



Innhold

Side

3	Forord
4	Innledning
6	Regionale forutsetninger
8	Landskap og grønnstruktur
10	Historisk utvikling
12	Eiendomsstruktur
14	Soneinndeling
16	Overordnet arealanalyse
20	Sone 1 Sandesund
24	Sone 2 Søndre Alvim
28	Sone 3 Alvimkaia
32	Sone 4 Elvefronten
38	Sone 5 Nedre Hannestad og Yven
42	Sone 6 Greåker industriområde
46	Sone 7 Greåker sentrum
50	Sone 8 Greåker nord
54	Sone 9 Jordene
58	Lyse utsikter

Hva er en stedsanalyse ?



En stedsanalyse er ingen plan.

Stedsanalyse er en systematisering av kunnskap for å forstå stedets historie, nåværende situasjon og framtidsmuligheter.

Stedsanalysen er en plattform for planlegging, som fundamentet i et hus er basis for en bygning som kan ha mange forskjellige arkitektoniske uttrykk og løsninger.

Stedsanalysen er et nyttig redskap for både administrasjon, politikere, beslutningstagere, private utbyggere og offentlige planmyndigheter når det skal tas stilling til nye planforslag eller utbyggingsprosjekter i området Sandesund-Greåker.

Dette gir større forutsigbarhet i saksbehandlingen, og forenkler behovet for forutgående utredninger.

Stedsanalysen er bestilt av bystyret i Sarpsborg kommune, under erkjennelsen av at dette området er en forsømt del av kommunen, og som har behov for en oppgradering. Samtidig skal det tas utgangspunkt i stedets egenart.

Det er viktig å bevare stedsidentiteten, reparere feilslåtte tiltak, og få utviklingen videre inn på et mer bevisst spor. Dette krever kunnskap, og vilje til å styre utviklingen.

Framover vil dette skje ved rullering av kommuneplanens arealdel, utarbeidelse av områdeplaner, og deretter ved eventuelle detaljplaner.

En stedsanalyse kan også være utgangspunkt for utviklingsprosjekter, som kan utløses innen både offentlig og privat sektor.

Stedsanalysen peker på det potensiale og de muligheter som er tilstede.

Dette er både god arealforvaltningspolitikk og god økonomisk politikk. Verdifulle områder med stort potensiale bør kunne utnyttes vesentlig bedre.

desember 2009 -
desember 2010



Sarpsborg kommune



Mulighetsskisse.

Bakgrunn

I forbindelse med godkjenningen av reguleringsplan for Greåkerveien 33-35, vedtok Sarpsborg bystyre 22. oktober 2009 (som sak 57/09) enstemmig at administrasjonen skulle utarbeide en stedsanalyse for strekningen Sandesund - Greåker.

Seksjon byutvikling (senere enhet plan og samfunnsutvikling) har stått for utarbeidelsen. Stedsanalysen er gjennomført av Svein M. Jakobsen, Mette Kristensen, Erlend Eng Kristiansen og Marte Høibraaten.

Administrative omorganiseringer og ny politisk styringsstruktur har ført til noe forsinkelser i analysearbeidet. Enhet plan og samfunnsutvikling står nå som ansvarlig for analysen.

Analysen bygger på den solide kompetansen og erfaring avdelingen totalt sett har i forhold til stedsanalyser.

Arbeidet har vært koblet mot igangværende oversiktsplanarbeide i kommunen og det har vært gjennomført fellesbefaringer i hele området.

Vurderinger i forbindelse med igangværende reguleringsplanarbeider har også vært nyttige. Det var behandlingen av en slik plan som var utløsende faktor for analysen, siden bystyremedlemmene gjennom reguleringsplanbehandling så konturene av en ny og spennende utvikling langs Glomma.

Formål

Det er i analysen dokumentert et ikke ubetydelig potensiale for ny og attraktiv boligbebyggelse. Nærheten til vann og god beliggenhet (sydvendt) er aktivum som er alt for dårlig utnyttet.

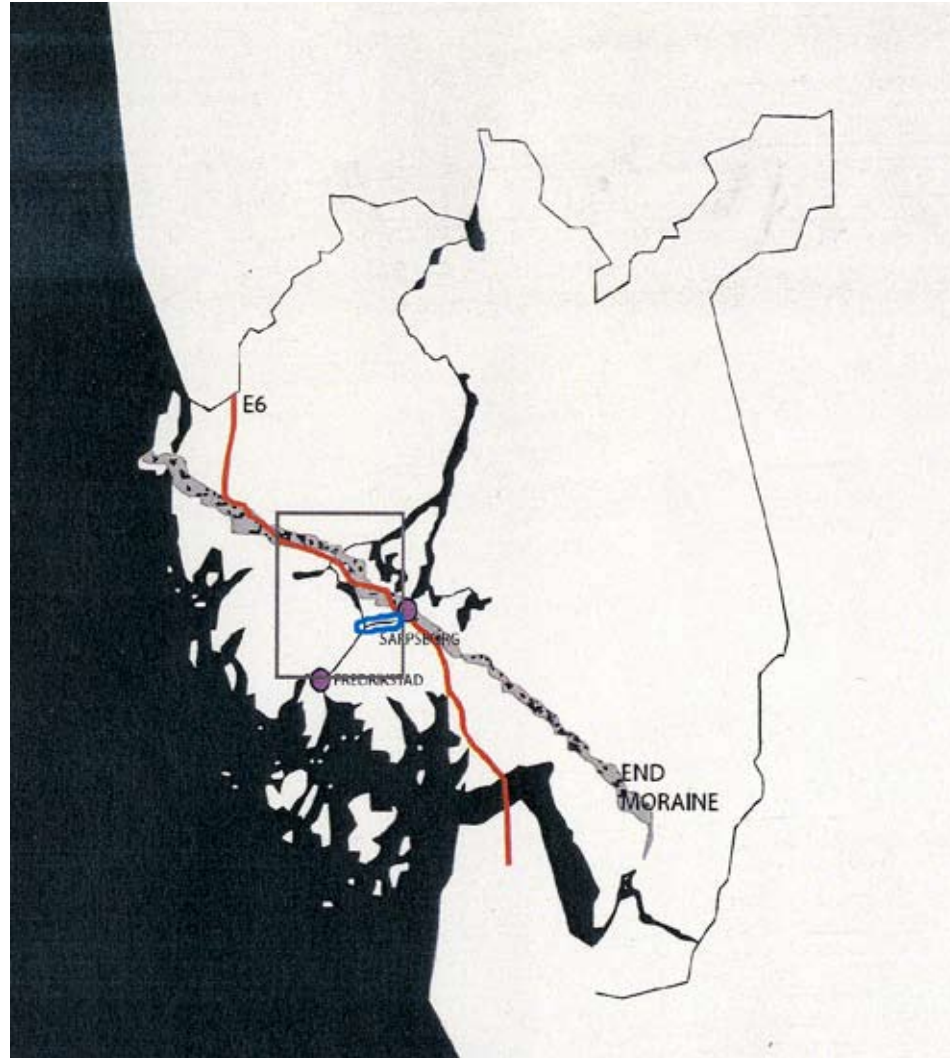
Videre er det et åpenbart behov for opprydding og forskjønnelse av områdene - noe som har vært med på å forsterke trenden mot videre forfall og brakklegging.

Dessuten er det viktig å ta vare på industrihistorien, og få istand en bedre og mer effektiv utnyttelse av havne- og næringsvirksomheten.

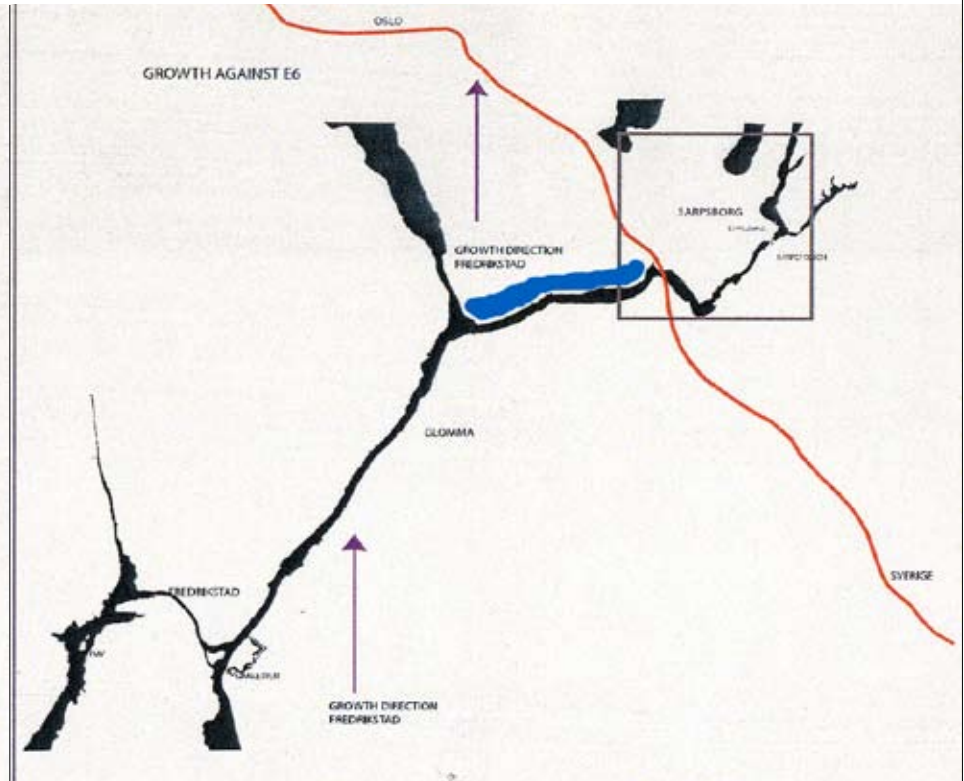


Mulighetsskisser og stemningsbilder.

Regional lokalisering



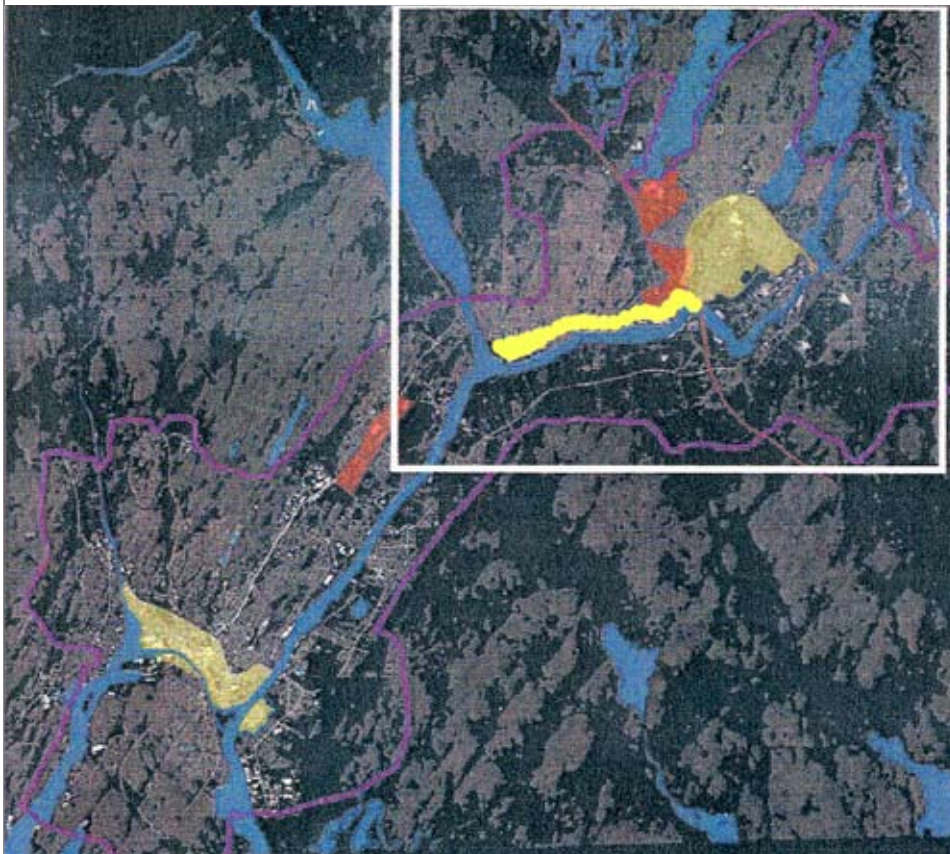
Byenes utviklingsretning



Naturgitte forutsetninger ligger i Østfoldraet. All bosetting og kommunikasjon har gjennom årtusener fulgt raryggen. (Illustrasjoner fra en diplomoppgave ved arkitektthøgskolen i Bergen.)

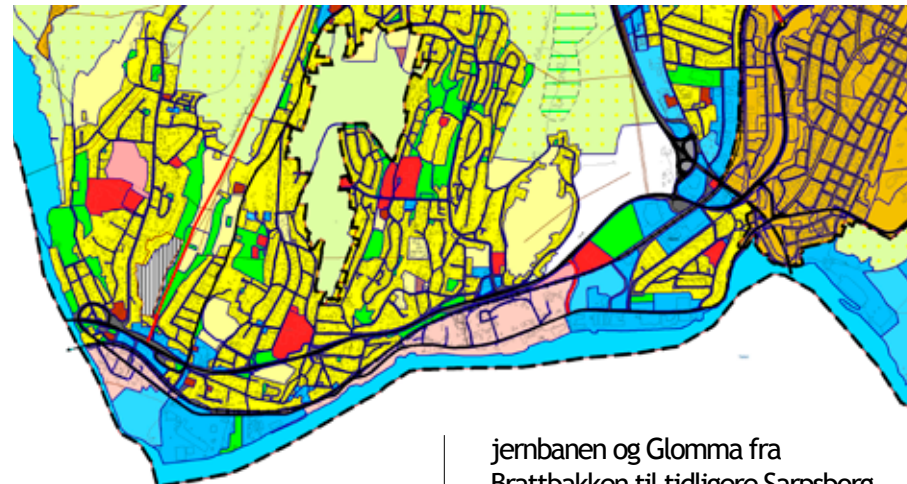
Strekningen langs Glomma fra Sarpsfossen til Visterflo ligger midt i utviklingsretningen for det som vil være en naturlig byutvikling fra Fredrikstad mot E6.

Storbyområdet



Fremtidig utvikling av de to byene Fredrikstad og Sarpsborg. Stedsanalyseområdet langs Glomma er markert med gult.

Kommuneplanens arealdel



Kartet over viser et usnitt av kommuneplanens arealdel. Dette er høringsutkastet som skal sluttbehandles i bystyret 17.02.2011.

Alvimkaia i øst og områdene ved tidligere Sarpsborg Mek. og industriområdene nærmest Greåker sentrum er vist med formålet næring (blå farge). Greåker sentrum og et område midt på strekningen er vist som annet byggeområde (rosa farge).

Det midtre området (annet byggeområde) er avgrenset av

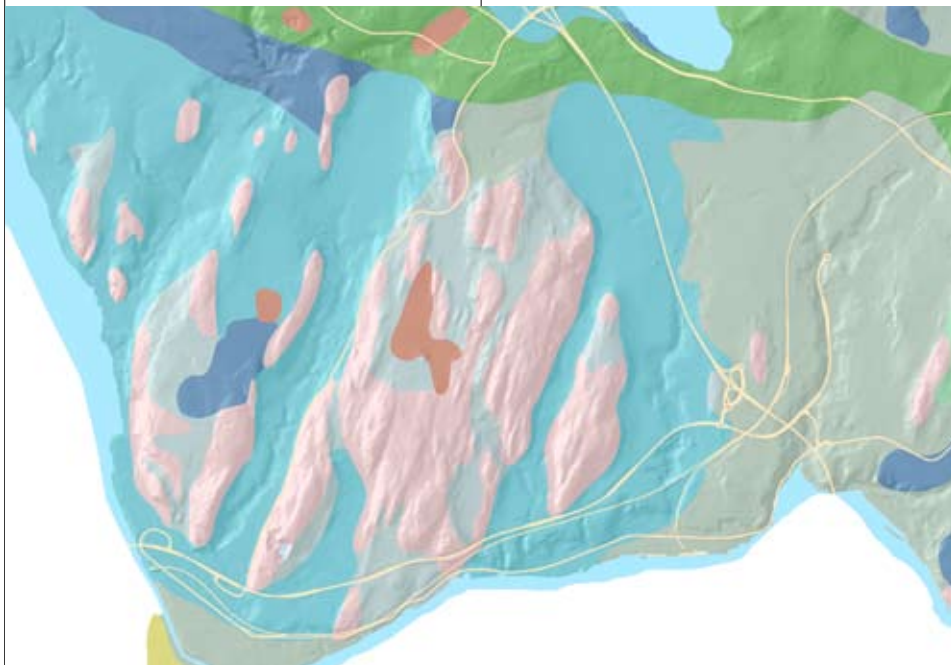
jernbanen og Glomma fra Brattbakken til tidligere Sarpsborg Mek. Arealdelen gir føringer om at dette området skal forbeholdes boliger, og at etablering av ny industri ikke skal tillates.

I formålet annet byggeområde som omfatter Greåker sentrum, blir det vektlagt at de ubebygde arealene skal brukes til boliger som skal bidra til å utvikle og forsterke Greåker sentrum som boligområde.

I begge områdene blir det vektlagt at det tilrettelegges for Glommastien, og at kvaliteter som ligger i landskapet og nærheten til elva skal utnyttes.

Landformer

Store deler av strekningen Sandesund - Greåker består av leirsletter. Fra raet og sørover strekker det seg en serie lave åser med sprekkdaler i tilnærmet nord-sørgående retning. Åsene avsluttes nær elvefronten og bidrar til topografien med noen svært bratte partier.



Det naturlige terrenget bør bevares, ulike tiltak bør tilpasses terrenget. Det er flere steder tatt ut masser eller fylt på med masser. Nærmest Sandesund ligger det fyllmasser som er tilført eller sterkt påvirket av menneskers aktivitet (antropogent materiale).

Landskapsøkologisk perspektiv

Hele strekningen langs elva har potensial for økt naturverdi. Det bør legges til rette for sammenheng i grønnstrukturen fra elva nordover mot marka. Dette kan gjøres ved at det settes av grønne korridorer ved nye utbygginger.



Grøntarealer mot elva.

Kvartærgeologisk kart (løsmasser), der strukturen med åsryggene med skrint dekke trer tydelig fram (rosa), og dalgangene med større løsmassemengde vises med blått. Strekningen Sandesund-Greåker er preget av antropogent materiale.

Grøntarealer

Det er generelt mangel på opparbeidede grønne arealer som er tilgjengelige for alle.

På nordsiden av jernbanen og riksveien ligger store grøntområder. Tilgjengeligheten til disse områdene er viktig fordi det langs strekningen Sandesund - Greåker er mangel på større arealer som kan fungere som nærturområder. Dette vil også sikre tilgjengelighet videre mot marka.

Det ligger et stort potensial i å utvikle Glommastien til en blågrønn korridor for rekreasjon.

Alléer og trekker er med på å gi kvalitet til området, og bør bevares. Privathager kan også bidra positivt til områdets karakter, variert vegetasjon og skjøtsel er viktig. Diverse utelagring og høye gjerder forringer hagenes kvaliteter.

Lekeområder

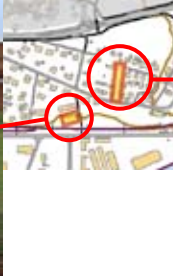
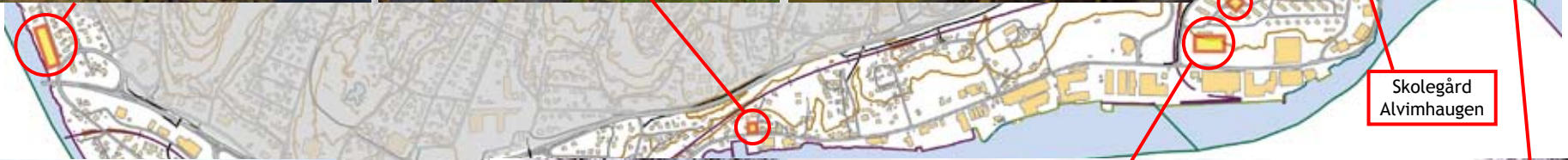
Området i sin helhet er underdekket med lekeplasser. Lekeplassene på nordsiden av jernbanen og riksveien må regnes som vanskelig tilgjengelige grunnet barrierevirkningen.

Spesielt midt på strekningen (Nedre Hannestad og Yven med elvefronten) bør det etableres flere lekeplasser. Dette fordi tett boligutbygging i området vil generere et stort behov for felles utearealer. Området

har i dag en liten lekeplass. På Greåker har det de senere årene blitt opparbeidet et par fellesområder til lek i forbindelse med større boligutbygginger.

Søndre Alvim er relativt

godt dekket, her er det to grendelekeplasser og noen mindre lekeplasser som er tilknyttet boligområdene. Generelt ligger det et potensiale i å utvikle lekeplassene slik at de i større grad innbyr til aktivitet og opphold. Kommuneplanens krav for lekeplasser må følges.



Historikk

Det landskapet Olav Haraldsson og hans menn seilte gjennom i 1016, da de ved fossen Sarpr lot bygge en borg, var i flere hundreår fram til 1800-tallet temmelig upåvirket. Det var jordbruket som dominerte strekningen mellom Sandesund og Greåker i denne tidsperioden.

Beliggenheten i forhold til elva fikk etterhvert stor betydning for gårdene. Allerede i 1820 ble det utskipet last fra Nesøya og Greåker, og grunnlaget for tettstedet Greåker var

lagt. Hele området ble fra midt på 1800-tallet lagt ut til planketomter, verft, teglverk, fabrikker og boligtomter til arbeiderne. Da sagbruksprivilegiene ble opphevet i 1860, ble tyngdepunktet i sagbruksnæringen flyttet til munningen av Glomma, der det kom nye damp-sager.

Den moderne industrien kom rundt århundreskiftet. Industrialiseringen og framveksten av tettstedene ga grunnlag for mange nye næringer. Bygging av fabrikker og bolighus førte



i 1890-årene til etablering av snekkerfabrikker, som leverte dører, vinduer, listverk og andre bygningsartikler. Omtrent samtidig kom teglverkene, som produserte teglsten og drenerør.

Som en følge av den moderne industrien kom det mekaniske verksteder, som framstilte maskindeler og utførte vedlikehold og reparasjoner.

Glomma hadde stor trafikk av skuter og prammer til og fra sagbruk, teglverk og lastetomter. Det var også mange slepebåter, som skulle assistere

seilskip opp og ned elva. Fartøyene trengte overhaling og reparasjon, og i annen halvdel av 1800-årene vokste det derfor fram flere små verft mellom Sandesund og Greåker. Virksomhetene skapte nye arbeidsplasser og dannet forutsetningene for husklyngene i Yven- og Hannestadområdet.

I 1880 var det 109 arbeidere ved Hannestad skipsverft, og samme år beskjeftiget Yven skipsverft 30 mann.

Sarpsborg Mek. Verksted A/S ble stiftet i 1919, og bedriften ble anlagt på "Elvebakken" ved Greåker. I 1921 var det om lag 50 ansatte.



Jegerkorpskart fra 1798. Alle de gamle gårdene med eiendommer ned mot elva vises her:

Greåker, Hannestad, Yven og Alvim.

Med celluloseproduksjonen kom den moderne industrien for alvor til Tune. I perioden 1895-1909 økte antallet cellulosearbeidere i kommunen fra ca. 800 til hele 2250.

I 1869 var veien ferdig mellom Sarpsborg og Greåker, og i 1878 ble jernbanen åpnet. Stasjonene

Sandesund og Greåker var viktige knutepunkter for både samferdsel og næringsliv. Omkring 1905 solgte Sanne og Soli bruk sine tomter på Greåker til cellulosefabrikken. Alt lå til rette for utskipping og tømmertilførsel. I 1907 sto cellulosefabrikken ferdig på Greåker.



Ny riksvei 109 i 1980 har fått store følger for Greåker som tettsted, samtidig som det har vokst fram nye virksomheter langs riksveien.

Glomma var før 1940 fortsatt en av de viktigste ferdselsårene, og den store båttrafikken bandt området sammen med verden utenfor. Sandesund og Borregaard hadde de fleste anløpene. Store amerikanske båter på 12-13 000 tonn kom for å hente last fra Borregaard. Elva var for grunn til at disse båtene kunne gå helt opp til Sandesund. Men på Hannestad lå det kai med

stor nok dybde, og ved å bygge ut kaiområdet med prammer kunne skipene fortøye her. Dermed oppsto navnet Amerikabrygga.

Etter krigen var det først og fremst treforedlingsindustri og mekaniske verksteder som utgjorde tyngdepunktet. Utover på 60-tallet ble det vanskeligere tider for treforedlingsindustrien og veftsindustrien. Nedleggelsen av Sarpsborg Mek. Verksted i 1965 fikk store ringvirkninger i lokalsammfunnet og var merkbar for handelslivet på Greåker.

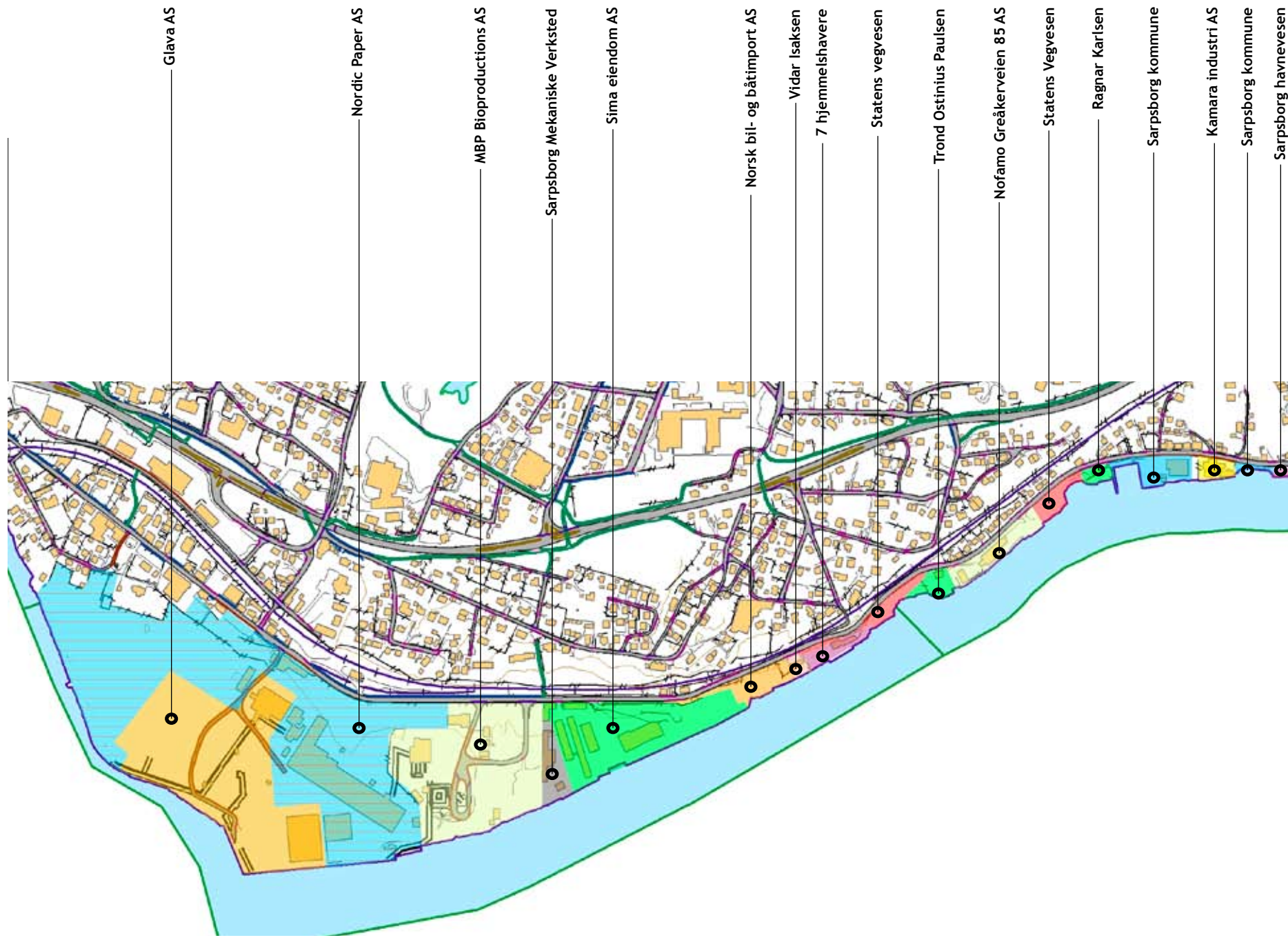


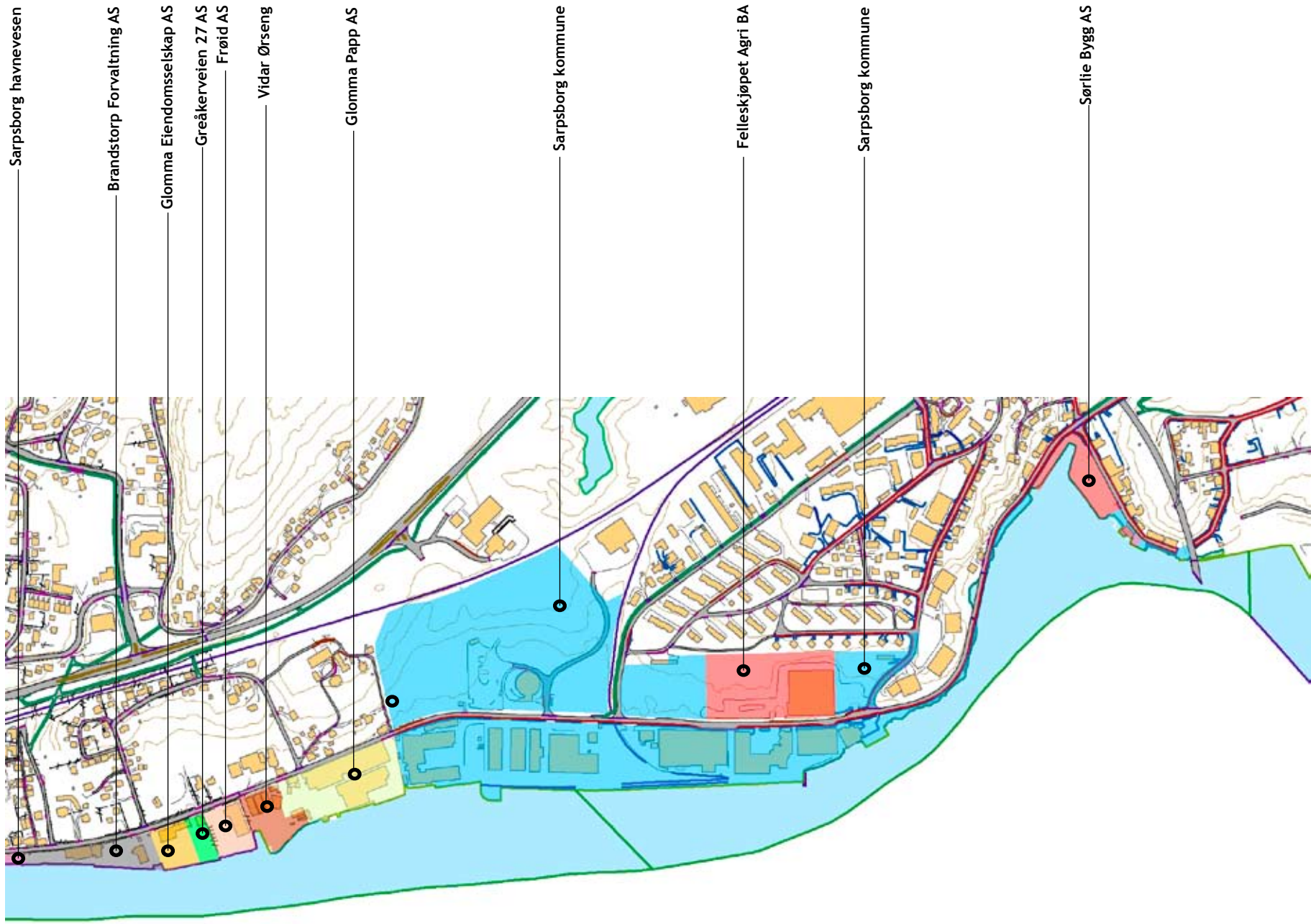
Yven trerørfabrikk 1951. Opprinnelig bygget i 1902 av Glommen Bomuldsspinderi og Væveri. I dag er det Felleskjøpet som disponerer bygningen.

Eiendomsstruktur

Sandesund - Greåker

12





Soneinndeling

Hele strekningen fra Sandesund til Greåker er vurdert, og inndelt i 8 soner.

Inndelingen er gjort på bakgrunn av historisk utvikling og stedsidentitet, der også faktisk bruk og formål samt topografiske forhold er utslagsgivende (for eksempel homogene boligområder, industriområder, havneformål etc.).

Soneinndelingen er resultatet av de analyser som er gjort og vurderinger knyttet til relevante tema som:

- historisk utvikling
- landformer
- topografi
- eiendomsstruktur
- dagens bruk av arealene
- mulighetsstudier

Flomsonekart og hensyssoner har også påvirket den valgte soneinndelingen.



Områderegulering

Ved ny Plan- og bygningslov innført 1. juli 2009, ble det lagt opp til en ny praksis for at kommunene i Norge skal utarbeide såkalte områdeplaner. Dette for å gi områdevis avklaringer av arealbruken. Disse

områdeplanene skal, når de er vedtatt av bystyret, legges til grunn for detaljreguleringsplaner, som kan utarbeides av private, eller av kommunen selv. Man kan si at områdeplaner er nivået mellom en

kommune(del)plan og en detaljregulering. I enkelte tilfeller kan kommunen under gitte betingelser overlate til private også å utarbeide områdeplaner.

Soneinndelingen i denne stedanalysen er et godt og naturlig utgangspunkt for fastleggelse av planområder for utarbeidelse av områdeplaner for strekningen Sandesund - Greåker.



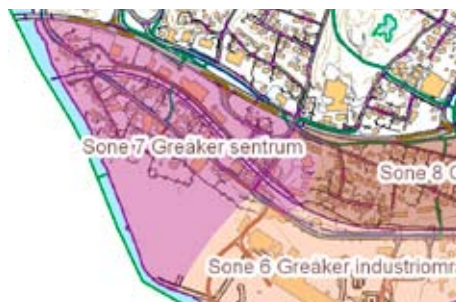
Analysesammenfatning

Overordnet sett kan analysens konklusjoner sammenfattes relativt enkelt;

Arealene langs Glomma bør rendyrkes mer i forhold til arealbruksformål, og gis en klarere inndeling og identitet.

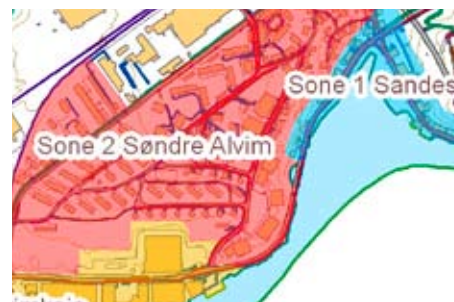
I praksis betyr dette en konsentrasjon eller samling av nærings- / industri- eller havnevirksomhet i to soner: **Sone 3: Alvimkaia, og sone 6 Greåker industriområde.** Planmyndigheten bør være selektive / restriktive i den forstand at havnerelatert næring og virksomhet bør prioriteres her. Med andre ord at kaianleggene utnyttes optimalt.

Sonen mellom disse - **sone 4/ Elvefronten** blir et meget spennende og viktig transformasjonsområde mot boliger med stort potensiale for utvikling og fornyelse.



Sone 1 Sandesund er allerede regulert, og tilrettelagt for en god utvikling.

Sone 7 Greåker sentrum er nok det området som vil trenge en mer aktiv innsats fra kommunens side som stedsutvikler. Etter hovedveiomleggingen har stedet hatt en negativ utvikling, men dersom man i kommunal regi går aktivt inn og utarbeider en områdeplan, ville dette kunne utløse nye prosjekter og tiltak som snur utviklingen i positiv retning. Stedet har en fin beliggenhet, historie og identitet, så alle forutsetninger er tilstede. Det ligger en stor ressurs i de store ubebygde arealer mellom nåværende boligbebyggelse og elva. (Det tidligere tømmerlageret.)



Sone 2 Søndre Alvim, sone 5 Nedre Hannestad og Yven, og sone 8 Greåker nord er boligsoner. Det er soner i skråningene over elvelandskapet med fin beliggenhet i forhold til helning og solforhold.

Av disse er det spesielt sone 5 (Nedre Hannestad og Yven) som har behov for en områdeplan, og dernest sone 8 (Greåker nord) for å få vurdert muligheter/gjennomført forbedringer. Det gjelder bomiljø generelt, grønne områder, trafikkforhold og fortettingspotensiale.

Med allerede planlagte og mulige fortettinger, vil man fort komme i en situasjon med underdekning av tilrettelagte grøntområder og lekearealer. Dette må derfor gis høy prioritet i planprosesser innenfor disse sonene.



Sone 9 Jordene er gårdstunet og jordene i skråningen øst for dette. Deler av dette er tidligere regulert til havneformål, men er ikke utbygget. Landbruksområdene kan ligge som en arealreserve inntil videre. Disse kan også anses som en grønn "landtunge" i forlengelsen av landbruksområdet og slettelandskapet nord for riksveien/jernbanen/renseanlegget, og ha en positiv effekt i så måte.

I kommuneplanens arealdel ligger reguleringsplanens tverrforbindelse mellom Greåkerveien og Rv-109 ved renseanlegget inne (vist med rødt). Ved realisering kan denne få en viktig avlastende effekt for trafikk, kanskje særlig nyttetrafikken, i Alvimveien/ Greåkerveien.

Flomsonekart

Deler av arealene langs Glomma er utsatt i forbindelse med flom. Kartet viser med skråskravur de arealer som bør være kjellerfrie (områder under 2,5m over flomsone -fare for vann i kjeller).

Landarealer med lyseblått viser oversvømt areal ved 200-årsflom. Bygninger med grå farge er ikke flomutsatt, mens orange bygninger er flomutsatt. Gule bygninger er utsatte, med fare for å få vann i kjelleren. Vi ser at en rekke av de store eksisterende bygningene langs Glomma er utsatte.

Hensynssoner

Ved videre bygging, fornyelse, sanering og gjenoppføring eller nybygging, må det tas særlige hensyn til flomsituasjonen når det gjelder marknivå langs elva, og sikring av kaifront/ elvefront.

Det er en kjennsgjerning at fundamenteringskostnadene på denne elvestrekning er høyere enn andre steder som ikke er utsatt for de samme påkjenninger. På den annen side gjør den attraktive beliggenheten at det kan forsvares å investere i området.



Greåkerveien 33-35, Teglverksveien i Sarpsborg og Gretnes, Tomta, Vesten i Fredrikstad

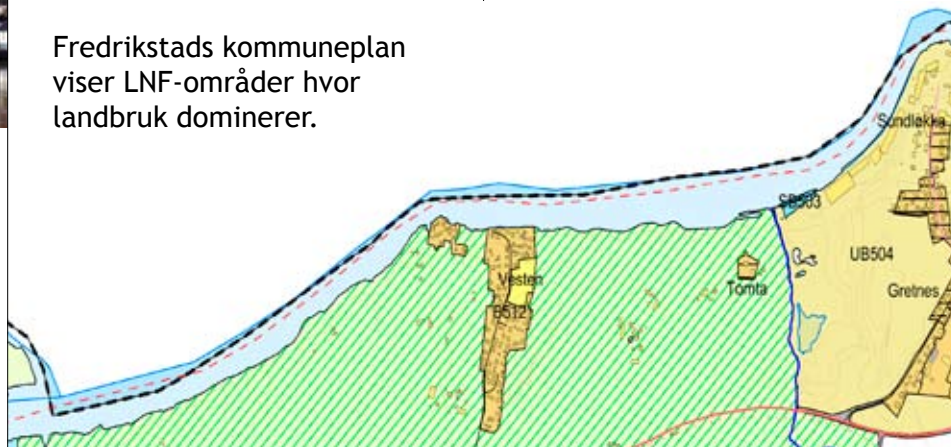
Vis-a-vis sone 4 Elvefronten og sone 3 Alvimkaia ligger Vesten, Tomta og Gretnes/ Sundløkka i Fredrikstad kommune.

Forutsetningene for en god langsiktig utvikling på begge sider av Glomma betinger en samordning av arealbruk. Ny boligutvikling på Sarpsborgsiden kan eksempelvis ikke kombineres med støyende og forurensende industri på motsatt side.



Vesten i Fredrikstad.

Fredrikstads kommuneplan viser LNF-områder hvor landbruk dominerer.



Eldre plan fra 1989. Planen er i høyre kant erstattet av reguleringsplanen for Greåkerveien 33-35. Forøvrig er dette en plan som bør oppheves. Området langs elvefronten bør ved en videreutvikling ta opp i seg utviklingspremisser som er lagt i vedtatt reg. plan for Greåkerveien 33-35.



På Sarpsborgsiden er en ny reguleringsplan, Greåkerveien 33-35, vedtatt (22.10.09). Den legger premisser for en utvikling langs elvefronten i form av moderne boligbebyggelse.

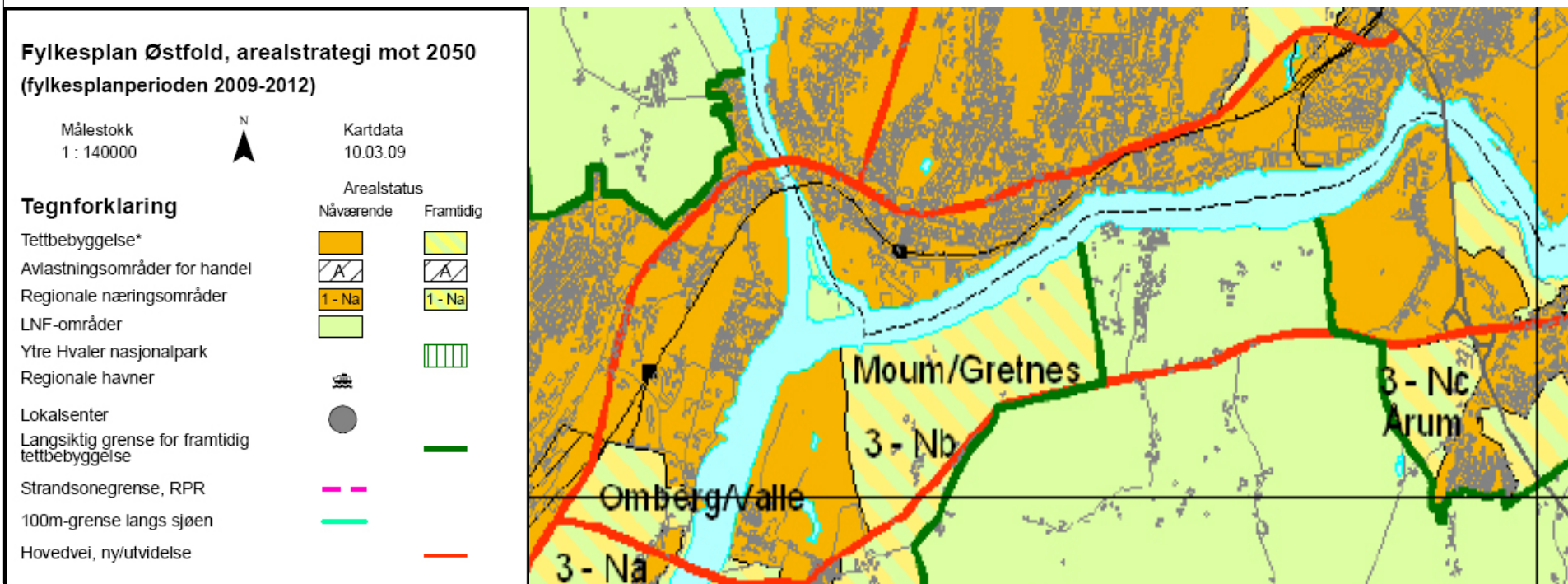


Reguleringsplan for Teglverksveien ble vedtatt av bystyret 28.10.2010. Det er lagt opp til boliger i nordre og midtre del, og blandet formål bolig/kontor mot Greåkerveien.



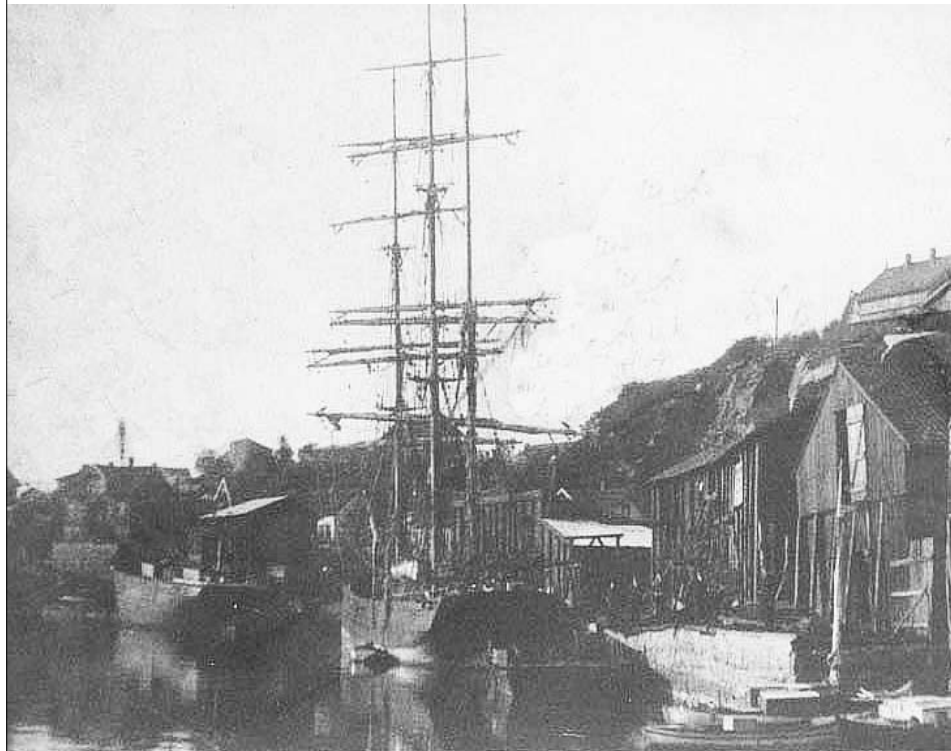
I Fylkesplan for Østfold 2009-2012, er området Moum/Gretnes utpekt som fremtidig næringsområde med tilknytningsbehov til havn og jernbane.

Rassikring kombinert med ny gang/sykkelvei på Fredrikstadsida.





Spikerbukta
ca 1900.



Seilskute i
Spikerbukta.

Utrasing etter flom i 1995.

Historikk

Sandesund har gjennom århundrer vært et svært viktig knutepunkt. Glomma og Sandesund er helt sentrale i byens historie. I byens nyere historie fra 1840 er Sandesund en av de eldste bydelene. Sarpsborg som Norges tredje største sjøfartsby i 1912 forteller en historie om viktige havneanlegg i området knyttet til Borregaard. Etter mange år med liten aktivitet, flom og ras hvor byens brygge skled ut, og generelt dårlig vedlikehold av området, må Sandesund i dag karakteriseres som en forfallen bydel.



Byens Brygge med granittfront før utrasing etter flom i 1995.



Beliggenhet

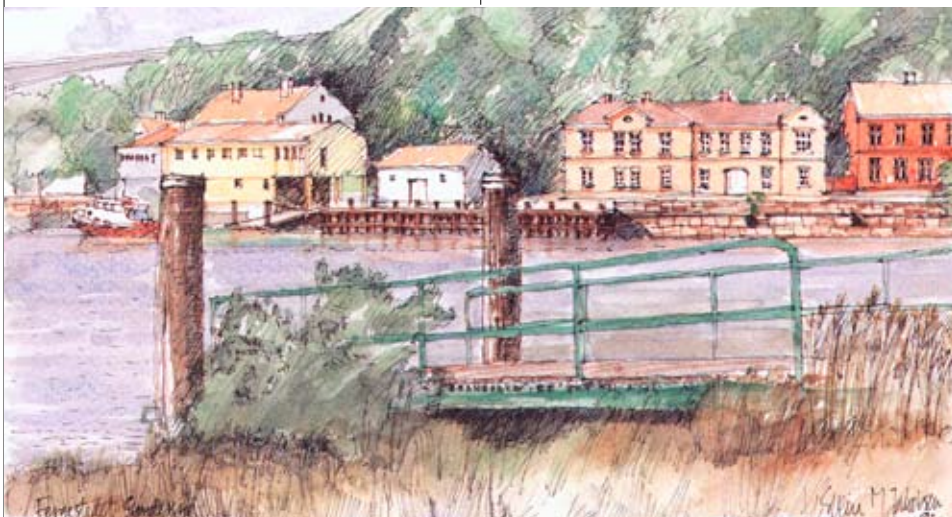
kommunikasjonsmessig og tilknytningen til sjøen er et stort aktivum som har mange muligheter i seg. Potensialet for en positiv utvikling er stort. Ryggraden i bebyggelsen er den sammenhengende fasaderekken langs Strandgaten. Bebyggelsen langs Tunebakken er historisk viktig. Alvimveien som fylkesvei er rustet opp på strekningen. Glommastien går langs denne.



Tømmertransport i Sandesund 2008.

Kulturminner

Tollbodbrygga og fergestedet er viktige kulturminner. Hvordan kan disse gjøres til et aktivum i utviklingen? Bebyggelsen langs Alvimveien, en forfallen kullbod og et par historisk viktige boliger gir rammer og begrensninger for utviklingen her.



Området i dag

Torsbekkens utløp er blitt et positivt element etter at kloakkutslipp i området er fjernet. Hvordan kan det utnyttes positivt? Skipstrafikken på Glomma til Borregaard er fortsatt viktig og miljøskapende. Manøvreringsarealer i Sandesund/Spikerbukta begrenser muligheter for småbåthavn eller kaianlegg i stor skala. Hvordan gjøre byens nærmeste tilknytning til sjøen til et aktivum for byen?



Sandesundbrua etter E6-utvidelse.



Sandesund med Sandesundbrua før E6 utvidelse.

Fergestedet.



Skisse for istandsetting av kilen ved Torsbakkens utløp.

Glommastien følger brygga, går innom det lille parkanlegget innerst (pauseplass) og fortsetter opp Stolpebakken til gangbro opp Sandesundsbrua.

Utfordringer

Istandsetting av elvefronten med et funksjonelt bryggeanlegg vil legge forutsetninger for Glommastien, parkering og boligutbygging med miljø og kvaliteter.

Bilder fra prospektet "Byens brygge" i regi av Sørlie bygg as
Illustrasjoner Griff arkitektur.



Utfordringer

Hvordan kan ny bebyggelse langs Strandgata utformes for å sikre god kontakt mot elva?

Tollbodbrygga og fergestedet er viktige kulturminner. Hvordan kan disse gjøres til et aktivum i utviklingen?

En problemstilling vil være om det er mulig eller riktig og bevare kullboden og hvilke muligheter det gir om man konkluderer med at det ikke er riktig med bevaring. Torsbakkens utløp er blitt et positivt element etter at kloakkutslipp i området er fjernet. hvordan kan det utnyttes positivt. Skipstrafikken på Glomma til Borregaard er fortsatt viktig og miljøskapende. Manøvreringsarealer i Sandesund/Spikerbukta begrenser muligheter for småbåthavn eller kaianlegg i stor skala.

Muligheter

En kvalitetsheving av området vil avhenge mye av nye bryggeanlegg, Glommastiens passering forbi Spikerbukta og opp Stolpebakken. Tollbodbrygga, Tollboden, Fergestedet og Slepestedet er viktige kulturminner som vil kunne være miljøskapende faktorer i områdets utvikling.



Fornyelse av Strandgata 1 med moderne leiligheter (over).

Under: Idèprosjekt for nye leiligheter på Alvimveien 5 (der kullboden ligger i dag).



Bilde fra prospektet "Byens brygge" i regi av Sørlie bygg as
Illustrasjoner Griff arkitektur

Utbyggingsmuligheter er utredet i reguleringsplan, stedsanalyse og senere arkitektkonkurranse om ny boligbebyggelse på Byens brygge. Prosjektet har avventet broutbygging med støyskjerm som nå er ferdig. Det gir nye forutsetninger for å realisere moderne boliger i området. Sandesund kan være startpunktet for en positiv utvikling på strekningen langs Glomma til Greåker. Nye, moderne leiligheter er kommet gjennom en fornyelse av Strandgata 1.



Den tidligere Stuerforeningens funksisbygg er under restaurering. Et godt gjennomført resatureringsprosjekt sees også på eneboligen i bakken over.

Historikk

I den norrøne sagnhistoriske litteraturen er landet mellom Raumelv (Glomma) og Gøtaelv flere steder kalt Alvheim. Tidligere riksarkivar Asgaut Steinnes var overbevist om at Alvheim er Alvim i Sarpsborg. Hit kunne langskip seile inn med gode havner øst for gården. Snorre går ut fra at Kong Gandalf var fra Alvim. Tuneskipet som er datert til andre halvdel av 800-tallet har trolig tilhørt Alvimdynastiet.

Steinnes har også sterke teorier om Alvim som gudesete, med henvisning til Grimnismål.



24

Boligutbyggingen på Alvimhaugen kom i gang etter krigen. Bebyggelsen representerer en typisk etterkrigsbebyggelse hvor antall boliger var viktigere enn bomiljø. Lys og luft ble vektlagt mer enn planting av trær. Typisk blokkbebyggelse ispedd noen firemannsboliger og horisontaldelte tomannsboliger karakteriserer området.

Terrasseblokkene som kom på slutten av 60-tallet tilfører noen nye bomessige kvaliteter. Arkitektonisk og landskapsmessig fremstår de imidlertid som dominerende og noe brutale. Garasjeanleggenes utforming trekker ned områdets visuelle kvaliteter.

Hellristningene fra bronsealderen som ligger mellom blokkene er nedprioritert og nesten glemt, og knapt nok synlig i dag.



Alvimhaugen skole ble etablert i 1984 og har sammen med barnehagen vært et viktig sosialt samlingspunkt i skolekretsen, som har flest minoritetsspråklige elever i kommunen etter folketall.

Ny etterkrigsbebyggelse på Alvimhaugen.



Terrasseblokkene kom på 60-tallet er svært dominerende i det historiske elvelandskapet.

Kulturminner



Helleristninger fra bronsealderen ligger mellom terrasseblokkene på Alvim. Et automatisk fredet kulturminne.

Trærørfabrikkens fasade (i dag Felleskjøpet) er intakt og et viktig historiefortellende kulturminne.



Området i dag

Boligområdene er ikke tilført noen kvaliteter av betydning siden den ble bygget. Fasaderenoveringer på blokkbebyggelse de siste 20 år har heller bidratt til det motsatte.

Det store felles park- og lekeområdet ved Utsiktsveien er "spist opp" av skole- og barnehageutbygging. En utbygging som sosialt sett har vært viktig for området.

Området har i dag underdekning på større lekeområder.



Utfordringer

De mange små tingene må gis oppmerksomhet. Det kan skapes store forandringer med små tiltak. Eksempelvis vil kr. 80 000 på å plante 20 trær være et relativt lite tiltak, men det vil det kunne gi store positive endringer.

Det må betraktes som en stor utfordring å legge en plan for en estetisk og miljømessig opprustning av både bebyggelse og uteområder.

Når det gjelder bebyggelsen vil det måtte dreie seg om større og langsiktige tiltak.

For utomhusområdene kan det oppnås raske forbedringer. Det vil forutsette en helhetlig landskapsplan utarbeidet av landskapsarkitekt som kan gjennomføres trinn for trinn.

Fortetting kan være aktuelt i områdene mellom Felleskjøptomta og Ludvig Enges vei. Det må imidlertid balanseres nøye mot behovet for en større kvartalslekeplass.

Parkeringshusene til terrasseblokkene har en utforming og karakter som ikke bidrar til trivsel og bomiljøkvaliteter. En estetisk opprustning bør kunne være en spennende utfordring for borettslaget.

Falleferdige, stygge og lite funksjonelle fellesgarasjer kan med enkle grep fjernes. Borettslagene må få hjelp til å se utfordringene og mulighetene i tillegg til at kommunen må ta sitt forbildeansvar.

Fellesgarasjer.



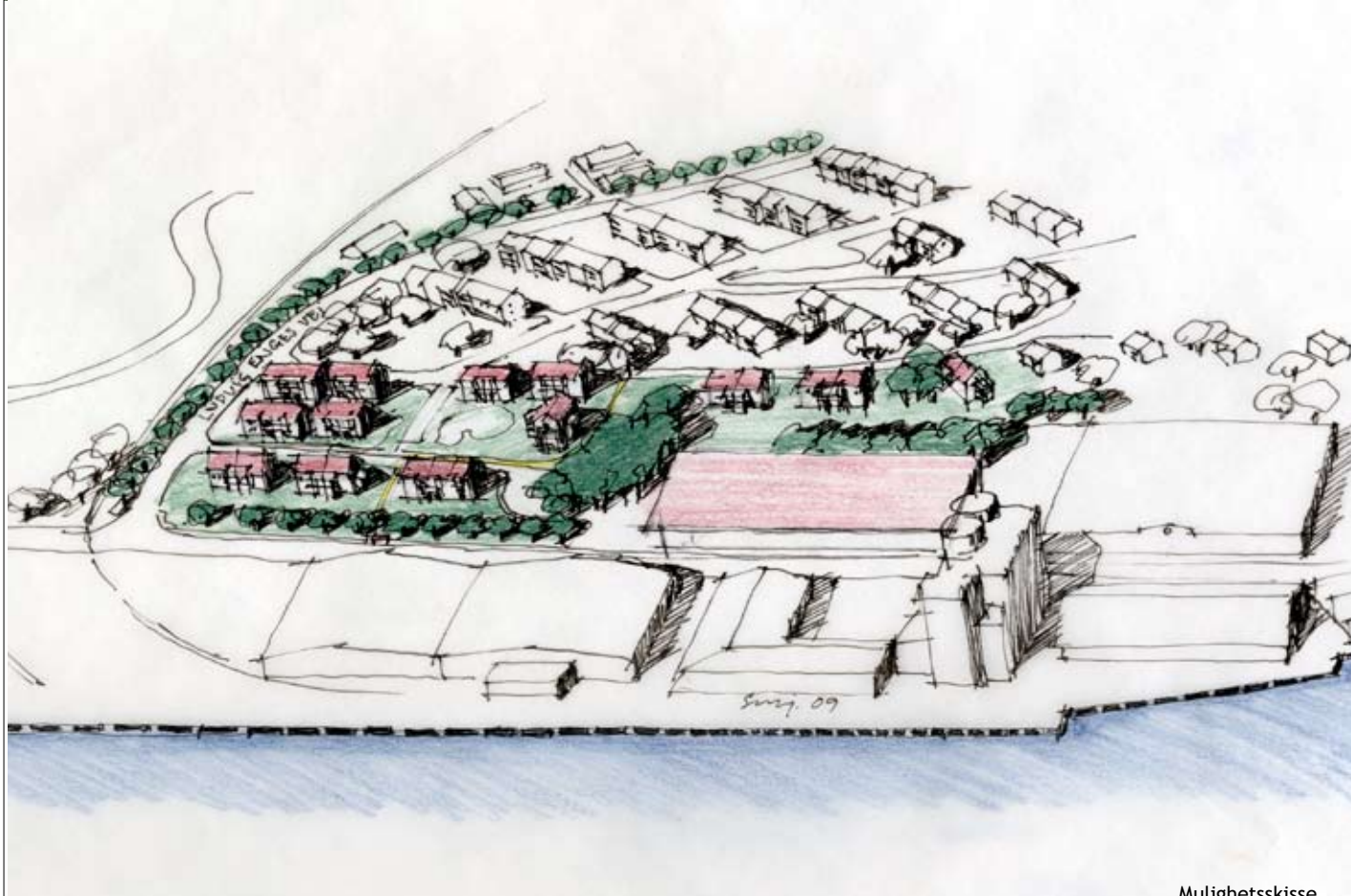
Illustrasjonsfoto: positive effekter av trær i boligområder.





Illustrasjonsfoto.

Muligheter



Mulighetsskisse.

Fortettingsmulighetene mellom Felleskjøpet og Ludvig Enges vei kan løses på flere måter. Volummessig bør man tilpasse seg eksisterende bebyggelse i bakkant, men med et moderne og attraktivt uttrykk som kan være et skritt mot store forbedringer i området.

Utelagringen til Felleskjøpet kan med fordel erstattes med en enkel bygningskropp uten at dette ekspanderer nærmere boligbebyggelsen. Det ville vært en fordel om de øvre delene av tomten kunne tillegges boligformålet, gjerne i form av en balløkke.

Historikk



Østlandske kraftfor med eget bryggeanlegg. På andre siden av veien tidligere Yven Trærørfabrikk. Felleskjøpet har lokaler her i dag.



Yven Trærørfabrikk og i forgrunnen Østfold kull og ved. I dag ligger lager og salgskontor for Norsk Stål AS Sarpborg på denne tomten som er Alvimveien 54.



"Tomta" i Borge.

Rett vis-a-vis Alvimkaia ligger Tomta i Borge som er Roald Amundsens fødested. Historisk sett er dette en viktig del av miljøet rundt Glomma i dette området, og som fortsatt har sitt opprinnelige elvelandskap og bygningsmiljø intakt.

Kulturminner

Havnesporet har tidligere hatt en viktig betydning for havnetransportens tilknytning til jernbanen, men brukes ikke i dag.



Yven Papirfabrikks bygninger står for en stor del slik de gjorde i 1919.



Området i dag

Områdets betydning for havnetransporten er liten i dag på tross av gode havneforhold. Området fra Greåkerveien til jernbanesporet ble regulert til havneformål for over 20 år siden med tanke på at det skulle bidra til etableringer som skapte trafikk over havna. Det har ikke skjedd i særlig grad. En regulert tverrforbindelse mellom Rv109 og Greåkerveien ligger inne i kommuneplanens arealdel.



Kislageret Globen brukes ikke lenger.

”Globen” som ble etablert for kislagring for ca 15 år siden er ikke lengre i bruk fordi kis til Borregaard går med båt helt opp til Melløs havn inne på fabrikkens eget område.

Mot Hafslundkaia på Fredrikstadsida i frostrøyk over Glomma.



Glommastien som turvei og spesielt som sykkelurvei må, der det er mulig, gjøres mer attraktiv enn i dag. Det må først og fremst gjøres ved å gi den tilknytningspunkter helt ned mot Glomma.



Utfordringer

Borg Havn Alvim har hatt en markert nedgang i transport over havna det siste 10-året. I 2007 var aktiviteten knyttet til salt, korn, tømmer, prosjektlast, utleie av lagerbygg og arealer samt reservekai for Borregaard i flomperioder.

Kapasiteten dreier seg om 50 lengdemeter kai med dypgående 24 fot, 7 600 kvadratmeter lagerbygg, 16 000 kubikkmeter bulklager (Globen) og ca 10 000 kvadratmeter utelager.

Borg Havn uttalte i 2007 at det skulle startes en transformeringsprosess av havneanlegget på Alvim. Det er uklart hva som ligger i dette, og om det eventuelt betyr ennå mindre transport over havna?

Kornlastning fra kornsiloen
vinter 2010.



I utgangspunktet er Alvimkaia et område som bør forbeholdes næringsvirksomhet som kan bidra til transport over havna.

Arealene har et stort potensiale som næringsområde. Utfordringen er å finne fram til næringer som kan ha nytte av denne unike beliggenheten uten at det belaster boligområdene i områdene bak.

Avhengig av utviklingen bør man også være åpen for alternativ bruk som man ikke kan forutsi i dag.

Slikt sett representerer Alvimkaia et reserveområde som ikke behøver å låses til en bestemt bruk før man ser utviklingstrekkene tydeligere.

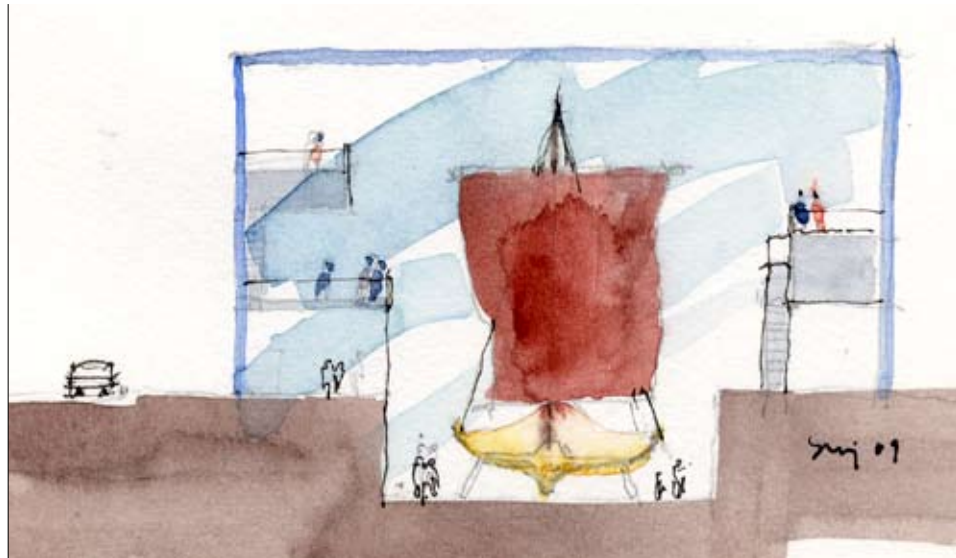




Lyssetting av siloen?

Mulighetsskisser

Beliggenheten sett i sammenheng med elvemiljøet på Bargesiden kan gi mange spennende muligheter på lengre sikt. I et langsiktig perspektiv bør man heller ikke utelukke boliger, og kanskje heller ikke formål knyttet til kulturhistorie og opplevelser.



Replika av vikingskip som attraksjon?

Globens 16 000 kubikkmeter ubenyttet volum i dag kan gi flere muligheter dersom den skal beholdes.

Illustrasjonsfoto med lyssetting.





En tømmerlense for sortering av tømmer for videre fløting ned Glomma ble anlagt på Vesten (Weesteen) i 1854. Hvitsten lense ble bygget i 1885. Soppemaskinen skulle binde sammen tømmeret med kjetting for videre fløting.

Det var i denne tiden fram mot 1908 at Vesten/Hølberje og Hannestadbrygga vokste frem. Ca 40 fra Vesten og 40 fra Tunesida var ansatt ved lensen.

I dag kan man knapt nok ane miljøet med den store lensa, Trippebrygga like ved soppemaskinen, stor skutetraffikk og yrende liv på og langs elva.

Det var også i mange tiår ferjetraffikk over elva mellom Vesten og Hannestad. Den ble nedlagt i 1967. Området langs Glomma ble tidlig industrialisert. Landskapet har spor etter uttak av leire flere steder. Teglverket lå rett øst for Greåkerveien 33-35. Aktiviteten på teglverkene var størst noen tiår rundt 1900.

En av Trippebåtene som trafikkerte Sandesund Fredrikstad fotografert ved Spikerbukta.

Hannestadbrygga var et viktig anløpssted.

Hvitsten lense.

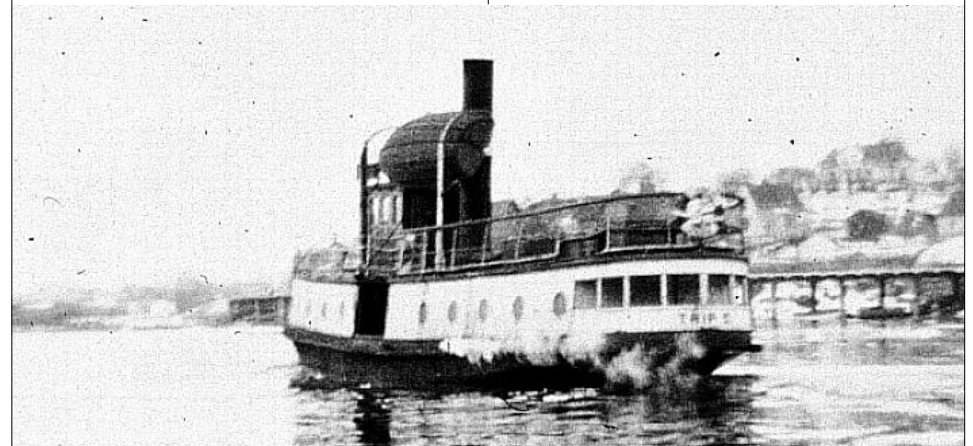
Historikk

Andre virksomheter i området var tømmerlense, papirbruk, lagervirksomhet og kai for Amerikabåter. Litt høyere i terrenget på Tunesida, langs kanten av leirtaket, bygde industriarbeiderne sine boliger. Noen av husene er noe større boliger for industriledere. Bolighus med forretninger i én etasje ble bygget litt lenger vest langs Greåkerveien.

I 1879 kom Østfoldbanen og fra 1913 gikk det lokaltog mellom Sarpsborg og Fredrikstad. Greåker stasjon fikk en viktig betydning.

Viktige ferdselsårer, vei og jernbane har vært avgjørende faktorer for stedets utvikling. Greåkerveien var den viktige forbindelseslinjen mellom Sarpsborg og Fredrikstad.

På elva trafikkerte Trippebåtene og utgjorde viktig passasjer- og godstrafikk mellom byene. På Sarpsborgsiden var Hannestad et viktig anløp.





Kulturminner



Arbeiderboliger og gårdsbruk.



Jernbanen går på delvis høye fyllinger som representerer historiefortellende steinhoggetradisjoner.

Området i dag

Dagens næringsvirksomhet danner et belte av varierende bebyggelse og inngjerdede lagerområder. Boligene nærmest Greåkerveien har i dag begrenset utsikt mot elven på grunn av eksisterende næringsbygg orientert parallelt med veien. Adkomst til Glomma fra boligområdet nord for Greåkerveien er svært begrenset.

Det typiske tverrsnittet gjennom Greåkerveien er industrilokaler mot Glomma og boliger nord for veien. Boligområdet nord for området ligger sydvendt og består av variert småhusbebyggelse med godt opparbeidede hager. Ned mot Greåkerveien og Glomma løper en rekke mindre, lokale veier.

Elvefronten med Hannestadbrygga og småbåthavna til venstre i bildet. Arbeiderboligene mellom Greåkerveien og jernbanen. Deretter Amerikabrygga og lagertomter. Teglverksveien sees som en bue på oversiden av veien rundt leiruttaket for teglverket.





Det kan være en spennende utfordring å tilbakeføre dette særpregede miljøet til original stand.



Situasjonen ved "Night Hawk".



Eksempel på ukontrollert etablering og bosetting (?) ved elvefronten.

Utfordringer

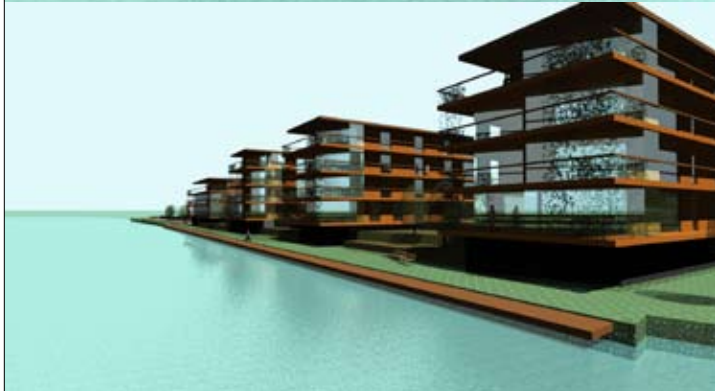
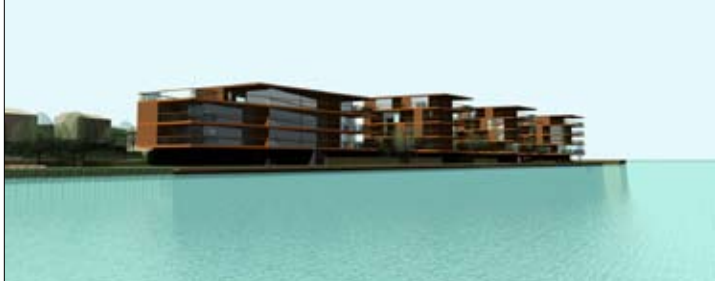
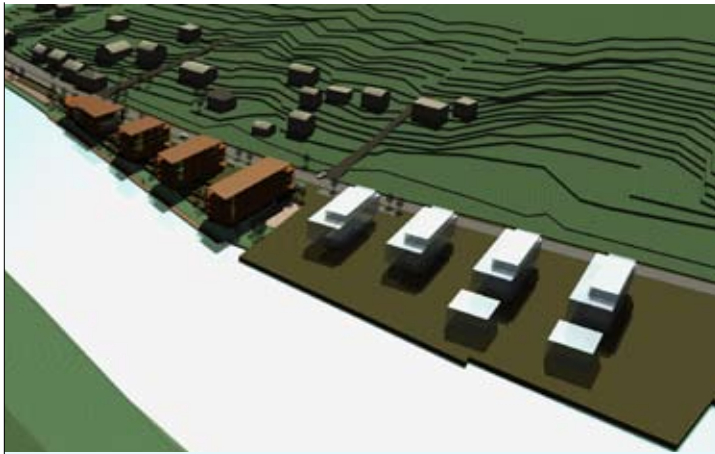
Langs Greåkerveien vis-a-vis Vesten ligger en sammenhengende rekke med halvannetasjes sveitserhus. Volumene er intakt men ingen har beholdt sine originale fasader. En arkitektonisk og historisk riktig tilbakeføring bør være et realistisk mål. Sammen med Vesten på andre siden av elva representerer området store miljøkvaliteter langs Glomma.



Vesten (Weesteen).

Det bør legges klare føringer for videre utbygging i området. Gode solforhold samt utsikt mot Glomma bør prioriteres, i tillegg har elvebredden et stort potensiale som rekreasjonsområde. Forholdene bør legges til rette for myke trafikanter langs Greåkerveien og/eller elvebredden.





Illustrasjoner
Greåkerveien
33-35
SG arkitekter.

Mulighetsskisser

Elvefronten fra Frøid til Glomma båt har et svært spennende potensiale, og det gis en hel mengde muligheter på denne strekningen til i første rekke å utvikle attraktive boligområder.

Fremtidsbildene er alt fra helt konkrete løsninger knyttet til reguleringsplanen for Greåkerveien 33-35 til løse fabuleringer og inspirasjonsskisser som kan vise en utviklingsvei som områdeplaner og detaljplaner kan bygge videre på.





Hannestadbrygga har gjennom historien vært et knutepunkt langs Glomma.



Industrien i område er vanskelig forenlig med en positiv boligutvikling.



Fyllingen for Jernbanesporet utgjør en kraftig og dominerende barriere mot øvre deler av området. Samtidig representerer det et viktig kulturminne og steinhoggerhistorie i Østfold.

Muligheter

Industrien som i dag er etablert ved Hannestadbrygga har dårlige utviklingsmuligheter i dette området. En utvikling i retning mot attraktive boligmiljøer langs elva tilsier at det bør arbeides aktivt for å tilby bedriften gode og hensiktsmessige industriområder andre steder i kommunen.

Hannestadbrygga var sammen med Vesten, på motsatt side av Glomma, og Sandesund anløpsstedene i



Sarpsborg for Trippebåtene som gikk mellom Sandesund og Fredrikstad.

Det er naturlig å videreføre Hannestadbrygga som et knutepunkt for framtidig elvetrafikk, samtidig som det er en utfordring å beholde og videreutvikle småbåthavna, og sikre den som et funksjonelt og viktig anlegg for beboere langs elvefronten.



Mulighetsskisser

Mulighetsskissen forsøker å beskrive et samlet bilde av området fra Teglverksveien til Hannestadbrygga begrenset av elva og jernbanesporet.

Vest for Teglverksveien gis det også gode muligheter for boligutvikling. Dette er på skissen antydnet med et mulighetsbilde.

Midt i illustrasjonen ligger Amerikabrygga med prosjektet Greåkerveien 33-35 hvor reguleringsplan er godkjent. Rammene for dette prosjektet gir derfor føringer for en videre utvikling både nedover og oppover langs elva.

Den vedtatte reguleringsplanen for Teglverksveien har en litt annen løsning enn denne mulighetsskissen viser, men boliger er det dominerende formålet i planen.

Illustrasjonen dekker både deler av sone 4 Elvefronten og deler av sone 5 Nedre Hannestad og Yven.





Historikk

Nedre Yven og Hannestads historiske utvikling er sterkt knyttet til tømmerfløtingen på Glomma og sysselsettingen på Hvitsten Lense på "Weesteensida" av elva. Like mange av arbeiderne bodde på Hannestadsida som på Borgesida. Direktørboligen til Richard Furuholmen lå rett ovenfor Greåkerveien nær Amerikabrygga.

I tillegg til lensa var det arbeiderne på teglverket som bygde sine boliger mellom Greåkerveien og jernbanesporet.



Hannestad skole. Veien mellom Sarpsborg og Greåker ble åpnet i 1869.

Hannestad gamle skole har gått over til næringsbygg og mistet sin opprinnelige verdi som nøkkelbygning i området. Den forteller likevel en historie om et tidligere levende lokalsamfunn.

At bygningen forandrer innhold er likevel ingen grunn til ikke å forsøke å beholde arkitektoniske kvaliteter.

Kulturminner

Opprinnelig boligbebyggelse både for direktører og arbeidere er historiefortellende og representerer kulturminner av betydning. Når bebyggelsesstrukturen i området virker uklar representerer også dette området i seg selv som kulturminne. Det viser hvordan området har grodd fram på de premisser som var gjeldende for arbeiderne på lensa og teglverksindustrien. Det gir området et særpreg og karakter som har verdi i seg selv. Varierende vedlikehold som kan bero på mange forhold, bør oppfattes som inspirasjon til å løfte områdets bokvaliteter.



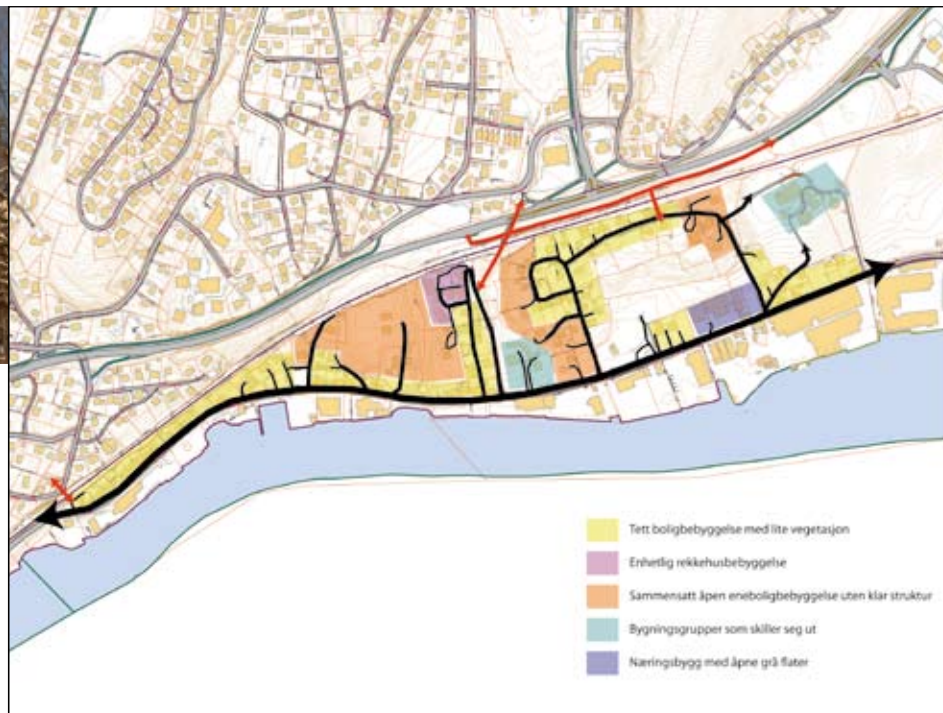
Området i dag

Området preges i dag av tett boligbebyggelse kombinert med noen områder med mer åpen eneboligbebyggelse av forskjellig karakter. I tillegg inneholder området noen næringsbygg langs Greåerveien, et rekkehusområde og et par bygningsgrupper som skiller seg ut.

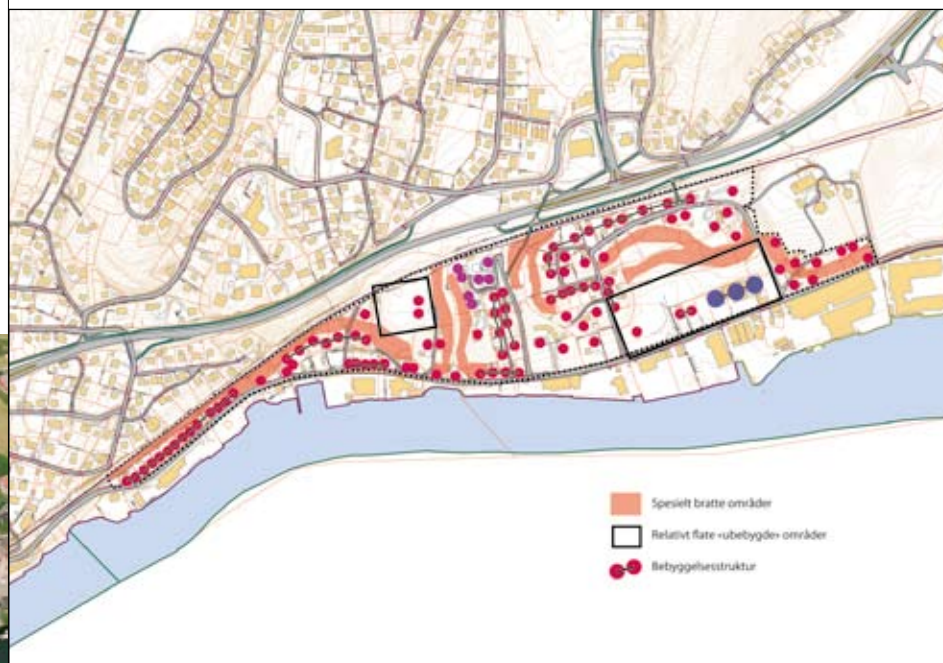
Veistrukturen preges av samleveier med ulike avstikkere til boligene. Det er gangsykkelveiforbindelse over jernbanen og riksveien, men ellers ingen gangsykkelveier innenfor området. Helt vest i planområdet finnes en undergang under jernbanen som ikke er åpen for biltrafikk.



Kulturminne ved Teglverksveien i forfall.



Strukturen i området er uklar. Mye av bebyggelsen er organisert langs vei, men ikke plassert konsekvent i forhold til veiene. Veiene er igjen plassert i forhold til terrenget og arealbruken i området. Området virker i stor grad selvgrodd og uten et overordnet plangrep.



Utfordringer

Langs Greåkerveien vis-a-vis Vesten ligger en sammenhengende rekke med halvannenetasjes sveitserhus. Volumene er intakte, men ingen har beholdt sine originale fasader. En arkitektonisk og historisk riktig tilbakeføring bør være et realistisk mål. Sammen med Vesten på andre sida av Glomma, representerer området estetiske og historiske kvaliteter vel verdt å verne om. Bygningstypen gjentar seg flere steder langs Greåkerveien.

Det blir en utfordring å bevare karakteren, og tilstrebe helhetsgrep i området, samtidig som det bør være mulig å bygge nytt gjennom fortetting. Områdeplan i kommunal regi kan være et godt verktøy.

Bygningsstruktur, estetikk og gode grøntområder er viktige stikkord for å heve områdekvaliteten.

Grønnstruktur

Det finnes i dag kun én nærlekeplass i området. Det er en gressflate ned mot Greåkerveien nord for båthavna. Beliggenheten er god, men noe mer opparbeiding kan gjøre den mer attraktiv.

Det er behov for flere lekeplasser i området, spesielt med tanke på utvikling av nye boligområder og høyere befolkningstetthet.

De fleste arealene som i dag er ubebygde er relativt bratte. Det må finnes plass for en grendelekeplass i et flattere område.



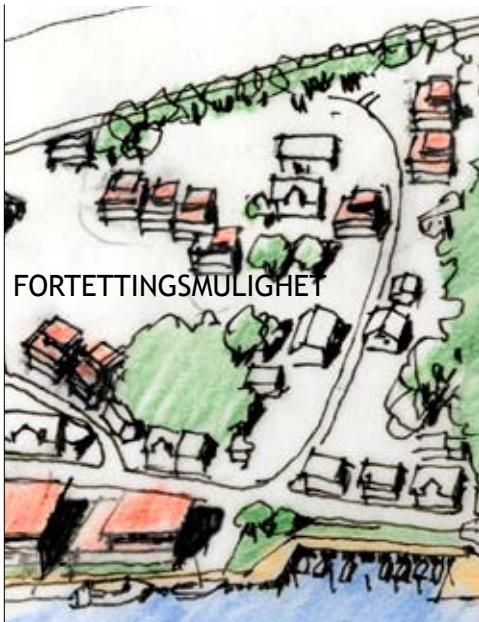
På sikt er det ønskelig å få til en grønn sammenheng fra områdene nord for riksveien ved Yvenåsen til områdene langs elva sør for riksveien og jernbanen.

Dette vil øke naturverdiene, ved at det skapes et nytt grøntdrag som vil kunne fungere som en korridor. For å ivareta mulighetene for dette bør områdene innrammet av Teglverksveien sikres et grønt preg som gjør det brukbart som grøntdrag.

Lekeplass vis-a-vis båthavna.

Grønnstrukturkartet viser to særdeles viktige grøntdrag som skaper forbindelse på tvers av jernbanesporet og riksveien. Spesielt langs det store draget i øst over teglverkstomta bør det tilstrebes kobling mot en kvartalslekeplass og mot Glomma/Glommastitrasèen.

Forøvrig er det mange områder som er preget av vegetasjon. Noen av disse kan gi rom for fortetting uten at de grønne kvalitetene forringes.



Mulighetsskisser

Det flate, lite bebygde området, opp mot jernbanesporet har fortetningsmuligheter, her til venstre illustrert med bygninger med røde tak.

En fremtidsrettet utvikling av området mellom Greåkerveien og Teglverksveien forutsetter et helhetlig grep som ikke er bundet av eksisterende eiendomsgrenser.

Tre bærende ideer:
 -To boligveier langs terrenget på øvre og nedre nivå
 -Gangsystem ned mot elva.
 -Grendelekeplass på flaten som kan betjene et større område med underdekning av grendelekeplass.



Sarpsborg Mekaniske Verksted var et båtbyggeri av betydning både før og etter krigen, og som skapte et solid grunnlag for arbeidsplasser og utvikling i lokalsamfunnet.



Canadian Pacific bygget ved Sarpsborg Mek.



Eksempel på båt bygget ved Sarpsborg mek. verksted i 1946 M/T Lindfjord.

Historikk

Viktige ferdselsårer, vei og jernbane har vært avgjørende faktorer for stedets utvikling. Greåkerveien var den viktige forbindelseslinjen mellom Sarpsborg og Fredrikstad.

På elva trafikkerte Trippebåtene og utgjorde viktig passasjer- og godstrafikk mellom byene.



Sarpsborg sangforening på tur med en av Trippebåtene rundt 1920.



Kulturminner

Bygningsmassen på tidligere Sarpsborg mek. verksted og Greåker Cellulose representerer kulturhistoriske verdier.



Området i dag

Industriarealene mellom Nordic Paper og Glomma Båt (tidligere Sarpsborg Mek. verksted) er relativt dårlig utnyttet. Arealreservene her representerer muligheter for fremtidig industriutvikling.





Utfordringer

Det ligger utfordringer og muligheter i en mer arealeffektiv utnyttelse av næringsområdene mellom Nordic Paper og Glomma Båt.

Det samme gjelder industriarealene der en del gamle industribygg er revet og større arealer er frigjort.



Eksponerte industrifasader langs Greåkerveien inspirerer til kunstnerisk utfoldelse.





Mulighetsskisse/
stemningsbilde for
næringsutvikling
vest for tidligere
SMV.



Mulig overgangssone mellom boliger og
nærings.

Mulighetsskisser

Elvefronten fra og med
Glomma båt og nedover mot
Greåker gir muligheter for ny
industri og næringsutvikling
med en mer effektiv
arealutnyttelse.
Fremtidsbildet skissert under
viser til høyre avslutningen
på boligområdene langs
elvefronten. Et opphold med
grønnstruktur markerer en
buffersone mot de gamle
bygningene på tidligere
Sarpsborg Mek. Bygningene
skissert nedenfor antyder
mulig ny industri og
næringsbebyggelse langs
elva.





Håndkolorert postkort fra Greåker.



Greåker sentrum rundt 1900.



Torget på Greåker er et viktig offentlig rom med tradisjoner. Flyfoto fra 1953.

Historikk

Navnet Greåker betyr "grei åker" og forteller om opprinnelig jordbruksdrift. Greåkers utvikling har bakgrunn i veksten i distriktet på 1800-tallet. Midt på 1800-tallet ble stedet utskipningshavn for trelast fra Sanne og Soli Brug. Senere forsøkte bruket seg med teglverksdrift (1890-1909) og tønnestavproduksjon. Greåker Cellulose overtok i 1905 157 daa fra Sanne og Soli Brugs eiendommer, og Greåker fikk en ny utvikling som industristed. Steinhoggervirksomhet i Greåkerfjellet i ca 80 år fra 1890-tallet engasjerte opptil 80 mann på det meste.

Viktige ferdselsårer, vei og jernbane har vært avgjørende faktorer for stedets utvikling. Greåker var stoppested på jernbanen med en flott stasjonsbygning i sveitserstil tegnet av arkitekt Peter Andreas Blix. Bygningen ble revet tidlig på 1980-tallet etter en brann. Kontakten med elva, som var selve grunnlaget for industriutviklingen, og bebyggelsen på elvesletten, er vekk i dag.

Sentrumsområdet langs Greåkerveien er flyttet på andre siden av jernbanesporet nærmere riksvei 109.

Steinhoggere og steinhoggervirksomhet i Høla.



Kulturminner

Greåker skole er en nøkkelbygning i området og et kulturminne av betydning selv om den i dag har gått over til et leilighetsbygg. Ombyggingen til boliger er imidlertid gjort med stor respekt for opprinnelig arkitektur og fasadeuttrykk. Sentrum med gatebebyggelsen og boligbebyggelsen ned mot elva og båthavn er å betrakte som et kulturminneområde selv om mye har gått galt i vedlikehold og skjøtsel av bygningene.



Området i dag

Jernbanen som går på en opphøyet granittmur danner en slags "bymur" og skille mellom det opprinnelige sentrum og det nye riksveilandskapet med tilhørende bebyggelse uten stedlig forankring.



Når gårdene langs Greåkerveien gradvis går over fra gårder med forretninger til rene boliger, mister området sitt særpreg og fasader forringes.



Endringene gjenspeiler de endringer som har skjedd i dagens butikkstruktur og handlemønster.

De grønne områdene ned mot elva representerer store miljømessige kvaliteter som må ivaretas i en videreutvikling av området.

Et hovedtrekk ved sentrumsbebyggelsen som er beliggende mellom jernbanelinja og elva er den lineære organiseringen langs Greåkerveien. Bebyggelsen har en urban form ved at den avgrenser gaterom og henvender seg mot gaten. Sentralt i området er torget som tidligere har vært stedets tyngdepunkt. Torget som samlingspunkt i et nytt Greåker må beholdes og videreutvikles.



Det vil være en utfordring å lage rammer for tiltak langs gata som trengs og tåles.

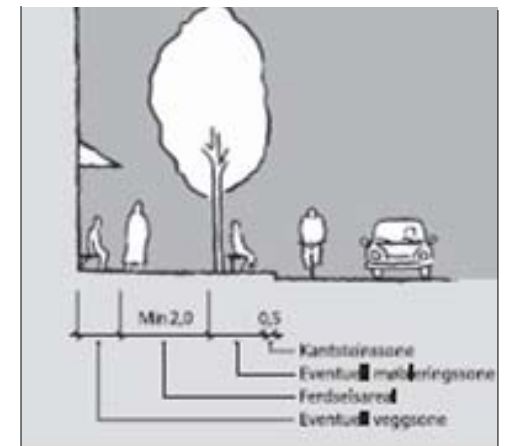


De kvalitetene som finnes må vernes om for å forankre stedet til sin historiske identitet.



Utfordringer

Det å utvikle hovedgata i gamle Greåker sentrum fra en tidligere aktiv handlegate til en miljøgate med mest boliger er en utfordring. Gata har et klart potensiale for å etablere et godt bomiljø. Gode reparasjoner og rehabiliteringer kombinert med moderne ifyllingsprosjekter vil kunne forsterke bygningsstrukturene å gi et godt gaterom med spennende kvaliteter.



Hvordan kan gateprofilen langs Greåkerveien forbedres til en miljøgate med kvalitet?

Hvordan kan det tidligere bankbygget bli et positivt aktivum for Greåker sentrum?





Mulighetsskisser

Sentrumsområdet kan videreutvikles fra torget og ned mot elva. Det vil kunne styrke det tidligere sentrumsområdet som et attraktivt boligområde. Fremtidsbildene her er ment å illustrere mulig potensiale i området, i dette tilfelle i form av solenergihus som rekkehus eller leilighetsbygg.

Illustrasjonsfotoene viser solenergihus i Tyskland. (ark Rolf Disch)
Framtidens arkitektur er grønn.



Områdene 1-4 antyder potensialer for fortetting. Kapasiteten vil greit kunne ligge på 100-150 boliger.

Forøvrig vil boligutbygging på restarealer mot gateløpene kunne være positivt for området. Det vil kunne stramme opp gatebildene. Store villatomter bør ikke bygges ut siden de er bærende elementer i grønnstrukturen.

I område 5 gis det muligheter for en litt større sammenhengende boligutbygging som illustrert.



Også dette området har sin opprinnelse knyttet til de aktivitetene og arbeidsplassene som ble skapt langs Glomma i 10-årene etter 1900.

Det er noe storslått over plangrepet med alléen Olav Eidsæters vei. Det slår an en tone om en plan for en mer bymessig utvikling. Karakteren minner mye om Dronningens gate i sentrum. Både lindealléen og arkitekturen på enkelte bygninger signaliserer et plangrep og etablering mellom 1910 og 1920.



Historikk

Olav Eidsæters vei og Ing. Qvillers vei representerer miljøer med kvaliteter det er verdt å ta vare på. Bebyggelsens plassering langs allégataer et planmessig fint og karakterfullt trekk som skaper et godt gatebilde.

Som konsekvens bør dette ha at ingen tomter bør deles. De grønne arealene må ikke bebygges, men vernes om. Eventuelle tilbygg må gjøres med respekt for bygningenes karakter og skala. Gode kvaliteter i arkitekturen må man ta med seg videre i utviklingen av området.



Kulturminner

Lindealléen og enkelte bygninger langs denne er viktige kulturminner. Originale 1920-tallsbygninger med høy arkitektonisk kvalitet minner om Arnstein Arneberghus. (Uten at det dokumenteres her kan dette tyde på en profesjonell planleggingsjobb muligens utført for Greåker Cellulose i sin tid.)

Noen funkispregede bygninger i Ing. Qvillers vei fra 1940-tallet er uten tvil signert ark Arne Pedersen i og med at det finnes tilsvarende i byområdet av Arne Pedersen.



Området i dag

Olav Eidsæters vei og Ing. Qvillers vei representerer miljøer med kvaliteter det er verdt å ta vare på. Bebyggelsens plassering langs gaten er regulert og gir et ordnet bilde.



Ubebygde arealer trer godt frem på flyfotoet. Jordene mot riksvei 109 er regulert til omsorgsboliger.

Jordene nord for jernbanen mot området Villa Tindlund representerer utbyggingsmuligheter og fortetting. Til venstre for det åpne arealet ligger det relativt nylig utbygde Villa Tindlund borettslag.

De østre bebygde boligområdene har lite potensiale for fortetting.

Utfordringer

Bildene representerer noen av utfordringene i området. Jernbanesporet og støyskjerming er en av dem.

Det sist utbygde området, som er Villa Tindlund borettslag, ligger bak støyskjermen nede til venstre. Støyskjermen er blitt et estetisk negativt trekk i området, både fra innsiden og utsiden.

Under; en annen utfordring som ligger i å unngå arkitektoniske kollisjoner som dette mellom den fine 1920-talls bygningen og nytt leilighetsbygg uten arkitektonisk karakter og sjel.



Ubebyggt areal ned mot jernbanesporet.



Mulighetsskisser

Mulighetsbildene er ment å signalisere og vise hvilke muligheter den ubebygde skråningen har. De signaliserer også at utbyggere må tenke fremtidsrettede og moderne boliger i en riktig skala.

Det er vist for liten kreativitet og kanskje er det også et for lavt ambisjonsnivå når det gjelder arkitektur og bomiljø i de siste års utbygginger i området.



Illustrasjonsfotoer til inspirasjon hentet fra den tyske arkitekten Rolf Disch.



Historikk

Sone 9 er kalt Jordene, og omfatter et gårdstun, samt jordbruksarealer i helningen øst for dette.

Disse landbruksområdene kan også sees i sammenheng med områdene nord for jernbanen/ renesanlegget, og det store åpne og dyrkede slettelandskapet som går helt opp til E6/raet.

Slik sett, kan dette ligge som en grønn tunge ned i elvelandskapet, men dette tilsløres noe av Globen, og lagerområdene rundt denne.



Yvenområdet 1949. Yven søndre i øvre del av bildet.

Kulturminner

Bjørkealléen opp mot Yven søndre og gården i seg selv er det viktigste kulturminnet i området.

Forøvrig er det kulturlandskapet/jordene som preger området i dag. Mye tyder på at det under teglverksdriften litt øst for området også har vært leiruttak her.



Rød strek på kartet over viser regulert tverrforbindelse mellom Greakerveien og riksvei 109/ Rolvsøyveien.

Denne kan få en god avlastende effekt for Greakerveien, men vil ved realisering påvirke området i forhold til bruken til landbruksformål. Det kan i den forbindelse vurderes utnyttelse til byggeområde (er allerede regulert som havneområde).

Reguleringsplanen som fortsatt gjelder er datert 25.01.1980. Området er i nordøst, mellom jernbanesporet og havnesporet regulert til industriformål. Forøvrig er det regulert til havneformål. Ideen med dette formålet den gang var at etableringer skulle bidra til mer trafikk over havna.

Området i dag

Det meste av arealene er dyrka mark. Et par flate partier ned mot Greåkerveien nyttes til parkering og steinlagring. Jernbanesporet utgjør en barriere i daldraget fra Tunejordene til Glomma. Midt i dette draget nord for jernbanen ligger kommunens renseanlegg. Globen inngår i sone 3 Alvimkaia.



Globen sett fra Glomma.

Jordene med renseanlegget til høyre.



Utfordringer

Jordene er en del av det store daldraget som strekker seg fra Tunejordene og ned mot Glomma. Konferer side 4 Landskap og grønstruktur. Det er løsmassemeiktighet i form av leire.

Eventuelle utbygginger i området vil måtte betrakte dette som en utfordring som må belyses gjennom grunnundersøkelser.



I et større utviklingsperspektiv for området fra Sandesund til Greåker, kan det være en god strategi å la dette området ligge som en reserve med tanke på en framtid som er vanskelig å forutsi i dag.

Eller for å si det på en annen måte, - det er en større utfordring å forbedre og utvikle arealene mellom Greåkerveien og Glomma før man går løs på de arealreservene som ligger her.

Jordene mot rensenanlegget.

Gjeldende reguleringsplan for området er 30 år gammel uten at det har bidratt til utbygging etter planen.

Det er vel mye som tyder på at det kan bli nødvendig med en ny plan i form av en områderegulering når det dukker opp ideer for en annen bruk av området.



Gjeldende reguleringsplan.

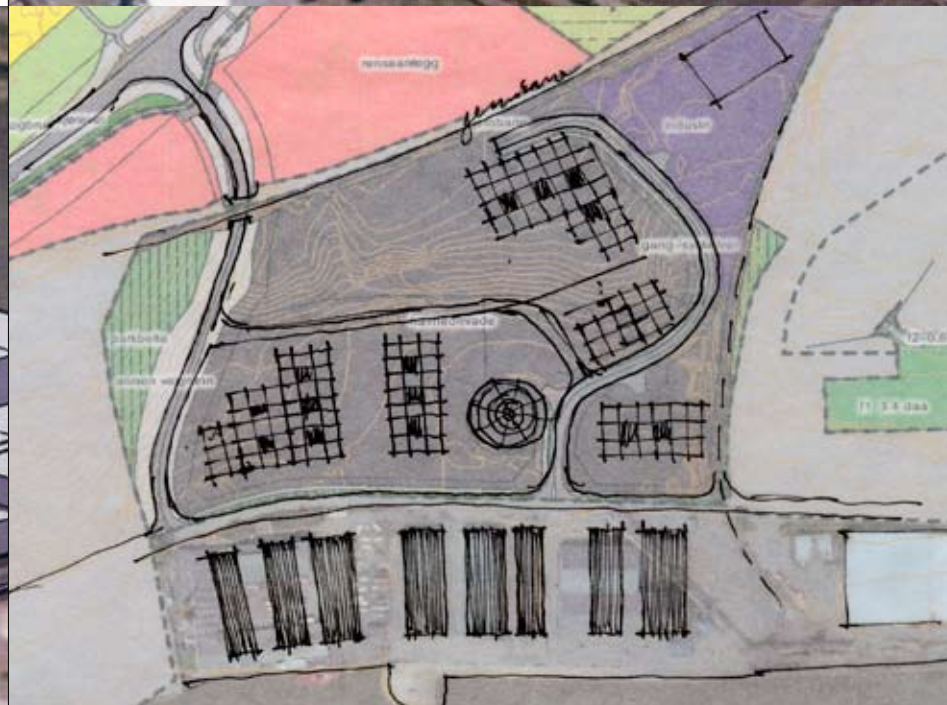
Mulighetsskisser

Området vil ha et relativt stort potensiale ved en eventuell utbygging. Det vil avhenge av grunnforhold bl.a.

Mulighetsskissene antyder strukturer og en disponering av området. Et overslag gir en antydning om at 30-40000 kvadratmeter gulvareal er

oppnåelig med gjennomsnittlig 3-etasjes bebyggelse.

Globen kan integreres i en mulig utvikling her.



Lyse utsikter
Sandesund - Greåker



Fra....

Til....





Fra...

Til...



Lyse utsikter
Sandesund - Greåker