byområdet. Innenfor denne grovinndelingen vil dermed også delområder som er vurdert med liten sårbarhet kunne inneha viktige kulturminner med stor kulturhistorisk verdi. Områder som ikke er gitt en fargekode er ikke tilstrekkelig registrert og vurdert som kulturmiljøer og det er derfor behov for ytterligere dokumentasjon for å vurdere fortettingspotensial i disse områdene med tanke på hvordan kulturminneverdier sikres og ivaretas.

Sårbarhetskartet for kulturminneverdier inngår som grunnlag for å vurdere kapasitet og fortettingspotensial i byområdet sett i sammenheng med hvordan transport og morfologi skaper mulighetsrom for fortetting for å oppnå Fredrikstads utviklingsmål.



Figur 7-1 Kart som viser graden av sårbarhet av kulturmiljøer med tanke på kapasitet for fortetting.

Områdene som er vurdert med stor sårbarhet (rosa) omfatter Gamlebyen med omland og Isegran samt sentrale deler av Plankebyen som avspeiler den sosialt og funksjonsdelte byen på Vestsiden med borgerskapets by på Cicignon, det formelle sentrum rundt Phønixplassen og boligområdene som er karakteristiske for arbeidernes bosetting. Områder nord på Kråkerøy som Smertu og Vennelyst framstår som enhetlige småhusmiljøer tilpasset landskapsrommet.

Handelssentrum og Trosvikstranda samt deler av elvebredden på Gresvik og Kråkerøy anses som middels sårbare (grønn) og har fortettingspotensial, men både på Gressviksiden og på Nordre Kråkerøy mellom FMV og Smertu er det behov for ytterligere dokumentasjon av kulturminneverdier før fortetting er aktuelt.

Størst fortettingspotensial finnes på industriområdene som ble etablert på utfyllingsarealene vest i byen (FMV og Seiersborg). Det finnes verdifulle industrihistoriske elementer i disse områdene, men disse anses å være robuste og er dermed vurdert med liten sårbarhet (blå), noe som medfører at områdene tåler fortetting i betydelig grad.

	Sårbarhet		
	Stor	Middels	Liten
Kulturmiljøer i Fredrikstad byområde	Gamlebyen	Handelssentrum	Seiersborg
	Isegran	Trosvikstranda	FMV-området vest for brua/Selma Nygrens vei
	Cicignon	Fjeldberg	Grønli/Glemmen/Nordre del av St.Hansfjellet
	St.Croix	Lundestadtoppen	Bellevue
	Byrommet rundt Phønixplassen	Guldbergsiden	
	Apenesfjellet	Sykehusområdet (i Cicignon)	
	St.Hansfjellet (søndre del)	Elvebredden på Nordre Kråkerøy	
	Trara/Grønli på nordsiden av jernbanen		
	Holmen		
	Trosvikberget		
	Bjølstad/Vennelyst		
	Smertu		

Figur 7-2 Tabell som viser sårbarhet for fortetting i de identifiserte kulturmiljøene i Fredrikstad byområde

8 Kilder

De viktigste skriftlige kildene som er brukt i analysen er:

DIVE-analyse Cicignon Park 2018 (WSP Engineering)

DIVE-analyse Holmen 2017 (Asplan Viak)

Arkitekturen i Fredrikstad, 2014 (Klavestad)

DIVE-analyse Trosvikstranda 2015 (Asplan Viak)

Stedsanalyse Trara 2003 (Fredrikstad kommune)

Stedsanalyse Trosvik 2003 (Fredrikstad kommune)

Stedsanalyse Gressvik 2002 (Hansen)

Fredrikstad byleksikon, 1993 (Karlsen, red.)

Fredrikstads byplanhistorie – Bygningshistorie for Vestsiden 1991, særtrykk av sentrumsplan (Fredrikstad kommune)

Fredrikstad bys historie, Bind 1-6, 1960-1993 (Dehli)

Norsk institutt for kulturminneforskning er et uavhengig forsknings- og kompetansemiljø med kunnskap om norske og internasjonale kulturminner.

Instituttet driver forskning og oppdragsvirksomhet for offentlig forvaltning og private aktører på felter som by- og landskapsplanlegging, arkeologi, konservering og bygningsvern.

Våre ansatte er konservatorer, arkeologer, arkitekter, ingeniører, geografer, etnologer, samfunnsvitere, kunsthistorikere, forskere og rådgivere med spesiell kompetanse på kulturarv og kulturminner.

www.niku.no

NIKU Oppdragsrapport 43/2018

NIKU hovedkontor
Storgata 2
Postboks 736 Sentrum
0105 OSLO
Telefon: 23 35 50 00

NIKU Tønsberg
Farmannsveien 30
3111 TØNSBERG
Telefon: 23 35 50 00

NIKU Bergen
Dreggsallmenningen 3
Postboks 4112 Sandviken
5835 BERGEN
Telefon: 23 35 50 00

NIKU Trondheim
Kjøpmannsgata 1b
7013 TRONDHEIM
Telefon: 23 35 50 00

NIKU Tromsø
Framsenteret
Hjalmar Johansens gt.
14
9296 TROMSØ
Telefon: 77 75 04 00

