

Even Smith Wergeland

STEDS- OG MULIGHETSSTUDIE FOR SARPSBORG SENTRUM



KULTURHISTORISK ANALYSE

FYSISK ANALYSE

SOSIOKULTURELL ANALYSE

DELRAPPORTENS INNHOLD

Innledning

Historisk bakteppe

Det førmoderne Sarpsborg: en produktivetsby i emning

Det moderne Sarpsborg oppstår

Kulturhistorisk stedsanalyse

Grensebyen Sarpsborg

Produksjonsbyen Sarpsborg

Sarpsborg – et godt sted å bo

Kulturminnefaglige anbefalinger

Oppsummering

INNLEDNING

«Ethvert sted har sin egen saga» (1), står det i det første av fire bind om Sarpsborg historie. Det er også utgangspunkt for denne utredningen. Hensikten er ikke å definere en identitet som ligger frem i tid – slik mange norske og internasjonale byer har forsøkt gjennom store byutviklingsprosjekt de siste tiårene – men snarere å se nærmere på hvordan fortidens identitetsmarkører kan tas med i den videre utviklingen av Sarpsborg. Da må noe sikres, i form av bevaringsplaner (hensynssoner i overordnet sentrumsplan), mens andre spor av fortiden må prioriteres bort, eller i alle fall omformes slik at ny bruk blir mulig.

Dette er ingen enkel jobb, men anbefalingene bygger på et bredt grunnlag av historiske kilder, både i form av byhistorisk litteratur, politiske dokumenter, kommunale utredninger, historiske planer og andre arkivkilder. I tillegg har det blitt gjennomført flere observerende byvandring, intervjuer og samtaler med lokalpersoner som innehar betydelig kunnskap om Sarpsborg. To workshops i juni 2016 i regi av Rodeo Arkitekter har vært svært viktige i så måte. Anbefalingene i siste ledd av denne studien bygger på alle disse faktorene.

Dette er en relativt åpen studie, i den forstand at få betingelser var definert på forhånd. Den skulle naturligvis forholde seg til kommunens tanker om sentrumsutvikling, i tråd med den pågående rulleringen av sentrumsplanen, samt innpasses til strategier for fortetting og de analysene som fremlegges på den fronten av Rodeo Arkitekter, som er ansvarlige for den overordnede leveransen. Utover dette står valg av metode, innfallsvinkel og fokus for undertegnede sin faglige regning.

Følgende spørsmål har vært førende for utredningen: Hva har Sarpsborg vært god på gjennom historien?

Det mest treffende svaret er ganske enkelt: Omstilling. Helt siden byen gjenoppsto som handelssted i 1839 – med dertil hørende byregulering av 1840 – har Sarpsborg gått gjennom ulike faser, både med tanke på næringsgrunnlag, boformer og byliv. Dette er noe kommune, næringsliv og innbyggere har håndtert med et betydelig pågangsmot, noe man særlig ser i forbindelse med den kontroversielle byutvidelsen i 1911, som var forårsaket av en eksplosiv befolkningsvekst i perioden 1901-1910 (2). De lokale myndighetene måtte da kjempe en lang kamp for å skaffe mer areal til boliger og øvrig utvikling, både med og mot byens viktige næringslivsaktør, Borregaard, den norske stat og nabokommunen Tune. Den kampen kom byen seirende ut av. Denne viljen til å drive fremover kjennetegner det moderne Sarpsborg. By- og byplanhistorien vitner om en godt utviklet teft for forandring når tiden krever det: ekspansjoner, nybygging, ny produksjon og så videre. Omstillingsevne er en kvalitet som verdsettes høyt i dag. Sarpsborg har hatt denne evnen gjennom hele sin moderne historie, og de ulike forandringene kan således sies å være nært knyttet til byens identitet. Nettopp derfor kan enkelte områder avsettes til ny bruk uten at det nødvendigvis rokker ved stedets identitet. Og i noen områder, som de foreslått til gradvis byutvikling i tredje ledd av de kulturminnefaglige anbefalingene, vil spenningen mellom

bevaring og fornying fremdeles utspille seg i årene fremover. Evnen til å endre kurs har hatt både positive og negative sider. På plussiden ser man at forandringene har kommet byens næringsliv til gode ved flere anledninger. Forandringene har dessuten skapt en variert og interessant bygningsmasse. På minussiden bør det nevnes at sentrumsbebyggelsen har få konsistente særtrekk i form av helhetlige bygningsmiljøer. Dette skyldes ikke minst at mange prominente historiske bygninger har blitt revet, særlig fra 1960 og fremover. Denne spenningen mellom endring og bevaring er derfor viet en god del oppmerksomhet i denne utredningen.

Det bør påpekes innledningsvis at Sarpsborg kommune allerede har gode oversikter over bevaringsverdige bygninger. Noen av disse nevnes i denne sammenheng også, tuftet på studier av skriftlige kilder og utvendig besiktigelse. Det må likevel understrekes at dette ikke er en fullverdig kulturminneanalyse på detaljert nivå om hvert enkelt objekt, men snarere en overordnet betraktning med hovedfokus på helhetlige kulturmiljøer. Et kulturmiljø er i denne sammenheng bredt definert, i tråd med §2 i Kulturminneloven:

«Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljøer menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng.» (3)

(1) Johansen, Erling, Opstad, Lauritz & Dehli, Martin, Sarpsborg før 1839, Sarpsborg: Sarpsborg kommune/Vardings trykkeri, 1976, s. 13.

(2) I dette korte tidsrommet opplevde Sarpsborg en befolkningsvekst som i gjennomsnitt var nesten 6 ganger så kraftig som landets øvrige byer. Se Styringsgruppen for Bevarings- og Byfornyelsesplan, Sarpsborg Sentrum: Bevarings- og Byfornyelsesplan, Sarpsborg: Sarpsborg kommune, 1990, s. 12.

(3) Klima- og miljødepartementet, Lov om kulturminner [kulturminneloven], «§ 2. Kulturminner og kulturmiljøer – definisjoner», LOV-1978-06-09-50 (sist endret 01.10.2015).



For å fange opp og beskrive slike miljøer lener studien seg på metoden morfologisk analyse, som egner seg til å danne et kunnskapsgrunnlag for planlegging (4). Morfologien befatter seg med hvordan bygd fysisk form endrer seg over tid, som følge av menneskelig påvirkning, planlagte prosesser og uforutsette hendelser. Et eksempel på sistnevnte er bybrannene i 1861 og 1892, som nødvendiggjorde nye tiltak i den etablerte bystrukturen.

I morfologiske studier er det vanlig å vektlegge de store sporene i bylandskapet. I denne utredningen legges det derfor særlig vekt på alle sammenhengende strukturelle særtrekk, det være seg gatenettverk, husklynger og topografiske forhold, men også strukturer som finnes tematisk snarere enn geografisk. Et eksempel på sistnevnte er en merkbar konsentrasjon av påkostede bygninger i jugendstil fra rundt 1900. Disse ligger ikke helt samlet, men det er mange nok av dem til at de utgjør et helhetlig tematisk miljø i bykjernen. Videre legges det stor vekt på planmessige endringer i denne analysen, både i form av de stadige byekspansjonene som forekom på 18- og 1900-tallet, men også endringer i gatenettverk, bebyggelse og funksjoner.

Planmessig konsistens tillegges også stor vekt, dvs. særtrekk i byformen som har vedvart gjennom mange perioder. De områdene som er merket av som anbefalte hensynssoner i del IV har til felles at gatenett og bebyggelsesmønster har sett noenlunde likt ut over lengre tid. Selv om enkeltobjekter har blitt endret, har områdene høy verdi som spor etter overordnede trekk i byutviklingen gjennom historien.

To av de mest iøynefallende planhistoriske identitetsmarkørene er byens gamle hovedgater, St. Marie gate og Sandesundveien især, og bygårder med avkuttet hjørne ved gatekryss, som er et meget typisk innslag i bybildet. Dette har vært gjennomført med høy grad av

konsistens gjennom hele den moderne byhistorien, også på bygninger fra etterkrigstiden og fremover. Det siste er nokså uvanlig i norsk sammenheng. Å innføre avkuttete hjørner var noe mange norske byer gjorde på 1800-tallet, av hensyn til hest- og kjerrettrafikk samt brannsikring, men i Sarpsborg er dette mer fremtredende i dagens bybilde enn de fleste andre norske byer. Det er et særtrekk som absolutt bør videreføres i fremtiden, ikke minst fordi det gir gode, luftige byrom.

Når det gjelder omtalen av enkeltbygninger prioriteres de mest karakteristiske for hvert område, som nevnes i del IV. De kan være viktige på grunn av arkitektoniske kvaliteter, funksjonelle aspekt eller strategisk betydning, eksempelvis som et viktig bygg i et bestemt plangrep.

Tidsrammen for studien strekker seg fra etableringen av den moderne byen i 1839 frem til 1992, da dagens Sarpsborg kommune oppsto. Den førmoderne byhistorien er også representert som ledd i det historiske bakteppet (del II), men er i liten grad innlemmet i de kulturminnefaglige anbefalingene, ettersom bevaring av kulturminner fra den førmoderne byhistorien anses å være godt ivaretatt. Dette gjelder først og fremst arkeologiske kulturminner, hvor av en konsentrert samling befinner seg i Kulåsparken, der det er mer enn 40 gravhauger. Disse er automatisk fredet, og selve parken synes å være godt sikret som grøntområde.

(4) Følgende artikkel gir en god introduksjon til metoden: Børrud, Elin, «Bymorfologi som kunnskapsgrunnlag for planlegging og planforskning», i Kart og Plan B, vol. 102, nr. 1, 2009, s. 19-26.



Sarpsfossen sett fra Borregaard-siden over mot Hafslund. Maleri fra ca. 1700 av den dansk-nederlandske kunstneren Jacob Coning (1648-1724). I forkant ligger Borregaard slik anlegget så ut like før jordfallet i 1702.

HISTORISK BAKTEPPE 1

Det førmoderne Sarpsborg: en produktivitetsby i emning

Det var «de naturlige betingelser», dvs. landskapet, jorda og Sarpsfossen, som opprinnelig gjorde Sarpsborg attraktivt som bosetningssted(5). I første omgang handlet dette om direkte utnyttelse av naturens ressurser – dyrking av grøderikt jordsmonn, tilgang på vann – mens det i moderne tid har muliggjort industriell produksjon. Kraften fra den stadig voksende Sarpsfossen har vært selve pulsen i stedets livsgrunnlag gjennom hele historien. Som byhistorikerne Erling Johansen, Lauritz Opstad og Martin Dehli skriver det:

«Området ved Sarpsfossen er et viktig punkt i Sarpsborg-distriktets historie. Her møtes Raet og Glomma med jord, vann og fossekrefter. Det har lokket menneskene hit til alle tider – i steinalderen så vel som i dag.» (6)

Det var altså disse vann- og grøderike landskapene som medførte at Sarpsborg oppsto som byanlegg. Byens opphav kan spores til Olav den Hellige og de tidlige norske kjøpstedene. Olavsvollen, kongens gravsted, er knyttet til stedets opprinnelse i middelalderen. Det ble grunnlagt i 1016, som krysningspunkt for to veier, men Sarpsborg

fikk ikke bystatus i form av utnevning til kjøpstad før i 1460. Allerede her ser man et frampek mot byens senere bestrebelser om å få status som handelssted, ved gjenoppstandelsen på 1800-tallet.

I første omgang var det stedets status som festning (borg) som gjorde at Sarpsborg fikk sin første bymessige form. Helt konkret gjaldt dette Kongsgård med festningsverk, som var knyttet til borgerkrigs kampene på 1100- og 1200-tallet(7).

I første omgang var det stedets status som festning (borg) som gjorde at Sarpsborg fikk sin første bymessige form. Helt konkret gjaldt dette Kongsgård med festningsverk, som var knyttet til borgerkrigs kampene på 1100- og 1200-tallet. Men når tok Sarpsborg steget fra borg til by? Det var de kommunikasjonsmessige forutsetningene: Glomma, Norges største vassdrag, topografiske forhold (tørt og jevnt landskap), et frodig jordsmonn, og det faktum at Sarpsborg var viktig som kultsted (Tune kirke m.m.) (8).

(5) Johansen, Erling, Opstad, Lauritz & Dehli, Martin, Sarpsborg før 1839, Sarpsborg: Sarpsborg kommune/ Vardings trykkeri, 1976, s. 57.

(6) Ibid, s. 108.

(7) Ibid, s. 146-147.

Sarpsborghistorien kjennetegnes altså av attraktivitet, både når det gjelder produksjonsmuligheter og boforhold. Disse temaene følger også byens utvikling i moderne tid, fra den gjenoppsto i 1839 til i dag. Men i motsetning til den moderne byen, som ikke har slitt med nedgang av drastisk format, opplevde den førmoderne byen lange nedgangstider - i alle fall stillstand - som belyst av Martin Dehli under tittelen «By i dvale» (9). Slik tilfellet skulle bli med den moderne byen sto Borregaard meget sentralt, både i oppgangstider og magrere perioder. Det opprinnelige byanlegget strøk med under jordfallet i 1702, da den leirerike jorda løsnet fra fundamentet og sopte med seg middelalderbyen ut i Glomma. Men til tross for kriser som dette synes anlegget og området å alltid ha opprettholdt en form for produktivitet. Denne evnen til å produsere går som en rød tråd gjennom byhistorien. Produksjonen har ikke alltid kommet byens innbyggere til gode - i sosialdemokratisk forstand, med jevn fordeling av ressurser osv. – men den har besørget vedvarende aktivitet på stedet.

Borregaard stod igjen sentralt i den gradvise overgangen fra Gleng, som stedet het etter svenskenes herjinger på 1500-tallet, til gjenoppstandelsen av Sarpsborg.

Handelsmannen Paul Thrane flyttet mye av sin virksomhet fra bl.a. Kristiania til Borregaard i 1817, og begynte å satse tungt på produksjon og transport av trelast. I de påfølgende tiårene begynte Gleng sin løsrivelse fra Fredrikstad, som meget motvillig var vitne til denne utviklingen. Utenlandske investorer, som Sir John Henry Pelly, bidro også i denne prosessen. Firmaet Pelly & Co tok sagbruksvirksomheten til nye høyder utover 1830- og 40-tallet. På samme tid ble stedet ansett som bedre egnet for bymessig utvikling enn Fredrikstad, som var sterk avgrenset av sine bastante festningsverk. Dermed begynte en ny æra for Sarpsborg, som blomstrende industrisentrum (10).

(8) Ibid, s. 149-150.

(9) Ibid, s. 297-420.

(10) Ibid, s. 406-420.

HISTORISK BAKTEPPE 2

Det moderne Sarpsborg oppstår

Nok en gang var naturressursene avgjørende for at det oppsto ny aktivitet på stedet, som byhistoriker Axel Coldevin påpeker: «Nye arbeidsmuligheter knyttet til fossen og til trelasten gjorde det naturlig å gjenopprette byen der hvor sagatidens gamle anlegg hadde ligget» (11). Dette ble formalisert gjennom Stortingets vedtak om en bylov for Sarpsborg 9. august 1839. Dermed kom den første byreguleringen, i 1840, med fokus på torg og gater. Dr. P. Bretteville Jensen og stadsingeniør [byplansjef] Wisløff hadde følgende å melde om den aller første reguleringen da de beskrev byens utvikling i 1920:

«Sarpsborgs første byplan var igrunnen gitt med bykonventionen, idet det var etter de i bykonventionen skisserte gater at den første bebyggelse formet sig. Disse gater blev da ogsaa hovedgater i den senere reguleringsplan og omkring disse gater grupperte bebyggelsen sig» (12)

Hva er det som gjør byen til by? Jo nettopp infrastrukturen og de rommene der handel pågår og mennesker møtes. I den første byreguleringen for det moderne Sarpsborg er dette en klar prioritet, innenfor de grensene som var gitt av den formaliserte bydannelsen. Tre menn hadde ansvaret: Byfogd David Vogt, ingeniørkaptein Johan Fredrik Schou og løytnant Nils Werenskiold. Sistnevnte var kjent som en dyktig karttegner, men ingen av dem var byplanleggere i dagens betydning av begrepet. En slik faglig profesjon fantes ikke i Norge før nærmere 1900. De tre er imidlertid typiske for sin tid, da det var vanlig at samfunnsmessig viktige oppgaver som planlegging tilfalt personer med militær bakgrunn. De behersket kunsten å tegne kart og tenke strategisk. Vogt, Schou og Werenskiold etablerte tre hovedgater, deriblant St. Marie gate, og tre torg, ved kirkeruinen, Øvre Torg og St. Halvards plass (13).

Dermed var noen av de viktigste strukturelle forutsetningene for dagens Sarpsborg sentrum kommet på plass, men det skulle ta noen år før disse var ordentlig opparbeidet. Gatene som var særlig viktige for utviklingen, ettersom de regulerte bebyggelsen i likartede



(A)



(B)

(A) Kart fra 1837 som viser den geografiske avgrensningen for det nye byområdet som var i emning. Og (B) kart fra 1840 som viser den første byreguleringen. Her er hovedgater og torg trukket opp

(11) Coldevin, Axel, Sarpsborg gjennom hundre år 1839-1939, Sarpsborg: Sarpsborg kommune/Fabritius & Sønner, 1950, s. 19.

(12) Bretteville Jensen, P. & Wisløff, Fredrik, Bygge- og boligforhold i Sarpsborg. En liten oversikt, Sarpsborg: Formandskapet/AS Dagbladet Sarpen's trykkeri, april 1920, s. 8.

(13) Coldevin, Axel, Sarpsborg gjennom hundre år 1839-1939, Sarpsborg: Sarpsborg kommune/Fabritius & Sønner, 1950, s. 39-40.

kvartalsstrukturer på ca. 60m x 60m. Slike grunnstrukturer var ekstra viktige på denne tiden, ettersom myndighetene ikke kunne forme bebyggelsen gjennom bestemmelser (eks. om maks byggehøyde, utnyttelsesgrad etc.) i planen på samme måte som i dag. I stedet måtte man kunne utnytte de fastsatte strukturene til å komponere visse mønster. I Sarpsborg ble det vanlig å bygge tomt til tomt, dvs. bygninger vegg i vegg. I tillegg ble det satt krav til åpne plasser mellom bygningene «for hver 150 alen» (14), slik at tverrgater skulle kunne etableres. St. Marie gate ble til nøyaktig etter denne formelen. Det var for øvrig det første gatenavnet som ble etablert etter bydannelsen i 1839, men det skulle gå helt til 1874 før St. Marie gate ble endelig stadfestet av bystyret (15).

Denne forsinkelsen var nokså symptomatisk for utviklingen av Sarpsborg i den tidlige moderne fasen. Den nye byen, ofte omtalt som «byanlægget» i datidens litteratur, bar med seg store lovnader om utvikling, men det gikk heller trent den første tiden. I amtmannens årsberetning for 1846 til 1850 skildres situasjonen slik: «Til anlægget av Sarpsborg i aaret 1839 knyttet sig store forhaabninger, som hittil for en stor del er blit skuffet» (16). Amtmannen siktet blant annet til at noen av de større infrastrukturelle omveltningene, som åpningen av Eidsvollbanen i 1854, ikke hadde kommet Sarpsborg til gode. Snarere tvert imot – amtmannen mente at den nye jernbanen til Oslo hadde vært til direkte hinder for handelsutviklingen i Sarpsborg. Han mente også at «byens terrænger er git en størrelse og en beliggenhet, som lammer og tildels hindrer enhver virksomhet» (17).

Amtmannens skuffelser til tross – det skjedde også mye positivt i Sarpsborg fra 1850-tallet og fremover. Åpningen av Sarpsbrua i 1854 var en viktig hendelse, like ens de mange dampskiprutene som bedret kommunikasjonen med omlandet. I 1874 besluttet Stortinget å anlegge jernbane, Smålenbanen, som snart fikk en linje over Sarpsfossen. Dernest kom det på plass en noe mer teknisk stringent byplan i perioden 1872-1878, da ingeniør Løvstad lagde en rutenettsplan i tråd med gjeldende nasjonal bygningslov. Denne ble vedtatt 29. mai 1879 og deler av den har vært formelt gyldige helt til våre dager (18).

Løvstad var mest opptatt av å etablere av nye gater, slik at husbyggingen kunne ordnes langs disse. Planen viste lite hensyn til eksisterende terreng, det var en geometrisk streng plan (19). Dette skyldtes ikke nødvendigvis manglende forståelse for topografi og landskap, men at

(14) Wisløff, Fredrik, Gatenavn i Sarpsborg, Sarpsborg: Sarpsborg formannskap/Centraltrykkeriet, 1961, s. 11.

(15) Ibid, s. 49.

(16) Sitert fra: Andresen, Kr. S., Sarpsborg: Fremstilling av byens historie indtil 1914, Sarpsborg/Fredrikshald: L. Wang – Henriksen/E. Sem, 1914, s. 31.

(17) Ibid.



Kart som viser tidlig utkast til ny reguleringsplan for Sarpsborg, ved ingeniør Løvstad. Det etablerte gatenettet omkring Gleng er risset opp, men lite annet.



Kart fra 1868 som viser hvordan byen var strukturert like før Løvstad begynte sitt reguleringsarbeid på 1870-tallet. Her kan man tydelig avlese rutenettet som styrende prinsipp.

norske reguleringsplaner på denne tiden var forpliktet til å følge et nokså rigid krav om rutenettsstruktur, som var fastsatt i bygningsloven av 1845, den aller første norske bygningsloven som var vedtatt. Den gjaldt ikke likt over hele landet – byer med egne reguleringsplaner fikk eksempelvis unntak fra loven på mange punkter – men akkurat kravet om rutenett preget mange norske byer i andre halvdel av 1800-tallet, så også Sarpsborg.

Dette medførte at den moderne Sarpsborg by ble utviklet i tråd med veldig tidstypiske – man kan nesten si generiske – mønster. Et ekspertpanel oppnevnt av Sarpsborg formandskab 5. februar 1920 kom med følgende beskrivelse av planen og dens betydning senere samme år, i forbindelse med en Bolig- og byplanutstilling i Kristiania:

«Denne plan staar i sine hovedtræk uforandret indtil dato. Den har sikret byen en aapen, regelmæssig, men ogsaa dessværrer kjedelig bebyggelse» (20)

At bebyggelsen fremsto som «kjedelig» i bolig- og byplankomiteen øyne skyldes i stor grad de strenge statlige kravene til rutenettsregulering, som primært tjente til å stramme opp løse tråder og innlemme uregulerte enheter.

Det var ingen særskilt kreativ plan, i den forstand at selve byformingen var teknisk fundert. Kvaliteter i eksisterende terreng og landskap ble i stor grad tilsidesatt. Dette var helt vanlig i norsk bysammenheng i andre halvdel av 1800-tallet. I den grad Sarpsborg hadde fått en «kjedelig» bebyggelsen, var det en skjebne byen delte med de fleste andre norske byer.

(18) Planen refereres blant annet til i en planbeskrivelse fra 2001, da VISTA Utredning AS la frem en reguleringsplan for Kvartal 99. VISTA utredning AS/Betongbygg Eiendom AS, Planbeskrivelse: Reguleringsplan for Kvartal 99, Sarpsborg/Oslo: VISTA Utredning AS, 20. mars 2001.

(19) Coldevin, Axel, Sarpsborg gjennom hundre år 1839-1939, Sarpsborg: Sarpsborg kommune/Fabritius & Sønner, 1950, s. 176.

(20) Bretteville Jensen, P. & Wisløff, Fredrik, Bygge- og boligforhold i Sarpsborg. En liten oversigt, Sarpsborg: Formandskapet/AS Dagbladet Sarpen's trykkeri, april 1920, s. 10.

KULTURHISTORISK STEDSANALYSE

Den ovennevnte påstand om Sarpsborgs «kjedelige» byform står i klar kontrast til byens mangfoldige kulturhistorie. Rutenettet, som stadig definerer sentrumsbebyggelsen, er et solid ankerfeste for en bygningsmasse med mange kvaliteter. Uten rutenettet som kontinuitet ville Sarpsborg mest sannsynlig fremstått som en ganske uoversiktlig by, på grunn av de mange endringene sentrum har gjennomgått.

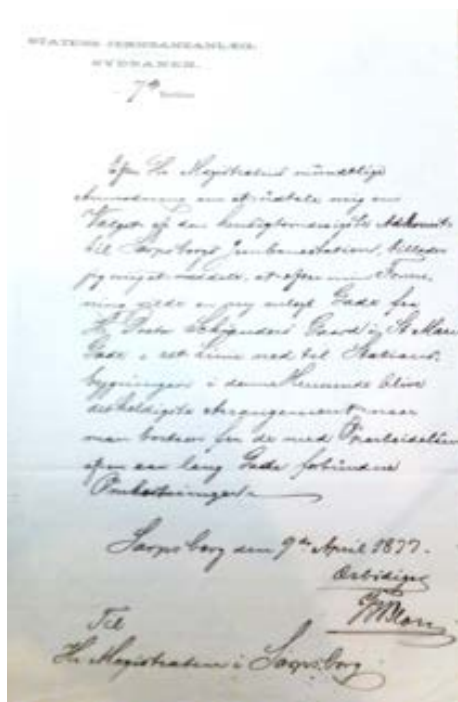
I den påfølgende analytiske gjennomgangen er det pekt ut tre tematiske gjennomgangstrekk i den moderne byhistorien. Disse er på ulike måter knyttet til det fysiske miljøet, men også til sosiale forhold, levekår og næring. Tanken er at de tre temaene skal bidra til å klargjøre byens sammensatte identitet, samt å berede grunnen for en tydelig prioritering av områder med høye verneverdier, som følger i utredningens neste del.

Grensebyen Sarpsborg

Selve etableringen av «byanlægget» Sarpsborg handlet om grenser. Selve opprettelsen skjedde gjennom vedtak av en lov av 9. august 1839. Byens første grenser ble fastsatt ved kongelig resolusjon 11. august 1840. Siden den gang har de ulike byutvidelsene, særlig den i 1911, vært utrolig viktige. Relasjoner til/mot Fredrikstad, Tune og Borregaard har vært så viktige for byens fremvekst at de kan sies å ha vært identitetsskapende. Det gir derfor mening å tilnærme seg Sarpsborg i et borderologisk perspektiv, som kort sagt innebærer å tenke på grenser som identitetsmarkører. For Sarpsborg sin del innebærer dette både et avgrenset og et overskridende aspekt. Byen har vært inneklemt på et nokså lite areal, men samtidig vært i kontinuerlig dialog og/eller disputt med omlandet rundt.

Én bestemt mappe i arkivet til Sarpsborg kommune vitner om dette. Denne volumiøse mappen heter «Byens nye grenser 1860-1913». Sammen med flere andre mindre mapper med samme tematikk bærer den vitne om en kompleks grenschistorie. Nå er ikke dette helt uvanlig for norske byer – bare tenk på hvordan Oslo har vokst ved å «spise» sine nabokommuner på ulike tidspunkt – men i Sarpsborg synes dette å være særlig definerende for byens identitet.

Grenser handler også om å overskride grenser. I Sarpsborg sitt tilfelle har grensene blitt kontinuerlig utfordret av diverse trafikale gjennomfartsårer. Disse infrastrukturene – primært elv, jernbane og vei – synes å ha vært en velsignelse og en forbannelse på samme tid. På den positive siden har de gjort det mulig å frakte varer til et større territorium, det være seg fløting av tømmer eller frakt av industriprodukter. På den negative siden har Sarpsborg alltid måttet kjempe mot uheldige virkninger av nettverket: utflytting av virksomheter (eks. det nye sykehusområdet), konkurranse mot byer med gunstigere plassering langs jernbanenettet og, i senere tid, sentrumshandelens kamp mot lett tilgjengelige kjøpesenter i suburbia.



Brev datert 9. april 1877 fra Statens jernbaneanlæg til magistraten i Sarpsborg, der det informeres om at magistratens ønske om stasjonsplassering tas til følge.



Én av flere kommunale dokumenter fra 1870-tallet, da en mulig byutvidelse ble heftig debattert. Dette spørsmålet var også knyttet opp mot plasseringen av ny jernbanestasjon.

Et høyst konkret eksempel på dette er den første versjonen av Sarpsbrua, som åpnet i 1854. Denne begivenheten skapte et helt annet kommunikasjonsforhold mellom de to sidene av elva. Senere kom Smaalensbanen (1874-79), som gjorde det enklere for Sarpsborg å eksportere gods og varer til en større region. Det var stadige diskusjoner under byggingen av denne, og de lokale myndighetene hadde sitt svare strev med å overbevise de statlige myndighetshaverne om nødvendigheten av den rette plasseringen av selve jernbanestasjonen i Sarpsborg (jæmfør avfotografert brev over), som kom på plass i 1879, altså samme år som Smaalensbanen ble formelt åpnet av Kong Oscar. Både stasjonsplasseringer og selve linjeføringa var kilde til konflikter, som journalist og lokalhistoriker Erik Wiggo Larsen er inne på i boka Spor, som handler om infrastruktur i Østfold (21). Et tilsvarende konflikt i senere tid er avgjørelsen om å legge Sentralsykehuset for Østfold i Fredrikstad i stedet for Sarpsborg. Da sykehuset ble innviet i 1956 hadde det vært lengre tids drakamp mellom Sarpsborg og Fredrikstad om plasseringen.

Ekspander eller dø: Sarpsborg utvider sine grenser

«Kjendelse. Ved lov av 18. august 1911 blev det bestemt, at hele Borregaard gods og dessuten et litet areal ved Lande Bryggeri fra 1ste januar 1912 skulde udskilles fra Tune herred og henlægges til kjøpstaden Sarpsborg» (22)

Det gikk ikke mange tiår før opprinnelige bygrensene begynte å fortone seg som en tvangstrøye. Formannskapet i Sarpsborg oppnevnte en komité for se på byutvidelsen i 1873, og de foreslo å innlemme deler av Borregård, samt havna (23). «Man indsa allerede den gang nødvendigheten av at byens havn i betydelig grad maatte utvides» (24) Dette gikk ikke gjennom på statlig nivå da det ble behandlet i 1878, men en revidert versjon ble godtatt i 1883. «Derved hadde byens havn faat det omfang som endnu er det eksisterende» (25).

Grensene og deres utvidelse handlet altså om næring, hvilket var årsaken til at de lokale politikerne kjempet så hardt for å øke byens territorium. Innsatsen betalte seg i form av et stortingsvedtak datert 26. april 1875 vedrørende byens utvidelse (26). Dette vedtaket både utvidet og begrenset byens handlerom. På den ene siden gav loven byen full myndighet innenfor de definerte byområdene, men på den andre siden skapte den et sterk skille mellom byen Borg (som byen stadig het) og omlandet, noe som innskrenket byens mulighet til å innkreve skatter fra virksomheter som foregikk utenfor, men likevel i nær relasjon til byen. Loven fastsatte at ulike aktører, deriblant viktige Borg Jernverk, måtte velge side (27). Det ble et «enten eller» snarere enn «både og». Jernverket hadde for eksempel holdt sitt eget fattigvesen, som nå, ved den

formelle innlemmelsen i Borg, også måtte komme byen til gode. Slike strategiske drakamper har vært ekstremt viktige i byhistorien, og det skal sies at byen ofte har satt igjen med visse gevinster, til tross for de nevnte begrensningene.

Etter lengre tids formel brevveksling mellom Sarpsborg og Stortinget kom det dessuten en revidert lov om byens utvidelse, i form av en endret innstilling i Stortinget, datert 23. februar 1878 (28). I denne omgang vant Sarpsborg mer terreng fra området rundt, inkludert noe areal fra Borregaard, som så langt hadde vært territorium non grata. Viljen til å kjempe på, mot odds og overmakt, har utvilsomt vært avgjørende for byens utvikling. Man har sjelden fått hele brødet, men langt mer enn bare smuler. I denne runden ble f.eks. grenselinjen utvidet med en spiss i nordvestlig retning for å kunne innlemme en inntektsbringende brennevinshandel. Effekten av slike grenseflyttinger har altså vært meget innbringende. Samtidig har andre hendelser påvirket byens interne strukturer. Bybrannene i 1861 og 1892 medførte endringer i gatenettsreguleringen, ettersom brannsikring ble et mer presserende anliggende for forvaltningen. Etter sistnevnte brann ansatte kommunen for første gang en stadsarkitekt. Første mann i stillingen fikk sparken etter bare ett år, men nå var i alle fall ansvarsområdet opprettet (29). Fra den tid av ble grensespørsmålet i økende grad koblet opp mot byplanlegging – man begynte å se utover den etablerte bysonen for utvikle stedet videre.

Et konkret utslag av dette var at nye komiteer ble etablert for å jobbe med utvidelsesspørsmålet i 1896 og 1905. I 1911 skjedde det omsider et gjennombrudd. Som

(21) Se «Jernbanelinje: en kamp mellom byene», i Larsen, Erik Wiggo, Spor: Fra Smaalensbanen til Østfoldbanen og andre lokalhistoriske spor, Frerikstad: Hybris forlag, 2010, s. 8-9.

(22) Sarpsborgs skjønskomite, Protokol for den ved lov af 18. august 1911 §9 anordnede skjønskomite, Sarpsborg: Sarpsborg kommune, 1911, s. 15.

(23) Enge, Ludvig, Olsen, Nils Sev., Kobberstad, Egill & Wisløff, Fredrik, Indstilling fra den av Sarpsborg formandskap nedsatte komite til utredning av spørsmålet om utvidelse av byens grænser, Sarpsborg: Sarpsborg kommune, 1. mars 1919, s. 3.

(24) Ibid, s. 4.

(25) Ibid.

(26) Kong Oscar, Lov om udvidelse af Borg kjøbstads grændser, Stockholm/Christiania: Stortinget, 26. april 1875.

(27) Ibid, s. 2-3.

(28) Kong Oscar, Ingaende udfærdigelse af en lov om udvidelse af kjøbstaden Sarpsborgs grændser, Stockholm: Stortinget, 23. februar 1878.

oppsummert av komiteen: «Ved denne grænseregulering fik Sarpsborg endelig de grænser som var forudsætningen ved byens oprettelse i 1839» (30) I den fastsatte utvidelsen ble det blant annet lagt inn nye tomteareal for «ny industriell virksomhet» (31).

For nabokommunen Tune kommune medførte dette et betydelig tap av skatteinntekter, noe som igjen resulterte i vedvarende saksgang om erstatning. Norsk Byforbunds Centralbyraa ble etter hvert koblet inn i saken, og partene kom faktisk ikke til enighet før i 1920. Det var heller ikke bare fordeler knyttet til byutvidelsen for Sarpsborg sin del. Den innebar en rekke store utgiftsposter, som veier, vannledninger, jernbane, kaianlegg og anlegg for elektrisk lys og kraft. De nye distriktene skrudde også opp behovet for skoleplasser og skolebygg.

Borregaard og byen

«Sarpsborg er et barn av Borregaard, og at barnet nu vil sluke sitt faderlige ophav, synes jeg næsten er vel drøit» (32)

Den vesentligste grunnen til at byutvidelsen i 1911 var så viktig, var innlemmelsen av Borregaard i Sarpsborg by. Det hadde lenge vært et dilemma for byadministrasjonen, ettersom Borregaard bidro sterkt med produktiv virksomhet og arbeidsplasser, men ikke med skatteinntekter til bykassen. «Byen levde av et produksjonsliv som hadde sin plass utenfor den» (33), som byhistoriker Axel Coldevin formulerer det. Så lenge Borregaard lå utenfor byens juridiske territorium, var det lite kommunen kunne gjøre.

Det var dessuten stor uenighet blant byens politikere i spørsmålet om Borregaard, jamfør den ovenfor siterte ytringen til M.F. Nielsen i Sarpsborg Odelsting i 1911. På andre siden av bordet satt Ludvig Enge med følgende synspunkt: «Borregaard skal gjøres solidarisk og ha fælles kommunale interesser med den by, som bruket har skapt, m.a.o., bruket skal ha kommunalt fællesskap med sine arbeidere, med dem, som direkte og indirekte er knyttet til bruket og avhengige av det» (34)

Nilssen og Enge representerte to motpoler i debatten som var meget avgjørende for byens videre utvikling. Enge viste til at «Borregaards utenlandske aktionærer har tjent millioner og atter millioner» og at de derfor burde gi noe tilbake, særlig til egne arbeidere. Enge mente bl.a. at skattesatsen til Borregård var alt for lav sammenlignet med bedriftens reelle fortjeneste. Det var til slutt hans posisjon som vant fram, etter mye om og men. Forhandlingene var på ingen måte over med vedtaket om byutvidelse.

Borregaard var selv en aktiv aktør i disse diskusjonen og la frem egne høringsuttalelser til den politiske behandlingen (35). I tiden som fulgte etter vedtaket prøvde de stadig å gjøre endringer til sin fordel. I en forhandlingsprotokoll fra 1920 er kontrakten mellom Sarpsborg Bykonvention og Borregaards eiere gjengitt. Der fremkommer det bl.a. at

Borregaard gir arealer til ny bebyggelse («Av Borregaards gods indenfor Sarpsborg bys grændser avdeles et omraade til byanlæg.»). Innenfor det som kalles «utvisningsomraadet» forplikter Borregaard seg til å avgi areal til byggetomter, gater, offentlige plasser og lignende.

På den andre siden fastsettes det følgende i §3 (Utenfor utvisningsomraadet): «Skulde nogen ønske sig overlatt grunde til bebyggelse paa det terræng av Borregaards grund som ligger utenfor utvisningsomraadet eller de i paragraf 1 undtagne deler, beror det paa Borregaards eiere om de vil avstaa saadanne, likesom vilkaarene for avstaaelser blir gjenstand for særskilt avtale.» Borregaard satt altså igjen med mye råderett, kombinert med en viss dose goodwill, ettersom de tilgjengeliggjorde tiltrengt areal. De måtte f.eks. avgi «uden nogensomhelst erstatning» en rekke gater til Sarpsborg kommune, samt en rekke offentlige grunnareal som Torvet, St. Olavs plass og St. Halvards plass.

Denne dualiteten mellom krav og ettergivelser har preget forholdet mellom byen og Borregaard på ulike måter gjennom hele byhistorien. Da Sarpsborg fotballklubb var i sin tidlige fase på starten av 1900-tallet spilte de på bane som lå på et areal disponert av Borregaard. Følgende sitat sier det meste om den relasjonen: «Selve banen var bra etter den tids forhold, men man levet jo på det uvisse. Borregaard kunne når som helst få bruk for tomten» (36). Det gis og det tas. I denne saken ble det nødvendig fotballklubben å få kommunen på banen, slik at det kunne sikres en mer permanent arena. I 1915 bevilget kommunen penger til å finansiere tribunebygging rundt den nye banen på «Ny England», og da hjalp også Borregaard til ved å tilby gratis materialer til byggingen. Firmaet bidro også med kapital til anleggelse av selve idrettsplassen (37). I neste rekke ble det også bevilget midler til et helt nytt stadion, som sto ferdig i 1930 (38). Dette er fremdeles i bruk, som fast hjemmearena for Sarpsborg 08.

(29) Coldevin, Axel, Sarpsborg gjennom hundre år 1839-1939, Sarpsborg: Sarpsborg kommune/Fabritius & Sønner, 1950, s. 354.

(30) Ibid.

(31) Ibid, s. 7.

(32) Hr. M. F. Nilssen, i Sarpsborg Odelsting, Forhandlinger i Odelstinget (nr. 179), 25. juli 1911, s. 1425.

(33) Coldevin, Axel, Sarpsborg gjennom hundre år 1839-1939, Sarpsborg: Sarpsborg kommune/Fabritius & Sønner, 1950, s. 69.

(34) Enge, Ludvig, I Sarpsborg Odelsting, Forhandlinger i Odelstinget (nr. 179), 25. juli 1911, s. 1427.

(35) Borregaardskomiteen, Til Ordføreren i Sarpsborg (Avtryk av bilag III), Sarpsborg: Sarpen's bok- og akcidenstrykkeri, 1911.

I etterkrigstiden, da det som tidligere nevnt var behov for nytt utbyggingsareal, bidro Borregaard generøst ved å frigjøre areal. Først i 1952, med åpningen for å bygge ut Kurlandsområdet, og siden med utbyggingen av ca. 35 mål på Nedre Kullås 1976-78. I tillegg bygde Borregaard selv ut boliger, i første omgang til egen benyttelse (eks. utleie til arbeidere), i neste omgang som kjøpsobjekter for selskapets ansatte på 1970-tallet (39).

En ny byutvidelse i 1958 gav Sarpsborg ledig areal rett nord for Sarpsborg bryggeri. I nyere tid har det ikke vært like mange endringer. Den siste kom i 1992, da nabokommunene Skjeberg, Tune og Varteig ble innlemmet i den nye storkommunen Sarpsborg. Dette medførte en firedobling av innbyggertallet, men fikk ingen umiddelbare konsekvenser for byutviklingen.

Produksjonsbyen Sarpsborg

«I gamle dager var det vannhjulenes larm og sagbladenes hvin, nu hører vi generatormusikken fra kraftstasjonene, dampens hvislen og duren fra alle de elektriske motorene» (40)

Dette sitatet bærer vitnemål om at industriell produksjon har hatt en vedvarende betydning i Sarpsborgs historie. Den industrielle produksjonen har ikke bare vært viktig som livgivende næring, den har også knyttet nære bånd til aktiviteter utenom de livgivende næringene. Utsagnet over er hentet fra en jubileumsbok om Sarpsborg fotballklubb, utgitt i 1953. Man valgte altså å innlede denne boken med en stedsbeskrivelse, der lyden av produktiv næring vever seg sammen folks oppfatning av hva Sarpsborg er. Samtidig skiller idretten, i dette tilfellet ved fotballen, ut som nok en ny vending i byhistorien:

«Men denne monotone undertone [det industrielle lydteppet] er ikke lenger enerådende. I dagens tusen melodier har lysere og lettere toner blandet seg inn. De har gjort symfonien mer harmonisk og vakker. Ungdommens friske stemmer fra idrettsplasser og turnsaler, smell av startskudd, klang av skøytestål og ikke minst: fotballens tørre smell på alle banene, fra løkkene til stadion, preger melodien og danner et kraftig innslag i byens sunne hjerteslag» (41)

Her sies det altså i klartekst, sett gjennom idrettens briller, at Sarpsborg er byen som omstiller seg. Både lyden av byen og selve bylandskapet har gått gjennom endringer, og disse endringene er et historiefortellende element – kanskje det mest konsistente i hele byhistorien, med produksjon som selve dynamoen i endringsprosessene.

Det er ikke til å komme utenom at ulike næringer har vært helt essensielle i så måte. Nå er det slett ikke uvanlig at byer må skifte næringsgrunnlag fra tid til annen, enten på grunn av endringer i tilgangen på råvarer eller på grunn av økt konkurranse fra andre byer. I norsk sammenheng er Stavanger et tydelig eksempel på dramatiske konjunktursvingninger, fra sild til konkurs, fra hermetikk til konkurs, fra olje til en for tiden uvisst fremtid. Sarpsborg har også gjennomlevd visse konjunktursvingninger, men byen kjennetegnes av en bemerkelsesverdig evne til å ri nedgangen av og komme opp med nye ideer til næring og inntjening. Dette handler blant annet om at planleggingen har stått i nært ledtog med næringslivet, eller i alle fall lyttet til akkurat denne sektorens behov.

Sarpsborgs gjenoppstandelse som by sammenfaller med etableringen av offentlig sektor i Norge. Dette gav byutviklingen en viss styring helt fra starten, ulikt mange andre norske byer. Bygningslover og reguleringer har derfor spilt en avgjørende rolle for bylandskapet og byidentiteten. I denne forbindelse har produktiviteten både spilt på lag med og motsatt seg offentlighetens intensjoner, og i noen tilfeller motsatt seg regulering i stor grad at bygrensene har underordnet seg næringslivets behov.

Taktskiftene er mange. Sagbruk og seilbruk var hovednæringer i perioden 1839-1889 (42), men langt fra de eneste virksomhetene som drev byen. Handelen ekspanderte i andre halvdel av 1800-tallet, særlig etter at Stortinget vedtok fri handel i 1866. Sarpsborg fikk da en øke i kjøpmenn (43).

Fra 1890 og fremover begynte overgangen fra sagbruk til storindustri. Nye planer ble fremmet, men infrastrukturelle vanskeligheter (vann, kloakk, strøm) gjorde at prosessen tok lang tid (44). Planer for kommunalt elektrisitetsverk lansert i 1896. Det første anlegget stod ferdig 10. januar 1900 (45). Alt var duket for en ny periode med stor produktivitet på ulike fronter. Den eksplosive befolkningsveksten 1900 til 1910 hang nøye sammen med byens evne til å generere arbeidsplasser.

(36) Forfatteren, Sarpsborg fotballklubb 1903-1953, Sarpsborg: Johansen & Larsens Boktrykkeri, 1953, s. 42.

(37) Ibid, s. 53-61.

(38) Ibid, s. 133-34.

(39) Roset, Ivar, Sarpsborg 1945-1991 Vekst – Velstand – Vansker, Sarpsborg: Sarpsborg kommune/Vardings trykkeri, 1994, s. 75.

(40) Forfatteren, Sarpsborg fotballklubb 1903-1953, Sarpsborg: Johansen & Larsens Boktrykkeri, 1953, s. 7.

(41) Ibid.

Det interessante er at Sarpsborg fortsatte å være en produktiv by, selv gjennom de usikre årene under første verdenskrig. Kommunen bidrog med ekstra stønad i de tilfellene da byens næringsliv led nød som følge av eksterne faktorer. Krigen førte til høyere konjunktur enn normalt pga. endringer i eksport/import-relasjonene. Da krigen var over holdt den høye konjunkturen seg til godt innpå 1920-tallet. I løpet av disse tiårene var lønnstigningene høyere enn leveomkostningene; en bra indikator på stødig velstandsøkning blant byens innbyggere (46).

I mellomkrigstiden opplevde Sarpsborg, som resten av landet, tøffere tider, men det var likevel stor igangsettingsvilje innen handel og næringsliv. Storaktørene Borregaard og Kellner Partington, som sammen sto for omkring halvparten av byens totale inntektsgrunnlag (47), var naturligvis viktige, men det er underskogen av mindre aktører som gjør Sarpsborg ekstra spennende som produksjonsby. Det ble laget sykler, komfyrer, sko til både folk og hester, kraftfôr, barberblader og mer til. Blant de mest suksessfulle foretakene var Sarpsborg Pap- og Papirindustri A/S (stiftet i 1918), som etablerte seg som en ledende bedrift på landsbasis. Det opprinnelige anlegget er grundig oppbygd, men ligger stadig på samme område, Olav Haraldssons gate 99, i den nordlige randsonen av det sentrale Sarpsborg. Bedriften har skiftet navn flere ganger og heter i dag Peterson Packaging AS. Ett element i dagens bygningsmasse, en funksjonalistisk industribygning fra 1927, tegnet av arkitektene Arne Pedersen og Reidar Lund, har kulturminneverdi som enkeltobjekt. Anlegget som helhet har stor verdi som kontinuerlig produksjonsområde i Sarpsborg.

Et annet gjenværende eksempel fra byens rike produksjonshistorie er teglsteinsbygningen i Olav Haraldssons gate 10, det gamle hovedbygget til Vatvedt Mekaniske Verksted, som etablerte deg på denne adressa i 1910. Firmaet holdt driften i gang på samme sted i nesten 100 år før det ble avvirket og kjøpt opp av nye eier. Slike kontinuitetsbærere er viktige historiefortellende elementer med en klar kobling til vår egen tid. Vatvedt-navnet lever for øvrig videre gjennom søsterselskapet Vatvedt Technology, som ble etablert i 1994.

Både Vatvedt Mekaniske Verksted og deler av bygningsmassen til Peterson Packaging AS kan fint brukes videre til produktive formål, eventuelt transformeres til nye, eksempelvis bolig.

Produksjonsbyen Sarpsborg levde videre i beste velgående i etterkrigstiden. Historiker Åsmund Svendsen oppsummerer det på følgende vis:

«Fundamentet for veksten og velstanden var industrien, som vokste videre i 1950- og 1960-åra. Landet rundt fant man produkter fra byen ved fossen: emballasje fra Sarpsborg Papp og Glomma Papp, tv-antenner fra Arne Børsand, verktøykasser fra Elektro industri, lamper fra Kingsrød, bankinnredninger fra Sørlie Møbler, transformatorer fra Rich. Pfeiffer og komfyrer fra Sefa. Langs kysten seilte skip fra Sarpsborg mekaniske verksted. Glødende stål ble formet til bjelker og ståltanker på Vatvedt mekaniske verksted i Olav Haraldssons gate. Slakteriet på Alvim forsynte Østfolds matbord med Gilde og Goman. Rundt byen lå de lyse og moderne fabrikkene. Det hvite slottet til KPS spilte seg i Tunevannet. Herfra rullet komfyrer og hvitevarer ut til forbrukerne» (48)

I tiårene etter andre verdenskrig blomstret sentrumshandelen, som også er en del av produksjonshistorien. I iveren etter å profitere enda mer på den økonomiske oppdriften ble det gjort store nyinvesteringer i sentrum. Domus kom på plass i 1968, og senere kom EPA på plass. Dette medførte til dels store inngrep i den etablerte bystrukturen (se illustrasjoner på neste side). Balansen mellom god næringsutvikling og sensitiv ombygging har ikke alltid vært optimal gjennom Sarpsborgs historie. En viktig erkjennelse å ta med seg fra etterkrigstidens omstruktureringer av sentrumsbebyggelsen er at det nye ikke alltid er bedre enn det som var der fra før av – i alle fall ikke hvis det dyttes på plass uten tilstrekkelige arkitektoniske kvaliteter.

(42) Coldevin, Axel, Sarpsborg gjennom hundre år 1839-1939, Sarpsborg: Sarpsborg kommune/Fabritius & Sønner, 1950, s. 41-296.

(43) Ibid, s. 100-120.

(44) Ibid, s. 324-325.

(45) Ibid, s. 344.

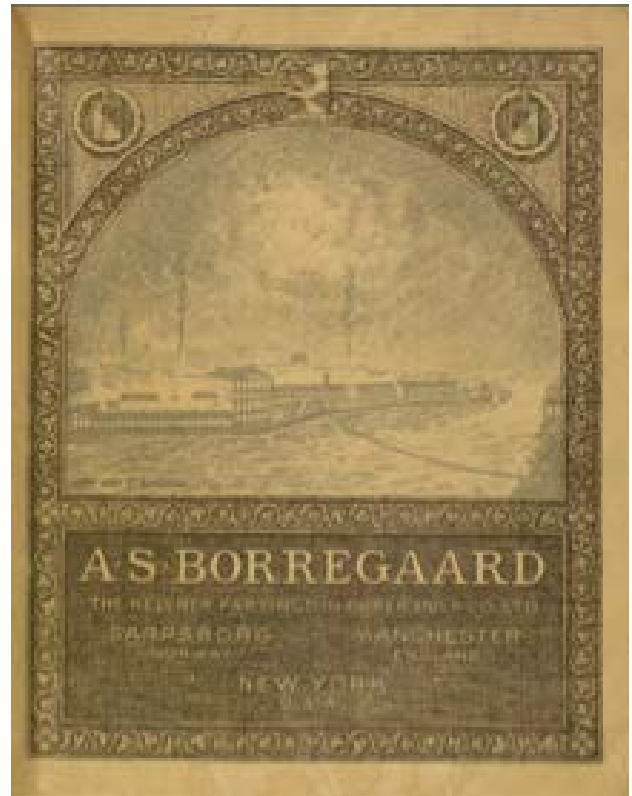
(46) Ibid, s. 413-426.

(47) Ibid, s. 460.

(48) Svendsen, Åsmund, «Industribyen», Sarpsborg2016.no (<http://www.sarpsborg2016.no/Historie/>). Sist opplastet 25. april 2016.



I dette bykartet fra 1902 ser man nøyaktig hvor avgjørende Borregaard har vært for byens form. Den karakteristiske L-formen, med bebyggelse i L-en og Borregaard utenfor, er like synlig i dag som i 1902. Byutvidelsen i 1912 gjorde bare små inngrep i denne strukturen.



Sarpsborg – Manchester – New York
En helt naturlig link i 1927, da boken med denne fremsiden kom ut. Et uoppråelig nivå i dag, kanskje, men en fin påminnelse om den kraften og internasjonale rekkevidden Sarpsborg har hatt som produksjonsby. Noe å drømme mot



Apropos Sarpsborg-kraften: kraften i Sarpsborg-produsert papir er bare ett av flere eksempler på den rike produksjonshistorien byen har hatt.



Det som etter hvert ble kjent som Borg Bryggeri ble etablert i 1855, som Lande Gaard og Bryggeri, etablert av kjøpmann Hans Hafslund. I 1860 hadde bryggeriet allerede produsert 200 000 flasker.



EPA-kvartalet i 1960.



Krysset St. Marie gate/Rosenkrantzgate i 1970



EPA-kvartalet i 2009.



Krysset St. Marie gate/Rosenkrantzgate i 2009



Flyfoto av Sarpsborg Pap- og Papirindustri slik anlegget så ut i 1951 © Sarpsborg kommunes fotosamling.

Sarpsborg - et godt sted å bo

Når et sted vedvarer å eksistere gjennom 1000 år sier det seg nesten selv at det må være et bra sted å oppholde seg. Sarpsborg har rett og slett vært – og er stadig – et godt sted å bo. Det handler om ytre nødvendigheter som arbeidsplasser og naturressurser, men også om systematisk tilrettelegging for bokvaliteter. Begrepet bokkvalitet rommer mer enn bare boliger i denne sammenhengen. Det gjelder også grøntområder, offentlige plasser og andre areal som bidrar til å gjøre Sarpsborg til en trivelig og trygg by å leve i.

Den moderne byhistorien har vært preget av at slike kvaliteter har blitt sikret, for eksempel gjennom opprettelsen av de tre torgene i byreguleringen av 1840. Fra den planen og fremover er det tydelig at etablering av boligområder er en rød tråd i planprosesser og politiske visjoner. Det var jo faktisk bosetningsmønsteret som definerte den første byplanen, som igjen sikret av ytterligere boligbygging kunne gjøres ryddig og systematisk. Sarpsborg er og blir en boligby. Den store hagebybebyggelsen fra det tidlige 1900-tallet er den sterkeste eksponenten for dette. Byen har rause bokvaliteter tett på sentrum – egentlig i sentrum – og i tillegg flere flotte grøntområder, med Kulåsparken i spissen. I utformingen av sistnevnte ble det for øvrig hentet inspirasjon fra utlandet. I oktober 1952 sendte kommunen en hel delegasjon på studietur til Sverige

og Danmark for å hente ideer til ny utforming av parken (49). I arkivmappen som rommer disposisjonsplanen for Kulåsparken er det også rapporter fra en rekke norske parkprosjekter. Faglig rekkevidde og nysgjerrighet har åpenbart vært tilstede i de kommunale irrganger.

Kunsten å skape en boligby

Kartet over viser hvordan bystrukturen så ut da Sarpsborg var midt inne i en periode med hurtig befolkningsvekst. Boligbyen var allerede formet, men det var fra det tidlige 1900-tallet og fremover at boligbyggingen virkelig gjorde sitt inntog i Sarpsborg. Det handlet blant annet om at kommunen måtte igangsette boligbygging som ledd i en større strategi for sosiale tiltak i etterkrigstiden. I 1916 ble det opprettet et kommunalt boligråd og man satte også inn tiltak for å kunne regulere utleieprisen på sentrumsleiligheter (50).

Samtidig begynte virkningene av reguleringsplanen fra 1913 å gjøre seg gjeldende. Denne var i mindre grad en teknisk plan, den omfattet også plassering av monumentalbygg og andre kvalitetsorienterte innslag i bybildet. Ingeniør Dahl var opphavsmann til planen, som også omfattet innspill fra en rekke andre aktører (51). Planen forenklet gatenettet, innførte standardiserte gatebredder og skaffet mer rom i byen. Storgata ble planlagt med bredde på 18,5 meter. Husrekkene ble trukket inn

med 5- til 6 meter. Den nye reguleringen var i tråd med ny bygningslov av 1896, som var noe friere med tanke på byforming (rutenett ikke lenger et absolutt krav).

Den tidligere nevnte utvidelsen av bygrensen gav det kommunen større planmessig handlingsrom da økonomien blomstret igjen. Det ble etter hvert opparbeidet offentlige goder som parker, lekeplasser og vakre plassanlegg, som Amfiteatret i Kullås, samt Festplassen samme sted. Gatenettet, som lenge hadde hatt et dårlig rykte pga. dårlig standard, ble gradvis rustet opp, med nytt dekke (52). Det ble også ført opp essensielle offentlige bygninger som skoler og Sarpsborg folkebibliotek, som stod ferdig i 1939 etter tegninger av Ove Bang. Biblioteket var omstridt, både økonomisk og estetisk, men det var uansett symbol på en handlekraftig periode i byens historie, med særlig fokus på boliger, byrom og offentlige funksjoner.

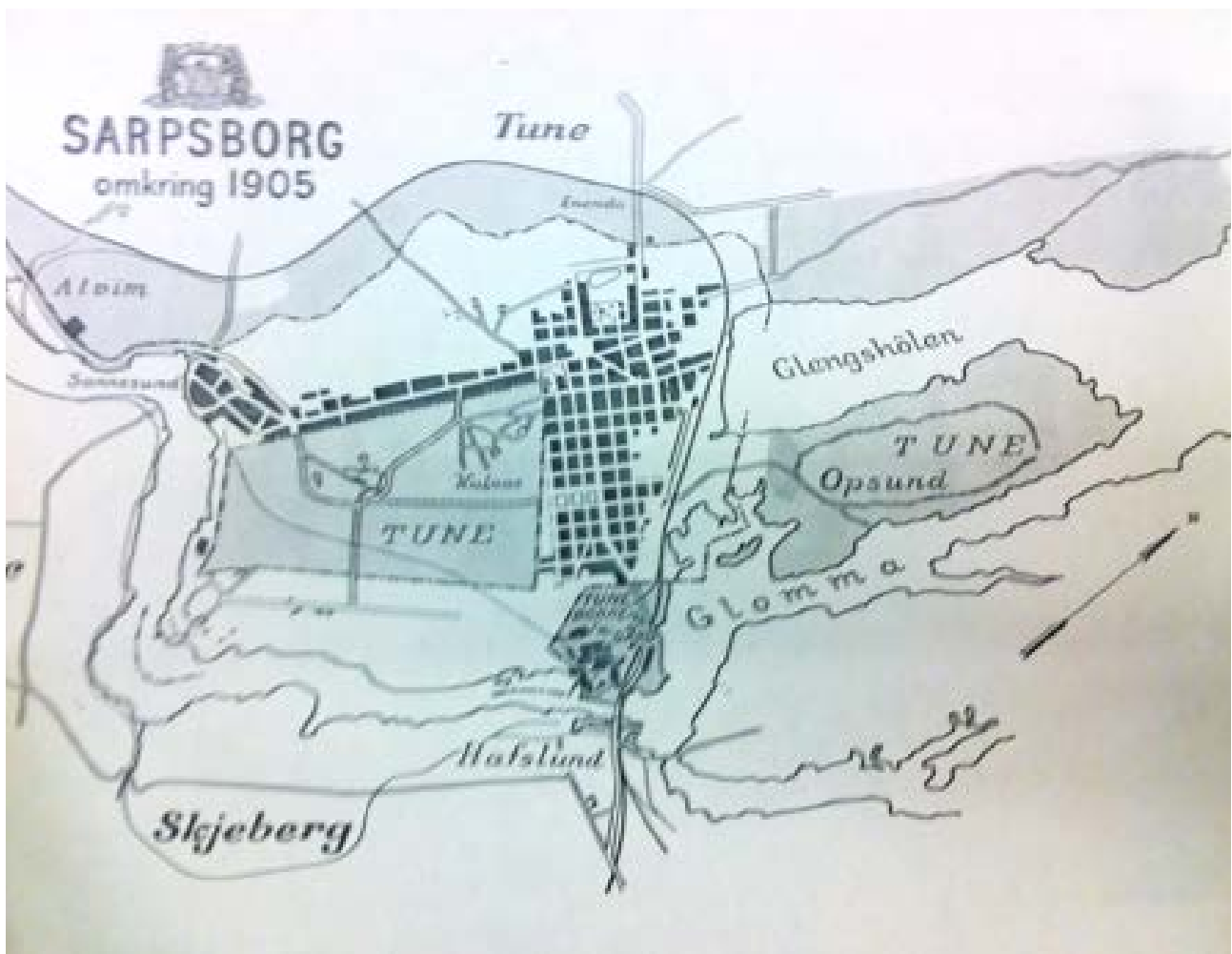
«Det er etter hvert blitt klart at vi i vår tomtepolitikk må ta sikte på en sterkere utnyttelse av arealene enn vi før har kalkulert med» (53)

Handlekraft er i høyeste grad et stikkord for etterkrigstidens boligbygging også. Sitatet ovenfor tilhører Arnljot Aarsund, den nye rådmannen i Sarpsborg kommune. Det samme kunne vært sagt i dag, i disse fortetningstider, men det ble altså ytret i et bystyremøte i 1951, på et tidspunkt da Sarpsborg prøvde å møte en galopperende folkevekst med det nødvendige antallet nye boliger (54). Tyskerbrakker og ferdigbyggeri ble løsningen for å ri av den første bølgen. Senere ble det bygd større borettslag og byens bebyggelse ble endret mer enn noen gang før.

(49) Sarpsborg rådmann, Beretning om studietur til Sverige og Danmark 11.10.- 19.10 1952, Sarpsborg: Sarpsborg kommune, 10. januar 1953.

(50) Coldevin, Axel, Sarpsborg gjennom hundre år 1839-1939, Sarpsborg: Sarpsborg kommune/Fabritius & Sønner, 1950, s. 444.

(51) Ibid, s. 509-517.



Bykart fra 1905 som viser de kvartalene som hadde blitt bygd ut etter ingeniør Løvstads plan av 1879.

Det var nye tider, på flere fronter. I 1946 hadde rådmann Ludvig Enge og byingeniør Fredrik Wisløf gått av med pensjon. Dermed var to bautaer ute av byutviklingen, og nye personer, som Aarsund, kom inn. Men det var ikke bare det politisk/administrative personalet som endret seg. En rekke eksterne faktorer påvirket også, ikke minst bilens gradvise inntogsmarsj. Som sitatet over mer enn indikerer, var de lokale myndighetene villige til å gå drastisk til verks for å komme tidens krav i møte. En saneringsplan fra 1956 fastslo at større deler av den historiske bygningsmassen var ubrukelig. Men saneringen vakte ofte store protester blant innbyggerne, som ved den foreslåtte rivningen av Fritznerbakken (55). Dernest fulgte en større debatt om rivning og byggehøyder, med arkitekt Odd Gegenbach som kommunens oppnevnte fagperson. «Utviklingen går sterkere og sterkere mot høy bebyggelse i byene, og jeg ser intet som kan hindre det», sa ordføreren i den forbindelse (56).

Dette er ord og ideer man gjenkjenner fra andre norske byer i mellomkrigstiden. For det første var perioden preget av troen på fremskritt, og for det andre var man mindre bevisst kvalitetene som kan ligge i historisk bebyggelse. I Oslo ble det vedtatt å rive 13 bydeler, deriblant Grünerløkka, med dårlige levekår som hovedargument. Så da Sarpsborg prøvde å bøte på en følelse av å være i bakevja ved å rive og bygge nytt, var byen i godt selskap.

Veksten var stor, optimismen rådde grunnen, og de med vedtaksmakt mente at den historiske bebyggelsen hadde utspilt sin rolle. «Forkjemperne for sanering la vekt på økonomi og vekst» (57), som historiker Ivar Roset sier det i fjerde volum av Sarpsborgs byhistorie.

Det interessante er jo at denne troen på endring faktisk har gått som en rød tråd gjennom hele byhistorien. Man har flikket på, endret, justert, utvidet, bygget nytt, omprioritert osv., forsøksvis til byens beste helt siden byanlegget var nytt i 1839. Likevel: i etterkrigstiden fikk endringsviljen kanskje vel store konsekvenser. Det mente i alle fall journalist Morten Krogvold, da han i 1986 fyrte av mot den utviklingen som hadde vært de foregående tiårene: «Sarpsborg – Norges styggeste by...en arkitektonisk søppelplass» (58)., var bare én av flere mindre pene beskrivelser Krogvold bød på i media. Dette sto i sterk kontrast til Biskop Berggravs påstand fra 1953, om at «Sarpsborg er Norges menneskeligste by» (59).

Hva var det egentlig som hadde gått galt, i den grad man skal ta Krogvolds ord på alvor? Hadde Sarpsborg virkelig blitt mindre menneskelig fra midten av 50-tallet til midten av 80-tallet? Det er vanskelig å finne eksakte svar på disse spørsmålene, men det som i alle fall er sikkert er at den voksende økningen i generell velstand hadde gjort det mulig å bygge høyere, større, raskere og mer overskridende enn før. Nok en gang ble Sarpsborgs rutenett, med forgreininger tilbake til 1870-talet, for snevert for utviklingsbehovet. Eller sagt på en annen måte:

nok en gang fant utviklingen sted uten å ta hensyn til den historiske bystrukturen.

Et konkret eksempel på denne knivingen mellom ivaretaging og nybygging er den nevnte regulerings- og bebyggelsesplanen for Fritznerbakken, en prosess som foregikk i mange etapper fra 1948 frem til saken havnet på behandlingsbordet til Kommunal- og arbeidsdepartementet rundt årsskiftet 1954/55. I svarbrevet fra departementet til Fylkesmannen i Østfold, hvorfra saken var blitt videresendt, sies det blant annet følgende:

«Det hører som kjent til de vanskeligste reguleringsoppgaver å utarbeide planer for strøk med tettere, eldre bebyggelse, når planen forutsettes å bli gjennomført gradvis ved selvsanering. [...] Som regel må man regne med at det vil ta meget lang tid å gjennomføre en slik plan, kanskje flere hundre år» (60)

Nå tok det ikke flere hundre år å få gjennomført planprosessen, men den dertil hørende mappen i Sarpsborg kommunes arkiv avslører et uvanlig høyt – i alle fall til 1950-tallet å være – konfliktnivå mellom beboere, utbyggere og kommune. Saken viser, om ikke annet, at det alltid vil være motstridende hensyn og synspunkter i slike store reguleringsplaner. Noen ønsker endring, gjerne i form av høyere hus med større volum, andre ønsker å holde det aktuelle området uendret. Det var akkurat denne spenningen som gjorde seg gjeldende i utviklingen av Sarpsborg i etterkrigstiden, som regel med nybygging snarere enn bevaring som resultat.

Det hersker liten tvil om at den saneringen og nybyggingen som har foregått fra 50-tallet og fremover er hovedårsaken til at dagens Sarpsborg sentrum fremstår som lite homogent, med få gjenværende stilconsistente lommer. Kulturmiljøene i sentrum er stort sett tematiske snarere enn geografiske. En annen vesentlig utfordring er, og har vært, biltrafikken. Dette er det evig uløste spørsmålet i mange byer, selv med dagens fokus på miljø og kollektivtrafikk, og det var vært en het potet i diskusjonen om Sarpsborg

(52) Ibid, s. 515-516.

(53) Aarsund, Arnjlot, Årsberetning for Sarpsborg Kommunestyre, Sarpsborg: Sarpsborg kommune, 1951, s. 319.

(54) Roset, Ivar, Sarpsborg 1945-1991 Vekst – Velstand – Vansker, Sarpsborg: Sarpsborg kommune/Vardings trykkeri, 1994, s. 59.

(55) Ibid, s. 68.

(56) Ibid, s. 69.

(57) Ibid, s. 81.

(58) Ibid, s. 82.

(59) Ibid.



Pellygaten 66 i 1953, da Johan Stamsaas Automobilforretning A/S ble stiftet. Et synlig eksempel på bilens entré i sentrum.

siden 1960-tallet, i likhet med tilsvarende diskusjoner i andre norske byer. Problemet med bilen er minst dobbelt: på den ene siden opptar den mye areal, den forurenses og mange opplever den som negativ i bybildet. På den andre siden besørger den tilgang til sentrum fra suburbia – som en motsats til å kjøre til kjøpesenteret – handelsaktører i sentrum mener at den er nødvendig, og folk finner den utrolig nyttig i hverdagen. Det er et element som ofte undervurderes i transportanalyser i dag – folk liker å kjøre bil, selv om det kan være både dyrt, støyende og ubehagelig på mange vis.

Diskusjonene om bil og by, slik de er gjengitt hos Roset (61), speiler denne dobbeltheten. Rask bilvekst ble et sentrumsproblem i Sarpsborg i løpet av 60-tallet, men en del innbyggere reagerte likevel med avsky i forbindelse med det første forsøket (1971) på å gjøre St. Marie gate til gågate. Dette gjaldt særlig folk fra handelsstanden – akkurat slik tilfellet er i dag. Men kommunen, som

hadde tatt initiativet til gågata, slo tilbake med en publikumsundersøkelse der hele 96% var for å fjerne bilen. Det endelige vedtaket ble fattet i 1973, og siden var St. Marie gate vært forbeholdt fotgjengere (62). Denne saken er en god påminnelse om at avgjørelser som er ekstremt upopulære blant medlemmer av en bestemt interessegruppe likevel kan være et gode for byens øvrige innbyggere. Noe å ha i mente inn i dagens situasjon.

(60) Schulze, E. & Faller, H.P., Brev til Fylkesmannen i Østfold om Reguleringsplan for Fritznerbakken, Sarpsborg, Oslo: Det Kongelige Kommunal- og Arbeidsdepartementet, 29. mars 1955, s. 1.

(61) Roset, Ivar, Sarpsborg 1945-1991 Vekst – Velstand – Vansker, Sarpsborg: Sarpsborg kommune/Vardings trykkeri, 1994, s. 211-219.

(62) Ibid, s. 217-18.

KULTURMINNEFAGLIGE ANBEFALINGER

I den foregående analysen kom det frem at forandringer utgjør en vesentlig del av Sarpsborgs identitet som by. Det ser man ikke bare i form av nye komponenter i bylandskapet, men også i måten den historiske bygningsmassen har blitt forvaltet. Fasader har blitt endret etter hvert som bygninger har fått nye eiere. Tilbygg og påbygg har kommet til etter hvert som bruken av visse eiendommer har endret seg og/eller ekspandert. Branner og andre uintenderte omkalfatringar har også gjort betydelige inngrep i byens materie, noe som har gitt rom for nye innslag, på godt og vondt.

Av positive innslag bør særlig de sentralt plasserte jugendbygningene fra årene rundt 1900 nevnes. De hadde neppe vært like mange i tallet uten bybrannen i 1892.

På minussiden må det nevnes at den pragmatiske fornyelsesiveren også har etterlatt byen med mange dårlig ivarettede bygninger. Selv i krumtappen St. Marie gate, foreslått som hovedingrediens i én av en hensynssonene, er det bygninger som har blitt redusert fra unike enkeltobjekter til helt ordinære innslag i byen. Dette handler mye på grunn av sterk reduksjon i material- og håndverksmessig kvalitet i fasaden.

Slike eksempler peker på at omstillingsevnen har hatt betydelige negative effekter i form av hastverksendringer preget av billige, kortsiktige løsninger. Det er en svært viktig lærdom, særlig nå som byen står ovenfor en ny periode med store endringsambisjoner. Sarpsborg er en by som har endret seg i rykk og napp, uten å ha hatt en konsistent kvalitetskontroll med bygningsmassen. Den beste medisinen mot dette – som de kommende anbefalingene legger opp til – er klarere prioriteringer av områder som bør vernes og utvikles skånsomt og områder der man i større grad kan slippe utviklingen løs på markedets og eiendomsutviklernes premisser. Denne utviklingen må også styres, så klart, men ikke nødvendigvis etter kulturminnefaglige prinsipper.

Anbefalinger i fire ledd

De kulturminnefaglige anbefalingene er ordnet i fire ledd:

1. Områder som bør reguleres til hensynssone bevaring
2. Sikring av enkeltobjekter som ikke faller inn under vernesoner
3. Områder som egner seg for gradvís byfornyelse
4. Områder som egner seg for kompakt byutvikling

Noe av det mest krevende med dette arbeidet har vært å identifisere helt opplagte avgrensinger til helhetlig vern. Byens omstillingsevne har, som tidligere nevnt, ikke alltid kommet kulturminnene til gode i tradisjonell forstand (les: bygningsvern), en til tross for store omkalfatringar gjennom historien finnes det enkelte områder som er homogene nok til å kunne klassifiseres som kulturmiljøer i samsvar med Riksantikvarens definisjon. Dette er selve ankerfestene i Sarpsborg moderne byhistorie og de er redegjort for under,

med dertil hørende forslag om regulering til hensynssoner. Utvelgelsen av akkurat disse er ikke bare basert på at de har lokal og regional verdi, men også nasjonal verdi i tråd med Riksantikvarens kriterium, dvs. kulturminner og kulturmiljøer som kan knyttes til viktige faser og forhold i landets historie. I denne sammenhengen innebærer det at de utvalgte kandidatene kan sies å ha nasjonal verdi innenfor de tre hovedtemaene i den kulturhistoriske stedsanalysen (Grensebyen, Produksjonsbyen og Boligbyen). De representerer helt spesielle kvaliteter som sier noe om grensespørsmål i norsk sammenheng (jamfør de langvarige disputtene med statlige organer), de representerer ekstraordinær industri- og produksjonshistorie (jamfør den sterke internasjonale tilstedeværelsen på eiersiden og den konsistente omstillingsevnen) og de representerer bokkvaliteter av særlig høy kvalitet (jamfør det sterke innslaget av hagebyidealer). De respektive kategoriene er gitt hver sin fargekode for å signalisere den overordnede verdien som ligger i hver av vernesonene under. Det følger også en nærmere utdypelse av hvorfor det aktuelle temaet gjør seg gjeldende i den/de aktuelle sonen(e).



Produksjonsbyen

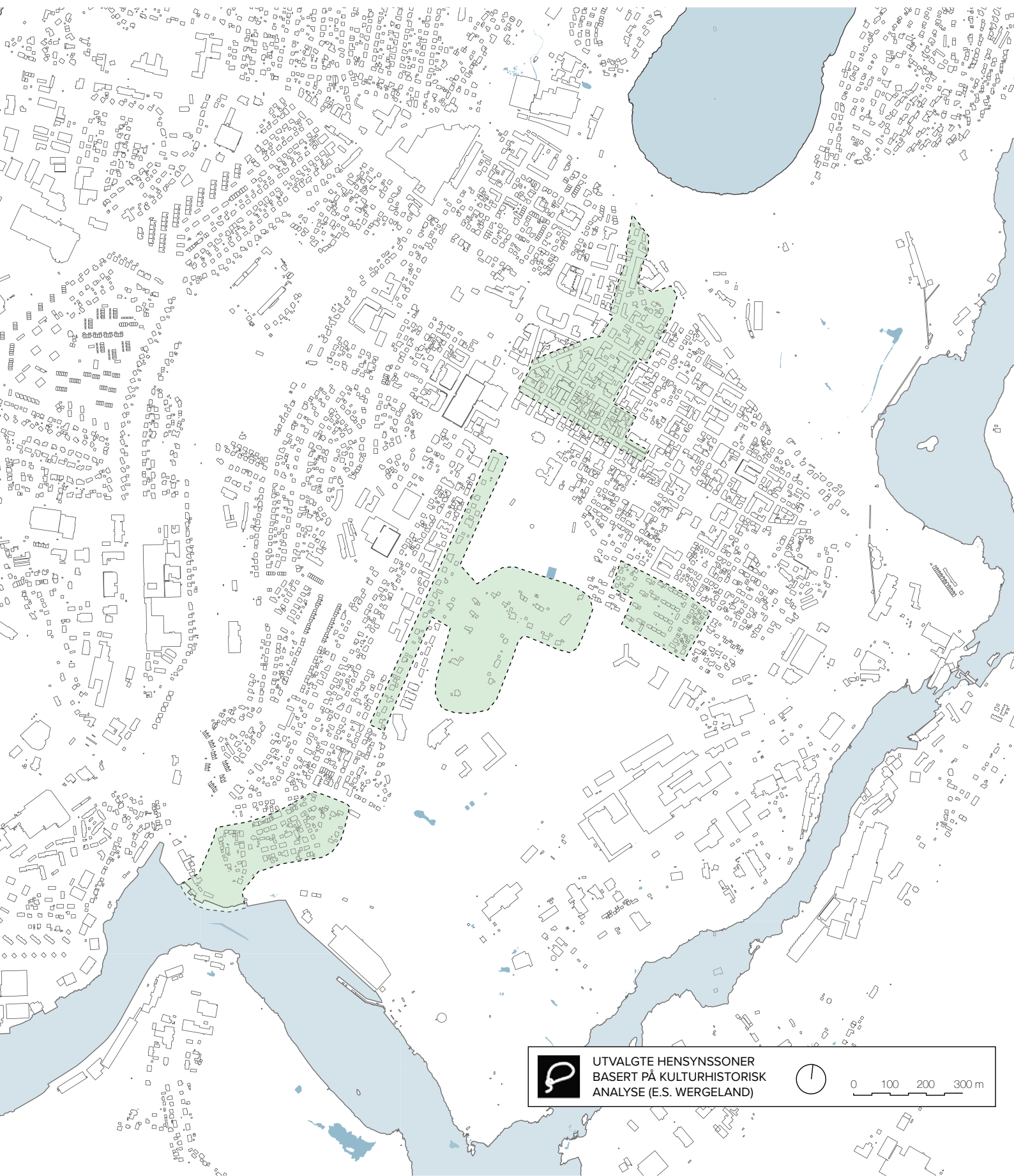


Grensebyen



Boligbyen

Hensynssonene prioriterer noen bevaringsverdige objekter fremfor andre. I dette tilfellet er det særlig sveitserstilarkitektur og funksjonalisme som faller utenom. Det betyr ikke at Sarpsborg mangler gode kandidater i disse kategoriene, men at de ikke helt når opp i nasjonal klasse sammenlignet med slik bebyggelse i andre norske byer. Noen enkeltbygninger, som biblioteket til Ove Bang, er fullt på høyde med den beste funksjonalismen i norsk sammenheng, men det har ikke vært mulig å identifisere sammenhengende miljøer av høy nok klasse til å rettferdiggjøre anbefaling av hensynssone ut fra de føringene som ligger til grunn for dette oppdraget.



 **UTVALGTE HENSYNSSONER
BASERT PÅ KULTURHISTORISK
ANALYSE (E.S. WERGELAND)**

Forslag til områder som bør reguleres til hensynssone bevaring

Om hensynssoner som fundament for vern og utvikling

Regulering til hensynssoner etter plan- og bygningsloven er den mest effektive og hensiktsmessige måte å sikre kulturminner i by. Målsetningen med slike soner bør være å liste opp klare kriterier for vern så vel som utvikling innad i områdene som reguleres til dette formålet. Hensynssonene sender ut klare signaler om at utviklingen ikke skal slippes løs i akkurat disse områdene. Samtidig er det viktig å understreke at hensynssoner ikke trenger å være rene «neisoner». Det betyr at utviklingen styres etter visse prinsipper – for eksempel makshøyder, utnyttelsesgrad, krav til materialvalg osv. – men ny utvikling og eventuell omgjøring til nye formål kan absolutt være aktuelt. Samtidig kan det i noen tilfeller være aktuelt med tilbakeføring, enten av bygninger eller andre anlegget, til eldre uttrykk. I Sarpsborg finnes det mange bygninger som dessverre har blitt strippet for tidligere ytre.

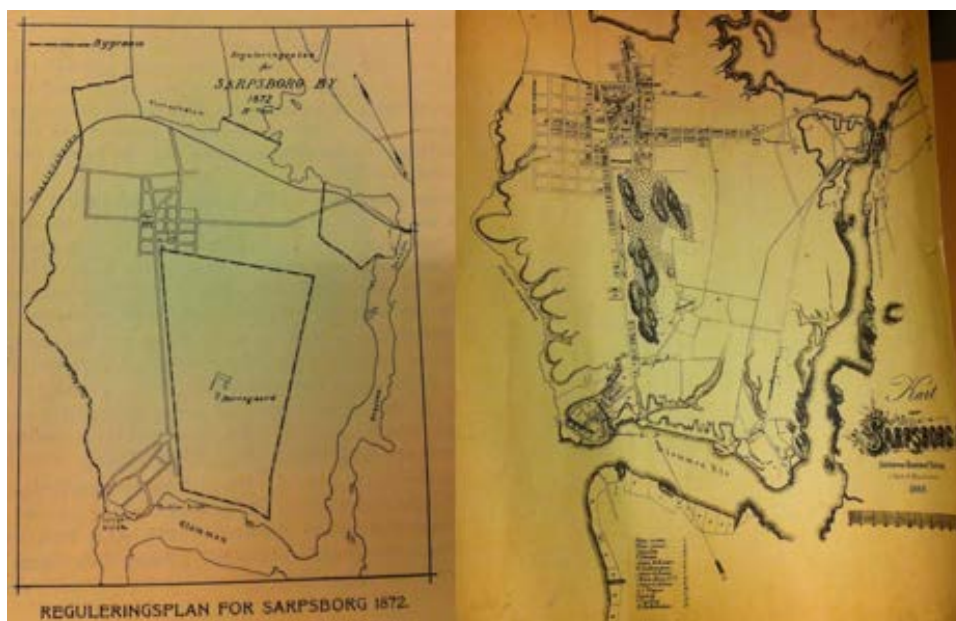
kvaliteter. Dette er noe som kan bøtes på gjennom krav om tilbakeføring ved igangsetting av nye tiltak.

Eksempler på standardiserte juridiske bestemmelser i område regulert til hensynssone – bevaring av kulturmiljø (H 570):

- Bygning som er avmerket på plankartet med symbolet "Bygg, kulturminner m.m. som skal bevares" tillates ikke revet, fjernet eller flyttet. Bygningenes eksteriør og bærende konstruksjoner skal bevares uendret eller føres tilbake til opprinnelig/eldre utførelse basert på dokumentasjon og kulturminnefaglig anbefaling. Mindre endringer av fasade eller bærekonstruksjoner kan unntaksvis tillates dersom det ikke går på bekostning av byggets kulturminnefaglige og estetiske verdier.

Til venstre: Kart som viser tidlig utkast til ny reguleringsplan for Sarpsborg, ved ingeniør Løvstad. Det etablerte gatenettet omkring Gleng er risset opp, men lite annet.

Til høyre: Kart fra 1868 som viser hvordan byen var strukturert like før Løvstad begynte sitt reguleringsarbeid på 1870-tallet. Her kan man tydelig avlese rutenettet som styrende prinsipp.



- Ved restaurering eller reparasjon av eksteriøret skal opprinnelige/eldre materialer og elementer, som vinduer, dører, kledning, takteking m.m., bevares med sin opprinnelige plassering. Der verdifulle eldre elementer er tapt skal uttrykk med hensyn til utforming, materialbruk farger og utførelse videreføres.
- Dersom bevaringsverdig bebyggelse må rives på grunn av brann eller annen uopprettelig skade, tillates det oppført bebyggelse med samme plassering, dimensjoner høyder og hovedform, og med materialbruk og fasadeutforming tilpasset det bevaringsverdige miljøet.
- Bygning eller tilbygg som ikke er avmerket på plankartet med symbolet "Bygg, kulturminner m.m. som skal bevares" tillates endret eller fornyet under forutsetning av at eksisterende fotavtrykk, gesims- og mønehøyde beholdes, og at materialbruk og fasadeutforming er tilpasset det bevaringsverdige miljøet.
- Hage- og parkareal som er avmerket med hensynssone på plankartet skal bevares. Dette inkluderer terreng/ landskapsbearbeiding med markdekke, trær og annen vegetasjon, og andre elementer som trapper, murer gjerder, porter, vannposter og øvrige utomhus elementer.
- Innenfor hensynssonen må det ikke settes i verk tiltak eller bruksendringer som kan forandre områdets karakter. Tilbakeføring kan tillates på grunnlag av dokumentasjon og kulturminnefaglig anbefaling.
- Verneverdige trær og annen vegetasjon som dør eller må fjernes pga dokumentert dårlig tilstand skal erstattes med tilsvarende type.

- Eksisterende bygnings- eller hageelementer tillates ikke revet, fjernet eller endret med mindre fravær av verneverdier kan dokumenteres.
- Alle søknadspliktige tiltak som berører bevaringsverdiene skal forelegges Sarpsborg kommune før det fattes vedtak.

Disse standardbestemmelsene kan omformuleres og tilpasses den enkelt hensynssonen, ikke nødvendigvis brukes i sin grunnform. Det er heller ikke meningen at alle må inkluderes i enhver verneplan.

I utvelgelsen av prioriterte områder er det lagt mye vekt på historiske kart, ettersom disse viser hvor den første byveksten fant sted. Kartet fra 1868 er særlig avgjørende i så måte, fordi det visualiserer selve kjerneområdene i de påfølgende hensynssonene: St. Marie gate med hovedtorget og omkringliggende bebyggelse, Sandesundveien i relasjon

til Kulås og selve Sandesund, samt deler av Kulås øst. Dette er utvilsomt de viktigste strukturelle sporene etter de eldre delene av det moderne Sarpsborg og legges derfor til grunn for kulturminneprioriteringen. De utvalgte områdene er som følger:

1. Kulturmiljøet i byen



Denne sonen omfatter «indrefilet» av bykjernen, inkludert St. Marie gate og en del av byen som ligger der det gamle Gleng lå. Innenfor sonen er det mange viktige enkeltbygninger, men også en viss sammenheng. Historiske kart viser at det var i denne sonen byen vokste frem i sin



Forslag til hensynszone: Sentrum fra St. Marie gate mot gamle Gleng.

tidlige moderne fase, med kobling ned mot Sandesund. Dermed er det en klar relasjon til temaet Grensebyen Sarpsborg, ettersom dette området faktisk utgjør den moderne byens første bebyggelsesgrense, som kartet av 1872 synliggjør. I Sarpsborgs tidlige moderne fase var det bare dette området, Sandesund og Borregaard som hadde noe som kunne minne om en bymessig struktur. Siden har alt sprunget ut fra disse kjernene, som derfor er helt essensielle for byens fremvekst.

Bykjernen har også vært viktig som service- og handelssted, altså en del av produksjonsbyen Sarpsborg. Salg av lokale varer var lenge en viktig del av byens samfunnsøkonomiske profil. Det kan det også bli i fremtiden, hvis det legges bedre til rette for kortreist næringsvirksomhet. Det vil i så fall være i tråd med byens historiske identitet. Sentrumskjernen er i så fall det naturlige åstedet for dette.

Dagens tilstand er preget av diverse endringer i form av bybranner og sanering – det siste særlig i etterkrigstiden - men det er stadig rom for å definere det stipulerte området som et sammenhengende kulturmiljø: variert sentrumsbebyggelse med mangefasettert historisk verdi.

For at denne sammenhengen skal bevares er det viktig at de fellestrekkene som finnes får bestå. Det betyr restriksjoner på byggehøyder, klare krav til fasadeutforming – aller helst med krav til tilbakeføring i de tilfellene der en historisk viktig bygning har blitt vesentlig svekket ved fasadeendring i nyere tid – og tydelige byggegrenser. De viktige gateløpene, St. Marie gate især, bør sikres ved at det fastsettes bestemmelser som forbyr nye bygninger å bryte ut i gateløpet. Den historiske stramme gateløpelinjen fra torget og opp gjennom St. Marie gate bør beholdes, ettersom det bidrar til å gi Sarpsborg en tydelig hovedgate med historisk forankring. Det er nettopp slike gateløp som ofte fremstår som mest attraktive med tanke på handel- og servicetilbud. I dette tilfellet vil det også bygge oppunder kulturminnetemaet Grensebyen.

Den mest karakteristiske bygningstypen i denne sonen er bygårder: dette er kjernen av Sarpsborg urbane identitet. Slike bygninger finnes i noenlunde samlet flokk i St. Marie gate, strekningen Glengsgata fra Lilletorget til St. Marie gate og i deler av Torggata. De utgjør de viktigste komponentene i hensynssonen, men det bør samtidig understrekes at det ikke er tilstrekkelig å ivareta disse. Også tilstøtende bygninger, enten med erkjent verneverdi eller ikke, bør omfattes av vernebestemmelser, slik at visse hensyn må tas med tanke på høyde, volum og materialtilpassing. Selv om denne delen av sentrum er typologisk og stilistisk sammensatt, er ikke tålegrensen uendelig. Eventuelle nye innslag bør innpasses med omhu.

Stilhistoriske eksempler:

Torget 5: Bolig- og forretningsgård fra 1905. Kroneksempel på den staselige jugendperioden i Sarpsborg sentrum tidlig på 1900-tallet. Fasaden i pusset tegl har et rikt dekorativt program og fargesetting er typisk for tidens mote. Den tunge sokkelen gir bygningen en myndig posisjon i gateløpet. Hjørneløsningen både følger og bryter med den etablerte regelen om at alle hjørner skal være avskåret i 3m lengde. Denne bygningen følger regelen i første etasje, men bryter det forsiktig i etasjene over, der et sylindervolum krager noe utover, samtidig som den midtre delen er flat. Her ser man et spennende eksempel på tilpassing med historisk forankret variasjon. Torget 5 kan slik sett tjene som inspirasjon for eventuelle fremtidige nye innslag i denne sentrumsjonen.

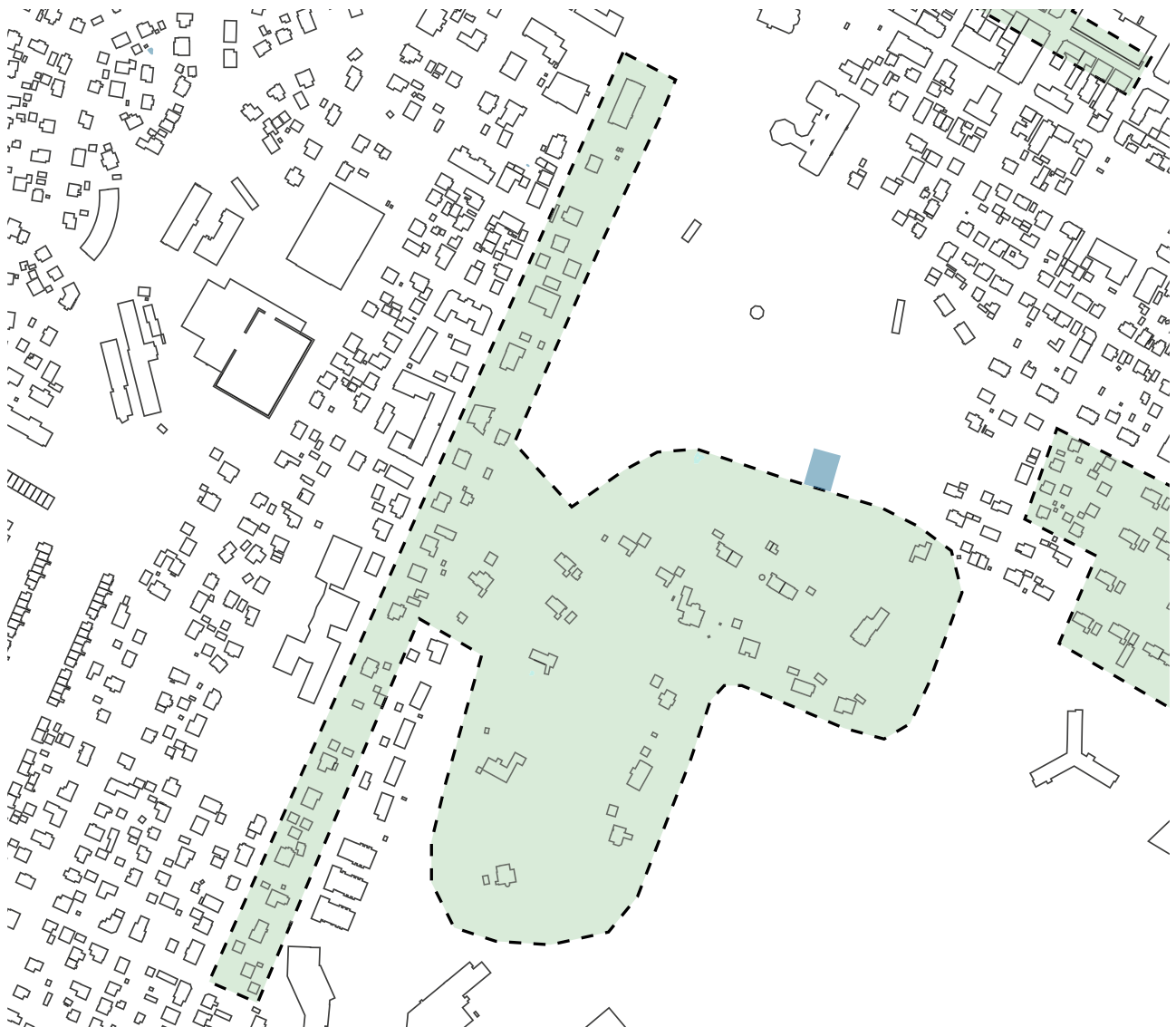
St. Marie gate 107: En av de eldste bygningene i denne delen av byen. Trebygning i utpreget urban stil, dvs. at den tilpasser det planlagte gatenettet og det karakteristiske mønsteret med avskåret hjørne. Samtidig er dette en bygning som har gjennomgått en del fasadeendringer opp gjennom årene, særlig i første etasje, som har svekket dens arkitektoniske verdi. Den nevnes derfor her som et eksempel på tilbakeføringspotensiale, både når det gjelder materialbruk, vinduer/dører og detaljering.

2. Kulåsparken og Sandesundveien



Både Kulåsparken og området rundt er noe av det fineste Sarpsborg har å by på. Innholdet i denne sonen eksemplifiserer ideen om Sarpsborg som en god by å bo i. Den arkitektoniske kvaliteten er jevnt over høy, og husene er kombinert med luftige hager. Dette er hagebyen Sarpsborg i all sin prakt, med bokvaliteter langt utenom vanlig standard tett innpå et bysentrum. Bebyggelsen langs Sandesundveien viser både mangfold og sammenheng.

Strukturen er enhetlig, hvilket kvalifiserer til betegnelsen kulturmiljø, og samtidig er det stilhistorisk spennvidde, særlig ulike varianter av jugend- og sveitserstil. Dette gjelder særlig for bebyggelsen på østre side av veien, men også for enkelte hus også på vestsiden. Disse er imidlertid ikke innlemmet i sonen, men bør følges opp som del av det øvrige registeret (jamfør ideen under, om en «Gul liste» for Sarpsborg).



Forslag til hensynssone: Sentrum fra St. Marie gate mot gamle Gleng.

I tillegg til selve bebyggelsen og det landskapet i Kulåsparken bør det iverksettes tiltak for å styrke Sandesundveien som kobling mellom bykjernen og Sandesund. Dette er det opprinnelige veifaret som sørget for kommunikasjon mellom de to første enklavene i den moderne bydannelsen. Igjen kommer temaet Grensebyen til syne, i form av Sandesundveien som selve hovedpulsåren i det historiske Sarpsborg. Veifaret var i seg selv en grense, men også en kobling mellom to avgrensede områder. Sandesundveien er derfor svært viktig som identitetsmarkør. Dette bør tas med i fremtidig arbeid med veiløpet av eventuelt skiltes, slik at folk blir oppmerksomme på veiens ubestridt sentrale rolle i byhistorien. I tillegg kan linken mellom bykjernen og Sandesund med fordel understrekes, for eksempel gjennom opparbeidelse til en type historisk korridor med nye funksjoner, som grunn rekreasjon.

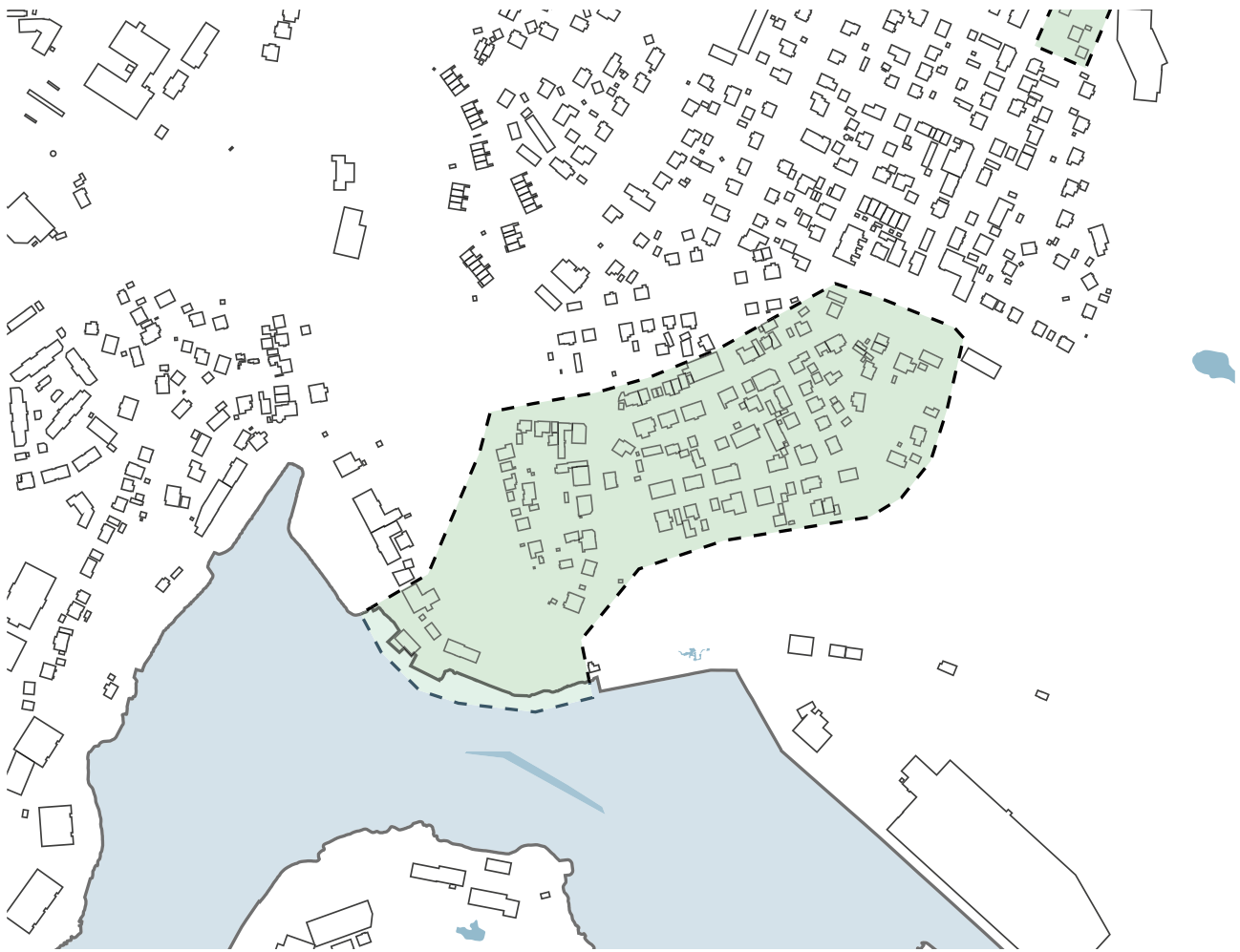
Stilhistoriske eksempler

Sandesundveien 45: Tidligere lærerbolig, nå disponert av den lokale skolen. Trebygning fra ca. 1850 i senempire,

med kjennetrekke som vekselpanel og halvvalma tak med flate arker på begge sider.

Sandesundveien 22: Bolig i sveitserstil fra 1902. Typisk for den påkostede villaarkitekturen fra perioden rundt 1900, da det var mye penger i omløp. I samme periode forekommer det også nasjonalromantikk og jugendstil. Felles for de fleste av disse er sirlig treskjæringsarbeid med elaborerte ornament. Selve blikkfanget i Sandesundveien 22 er løvsagutskjæringer i gavlen som peker ut mot veien. Det er særst viktig for området helhetlige preg at slike detaljer ivaretas gjennom egne vernebestemmelser.

Oscar Pedersens vei 45: Rommer et større kompleks av bygninger, blant annet Borregaards skole, tjenesteboligen på Borregård hovedgård og hovedbygningen for drift på gårdsbruket. Anlegget vitner om en forhistorie med storproduksjon kombinert med arkitektonisk flid, samt en teft for å gjøre forandringer når tiden krever det. Forandringene til tross: anlegget har beholdt mye av sin historiske karakter og tjener slik sett som et eksempel til



Forslag til hensynssone for Sandesund.

etterfølgelse. Særlig tjenesteboligen, som er bygd i tre etapper over 78 år, viser at det går an å få til helhetlige arkitektoniske løsninger dersom man viser forståelse for det som allerede finnes på stedet. En kvalitet som med fordel kan overføres til andre områder av Sarpsborg ved fornying av historisk bebyggelse. Anleggene med adresse Oscar Pedersens vei 45 viser at det går an å bygge med stor variasjon, store volum og et mangfold av funksjoner uten at det trenger å gå på bekostning av hverken historisk identitet eller hensiktsmessige løsninger i samtiden.

3. Sandesund



«Hadde Sarpsborg været anlagt alene paa og omkring Sannesund, vilde al den trælasthandel, som nu har trukket sig til det unaturlige utskibningssted ved Fredrikstad forstad, være blit forbeholdt Sarpsborg by»
(63)

Den søndre delen av det som i dag defineres som Sandesund er, som Gamle Gleng, uløselig knyttet til den moderne byens fremvekst og særlig dens storhetstid på slutten av 1800-tallet. Som det påpekes i sitatet over, hadde Sandesund gode forutsetninger for å bli det viktigste territoriet i en produktiv by med potensiale til å utkonkurrere Fredrikstad. Det har da også vært et viktig område, men det representerer også noe av det dilemmaet Sarpsborg har hatt å stri med som by: byen har aldri helt klart å finne en optimal plassering, en definitiv kjerne for den urbane virksomheten. Da den moderne byen vokste frem var det store diskusjoner blant sentrale myndighetspersoner om hvor vidt det nye byanlegget skulle konsentreres ved Gleng, altså en slags gjenopprettelse av det gamle tettstedet som ble rammet av leirrasen i 1702, eller søke seg ned mot elva, av hensyn til vannet som ressurs. Her ser man altså en klassisk konflikt mellom grenser og produktivitet – den rødeste tråden i Sarpsborgs historie.

(63) Andresen, Kr. S., Sarpsborg: Fremstilling av byens historie indtil 1914, Sarpsborg/Fredrikshald: L. Wang – Henriksen/E. Sem, 1914, s. 32.

(64) Ibid, s. 33.

Sandesund er like viktig i begge kategorier. Erkjennelsen om at man var avhengig av en velfungerende kobling til Glomma gjorde Sandesund til et naturlig sted å anlegge by. Men den historiske relasjon til gamle Gleng ble også fremholdt som viktig. «Byen fikk dermed en mindre heldig utstrækning» (64), som Andresen formulerte det i 1914. I praksis betød dette at Sarpsborg, i sin historiske form, var en todelt bystruktur med en tynn transportåre mellom.

Den søndre delen av det som i dag defineres som Sandesund er, som Gamle Gleng, uløselig knyttet til den moderne byens fremvekst og særlig dens storhetstid på slutten av 1800-tallet. Som det påpekes i sitatet over, hadde Sandesund gode forutsetninger for å bli det viktigste territoriet i en produktiv by med potensiale til å utkonkurrere Fredrikstad. Det har da også vært et viktig område, men det representerer også noe av det dilemmaet Sarpsborg har hatt å stri med som by: byen har aldri helt klart å finne en optimal plassering, en definitiv kjerne for den urbane virksomheten. Da den moderne byen vokste frem var det store diskusjoner blant sentrale myndighetspersoner om hvor vidt det nye byanlegget skulle konsentreres ved Gleng, altså en slags gjenopprettelse av det gamle tettstedet som ble rammet av leirraset i 1702, eller søke seg ned mot elva, av hensyn til vannet som ressurs. Her ser man altså en klassisk konflikt mellom grenser og produktivitet – den rødeste tråden i Sarpsborgs historie. Sandesund er like viktig i begge kategorier. Erkjennelsen om at man var avhengig av en velfungerende kobling til Glomma gjorde Sandesund til et naturlig sted å anlegge by. Men den historiske relasjon til gamle Gleng ble også fremholdt som viktig. «Byen fikk dermed en mindre heldig utstrækning», som Andresen formulerte det i 1914. I praksis betød dette at Sarpsborg, i sin historiske form, var en todelt bystruktur med en tynn transportåre mellom.

Effekten av dette valget ser man i dag. Sandesund er ikke spesielt godt integrert i det øvrige sentrale byområdet, det ligger som en øy for seg selv. Nyere infrastruktur, som E6, har forverret situasjonen. Den svake koblingen til resten av den historiske byen kan bøtes på ved å styrke akse fra hovedtorget via Sandesundveien ned mot St. Hallvards plass i Sandesund – altså ved å koble sammen tre av de foreslåtte vernesonene i denne analysen. Dette vil i så fall være i tråd med tidligere kulturminneutredninger for Sarpsborg, som delutredningen Estetiske retningslinjer for byens sentrumsområder fra 2003. Her foreslås det å bygge videre på eksisterende bykvaliteter, som de tre aksene mellom de opprinnelige torgene fra 1839-planen. I så fall bør historiske siktlinjer hensynstas ved at de ikke brytes eller overbygges.

I tillegg til å utbedre relasjonen til resten av byen kan selve Sandesund-området rustes opp som viktig historisk sone i fremtidens Sarpsborg. Det er hovedformålet med denne vernesonen, som også scorer høyt innenfor vernetemaet Boligbyen. Sandesund rommer mange enkelthus som ennå

er godt bevart, og det har nok sammenhengende kvaliteter til at vi kan kalle det et kulturmiljø. Denne sammenhengen vil kunne styrkes gjennom regulering til hensynssone, særlig dersom det stilles krav til tilbakeføring i de tilfellene der den originale bygningskroppen stadig er intakt. Det gjelder de fleste husene innenfor den avmerkede sonen. Sandesund er et av de få gjenværende områdene i Sarpsborg hvor den historiske byidentiteten virkelig kan synliggjøres, så sant denne ivaretas og styrkes. Den pågående opprustingen av bryggeanlegget er således et eksempel til etterfølgelse.

Effekten av dette valget ser man i dag. Sandesund er ikke spesielt godt integrert i det øvrige sentrale byområdet, det ligger som en øy for seg selv. Nyere infrastruktur, som E6, har forverret situasjonen. Den svake koblingen til resten av den historiske byen kan bøtes på ved å styrke akse fra hovedtorget via Sandesundveien ned mot St. Hallvards plass i Sandesund – altså ved å koble sammen tre av de foreslåtte vernesonene i denne analysen. Dette vil i så fall være i tråd med tidligere kulturminneutredninger for Sarpsborg, som delutredningen Estetiske retningslinjer for byens sentrumsområder fra 2003. Her foreslås det å bygge videre på eksisterende bykvaliteter, som de tre aksene mellom de opprinnelige torgene fra 1839-planen. I så fall bør historiske siktlinjer hensynstas ved at de ikke brytes eller overbygges.

I tillegg til å utbedre relasjonen til resten av byen kan selve Sandesund-området rustes opp som viktig historisk sone i fremtidens Sarpsborg. Det er hovedformålet med denne vernesonen, som også scorer høyt innenfor vernetemaet Boligbyen. Sandesund rommer mange enkelthus som ennå er godt bevart, og det har nok sammenhengende kvaliteter til at vi kan kalle det et kulturmiljø. Denne sammenhengen vil kunne styrkes gjennom regulering til hensynssone, særlig dersom det stilles krav til tilbakeføring i de tilfellene der den originale bygningskroppen stadig er intakt. Det gjelder de fleste husene innenfor den avmerkede sonen. Sandesund er et av de få gjenværende områdene i Sarpsborg hvor den historiske byidentiteten virkelig kan synliggjøres, så sant denne ivaretas og styrkes. Den pågående opprustingen av bryggeanlegget er således et eksempel til etterfølgelse.

Nærheten til vannet gjør at Sandesund innehar en vesentlig kvalitet som Borregård-siden av sentrum mangler. Dette er en ubestridelig attraksjon som gjennom en hensynssone kan forsterkes. Sporene av historien kan fint kombineres med rekreasjonsformål, slik at flere innbyggere får ta del i denne identitetsbyggende delen av byen. En egen maritim landskapsplan bør derfor utarbeides, enten som en del av hensynssonen eller som et eget prosjekt. I dag er det lite sammenheng mellom de grønne og blå arealene i Sandesund, og området nevnes ikke blant de blågrønne strukturene i den forrige kommunedelplanen for sentrum. Det bør absolutt endres i den kommende utgaven av planen.



Forslag til hensynssone for området med «Frankrike» og «England».

Stilhistoriske eksempler

Strandgata 3: Den gamle tollboden i teglstein vitner om den tidlige havnevirksomheten i Sandesund. Bygningen er fra 1866 og typisk for tidens historistiske tilnærming til arkitektonisk utforming. Små detaljer som tannsnittbård øverst i gavlfeltet, langs taklinjen og under vinduene vitner om finesse i et ellers enkelt industrielt uttrykk. Det elegante kombinert med det røffe: et stiluttrykk som passer godt med byens identitet.

Sandesund terrasse 1: Et eksempel på den aller eldste trehusbebyggelsen i Sarpsborg og en viktig komponent i den helhetlige lav/tett-bebyggelsen som særpreger Sandesund. Bygningen ble tatt i bruk i 1850. Det er en enkel bolig i to etasjer, hvor av den øverste er rammet inn av et halvvalmtak, karakteristisk for området. Boligen er enkel og nøktern med opplagte materialkvaliteter, som den godt bevarte takteglsteinen. Dette peker på at Sandesund er et område der de små nyansene spiller en viktig rolle – det er stor kvalitetsforskjell på de bygningene der den historiske materialkvaliteten er intakt og de som har gjennomgått store endringer. Dette aspektet blir derfor særlige viktig å følge opp i reguleringen til hensynssone.

4. Homogene områder i Kulås øst



I denne sonen ligger noe av den mest homogene gjenværende sentrumsbebyggelsen i Sarpsborg. Den stipulerte hensynssonen er basert på kommunens område, men kan vurderes utvidet for å dekke større områder, eksempelvis hele Hjalmar Wessels vei. Som man ser av kartet ligger det også verneverdig bebyggelse tett på det stiplede området.

Det som er hevet over enhver tvil i denne sonen er at de gjenværende helhetlige bygningsmiljøene bør vernes med strenge bestemmelser. Dette er områder som domineres av konsentrert småhusbebyggelse med tydelig relasjon til Borregaard. De er derfor svært viktige som historiefortellende elementer i alle de tre overordnede tematiske kategoriene i den kulturhistoriske stedsanalysen: grensebyen Sarpsborg (forholdet mellom byen og Borregaard), produksjonsbyen Sarpsborg (boliger for

tilsatte ved byens viktigste produksjonsaktør) og boligbyen Sarpsborg. Bokkvalitetene i denne sonen er ubestridelige: bygningsmasse av høy kvalitet, rause hager og tett på handels- og rekreasjonsmuligheter i sentrum.

Deler av området kan egne seg til fortetting, men dette bør skje i form av godt tilpassede nye innslag. Svære leilighetskomplekser bør helst unngås, av hensyn til områdets eksisterende lave bebyggelse og boligtypologi. Mindre leilighetskomplekser, evt. rekkehus, er helt klart å foretrekke dersom den nåværende profilen skal ivaretas.

Det er også spørsmål knyttet til den eksisterende sveitserstilbebyggelsen som ligger i den rosa-stiplede sonen opp mot Rådhuset. Verdien på disse bygningene er ikke like høy som de nevnte villaene langs Sandesundveiene, men de er typologisk viktige, som representasjon for denne stiltypen i Sarpsborg på tvers av sosiale klasser. Om kommunen velger å utelate dem fra hensynssonen – som foreslått her – bør den kulturhistoriske verdien likevel vektlegges i fremtidige rive- og byggesaker.

Boligstrøket «Frankrike»: Dette er bebyggelse som stammer fra tiden like før 1920, altså i perioden da byens nettopp hadde ekspandert sine grenser og Borregaard hadde blitt innlemmet. Dette er en viktig periode i byhistorien, med blomstrende industri og næringsliv, noe som viser igjen i bygningsmassen. Bygningene er utformet for å huse arbeidere, og har slik sett en sosialhistorisk dimensjon. Men de kan knapt kalles «arbeiderklassebolig» slik begrepet har blitt kjent i senere tid, da det gjerne kobles til massebyggeri fra etterkrigstiden, altså sosialt boligbyggeri. Den tidlige fasen med slik arkitektur i norsk sammenheng var preget av helt andre kvaliteter, både med tanke på romslighet og materialvalg. «Frankrike» minner om andre forseggjorte hagebyprosjekter fra samme periode, som Ullevål hageby i Oslo.

Boligstrøket «England»: Dette er bygd ut i samme periode som «Frankrike», med dertil hørende konsept og formspråk. I likhet med sin franske fetter har dette området blitt utsatt for uheldige endringer, men totalt sett har det likevel høy verneverdi. I fremtiden bør området forvaltes etter klare krav til tilbakeføring, både når det gjelder materialbruk og valg av vindustyper, dører og andre elementer i den ytre fasaden. Man bør også unngå fortetting av hagearealet her.

Vern av enkeltobjekter utenfor hensynssone og andre kulturminnetiltak

Når det gjelder verdifulle enkeltbygninger som faller utenom de foreslåtte hensynssone anbefales det at kommunen vedtar et offisielt register, en slags «Gul liste» av det slaget som Byantikvaren i Oslo kommune bruker. Dette vil kunne sikre kommunen mulighet til å innvirke i alle prosesser som gjelder de bevaringsverdige enkeltbygningene, uten at det nødvendigvis betyr at alle disse skal bestå i sin nåværende form. Et eksempel på dette er de tidligere nevnte produksjonsbygningene Vatvedt Mekaniske Verksted og Sarpsborg Pap- og Papirindustri, som absolutt er viktige historiske markører men som gjerne kan transformeres til ny bruk.

I tillegg til å regulere og katalogisere kulturminneobjekter kan det være lurt å utvikle andre former for kulturminnevern, eksempelvis noe som er mer tiltaksbasert, dvs. at det trer i kraft ved konkrete behov. I intervjuer og samtaler med lokale beboere og kulturminneeksperter har det blitt etterlyst en helhetlig tilnærming fra kommunens side vedr. gater og offentlige rom, særlig med tanke på opprusting. Kanskje det kan opprettes en «stimuleringspot» til privatpersoner som ønsker å igangsette positive tiltak i bymiljøet? Det kan være midler til oppgradering av gatedekke og bymøbler, beplantning og andre positive tilvekster i byrommet. I Oslo kommune har man hatt stor suksess med slike tiltak, blant annet langs Akerselva og i Torggata. Sistnevnte ble omgjort til sykkelgate for noen år tilbake, og sammen med sykkeloppmerkinga fulgte en generell opprusting av hele gateløpet. Det har skapt et helt annet miljø i og omkring Torggata. Noe lignende kunne helt klart vært prøvd ut i Sarpsborg, gjerne i relasjon til historisk bebyggelse.

En mer formell økonomisk forpliktelse av denne typen, spesifikt knyttet til opprusting av gatelegemer, veidekke og bymøbler, anbefales med tanke på hensynssonene. Det vil kunne skape større velvilje rundt reguleringen blant beboere, utbyggere og andre. Lignende initiativer har forekommet før, som da gatenettet i sentrum ble rustet opp med nytt dekke for ca. 100 år siden. Nå virker tiden moden for å gjøre noe tilsvarende, hvilket ville vært særlig positivt med tanke på å skjutte de viktigste sporene etter grensebyen Sarpsborg: Akser og historiske gateløp.

Områder som egner seg for gradvis byfornyelse

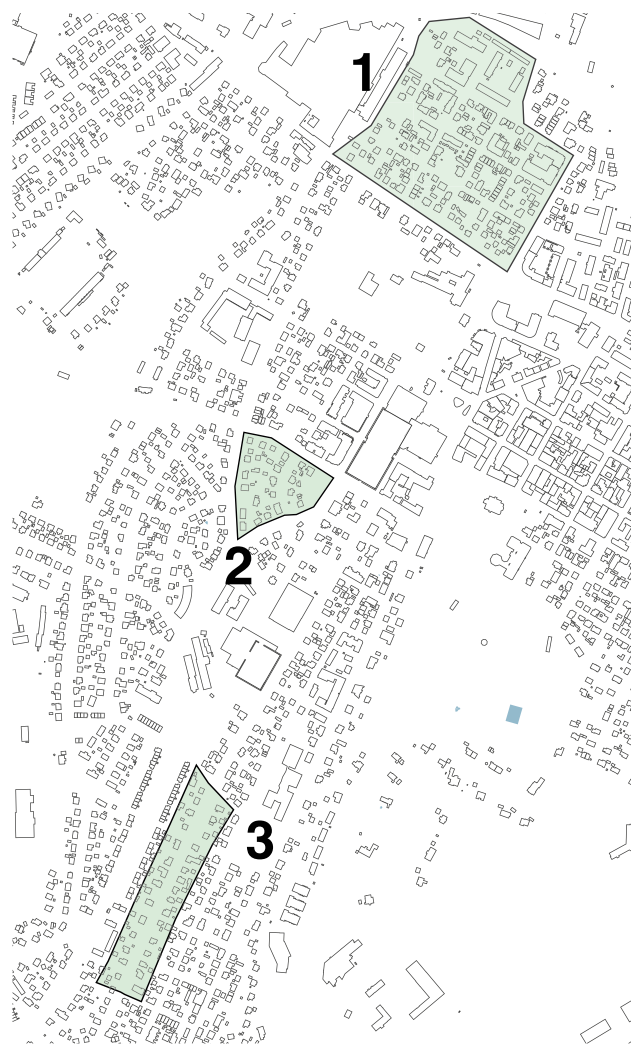
I denne kategorien settes Sarpsborg særmerkede omstillingsevne på prøve. Områdene som nevnes har unektelig kulturhistorisk verdi, men peker seg samtidig ut som klare forettingssoner på grunn av nærheten til bykjernen. Det viktigste er at den ønskede omstillingen gjøres på en måte som både sikrer noe av den kulturhistoriske dimensjonen og skaper nødvendig fornyelse i tråd med kommunens vekstambisjoner. En differensiert tilnærming er derfor valgt som modell her.

1. Fritznerbakken

Området er blitt utpekt som verneverdig i flere tidligere byplaner men, som skildret i analysen over, har det vært sterke interessemotsetninger her siden 1950-talet, da de første vern-eller-riv-diskusjonene forekom. I innspillet til Fortidsminneforeningen og historielaget anbefales det å opprette et sterkt vern, med henvisning til pågående utvikling i Islandsgate som uheldig. Det er vanskelig å strekke seg like langt i denne sammenhengen, ettersom området har et betydelig potensiale for utvikling. Visse hensyn bør tas med tanke på høyder, volum og utforming på nybygg, slik at omgivelsen rundt de gjenværende husene fra byggeperioden omkring 1900 ikke blir vesentlig forringet av nye tiltak. Det er fremdeles såpass mye igjen av den første bebyggelsen at Fritznerbakken har et historisk særpreget, noe som bør tas med i den gradvise byfornyelsen som kommunen ønsker.

2. Grotterød-området

I denne sammenhengen dreier det seg om eiendommene som utgjør vifteform med start i krysset Storgata / R. Amundsengate og som brer seg vestover til og med Ringgatas østre side (se grønn stiplet linje over). Dette er ikke et helhetlig miljø annet et på strukturnivå – den nevnte vifteformen i områdets utstrekning – men det rommer mange enkeltstående bygninger av betydelig kvalitet. Her bør det gjøres gode analyser av eksisterende forhold før det rives. Nye prosjekter bør også innpasses skånsomt (høyde, volum, utforming).



3. Dronningensgate mellom Jacob Hilditch gate og Wergelandsgate

Disse fire kvartalene rommer villa/hagebybebyggelse av vesentlig verdi. Området er nokså enhetlig rent typologisk sett (bolig med hage), og det er en kvalitet som stadig nevnes som viktig av byens innbyggere. Dette må måles nøye opp mot behovet for foretting. Hvis man velger å se bort fra de bomessige og kulturhistoriske kvalitetene er dette et område som egner seg for høyere utnyttelse, fordi det ligger tett på de sentrale sentrumsgatene. En tilpasset byfornyelse virker derfor hensiktsmessig, så lenge det gjøres med en viss forståelse for de eksisterende verdiene.

Områder som egner seg for kompakt byutvikling

I den overordnede kartleggingen som Rodeo arkitekter har gjennomført er det påvist mye ledig areal i Sarpsborg sentrum, i form av åpne areal som enten brukes til parkering eller mer tilfeldige formål (lagring etc.). Det vil i utgangspunktet være fornuftig å utnytte disse tomrommene før man gjør større inngrep i den eksisterende bygningsmassen. Tapt parkeringsareal kan, hvis det vurderes som ønskelig, erstattes av underjordiske parkeringsanlegg. Det er som regel lite bærekraftig, både ut fra økonomiske og miljømessige vurderinger, å rive for å bygge nytt så lenge det finnes andre måter å innpasse ny bebyggelse.

For å være mer konkret, vil det være fordelaktig å konsentrere den tyngste delen av den ønskede fortettingen til bestemte deler av sentrum. Fortetting er sjelden spesielt vellykket som generelt prinsipp uten områdebaserte variabler, særlig ikke i en by med såpass sammensatt bebyggelse som Sarpsborg. Den sentrale anbefalingen i denne kategorien blir derfor å opprette visse «grønt lys-soner», et uttrykk som lånes fra Fortidsminneforeningen og Sarpsborg historielag sitt felles innspill til sentrumsplanen. I dette fremkommer det at utbygging bør konsentreres rundt visse kvartaler med store nok arealer til å kunne håndtere nybygg med større volum enn det som har vært vanlig i Sarpsborg.

Det ene området, som denne anbefalingen støtter oppunder, er en stor sone på 20 kvartaler med vesentlig potensiale for utbygging. Denne sonen befinner seg

i mellomrommet mellom Pellygata - Jernbanegata - O.Haraldsonsgate - Varteiggata. I det nevnte innspillet utpekes dette som et område med potensiale til å bli en ny og attraktiv bydel med den rette utviklingen. Denne ideen bifalles her, av flere grunner. For det første har området flere av de kvalitetene som gjerne fremmes i teorier om kompakt byutvikling: Gåavstand til den sentrale gågata, torget og det viktigste kollektivknutepunktet, jernbanestasjonen. Her ligger alt til rette for korte avstander mellom bosted, reise og servicetilbud, i tråd med rådende idealer innen bærekraftig byutvikling.

For det andre peker dette området seg ut som velegnet til fornying med høyere utnyttelse fordi det ligger i et skrånende terreng. Eventuelle høyhus vil virke mindre skjemmende her med tanke på sol- og lysforhold enn høyere oppe i sentrumstopografien. Området er dessuten preget av uryddige og dårlig utnyttede kvartaler med tilfeldig bruk. Her kan det med fordeles utvikles en mer sammenfattende næringsprofil, et møte mellom boliger og eksisterende sentrumsnæring, slik at byens handelsvirksomheten styrkes. Det er viktig at denne utviklingssonen ikke bare legger til rette for boliger, men at den også skaper mulighet for å etablere næring og service.

For det tredje er området også relativt uproblematisk hva vernehensyn angår. Det rommer få bygninger med verneverdi og de få som finnes kan prioriteres bort til fordel for en helhetlig ny byutvikling. Et vesentlig unntak fra denne anbefalingen er Vatvedt Mek verksted, som er et fremtredende kulturminne for produksjonsbyen Sarpsborg.

**Even Smith Wergeland
2016**