



MILJØBYPROSJEKTET



LOKALSAMFUNNSPROSJEKTET CICIGNON

Rapporten er utarbeidet av:

Fredrikstad Kommune
Plan- og miljøseksjonen/
Miljøbyprosjektet
1602 Fredrikstad tlf. 69 30 60 00

Prosjektgruppe:

Terje Heen	Plan- og miljø - prosjektleder
Siri Thoner Eriksen	Plan- og miljø -prosjektleder
Tor Ivar Strand	Oppvekstkonsulent
Stein Jordet	Foreldrerådet (FAU)
Iacob Nordbye	Cicignon skole
Anne Louise Andreassen	St.Croix huset
Kjell Krogh	Skolegaten og Bellevue velforening
Rune Stene/Ulf Morten Davidsen	Bydalen velforening
Eivind Arntzen	Lahelle og Guldberg velforening
Paal Fischenich	Apenesfjellet velforening
Therese Mass	Kiær velforening
Øyvind H. Olsen	Cicignon bydelsforening
Jan Torjusen	Phønix selskapslokaler
Roar Eriksen	Lahellemoen misjonshus
Toril Alnes	Jernbanegaten barnehage
Tore Slette/Ingar Nilsen	Sykehuset Østfold
Per Atle Tufte	NSB-Fredrikstad stasjon

Konsulenter:

Stenseth Grimsrud arkitekter as (SG arkitekter)
v/ Siv.ark. Svein M. Jakobsen og Per Stenseth.

Trosvikstranda 9	Postboks 91
1608 Fredrikstad	1751 Halden
tlf. 69 31 45 85	tlf. 69 17 63 40

Illustrasjoner er utført av siv.ark. Svein M. Jakobsen.
Prospektkortene som er gjengitt, er fra Tom Johnsens
private samling. En stor takk til Tom Johnsen for det-
te.

I Miljøbyprogrammet er det utarbeidet retningslinjer for utvikling av gode lokalsamfunn i Fredrikstad. Vesentlige kjennetegn ved et godt lokalsamfunn er bl.a. følgende:

Offentlig og privat service til dekning av folks hverdagsbehov finnes i gang- og sykkelavstand fra bolig.

Barneskolen utgjør et naturlig tyngdepunkt i området og har en funksjon som sosialt møtested i lokalsamfunnet.

Alle aldersgrupper har et sosialt møtested i lokalsamfunnet.

Tilgjengelige leke- og rekreasjonsarealer finnes internt, samtidig som adkomst til større tur- og rekreasjonsområder er sikret via gang- og sykkelveier.

Lokalsamfunnet har et sammenhengende gang- og sykkelveinett som forbinder boliger, tjenester og nære friområder

Lokalsamfunnet har en balansert befolknings sammensetning og et stabilt sosialt miljø.

Beboerne kjenner tilhørighet til og kan delta i utviklingen av sitt lokalsamfunn.

Ressursbruken skal være så liten som mulig. Areal- og energiforbruk pr. innbygger bør være synkende.

Fredrikstad er inndelt i 23 lokalsamfunn og et stort antall nærmiljøer.

I den strategiske handlingsplanen for miljøbyprosjektet om lokalsamfunn er et av målene å gjennomføre stedsanalyser og lage tiltaksplaner for samtlige 23 senterdefinerte lokalsamfunn i Fredrikstad i form av en «lokalsamfunnsrapport». Denne består av 2 deler – en stedsanalyse og en tiltaksdel.

Arbeidet med å utvikle «lokalsamfunnsrapporter» er et nybrottsarbeid ikke bare i Fredrikstad, men også på nasjonalt plan, og det som hittil er utført har fått mye positiv oppmerksomhet.

Folkelig deltagelse i plan- og beslutningsprosesser er en forutsetning for en lokal bærekraft. Folk må føle ansvar for sin egen situasjon, sitt nærmiljø og sine naboer, og engasjere seg i arbeidet for fellesskapets beste. Et viktig tema i dreiningen mot større bærekraft blir samhandling og samspill mellom den offentlige og private innsats.

Det fantes verken på sentralt eller kommunalt hold noen strategier eller modeller for hvordan «områdebasert planlegging med medvirkning» skulle eller burde foregå. Valget har da også falt på en «åpen» prosess, der vi drar nytte av våre erfaringer fra andre lokalsamfunnsprosjekt, - mens ønsker og utfordringer varierer.

Siktemålet er å utvikle lokalsamfunnene i pakt med de mål og anbefalinger som er utarbeidet. Prosjektet skal være mangfoldig og ha et helhetlig perspektiv, og det skal legges til rette for en best mulig deltagelse fra lokalbefolkningen.

Lokalsamfunnet er arenaen for folks hverdagsliv og har derfor stor betydning for trivsel, utfoldelse, kultur og identitet. Lokalsamfunnet er det viktigste innsatsområdet for å få til en dreining mot større bærekraft. Miljøproblemene har etterhvert endret karakter, og er i stadig større grad knyttet til vår livsstil og levestandard. Måten vi innretter hverdagslivet på har stor betydning for samfunnets totale ressursbruk. Lokalsamfunnet er stedet hvor miljøpolitikken skal realiseres. Det skal være arenaen for den lokale handling.

Måten vi lever på i samvær med andre mennesker og våre muligheter for å være deltagende i samfunnsutviklingen, er viktig for vår trivsel. Historisk tilknytning, kulturell forankring, identitet, trygghet, stabilitet, utfordringer, selvrealisering, helse og sosiale relasjoner er viktige stikkord for kvaliteten på det livet vi lever.

Fredrikstads 23 lokalsamfunn.



Bærekraftbegrepet inneholder en spesiell omtanke for kommende generasjoner. En langsiktig planlegging vil ha oppvekstmiljøet som sentralt innsatsområde. Hva vi klarer å overbringe av livskvalitet og holdninger til våre barn, vil være avgjørende for samfunnets bærekraft. Et trygt og levende lokalsamfunn er en ressurs for framtidige slekter.

Hele lokalsamfunnet har hatt anledning til å delta på de arrangerte åpne møtene og til å gi innspill til prosessen enkeltvis eller gjennom de som representerer lokalsamfunnet i prosjektgruppen. I prosjektgruppen er deltakerne for lokalbefolkningen, skolen og lokale organisasjoner, lag og foreninger gitt aktive roller som informanter, kunnskapsformidlere, premissleverandører, samarbeidspartnere og beslutningstakere.

Prosjektdeltakerne ble invitert til å medvirke i en planlegging med en vid miljøtematikk, som, bl.a. inneholdt deres hjertesaker og/eller utfordringer som var sentrale for dem. Dette har da også fått størst oppmerksomhet i de prosjektene som hittil er gjennomført. Å starte med en tematikk som inkluderer opplevde behov eller problemer, mener vi har vært strategisk klokt framfor å begynne med føringer som skal endre deltakernes adferdsmønster. Å endre tilvendte handlinger i en mer bærekraftig retning tror vi derimot at dette dokumentet og andre holdningsskapende tiltak som gjennomføres i miljøbyen vil medvirke til.

Miljøbyprogrammets helhetlige perspektiv og mangfoldige tematikk viser også at Cicignonprosjektet har hatt et bredt utgangspunkt med få begrensninger - bortsett fra at rammen var en «bærekraftig utvikling». I dette ligger at beboerne ble invitert til å delta og engasjere seg innenfor et svært vidt miljøbegrep som inneholdt det økologiske, sosiale, biologiske, fysiske, bygningsmessige, kulturhistoriske og trafikkmessige miljø.

Riktignok gis disse temaene svært ulik behandling når det gjelder grundighet og konkret tilnærming, men det er et godt skritt i retning av å anvende en helhetlig arbeidsmåte og problemløsning som ser de ulike miljømål i sammenheng.

Tematikken for stedsanalyser slik vi ser det i de lokalsamfunnsrapportene som hittil er gjennomført er mangfoldig og spenner over så ulike tiltak som bevaring av kulturminner og kulturlandskap, istandsetting av lekeplasser, fornying av lokaldemokratiet, ivaretaging av biologisk mangfold, trafikkisikringstiltak, etablering av arenaer for sosialt liv, byggeskikk, kollektivtrafikk, stedstilhørighet og tjenestetilbud.

Prosjektet og tiltakslisten som framstår i denne rapporten vil naturlig nok skape forventning i lokalsamfunnet Cicignon. Det dreier seg jo om konkrete forslag som for alle føles nære både i tid og rom. Tid ved at det gjelder situasjonen «her og nå», og rom ved at det er saker i eget nærområde som gis prioritet.

Prosjektet har midler til å igangsette noen ikke altfor kostnadskrevende tiltak, men i hovedsak må denne rapportens tiltaksliste innarbeides i kommunens ordinære planer og budsjetter. I så måte er det svært viktig å ha gjennomført denne helhetlige analysen, som selv om dokumentet ikke er juridisk bindende, vil ha høy status og stor gjennomslagskraft når nye tiltak skal prioriteres i Fredrikstad kommune.

Også i forhold til fylkesnivå vil stedsanalysen og forslag til tiltak bli brukt som dokumentasjon for å finne forståelse for lokale utfordringer som krever statlig eller fylkeskommunal bistand.

Lokalsamfunnsprosjektet skal først og fremst gjøre Fredrikstad kommune mere demokratisk. Dette kan illustreres med at vi ønsker å gjøre grensene mellom det kommunale og sivile samfunn så gjennomhullet at de flyter over i hverandre. På den måten håper vi at de som bor i lokalsamfunnet får et enda tettere eierforhold til kommunen.

En viktig effekt av «lokalsamfunnsprosjektet» skal være at en helhetlig organisering av lokalsamfunnsarbeidet settes på dagsorden. Målet er å skape flere møteplasser for folk som har lyst og evne til å utvikle lokalsamfunnet sitt, og at den frivillige sektoren skal få bedre kontakt med den kommunale organisasjonen og kommunal planlegging. Med andre ord, skape en arena for fellesløsninger, samtidig som det handler om å styrke demokratiet og folks lyst til å delta.

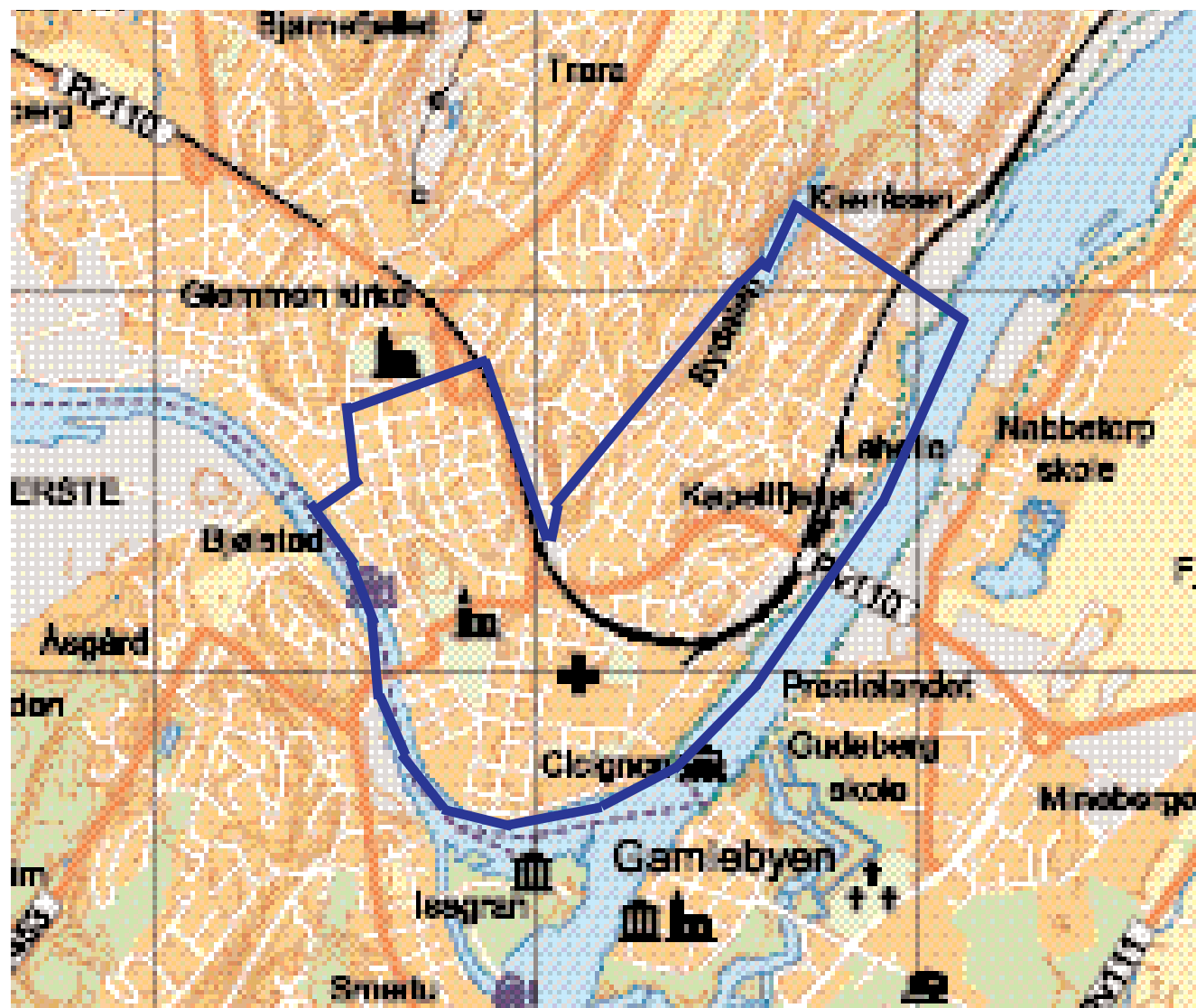
Cicignonområdet i denne sammenheng omfatter et langt større område enn det som på forskjellige tidspunkt har gått under betegnelsen Cicignon.

Lokalsamfunnsprosjektet Cicignon omfatter skolegrensene for barneskolen. Grensene er av den grunn definert relativt eksakt. I området inngår derfor Apenesfjellet, deler av sentrumskjernen, Bydalen, Kapellfjellet, Kiæråsen, Guldbergsiden, Lahellemoen og Kiær's Bruk.

Området omfatter deler av sentrumsområdet i hovedsak bygget etter 1884. Vestsiden fikk sin nye kirke i 1867. Jernbanen kom i 1879. Typisk for etableringen av mange nye offentlige og allmenntilgjengelige bygg var at de ble bygget mellom den såkalte Forstaden og Festningsbyen langs Ferjestedveien. Forstaden lå langs nordre del av Storgata fra Blomstertorvet nordover mot Holmen. De fleste av de viktige bygningene i området er fra denne perioden. Det gjelder f. eks. Cicignon skole, St. Croixhuset, Phoenix, Jernbanestasjonen, Turnhallen, Biblioteket, St. Joseph og den gamle Katolske kirke. Områdene som ble bygget ut fra slutten av 1800-tallet og de 30-40 første årene av 1900-tallet, er bygget ut etter rutenettsplaner med kvartaler på 60-70 meter bredde og dybde og gatebredder på ca. 12 meter. Da Cicignon fort ble nedlagt i 1888 åpnet dette også for en større byutvikling på Cicignon.

Dette lokalsamfunnet har et meget bredt og godt tilbud av fellestjenester, både offentlige og private. Det finnes barne- og ungdomsskole (Cicignon skole), skole for voksne innvandrere (Lislebyveien skole), barnehage, sykehus og annen offentlig omsorg. Det er bibliotek, kulturaktivitetshus, kinoer, rådhus, domkirke og flere andre kirker. I tillegg planlegges det et nytt kulturbygg i det gamle kinoanlegget. Også andre kulturhusprosjekter er på utredningsstadiet. Det er mange private, frivillige organisasjoner som driver virksomhet i egne lokaler i området.

Det er også svært god dekning og tilgjengelighet til privat service og forretninger. Det mangler for tiden en dagligvareforretning i den sørøstre delen av området.



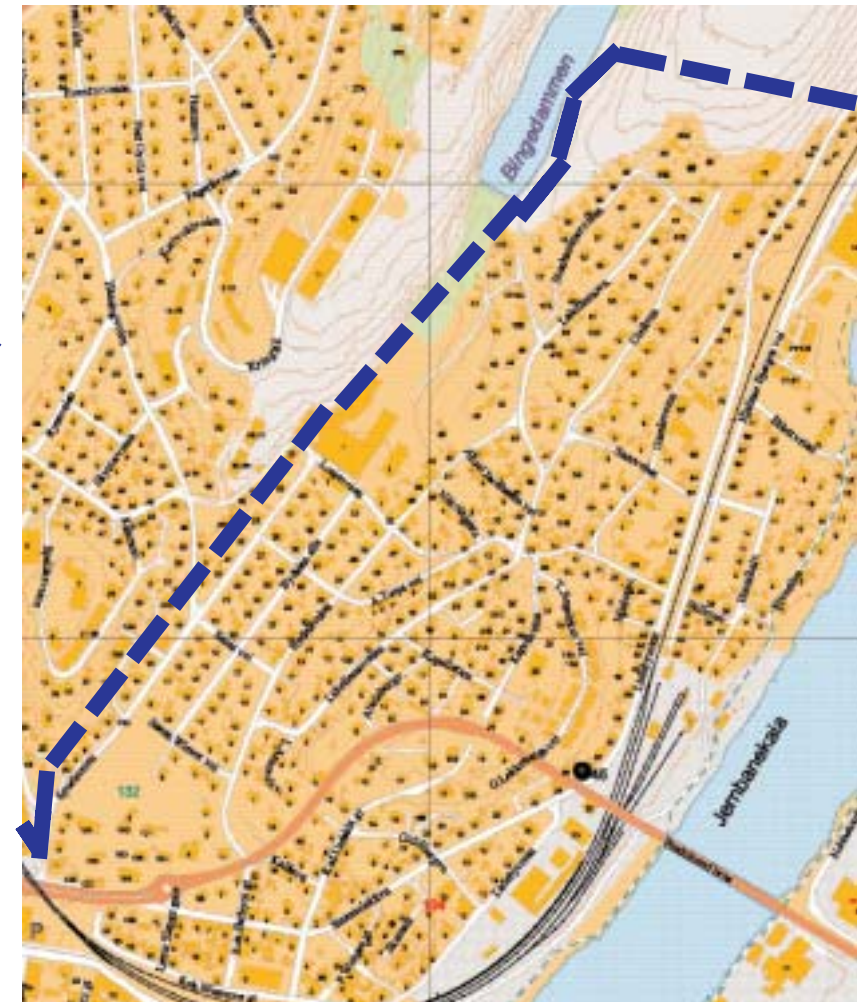
Oversiktskartet viser Cicignonområdets avgrensning slik det er definert i dette lokalmiljøprosjektet. Det tilsvarende i hovedsak skolegrensene for Cicignon barneskole.



Lokalsamfunnsprosjektet Cicignon er som følge av skolegrensedefinisjonen et svært sammensatt og uensartet lokalmiljø. Det kan være praktisk i det videre arbeidet å snakke om området nord og sør for jernbanesporet, som er den sterkeste barrieren mellom områdene.

Utbyggingsmuligheter ligger i sentrale fortetningsprosjekter (Nygaard brygge) og arealer som i dag eies av NSB langs Glomma nord for Bellevue. NSB's mulige frigjorte arealer ved en flytting av stasjonen til Grønli og et mulig nytt sentralsykehus for Østfold på Kalnes kan på lengre sikt få stor betydning for området.

Området sør for jernbanesporet inkluderer Dampskipsbrygga og Apenesfjellet frem til Bryggeriveien. (over).



Området nord for jernbanesporet strekker seg opp langs Sportsveien til midt på Bingedammen. Derfra ned mot Glomma.

Frivillige organisasjoner og foreninger

Organisasjoner og foreninger knyttet til lokalområdet med egne lokaler:

Phønix selskapslokaler
 Handelstand- og industriforeningen
 Domkirkens menighetslokaler
 Lahellemoen Misjonshus
 Metodistkirken
 Den katolske kirke
 Frikirken
 Pinsemenigheten Filadelfia
 Baptistmenigheten
 Adventistkirken
 Fredrikstad Tennisklubb
 Fredrikstad Turnforening
 Fredrikstad Bryteklubb Atlas
 Sangforeningen Freidig
 Speiderhuset
 Sjømannsforeningen, Ridehusgata
 Maskinistforeningen, Løkkegata

Viktige lokale lag og råd

Foreldrenes arbeidsutvalg
 Elevråd
 Cicignon bydelsforening
 Skolegata og Bellevue velforening
 Bydalen velforening
 Lahelle og Guldberg velforening
 Apenesfjellet velforening
 Kiærs velforening
 Cicignon Idrettsforening
 Rotary
 Lions

Sosiale tilbud i lokalområdet

Fredrikstad rådhus
 Sykehus
 Cicignon barne- og ungdomsskole
 Lislebyveien skole, Lislebyveien 68.
 Jernbanegata barnehage, Jernbanegata 15.
 Domkirkens M. Barnehage, Sjømannsgt. 16 (privat).
 Pedagogisk senter, Lykkeberg.
 Cicignon bosenter.

Bibliotek
 Kino
 Jernbanestasjon
 Bensinstasjon

Cicignon barne- og ungdomsskole

Cicignon barne- og ungdomsskole er Fredrikstads største sentrumsskole med ca 450 elever. Skolen som opprinnelig var realskole og gymnas (middelskole), kalles på folkemunne «den gule anstalt». På barnetrinnet er det barna fra Cicignon, Sentrum, Lahelle og Bydalen som går her. På ungdomstrinnet er det også elever fra Nøkleby (Lisleby) og Trara skoler. Tollbodplassen og Cicignonparken brukes av skolen til gymnastikk og lek. Turområdet er ved Bingedammen. Et uteskoleprosjekt foregår i dette området. Skolen har store utvidelsesplaner og det er nylig avholdt en arkitektkonkurranse i denne forbindelsen.

Lislebyveien skole

Lislebyveien skole er fra 1. august 1999 etablert som egen skole i Fredrikstad kommune. Skolen holder til i gamle Lahellemoen skole. Skolen gir et tilbud til voksne innvandrere bosatt i Fredrikstad kommune.

Skolen har ansvaret for:

Norsk og samfunnskunnskap for voksne innvandrere.
 Tospråklig opplæring i grunnskolen
 Eksamensrettet grunnskoleopplæring for innvandrere i alderen 16 – 20 år
 Grunnskoleopplæring for voksne med spesielle behov.
 Privatisteksamen, grunnskolen.
 Skolen driver veiledning og har også ansvaret for morsmålsundervisningen i grunnskolen og de språkstasjonene som inngår der.

Cicignon bosenter.

Leiligheter: 11 leiligheter Fellesareal
 Aktiviteter: Stasjonært personale på dagtid.

St.Croix-huset

Huset er drevet etter allaktivitetsprinsippet. Det er en kulturell arena og smeltedigel, med stort rom for mangfold. Et sted for opplevelser og utfoldelse!

I sin egne presentasjon av tilbudet er det brukt disse formuleringene:

«Målsettingen er at huset skal fungere som et samlen- de kulturelt, sosialt og rusfritt møtested med rom for mange til å delta. En lokalkulturens smeltedigel, et fellesskap med vekt på selvrealisering, samspill og samarbeid på tvers av generasjonsskinner og aktivitetsinteresser. Huset skal bidra til å styrke og nyansere oppvekstmiljøet for barn og unge i Fredrikstad.....»

St.Croix- huset er etablert i bygningene til den tidligere St. Croix skole. Det gamle postkortet nedenfor viser skolen en gang først på 1900-tallet.



Kartet er fra ca 1850 og viser gamle veier gjennom området



Før grunnleggelsen av byen

Distriktet var et landbruksdistrikt. Grunnen på vestsiden av Glomma var eiet av de to setegårdene Nygaard og Trosvik. Arealene innenfor det området vi ser på nå var i hovedsak eiet av Nygaard.

Store Kongevei var viktigste ferdselsvei i distriktet. Ferjestedet har hatt samme plassering så langt tilbake en vet. Fra ferjestedet fulgte Kongeveien Ferjestedveien og krysset bekken som senere ble hetende St. Croix-bekken med en bro der Phønixplassen er i dag.

Vestsiden (søndre del av Rolvsøy) er preget av tre dalførere. Bydalen - Mørkedalen er en av disse. Dalen der Rolvsveien går med Tobiasbekken er en annen, Veumdalen hvor vassdraget var Evja/Veumbekken og med Bjørndalen som sidedal er den tredje.

St. Croix-bekken gikk i Bydalen. Bekken kom fra det vi i dag kaller Bingedammen. Mellom dalene ligger åsrygger som er brutt opp i flere bergkuler (f.eks. Apenesfjellet og Speiderfjellet.)



Kartskissen viser viktig landskapstrekk, veier, bygninger og anlegg ca 1700

Cicignon-navnet

Festningsbyen (dvs Gamlebyen) ble grunnlagt i 1567. Festningsanleggene vi kjenner idag startet byggingen i 1653.

Jean Gaspard de Cicignon ble utnevnt til guvernør i Fredrikstad i 1677. Da Fredrikstad festning skulle utvides og forsterkes i 1670-årene, bl.a. på Nygaardslandet, var det Cicignon som gjennomførte byggeplanene. I 1677 startet arbeidet med en skanse midt i mot fergeporten i Gamlebyen. Verket fikk form som en såkalt «lunette» med åpning mot elvesiden. Skansen fikk navn etter Cicignon. Den ble senere ombygget og forbedret (1703-4) hvor den også fikk voll. Murer kom i 1738. I 1907 ble anlegget solgt til Fredrikstad kommune som etterhvert jevnet det meste med jorden.

Cicignon bodde i tillegg på gården han kalte St.Croix. Dette er jo et annet navn som har levd videre og vært sentralt i bydelen.



Kartet er fra ca 1884 og viser området slik det var da. Byplanen(kvadraturplanen) er vist med stiplede linjer.

1740-1884

Perioden frem til 1837 var preget av en konsolidering av festningsbyen og den første fremveksten av bymessig bebyggelse på Vestsiden. Byveksten skjedde mellom Evja og Tobiasbekken.

I 1863 etablerte Andreas Bing dampsgag/sagbruk ved Vesterelva. (Ny-Nygaard Dampsgag). Sagen lå der biblioteket ligger nå. Omtrent samtidig begynte han utstyking av tomter. Bebyggelsen vokste frem langs Fergestedveien og Bings gate. Bings gate er den sentrale gaten mellom de eldste husene på Bingeløkken. Jernbanen kom i 1879. Stasjonen ble plassert nær ferjestedet - midt mellom Festningsbyen og Forstaden. Typisk for etableringen av mange nye offentlige og allmenntilgjengelige bygg, var at de ble bygget mellom Forstaden og Festningsbyen langs Fergestedveien (Middelskolen, Phønix, Jernbanestasjonen, Turnhallen, Den katolske kirke, Biblioteket osv.)



Kartet er datert 1913 og viser bebyggelse på sentrale områder av Cicignon på dette tidspunktet. Røde bygninger er murbygninger, guldfargen angir trebygninger.

1884-1912

Områdene som blir bygget ut i siste halvdel av 1800-årene og de første 30-40 årene av 1900-årene er bygget ut etter rutenettsplaner med kvartaler med 60-70 meter bredde og dybde og gatebredder på ca 12 meter. Dette gjelder bl.a. områdene Cicignon, Kirkebyggen, Apenesfjellet og Bryggeriveien.

Cicignon fort ble nedlagt i 1888. Dette åpnet også for en større byutvikling i Cicignonområdet.

Vi ser av kartet at det i slutten av perioden utvikles bybebyggelse rett nord for jernbanestasjonen. Dette er begynnelsen på byutviklingen oppover «dalføret» Bydalen.



Kartet over er et utsnitt av bykartet fra 1914

1912-1955

Kartet viser blant annet utviklingen på nordsiden av jernbanen i en tidlig fase. I slutten av perioden blir veksten nord for jernbanen markant og dominerende. Utviklingen sør for jernbanen fortsatte i denne perioden. I dette området er perioden preget av utfyllingsbygging. Kvartalsstrukturene får sin endelige form. Spesielt ble det bygget mye sørøst for og nord for Domkirken.

I perioden kommer også de første moderne bygårdene i Nygårdsgata som for eksempel Bjørnengården, Berggrafgården og Blå Grotte. Historismen og småbyidyllen må vike for mere moderne og funksjonelle byuttrykk.

Sykehuset ble bygget i rundt 1955.



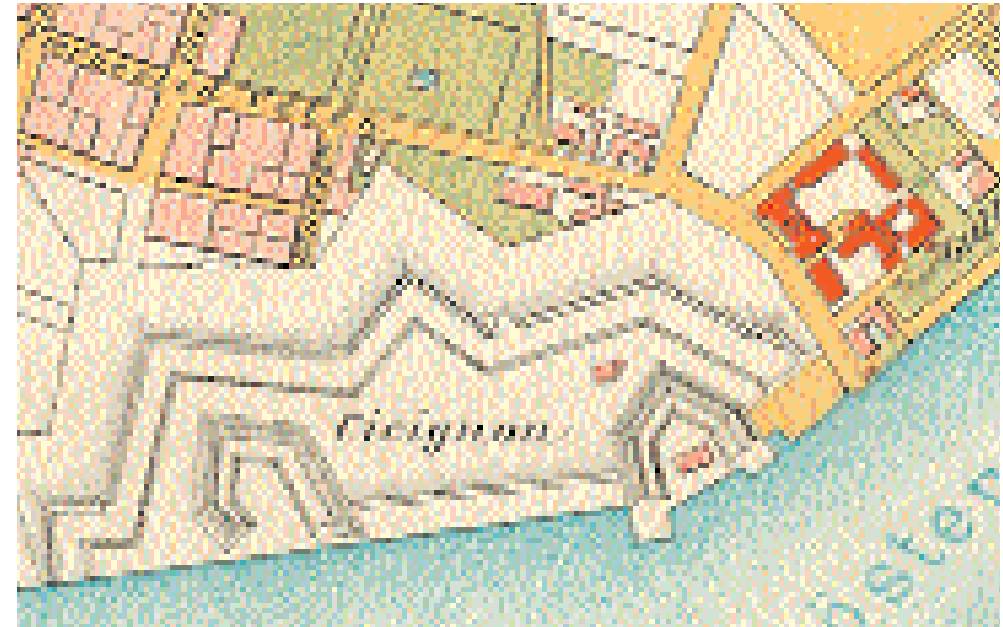
Kartet over er et utsnitt av bykartet fra 1952

1955 -

Ferdigstillelsen av Fredrikstadbroa i 1957 utløste en videre utbygging av hovedveier og samleveier i tettbebyggelsen. utbyggingen skjer i hovedtrekk etter «Pedersenplanen» fra 1926. Først blir St. Croix-gaten ført gjennom «Skjæringa» til Thorbjørns gate (ferdig ca. 1965). Ny innfartsåre blir også bygget ferdig fra St. Croix-krysset langs jernbanen fram til Seut i begynnelsen av 1980-årene.

Utbyggingen av sentralsykehuset skjer i flere omganger i perioden 1950-1980 og legger beslag på fem kvartaler. Den gamle bebyggelsen her blir revet. Som ringvirkning av dette, blir det bygget flere boligblokker i naboskapet.

Apenesfjellet og Cicignon får reguleringsplaner som i store trekk stadfester eksisterende bystruktur og legger opp til miljøforbedringer (trafikksaneringer, lekeplasser, gatetun).



Over til høyre: Kart fra 1882 som viser Skansen og eksisterende bygninger i Cicignonområdet og ved Fergestedet.

Over til venstre: Fergestedet med to ferger i skytteltrafikk over elva en gang i 1950-årene før broa ble bygd.

Til venstre: Ferjestedsveien 5b bygd som bolig, senere brukt til Kommunelokalet, sjømannsskole og kunstnersenter.

Høyre: Cicignonskansen og Tollbodplassen i 1925.



Ferjestedsveien rundt det forrige århundreskiftet.

Ferjestedsveien

Ferjestedsveien (Store kongevei) er historisk sett byens viktigste ferdselsåre. Ferjestedet har hatt samme plassering så langt tilbake en vet. Fra ferjestedet fulgte Kongeveien Ferjestedsveien, den krysset bekken som senere ble hetende St. Croix-bekken med bro der Phønixplassen er i dag. Videre fulgte den trasèen til Nygaardsgata og fram til «Tobiasbekken» ved «Det Glade Hjørnet».

I den viktige planketiden i Fredrikstad fra 1860, utviklet Ferjestedsveien seg til å bli en staselig promenadegate. På mange måter kan vi kanskje si at dette var Fredrikstads Karl Johan. Det var mange fine trehus her, i hovedsak i Sveitserstil. Murhusene, som Phønix, var i historiserende stil hvor man benyttet elementer fra tidligere stilarter.

Langs Ferjestedsveien utviklet det seg den tids mest fornemme boligstrøk i Fredrikstad. Her bygde den nye plankeadelen palèene sine, de bygde klubben sin, Phønix og Tømmerdireksjonens kontorer.

Gaten var en viktig forretningsgate fram til 1957. Etter at broa kom har næringsvirksomheten forsvunnet mer og mer og den er først og fremst en boliggate i dag.

Phønixplassen

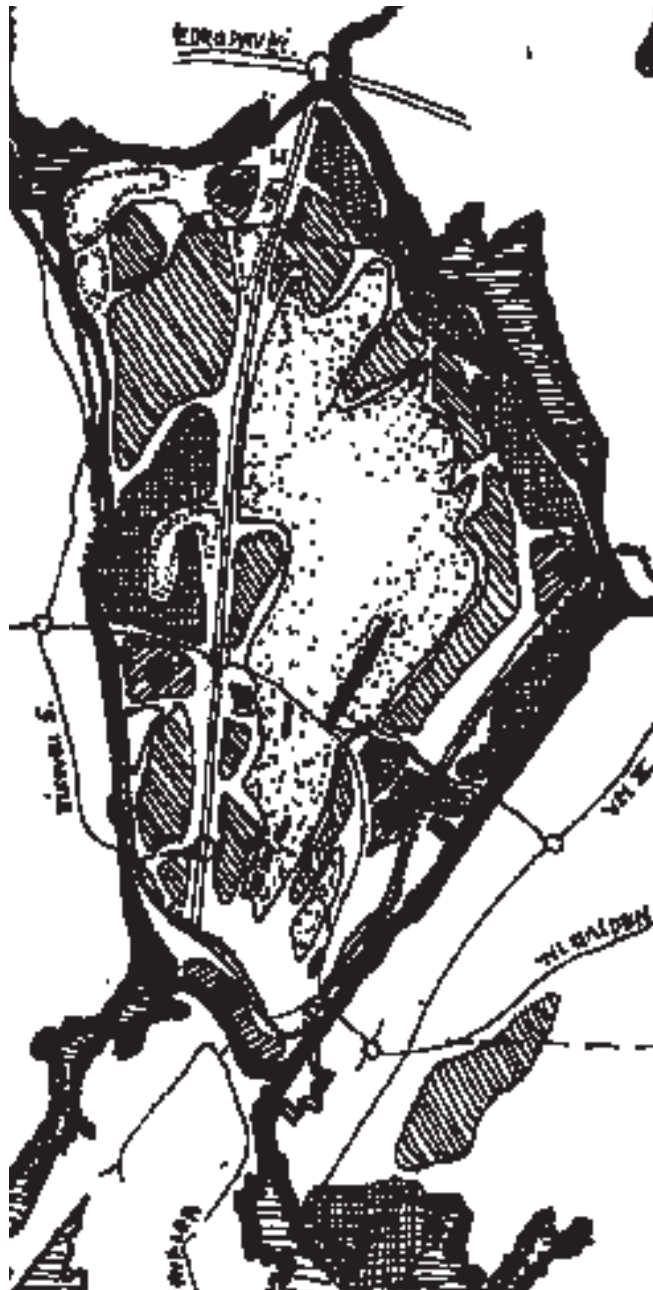
Phønixplassen har navnet etter Klubselskapet Phønix som ble reist i 1876. Plassen omfattet hele området fra Phønix og ned til elva. Bruken av navnet ble etterhvert erstattet av det eldre navnet Bingeløkken. Dette går tilbake til perioden med opplagsplass for Bings sagbruk. Fra omkring 1890 ble plassen benyttet til sport og lek. Om sommeren var det turn og fotball, om vinteren var det skøytebane.

Phønixplassen var også samlingsstedet for Fredrikstad Fotballklubb etter at den ble stiftet i 1903.

Da biblioteket ble bygget i 1926 forsvant store deler av den gamle plassen

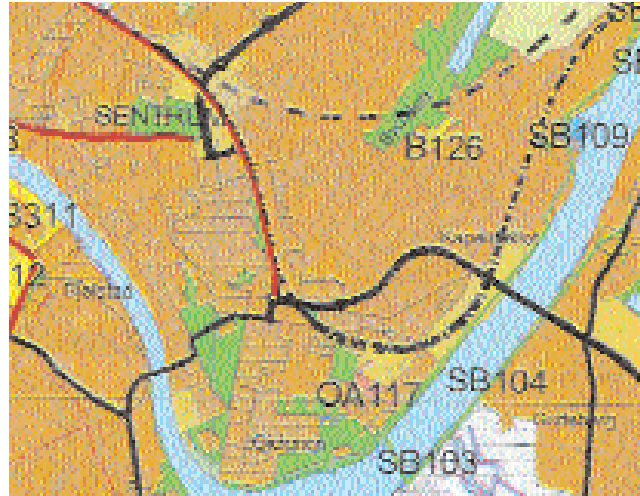
Phønixplassen med den velkjente bjørka i midten fotografert under bygging av Biblioteket i 1925.





Hva trodde man om fremtiden i 1960-åra?

I 1960 utarbeidet de to arkitektene Arne Bang Larsen og Bente Moe skissen til venstre som et innspill i generalplanprosessen i distriktet. Skissen viser et scenario for en kommende byutvikling. Det er de store linjer som trekkes opp her med et stort, sentralt område med friluftarealer, med boligfelt, servicesentra og industriarealer rundt disse. Området strekker seg fra Vesterelva til Solli, det gjennomskjæres av en hovedvei i retning Solli hvor den møter Europaveien. Traséen følger Veumdalen. To interessante tverrforbindelser fra østsiden til Onsøy viser tanker om å lede trafikk utenom sentrumsområdet som ikke senere er vurdert som aktuelle. Likevel viser dette at man forutså et trafikkproblem gjennom sentrum og forsøkte å peke på store grep som kunne løst dette. De siste årenes utvikling har vist at de problemene man fryktet, var berettiget.

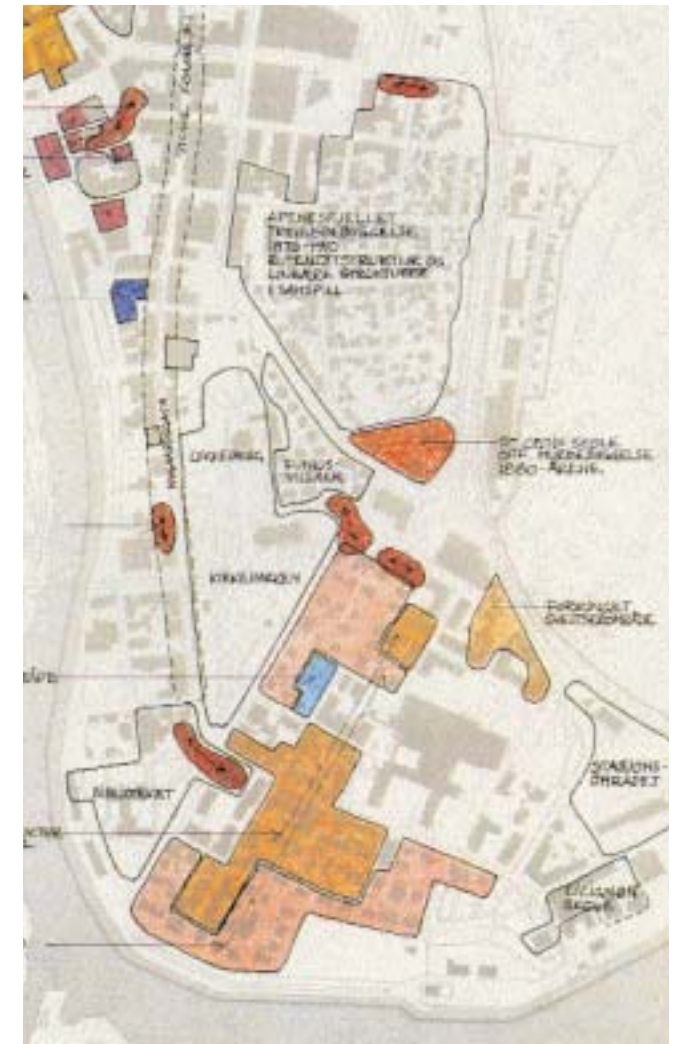


Kommuneplanens arealdel 2001-2012.

Over er vist et utsnitt av kommuneplanens arealdel. Kommuneplanens arealdel skal gjelde generelt foran andre planer når ikke annet er bestemt. Kommuneplanen er ganske generell for dette lokalområdet. De viktigste sentrale friområdene er med i planen, som Kirkeparken, Biblioteksparken, Tollbodplassen, Jernbaneparken og Glommastien. Utbyggingsområder er Nygaard Brygge og jernbanens områder.

Kommunedelplan for sentrum

I kommunedelplanen for sentrum er områdene sør for Jernbanesporet gjennomgått mer detaljert. Disse delene av Cicignonområdet er her gjennomgått både med hensyn på historisk utvikling, grønnsstruktur, verneverdivurdering, transportstruktur og hovedtrekk i framtidig arealbruk.



Verneverdivurdering av grønnstrukturen

Dette kapitlet tar sikte på å gi en oversiktlig og enkel dokumentasjon av natur-, rekreasjons- og landskapsverdier. Målet er også å belyse de ulike funksjoner i grønnstrukturen og forsøke å foreta prioriteringer/se på viktigheten av de forskjellige områdene. Dette vil kunne gi viktige signaler til de som er involvert i arealforvaltningen. Ved reguleringsplanlegging er det ikke minst viktig å kunne se avgrensede enkeltplaner i en litt større sammenheng.

Hva mener vi med grønnstruktur ?

I begrepet "grønnstruktur" inngår alle grønne og bevekste arealer med eventuelle tilhørende sjø/vann. Herunder private hager, fellesområder, og offentlige friområder. Også vann kan være viktig for opplevelsen av grønnstrukturen i tillegg til at det er viktig for biologiske verdier.

Grønnstrukturens funksjoner

I tillegg til de viktige jordbruks- og rekreasjonsformålene som kanskje i første rekke forbindes med grønnstrukturen er det også viktig å se på grønnstrukturens betydning i forhold til landskapsverdier, kulturhistorie, biologisk mangfold, lokalklima og luftkvalitet «Byøkologi»/bærekraftig by er kort sagt å skape et sundt miljø for byens innbyggere. Mange detaljer blir da svært viktige som f. eks. store trær, mange plantearter i parkene og ikke for mange forseglede flater (asfalt og lignende).

Forklaring av begrepene

Landskapsverdier

Landskapsverdiene er knyttet til opplevelsen av landskapet. Landskapsverdiene har også betydning for stedets historie og identitet.

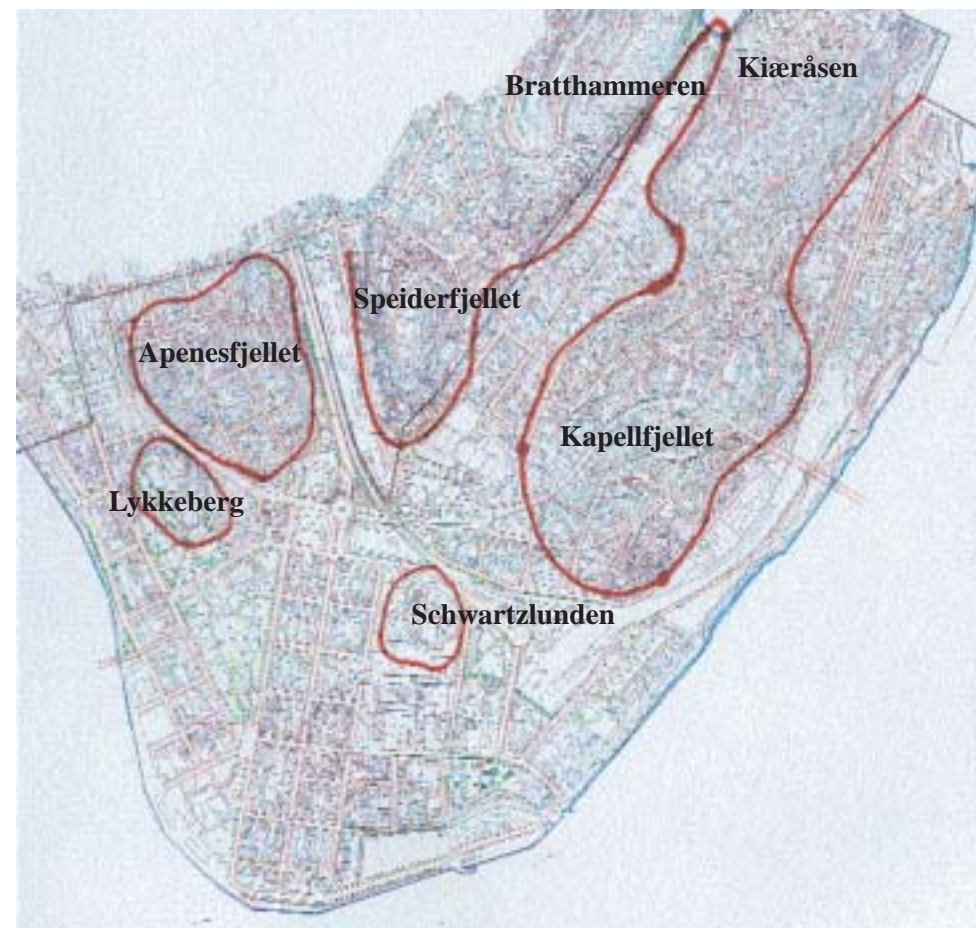
Til de mest betydningsfulle naturområdene hører grønnstruktur som deler bebyggelsen i fattbare enheter, silhuetter uten bebyggelse og landskapstrekk som har hatt betydning for stedets beliggenhet. Kiæråsen og Bingedammen er eksempel på viktige områder med store landskapsverdier.

Naturverdier

Store verdier for natur er knyttet til områdenes funksjon som leveområder for dyr og vekster. Naturverdiene er ofte knyttet til vern av biologisk mangfold, nøkkelbiotoper og viltkorridorer. Naturområder har også betydning for lokalklima og luftkvalitet. Her inngår også store, gamle enkelttrær og parkarealer av alle størrelser. Store friområder mot Kiæråsen og områder ved vann langs Glommastien er eksempler på dette.

Rekreasjonsverdier

Grønnstrukturens rekreasjonsverdier er knyttet til friluftsliv, lek og idrett. Gode rekreasjonsområder karakteriseres bl.a. av god tilgjengelighet fra boligområdene til skolen uten barrierer. Til de mest betydningsfulle rekreasjonsområder hører parkarealene og ballplassen nær Cicignon skole, parkarealer langs elvepromenaden, Kirkeparken, Lykkebergparken, Glommastien og naturligvis friområdene ved Bingedammen i utkanten av lokalområdet.



Landskapsbildet

Kartet illustrerer hovedtrekk i landskapsformasjonene i Cicignonområdet. Apenesfjellet, Lykkeberg og Kapellfjellet er de mest markante landskapsformasjonene. Dette forklarer også mye av veføringer, bebyggelsesmønstre, traséen til nåværende jernbanespor osv.

LANDSKAP**Kategori 1**

Områder med meget store verdier for landskap.

Eksempler:

Silhuetter uten bebyggelse som Kiæråsen.

Områder ved vann med randsone:

Glomma, Glommastien.

Landskapstrekk som har hatt betydning for stedets beliggenhet og form (f.eks. St. Croix-bekken). Kfr. kontekartet til venstre som gir et klart visuelt bilde av de karakteristiske trekk i landskapet.

Grønnstruktur som gir stedet identitet og historisk forankring: Vollene ved Cicignon, trerekken i Fergestedsveien, Lykkebergparken og Kirkeparken.

Biblioteksparken, Kirkeparken, Lykkeberg og Thorbjørnsgate frem til Glemmen kirke utgjør den såkalte «Kulturaksen» og er en viktig sammenhengende grønnstruktur.

Kategori 2

Områder med store verdier for landskap.

Silhuetter med bebyggelse: Apenesfjellet, Kapellfjellet, Utsikten.

Grønne korridorer: Arealer fra Bryggeriet til Bingedammen.

Områder med betydning for det overordnede landskapsrommet: Glommas bredder.

Kategori 3

Områder med verdier for landskap

Boligområder





NATUR

Kategori 1

Områder med meget store naturverdier.

Store sammenhengende grønne områder og områder med funksjon som biologisk korridor:

Områder markert som verneverdig i grønn plakat eller kommunens registreringer av vilt og biologisk mangfold.

Områder med stedefegen vegetasjon eller variasjon i sjiktning og artssammensetning. Parker med mange plantearter.

Store, gamle trær.

Kategori 2

Områder med store naturverdier.

Mindre grøntarealer.

Boligområder med mye trær.

Kategori 3

Områder med naturverdier.

Boligområder

REKREASJON**Kategori 1****Områder med meget store rekreasjonsverdier.**

Friluftsområder med stier

Lekeplasser og skolegårder

Regulerte friområder

Balløkker og idrettsplasser

Parkarealer

Elvepromenaden

Glommastien

«Kulturaksen»

Kategori 2**Områder med store rekreasjonsverdier**

Lekeplasser med trafikkfarlig adkomst. (Skansen).

Arealer som har potensiale som turstikorridor

Kategori 3**Områder med rekreasjonsverdier**

Mer tilfeldige grøntarealer mellom boligområder





Ut fra delanalysene dannes et oppsummerende bilde av verneverdig grønnstruktur i Cicignonområdet:

Kategori 1 - meget store verdier

Kiæråsen, Bingedammen: Naturområder med meget store verdier for natur og rekreasjon.

Områder langs Glomma: Særlige verdifulle landskap. Viktige som rekreasjonsområder knyttet til Glomma-stien.

Lekeplasser/balløkker/parker: Viktige rekreasjonsområder knyttet til Cicignon barne- og ungdomsskoles daglige uteaktiviteter ved Cicignons voller.

Lykkebergparken, Kirkeparken og Biblioteksparken.

Elvepromenaden frem til fergestedet.

Kategori 2 - store verdier

Grønne korridorer ut mot Bingedammen. Viktig for det overordnede landskapsrommet.

Randområder med mye trær i overgangen mot boligområder: Boligområder med mye trær.

Friområder med potensiale: Lekeplasser som ikke er regulert, er truet, eller har vanskelig/farlig adkomst. Snarveier med potensiale som gangsti/turvei.

Kategori 3 - verdier

Boligområder: Grønne hager har betydning for både natur, landskap og rekreasjon.

Kulturminnevern

Definisjon på kulturminnevern går frem av §2 i "Lov om kulturminner":

"Med kulturminnevern menes alle spor av menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljø menes områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng".

I lokal sammenheng representerer kulturminner og kulturmiljøer både **kunnskapsverdier, opplevelsesverdier og bruksverdier**. Bevissthet og kunnskap om slike områder er grunnlaget for en lokal identitet. Slik kunnskap er viktig i arbeidet med å skape trivsel og tilhørighet for de som bor i området. Dette sikrer også en viss stabilitet og kontinuitet i omgivelsene. Sett i perspektiv av ønsket om en mer bærekraftig utvikling er det også viktig å ta vare på de ressursene som ligger investert i den eksisterende bygningsmassen.

De viktigste kulturminner og kulturmiljøer kan grupperes innenfor disse kategoriene:

Fornminner

Gårdsbebyggelse og husmannsplasser

Enkeltbygninger

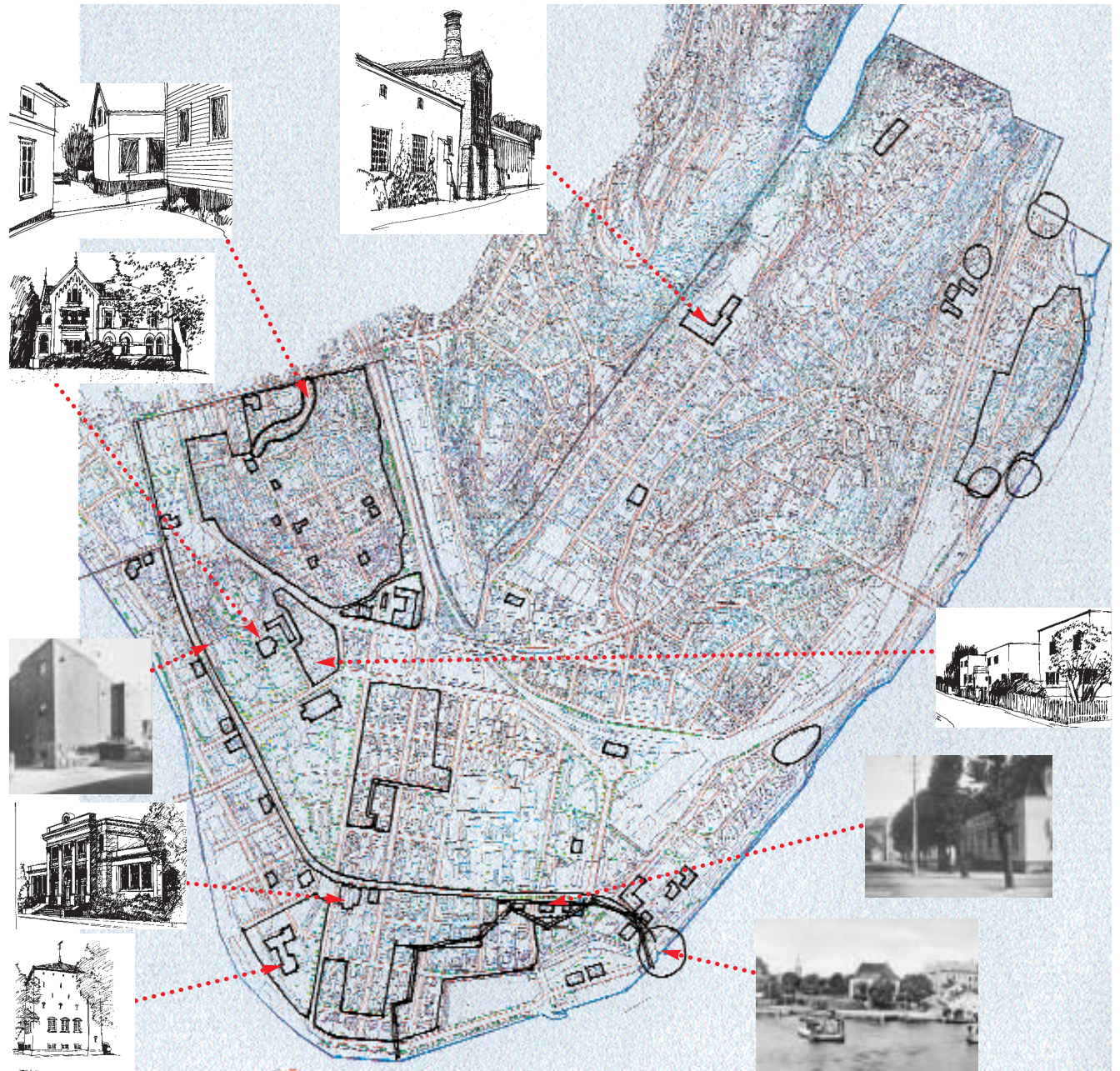
Helhetlige bygningsmiljøer (eks. Apenesfjellet).

Industriminne og næringsvirksomhet

Veier og transportårer

Etter kulturminnelovens definisjon kan kulturminner nærmest være altomfattende.

Vi har her pekt på de mest karakteristiske og særegne enkeltelementer og miljøer i Cicignonrådet som i størst grad er med på å skape området identitet. Dette er et skjønsmessig utvalg. Det som er tatt med i oversikten er imidlertid vurdert til å ha særlig kultuhistorisk betydning for området lokalt og i mange tilfeller også i en større sammenheng for distriktet i sin helhet.



Fornminner o.l.:

Bronsealderfunn i Kiæråsen.

I 1891 ble det gjort bronsealderfunn i Kiæråsen. Det var arbeidere ved Fredrikstad Stenhuggeri som gjorde funnet. Bronsekar, spenner osv. ble antatt å være ca 2000 år gamle. Samme året ble det også gjort et nytt funn i området. Dette var en spenne fra vikingetiden.

Gårdsbebyggelse og husmannsplasser:

Fergestedveien 6

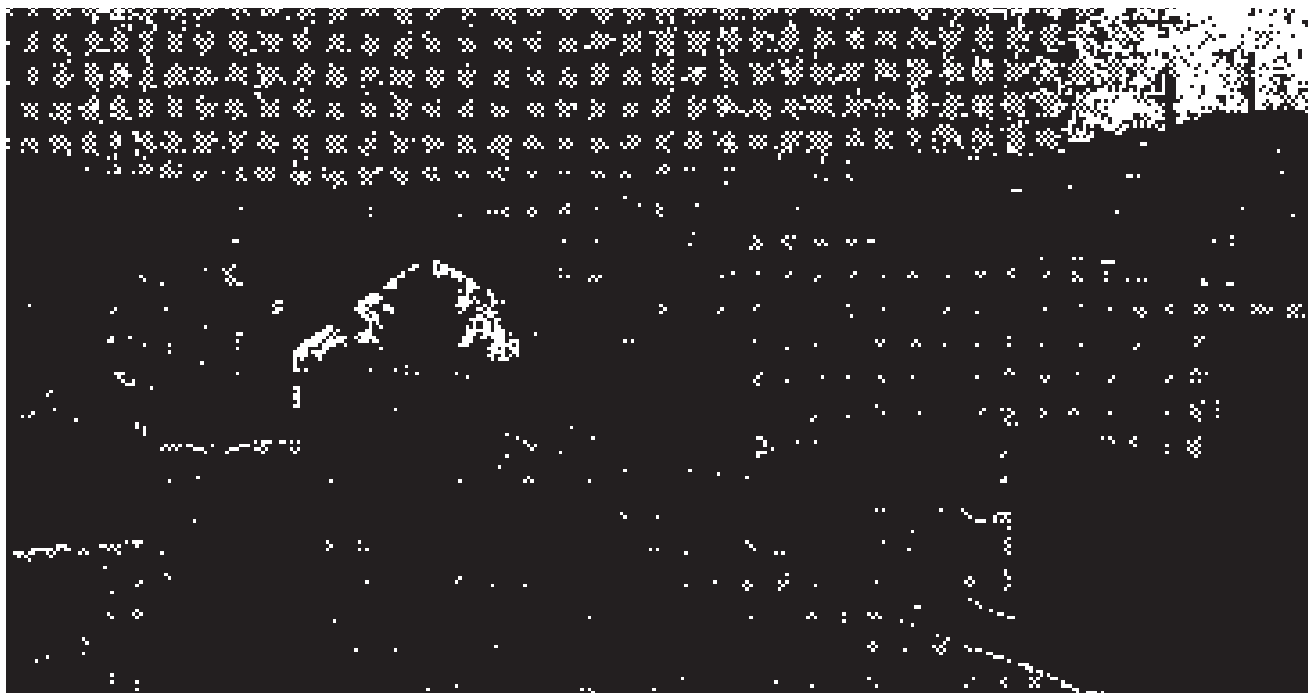
Er i gamle dokumenter benevnt «Færgestedet». det var en plass under Nygaard. Jordene strakte seg fra Fergestedveien mot Guldbergsiden. Det har vært drevet jordbruk og husdyrbruk. Eiendommen består i dag av to separate hus forbundet med en lav fløy. Den eldste delen trolig fra midt på 1800-tallet.

Plassene Nordre og Søndre Bilett lå like nord for Lahelle. Biletnavnet kommer nok av «bi litt» som tyder på at det var et fergested her også i sin tid. Nordre Bilet er nevnt som plass på midten av 1800-tallet. Plassene ble etterhvert kjøpt av Anders H. Kiær & Co. på slutten av 1890-tallet.

Plassene Søndre og Nordre Lahelle er nevnt i 1723. Fra den søndre plassen ble det etter 1890 solgt tomter til arbeiderne på Kiærs bruk.

Guldbergplassene

Dette var husmannsplasser som lå fra Fergestedsveien og oppover langs elva mot Lahelle og Bilett. Også disse plassene hørte til gården Nygaard. I 1666 bodde det to husmenn på Guldbergplassene. Det er usikkert hvor den opprinnelige plassen lå.. Trolig der skolens gymnastikksal ligger i dag. Flere husmannsplasser i området ble etterhvert bare kalt Guldbergsiden. I 1871 ble Guldbergsiden med Lahelle og Bilett skilt ut fra Nygaard.

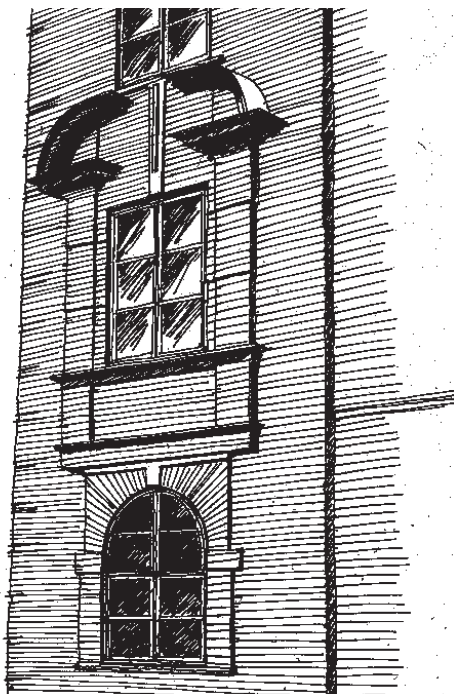


Fra Biletberget oppover Glomma. Etter gammelt foto.

Lahellemoen skole var fra 1895 kommunal folkeskole for Lahellemoen skolekrets. Den ble bygget som bruksskole for barna til de ansatte på Kiærs Bruk i 1864. Da kommunen overtok bygningen i 1895 ble det bygget en ny skolebygning (den øvre). Skolebygningene brukes nå som skole for innvandrere.

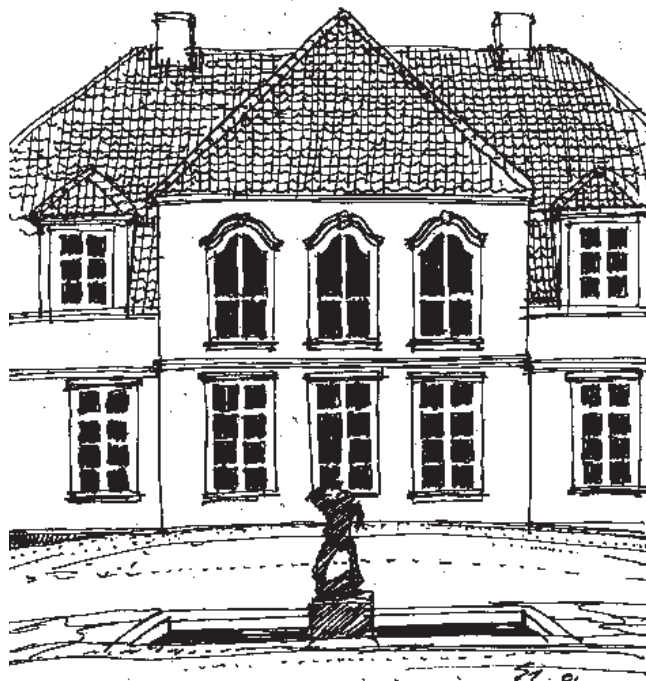
Cicignon skole. Har fra 1868 ligget der den ligger i dag, (før det i Gamlebyen). På folkemunne kalt «Den gule Anstalt». I dag barne- og ungdomsskole. Bygningen fra 1868 er påbygget og bygget til flere ganger. Bygningen mot Skolegaten er i nyklassisistisk stil. (Ark. Arneberg 1924).

St. Croix-huset. Opprinnelig folkeskole. Nå en kulturell smeltedigel for et mangfold av arrangementer og aktiviteter. Fine murbygninger i historiserende stil.



Jernbanestasjonen. Jernbanen ble anlagt gjennom byen i 1879 og stasjonsbygningen er også fra denne tiden. Jernbanestasjonen er bygget i en gotisk inspirert historisme og har mange fellestrekk med de andre bystasjonsbygningene på "Smålensbanen".

Kunstnersenteret, Ferjestedsveien 5b. Er bygget for drøyt 100 år siden i en barokkinspirert historisme. Huset ble bygget av brukseier Bjørneby som drev Bjørnebybruket på Kråkerøy ved Isegran. Huset var kombinert bolig, kontor og representasjonsbygg slik husene til mange av de andre brukseierne var det. I forbindelse med krakket rundt 1. verdenskrig overtok kommunen og brukte det som kommunelokale til rådhuset ble flyttet til Lykkeberg i 1931. Da ble det sjømannsskole her. Siden var det kulturkontor og nå Kunstnersenteret.



Kirker og andre institusjoner. Flere kirker og tilsvarende institusjoner ligger innenfor området og er markert på oversikten over kulturminner.

F.eks. Domkirken, Metodistkirken, St. Birgitta, St. Joseph.

Domkirken ble bygget som egen kirke for forstaden (Vestsiden) og sto ferdig i 1880. Den er bygget i en gotiskinspirert historisme. Den nedlagte, gamle katolske kirken (nå: Sjømannsforeningen) i en nasjonalromantisk dragestil er tegnet av den kjente arkitekten Ole Sverre - opprinnelig fra Fredrikstad.

Phønix. Bygget i 1876. Det var de fire trelastgrosserne Andreas Bing, J.N.Jacobsen, H. Gutzeit og H. Bjørneby som sto bak dette. (Fredrikstad Festivitetslokale A/S). Klubbelskapet «Phønix» var først leietaker, senere eier. Bygget er i historiserende stil (kopiering av klassiske stilelementer) med et markant og en fin inngangsportal mot Ferjestedsveien.



Sykehuset.

Sentralsykehuset for Østfold ble bygget midt i 1950-årene. Den opprinnelige bebyggelsen danner et helhetlig og fint anlegg. Det er bygget i en lamellstruktur med fire lameller mot Ferjestedsveien - to åtte etasjer sykehusblokker og to lavere blokker med sykepleierskole og boliger. Anlegget er et flott monument på norsk senfunktionalisme. Det er tegnet av det kjente norske sykehusarkitekten Ole Øvergaard..

Sykehuset er klart den største institusjonen i området og også den som genererer mest trafikk og parkeringsproblemer. I diskusjonen om sykehusets fremtid tyder

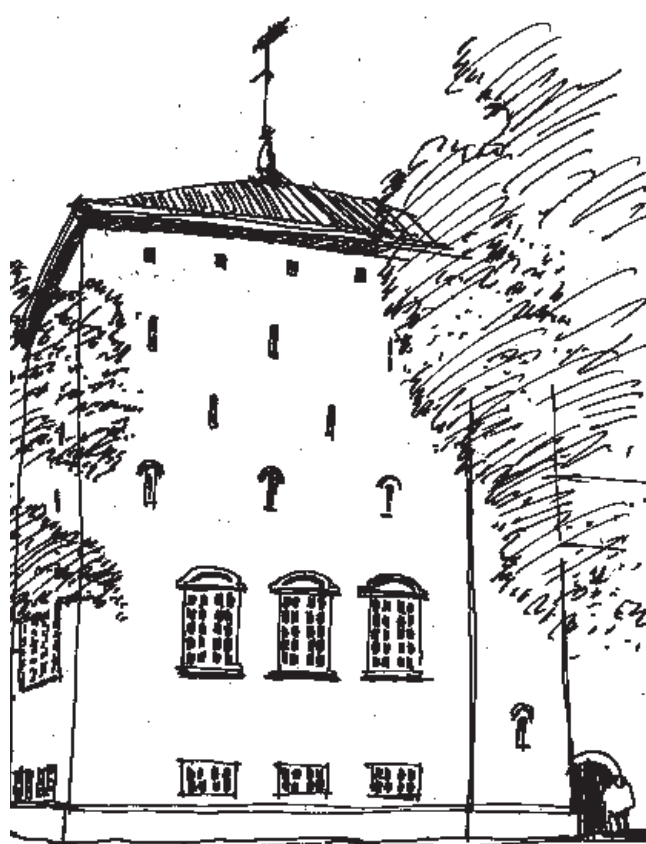


Sentralsykehuset for Østfold.

alt på en flytting ut av sentrumsområdet innen 10 år. Det er et åpent spørsmål hva som da eventuelt skal skje med bygninger og bruk.

Biblioteket.

Fredrikstad Bibliotek er bygget etter en stor nasjonal arkitektkonkurranse i 1920. Arkitektene var August Nielsen og Harald Sundt. Biblioteket er et flott og ambisiøst kulturanlegg i middelalderinspirert nyklassisistisk stil. Anlegget ble fredet i 1992. Anlegget ble restaurert i 1999. Restaurering av aulafløyen gjenstår i påvente av en avklaring om framtidig bruk i forhold til de øvrige kulturbyggplaner i byen.



Fredrikstad Bibliotek.

Lykkeberg.

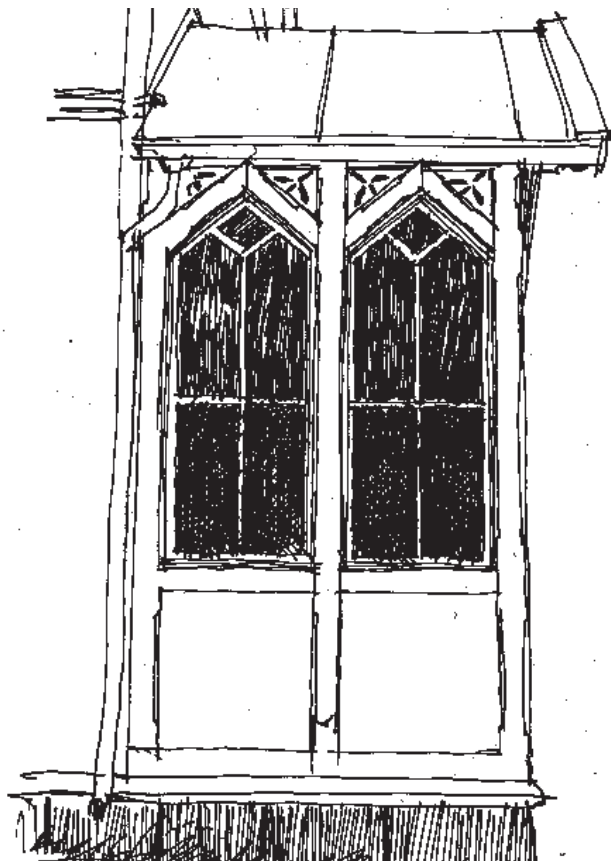
Hovedbygningen på Lykkeberg ble bygget som bolig- hus av en av store gründerne fra planketiden i Fredrikstad - Julius N. Jacobsen. En staselig murbygning i historiserende gotiskinspirert stil. Markant plassert i bybildet midt i Lykkebergparken. Huset var residens for Jacobsenfamilien fra det stod ferdig i 1875 til familiefirmaet gikk konkurs i 1928. Kommunen kjøpte da eiendommen. I 1931 ble den tatt i bruk som rådhus og den fungerte som det fram til kommunesammenslutningen i 1994. Kommunen utparsellerte frukthagen til Lykkeberg til 19 boligtomter i 1932-36 (funkishusene ved Lykkeberg).



Hovedbygningen på Lykkeberg.

Sveitserstilen.

Sveitserstilen har en rekke karakteristiske og fine eksempler i området. Den gjør seg sterkt gjeldende i hus og områder bygget ut i perioden 1870 - 1910. Apenesfjellet er et typisk trehusområde i sveitserstil fra denne perioden. Viktige kjennetegn ved sveitserstilen er store takutstikk, utskårne bjelker, løvsagutskjæringer og krysspøstvinduer. Hjørnemotivet på brukne gatehjørner var også fremtredende. Skissen i midten viser to karakteristiske hjørnehus. Her er de originale krysspøstvinduene skiftet ut med moderne løsninger.



Sveitserhus i Berggata

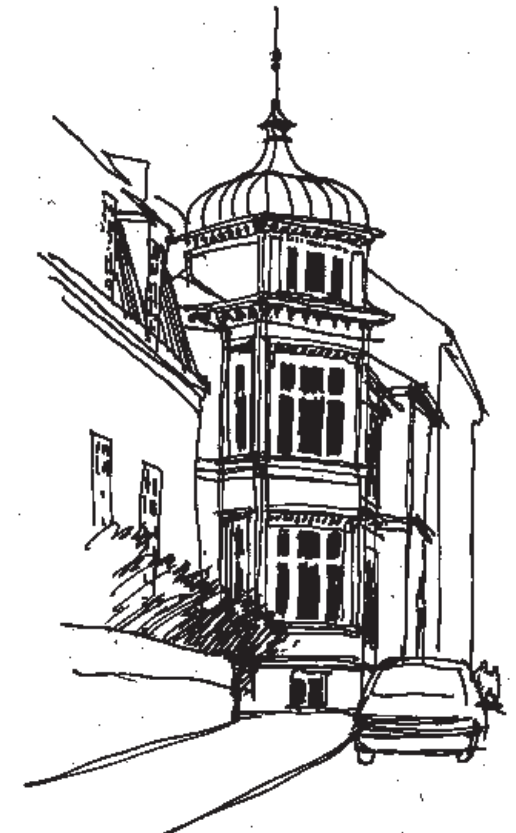
Sveitserstilen tok form nede i Europa fra 1830. Den har utgangspunktet i en søken bakover i historien. For murhusene gav det seg utslag i en nygotisk mote. Mens trehusene parallelt hadde den gamle alpearkitekturen som forbilder. Den første generasjonen med norske arkitekter ble utdannet i Tyskland. De viste stor interesse for alpearkitekturen og reiste på studiereiser til fjellområdene i Sveits, Østerrike og Italia for å se de vakkert utskårne trehusene som lå i storlått landskap. Bebyggelsen ble studert med en romantisk interesse. Man fant her det enkle liv og uberørt natur. Forøvrig i Europa er jo trehus sjeldne. Her fant man naturlig nok

forbilder i tidens ånd for den norske trehustradisjonen.

Sveitserstilen kom til Norge i 1850-årene og gjorde seg stadig sterkere gjeldende - særlig i 1870- og 1880-årene. Karakteristisk er store saltak med synlige og vakkert utskårne taksperrer med store beskyttende takutstikk. Disse beskyttet de rikt dekorerte fasadene mot sol og regn. De nye dampsagene og høvleriene gav også muligheter for produksjon i stor skala av dekorative bygningsdeler av tre. Parallelt til de mulighetene man hadde med støpte gipsdekorasjoner på murverks-



To hjørnehus i Apenes gate med uoriginale vinduer.



Hjørnehus Ridehusgata/Bjarne Aas gate.

Funksjonalismen.

Fra 1930 begynner funksjonalismen for alvor å prege ny bebyggelse. Rene, slettpussede fasader, kubiske volum, flate tak og en friere plassering av vinduer preget denne perioden. To villaområder på Cicignon peker seg ut som helhetlige funkisområder. Det ene er ved Lykkeberg (ill. til høyre) og det andre er i Ridehusgata. De representerer gode eksempler på funkivillaenes arkitektoniske kvaliteter.

Etterkrigsbebyggelse, gjenreisning og husbankhus

Kulturhistorisk og bygningsmessig finnes det i området også karakteristiske boligområder og byggestil som representerer etterkrigsbebyggelse. Denne bebyggelsen viser sterk påvirkning fra funksjonalismen på 30-tallet. Den ble omtolket til norske byggetradisjoner og rasjonelt, norsk byggehåndverk.

Også denne bebyggelsen har vært igjennom en del uheldige ombygginger og moderniseringer som har redusert de aritektoniske verdiene. Et originalt, fint eksempel som ikke er ombygget finnes i Hjalmar Bjørges vei (se tegningen til nede til venstre). Noe av det mer typiske med denne bebyggelsen er også selve grupperingen av bygningene. Dette er også utbygginger som er et resultat av mer helhetlig planlegging (f.eks. reguleringsplaner). Reguleringsplanene er sterkt inspirert av hagebytradisjonen som ble skapt i England ved århundreskiftet.

Nyere boliger

De nye boligområdene med former for tettere bebyggelse og sterkere utnyttelse har gode og ganske helhetlige eksempler langs Utsikten. Stilmessig kan vi kategorisere disse under «modernismen». Slektskapet til funksjonalismen er åpenbar. Fasadene har få detaljer og det er kubiske former med flate tak. Bygningene blir, som illustrasjonen til høyre viser, naturligvis stående i skarp kontrast til den gamle, mer «selvgrodde» bebyggelsen. Se tegning nede til høyre.

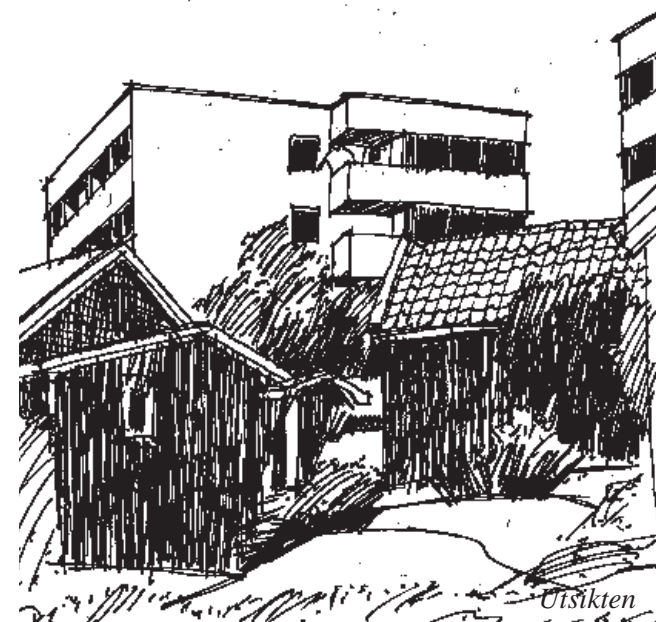
Det finnes noe nyere eneboligbebyggelse i nordvest mot Kieråsen.



Lykkeberg



Hjalmar Bjørges vei

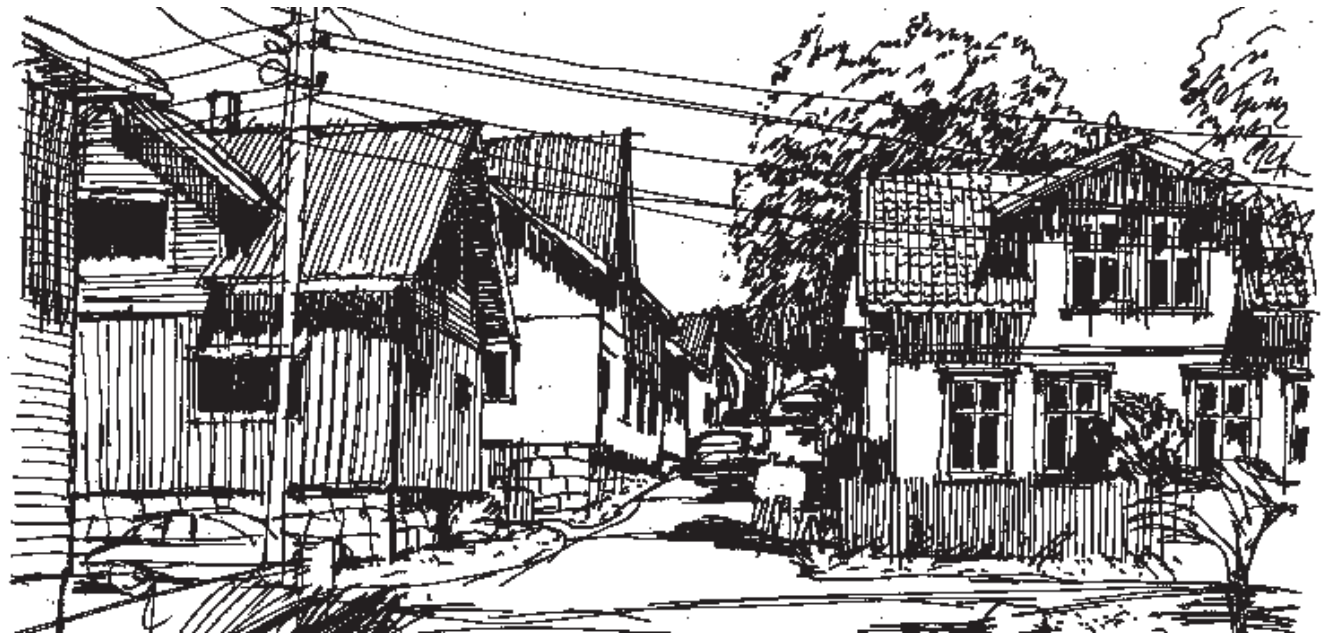


Utsikten

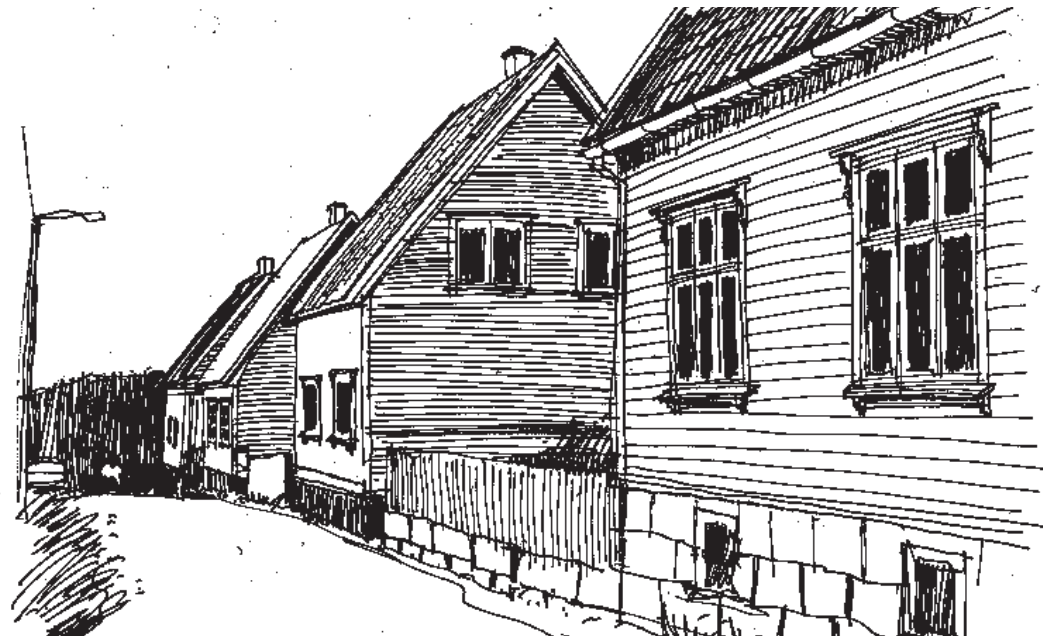
Ombygde hus og byggeskikk

Uheldige ombygginger, vindusløsninger som bryter sterkt med husets stil, uheldige fasadematerialer og fasadedetaljer er ikke uvanlig i Cicignonområdet heller. På den annen side kan man registrere en positiv utvikling og en holdningsendring som har ført til flere gode eksempler på restaureringsprosjekter og tilbakeføring. Eksemplet til høyre kan illustrere dette. Huset til venstre har vært som huset til høyre. Det er fortsatt mange hus i området med potensiale til å kunne få tilbake sitt opprinnelige utseende.

Eldre lokal byggeskikk kan også være gode utgangspunkt for nytolkninger og mer moderne uttrykk.

**Ombygde hus i Stenhammerveien.**

Dette eksempelet fra Stenhammerveien viser fire hus som i utgangspunktet utgjorde et helhetlig og karakteristisk lite miljø med enkle sveitserhus. Fasadeendringer har resultert i et noe mer sammensatt uttrykk med innslag fra modernere stilarter (f. eks. funksivindu på hus nr. 2). Huset helt til høyre er nylig rehabilitert fasademessig og fått tilbake sitt opprinnelige utseende. Det står nå som eksempel på hvordan en riktig stilmessig restaurering bør foregå.



Kiærs bruk var av de første sagbrukene i distriktet. Før sagbruksprivilegiene ble opphevet i 1860 drev firmaet bjelkehugst og bjelketransport på tomtene ved Billet. I 1861 ble dampsaga tatt i bruk og høvleriet i 1866. Firmaet ble etterhvert en av de ledende trelastbedrifter i landet. Bruket var et av de siste i distriktet som var i drift som trelastbruk. Det var drift her helt fram mot 1970.

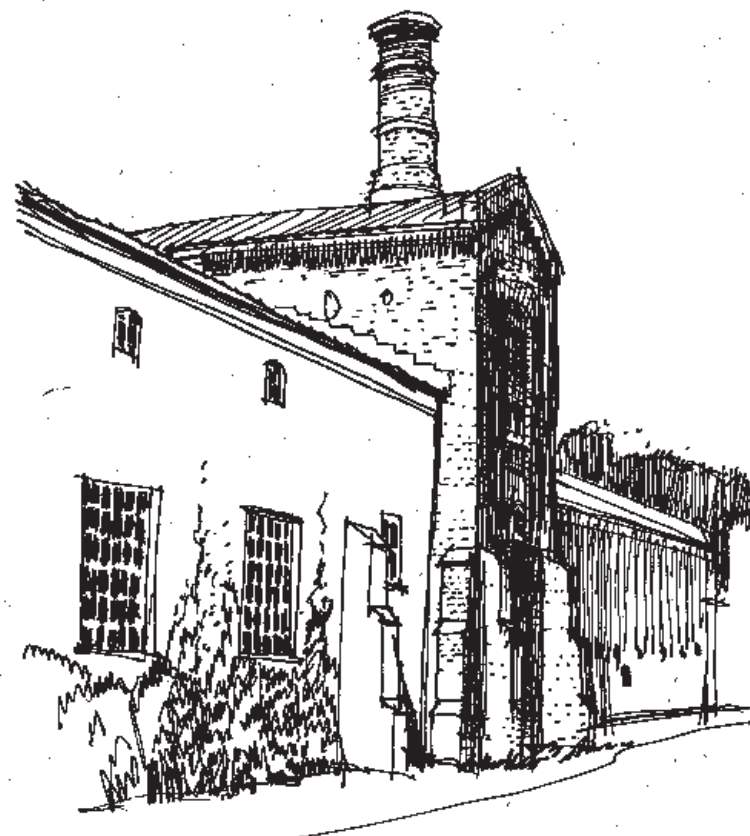
I dag har matvaregrossisten Terje Høili bygget et moderne bebyggelse for sin virksomhet her. Denne opptar mesteparten av arealet til det gamle bruket. Under et ca. 100 år gammelt foto av Kiærs Bruk .



Fredriksstad Bryggeri.

Fredrikstad Bryggeri startet sin virksomhet i 1877. Dette er en av Fredrikstads aller eldste industribedrifter. I 1989 ble de fusjonert inn i Borg Bryggerier, fra 1997 Hansa-Borg. Juleøllet i 2000 ble svanesangen for Fredrikstads eldste industribedrift, nå flyttes produksjonen av Fredrikstad-pils til Borg, dvs Sarpsborg. Bryggeriet er et viktig kulturminne. Ny bruk av lokalene bør vær av stor interesse for lokalområdet.

Tegningen under viser noe av den eldste bebyggelsen på bryggeriet med gjærhuset til venstre.





Ferjestedsveien

Ferjestedsveien (Store kongevei) er historisk sett byens viktigste ferdselsåre. Tegningen øverst til venstre viser et parti av Ferjestedsveien.

Lahelle fergested

Fergestedet ble nedlagt i 1957. Det var samme året som Fredrikstadbroa ble åpnet. Elvestien 3 var bolig for fergemannen. Fergestedet var mye brukt for folk fra Nabbetorp som skulle til byen. Fra fergestedet gikk man over Lahellemoen, Bydalen og ned Bryggeriveien. Fergestedet lå der Billettveien kom ned til Glomma.

Gamle gateløp.

Gamle ferdselsårer som Kirkestien kan ennå avleses i kvartalsstrukturen ved Apenesfjellets nordside. Dette er gate- og bebyggelsesstrukturer som bør respekteres og hvor inngrep bør unngås.

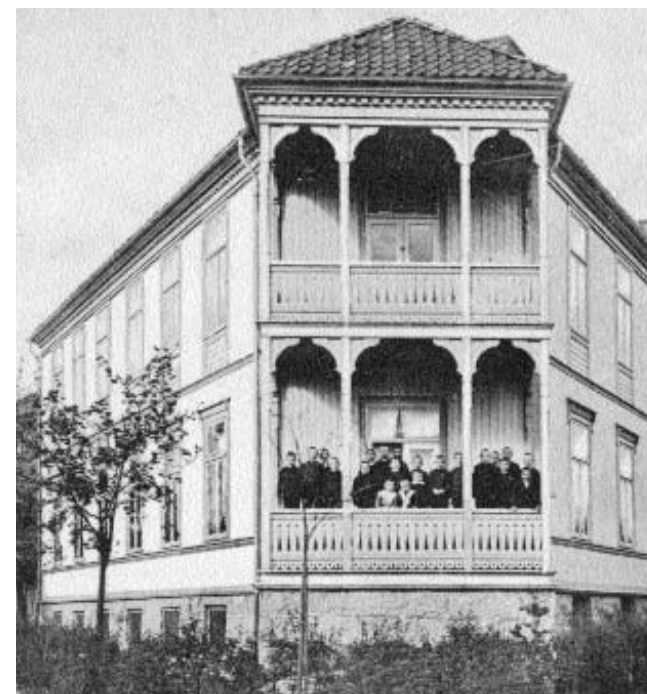
Det finnes også deler av gamle, viktige ferdselsveier som nå er lukkede boligater.

Jernbanegaten-St.Olavs gate var en viktig vei fra ferjestedet mot Oslo. Skolegata-jernbaneovergangen mellom Skolegata og Lislebyveien var en viktig vei mot Glemmen og Sarpsborg.

Deler av Bydalsveien er eksempel på et kompakt gate-løp med karakter som utgjør et eget kulturmiljø. Se tegningen nede til venstre.

Fredrikstadbroa ble åpnet for trafikk 18. august 1957. Det ble krevd broenger for å trafikere broa frem til 1970. Broa utløste store omlegginger av hovedveisystemet gjennom Fredrikstad sentrum. Det ble startet opp et arbeid med et moderne omkjørings- og innfartssystem. Dette har vært til fordel for store deler av bydelen. Den er fremdeles preget av mye gjennomgangstrafikk, men denne skjer i kanaliserte trafikkårer hvor sikkerheten og avviklingen er god. En ny bro til Kråkerøy vil bedre forholdene enda mer. Denne kommer forhåpentligvis i løpet av en tiårsperiode,





St.Croix skole-St.Croixundergangen.

Denne siden viser prospektkort fra det området som i dag er byens største og viktigste veikrysssystem. Det er også byens største flaskehals, hvor en kork kan lamme hele byen. Og det skjer jo, særlig om sommeren.

Flere av byens viktige institusjoner lå rundt et ubebygd kvartal som lå som åpen park/løkke fram til Brannstasjonen ble bygget der i 1960. Løkka ble brukt til ballspill, lek og skøyter om vinteren.

Bildet nede viser denne plassen med murbygningen på St.Croix skole til venstre (nå St.Croix-huset), Guttehjemmet i midten - det brant i 1955, trebygningen på St.Croix skole til høyre. Denne brant ca 1985 mens den var okkupert som aktivitetshus.





Langs Vesterelva

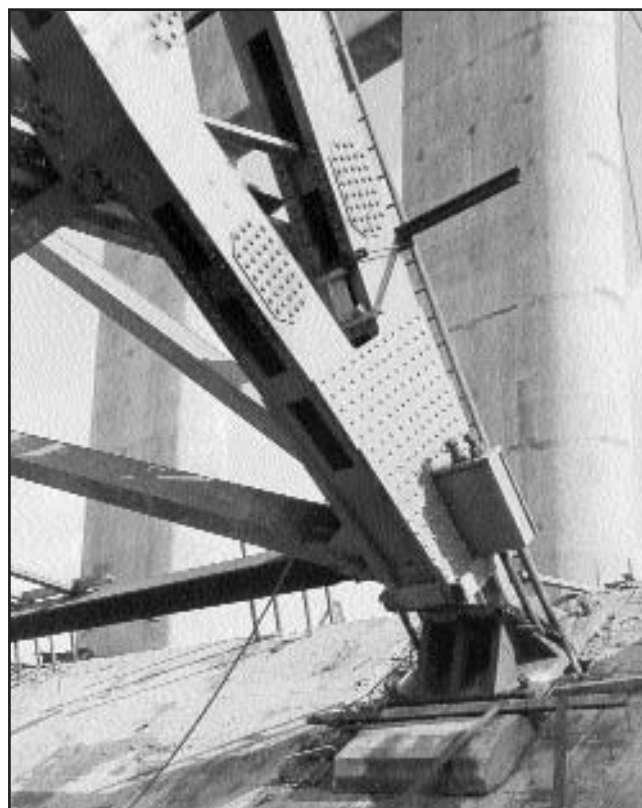
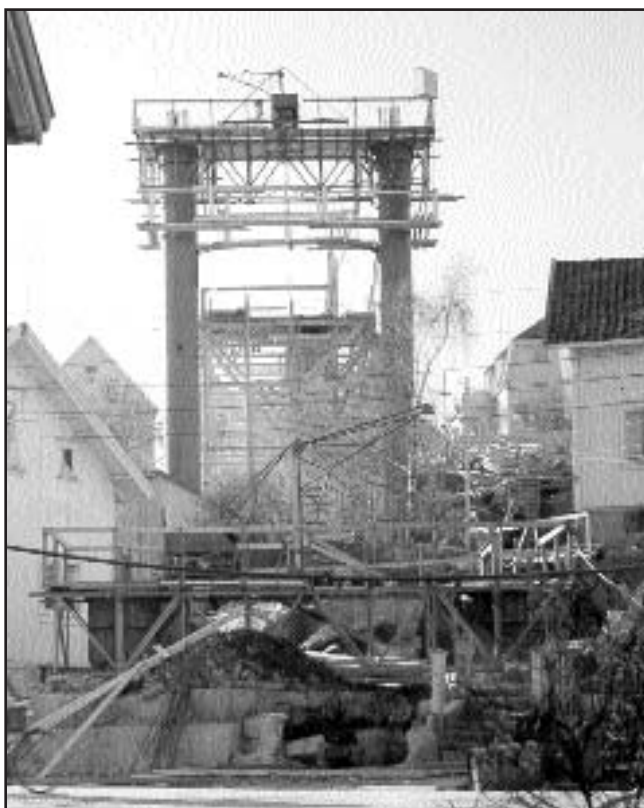
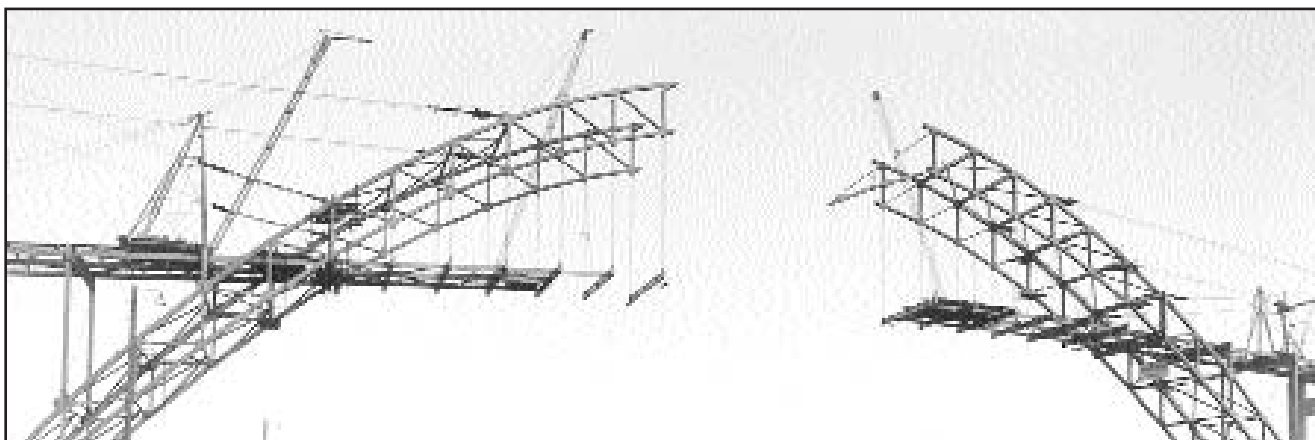
Bryggene langs Vesterelva var først og fremst i bruk til nyttetraffikk fram til 1990. Det var fiskemottak, ferjetrafikk og godstrafikk. Nå har nå har bryggene nesten helt gått over til å betjene den stadig økende lystbåtrafikken. Langs bryggene har uteliv og boliger overtatt etter de gamle næringsbyggene. Prospektkortet viser et stemningbilde fra Kirkerygga og nordover i 1960-årene.



Det moderne Fredrikstad.

Prospektkortet over viser hva man la vekt på når man skulle presentere byen sin i 1940- og 50-årene. Hva man var stolt av. Det var det moderne, det nye, storbypreget. Disse funkis bygårdene - Blå Grotte, Bardagården, Victoria Hotell, Berggrafgården - er i tillegg flotte byhus som føyer seg inn i gatemiljøene.

De modernistiske byprosjektene i fra 1960 og -70-årene samspilte ikke på samme måte med den eksisterende bystrukturen - de bidro heller til lage visuelt og strukturemessig kaos. De ødela byen på en måte. Som en reaksjon på dette kom postmodernismen, med en romantisk søking tilbake til småbyidyllene fra planketiden.



Fredrikstadbroa var det første store veiprojektet etter krigen i byen. Prosjektet ble etterfulgt av flere store veiprojekter for å øke kapasiteten og tilgjengeligheten for gjennomfarts- og innfartstrafikken i Fredrikstad sentrum.

Fotografiene er fra byggeperioden til broa. I sin tid var den det største broprosjektet i Norge - en stor økonomisk og ingeniørmessig utfordring. Bildet øverst til høyre viser når arbeiderne møtes med betongdekket midt på broa. Mellom arbeiderne nede i elva ser vi de gamle bilfergene møtes midt i elva.

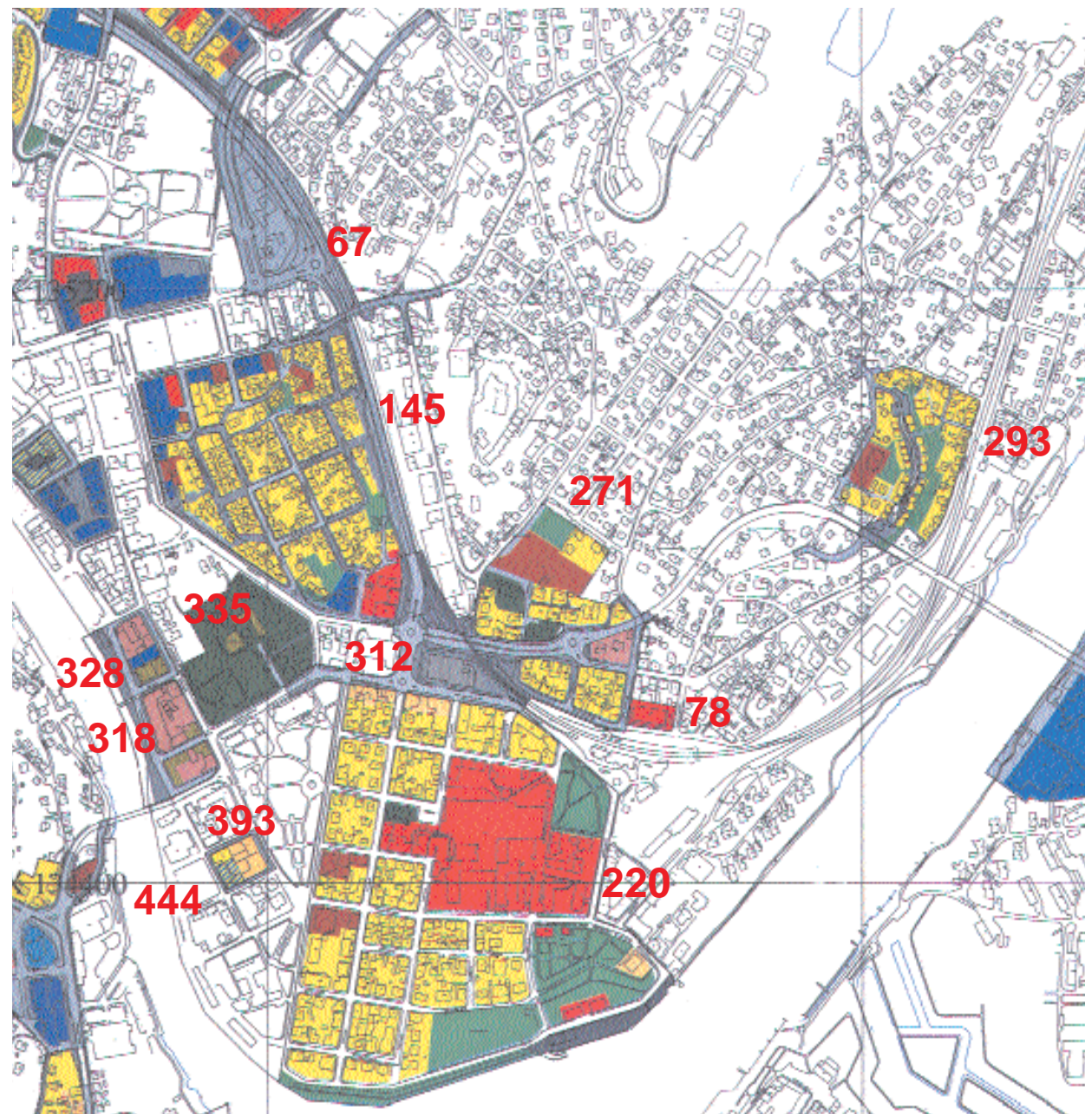
Fotografiene stammer fra private fotoalbum etter formannen i byggekomitèens for bro - Erik Anker- som også var direktør på Titan.

Planer som fortsatt gjelder

Det foreligger 12 reguleringsplaner fra perioden 1974-1999. Vi synes det er svært nyttig å se nærmere på disse i forbindelse med stedsanalysen. Som overordnet element kan planene i stor grad påvirke utviklingen, hvis den følges. Dersom planen ikke følges, eller av politiske eller andre grunner ikke ønskes gjennomført, er det liten grunn til å opprettholde planen. Gjennomgangen av planene gir god kunnskap om stedets utvikling. En evaluering er også nyttig for å se om planleggingen har gitt positive resultater. Bemerkninger til planene fra arbeidsgruppen må betraktes som innspill til kommuneplanens rullering.

Gjeldende reguleringsplaner

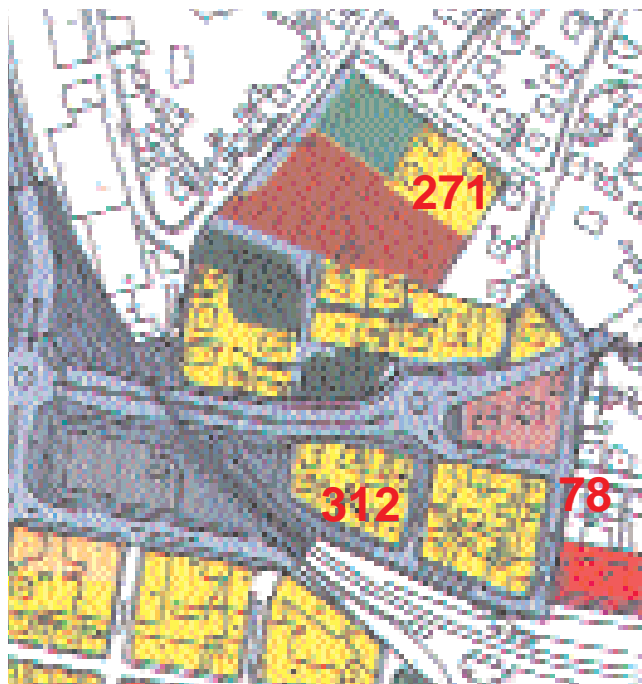
- 220 Cicignon, områder for boliger, institusjon, park og offentlige områder.
- 312 Reguleringsplan for St. Croix- krysset.
- 393 Bebyggelsesplan for kvartalet Nygårdsgate, Turngate, Tordenskioldsgate og Kronprinsens gate. Områder for bolig/forretning/kontor.
- 444 Nygård Brygge, områder for bolig.
- 271 Reguleringsplan for Sportsveien.
- 78 Reguleringsplan for del av kvartalet begrenset av Rektor Westernsgate, Rektor Østbysgate, St. Croixgata og rektor Urdahlsgate. Formålet er undervisning.
- 293 Reguleringsplan for Kapellfjellet.
- 145 Reguleringsplan for Apenesfjellet.
- 67 Reguleringsplan for Riksvei 110, innfartsåre til Fredrikstad.
- 318 Reguleringsplan for Kirkebrygga.
- 328 Reguleringsplan for kvartalet Nygårdgate, Vibesgate, Dampskipsbrygga og Kråkerøygate.
- 335 Reguleringsplan for Lykkeberg.





220- Cicignon-1993.

En ganske omfattende plan fra 1993 som omfatter offentlig formål (sykehuset), boligformål, allmenntilgjengelig formål og parkarealer. Planen har et eget kart som heter gatebruk. Det viser et åpent kjøresystem med opphøyde gangfelt i viktige kryss. Kantstensparkering i de fleste gater er vist med rødt. Planen samsvarer dårlig med dagens virkelige situasjon. Moden for revisjon?



271 - Plan for Sportsveien fra 1988, endret 92.

De viktigste formålene er allmenntilgjengelig formål og bevaringsområder av historisk og kulturell verdi i tillegg til boligformål og trafikkområder.

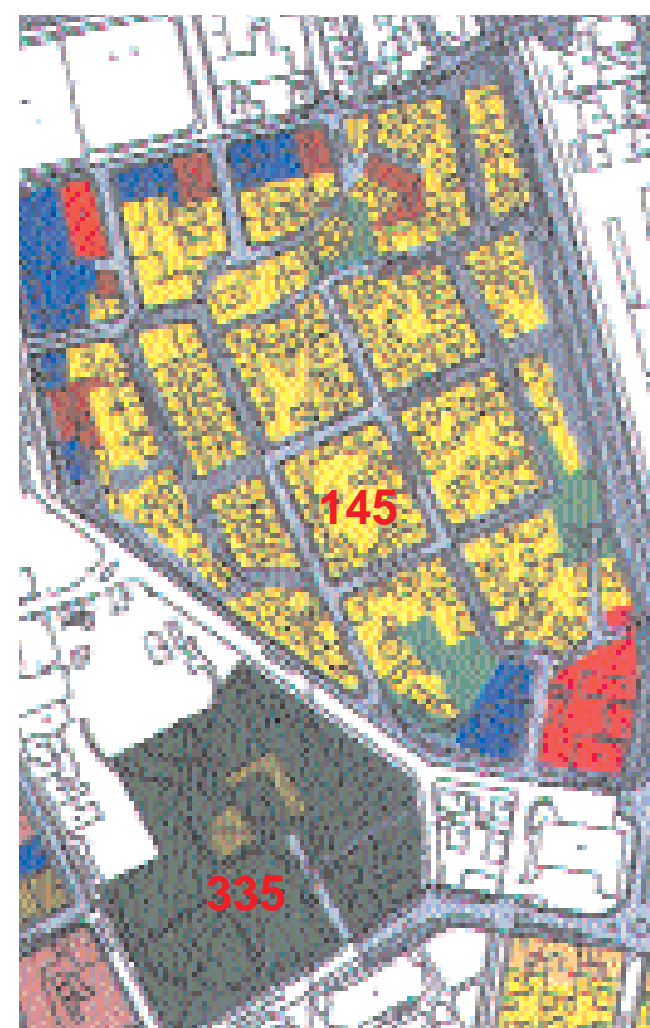
78 - Del av kvartalet begrenset av Rektor Westernsgt, Rektor Østbys gt, St. Croixgt. og rektor Urdahlsgt. Offentlig formål/undervisning.

312 - St. Croix-krysset fra 1990.

Formålene er kjørevei, gangvei, områder for boliger og områder for kontor.

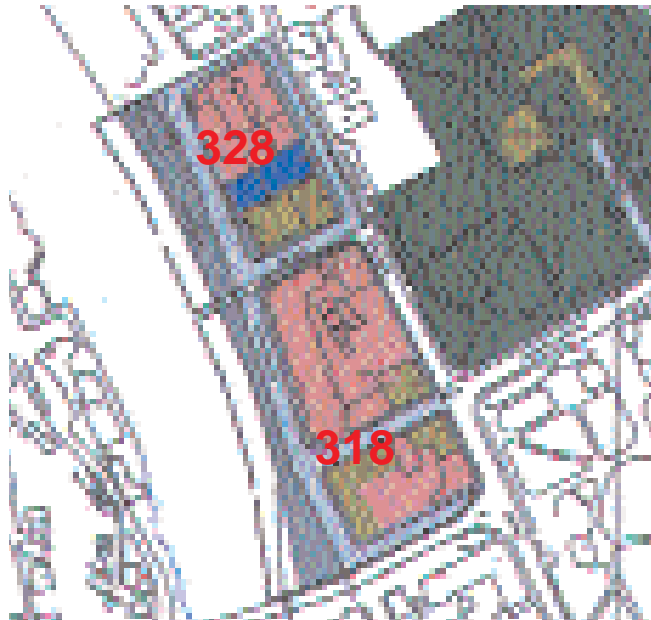
335 - Reguleringsplan for Lykkeberg-1992.

Regulering til bevaringsformål er hovedhensikten med planen.



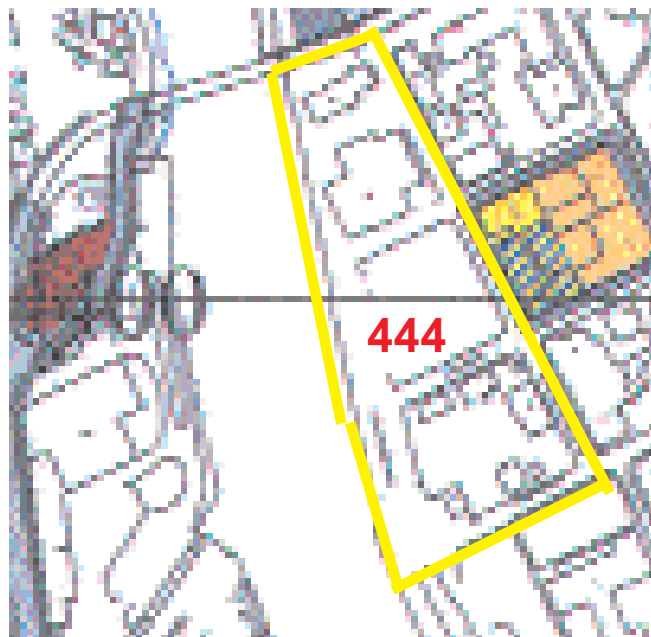
145- Plan for Apenes-fjellet fra 1981.

En omfattende plan hvor ikke minst regulering av trafikkssystemer/gatetun/lekeplass er viktige deler av hensikten med planen. Dette har hatt positiv effekt for boligmiljø/trivsel og restaureringsarbeider i området. Trafikkssystemene er ikke så tydelige i virkeligheten som planen viser. Deler av planen er ikke gjennomført. Det kan være tid for en ny revidert plan.



318 - Reguleringsplan for Kirkebrygga. 1990. 2 kvataller regulert til boliger med tilhørende anlegg, område for forretning, kontor og bevaring av bygninger. Kjørevei og fortau.

328 - Reguleringsplan for kvartalet Nygårds-gata, Vibesgate, Dampskipsbrygga og Kråkerøygata. 1991. Kvatalet er regulert til boliger med tilhørende anlegg, område for forretning, kontor og bevaring av bygninger. Kjøreveier og fortau er en del av planen.



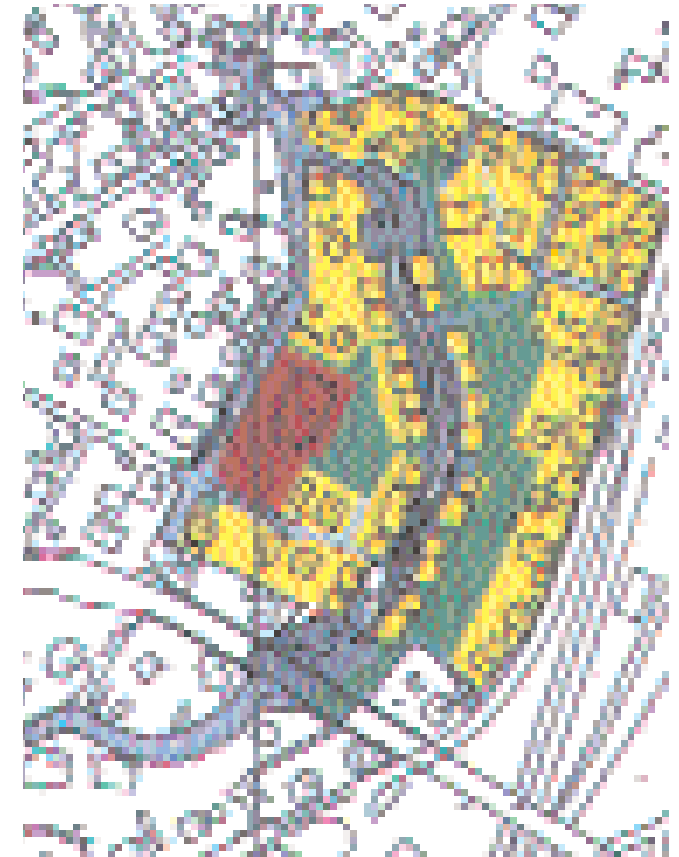
444 - Reguleringsplan for Nygård Brygge. 2001. Omfatter 3 kvartaler mellom Tordenskilds gate og Glomma. Området er regulert til boligformål med tilhørende anlegg.

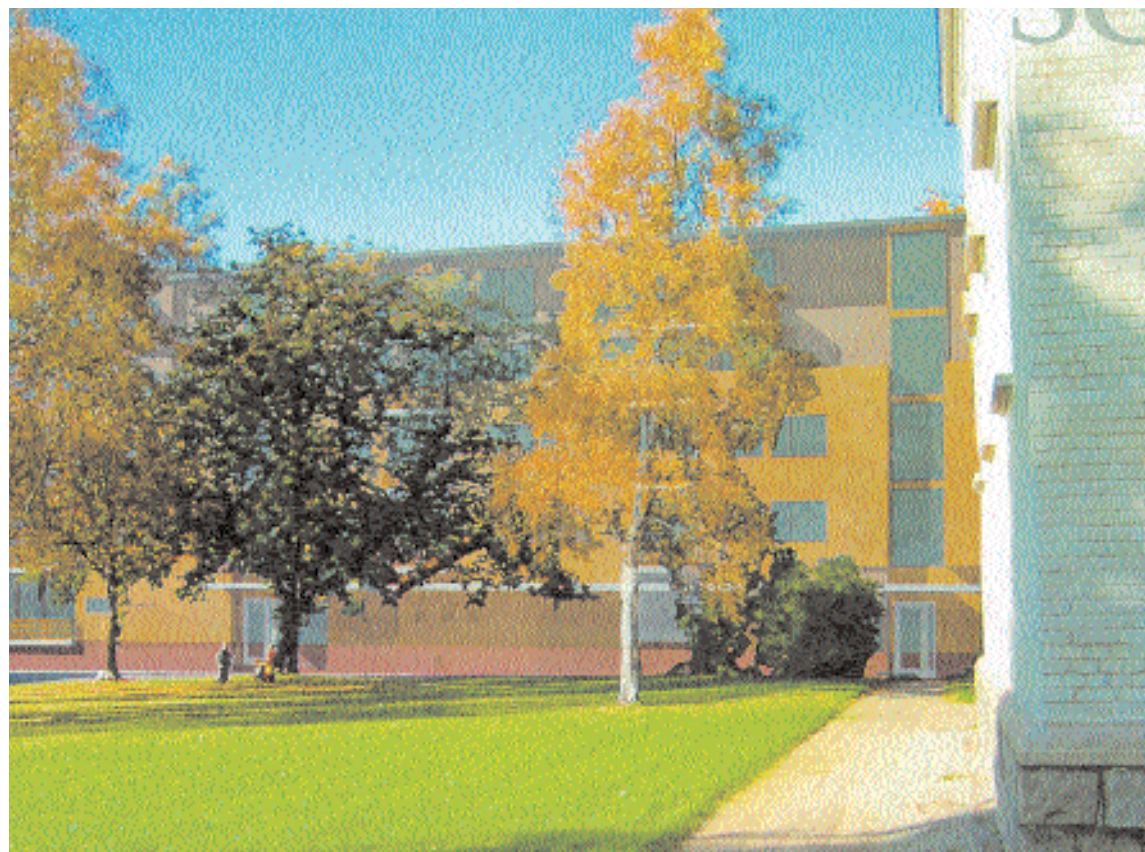
393 - Bebyggelsesplan for kvartalet Nygårds-gt.-Turngt.-Tordenskioldsgt.-Kronprinsens gt. 1996.

Kvatalet er regulert til boliger med tilhørende anlegg og område for bolig, forretning, kontor. Fortau er en del av planen.



293 - Kapellfjellet -89
En interessant reguleringsplan fra 1989(endret -92). Spesielt boligformålet har fått utforming som senere har ledet frem til et særpreget og tett boligområde med to-etasjes småhus i rekke/kjede. Allmennyttig formål er kirke /kapell. Gangvei-kommunikasjon på tvers av veien til Fredrikstad-broa er vel i prinsippet løst her via boligområdet og under broa. (Kryssing ved bussholdeplassen som i dag er ikke vist).





Til venstre vises den godkjente reguleringsplanen for Nygaard Brygge. Den dekker de tre kvartalene mellom Biblioteket og Kråkerøybroa langs elva. Det nordre kvartalet nærmest broa kan brukes til bilservice, parkering og næringsvirksomhet. Det midtre og søndre kvartalet er godkjent for utbygging av byboliger. De er planlagt som tradisjonelle karrèkvartaler, men i en u-form som åpner kvartalet mot elva. Det blir parkeringskjeller under boligkvartalene. Elvepromenaden skal opparbeides gjennom planområdet.

På det søndre kvartalet (Kølatomta) er det ferdigprosjektert og godkjent et boligprosjekt. Fotomotasjonen over viser dette prosjektet sett fra baksiden av Biblioteket. Byggestart for dette prosjektet er beregnet sommeren 2002. Det vil antagelig være ferdigstillet vinteren 2003-04. Fasadematerialer i prosjektet blir tegl og tre.

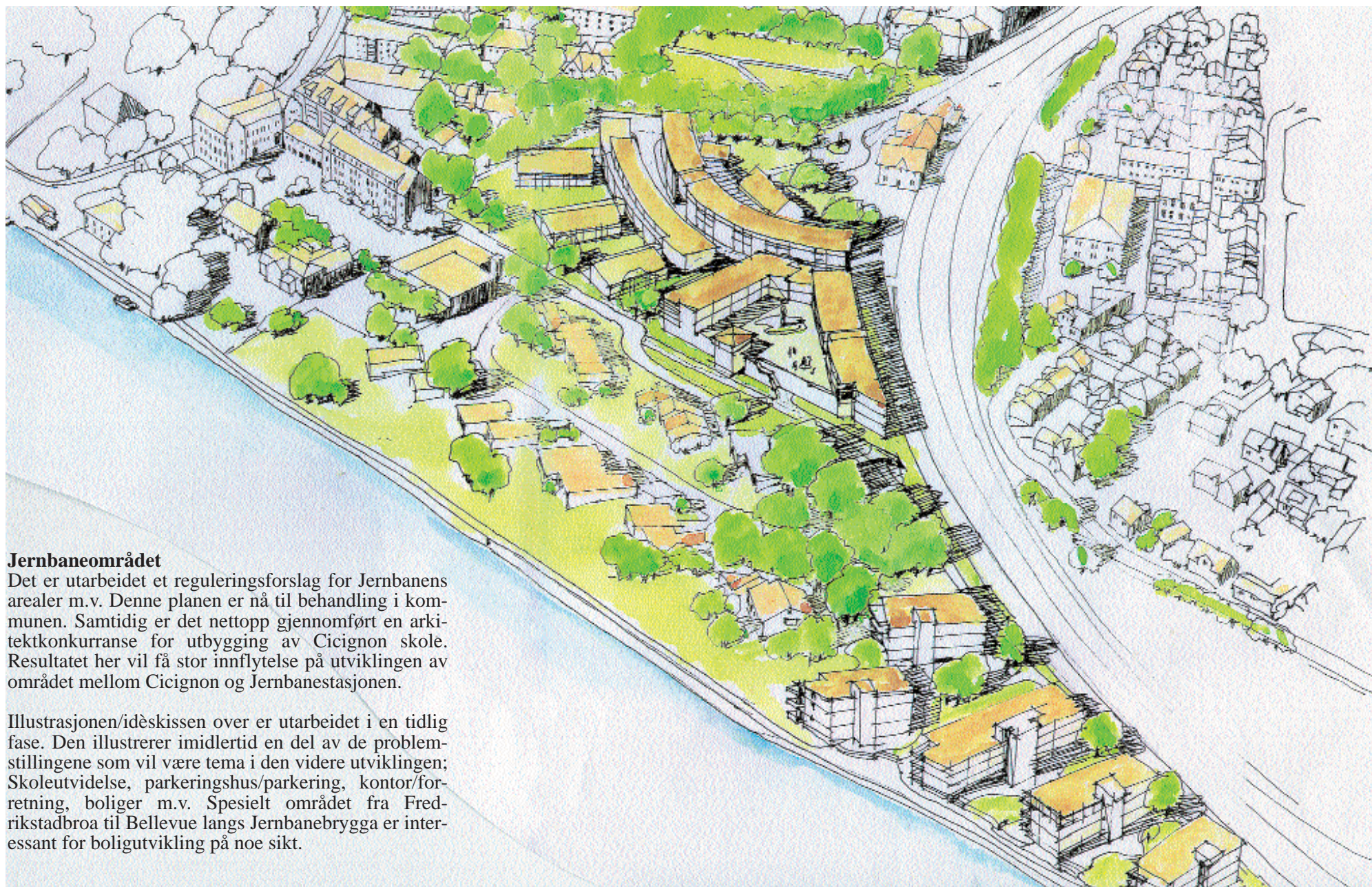


BOLIGPROSJEKTET NYGAARD BRYGGE
 Prosjektet har vært under planlegging i fem år og det blir sannsynligvis byggestart førstkommande sommer. Prosjektet dekker to kvartaler. Kølatomta - det søndre kvartalet - har vært brukt av en kullforhandler i mange

år fram til 1970. Da ble grunnen ervervet for bygging av kontorer til Østlandskonsult. Siden sentrumsplanen fra 1992 har tomten vært bundet opp til boligbruk. Det midtre kvartalet har vært brukt av en trelastforretning inntil for ca 35 år siden. Etter dette har det vært

kommunal parkeringsplass. Her vil det også sannsynligvis komme boliger i løpet av noen få år.

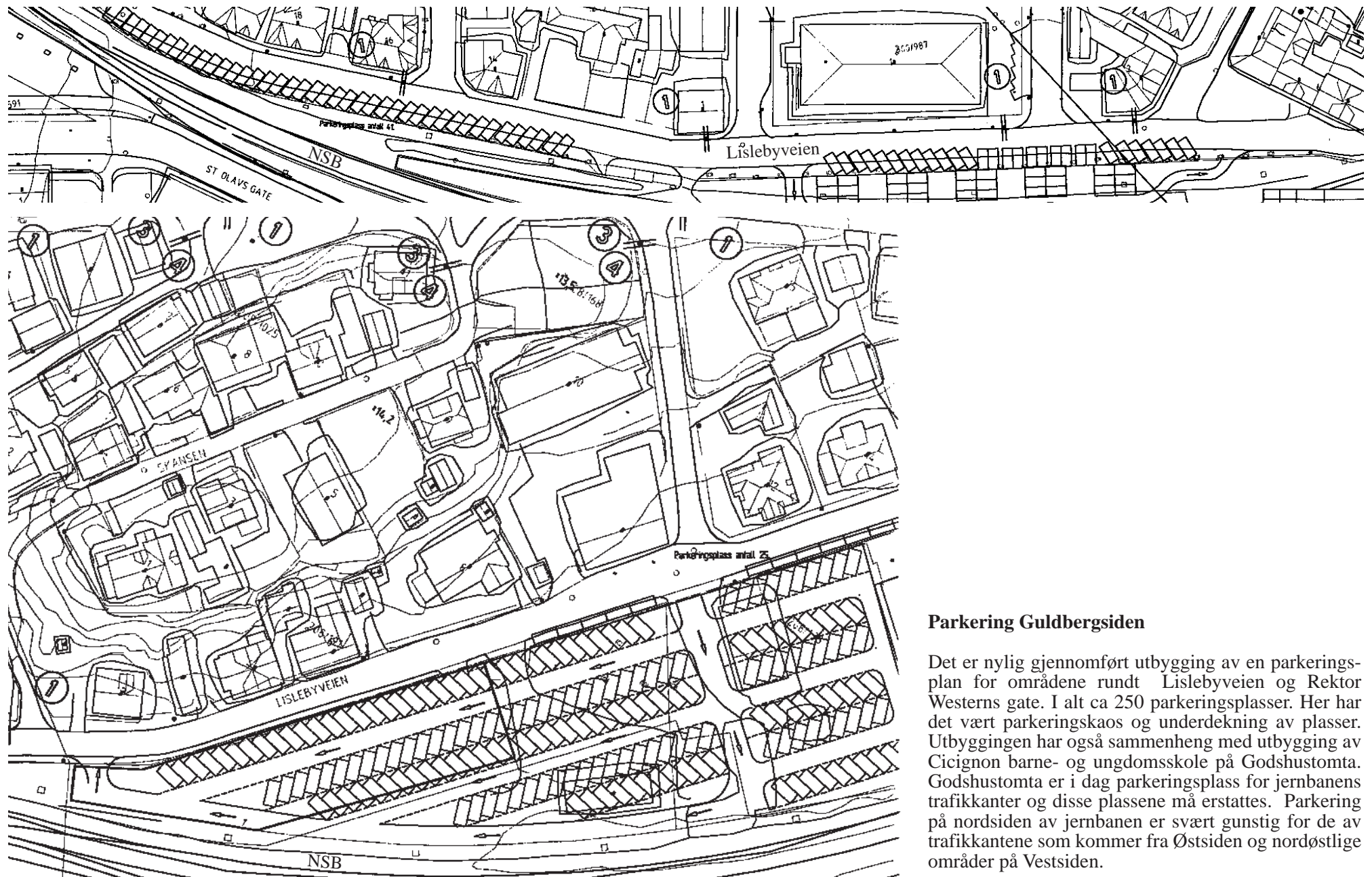
Tegningen over viser utbyggingen ferdig med Hamburgerskuret og Elvepromenaden i forkant.



Jernbaneområdet

Det er utarbeidet et reguleringsforslag for Jernbanens arealer m.v. Denne planen er nå til behandling i kommunen. Samtidig er det nettopp gjennomført en arkitektkonkurranse for utbygging av Cicignon skole. Resultatet her vil få stor innflytelse på utviklingen av området mellom Cicignon og Jernbanestasjonen.

Illustrasjonen/idèskissen over er utarbeidet i en tidlig fase. Den illustrerer imidlertid en del av de problemstillingene som vil være tema i den videre utviklingen; Skoleutvidelse, parkeringshus/parkering, kontor/forretning, boliger m.v. Spesielt området fra Fredrikstadbroa til Bellevue langs Jernbanebrygga er interessant for boligutvikling på noe sikt.



Parkering Guldbergsiden

Det er nylig gjennomført utbygging av en parkeringsplan for områdene rundt Lislebyveien og Rektor Westerns gate. I alt ca 250 parkeringsplasser. Her har det vært parkeringskaos og underdekning av plasser. Utbyggingen har også sammenheng med utbygging av Cicignon barne- og ungdomsskole på Godshustomta. Godshustomta er i dag parkeringsplass for jernbanens trafikkanter og disse plassene må erstattes. Parkering på nordsiden av jernbanen er svært gunstig for de av trafikantene som kommer fra Østsiden og nordøstlige områder på Vestsiden.

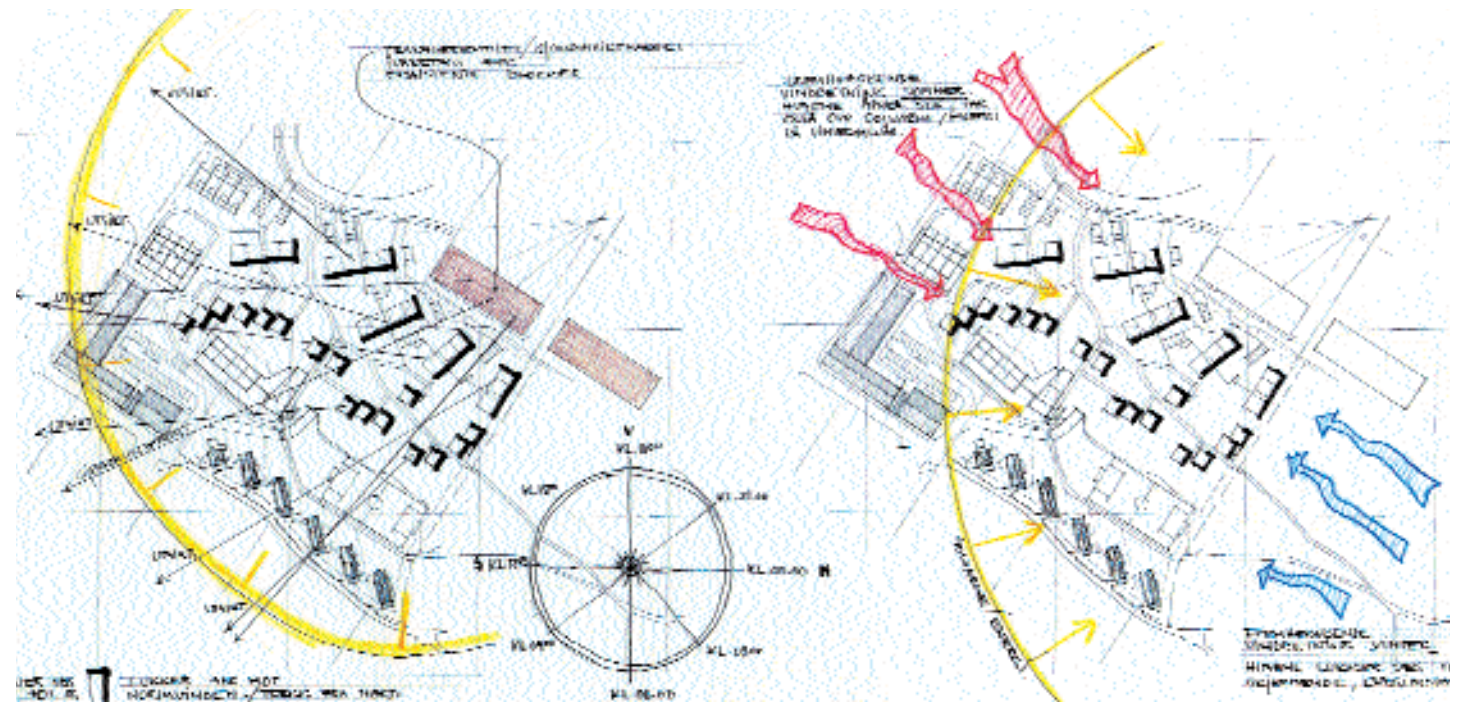
Fredrikstad Bryggeris eiendom øverst i Bydalen og sørøst på Bratthammeren er nå tømt for bryggerivirksomhet.

Det ble nylig lagt fram et skisseprosjekt for en boligutbygging på området. Skisseprosjektet er laget av Multiconsult GEAS ved sivilarkitekt Tom Richard Kristiansen.

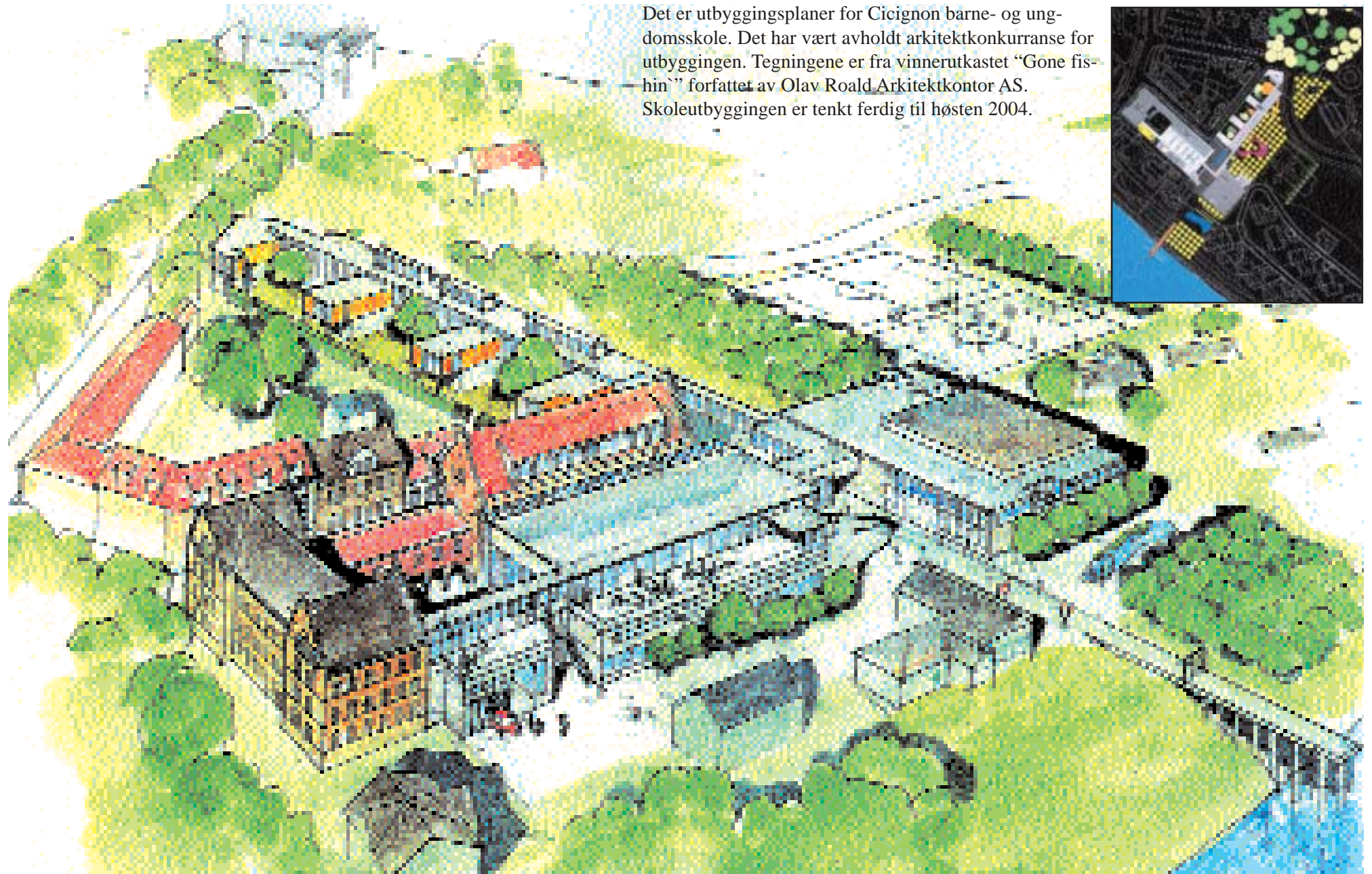
Tegningene her er fra skisseprosjektet. De til venstre viser forholdet til klimaet – sol og vind.

Tegningen i bunnen viser i et oppriss hvordan bebyggelsen er tenkt å bekle den søndre delen av Bratthammeren. Fjellhallene fra bryggerivirksomhetene tenkt brukt til parkering.

Før det er klart for en utbygging må det utarbeides og behandles en reguleringsplan. Dette vil ta en del tid og det er mange forhold som vil avklares i denne prosessen.



Det er utbyggingsplaner for Cicignon barne- og ungdomsskole. Det har vært avholdt arkitektkonkurranse for utbyggingen. Tegningene er fra vinnerutkastet "Gone fishin'" forfattet av Olav Roald Arkitektkontor AS. Skoleutbyggingen er tenkt ferdig til høsten 2004.





Målet med fortetningsprosjekter.

Målet om å utvikle byen i en bærekraftig retning er den viktigste grunnen til at vi bør satse på fortetting som strategi. Ved å utnytte arealene innenfor de utbygde områdene mer effektivt, kan vi bidra til mindre belastninger på både det lokale og det globale miljøet. En tett by vil gi relativt mindre transport og dermed mindre forurensning i bymiljøet og lavere utslipp av klimagasser. Naturen rundt kan holdes fri for bebyggelse og fortsatt tjene som rekreasjonsareal.

Utfordringene.

Men fortetting kan også innebære problemer. Dersom ikke kvaliteten i fortetningsprosjekter ivaretas, kan vi stå i fare for å bygge ned umistelige naturverdier og områder for lek og opphold inne i tettstedene. Bokvaliteter kan reduseres og ødelegge eller forkludre vakre og interessante bygningsmiljøer.

Kvalitetskriterier.

Et mål for fortetningsplanlegging må være å tilrettelegge for øket boligbygging i områder med gode bokvaliteter. Dette er områder med god tilgang på utearealer og det er områder skjermet mot trafikk (støy, forurensning og fare).

Utgangspunktet må være at kvalitetene på stedet hvor en fortetter i stor grad bør få virke inn på det nye som bygges. Derfor bør en ta utgangspunkt i områdetypen når en stiller kvalitetskrav til fortetningsprosjekter. På Cicignonrådet vil det for eksempel være naturlig å ta utgangspunkt i de helhetlige områdene som er vist på kartet på side 19. Kvalitet kan måles i forhold til:

- Bystrukturen (er det tatt hensyn til bystrukturen).
- Bebyggelsesstrukturen (byggelinjer og byggegrenser).
- Den fysiske tettheten (hvor sterk er utnyttelsen).
- Arkitekturen (volumer og høydeforhold og uttrykk).
- Grønnstrukturen (går det ut over eksist. grøntarealer).
- Lek og uteopphold (er dette godt ivaretatt).
- Solforholdene (på utearealer og balkonger).
- Bokvalitetene (gode leiligheter)



Ny bebyggelse er orange, eksisterende bygninger gule.



Situasjonen på kvartalet i 2001.



Situasjonen på det samme kvartalet i 1974.

Kirkebryggeprosjektet.

Bystrukturen

Prosjektet er godt tilpasset bystrukturen og forsterker denne.

Bebyggelsesstrukturen

Bygget følger ikke byggelinje mot fortau. Byggelinjen er betraktet som en byggegrense som man eventuelt kan bygge innenfor. Resultatet er en hakete fasade.

Den fysiske tettheten

Tettheten er ikke urimelig høy på et så sentralt sted.

Arkitekturen

Murarkitektur godt tilpasset i volum og karakter til bebyggelsen i området.

Grønnstrukturen

Byggingen har ikke gått ut over grønnstrukturer.

Lek og uteopphold

Uteoppholdsarealene på bakken er minimale. Balkonger erstatter noe av dette.

Solforholdene

Uterommet som ligger mot nord har ugunstige solforhold. Det er da heller ikke lagt spesielt til rette for uteopphold her. Balkonger og terrasser i takflaten har en svært gunstig orientering med gode solforhold.

Bokvalitetene

Generelt synes bokvalitetene å være høye for familier uten barn. Det er vel heller ikke barnefamilier man har siktet inn på her. Forøvrig er jo ikke bygget et rent boligprosjekt men et kombinert kontor- og boligprosjekt. Det gir et gunstig innslag i bybildet

Det kan være to ulike innfallsvinkler når det gjelder fortetting i kvartaler som dette:

Reetablering og fullføring av tidligere strukturer, «byreparasjon». Området vil dermed fortsatt være sammensatt av ulike bebyggelsestyper, men vil framstå som helere etter at ledige tomter er bebygget og gater er fornyet.

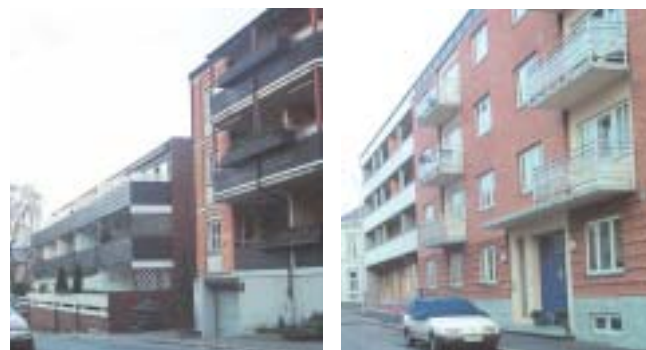
Omdanning, også kalt «transformasjon», til en ny og enhetlig form. Man aksepterer da at det er mer å vinne ved en total nybygging enn utfylling i tillegg til det som er. Området vil gjenoppstå som et nytt element i byen etter en totalsanering eller en lengre, «naturlig» omdanningsprosess.

I dette tilfellet er den siste strategien valgt. Om en skal velge den ene eller andre strategien må baseres på en analyse av kulturhistoriske verdier og ønske om bestemte byfunksjoner og fortettingsgevinster. Løsningen med riving av det eksisterende og dannelse av en ny struktur som her, stiller først og fremst krav til kvalitet i det nye. Tilpasning til eksisterende bebyggelse er likevel påkrevet der fortettingsprosjektet møter omgivelsene.



Bings gate 3

Dette er vel nærmest en byreparasjon, men tettheten er øket vesentlig uten at det virker påtrengende. Bystruktur og bebyggelsesstruktur følges på en fin måte. Selv om arkitekturen er forskjellig fra den andre bebyggelsen, fører den seg fin inn i en spennende helhet. Tomtens utnyttelsesgrad er høy og det er lite oppholdsareal på bakken. Terrasser har god orientering og gode solforhold. Byggeprosjektet har ikke gått ut over grønnstrukturen. Dette er et godt eksempel til etterfølgelse for denne type områder.



Ove Ramms gate-Ridehusgaten

Her er flere fortettingprosjekt i form av bygårdsblokker. Blokkene her er fra en hundreårsperiode. Bystrukturen er beholdt mens bebyggelses- og kvartalsstrukturen er utfordret noe. Det at bygningene er trukket tilbake fra byggelinjen mot fortau er nok begrunnet med å få til terrasser med gode solforhold. I volum er arkitekturen innenfor grenser området kan tåle. Bokkvalitetene synes gode.



Dronningens gate-Cicgnongaten

Et fortettingsområde der 3-4 etasjes murbygg har erstattet gammel 2-etasjes trehusbebyggelse i perioden 1930-1990. Det er tatt godt hensyn til bystruktur og kvartalsstruktur. Heller ikke disse prosjektene har gått ut over eksisterende grønnstrukturer. Spesielt det øverste prosjektet står frem som et godt fortettingsprosjekt med gode arkitektoniske kvaliteter.

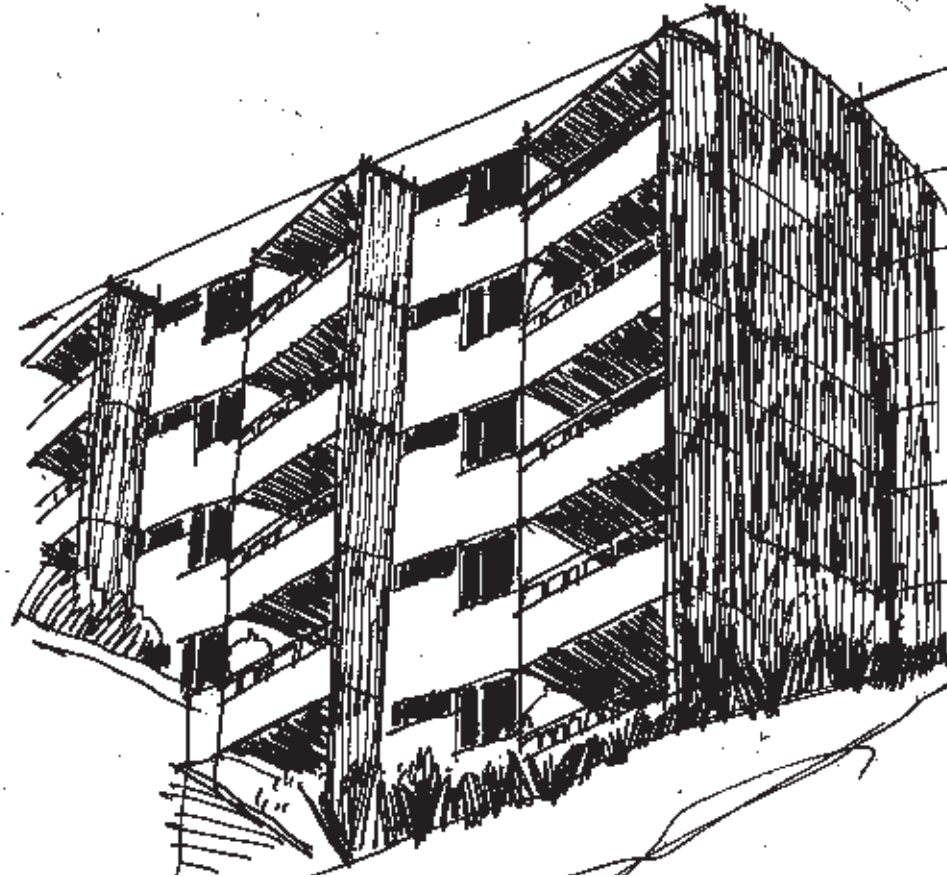
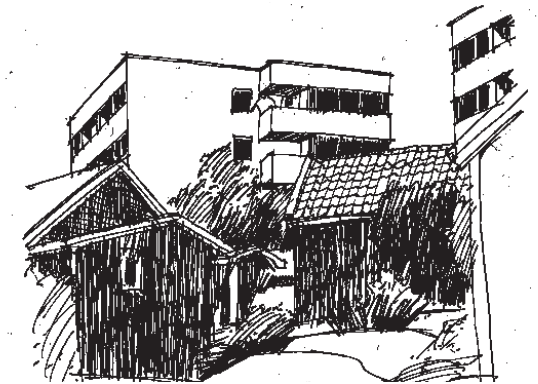




Utsikten

I veien Utsikten sør på Kiæråsen ble det bygget ut seks moderne boligblokker rundt 1970. Fire kvadratiske lengst sør og to lange (Utsikten 17-19). De fem søndre blokkene ble bygget for å dekke sentralsykehusets behov for leiligheter til sine ansatte. Den nordre som et borettslag tilknyttet FOBBL. Sykehuset har senere solgt fire av blokkene, mens den lange er slått sammen med borettslaget i naboblokka.

Blokkene er tegnet av arkitekt Finn Lillemoen og de er svært typiske for sin tid. Dette er ikke et typisk byfortettingsprosjekt, mer av den type som ble bygget på jomfruelig mark rundt bykjernene i 1960- og 70-årene. Det er imidlertid boliger med vesentlig høyere utnyttelse enn nabobebyggelsen som kom først. Spesielt de nordre boligblokkene presser utnyttelsen maksimalt. Fordelen er at det ligger ut mot et større friområde opp mot Bingedammen. De fire mindre blokkene synes å være mer tilpasset situasjon og målestokk med bra kvaliteter.



Invitasjon til medvirkning.

Ved oppstart av prosjektet i oktober 2000 ble det sendt ut invitasjon til å delta i prosjektarbeidet til lokale organisasjoner, lag og foreninger. Prosjektgruppen stabiliserte seg på 20 deltakere etter at flere var innom i den første fasen

Åpne møter.

Hele lokalsamfunnet har hatt anledning til å delta på de arrangerte åpne møtene og gi innspill til prosessen enkeltvis, eller gjennom de som representerer lokalsamfunnet i prosjektgruppen. I prosjektgruppen er deltakerne for lokalbefolkningen gitt aktive roller som informanter, kunnskapsformidlere, premissleverandører, samarbeidspartnere og beslutningstakere.

Prosjektgruppen har hatt jevnlig møter i hele prosjektperioden og det har vært samlet mye god lokal kunnskap i gruppen. Tilgangen på informasjon har vært relativt stor.

Det første åpne møtet ble avholdt i januar 2001 med ca. 80-90 deltakere. Det ble fokusert sterkt på trafikk-sikkerhetsproblematikk og spesielt problemene i Cicignonområdet rundt sykehuset. Fremmedparkeringen oppleves som et stort problem.

Andre viktige forbedringstiltak som ble tema her var å gjøre skoleveiene trygge, også for ungdomsskoleelever som delvis har lang skolevei.

Ellers var det viktige temaer knyttet både til St. Croixområdet, Bydalen, Lahellemoen og Jernbaneområdet.

De forskjellige initiativ og innspill kommer til uttrykk i rapporten «Forslag til tiltak». Denne delen skal så godt som mulig gjenspeile beboernes ønsker og prioriteringer ut i fra dagens situasjon. På den annen side er ikke beboerne noen ensartet gruppe og meningene om hva som er best for lokalmiljøet er ikke alltid entydige.

Arbeidsmøtene.

Selve stedsanalysearbeidet er i utgangspunktet gjort av konsulenten som har levert ut «halvferdig» materiale og fått tilbakemeldinger/suppleringer på dette underveis.

Den viktigste diskusjonen på møtene har imidlertid dreiet seg om konkrete forslag til tiltak for å forbedre lokalmiljøet, ikke minst fysisk. Her er det underveis i arbeidet tegnet ut idèskisser for å illustrere prosjektgruppens ønsker.

Det andre åpne møtet ble avholdt i november 2001. Deltakelsen var denne gangen på ca. 100 personer. Fra prosjektledelsens side ble det her presentert forslag til en del konkrete fysiske tiltak. Disse illustrerte noen av arbeidsgruppens ønsker til prioriterte tiltak. Møtet hadde mange engasjerte innlegg. Innspill her har ført til videre bearbeidelse av forslagene. Spesielt ble bruk eller ikke bruk av Tollbodplassen et heftig diskutert tema på dette møtet.

Arbeidsmøtene har fortsatt etter det andre åpne møtet frem til de konklusjonene som foreligger nå.

Arbeidsgruppens oppgave har i siste omgang vært å trekke frem, og peke på hvilke kortsiktige og langsiktige tiltak som skal vektlegges i rapporten og i det konkrete arbeidet videre lokalt. Det ansees som viktig at det blir lagt vekt på en del kortsiktige tiltak som raskt gir synlige resultater.

Siste fase i medvirkningen frem til ferdig stedsanalyse og forslag til tiltak er en høringsrunde i prosjektgruppen på det endelige forslaget til rapport.