

Byreparasjon som alternativ kulturminnestrategi

Belyst gjennom et situasjonsstudium av søndre bydel i Moss

Kari Due Ulla

Masteroppgave

Videreutdanningsmaster i arkitekturvern

10.juni 2020

Veileder: Gisle Erlien

FORORD

Jeg ble advart om at det ville bli vanskelig å kombinere en teoretisk og en praktisk oppgave, og det har definitivt vært en tidkrevende metode. Likevel er det min oppfatning at tegninger og språk er kommunikasjonsformer som utfyller hverandre. Dette har jeg erfart i rehabiliteringsprosjekter, der håndverkere skal løse reparasjonsoppgaver med eldre teknikker. Bygningen forteller ikke hvordan den skal repareres, det er arkitekten som må tolke bygningsspor og forklare utførelser gjennom både beskrivelser og tegninger. Min påstand er at visualiseringer forklarer sammenhenger som blir lettere forstått enn ren tekst.

Jeg har vært så heldig å ha en veileder med innsikt og erfaring fra fagfelt som er relevante for mitt oppgavevalg. Stor takk til Gisle Erlie for støttende kommentarer. Jeg vil også takke Espen for tålmodighet med en kjæreste som har vært tidvis utilgjengelig og håpløst distré. Nye tider kommer.

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	5
Begrunnelse for valg av oppgave	5
Faglig virkelighetsforståelse - teori	7
Framgangsmåte - metode	8
Avgrensning	9
Definisjoner og begrepsforklaringer	11
Tegninger	12
2. Nye planer for søndre bydel	12
Jernbanestasjon	13
Havn	14
Riksvei 19	15
3. Beskrivelse av byen	16
Historie og særtrekk fram til 1992	17
Sentrumsbebyggelse fra 1980 til 2020	19
4. Beskrivelse og vurdering av søndre bydel	23
Om stedsanalyser	23
Søndre bydel, nåværende situasjon	25
Historisk beskrivelse av utviklingen i søndre bydel	27
Oppsummering søndre bydel	39
5. Bygninger i søndre bydel	40
Nyquistbyen	40
Værlegata nord	43
Stasjonsområdet	45
Værlesanden	46
Strandgata	51
Thorneløkka	53
6. Hvorfor byreparasjon?	53
Minne som byhistorisk drivkraft	53
Identitet som byhistorisk drivkraft	56
7. Byplanleggingens endringer og aktører	59
Fra byspredning til byfortetting	60
Planprosessens faser og aktører	64
8. Kulturminnesektoren som aktør	70
Om mulighetsstudier	70
Autentisitet	73
Rekonstruksjon	75
9. Mulighetsstudium søndre bydel	81
Gjeldende planer	82
Sentrumsplanens krav til søndre bydel	84
Bygningstyper	85
Planforslag søndre bydel	87
Beskrivelse av mulighetsstudiets soner	89
Delkonklusjon av erfaringer fra mulighetsstudiet	107
Delkonklusjon fra mulighetsstudiet med hovedvekt på søndre bydel	108
10. Konklusjon	109
Referanser	111
Figurliste	115
Vedlegg	117

Sammendrag

Riksantikvaren lanserte i 2017 en bystrategi som åpner for å utføre byreparasjoner som gjenskaper eller rekonstruerer bymiljøer som er gått tapt. I denne oppgaven vil jeg undersøke hvordan en slik byreparasjon kan utføres, og hvem som kan foreslå tiltak av denne typen. Kulturminnesektorens aktører uttaler seg vanligvis om utbyggingsplaner i etterkant av planleggingsprosessen. Framgangsmåten kan defineres som en reaktiv bevaringsstrategi. Jeg vil foreslå en alternativ vernestrategi, der kulturminnesektoren praktiserer aktiv påvirkning. Det undersøkes hvilken fase i planprosessen som egner seg best, samt hvilket innhold eller form den alternative kulturminnestrategien kan ha.

Opgavens teoridel vil undersøke hvorfor vi har behov for å gjenskape historiske bymiljøer. Vurderingen forankres i ulike teorier om følelsesbaserte faktorer som minne og identitet. Følelser forbindes med et nostalgisk ønske om å returnere til fortiden, men i denne oppgaven vil minne og identitet forklares som foranderlige faktorer. Denne forståelsen støtter byreparasjon som virkemiddel i kulturminnevernet, og den begrunner hvorfor det oppleves som verdifullt å videreføre historiske forbilder i framtidige bystrukturer.

Situasjonsstudiet er plassert i Moss, der anleggsarbeidet med ny jernbanestasjon er påbegynt. Den sentrumsnære plasseringen har medført til en klassisk konflikt mellom vern og byutvikling. Framtidig utbygging på anleggsområdet kan preges av stedsnøytral boligfortetting, alternativt kan den bruke hovedtrekk fra søndre bydels eksisterende bebyggelse som forbilde. Forut for oppgavens mulighetsstudium blir byens endringsfaser beskrevet, med spesiell vekt på nyere utbygginger. De nye planene for søndre bydel blir kartlagt, og bydelens historiske utvikling blir analysert. Hovedfunn fra steds- og bygningsbeskrivelsen danner grunnlaget for oppgavens forslag til videreføring av det historiske mangfoldet. Oppgavens mulighetsstudium presenteres med planskisser fra foreslått løsning. Avslutningsvis vil jeg oppsummere erfaringer fra mulighetsstudiet, og vurdere om kulturminnesektorens kan benytte en tilsvarende strategi.

Abstract

In 2017, the Norwegian Directorate for Cultural Heritage launched a city strategy which introduced the possibility to reconstruct lost urban environments. In this thesis I will examine how a recommended city repair could be carried out. Cultural Heritage Management evaluate development plans, and their expert opinions are usually written after the planning process has ended. Thus, the process can be defined as a reactive conservation strategy. This thesis will propose an alternative strategy, where the cultural heritage sector exercises active influence. I will examine the planning process and evaluate which phase is most suitable. Further I will examine what kind of content the alternative heritage strategy may have.

Through theories of memory and identity, I will explore why we feel a need to recreate historical environments. These emotions are usually associated with a nostalgic longing for the past, but I will try to explain that memory and identity could be changeable feelings. This understanding is strengthening urban repair as a tool, and it justifies why historical connections in future urban structures is perceived as valuable.

To examine how the alternative heritage strategy might be performed, I have chosen a medium sized Norwegian city, where construction of a new railway station has begun. The new station is built near the center of Moss, and the location has led to a classical conflict between protection and urban development. Future development in the construction site could be another neutral densification, or the site could be developed by reusing characteristics from the remaining historical structure.

Prior to the site study, I have described how the city has changed - with special emphasis on recent developments. I have also analyzed the historical development of this city district, and the new plans are mapped. The main findings from this evaluation is the basis for the thesis's proposal for the continuation of historical diversity. The site study is presented with plan sketches and descriptions. In conclusion, I have evaluated the experiences from the site study, and considered whether the cultural heritage sector might use a similar strategy.

1. Innledning

Begrunnelse for valg av oppgave

Knutepunksstrategiens fortettinger har etter min oppfatning ført til bymiljøer med begrenset arkitektonisk repertoar. Konsekvensen er at byer og tettsteder ligner stadig mer på hverandre. Fenomenet er globalt, og norske byer påvirkes av en internasjonal trend. Min påstand er at de fleste politikere strekker seg langt for å imøtekomme utbygges ønsker, men det skorter på respekt for stedlig bygningsarv. Fortetting av knutepunkter støttes av overbevisende argumenter som byliv, lønnsomhet og miljøvennlighet. Denne argumentasjonen ser ut til å trumfe enhver protest. Det er derfor behov for å styrke bygningsvernet, og i denne oppgaven vil jeg undersøke om en alternativ kulturminnestrategi kan føre til sterkere påvirkningsmuligheter.

Samtidig med den miljøvennlige knutepunksstrategien ble det foreslått å redusere forbruk av fossilt brensel ved å bygge dobbeltsporet jernbanelinje fra Oslo til Halden. Det var bred politisk enighet om miljøvennlig kollektivtransport, og i Moss bygges det ny togstasjon i sentrum. Lokaliseringen følger Nasjonal transportplans anbefaling om å utvikle byene til «moderne knutepunkter».¹ Høsten 2018 startet forberedelser til anleggsarbeidet med en ny jernbanestasjon i Moss sentrum. Anleggsområdet gjorde et stort inngrep i byen, med riving av 121 større og mindre bygninger. Rivingen avdekket at 20 års tidsavstand til rivevedtaket hadde påført bygningene varige mén etter manglende vedlikehold.² Jeg ble urolig for at bygningene kunne ha kulturelle verdier som ikke ble verdsatt av samtiden, og begynte å registrere bygningene. Hensikten med registreringens var å gjøre arkivopplysninger om Nyquistbyen tilgjengelige for ettertiden.

Interessen for bygningsvern har fulgt meg gjennom flere rehabiliteringer, der analog rekonstruksjon blir brukt for å gjenopprette det som i etterkant oppfattes som et historisk korrekt helhetsbilde. Det var interessant å undersøke om samme metode kunne benyttes i en bysituasjon. Oppgaven ble utvidet til å omfatte hele den gjenværende bebyggelsen i søndre bydel, og problemstillingen ble knyttet til anbefalingene i Riksantikvarens bystrategi. Jeg ønsket å undersøke hvordan tilbakeføringsmetoden kunne utføres, og for å konkretisere oppgaven valgte jeg derfor å utarbeide et mulighetsstudium for søndre bydel.

¹ Samferdselsdepartementet, 2017. Side 273

² Moss kommune, 1999. Samordnet reguleringsplan for jernbane, riksveg og havn.

Sitat fra Riksantikvarens bystrategi :

«Der det er gjennomført uheldige tiltak som har svekket verdien av viktige kulturmiljøer, kan det gjennomføres byreparasjon. Dette kan være tilbakeføring eller oppføring av nye bygninger som viderefører den lokale, historiske byggeskikken og ivaretar miljøets egenart og opplevelsesverdi. Om mulig skal rekonstruksjon skje på dokumentert grunnlag.»³



Figur 1 Rivearbeid i Nyquistbyen. Foto: Lotte Olsen Jessa, NRK.

Søndre bydel skal inneholde mer enn ny jernbanestasjon, og oppgaven stikker hånden midt i et vepsebol av kryssende interesser. Det planlegges nytt anløp for Bastøfergen, ny trasé for riksvei 19, og ny containerhavn. Det er presentert flere mulighetsstudier for utbygging av søndre bydel, der illustrasjonene viser blokkbebyggelse på hele anleggstomten. Alle de nye planene har potensiale til å endre eller dominere bydelens vernede kulturmiljøer. Oppgaven vil undersøke om kulturminnesektoren kan bli en planleggingsaktør, og hvordan en endret vernestrategi kan gjennomføres. De ubesvarte spørsmålene førte til formulering av masteroppgavens kjerneproblem; byreparasjon som alternativ kulturminnestrategi.

³ Riksantikvarens bystrategi, 2017. Side 15

Faglig virkelighetsforståelse - teori

Ettersom oppgaven både har en teoretisk og en praktisk tilnærming, har jeg støttet meg til mange ulike kilder. Denne gjennomgangen beskriver kun de viktigste.

ICOMOS har utgitt flere chartre med internasjonale retningslinjer for ivaretagelse av byens kulturminner.⁴ Washingtonchartret for bevaring av historiske byer og urbane landskap inneholder følgende aktuelle uttalelse: “Whatever the nature of a disaster affecting a historic town or urban area, preventative and repair measures must be adapted to the specific character of the properties concerned.”⁵ Som følge av formuleringen forutsettes det at riving av en samlet trehusbebyggelse i Moss kan defineres som en ulykke på linje med brann eller naturkatastrofer. Det forutsettes videre at byens bygningstap kan repareres eller heles.

Washingtonchartrets retningslinjer ble utdypet i Valettaprinsippene for bevaring og forvaltning av historiske byer og urbane områder. Prinsippene vektlegger kunnskap om byen som det grunnleggende vilkåret for bevaringsstrategier og nye inngrep.⁶ Oppgavens bygningsregistrering følger prinsippenes anbefalinger. I tillegg bruker jeg Riksantikvarens stedsanalyse, DIVE, som rettleiding til forståelse av byen og bydelen. Stedsbeskrivelsen henter også inspirasjon fra boken til Karl Otto Ellefsen og Dag Tvilde, «Realistisk byanalyse». Verdivurderinger forankres i det svenske Riksantikvarieämbetets bok «Kulturhistorisk värdering av bebyggelse», skrevet av Axel Unerbäck. Videre er Moss bys historie kilde til den historiske beskrivelsen, det samme gjelder historiske kart av byen. Asplans «Byanalyse av Moss» gir nyttig informasjon om bystrukturens historiske utviklingstrekk, og bygningsanalysen av søndre bydel er basert på mine registreringer av kulturmiljøene. Det vises til [vedlegg 01 – 05](#).

I kapitlet om minne undersøker jeg flere teorier, blant annet filosofen Maurice Halbwachs, og hans forståelse av kollektive minner. I tillegg refereres det til minnerelaterte betraktninger i Hans-Henrik Egede-Nissens doktorgrad «Autentisitetens relevans. På sporet av et endret fokus for kulturminnevernet», og tilsvarende argumentasjon fra Sharon Macdonalds bok «Memorylands. Heritage and Identity in Europe Today». Ettersom det finnes en anerkjent forbindelse mellom sted og identitet, har jeg kommentert enkelte av Christian Norberg-Schulzs stedsteorier. Videre blir identitet belyst gjennom artikler fra psykologisk og sosiologisk fagkrets, der betraktninger om selvvalgt identitet leder til forskning om forbindelsen mellom kulturminner og attraktivitet.

⁴ ICOMOS = International Council on Monuments and Sites.

⁵ ICOMOS, 1987. Punkt 14, side 3

⁶ ICOMOS Valetta Principles, 2011

Knutepunktsstrategiens målsettinger kartlegges ved å undersøke departementenes veiledere om samferdsel og miljøvern. Kulturminnesektoren som planleggingsaktør aktiverer også kilder om det kommunale planleggingsfeltets oppbygging og framdrift, og her forankrer jeg innholdet i lovverk og statlige veiledere. Kulturminnesektorens aktørstatus involverer flere tema, og dermed flere kilder. Planleggingsfeltets styrker og svakheter vurderes ved bruk av norske og engelske kilder. Videre kartlegger jeg analyser, konsekvensutredninger og mulighetsstudier om framtidig utvikling i søndre bydel. Hans Henrik Egede-Nissen doktorgrad inneholder teorier om rekonstruksjon, og det vil refereres til NIKUs rapporter om byforskning og kulturarv.

Mulighetsstudiet baserer seg på sentrumsplanen for Moss, med særlig vekt på bestemmelser om kulturminner. Fordi oppgavens problemstilling berører flere fagområder, har det vært nødvendig å begrense kildeomfanget. Det finnes en mengde bøker om byplanlegging, men jeg har valgt å benytte Jan Gehls teorier om stedsutvikling. Videre gjennomgang av kildene vil ikke føre til klarhet om oppgavens innhold, men neste avsnitt om metode vil forklare hvilke teoretiske verktøy som er benyttet.

Framgangsmåte - metode

Opgavens sentrale spørsmål er hvordan en byreparasjon kan utføres, og om kulturminnesektoren kan benytte en vernestrategi som inkluderer planlegging. I tillegg vil jeg undersøke hvilken periode i planleggingsprosessen som egner seg best, og hvilken form et forslag til byreparasjon kan ha.

Problemstillingen belyses gjennom en bysituasjon i Moss, der store deler av byen blir berørt av de omveltningene som oppstår ved bygging av dobbeltsporets nye jernbanestasjon. Jeg vil undersøke hvordan lokalt særpreg kan videreføres, og det blir derfor behov for kartlegging av byens og bydelens karaktertrekk. På den måten blir oppgavens metode delvis sammenfallende med framgangsmåten i Riksantikvarens DIVE-analyse.

Første trinn er å undersøke aktuelle utbyggingsplaner for søndre bydel, der jernbanestasjonen skal bygges. Deretter følger beskrivelse av hele byens historie og særpreg. Byanalysen av Moss fra 1992 er utarbeidet av Asplan Østlandet som separat vedlegg til konsekvensutredning for ny toglinje.⁷ Analysen er ikke påvirket av underliggende motiv om mulige utbyggingsalternativer, og av den grunn egner den seg godt som nøytral kilde. Deretter følger en særskilt beskrivelse av søndre bydels topografi, historie og

⁷ Asplan Østlandet v/Dag Tvilde, 1992

bebyggelsesstruktur. Beskrivelsen baserer seg på hovedtrekk ved fem kart fra perioden mellom 1786 og 2020. Etter gjennomgangen følger en sammenlignende analyse av bydelens strukturelle endringer.

Neste trinn i kartleggingen vil beskrive bebyggelsen. Bydelen deles inn i bygningsmiljøer, der hvert område omtales separat. Beskrivelsen støtter seg til nettbaserte registreringer av hvert enkelt hus. Informasjonen er hentet fra kulturminneplanen til Moss kommune, Moss bys historie, nettsidene til Kartverket og Riksantikvarens Askeladden-base. Bygningsbeskrivelsen inneholder flyfoto av bygningen, vurdering av alder, og opplysninger om tomteareal. Registreringene er samlet i et skjema for hvert bygningsmiljø, og skjemaene er vedlegg til oppgaven.

Det stilles videre spørsmål ved hvorfor behovet for byreparasjon er så sterkt at det inkluderes i en kulturminnestrategi. Jeg vil derfor undersøke hvilke følelser eller krefter som skjuler seg bak forslaget om å gjenskape tapt bebyggelse. Forklaringen blir gjennomgått ved å diskutere ulike teorier om minne og identitet.

Jeg vil deretter undersøke hvilke samfunnsendringer som førte til anbefalinger om fortetting ved knutepunkter, og det blir en gjennomgang av statlige anbefalinger om fortetting. En av de viktigste anbefalingene fikk benevnelsen knutepunktsstrategi, og strategiens konsekvenser blir undersøkt ved å vurdere effekten av lokale byutviklingsprosjekter. Videre vil jeg undersøke hvilke lover og forskrifter som styrer den kommunale planleggingen. Hensikten er å finne eventuelle retningslinjer som styrer kulturminnesektorens deltakelse i en planleggingsfase. Samtidig blir det en gjennomgang av planleggingsfeltets aktører og roller, med tilhørende oppsummering av planprosessens faser.

Kulturminnesektorens eventuelle motstand mot planlegging og byreparasjon blir vurdert. Dette gjelder mulige oppfatninger om autenticitet, og skepsis til rekonstruksjoner. Oppgavens avsluttes ved å utarbeide et konkret forslag til hvordan kulturminnesektorens løsningsforslag kan se ut. Eksperimentet gjennomføres ved å utarbeide et forenklet mulighetsstudium av søndre bydel i Moss. Forslaget deles inn i soner som presenteres og begrunnes for hver sone. Avslutningsvis vil jeg oppsummere erfaringene fra oppgavens mulighetsstudium.

Avgrensning

Kapittel 7 har en gjennomgang av planleggingsfeltets aktører, tidsrammer og lovverk. Ettersom oppgavens problemstilling gjelder kulturminnevern, er det viktig å presisere at

fredningsprosesser ikke blir omtalt. Fredning er forbeholdt kulturminner som har høy nasjonal verdi, der ivaretagelse og søknadsprosesser styres av kulturminneloven. Vernede kulturminner er ofte regulert til vern gjennom kommunale vedtak, og det er områdets reguleringsbestemmelser som beskriver hvordan vernet skal praktiseres. I denne oppgaven vil jeg kun vurdere kulturminnesektorens påvirkningsmuligheter i den kommunale eller fylkeskommunale planprosessen. Oppgavens situasjonsstudium gjelder hele bygningsmiljøer, og prosessen rundt rammesøknader for enkeltbygninger vil ikke bli vurdert.

En viktig avgrensning gjelder faglitteratur om knutepunktsutvikling. Miljøverndepartementets veileder fra 1998 karakteriserte fortetting i knutepunkter som en bærekraftig byutvikling. Formålet var blant annet å oppnå redusert bilbruk. Samtidig advarte veilederen om redusert kulturhistorisk særpreg.⁸ Det er 22 år siden veilederen ble utgitt, og fortettingsstrategiens virkninger er blitt et omdiskutert tema. Det finnes analyser om konsekvensene for kollektivtrafikk og sykling. Arealplanleggere er naturlig nok sterkt involvert, og samfunnsgeografer har utgitt studier om strategiens samfunnskonsekvenser. Jeg vil begrense kildene, slik at oppgaven kun vurderer fysiske konsekvenser for historiske bygningsmiljøer.

Som følge av strategien, ble det utgitt statlige retningslinjer med anbefaling om høy arealutnyttelse ved kollektivknutepunkter. Effekten av fortettingen ble forsterket av børskrakket i 2008, der nervøse investorer valgte å investere i boligbygging framfor aksjer. Lave lånerenter og kapitalsterke boligkjøpere sikret investorene et hurtig og trygt utbytte. Denne årsakssammenhengen kan forklare med egen erfaring fra prosjektering av boligblokker i fortettingsområder.⁹ Jeg vil ikke utdype temaet, kun nevne hvilken økonomisk interesse de historiske bymiljøene utsettes for.

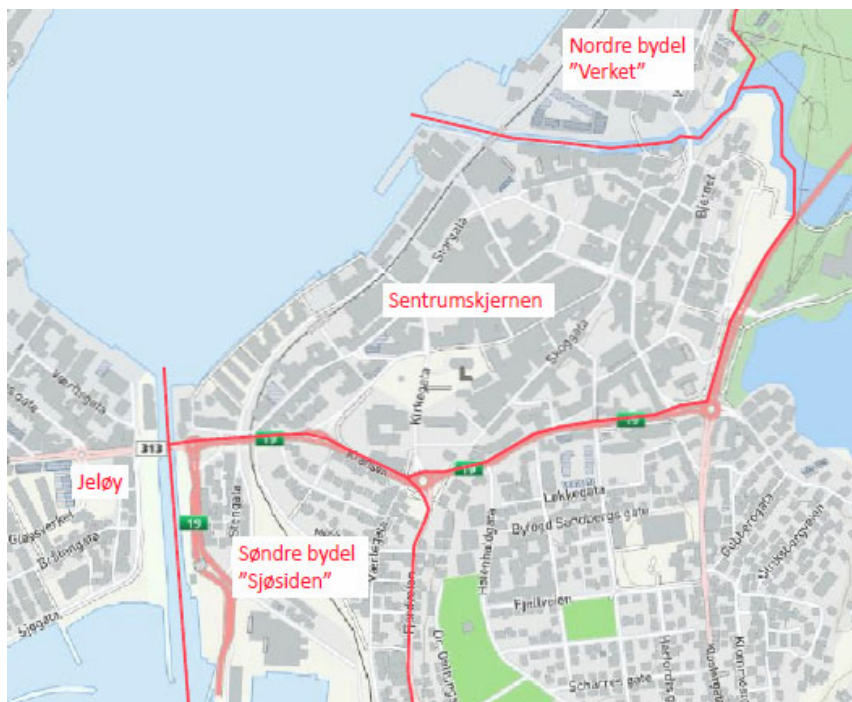
Det hadde vært relevant med en spørreundersøkelse om tilflyttingsattraktivitet og opplevd trivsel i vernede kulturmiljøer. Undersøkelsen hadde også vært nyttig for utbyggeren i søndre bydel, der det er usikkert hvilken type bebyggelse markedet etterspør. I tillegg ville en undersøkelse medført økt lokal oppmerksomhet om verdier ved de historiske bygningsmiljøene. Oppgavens problemstilling er imidlertid så stor at den må begrenses, og innbyggeres oppfatninger om trivsel, identitet og tilhørighet blir derfor ikke undersøkt. Av samme grunn vil jeg heller ikke undersøke de sosiale forholdene i søndre bydel.

⁸ Miljøverndepartementet, 1998. Side 5-6

⁹ Et eksempel er utbyggingen på det gjenværende arealet til Lillo gård i Nydalen. Byggherreorganisasjonen Lillo gård KS ble utvidet med kapitalsterke investorer som AF-gruppen, OBOS, Aspelin Ramm, Trond Mohn m.fl. Kilde: <https://afgruppen.com/projects/bygg/lillo-gard/>

Definisjoner og begrepsforklaringer

Sentrumsplanen deler sentrum øst for kanalen i tre ulike deler, der nordre og søndre del defineres som «supplerende sentrumsbydeler». Oppgaven bruker samme inndeling.¹⁰ Nord for elven ligger en tidligere papirfabrikk som den nye eieren kaller «Verket». Syd for sentrumskjernen ligger oppgavens situasjonsstudium, der anleggstomten til Bane NOR Eiendom beslaglegger halvparten av arealet. Bane NOR Eiendom og Moss kommune har etablert et selskap som heter «Sjøsiden Moss», men jeg bruker de geografiske benevnelsene, slik at «Verket» kalles nordre bydel, og «Sjøsiden» kalles søndre bydel.



Figur 2 Bykart over Moss med tredeling av bykjernen.

Enkelte steder blir det henvist til fylker, og Moss var i 2019 plassert i Østfold fylke. Ettersom store deler av oppgaven ble skrevet før Østfold ble inkludert i sammenslåingsfylket «Viken», vil fylket fortsatt kalles Østfold.

¹⁰ Moss kommune, sentrumsplan 2015-2026. Side 24, 35 og 36

Den norske kulturminneforvaltningen er organisert slik at Riksantikvaren er «den overordnede kulturminnemyndigheten og ansvarlig for å sette i verk den nasjonale kulturminnepolitikken».¹¹ I tillegg har eiere av statens bygninger et sektorbasert ansvar for vern av etatens egne byggverk. Moss kommune har en byantikvar, og Østfold fylkeskommune har en kulturminneseksjon. I tillegg finnes det en mengde historielag og foreninger med nasjonalt og lokalt engasjement for bygningsvern og kulturarv. Oppgavens hensikt er å belyse en strategisk mulighet, ikke å plassere det organisatoriske ansvaret. I denne oppgaven vil jeg unngå å plassere ansvaret, slik at «kulturminnesektoren» brukes om både offentlige etater og private organisasjoner.

Tegninger

Oppgaven inneholder mange illustrasjoner. De fleste kartene er skjermskudd fra nettsiden til kommunekart.com. Kartene er importert som bilder til et tegneprogram, og alle tilføyelser er utført på tegningslag som ikke endrer det opprinnelige kartutsnittet. Den samme metoden er brukt på flyfoto. Illustrasjoner uten kildehenvisning er utført av meg, og bearbeidingen er utført i Autocad og Indesign.

Mulighetsstudiets situasjonsplan er først utført som målriktig tegning i Autocad, deretter er utskrift av situasjonsplanen bearbeidet i Photoshop. Hensikten med bearbeidingen var å gjøre kartets lesbart som et grafisk bilde.

2. Nye planer for søndre bydel

Oppgaven innledes med en gjennomgang av foreliggende utbyggingsplaner i søndre bydel. Den største omveltningen skyldes jernbanens dobbeltspor med ny togstasjon, der anleggsarbeidet ble igangsatt høsten 2018. Ettersom den nye jernbanestasjonen er selve dynamoen i bydelens endringsprosess, vil reguleringskartene gi den realistiske rammen for oppgavens avsluttende mulighetsstudium. Anleggsområdet som frigis etter utbyggingen, er planlagt brukt til knutepunktsutvikling, og i den forbindelse ble det presentert to mulighetsstudier som Bane NOR hadde bestilt.¹² Utbyggingsforslagene startet en avisdebatt om byens framtid, der tidligere ordfører Tage Pettersen presenterte sin visjon om å utvikle bydelens sjøfront til «Barcode-light».¹³

¹¹ Hentet fra: <https://www.riksantikvaren.no/om-riksantikvaren/>

¹² Jernbaneverket, Rom Eiendom, Statens vegvesen, Moss kommune, Østfold fylkeskommune, 2016

¹³ Warberg-Knoll, 2015.



Figur 3 Utbyggingsforslag for bydelen «Sjøsiden» i Moss. Illustrasjon utført av Dark Arkitekter/Vismo for Bane NOR Eiendom.

I tillegg til anleggsarbeidet med ny jernbanestasjon, er Statens vegvesen i startfasen på utredninger om ny plassering av riksvei 19. Det er også planer om endret anløpspunkt for fergeforbindelsen til Horten, og flytting av containerhavnen langs østre kaifront.

Jernbanestasjon

NSBs utredninger om intercityutbygging på Østlandet, anbefalte at nye togstasjoner skulle bygges i sentrum. Lokaliseringen fikk også en miljøpolitisk begrunnelse, der alternativet med togstasjon utenfor bykjernen ble ansett for å være oppfordring til byspredning og økt bilbruk. Bystyret i Moss kommune var raskt ute med å vedta plassering av ny jernbanestasjon, i umiddelbar nærhet av nåværende stasjon. Lokaliseringen ble vedtatt allerede i 1999, og forut for vedtaket hadde Jernbaneverket utført en konsekvensutredning, der alternativ 2B utmerket seg med et beskjedent fotavtrykk i Moss sentrum.¹⁴ Se figur 21 i kapittel 4. Konsekvensene av vedtaket viste seg å bli dramatiske for Nyquistbyen, der hele trehusbebyggelsen måtte rives for å gi plass til ny togstasjon. Den påfølgende proteststormen endret ikke lokaliseringsvedtaket, og sommeren 2019 ble bygningene revet.

Dobbeltsporet nordfra føres inn i tunnel fra Sandbukta nord for nordre bydel, og det siste stykket føres toglinjen i kulvert fram til den nye stasjonen.¹⁵ Grunnforholdene viste seg å være vanskelige, med lite fjell og mye kvikkleire. Tunnelinnslaget ble derfor flyttet nærmere sentrum, og det ble nødvendig å spunte en vegg rundt den store kulverten foran jernbanetunnelen. Anleggsområdet er på grunn av utvidelsene blitt så stort at det vil forhindre

¹⁴ NSB Bane region øst, 1993. Side 19

¹⁵ Jernbaneverket, 2014.

trafikkflyt gjennom sentrum. Den søndre delen av tunnelen skal utføres som en hvelving over jernbanesporene, og ved ferdigstillingen vil hvelvingens overside bli et byutviklingsareal.

Bane NOR Eiendom eier anleggsarealene, og de har etablert et utbyggingselskap der Moss kommune eier 50 prosent. Selskapet har som formål å «legge til rette for utvikling av bydelen Sjøsiden i Moss, med nytt kollektivknutepunkt rundt ny jernbanestasjon»¹⁶

På grunn av selskapets eierskap og formål, er det etablert et forpliktende samarbeid mellom Bane NOR Eiendom og Moss kommune.¹⁷



Figur 4 Dobbeltspor, jernbanestasjon og kulvert. Illustrasjon: Bane NOR

Havn

Fergeforbindelsen Moss-Horten har jevnlig anløp i søndre bydel. Trafikken kommer i bølger ved hvert anløp. Strømmen av trailere og personbiler passerer tett inntil husrekken i Østre Kanalgate. Begge retninger er like trafikkert, og i helgene er kaien full av lange bilkøer. Trafikken reduserer bokvaliteten i trehusmiljøet. Ingen barn leker i gatene, og uteplassene står ubrukte. Flytting av fergeleiet er derfor nødvendig for å forhindre ytterligere forslumming av Værlesandens trehusområde.

Områderegeringsplan for Moss havn ble vedtatt av bystyret i juni 2016.¹⁸ Planens konsekvensutredning foreslår at fergeleiet flyttes lenger sør ved kystlinjens østre kaianlegg, og langs den nye jernbanestrekningen. Vilårene for flytting er forbundet med usikkerhet, kaianlegget inneholder nemlig en containerhavn som også må flyttes sørover. I tillegg har

¹⁶ Moss kommune, 2018. Side 55

¹⁷ Jernbaneverket, Rom Eiendom, Statens vegvesen, Moss kommune, Østfold fylkeskommune, 2016. Side 22

¹⁸ Rambøll, 2016

containerhavnen et logistisk samarbeid med Rockwoolfabrikken, som ligger lengst sør på kaianlegg. Fabrikken mottar skipsanløp med stein, og i andre høringsrunde varsler de om økte kostnader hvis produksjonen ble tvunget til omlegging.¹⁹ Flytting av fergeleiet er derfor en omfattende plan med mange snubletråder.²⁰ I denne oppgaven blir det for tidkrevende å vurdere alternativer plasseringer, og jeg forutsetter derfor at fergeleiets får samme plassering som vedtatt i områdereguleringsplanen.

Riksvei 19

Moss kommune varslet at det var nødvendig å planlegge vei og jernbane samtidig, men på nasjonalt nivå var jernbanens intercityutbygging prioritert framfor veiutbygging. Det lokale behovet for samferdselskoordinering druknet derfor i støyen fra andre politiske saker, og dermed ble usikkerheten om ny trasé for riksvei 19 et hinder for framtidige utbyggingsplaner i Moss. Til tross for sterk økning i biltrafikken, har riksvei 19 vært uforandret i 60 år.

Statens vegvesen har ansvar for planleggingsprosessen, og det foreligger en mulighetsvurdering fra 2017 med flere alternative løsningsmodeller. Alle alternativene er basert på nåværende plassering av fergekai, men rapporten mangler vurdering av konsekvensene for vernet bebyggelse i søndre bydel. Rapporten nevner imidlertid hensynet til «romdannende elementer i bymiljøet», og viser til bygninger på begge sider av nåværende riksvei.²¹ Sommeren 2019 er status for planleggingen at Statens vegvesen er forsinket i utredningsarbeidet. Det er derfor opprettet et planleggingssamarbeid for å finne avbøtende trafikktiltak, primært for kollektiv- og sykkelløsninger på strekningen Jeløy-sentrum.²² Ingen av tiltakene berører bygningsmiljøene i søndre bydel.

Bebyggelsen i søndre bydel er omringet av utbyggingsplaner på alle kanter, og den mest kritiske faktoren er ny trasé for riksvei 19. Trafikken til og fra fergene kjører på en gate som danner grenselinjen mot sentrumskjernen, og biltrafikken fra Jeløy bruker den samme gaten. Fotgjengere må krysse trafikken når de skal til togstasjonen – eller til sentrum. Det er en forutsetning for oppgavens mulighetsstudie at foreslått løsning får et realistisk forhold til foreliggende planer, og riksveiens trasévalg er en viktig ramme. Det er derfor nødvendig å foreta en begrunnet beslutning om plassering av riksvei 19.

Ettersom fergekaaien er foreslått flyttet, er det sannsynlig at det også blir nødvendig å endre riksveiens trasé. Det kan være komplisert å løse kryssing av toglinjen sør for søndre

¹⁹ Rockwool, 2016

²⁰ Moss havn, 2018

²¹ Statens vegvesen, 2017. Side 45

²² Miljøloftet Moss, 2019

bydel, men kulvert under eller kryssing over toglinjen nevnes som utredningsalternativ i et avisinnlegg fra Statens vegvesen.²³ I tillegg vil det være en politisk fallitterklæring om biltrafikken fortsetter å forhindre revitalisering av Moss sentrum. Som ramme for oppgavens mulighetsstudium forutsettes det derfor at riksvei 19 ledes sydover fra den nye fergekaaien, og ikke tvers gjennom Moss sentrum som i dag.

3. Beskrivelse av byen

Hensikten med beskrivelsen, er å bli kjent med byens historie og særtrekk. Det er utarbeidet flere steds- og mulighetsanalyser av Moss sentrum. Den nyeste er fra 2014, utgitt av Mossregionen, som er et interkommunalt samarbeid mellom kommunene Rygge, Råde, Moss og Våler. Analysens mål er «å være et faglig innspill til etterfølgende utviklingsplaner». Dessuten skal den gi «kunnskap for å forstå stedets historie, nåsituasjon og framtidsmuligheter».²⁴ Beskrivelsesdelen er inndelt i ulike vurderinger av nåsituasjonen, men stedsanalysens beskrivelse av byhistoriske linjer er for svak til å brukes som kilde i denne oppgaven. Noen av utbyggingsforslagene blir nærmere omtalt i oppgavens mulighetsstudium.

Denne beskrivelsen støtter seg til en byanalyse utført av Dag Tvilde for Asplan Østlandet. Tvilde var medforfatter til boken «Realistisk byanalyse», og byanalysen for Moss er basert på bokens metode. Analysen ble utarbeidet som vedlegg til NSBs konsekvensutredningen for alternative plasseringer av ny jernbanestasjon, der hensikten var å danne en del av underlaget for en vurdering av dobbeltsporet trasé. Analysen inneholder ikke vurdering av fordeler og ulemper ved ulike togtraséer, men den beskriver hvordan ulike fysiske faktorer har påvirket byens framvekst. Analysen er avgrenset til sentrale byområder.²⁵ Ettersom Asplans byanalyse er fra 1992, blir det nødvendig å supplere med en beskrivelse av byens utvikling fram til 2020.

²³ Turid Stubø Johnsen, 2018.

²⁴ Rambøll & Dark, 2014. Side 3

²⁵ Asplan Østlandet v/Dag Tvilde, 1992, side 4

Historie og særtrekk fram til 1992

Riksantikvarens NB-register informerer om at Moss ble ladested i 1560, og videre opplyses det om at byens opprinnelse trolig var lokalisert i området der Storgaten møter Jeløgaten.²⁶ Moss kommune fikk delvis bystatus i 1720, og full bystatus i 1837.²⁷ Byen er med sine 32.726 innbyggere en mellomstor bykommune i norsk målestokk.²⁸ Kommunegrensene er de siste hundre årene utvidet til å omfatte tidligere jordbruksområder på Jeløy og større gårder syd for bykjernen. Jordbruksområdene er omdannet til omfangsrike forsteder med åpen boligbebyggelse, mens bykjernens størrelse er uforandret. Byspredning er et utviklingstrekk som preger de fleste byer, både nasjonalt og internasjonalt.²⁹

Sentrumspanen for Moss kommune definerer bykjernen som et mindre område nord for riksvei 19, og syd for Mosseelva.³⁰ Størrelsen på selve bykjernen er liten, og byens første bebyggelse ble etablert ved sentrumskjernens nordgrense mot Mosseelven. Kart fra 1650 viser bygninger ved fossen, der Moss Jernverk ble etablert i 1704. Bebyggelse bredte seg siden sydovert langs etablerte ferdselsårer, som forbinder kjerneområdet ved fossen med bebyggelsen ved sjøkanten. Mellom veiene lå det løkker der det ble dyrket mat til byens befolkning, og dagens gatenett er i store trekk uforandret.

Til tross for bykjernens begrensede størrelse, er Moss en vanskelig by å orientere seg i. Årsaken er at hovedgatene er lange og svingete, med tilfeldige tverrforbindelse. I tillegg fører det skrånende terrenget til brutte siktlinjer. Byen kunne hatt tverrgater som åpnet seg mot Mossesundet, men jernbanelinjen sperrer for sentrumskjernens kontakt med sjøen. Dette avgrensende elementet er nevnt i Asplans byanalyse. Illustrasjoner fra byanalysen viser at bebyggelsen langs hovedgatene har endret seg, mens gateløpene fortsatt er terrengtilpasset.³¹

²⁶ Riksantikvaren, 2018. Askeladden ID K262

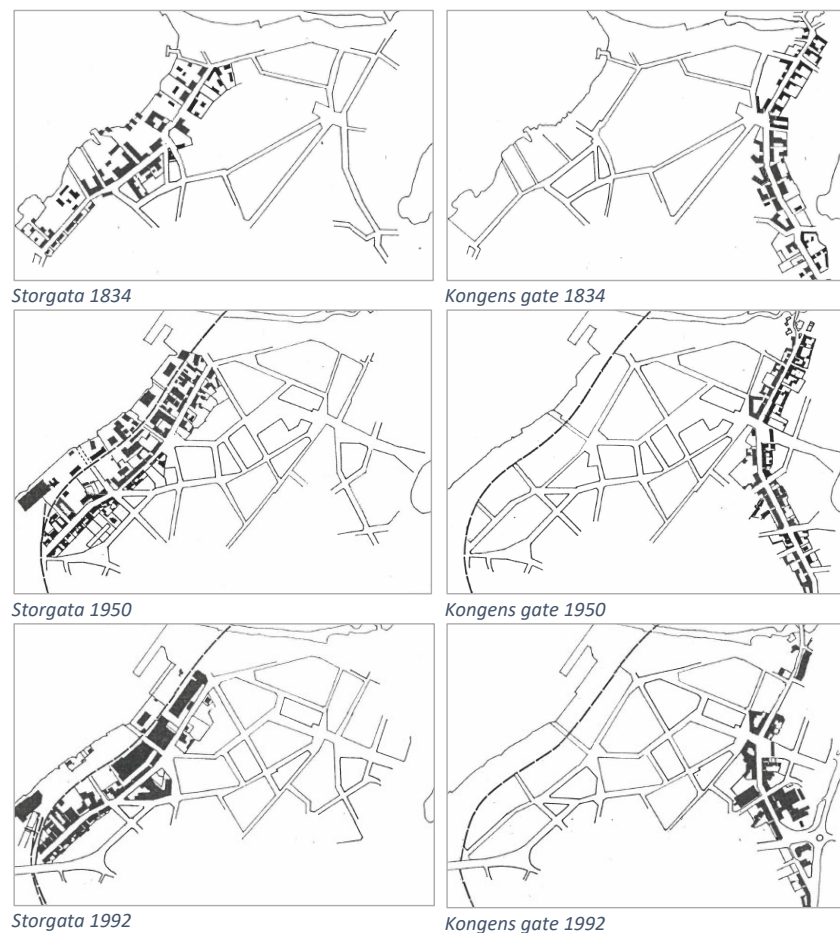
²⁷ Ringdal, 1989. Side 295

²⁸ Statistisk sentralbyrå, 1. kvartal 2019.

²⁹ «Urban sprawl» er det engelske navnet på byspredning, og problemet er grundig dokumentert i ulike kilder. I 2018 ble det forsket på en metode for definisjon av fenomenet. Metoden er presentert i en artikkel som heter: *Towards a Simpler Characterization of Urban Sprawl across Urban Areas in Europe*.

³⁰ Moss kommune/Rambøll, 2015. Side 24

³¹ Asplan Østlandet v/Dag Tvilde, 1992, side 56-68



Figur 5 Skjermklipp fra byanalyse Moss.

Sentrum er langstrakt i nord/syd-retning, med flere mindre parker og private hager. Kommunedelplan for kulturminner har markert flere enkeltbygninger i sentrum som vernet eller fredet. Moss ble som andre trebyer herjet av flere større branner, og i 1904 ble det innført murtvang.³² Bykjernen ble etablert på grunn av industrien, og befolkningen bestod av mange arbeidere, og noen få bedriftseiere. Bebyggelsens sammensetning beskriver byens historie, og det finnes fortsatt herskaps hus med store hager. I tillegg finnes det noen rester etter industribygninger, og små arbeiderboliger som skjuler seg bak utvidelser og ombygginger.

³² Ringdal, 1994. Side 108

Mange av bygningene er dårlig vedlikeholdt, eller preget av ulike former for modernisering. For menigmann kan det derfor være vanskelig å oppdage aldersverdien ved den enkle småhusbebyggelsen.

Moss kommune har utarbeidet et grunnlagsdokument for kulturminner i sentrum. Dokumentet er vedlegg til kommunedelplan for sentrum, og beskriver verdifulle enkeltbygninger og enkelte kulturmiljøer. De eldste industribygningene ligger langs Mosseelven, bygget i tegl fra lokale teglverk. Moss har vernet store empirebygninger med halvvalmet tak, ofte kalt østfoldvalm. Tre eksempler er Kjellerødgården, Nyquistgården og Kong Karls hospital, som alle tre ble regulert til bevaring i 1990.³³ I tillegg inneholder bysentrum fem fredete eiendommer, der fire av dem er herskaps hus fra perioden 1700-1820. Ingen av arbeiderboligene i sentrum er fredet. Bybebyggelsens karakteristiske trekk kan oppsummeres som en blanding av ulike bygningsvolumer, stilarter og størrelser. Ettersom sentrums kjernen mangler områder med homogen bebyggelse, kan Moss sentrum defineres som mangfoldig og ustrukturert.

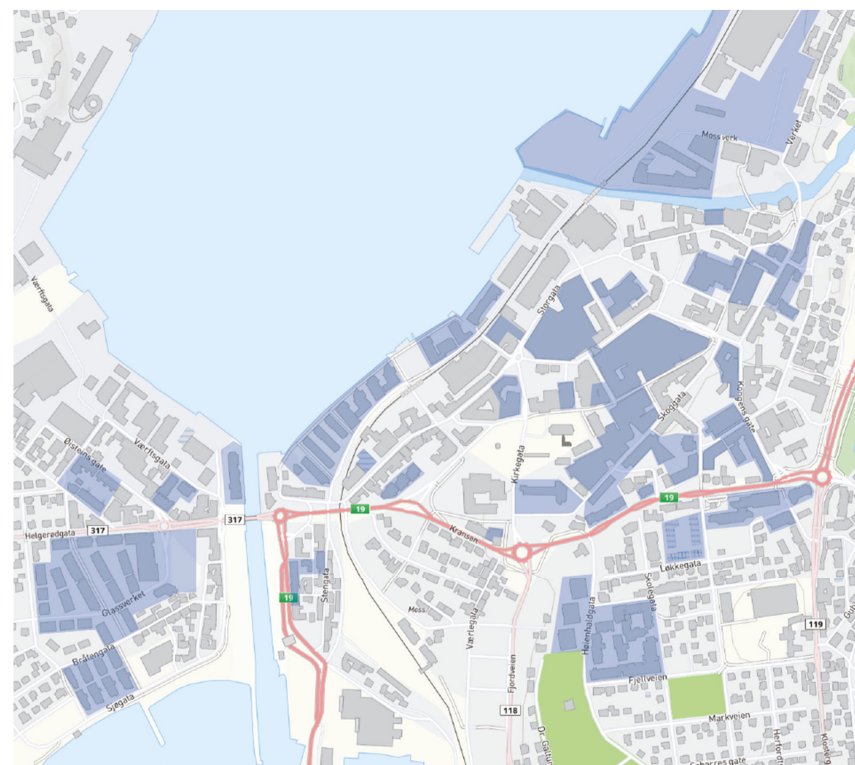
Neste avsnitt inneholder registrering av bygninger fra nyere tid, samt en beskrivelse av større utbygginger. 80-tallets byggeboom kan ha forårsaket endringer som ikke er spesifisert i Asplans byanalyse, og bebyggelsen defineres derfor med antatt oppføringsår fra 1980 til 2020. I tillegg vil jeg vurdere hvordan nåtidsarkitekturen påvirker totalopplevelsen av byen.

Sentrumsbebyggelse fra 1980 til 2020

Det er tidkrevende å undersøke byggesaksavdelingens register, derfor er registrering av nyere bebyggelse utført ved å studere flyfoto. I tillegg er bygningene undersøkt ved vandringer i sentrum. De største utbyggingene er kontrollert ved adressesøk på Kartverkets nettside, og registreringen kan derfor inneholde mindre feil. Registreringen er inntegnet på sentrumskartet, der nyere bygninger er markert med blå farge. Fargeleggingen synliggjør endringer i byens morfologi. Innen byplanlegging er begrepet morfologi brukt om bygget form, et begrep som benyttes innen flere fagfelt for å beskrive «form og oppbygning av bestemte organismer eller fenomener».³⁴

³³ Moss kommune, 2018. Side 60

³⁴ Store norske leksikon, 2020. Søkord: morfologi



Figur 6 Blå markering på tomter som har fått – eller vil få ny bebyggelse i perioden 1980-2025

I 2005 bygget Thongruppen et kjøpesenter i sentrums kjernen. Det store arealet på 31.000 m², oppstod som en kombinasjon av nybygg og sammenføyninger med eksisterende bygninger.³⁵ Resultatet var at senterets størrelse forandret byens morfologi, ved at små bygninger ble omformet til en stor og kompakt form. Jan Gehl har studert byenes menneskelige dimensjoner, og analysert hvilke elementer som skaper et levende byliv. Han skriver at den horisontale kontakten mellom fotgjengere og bygninger har stor betydning for opplevd trygghet.³⁶ Kjøpesenteret har tette betongvegger mot omkringliggende gater, uten butikkvinduer og lysåpninger. I henhold til Gehls observasjoner, fører en lukket flate til folketomme gater, hvilket beskriver situasjonen i gatene rundt kjøpesenteret.

³⁵ Vogt, E. 2019. *Amfi Moss*

³⁶ Gehl, 2010.



Figur 7 Storgata ved kjøpesenteret «Moss Amfi».

Manglende folkeliv fører til at kommunens innbyggere kaller sentrumskjernen i Moss for «spøkelsesbyen». Årsaken til butikkdøden er sammensatt, men trolig var det utbyggingen av Mosseporten kjøpesenter øst for byen (1984), som startet handelsflukten.³⁷ Rygge storsenter ble senere etablert syd for byen (2007), og gradvis er det tidligere industriområdet utenfor sentrum omformet til et bilbasert område med store enheter for tjenester og varehandel. Bysentrum lider under det som byplanleggere kaller «smultringeffekten», der sentrum blir tomt, og nye næringer etablerer seg i utenfor bykjernen.³⁸

Samtidig med bygging av kjøpesenteret i sentrumskjernen, ble det oppført 8 nye lamellblokker langs kaikanten mot Mossesundet. Her har utbyggere fått gjennomslag for et rendyrket boligformål. Boligfunksjonen medfører at bryggene foran blokkene oppleves som private, og lite egnet for opphold. Ifølge Kommunal- og moderniseringsdepartementets rapport «Boligprosjekters betydning for byliv» viser folke- og boligtellingsdata fra 2011 at befolkningen i grunnkretsen ved Mossesundet ble mer enn femdoblet på noen få år. Halvparten av beboerne var pensjonister.³⁹ Rapporten forklarer at den skjeve aldersfordeling skyldtes at leilighetene ble solgt til priser som var lite egnet for unge kjøpere. Rapporten nevner videre at Moss kommune har innsett at denne utbyggingen ble mindre vellykket.

³⁷ Vogt, E. 2014. *Mosseporten senter*

³⁸ Toftdal, Røtnes, Ibenholt. 2015. *Helhetlig samfunns- og næringsutvikling i Mosseregionen*. Side 40

³⁹ Samfunnsøkonomisk analyse /KMD, 2016. Side 58-60.



Figur 8 Kaipromenaden ved Sundbryggene.

Blokkene mangler næringstilbud som kunne skapt folkeliv langs kaien. Parkdragene har privat karakter, og innbyr ikke til opphold.

Den kanadiske byplanteoretikeren Jane Jacobs var tidlig ute med kritisk refleksjoner til utviklingen i amerikanske byer. I boken «The Death and Life of Great American Cities» forsvarer hun verdien av byenes mangfold ved å sitere sosiologen Eugene Raskin, som skrev at «...it is the richness for human variation that gives vitality and color to the human setting».⁴⁰ Hun skrev videre at en form for orden kan gi bymiljøer en visuell stimulans, men samtidig kan homogenitet resultere i monotoni. Jan Gehl vektlegger «å integrere forskjellige funksjoner i byene for å sikre allsidighet og opplevelsesrikdom.»⁴¹ Anerkjent kunnskap om hva som skaper gode byer har dermed eksistert i mange tiår, det samme har kunnskap om hva som fører til monotoni og manglende byliv. Til tross for kunnskapen, er både kjøpesenter og boligblokker oppført uten arkitektonisk mangfold, og uten kontakt med gaten.

Prosjektene er bygget på store eiendommer, hvilket er en uvanlig teigstørrelse i norske småbyer. I Valettaprinsippene er storskala utbygginger definert som en trussel, fordi størrelsen bryter med den tradisjonelle teigstørrelsen som definerer den historiske bebyggelsen morfologi.⁴² Store eiendommer i en by kan være nedlagte industrianlegg som ved Sundbryggene, eller sammenslåtte tomter som på Thongruppens kjøpesenter. Interessekonflikter mellom beboere og utbyggere oppstår ikke på en brakk industritomt, fordi

⁴⁰ Jacobs, 1961. Side 299

⁴¹ Gehl, 2010. Sitat fra side 243 er oversatt til norsk.

⁴² ICOMOS Valetta Principles, 2011. Side 20

tomten mangler beboere med forankring til stedet. Av den grunn er industritomter ideelle for storutbygginger. Ulempen er den monotone bebyggelsen som kan oppstå når hele tomten bygges ut samtidig, med samme funksjon og samme arkitekt. Det oppstår en unaturlig homogenitet som bidrar til å redusere byens mangfold eller dynamikk.

Det samme forløpet kan gjentas i andre prosjekter i Moss, og første lakmestest blir utbyggingen på tomten til den tidligere papirfabrikken M. Peterson & Søn. Prosjektet er omtalt i kapittel 7 om aktorstyrt planlegging.

4. Beskrivelse og vurdering av søndre bydel

Ettersom oppgaven skal følge Valettaprinsippenes anbefaling om undersøkelser før tiltak, er det behov for å se nærmere på den bydelen som rommer oppgavens situasjonsstudium.⁴³ Det finnes mange kilder om byen, men det finnes ingen samlet og særskilt oversikt over utviklingen i søndre bydel. Det er derfor behov for å undersøke bydelens integritet og betydning. Gjennomgangen skal tydeliggjøre historiske hendelser og fysiske strukturer. Deretter vil jeg vurdere hvilke strukturer eller hendelser som har størst betydning. Kapitlet oppsummeres med en definisjon av mulighetsstudiets handlingsrom.

Om stedsanalyser

Det finnes flere måter å utarbeide stedsanalyser på, avhengig av hvilken hensikt eller faglig tilhørighet analysen har. Rundt 1990 ble det utgitt to bøker om stedsanalyser: «Byens uttryksformer, en metode for estetisk byforming» og «Realistisk byanalyse». Begge bøkene er utarbeidet av arkitekter, og begge analysemetodene presenteres med hovedvekt på illustrasjoner framfor tekst.⁴⁴ I 2009 utgav Riksantikvaren en veileder for kulturhistorisk stedsanalyse, DIVE. Veilederen var resultat av en lengre utviklingsprosess i samarbeid med kulturminnemyndigheter i Sverige og Finland.⁴⁵ Analysemetoden anbefaler en framgangsmåte med fire trinn:

⁴³ ICOMOS Valetta Principles, 2011. Side 44

⁴⁴ Ellefsen & Tvilde, 1990.

⁴⁵ Thiis-Evensen & Nybø, 1992.

⁴⁶ Riksantikvaren 2009. Side 2

T1 Beskrivende	Analyseområdets historiske karakter	Etablere kunnskapsoversikt, sammenstille, beskrive og bearbeide informasjon om analyseområdets opprinnelse, utvikling og karakter
T2 Fortolkende	Analyseområdets historiske betydning	Undersøke analyseområdets historiske lesbarhet, betydningsbærende og –formidlende innhold, integritet, autentisitet og tilstand
T3 Vurderende	Analyseområdets verdi og muligheter	Drøfte de kulturhistoriske ressursenes verdi, utviklingspotensial, sårbarhet, tålegrenser og endringskapasitet
T4 Aktiverende	Analyseområdets handlingsrom	Definere handlingsrommet for aktivering av kulturarven, foreslå strategier og -prinsipper, virkemidler og tiltak for forvaltning og utvikling

Figur 9 Illustrasjon hentet fra Riksantikvarens DIVE-veileder 2009, side 6

DIVE-veilederen anbefaler å gjennomføre en prosess, der hensikten er å «omdanne kulturhistorisk informasjon fra passiv til praktisk kunnskap gjennom en systematisk og målrettet arbeidsprosess».⁴⁷ DIVE-analysens trinnvise systematikk egnere seg som ramme for oppgaven, fordi metodens formål er å definere et handlingsrom. I denne oppgaven kan handlingsrommet defineres som forstadiet til det avsluttende mulighetsstudiet.

Beskrivelsen forankres i kart fra fem tidsperioder, der kartene blir forklart med tekst og illustrasjoner. Bydelens areal er begrenset, og den enkle framstillingsmåten gjør illustrasjonene lesbare i et lite format. Digitalutgaven av kartene er lastet inn som bildeformat i tegneprogrammet Autocad, deretter er kartet skalert til sann størrelse. Hensikten med framgangsmåten er å gjøre kartene sammenlignbare, slik at det er mulig å oppdage strukturelle endringer. Kart fra 1786-1967 har avvik som skyldes oppmålingsmetoder, håndtegning og ujevn krymping av papir. Kartet fra 2019 er tegnet i GIS, og utsnittet er hentet fra nettsiden til kommune kart.com.⁴⁸ Dette kartet er derfor det eneste målriktige, og bydelens røde omriss er kopiert over til de andre kartene.

- 1786 - kart er hentet fra Østfold fylkes billedarkiv.
 - Tidsintervall 99 år
- 1885 – kart er hentet fra Statens kartverks oversikt over historiske kart.
 - Tidsintervall 29 år
- 1914 – kart er hentet fra nettsiden til Moss historielag.
 - Tidsintervall 53 år
- 1967 – kart er bestilt fra Moss kommunes kartavdeling.
 - Tidsintervall 52 år
- 2019 – kart er satt sammen av skjermbilder fra nettsiden kommune kart.com.

⁴⁷ Riksantikvaren 2018. Side 6

⁴⁸ Statens kartverk, u.d. GIS er et internasjonalt informasjonssystem for stedfestet data.

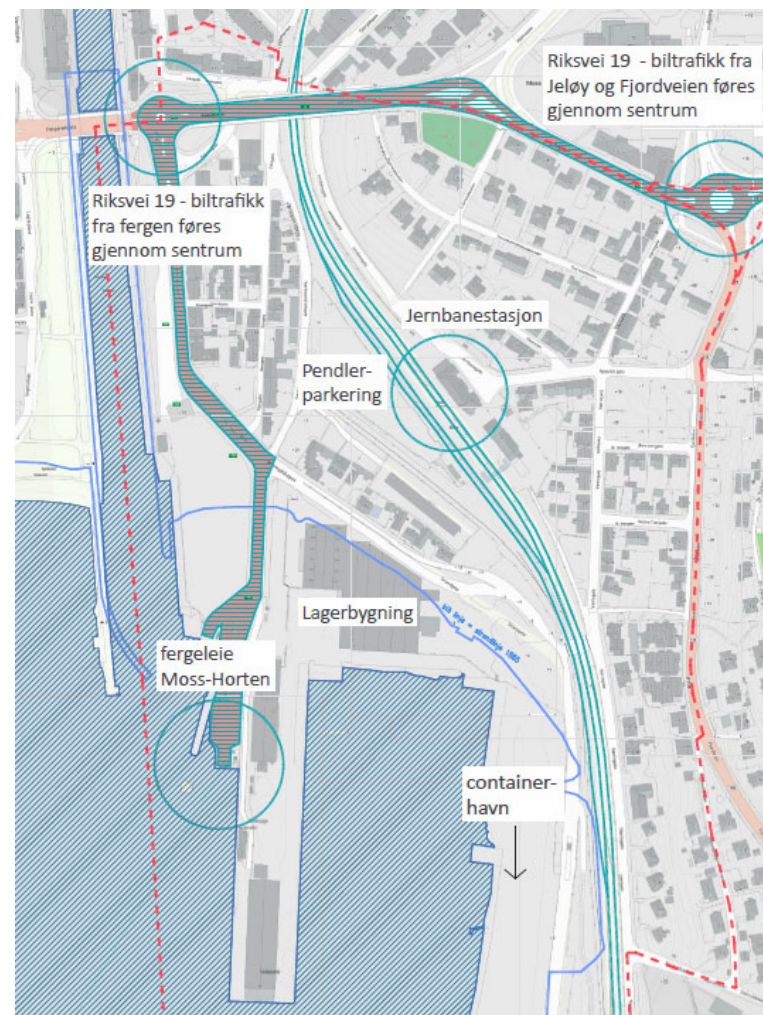
Søndre bydel, nåværende situasjon

Bydelen er omkranset av trafikkerte veier, med riksvei 19 som grense mot sentrumskjernen i nord. På vestsiden ligger kanalen mellom Jeløy og byen, og mot syd ligger Værlebukta der fergeforbindelsen mellom Horten og Moss forbinder Oslofjordens øst- og vestsida. Bydelen har gjennomgående jernbanespor og stasjonsbygningen med pendlerparkering er sentralt plassert. I tillegg er bydelen dominert av tungtrafikk til og fra containerhavnen, og tilsvarende trafikk fra Rockwoolfabrikken sør for containerhavnen. Søndre bydel kan derfor defineres som et kommunikasjonsknutepunkt for trafikk på vann, vei og bane.

I tillegg består bydelens bebyggelse av fire verneede kulturmiljøer: Værlesanden, Thorneløkka, Værlegata nord - og jernbanen som et teknisk kulturminne. Bydelen består dermed av en uforenlig blanding av trafikk og verneede bygninger, og påfølgende avsnitt vil avdekke hvilke historiske hendelser som har skapt nåværende situasjon.



Figur 10 Søndre bydel med markering av verneede bygningsmiljøer.



Figur 11 Søndre bydel med markering av knutepunkter. På sørsiden av bydelen ligger containerhavnen og Rockwoolfabrikken, og midt i bydelen ligger en parkeringsplass for togpendlere.

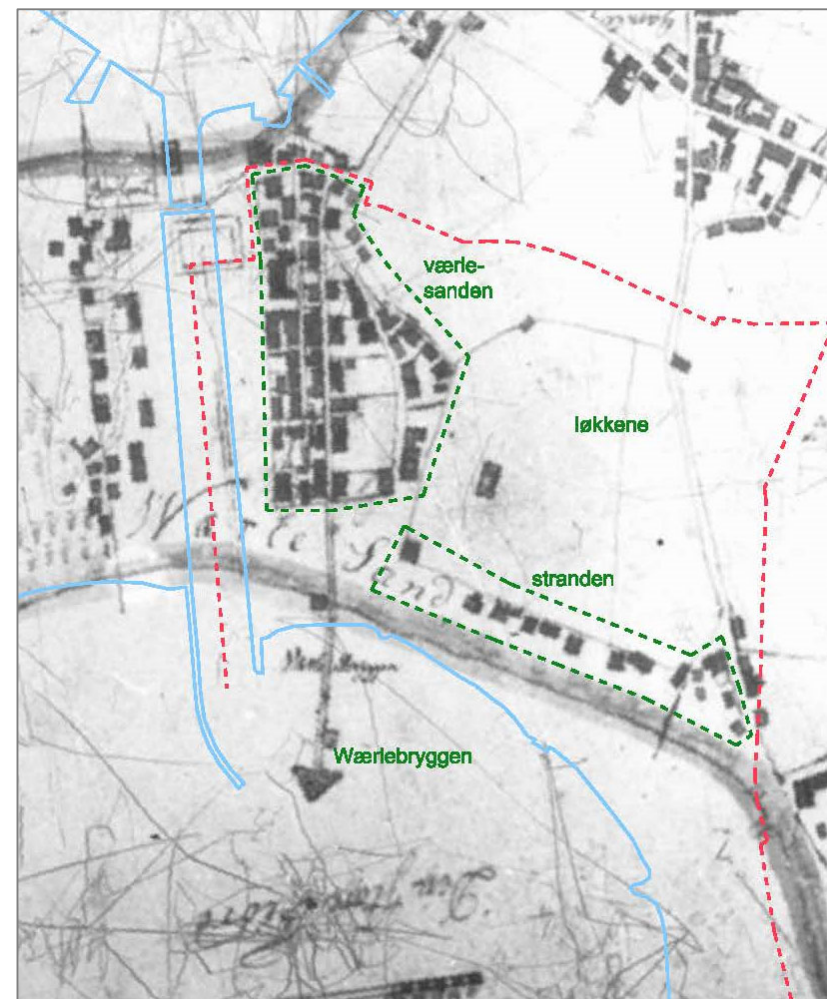
Historisk beskrivelse av utviklingen i søndre bydel

1786 Landskap og bystruktur

Kartet fra 1786 viser at Værlebukta har en sammenhengende strandlinje, og det ligger en husrekke langs stranden. Stengaten føres i rett linje til stranden og «Wærlebryggen». Det er værhardt på sydsiden av Moss, og kanskje er det steinmoloen som har gitt navn til Stengata. Bebyggelsen ved Værlesanden er organisert i en bymessig gatestruktur, omgitt av vadesanden mot øst og løkkene mot øst. Strandgatens bygninger ensidig plassert langs stranden, slik de fortsatt er. Værlegaten er en ferdselsåre uten bebyggelse, det samme gjelder Storgaten. Begge ferdselsårer forbinder Værlesanden med byen.

Det er et stort lavvannsområde mellom Jeløy og fastlandet, en landskapsbarriere som har variert med vær og vannstand. Stedsnavnet «Værle» har sin opprinnelse i verbet «vade», som betyr å vasse.⁴⁹ Værlesanden var med andre ord et markant vadested, et kommunikasjonsknutepunkt som gav navn til hele bukten. Det flate sandbeltet er på grunn av sin størrelse et dominerende landskapstrekk. Norges geologiske undersøkelser har utgitt en rapport om Østfold, der ra-morenen nevnes som «det største israndtrinn i regionen».⁵⁰ Raet krysser Oslofjorden ved Jeløy, slik at sandbeltet ved Værlesanden består av raets løsmasser, dannet under den marine grensen. Landskapet er flatt nærmest sjøen, så hvelver det seg en jordvoll i østre del av løkkene. Terrengformen består av finmalt sand eller leire, og stabilisering av kvikkleireområdet har komplisert anleggsarbeidet til den nye jernbanekulverten.

På østsiden (bysiden) av lavvannsområdet er det bygninger i en bymessig gatestruktur. Moss bys historie omtaler kystlinjen som boligområde for strandsittere og fattiglemmer.⁵¹ Det ubebygde landskapet på baksiden av Strandgaten var inndelt i teiger, eller «potetjorder». Strandsittere livnærte seg med fiske, båtfrakt og ulike typer håndverk. Generelt var levestandarden lavere for strandsittere enn byborgere, men antall bygninger var i henhold til taksteringer fra 1660-tallet fordelt med et stort antall strandsitterboliger, og et mindre antall borgerboliger.⁵²



Figur 12 1786-kartet, tegnet av Friderich Andreas Horn. Skjermklipp fra Moss historielag. Kartet er rotet 180 grader, slik at nord vender oppover. Den blå linjen viser kystlinjen fra 1885-kartet. Rød stiplede linje markerer bydelens omriss. Strandlinjen er unøyaktig, men bygningene på Værlesanden har samme posisjon og størrelse som på kartet fra 1885.

⁴⁹ Vogt, E. mossbyleksikon.no

⁵⁰ Norges geologiske undersøkelse, 2018. Side 8

⁵¹ Ringdal, 1989. Side 30 og 64.

⁵² Andressen, 1984. Side 143-144

1885 Jernbane, kanal og forstadsbebyggelse

Kartet fra 1885 viser at det i løpet av hundre år har skjedd store omveltninger i søndre bydel. Utgraving av kanalen mellom Moss og Jeløy var planlagt siden begynnelsen av 1800-tallet, og kanalen ble endelig åpnet i november 1855. Det er bygget en todelt bro ved vadestedet i nordre del av kanalen, der broens trerammer ble trukket på land når båtene skulle passere.⁵³

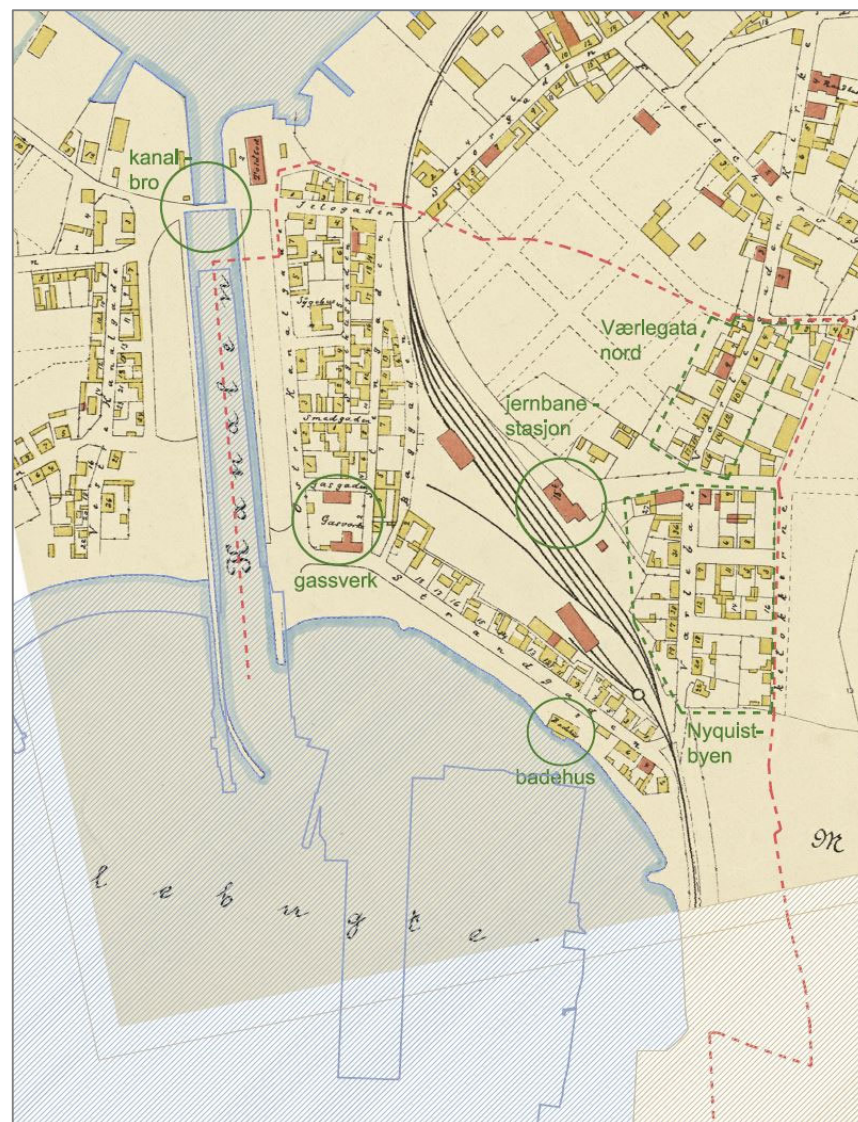
Kanalen hadde stor betydning, fordi den endret byens orientering og tyngdepunkt. Båtene kunne heretter seile til Moss fra sydsiden, og vinterens strabaser med det islagte Mossesundet ble unngått. Anløpssted for fergen er på grunn av kanalen flyttet fra Jeløy til kaien på østsiden av kanalen. Tollboden er oppført, strategisk plassert der kanalen møter Mossesundet. Østfoldbanen ble åpnet i 1879. På den flate delen av Værlelökkene er det bygget jernbanestasjon, samt flere sidespor til godshaller.



Figur 13 Stasjonsbygningen med lokomotiv. Fotograf Theodor Bachmann, 1910. Østfold fylkes billedarkiv.

Nyquistbyens kvartalsstruktur er utparsellert, og de fleste tomtene er bebygget med boliger til jernbaneansatte. Værlegata har samme plassering som på kartet fra 1786, men ferdsselsåren er omdannet til en bygate i kvartalsstrukturen.

Gassverkets plassering var ikke tilfeldig. Kullet ble fraktet av båter, og sluttproduktet var gass. Biproduktet var koks som ble lagret på stranden.⁵⁴ Strandgata og Værlesandens bebyggelse har i store trekk samme plassering og størrelse som for hundre år siden, det samme gjelder gatestrukturen. I 1885 ble søndre bydel endret fra et strandsted utenfor byen – til en forstad med kommunikasjonsknutepunkter.



Figur 14 1885-kartet har markert murbygninger med rød farge og trehus med gul farge.

⁵³ Ringdal, 1989. Side 381-382

⁵⁴ Norberg, 2017

1914 Ny kanalbro og utstikker til kaianlegg

Kartet fra 1914 inneholder informasjon om traséer for vannledninger, og gassverket er ytterligere utbygget. Det er et nytt århundre med tekniske nyvinninger, og bilen er introdusert som framkomstmiddel. Som følge av bilbruk og slitasje, er den smale broen ved Tollboden revet. Ny kanalbro er bygget lenger sør, slik at Jeløgaten ikke lenger går til Jeløy. Den nye broen er en sveivebro med dobbelt kjørefelt, primært beregnet for hest og vogn.⁵⁵



Figur 15 Kanalbroen fra 1888. Fotograf Theodor Bachmann, 1923. Østfold fylkes billedarkiv.



Figur 16 Værlesandens båthavn med molo. Ukjent fotograf, ca 1910. Østfold fylkes billedarkiv.

⁵⁵ Vogt, 2018. Kanalbrua

I Værlebukta er det bygget en utstikker med jernbanebro og molo. Utstikeren har bygninger for mellomlagring av gods som overføres fra jernbane til båt – eller omvendt.⁵⁶ Utstikeren er første byggetrinn av det som senere bygges ut til å bli kaianlegg for fergen til Horten. Søndre del av Værlegaten er innlemmet i byen, og det er bebyggelse langs jernbanelinjen sørover. På østsiden av bukten har Værlebryggen fått en molo som værskjerm for båtfrakt til teglverket, der utfyllingene er forløperen til det nåværende kaianlegget.⁵⁷ I 1914 har søndre bydel fått en struktur som forblir nokså uendret i de kommende hundre år.



Figur 17 1914-kartet, der utfyllinger fram til 2020 er markert med blå linje i sjøen.

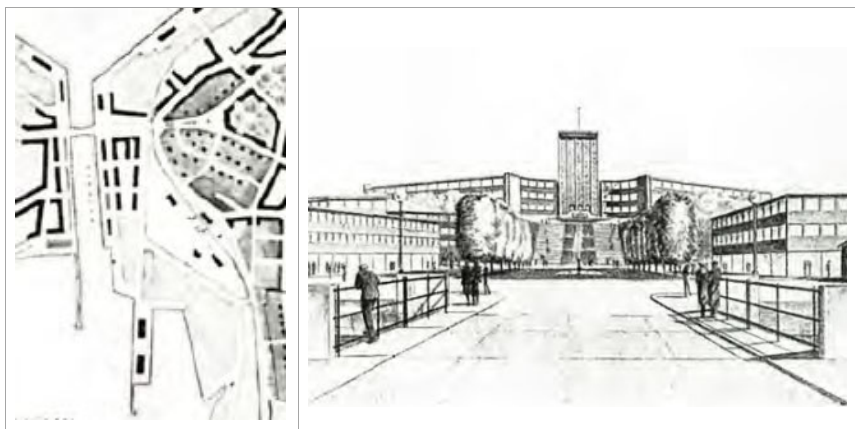
⁵⁶ Moss havnestyre, 1921. Side 12-13

⁵⁷ Ringdal, 1994. Side 43

1967 Bilbro, kai og utfylling av stranden

Kartet fra 1967 viser endringer som er forårsaket av etterkrigstidens økning i biltrafikken. Værlebuktas strandlinje er fylt ut, slik at den tidligere båthavnen er blitt en kai med parkeringsplasser og dobbelt fergeleie. Adkomst til og fra fergeleiet blir ledet over en nybygget bilbro. Broen hever seg over jernbanelinjen, og gaten er forbundet med Jeløy gjennom en ny klaffebro over kanalen. Som konsekvens av veiomleggingen, er den nordre delen av Værlesandens bebyggelse revet.

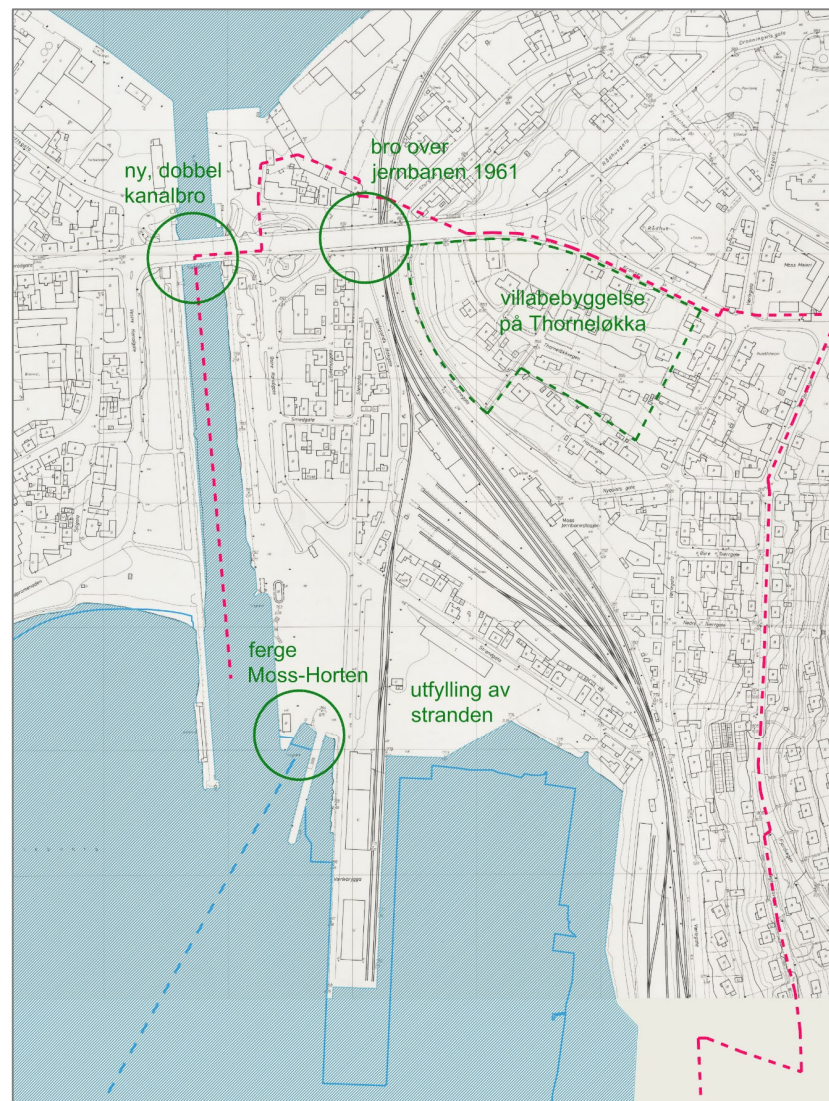
Bilveien fra fergekaien og Jeløy føres til et kryss foran rådhuset, der veien splittes i to. Veiløsningen er en forenkling av et byplangrep fra 1932, foreslått av stadsingeniør Einar Mathisen.⁵⁸ Dersom forslaget hadde blitt gjennomført, ville trehusbebyggelsen på begge sider av kanalen blitt revet, se figur 18. I stedet for den dramatiske byplanen, ble Thorneløkkas villaer oppført i perioden 1930-1937. Hele området er markert som kulturmiljø på Moss kommunes kulturminnekart.



Utsnitt av stadsing. Mathisens reguleringsforslag fra 1932.

Arkitekt Kristofer Langes forslag til rådhus fra ca. 1934, perspektiv sett fra kanalbroen mot byen

Figur 18 Begge illustrasjoner er hentet fra Moss bys historie, side 266 og 267. Ukjent kilde.



Figur 19 1967-kartet. Moss kommune, avdeling geodata. Den utfylte sjølinjen fra 2019 er markert med blå linje.

⁵⁸ Ringdal, 1994. Side 266-267

2020 Biltrafikk, anleggsområde og containerhavn

Kartet fra 2020 viser at stranden er ytterligere utfylt, det samme gjelder østre kaianlegg for containere. På utfyllingen er det bygget et stort lagerbygg for Oslo Havnelager, og bydelen preges av tunge kjøretøy til og fra ferge eller containerhavn. Containerhavnen er den tredje største i Norge.⁵⁹

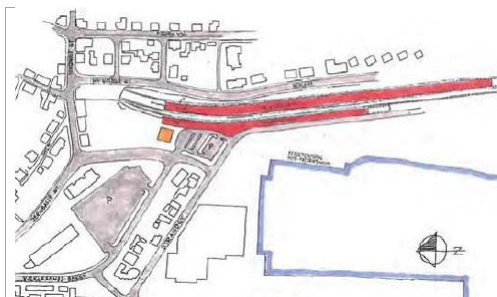
Den andre store endringen gjelder biltrafikken. I 2018 ble trafikken på rådhusbroen over jernbanelinjen målt til et gjennomsnitt på 25.692 ÅDT, hvilket er svært høyt for en gate midt i en småby.⁶⁰ Statens vegvesen utgir trafikkindekser som viser samlet prosentvis økning pr. år. For perioden 2004-2018 var årlig økning gjennomsnittlig 1,3 prosent for personbiler, og 3 prosent for tunge kjøretøy.⁶¹ Til tross for den kraftige økningen i biltrafikken, har veinettet i søndre bydel vært uendret i mer enn 50 år.



Grunnarbeidet til ny togstasjon har forårsaket riving av 121 bygninger, der de fleste var eldre enn 100 år. Bydelens gjenværende bygningsmasse består nå av 48 bygninger med vernestatus.

Rød markering = bygninger som er revet.

Figur 20 Skjermbilde fra kommunekart.com er bearbejdet i Autocad og Indesign.



Samme kartutsnitt som over. Konsekvensutredningen fra 1993 viser at bebyggelsen i Nyquistbyen ligger utenfor anleggsområdet. Moss bystyre vedtok reguleringsplanen i 1999, og jernbaneteknisk planlegging har senere utvidet anleggsområdet.⁶²

Figur 21 Illustrasjon av alternativ 2B. Skjermbilde fra KVVU for dobbeltsporet Sandbukta-Moss.

⁵⁹ Kystverket v/ Menon Economics, 2016. Side 4

⁶⁰ Statens Vegvesen, 2018. Riksvei 19

ÅDT= årsgjennsnittstrafikk. Statens Vegvesens foretar trafikktejlinger av hoveveinettet, og til sammenligning er E6 ved Taraldrud målt med 50000 ÅDT. E6 er en motorvei med flere filer, mens Riksvei 19 har en fil.

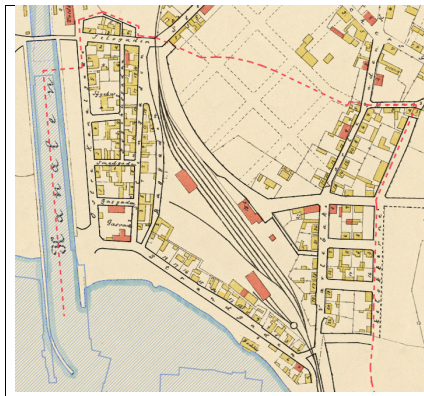
⁶¹ Statens vegvesen, 2020. Se vedlagte excel-skjema med oversikt over årsgjennsnittstrafikk.

⁶² Jernbaneverket, 2014. Side 2



Figur 22 2020-kartet, der sjølinjen fra 1885 er markert med blå linje. Anleggsområde for nytt dobbeltspor m/jernbane er markert med beige skravur.

Endringer i samferdsel og struktur



Strukturelle endringer fra 1786 til 1885

Kanalen og jernbanen forandret bydelen til et trafikknutepunkt. Strandstedets forbindelse med byen ble begrenset av jernbancovergangen, og Værlegata ble en del av byens gatenett. Kanalen ble vannvei for gods- og persontrafikk, den defineres derfor som del av gatenettet. Det samme gjelder jernbanen. Øst-vest-forbindelsen til Jeløy var underordnet, det var kanalens og jernbanens nord-syd-orientering som dominerte bydelens struktur.



Strukturelle endringer fra 1885 til 1967

Den brede veien mellom Jeløy og Moss ble et styrende element for bydelens forandring. Biltrafikken skapte et gjennomfartssted, og riksveiens øst-vest-orientering ble en barriere mellom bydelen og sentrum. Nord-syd-forbindelsen ble brutt. På bysiden ble det anlagt omfangsrrike avkjøringer, og Værlebukta ble fylt ut med parkeringsplass og utstikker til fergen. Jernbanesporene ble utvidet, og bydelen ble dominert av kommunikasjonsløsninger.



Strukturelle endringer fra 1967 til 2020

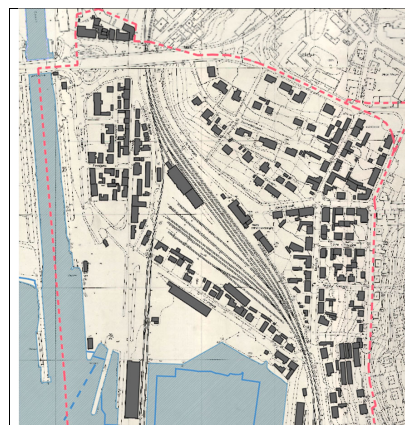
Den nye jernbanestasjonens har medført en stor strukturell endring. Anleggsområdets areal beslaglegger nesten halvparten av bydelen. Søndre bydel er fortsatt et kommunikasjonsknutepunkt, men nå preges bydelen av tett trafikk på et femti år gammelt veinett. Gods fraktes ikke lenger med tog eller båt, det trailerne som har overtatt oppgaven. Av den grunn er tungtrafikken fra containerhavnen blitt et dominerende element. Gatenettet på Værlesanden og Thorneløkka er det samme som i 1967.

Endringer av bebyggelsen



Endringer fra 1786 til 1885

Kanalen ble en trafikkert vannvei med gods- og persontrafikk, og togstasjonen hadde samme funksjon. De strukturelle endringene forandret Værlesandens fra et strandsted i ytterkant av byen til et sentralt knutepunkt for byens befolkning. Som følge av strukturendringene ble Nyquistbyen og Værlegaten bygget. Bydelen fikk dobbelt så mange bygninger, og den framstår som en forstad til Moss.



Endring fra 1885 til 1967

Tre strukturelle endringer reduserte Værlesandens størrelse: Bilbroen over jernbanelinjen isolerte nordre del av strandstedet, og parkeringsplassen til fergekøene fjernet søndre del av bebyggelsen. Jernbanespor til den nye Værlebrygga medførte riving av bebyggelse på begge sider av sporet. Thorneløkka ble bebygget, og Nyquistbyen fortettet. Sistnevnte endringene medførte at forstadsbebyggelsen ble forsterket, og førstnevnte endringer førte til at strandstedets bebyggelse ble redusert.



Endring fra 1967 til 2020

Anleggsområdet til den nye jernbanestasjonen har fjernet halvparten av bydelens bebyggelse. Nyquistbyen er revet, det samme gjelder østre del av Strandgatas bebyggelse. Lagerbygningen ved jernbanesporet er også revet. Den gjenværende bebyggelsen er blitt øyer i et trafikkert landskap. Det er bygget en stor lagerhall på utfyllingen foran Strandgata. Den gjenværende delen av Værlesanden uendret, det samme gjelder Thorneløkka og nordre Værlegate.

Oppsummering søndre bydel

Sentrumskjernen har sitt historiske utspring ved Mossefossen og nordre havn.⁶³ Den industrielle opprinnelsen var knyttet til sagbruk og kverner, deretter fulgte jernverk og bydannelse. Den historiske gjennomgang har avdekket at søndre bydel har en annen opprinnelse, gatestrukturen er ikke etablert som forstad til industribyen. Værlesanden var et selvstendig strandsted med orientering syddover mot Værlebukta, og Strandgata hang sammen med strandstedet. Norsk byhistorie beskriver strandsteder som selvgrodde bydeler utenfor kjøpstedene, «åsteder for upriviligert handel og utskjenking».⁶⁴

Bydelen ble innlemmet i Moss ved grenseutvidelsen i 1840. Forbindelsen mellom sentrumskjernen og søndre bydel var begrenset til to ferdssåre med nord/syd-retning, Storgata og Værlegata.⁶⁵ Senere ble forbindelsen mellom nord og syd forsterket av båttrafikk på kanalen. Forbindelsen ble brutt da riksvei 19 ble bygget på tvers av kanalen. Riksveiens plasskrevende utforming skapte en øst-vest-barriere som på grunn av økende biltrafikk har forsterket avstanden mellom sentrumskjernen og søndre bydel. Bybebyggelsen på nordsiden av riksveien ble utviklet med forretninger og tilhørende velstand, og sydsiden av riksveien var nesten uberørt av bylivets endringer. Denne ulikheten har ført til at bebyggelsen i søndre bydel fortsatt preges av lave trehus på små teiger. På den måten har riksvei 19 ikke bare ødelagt, men også beskyttet bebyggelsen i søndre bydel. Dersom bydelen hadde hatt en tettere forbindelse med byen, er det sannsynlig at teigene ville blitt sammenslått og bebygget med større bygninger.

Jernbanestasjonen og fergeforbindelsen Moss-Horten førte til at sydsiden av riksveien ble et knutepunkt for trafikk. Først var det kontakten mellom jernbane og båt som var viktig, deretter ble godstrafikken overført fra tog til bil. På grunn av kort avstand mellom båt og vei, har bydelen blitt attraktiv for virksomheter med stort fraktbehov. Dette gjelder containerhavnen som bindeledd mellom båt og tungtransport, og Rockwool som via fabrikkene bruker samme logistikk. Det kan derfor oppsummeres at det er samferdsel som har vært bydelens dominerende endringsfaktor.

⁶³ Andressen, 1984. Side 115

⁶⁴ Helle, Eliassen, Myhre & Stugu, 2006. Side 207

⁶⁵ Ringdal, 1989. Bind 2, side 244.

5. Bygninger i søndre bydel

Hensikten med dette kapitlet er å undersøke essensielle særtrekk ved bebyggelsen og bygningsmiljøenes strukturelle organisering. Enkeltbygningenes historie er underordnet, det er bygningsmiljøenes hovedkarakter som vektlegges. Bygningsregistreringene har betydning som kunnskapsbank og for bilde for oppgavens mulighetsstudium. Som underlag for vurderingen, vises til vedlagte bygningsregistreringer for følgende områder:

- Nyquistbyen (før riving)
- Værlegata nord
- Stasjonsområdet
- Værlesanden
- Strandgata

Bygningsregistreringens kartutsnitt er skjermbilde fra nettsiden til Kartverket, der det også ligger opplysninger om SEFRAK-registrering.⁶⁶ Flere av bygningene i søndre bydel er vernet etter Plan- og bygningsloven i hensynssone H570, men ingen av bygningene er fredet.

Nyquistbyen

Alle bygningene i Nyquistbyen revet, og registreringen har to hensikter. I denne oppgaven blir det vurdert om bebyggelsens kvaliteter kan gjenskapes, og den sekundære hensikten er at registreringsmaterialet kan brukes til arkivbevaring av et bygningsmiljø. Nyquistbyens boligtomter ble utpansellert i umiddelbar nærhet av jernbanestasjonen, og mange av beboere var jernbaneansatte. Østfoldbanens ankomst gav optimistiske ringvirkninger for sysselsettingen, og bygningene ble oppført i løpet av et knapt tiår mellom 1875 og 1885. De fleste bygningene ble derfor oppført med trekk fra sveitserstilen. Stilperiodens forbilder var hentet fra Europa, og spesielt Tyskland, der norske arkitekter ble utdannet på 1800-tallet. Til tross for de utenlandske forbildene, ble stilperioden likevel forbundet med en norsk og nasjonalromantisk arkitektur.⁶⁷

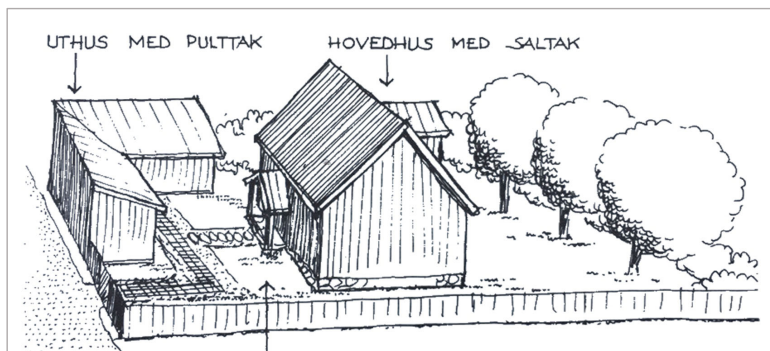
Eiendommene nærmest sentrum (nord), hadde bymessig utforming med hjørneinngang til butikk i første etasje, og separat inngang til leiligheter i andre etasje. Øvrige bygninger i Nyquistbyen var enkle enetasjes bygninger. Takflatene hadde symmetrisk utforming med

⁶⁶ SEFRAK = "Sekretariatet For Registrering Av Faste Kulturminne i Norge". Registeret inneholder bygninger som er bygget før 1900, og bygningene er kartfestet og fotografert. Bygningene i SEFRAK-registeret har ingen spesielle restriksjoner. Registreringen er en påminnelse om at kommunen bør vurdere verneverdien ved søknader om endring, flytting eller riving. KILDE: <https://www.riksantikvaren.no/Veiledning/SEFRAK-registret>

⁶⁷ Brekke, Nordhagen & Lexau, 2008. Side 241.

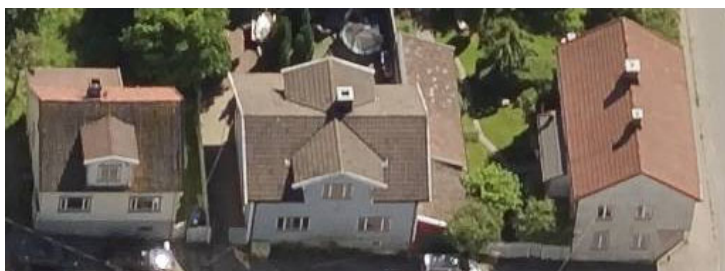
midtstilte arker, og takvinkel mellom 30 og 35 grader. Bygningene hadde store takutstikk med profilerte sperr, og fasader med staffpanel og horisontale bånd som markering av etasjeskillet.

⁶⁸ Alle bygningene var plassert med langsiden mot gaten, og de hadde inngangsdør mot bakgårdens gruslagte gårdsplasser. Mot nabogrensen var det oftest uthus med pulttak, slik at hver eiendom bestod av et lite gårdstun med flere bygninger.⁶⁹



Figur 23 Bybebyggelsen er organisert som et lite gårdstun. Illustrasjon fra boken «Stedstilpasset bebyggelse», tegnet av Tor Gerhard Hofgaard

Bygningene i Nyquistbyen kan ha vært dekorert med profilert listverk, men i ombygget tilstand framstod de små sveitserhusene som nøkterne representanter for epoken.⁷⁰ Detaljer som legges til i etterkant, kan se ut som forfining, men de tilhører egentlig villabebyggelse fra nyere tid. Ifølge boken «Kulturhistorisk værdering av bebyggelse» kan mangelen på arkitektoniske stilelementer være en verdiforsterkende kvalitet ved enkle arbeiderboliger.⁷¹ Størrelse og takutforming på flere av bygningene er ganske like, og det er mulig at de ble bygget etter et slags ferdighusprinsipp.



Figur 24 Skråfoto av Øvre tverrgate 1 og 3 + Værlegata 22. Skjermklipp fra 1881.no.

⁶⁸ Drange, Aanensen & Brønne, 1981. Side 10,30 og 69.
⁶⁹ Ulla, 2019. Bygningsregistrering Nyquistbyen
⁷⁰ Eldal, J.C, 1998.
⁷¹ Unnerbäck, 2003. Side 97

Nyquistbyens bygninger var ikke unike i nasjonal målestokk, men området hadde en planlagt bebyggelsesstruktur som var mer helhetlig enn den selvgrodde gatestrukturen i Moss sentrum. Ved sammenligning av ulike verdikriterier, er det rimelig å tillegge bebyggelsen en samfunnshistorisk verdi. Begrunnelsen for verdivurderingen er at bebyggelsens lokale tilstedeværelse representerte en nasjonal oppgangsperiode på slutten av 1800-tallet. Den sosialhistoriske verdien er knyttet til funksjonen som boliger for jernbaneanatte.⁷²



NYQUISTBYEN
 Værlegata var en ferdselsåre mellom byen og søndre kyststripe. Etter at jernbanen ankom, ble det behov for boliger til jernbaneanatte. Det ble da planlagt og oppført tre kvartaler med boliger.

Teigene ble bebygget som et lite gårdstun. Fra gaten var det inngang til bakgården, og boligen hadde inngang fra tunet. Dette medførte at husrekkene ikke var sammenbygget, og bebyggelsen hadde et bymessig eneboligpreg.

Hovedbygningenes grunnplan er ca. 100 m²

Gjennomsnittlig teigstørrelse: 350 m²

Kilder: Moss bys historie, kulturminneplan Moss, sentrumsplan Moss og Riksantikvarens database «Askeladden».

⁷² Unnerbäck, 2003. Side 61

Et bygningsmiljø kan ha identitetsverdi, selv om andre objektive verneverdier ikke finnes. Identitetsverdier kan defineres som sosiale rammer rundt menneskers livsmiljø, eller egenskaper ved bebyggelsens organisering som gir mennesker en følelsesbasert opplevelse av trivsel, trygghet og samhörighet. Det svenske Riksantikvarieämbetets verdivurderingssystem hevder at riving av denne type bebyggelse fører til de sterkeste protestene, fordi utsettelsen også krenker den sosiale gruppens identitet og livskvalitet.⁷³ Dersom rivevedtaket ikke hadde forårsaket mange tiår med forfall, så er det rimelig å anta at bedre vedlikehold ville ført til en større bevissthet om bebyggelsens verdier.

Protestene mot riving av jernbanekvartalene gav gjenlyd i nasjonal presse, men den kraftige reaksjonen fikk ingen følger for vedtaket om plassering av ny togstasjon.⁷⁴ Det siste huset i Nyquistbyen ble revet i januar 2019, 20 år etter bystyrets vedtak.

Værlegata nord

Værlegatas nordre del består av et bygningsmiljø som ble regulert til bevaring så tidlig som i 1983. I nyere tid ble bygningsmiljøet slått sammen med Thorneløkkas bebyggelse, slik at kommunedelplanen fra 2017 markerer begge områder som et samlet kulturmiljø. Eiendommene nærmest sentrum ble bygget først, og flere av dem er tømmerbygninger som ble flyttet fra Jeløy.⁷⁵ Ifølge Riksantikvarens Askeladden-base er alle bygningene bevaringsverdige på grunn av «alder, autenticitet, representativitet og historisk betydning».⁷⁶



Figur 25 Værlegata 6, 8 og 10, fasade mot gaten

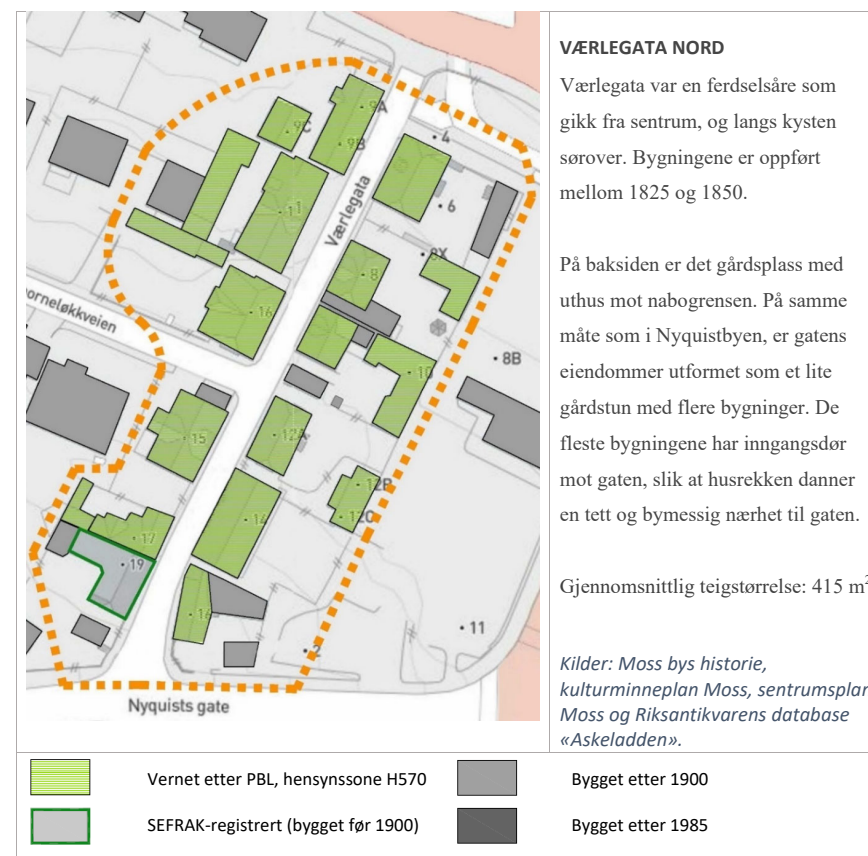
⁷³ Unnerbäck, 2003. Side 90

⁷⁴ Haugestad, 1999

⁷⁵ Ulla, 2019. Bygningsregistrering øvre Værlegate.

⁷⁶ Askeladden= Riksantikvarens database over freda kulturminner og kulturmiljøer i Norge.

Gaten ble opparbeidet og bebygget i en periode som ble preget av stilretningen senempire. Den typiske takformen er halvvalm eller østfoldvalm, med takvinkelen på ca. 30 grader. Noen av empirehusene har midtstilt ark, og tidstypiske inngangstrapper med smijernsrekkeverk.⁷⁷ De fleste bygningene har en etasje, og de er plassert med langfasaden mot gaten. Gunnarsjaas arkitekturhistorie deler klassisismen inn i flere ulike retninger, og en av dem kalles «kystens stiler». Kombinasjonen av seilskutefrakt, byborgerskap og senempire gir en dekkende beskrivelse av gatens opprinnelse og særpreg.⁷⁸



⁷⁷ Drange, Aanensen & Brønne, 1981. Side 10,30 og 69.

⁷⁸ Gunnarsjaa, 2006. Side 221

Reguleringsvedtektene fra 1983 gir retningslinjer for bygningenes eksteriør, med krav om at alle endringer skal framlegges bygningsrådet for godkjenning.⁷⁹ Til tross for bestemmelsene, er det tydelig at ombygginger, takløft og vindusutskiftninger har endret gatens empirekarakter. I desember 2018 ble søndre del av Værlegata revet for å gi plass til anleggsområde for ny stasjon. Bortsett fra to bygninger i Værlegata 16, blir den nordre delen av Værlegaten stående utenfor anleggsområdets grenser.

Stasjonsområdet

Stasjonsbygningen ble åpnet i 1878, utført i en streng tyskinspirert stil med pusset tegl og stort takutstikk. Bygningen ble tegnet av arkitekt Peter Andreas Blix, og den står oppført i NSBs bygningsregistrering fra 1992.⁸⁰ Landsverneplanen for jernbanebygninger er ikke tilgjengelig, men ifølge kulturminneplanen for Moss er stasjonsbygningen vernet av Bane NOR (tidligere NSB). Bygningen er regulert til bevaring i hensynssone H570, og ifølge intensjoner i kulturminneplan for sentrum, vil både jernbanespor og stasjon bli bevart som et teknisk kulturminne.⁸¹



Figur 26 Stasjonsbygningens østfasade Originaltegning oppbevares hos Bane NOR Eiendom. Tegningen er tekstet som en kopi, utført av Solveig Abrahamson i 1905.

Kartet fra 1885 viser flere bygninger og jernbanespor rundt stasjonen. Mellom jernbanestasjonen og Værlesanden lå det godshaller som også var vernet. Bygningene ble revet i desember 2018, og arealet på vestsiden av jernbanelinjen benyttes nå som

⁷⁹ Moss kommune, 1983

⁸⁰ NSB Arkitektkontoret, 1992. Side 159

⁸¹ Rambøll 2014, side 28

parkeringsplass for togpendlere. Arealet mangler tilknytning til både trehusbebyggelse og stasjonsbygning. Arkitektonisk kan stasjonsområdet beskrives som sammensatt av bygninger og bygningsmiljøer uten fellesnevner. Boken «Realistisk byanalyse» definerer denne type byområder som mellomsoner uten struktur.⁸² Tilsvarende område er i Asplans byanalyse beskrevet som «gjenstand for endringsprosesser hvor tidligere strukturer er fragmentert, og nye strukturer ennå ikke har klart å utkrystallisere seg.»⁸³ Byanalysen gir en presis beskrivelse av stasjonsområdet og parkeringsplassen.

Endringspotensialet er åpenbart, og området vil bli inkludert i bydelens utbyggingsplaner. Den eksisterende stasjonsbygningen vil påvirkes av naboskapet til den nye togstasjonen, og parkeringsplassens framtidige løsning vil bli et visuelt bindeledd mellom jernbanestasjonen og trehusbebyggelsen. Oppgavens mulighetsstudium foreslår en løsning som kan bli et bindeledd mellom de historiske bygningsmiljøene.

Værlesanden

Som tidligere beskrevet, var området mellom Jeløy og fastlandet en sandbanke med lavt vann. Fram til 1840 var Værlesanden en bystruktur utenfor kjøpstadens grenser, og stedet ble et fristed for handel og skjenkesteder uten lovhjemmel.⁸⁴ De sosiale vilkårene beskrives i Moss bys historie, der det står at Værlesandens beboere var de dårligst stilte, for eksempel bryggesjauere, enker og fattiglemmer.⁸⁵ Til sammenligning var grunneierne i Værlegaten nord byborgere som bygget boliger med samtidens klassisistiske stilretning.

Værlesanden ble i henhold til kulturminneplan vernet i et vedtak fra 1992, og reguleringsbestemmelsene fra 1999 beskriver hvordan områdets bebyggelse og gatestruktur skal ivaretas. Bestemmelsene inneholder restriksjoner mot riving, og krav til at gateløpene skal opprettholdes. Det stilles også krav til at bygningenes form, størrelse, materialbruk og farger blir opprettholdt - eller tilbakeført.⁸⁶ I tillegg informerer kulturminneplanen fra 2011 om at Værlesanden ble regulert til spesialområde bevaring i sentrumsplanen som fra 2006. Vernevedtakenes prosess virker uryddig, men det viktigste er at Værlesandens bebyggelse er markert på gjeldende kommuneplan med hensynssone H570.

Våren 2005 gjennomførte Riksantikvaren og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) en nasjonal kartlegging av trehusmiljøer med kulturhistorisk betydning. Det

⁸² Ellefsen & Tvilde, 1990. Side 13

⁸³ Asplan Østlandet v/Dag Tvilde, 1992. Side 6

⁸⁴ Helle, Eliassen, Myhre & Stugu, 2006. Side 207

⁸⁵ Ringdal, 1989. Bind 2, side 272.

⁸⁶ Moss kommune, 1999. Side 8

ble utarbeidet retningslinjer for brannsikkerhet i vernet tett trehusbebyggelse, og Værlesanden er ett av tre områder i Moss som oppfyller kriteriene. Innenfor kulturmiljøets grenser er det 24 bygninger som er regulert til vern. En av de vernede bygningene er et tidligere sykehus fra 1848, og flere av de andre bygningene er ifølge Askeladden bygget i perioden 1800-1825.⁸⁷



Figur 27 Flyfoto av Værlesanden. Skjermklipp fra nettsiden til 1881.no

Bebyggelsen i søndre bydel unngikk fire bybranner på 1800-tallet. Alle startet i daværende sentrum, og de spredde seg nordover mot fossen.⁸⁸ Av den grunn er det mulig at

⁸⁷ Askeladden= Riksantikvarens database over freda kulturminner og kulturmiljøer i Norge.

⁸⁸ Ringdal, 1989. Bind 2, side 263 og 285.

tømmerkjernen i noen av trehusene er den samme bebyggelsen som er markert på kart fra 1786.⁸⁹

De eldste bygningene er små enetasjes hus, med takvinkel på 42-45 grader. Utformingen er typisk for tradisjonell tømmerarkitektur, der de stilmessige forbildene var underordnet.⁹⁰ Den enkle bygningsformen kan være en indikasjon på at bygningene er eldre enn opplyst i Askeladden. Kildehenvisninger er ikke spesifisert, og det er derfor vanskelig å undersøke dateringen. Noen av bygningene har klassisismens symmetri med midtstilt inngangsdør. Vindusinnvidningen avslører at planløsningen sannsynligvis har vært tredelt, med midtgangen som nøytral inngang til to separate enheter. Et annet fellestrekk er mangelen på stilhistoriske detaljer, hvilket sammenfaller med det nøkterne inntrykket av Nyquistbyens bebyggelse.



Figur 28 Stengata 10,12 og 14, fasade mot gaten



Figur 29 Stengata 17 og 15B, fasade mot gaten

⁸⁹ Horn, 1786. Kart over Moss.

⁹⁰ Ulla, 2019. Bygningsregistrering Værlesanden.

På Værlesanden ble det bygget flere nye hus rundt 1985, blant annet en husrekke mot Østre kanalgate. Bygningene har særtrekk som er typisk for svalgangshus i norske dalfører. Det standardiserte Selvaaghuset er trolig utviklet for å ligne på norske trehus, og det finnes lignende bygninger på de fleste tettsteder i Norge. Den avvikende utformingen bryter med Værlesandens særpreg, og husrekken bidrar derfor til å redusere området kulturminneverdi. Tilpassing til stedlig særpreg en vesentlig kvalitetsfaktor ved ny bebyggelse i historiske bystrøk. Riksantikvarens bystrategi nevner byggehøyder og volum, samt materialvalg og farger.⁹¹ Valettaprinsippene vektlegger betydningen av byenes mangfold, og skriver at både størrelse og mengden av nye inngrep må minimeres.⁹² Ingen av disse faktorene ser ut til å være vurdert ved godkjenning av ny bebyggelse på Værlesanden.

Reguleringsbestemmelsene fra områdereguleringsplanen i 1999 inneholder restriksjoner for Værlesands bakgate, område GT1, der det står at gaten ikke kan benyttes til gjennomgangstrafikk.⁹³ Bestemmelsene framstår som en sterk beskyttelse, men et av alternativene i Statens vegvesens mulighetsvurdering har likevel foreslått at traséen til ny riksvei 19 plasseres i det historiske gateløpet.⁹⁴ Kulturmiljøet er omgitt av belastende trafikk fra ferger, containerskip, biler og tog. Flere de kommunale bygningene står tomme, og bygninger bærer preg av dårlig vedlikehold. Det er derfor mulig at veiplanleggerne har antatt at kulturmiljøet har underordnet betydning.

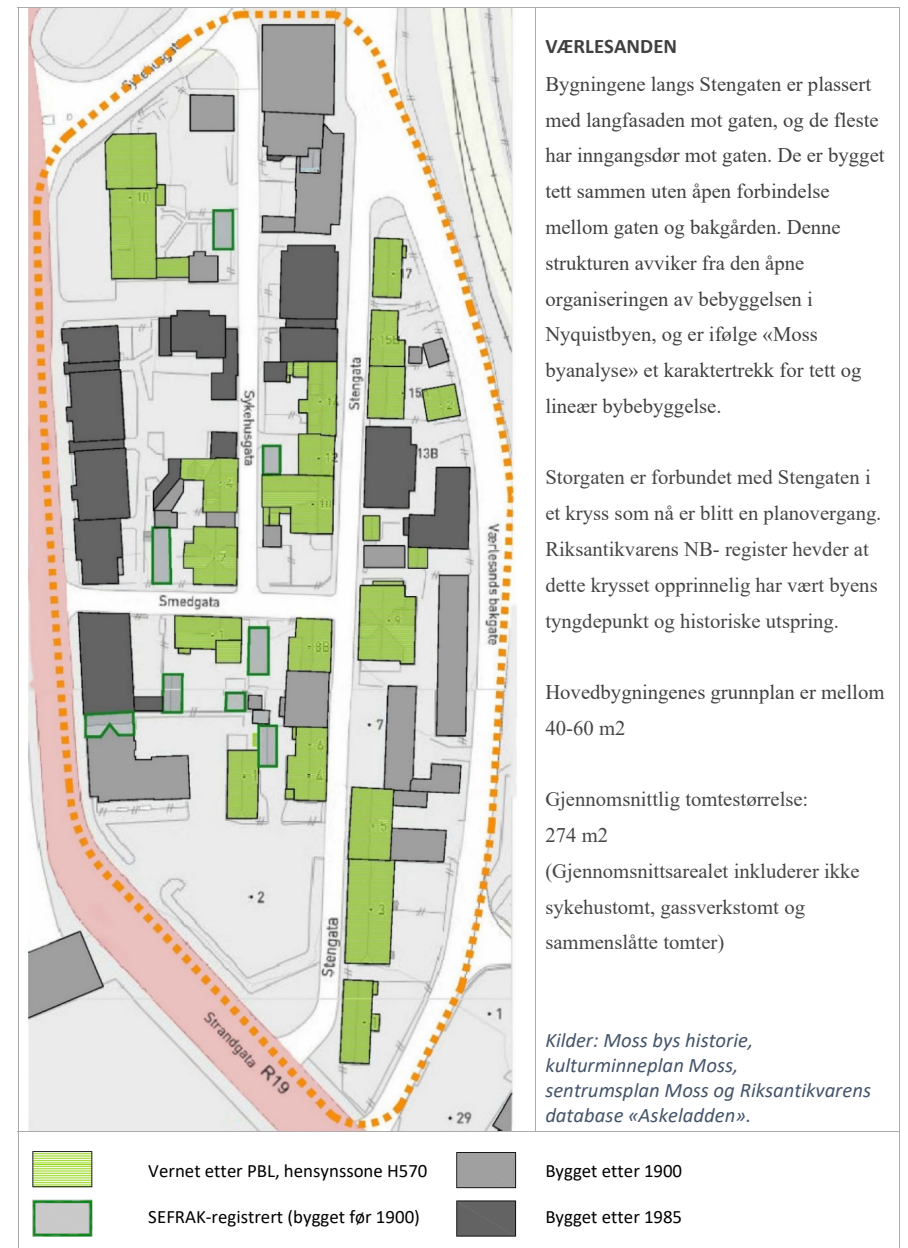
Værlesandens betydning kan framstå som lav, men som beskrevet i bydelsanalysen, representerer bebyggelsen en selvstendig bystruktur. Den tette trehusbebyggelse gir et vesentlig bidrag til opplevelsen av byens samlede mangfold, og i historisk sammenheng er bygningsmiljøet et av de viktigste i byen. Det vil derfor være en styrke for byen om kulturmiljøets status ble forsterket, og oppgavens mulighetsstudium vil undersøke hvordan en slik forsterkning kan utføres.

⁹¹ Riksantikvarens bystrategi, 2017. Side 15

⁹² ICOMOS Valetta Principles, 2011. Side 30.

⁹³ Moss kommune, 1999. Side 6

⁹⁴ Statens vegvesen, region øst. Strategi-, veg og transportavdelingen, 2017. Side 43



Strandgata

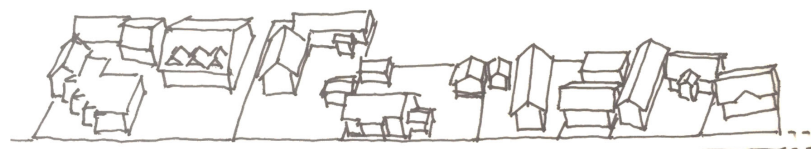
Vinteren 2019 ble seks SEFRAK-registrerte bygninger revet, og samtidig ble planovergangen som forbandt Strandgata med Værlegata fjernet. Som gatenavnet forteller, er bygningene oppført langs stranden. På grunn av utfyllinger er avstanden til vannkanten økt til 100 meter, og planlagte utfyllinger vil øke avstanden ytterligere.

Strandgatens eiendommer er ikke bebygget som små gårdstun, slik som i Nyquistbyen. De er heller ikke bebygget med tett og lineær bystruktur, slik som på Værlesanden. Bygningene ligger tilsynelatende tilfeldig plassert, med ujevn innbyrdes avstand. Flere av dem er sterkt ombygget, med tilbygg som skjuler det opprinnelige trehusets begrensede størrelse. Det er likevel mulig å skjelve hovedtrekk med bratt takvinkel og bygningskroppens knappe dimensjoner. Sammenligning av eldre og nyere kart viser at bygningene har hatt samme plassering i 400 år, muligens enda lenger. Som begrunnelse for et evt. vernevedtak, kan kombinasjonen av bygningsarkeologi og kildesøk avdekke gatens historiske dybde.⁹⁵

Strandgatas betydning kan sammenlignes med vurderinger i NIKUs rapport om byforskning og kulturarv, der erindringssteder er en av grunnene for verdsetting eller utvelgelse.⁹⁶ Vern av enkeltbygninger vil ikke være tilstrekkelig til å skape et erindringssted, det er teigstørrelsen, gaten, og de små trebygningene som til sammen utgjør et fysisk erindringsbilde. Strandgata har en direkte forbindelse med strandsitterne langs Værlebukta, og den bør absolutt vernes som del av Værlesandens kulturmiljø. I tillegg vil det ha stor historisk verdi om gatens noen av gatens ombygde bygninger ble tilbakeført til forhenværende tilstand.







Figur 30 Sammenstilte foto av Strandgatas gjenværende bygninger.



Figur 31 Strandgatas gjenværende bygninger, omriss fra flyfoto.



	Vernet etter PBL, hensynssone H570		Bygget etter 1900
	SEFRAK-registrert (bygget før 1900)		Bygget etter 1985

STRANDGATA

Den lave trehusbebyggelse langs Strandgata var strandsitterhus langs Værlebukta, se beskrivelse i avsnittet om kartet fra 1786. Gatens forløp beskriver stranden slik den så ut for utfyllingene. Konkurransprogrammet for Bane NORs mulighetsstudier forutsetter at bebyggelsen kan rives. Blå linje markerer strandlinjen på den andre siden av gaten.

Kilder: Moss bys historie, kulturmiljøplan Moss, sentrumsplan og Moss byhistoriske leksikon.

⁹⁵ Cramer&Breitling, 2007. Side 68

⁹⁶ Berg, Sognnæs, Swensen, 2010. Side 15

Thorneløkka

På den andre siden av jernbanelinjen ligger en grønn skråning med store eneboliger, området kalles Thorneløkka. Villabebyggelsen er nærmeste nabo til riksvei 19. Området grenser også til Jernbanegata og Værlegatas vernede gateløp. Jordene på Thorneløkka ble omregulert til eneboligtomter på 1930-tallet, og deler av villastrøket har store eneboliger med funksjonalistiske stiltrekk. Flere av eneboligene er tegnet av kjente arkitekter, og to av dem er regulert til bevaring i hensynssone H570.⁹⁷ Villastrøkets grønne karakter er forsterket av to offentlige parkområder, og sentrumsplanen vektlegger den landskapsøkologiske betydningen av å beholde store hager uten fortetting. I tillegg vurderes trærne langs Jernbanegata som en verdifull del av bygningsmiljøet. Thorneløkka har ikke bystruktur, her består bebyggelsen av frittstående eneboliger med hage på alle kanter.

6. Hvorfor byreparasjon?

Som tidligere beskrevet har småbyen Moss mistet store deler av den eldste bebyggelsen, spesielt industribygninger og arbeiderboliger. Ny bebyggelse dominerer, og byens sammensetning er endret. Spørsmålet om byreparasjonens hensikt, kan derfor besvares med at det har oppstått en ubalanse som må repareres. Årsaken til at kommunevalgets protestparti fikk så stor oppslutning, kan være dypt forankret i grunnleggende følelser av tap.

Minne og identitet er følelsesbaserte begreper som er vanskelig å forklare, likevel er de viktige elementer i de fleste verneverdivurderinger - enten bygningene er plassert i byen eller i en avsides bygd. Det som er annerledes i en by, er at de menneskeskapte omgivelsene berører flere mennesker. Påfølgende avsnitt vil inneholde vurderinger av minne og identitet som byhistoriske drivkrefter.

Minne som byhistorisk drivkraft

Forfatteren Lewis Carroll skrev boken "Alice through the Looking Glass, and What Alice found there" (1871). Sharon Madonald bruker et sitat fra boken, der den hvite heksen sier til Alice at «It is a poor sort of memory that only works backward».⁹⁸ Alice var i en fantasiverden uten begrensninger, der minne kunne romme både fortid og framtid.

⁹⁷ Riksantikvaren (Askeladden), 2018.

⁹⁸ Macdonald, 2013. Side 216

Akademisk ordbok forklarer ordet minne som en forestilling om noe som ikke lenger finnes, men som kan hentes fram igjen som en følelse eller en tanke.⁹⁹ Minne er i henhold til definisjonen beslektet med nostalgi, en lengsel etter fortiden. Å bruke begrepet minne om framtiden er derfor en selvmotsigelse. I dette kapittelet vil jeg forsøke å redegjøre for at minner er mer enn passiv og personlig nostalgi. Nye minner oppstår hver dag, og når minnene etableres hos flere personer samtidig, kan de danne selve drivkraften til gjenoppføring eller revitalisering av historiske byområder.

Et eksempel som kan belyse hvilken kraft minner kan ha, er hentet fra sommeren 2019, da det ble igangsatt riving av et lite og unnselig trehus på Jeløy. Påfølgende reaksjoner kom fra mennesker som ikke hadde spesifikke minner om den aktuelle bygningen, men de hadde minner om lignende trehus. Etter hvert framkom opplysninger om at bygningen hadde vært tollstasjon på hovedveien mellom byen og Jeløy, og protestene fra Facebook resulterte i leserinnlegg med ønske om å bevare bygningen.¹⁰⁰ Rivetillatelsen var gitt uten innsigelser fra kulturminneforvaltningen, men det folkelige engasjementet avslørte et sterkt ønske om å beholde det lille trehuset. Bygningens betydning ble forsterket fordi det var en konkret historie knyttet til huset, og i dette tilfellet ble forholdet mellom tollstasjonen og den gamle ferdssåren etablert som et kollektivt minne om at det en gang var toll for å frakte varer til Moss. Så lenge huset står der, vil gateløpet og bygningen påvirke minnet til en stor gruppe mennesker, og når huset er borte vil folk glemme at gaten var hovedveien mellom Jeløy og byen. Det er derfor mulig å hevde at minner i bysammenheng er knyttet til bygningers fysiske tilstedeværelse.

Sosiologen og filosofen Maurice Halbwachs hevdet at alle minner er plassert i et kollektivt rammeverk, og at minner er mentale tankeprosesser som ikke kan bli forstått eller vurdert som individuelle, med mindre de kobles til lignende minner i en samtidig og samsvarende gruppe.¹⁰¹ Hans forståelse for minne er derfor knyttet til sosiale grupper som familier, arbeidsplasser, foreninger og nasjonaliteter. En familie kan ha felles minner om gården som oldeforeldrene flyttet fra, og musikere i et orkester kan ha felles minner fra en spesiell konsertsal. De kollektive minnene er sosiale, fordi gruppens medlemmer kan kommunisere med hverandre om den samme opplevelsen. Halbwachs syn på den mentale minnefunksjonen, vil innebære at tollhuset har skapt et kollektivt minne for alle de som er medlem av stedsgruppen Moss/Jeløy på Facebook.

⁹⁹ Det norske akademi for språk og litteratur. Søkord: Minne

¹⁰⁰ Thue-Hansen, 2019.

¹⁰¹ Halbwachs & Coser, 1992. Side 53

Minner er likevel lagret i bevisstheten hos hvert enkelt individ, der hukommelsen er et personlig og påvirkelig arkiv. Minner kan aktiveres av kroppslige sanser eller fysiske opplevelser, og det forskes på forholdet mellom korttidsminner og langtidsminner. Hukommelsen kan forsvinne, og forskere som studerer hjernens kompliserte funksjoner forsøker å finne årsaken til hukommelsesrelaterte sykdommer. Hjerneforskerne vil trolig bestride Halbwachs' påstand om at minner bare er kollektive.

Vårt personlige minne blir skapt av opplevelser eller persepsjon. Vandringer i historiske bymiljøer gir næring til fantasien og følelsene, og på den måten blir historien gjenskapt i nåtidsmennesket hver dag. Vi ser dagslyset og blomsterpotter i vinduskarmen, kjenner lukten av bensin og asfalt, og hører lyden av bilen som suser forbi. Det smale fortauet presser oss tett inntil husveggen, og vi sanser gatens volum. Minnet kan også være påvirket av lignende bygninger i andre byer, eller kunnskap om byggemetode eller stilart. Kanskje kjenner vi noen som bodde i et av husene, og får assosiasjoner til en barndomsopplevelse. Vårt personlige minne er under konstant påvirkning av nåtidsopplevelsen ved bygningsmiljøenes fysiske tilstedeværelse.

Halbwachs omtaler de mentale minnefunksjonene, ikke forbindelsen mellom objekt og tanke. Han argumenterer for at minne er emosjonelle tanker uten substans, og med hans forståelse vil forbindelsen mellom minne og bygningsmiljøers eksistens være uten relevans for verneverdier. Hans Henrik Egede-Nissen diskuterer i sin doktorgrad ulike faglige begrunnelser for utviklingen av vitenskapelige verdivurderingsmetoder, og antyder at bevaringsfeltet har forsøkt å fastholde minne som en permanent og upåvirkelig verdikomponent. På den måten kan ukritisk bruk av delverdier ha oversett det faktum at bygninger eller bygningsmiljøers betydning er i stadig endring.¹⁰²

Sharon Macdonald hevder at det er stedets bygninger og gater som representerer bindeleddet mellom fortid og nåtid, derfor er minner uten sted en nostalgisk og følelsesbasert forestilling.¹⁰³ Et eksempel på følelsesmessig fortolkning av fortidsopplevelser, er en bevegelse som kan kalles etter-sosialistisk nostalgi – eller «ostalgi». Macdonald skriver om enkelte tyskeres lengsel etter Øst-Tysklands sosialistiske samfunn, der minnene om Stasi-tidens individkontroll er glemt eller undertrykket.¹⁰⁴ Det finnes opplevelser som vi ikke ønsker å gjenta, og det finnes minner vi ikke vil gjenkalle. Minne og glemsel henger sammen, og selektivt minne er vår beskyttelse mot ubehag. De færreste ønsker å gjenoppleve

¹⁰² Egede-Nissen, 2014. Side 51

¹⁰³ Macdonald, 2013. Side 93

¹⁰⁴ Macdonald, 2013. Side 99

Mosselukten, og de eldste av oss har fortrenget traumatiske krigsopplevelser. Noen bygninger vekker både skrekk og vemmelighet. På museet Gamle Bergen har de gjenskapt et tannlegekontor fra år 1900. Der ligger det store tener til å trekke tener med, og rommet er fylt med den kvalmende lukten av kjemiske desinfeksjonsmidler. Rommet vekker ubehag, og besøket blir derfor ikke gjentatt.

Noen bymiljøer er preget av forfall og fattigdom, og Værlesanden har enkelte bygninger som ser falleferdige ut. De færreste av oss har opplevd virkelig fattigdom, men det er likevel sannsynlig at vi gjennom grunnskolens historieundervisning har utviklet et kollektivt minne om hvordan det var å leve i en fattig familie. Minnet er med andre ord oppstått ved kunnskapsformidling, og ikke ved erfaring. De små trehusene på Værlesanden kan derfor vekke minner som vi ikke vil ha, og bevisst eller ubevisst kan den selektive minnefunksjonen føre til at bygningenes verneverdi blir undervurdert.

Byens gater, topografi og bebyggelse oppleves av alle, enten permanent eller midlertidig. På den måten vil byens fysiske miljø skape minner. Minnene kan være både personlige og kollektive, men fellesnevneren er at byens eksistens representerer minnets ramme. Vi husker ferieturen til Lübeck, men etter ferien vil økende tidsavstand føre til at minnet blekner. Nye turister besøker stadig Lübeck, og nye minner oppstår hos stadig flere mennesker. På den måten vil minner om historiske bymiljøer berøre en stor gruppe mennesker.

Oppsummert er det slik at minner kan defineres som bevisste tanker, i dette tilfellet knyttet til byenes fysiske omgivelser. Minner er både personlige og kollektive, og individer kan ha minner om mange forskjellige steder. Minner har betydning for forsterkning av byhistoriske bygningsmiljøer, fordi de appellerer til grunnleggende følelser hos en stor gruppe mennesker. Et stedsminne kan forsterkes eller endres gjennom fortellinger og byvandring, de er derfor både ustabile og påvirkelige. Forslag om forsterkning av byhistoriske bygningsmiljøer bør derfor inneholde begrunnelser som er mer konkrete enn minner. I tillegg til minne, er også begrepet «identitet» knyttet til forholdet mellom individ og bygninger eller steder, og påfølgende avsnitt vil vurdere ulike aspekter ved identitet som byhistorisk drivkraft.

Identitet som byhistorisk drivkraft.

Akademisk ordbok forklarer identitet som at man føler seg i ett med noe, eller er den samme som noe. Den filosofiske forståelsen av ordet er «at noe som er objekt for tanken, blir seg selv

likt under alle forhold og forandringer».¹⁰⁵ I motsetning til det mer flyktige begrepet minne, kan ordbokens forklaring gi inntrykk av at identitet er en stabil og uforanderlig faktor. I psykologisk betydning vil prosessen med å finne sin identitet, medføre at man danner «et selv bilde man føler man kan akseptere og leve opp til, og så etablerer en livsstil som svarer til dette bildet.»¹⁰⁶ Denne forklaringen innebærer at identitet kan defineres som en selvpoppfatning som er sentral, ekte og typisk.

På samme måte som minne, kan identitet være både sosialt og individuelt relatert. I sosiale sammenhenger er identitet beskrevet som hvordan individet selv oppfatter sin tilhørighet, sett i relasjon til ulike sosiale, kulturelle eller etniske grupper. Gruppetilhørighet kan være en sterk identitetsskapende faktor. I religiøse grupperinger vil de troende knytte sin identitet til religionen, det samme gjelder nasjonalitet. Yrke og bosted er andre identitetsskapende faktorer.¹⁰⁷ Individuer kan følgelig beskrive sin identitet som en blanding ulike elementer, der det kan hevdes at sted er en grunnleggende bestanddel. Stedsteoriene knytter identiteten til stedet der vi eller våre foreldre kommer fra, eller det stedet vi bor. Som følge av teoriene er det en direkte forbindelse mellom fysiske omgivelser og den grunnleggende selvpoppfattelsen.

Christian Norberg-Schulz påstår at «Menneskelig identitet forutsetter stedets identitet».¹⁰⁸ Han er opptatt av forbindelsen mellom mennesket og sted, og begrunner sine teorier med at det er «stedet» som knytter menneskene sammen. Det er stedets naturgitte eller menneskeskapt kvaliteter som former individets identitet. Som følge av den sterke forbindelsen mellom menneske og sted, vil et karakterløst sted «svække menneskets muligheter til å utvikle en personlig identitet».¹⁰⁹ Han hevder for eksempel at oppvekst i et miljø med massefremstilte ferdighus fører til usikker identitetsdannelse. Av den grunn kan det oppfattes slik at stedsteoriene til Norberg-Schulz har et underliggende motiv om å fremme kvalitetsarkitektur med stedlig særpreg.

I en andre faglige sammenhenger er identitet forklart som en prosess. Åshild Lappegard Hauge referer til ulike psykologiske kilder om identitetsprosesser, der nye komponenter «assimileres og opptas i den eksisterende identitetsstrukturen».¹¹⁰ Hun skriver at steder gir viktige bidrag til identitetsdannelsen, samtidig som stedenes betydning for identiteten er i konstant endring. Denne definisjonen innebærer at identiteten ikke er en

¹⁰⁵ Det norske akademi for språk og litteratur. Søkord: Identitet

¹⁰⁶ Store norske leksikon, 2019. Søkord: identitet.

¹⁰⁷ Hauge, 2007. Side 7

¹⁰⁸ Norberg-Schulz, 1992. Side 21

¹⁰⁹ Norberg-Schulz, 1992. Side 16

¹¹⁰ Hauge, 2007. Side 8

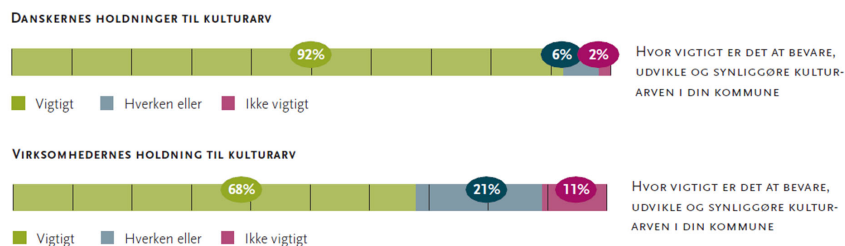
permanent personlighetskomponent, men at individer kan forankre sin identitet i et selvvalgt sted, eller en selvvalgt gruppe. En lignende forståelse framkommer i boken «Globalization & belonging», der forfatterne vurderer funn fra intervjuer om den sosiale opplevelsen av identitet og tilhørighet i fem ulike bydeler i Manchester. Bokens forfattere er sosiologer, og de skriver at identitet skapes av en prosess mot «selvvalgt tilhørighet» til et bosted som er i overensstemmelse med deres liv. Forfatterne tar avstand fra teorien om at identitet er skapt av et «født-og-oppvokst» sted.¹¹¹ Denne forståelsen innebærer at identitet er en selvvalgt og formbar oppfatning.

Som følge av en selvvalgt identitetsdannelse, vil byenes fysiske elementer ha betydning for tilflyttingen. Spørsmålet er om historiske kulturmiljøer kan defineres som attraktive tilflyttingskomponenter. Det finnes en norsk undersøkelse, bestilt av Riksantikvaren i 2017, der hensikten var å synliggjøre den samfunnsøkonomiske verdien ved kulturminner og kulturmiljøer. Ettersom undersøkelsen har innhentet statistiske opplysninger om priser i ulike områder, er økonomi den eneste parameteren. Undersøkelsen bekrefter at boliger med verneverdi gir høyere betalingsvillighet, men undersøkelsen gir ikke utdypende svar på hvilke kvaliteter ved et tettsted som oppfattes som attraktive.

I Danmark ble det gjennomført en kommunereform i 2007, der den kommunale kulturarvsforvaltningen fikk et utvidet ansvar for forvaltning av kulturminner. I forkant av reformen gjennomførte Kulturarvsstyrelsen og Realdania en kvantitativ nasjonal undersøkelse om kulturarvens betydning for utvikling av lokalområder. Undersøkelsens spørsmål ble blant annet koblet til stedsvalg for boliger og næringsetablering. Det viste seg at hele 82 % av de spurte ønsket å bo i en bolig med kulturhistorisk verdi, og de var samtidig villige til å betale mer for boligen. Både bedrifter og privatpersoner (borgere) ble spurt om det var viktig å bevare, utvikle og synliggjøre kulturarven. Her svarte 92% av privatpersonene og 68% av bedriftene bekreftende på påstanden.¹¹² Undersøkelsen fra Danmark er ikke direkte overførbar til norske forhold, fordi geografi, bykultur og bosettingsmønster er ulikt. Det er likevel rimelig å anta at forskjellen mellom nabolandene er små, slik at undersøkelsen også kan beskrive norske forhold. Følgelig kan det hevdes at historiske bymiljøer har attraktive kvaliteter som skaper identitet og gir tilhørighet.

¹¹¹ Savage, Bagnall & Longhurst, 2005. Side 130

¹¹² Kulturarvsstyrelsen og Realdania, 2005. Side 5 og 6



Figur 32 Illustrasjon fra «Kulturarv en værdifuld ressurs for kommunernes utvikling», side 34

Kulturminneforvaltningen støtter seg til ulike begrunnelser for verneverdivurderinger, og i det svenske Riksantikvarieämbetets verdivurderingssystem, blir identitetsverdi definert som en abstrakt størrelse som berører sterke følelser om hvem vi er. Individene kan ha et personlig forhold til en bygning, og på den måten kan bygningen representere et sosialt livsmiljø. Å fjerne bygninger eller bygningsmiljøer kan sammenlignes med å krenke individets identitet og livskvalitet.¹¹³ Av den grunn vil riving forårsake sterke protester, slik som de tidligere nevnte reaksjonene på rivevedtaket for Nyquistbyen.

Dette avsnittet kan oppsummeres med at identitet ikke er en statisk størrelse, det er en individuell følelse som er vanskelig å definere på en objektiv måte. Identitet kan også defineres som en selvvalgt personlighetskomponent, slik de sosiologiske undersøkelsene viste. Når identitet defineres som selvvalgt, kan kulturmiljøer også skape tilhørighet hos individer som ikke er oppvokst på stedet. Dermed kan historiske bymiljøer bli attraktive og identitetsskapende tilflyttingskomponenter.

Neste kapittel vil undersøke hvordan ulike lover og planstrategier har endret byene. Det blir deretter en gjennomgang av endringer i planleggingssektoren, med spesiell vekt på planleggingens aktører eller roller.

7. Byplanleggingens endringer og aktører

Byer forandrer seg kontinuerlig, og et av kjerneproblemene er hvordan endringene kan gjennomføres slik at byen samtidig beholder sin nedarvede karakter. Denne problemstillingen oppstår ved ombygging av enkeltbygninger, og den er i høyeste grad til stede ved storutbygginger. Dette kapitlet vil inneholde en gjennomgang av byenes endringsprosess fra

byspredning til byfortetting, samt en vurdering av planleggingsfeltets aktører og deres påvirkningsmuligheter.

Fra byspredning til byfortetting.

Byspredningen er som tidligere beskrevet et typisk utviklingstrekk for hundreårsperioden fram til ca. år 2000. Bykjernen var uendret, og forstedenes bebyggelse spredte seg med arealkrevende tomtestruktur. Etter årtusenskiftet ble samfunnets mål om redusert utslipp av CO₂ innarbeidet i arealplanleggingen ved miljøpolitiske mål om fortetting av tettsteder. Det skulle gjennomføres et skifte fra byspredning til byfortetting, og departementene publiserte rapporter om byenes bærekraftige kvaliteter.¹¹⁴

Rapportene ble etterfulgt av retningslinjer for de ulike sektorene, der nullvekst i privat biltrafikk skulle oppnås ved utvidet kollektivtrafikk. De overordnede retningslinjene står i Nasjonal transportplan. Planen beskriver den til enhver tid sittende regjeringens transportpolitikk, og for perioden 2018-2029 vises til byvekstavtaler og bymiljøavtaler der «Jernbanedirektoratet skal være pådriver for fortetting og god knutepunktsutvikling rundt togstasjonene».¹¹⁵ Samtidig ble det utgitt et rundskriv med statlige retningslinjer, som oppfordret til utforming med «... høy arealutnyttelse i byområder gjennom fortetting og transformasjon.»¹¹⁶

Knutepunksstrategien har skapt en byggeboom på mange tettsteder, der konsekvensen er at eldre mennesker flytter fra eneboligdominerte forsteder til boligblokker i sentrumsområder. Prognosesenteret gjennomførte en undersøkelse av beboere i nye boligblokker ved Kolbotn stasjon og på Gjøannes i Bærum. På Kolbotn var 91,9% av kjøperne over 55 år, og på Gjøannes var det tilsvarende tallet 75%.¹¹⁷ Det er ikke gjennomført tilsvarende undersøkelser for Moss, men aldersfordelingen er sannsynligvis ganske lik situasjonen i Akershus. Undersøkelsen viser at fortettingsområder ved togstasjoner domineres av pensjonister som sannsynligvis ikke er togpendlere, og forstedenes innbyggere består følgelig av yrkesaktive som kjører bil til stasjonen. Det kan derfor hevdes at knutepunksstrategien ikke har ført til redusert bilbruk i lokalmiljøene. På regionnivå er det mulig at intercityutbyggingen vil føre til redusert CO₂-utslipp fra privatbiler, og i Moss kan effekten av samferdselsatsingen måles om 5 år når utbyggingen er ferdig. Som

¹¹⁴ For eksempel: St.meld. nr. 58 (1996-97) Miljøvernpolitikk for en bærekraftig utvikling - Dugnad for framtid. Kommunal og regionaldepartementet + Miljøverndepartementet 2013. Faglig råd for bærekraftig byutvikling.

¹¹⁵ Samferdselsdepartementet, 2017. Side 161

¹¹⁶ Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019. Side 23

¹¹⁷ Aga, 2019.

¹¹³ Unnerbäck, 2002. Side 89-90

oppsummering kan det derfor hevdes at den best dokumenterte effekten av knutepunktstrategier er etablering av eldreghettoer.

På kommunenivå er redusert arealbruk blitt et overordnet planleggingsmål, nye boliger skal bygges innenfor rammen av eksisterende tettsteder. Konsekvensen av fortettingen er at det bygges mer i en by som allerede er bygget. For utbyggere er det storutbygginger som lønner seg mest. Bortsett fra nedlagte industritomter, er store tomter en uvanlig teigstørrelse i norske småbyer. Fortettingen vil dermed føre til strukturelle endringer med sammenslåing av mindre tomter. I kulturminneplanen for Moss står det at «fortetting vil måtte skje ved å bygge i høyden». På samme side vektlegges betydningen av å bevare byens «egenart og kvaliteter som småby».¹¹⁸ Selvmotsigelsen er preget av lojalitet med fortettingsplaner, uten at mulige konflikter mellom vern og utbygginger blir nevnt. Til tross for kulturminneplanens formuleringer, er det ingen tvil om at avstanden mellom fortettingsstrategiens målsettinger og kulturminneforvaltningens verddivurderinger er stor. Utbyggingsplaner behøver vanligvis ikke å ta hensyn til kulturminneplanens generelle anbefalinger, men villige formuleringer om fortetting kan brukes som «brekkstang» i byggesaker der det er ønskelig å øke regulerte utbyggingshøyder. Kulturminneplanens verdinøytrale formulering kan derfor få betydning for framtidige utbygginger.

Loretta Lees skriver om planlegging som forutsetter at forhøyet bygningstetthet automatisk fører til bærekraftig og levende byliv. Hun hevder at det er en utbredt antakelse at urbanitet oppstår naturlig gjennom fortetting.¹¹⁹ Undersøkelsen om beboersammensettingen i fortettingsområder bekrefter at det er ikke tilstrekkelig å bygge tett og høyt. Planlegging må inneholde konkrete løsninger for et stort utvalg av byfunksjoner, tilrettelagt for alle aldersgrupper. Lees konkluderer med at det er svært vanskelig å planlegge byliv eller urbanitet, og begrunner påstanden med at bylivet oppstår på steder – eller i situasjoner som ikke er planlagt.¹²⁰ Hennes betraktninger kan tolkes i retning av byutvikling som en prosess, der mangfoldet opprettholdes ved en langsom blanding av nytt og gammelt, stort og lite.

Sentrumsplanen for Moss stiller krav til blandet alderssammensetning i søndre bydel, og det fører til behov for barnehager, skoler og lekeplasser. Sentrumsplanen er omtalt i kapittel 9. Nasjonale retningslinjer anbefaler kollektivsatsing som vil gi knutepunktene brukbarhet for alle aldersgrupper, og sykkelstrategier som fremmer god folkehelse.¹²¹ Samtidig er det slik at biltrafikken øker hvert år, og det virker derfor urealistisk å planlegge

¹¹⁸ Moss kommune, 2017. Side 8

¹¹⁹ Helbrecht & Dirksmeier, 2012. Loretta Lees, Side 26

¹²⁰ Helbrecht & Dirksmeier, 2012. Loretta Lees, Side 33

¹²¹ Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019. Side 21

fortetting uten arealer til bilbruk.¹²² Elin Børrud skriver at «det ikke er tilstrekkelig å bygge en kompakt form, man må også håndtere den urbane kompleksiteten.»¹²³ Sentrum må derfor romme de fleste tilbudene som tidligere lå utenfor byen, og det innebærer at den historiske bebyggelsens må absorbere flere nye funksjoner. Mulighetsstudiet vil vurdere hvor og hvordan nye funksjoner kan inkluderes i søndre bydel, uten at bydelens særpreg blir svekket.

Fortettingsstrategien ble forsterket av lave utlånsrenter, slik at kombinasjonen av statlige retningslinjer og økonomiske utvikling førte til et akselererende utbyggingstempo. Det kan derfor hevdes at den samlede effekten av fortettingsstrategien ble en gavepakke til utbyggere, og en belastning for tettstedenes historiske bebyggelse. Noen byområder i Norge er store nok til å tåle storutbygginger, men småbyen Moss er på grunn av sin begrensede størrelse og lange historie, spesielt sårbar for store fotavtrykk fra nye utbygginger.

Et eksempel på en storutbygging, er den tidligere papirfabrikken til M. Peterson & Søn. Eiendommen inneholdt først Moss Jernverk (anlagt 1704), og deretter fulgte flere industrivirksomheter som hentet energi fra Mossefossen til drift av maskiner. Historiebøker om Moss hevder at etablering av jernverket førte til at bebyggelsen ved fossen utviklet seg til å bli gatenett i en by.¹²⁴ Papirfabrikken bygninger hadde derfor stor lokalhistorisk betydning. Etter nedleggelsen i 2012 kjøpte Höegh Eiendom fabrikken, og tomten ble ryddet for industriresten. Opptelling på kartet viser at ca. 20 av 24 industribygninger ble revet, se figur 33. Områderegulering for papirfabrikken ble vedtatt av bystyret i desember 2015, og ferdig utbygget vil tomten inneholde et bolig- og næringsareal på ca. 70.000 m².¹²⁵ Tomten er så stor at den omtales som en ny bydel.¹²⁶ Utviklingsdirektøren i Höegh Eiendom beskriver utbyggingen som «et betydelig bidrag til å støtte kommunens ambisjon om et levende sentrum».¹²⁷ Den gode intensjonen fører forhåpentligvis til at nordre bydel får et levende mangfold på gateplan, men riveprosessen på Petersontomta er et klart eksempel på hvordan storutbygginger fortrenger historiske bygningsspor.

¹²² Statens vegvesen, 2020. Se vedlagte skjema med oversikt over årsgjennsnitt for årsgjennsnitt for årsgjennsnitt fra 2004-2019.

¹²³ Børrud, 2018. Side 25

¹²⁴ Andressen, 1984. Side 120.

¹²⁵ Höegh Eiendom, 2019

¹²⁶ Tomtens størrelse er ifølge nettsiden <https://seeiendom.kartverket.no> 133,6 dekar

¹²⁷ Baalerud, 2013. Side 29.



Figur 33 NORDRE BYDEL/VERKET. Flyfoto med markering av bygninger som er revet. Flyfoto fra 1881.no er sammenlignet med eksisterende situasjon fra kommuneart.no. Bygninger som er revet er markert med blå farge, røde bygninger er gjenværende industribygninger. Gul linje er eiendomsgrense.



Figur 34 NORDRE BYDEL/VERKET. Illustrasjonsplan som viser maksimal utbygging. Skjermløst fra Asplan Viaks artikkel om forutsigbarhet i planprosessen, 7.3.2016. Rød farge markerer eksisterende bygninger.

Som beskrevet medfører fortettingen at historisk bebyggelse blir erstattet av ny bebyggelse, og byen endrer karakter. Avhengig av stedets størrelse og endringens tempo, er det mulig at endringen oppleves som truende for både minne, identitet og stedsopplevelse. I Moss ble kommunevalget 2019 et barometer for misnøyen med de etablerte partienes håndtering av byens utbygginger. Protestpartiet «Ny kurs» ble det tredje største partiet, og hovedsakene var krav om økt åpenhet i lokalpolitiske prosesser, samt stans av feilbeslutninger i lokalpolitikken.¹²⁸ Feilbeslutningene er ifølge avisartikler plasseringen av den nye togstasjonen, og manglende handlekraft i forhandlingene med Statens Vegvesen om flytting av fergeleiet Moss-Horten.¹²⁹

Valget kom et halvt år etter rivingen av bebyggelsen i Nyquistbyen, og det er sannsynlig at det store inngrepet i sentrum har ført til en allmenn følelse av tap. Uansett årsak, er det slik at valgresultatet avslørte et tydelig behov for nytenkning om demokratiske prosesser ved kommende utbygginger. Ettersom en av forvaltningens oppgaver er å gjennomføre politiske vedtak, er det naturlig at protestvalg også fører til nytenkning om saksbehandling, strategier og virkemidler.

Planleggingsfeltet styres av lover og forskrifter, og neste avsnitt vil gi en kort oppsummering av lovendringer som fikk betydning for deltakere eller instanser. Ettersom oppgavens hovedtema er nye kulturminnestrategier, vil jeg legge hovedvekt på roller og rammer. Institusjoner eller foreninger som representerer rollene, vil kalles aktører. Avsnittet vil også vurdere planprosessenes tidsforløp.

Planprosessens faser og aktører

Planleggingens målsetting er ifølge Nils Aarsæther «å utvikle eit geografisk avgrensa samfunn i ei bestemt retning, eller over i ein framtidig tilstand»¹³⁰ Reguleringsplaner skal utarbeides av profesjonelle planleggere, og planene skal ta hensyn til et bredt spekter av langsiktige samfunns mål. Planleggingskompetansen var tidligere samlet i offentlige fagmiljøer, men plan- og bygningsloven fra 1965 innførte muligheter for behandling av private bebyggelsesplaner i større utbyggingsområder. I forbindelse med lovens revisjon i 1986, ble det utgitt en veileder som konkretiserte krav til bebyggelsesplaner. Veilederen henvendte seg til forvaltning og private utbyggere, der formålet var å gi tydeligere rammer for

¹²⁸ Ny kurs. By- og bygdliste for Moss og Rygge, 2019

¹²⁹ Leder i Dagsavisen Moss Dagblad, 2019.

¹³⁰ Aarsæther, Falleth, Nyseth & Kristiansen, 2014. Side 41

saksbehandlere og forslagstillere.¹³¹ Bebyggelsesplaner var forløperen for det som i Plan- og bygningsloven fra 2008 ble kalt for detaljregulering.¹³² Lovrevisjonen hadde som formål å tilrettelegge for «mer effektive planprosesser, enklere saksbehandling og konsekvensutredninger». ¹³³ Plan og bygningsloven fra 2008, § 12-3 omhandler detaljreguleringer med følgende innhold i andre ledd:

«Private, tiltakshavere, organisasjoner og andre myndigheter har rett til å fremme forslag til detaljregulering, herunder utfyllende regulering, for konkrete bygge- og anleggstiltak og arealendringer, og til å få kommunens behandling av og standpunkt til reguleringsspørsmålet som tas opp i det private forslaget.»

Som loven spesifiserer, er det åpnet for at alle kan levere reguleringsforslag. Det er derfor et stort spekter av aktører som kan påvirke byens utvikling. I boken «Conservation and the City» beskriver Peter J. Larkham den engelske planleggingssektoren. Ettersom organiseringen ligner på den norske, gir hans betraktninger en nyttig innsikt i de ulike rollenes påvirkningsmuligheter.¹³⁴ Han deler aktørene inn i to grupper, direkte og indirekte involverte. De direkte involverte er eiendommenes eiere, bedrifter og veier. Overført til søndre bydel vil det si at Moss kommune og Bane NOR Eiendom er representert gjennom sitt eierselskap «Sjøsidan Moss». I tillegg er jernbaneutbyggeren Bane NOR, Moss havn og Statens vegvesen direkte involvert. Felles for de som er direkte involvert, er at de framlegger løsningsforslag for sin egen sektor. Noen ganger blir løsningsforslagene presentert som idéer gjennom mulighetsstudier, der innholdet er valgfritt og frivillig. Lenger fram i prosessen blir det utarbeidet lovpålagte detaljreguleringsplaner, der det ideelle formålet er at planene skal ivareta alle hensyn – for alle parter.

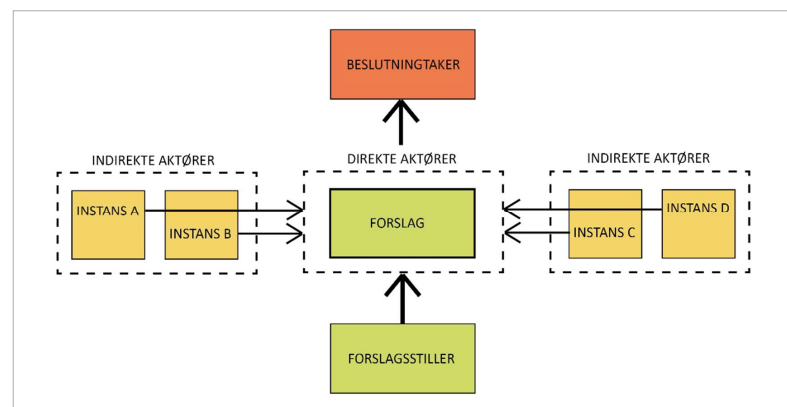
I en planprosess vil gruppen med indirekte aktører være høringsinstanser. Dette er kommunale og fylkeskommunale saksbehandlere som godkjenner rammene. Deretter framlegger saker for beslutningstakere. Kulturminnesektoren er en av de indirekte aktørene, det samme er naboer og foreninger. Beslutningstakere befinner seg øverst i hierarkiet, og de er folkevalgte uten planleggingskompetanse. For å fatte endelige beslutninger, kan de støtte seg til kunnskap og fakta fra de indirekte aktørene. Larkhams inndeling er illustrert på neste side.

¹³¹ Miljøverndepartementet, 2001.

¹³² Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016

¹³³ Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017

¹³⁴ Larkham, 1996. Side 133-144



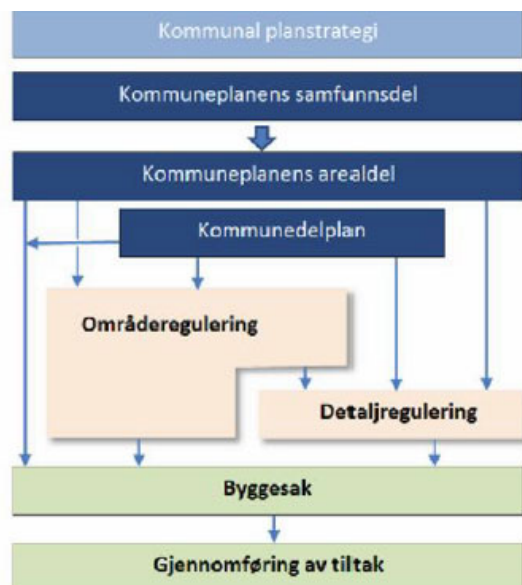
Figur 35 Grafisk framstilling av direkte og indirekte aktørers påvirkningsmuligheter.

Larkhams inndeling av aktørenes posisjoner, tydeliggjør at den reelle planleggingsmakten tilhører de direkte aktørene. De indirekte aktørene kan gjennom sine uttalelser justere et forslag som er framlagt, men endring av forslagets hovedgrep vil kreve en annen planleggingsrolle. Kulturminnesektoren er en av de indirekte aktørene.

I Moss er det ingen tvil om at utforming av den nye bebyggelsen i søndre bydel har stor betydning for bokvalitet, tilhørighet og trivsel. Samtidig er det lite sannsynlig at byens innbyggere har ressurser til å utarbeide planforslag. Når utbyggingsplanene legges ut til offentlig høring, vil det derfor sendes brev med protester og forslag til forbedringer. Ulempen ved slike innspill er at de kommer i etterkant av en planleggingsprosess, slik at endringer vil medføre kostbare omprosjekteringer, samt eventuelle prestisjetap for forslagsstiller. Det kan derfor hevdes at påvirkningsmulighetene er store i forkant av planleggingen, og små i etterkant av planleggingen.

Tid er dermed en annen viktig faktor for aktørenes påvirkningsmuligheter. Regjeringens reguleringsplanveileder forklarer de ulike nivåene i det kommunale plansystemet med en illustrasjon, der kommunedelplan følges av områderegulering og detaljregulering. Se skjermklipp på neste side: ¹³⁵

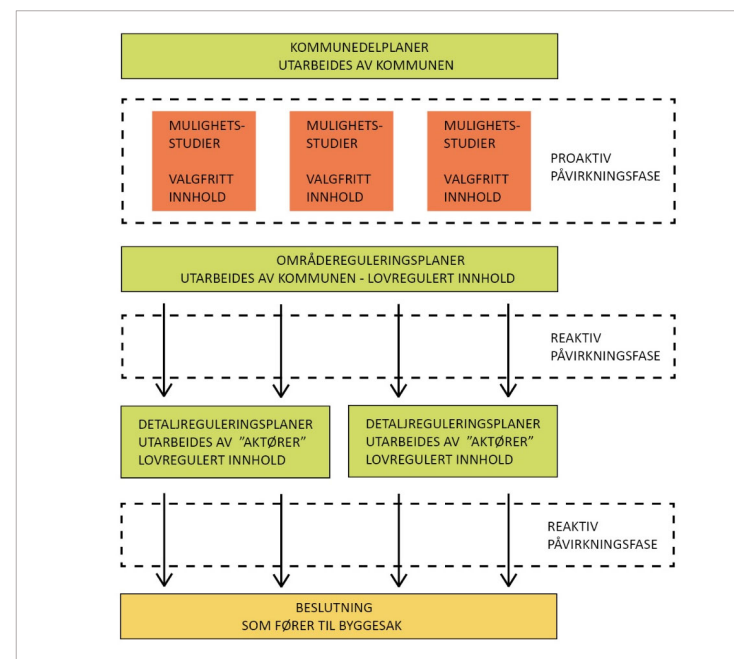
¹³⁵ Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2018. Side 15



Figur 36 Illustrasjon hentet fra KMDs «Reguleringsplanveileder», side 15

I perioden 2006-2009 ble det gjennomført et tverrfaglig prosjekt som het «Kulturarv og stedsutvikling». Prosjektets formål var å undersøke sammenhengen mellom vern og utvikling av byene, belyst gjennom kvalitative undersøkelser i fire mellomstore norske byer. Sluttrapportens oppsummering påpeker flere forbedringsområder, og et av dem gjelder tidsfaktoren i planprosesser. Når planforslagene er ferdig utformet før de offentliggjøres, vil det medføre at «...det i mange tilfeller vil være ”for seint” når saken kommer til offentlig høring.»¹³⁶ For å unngå denne situasjonen, er det derfor viktig at planforslagene framlegges før oppstart av detaljregulering. Tidlig involvering innebærer å forutse problemer framfor å reagere når de er oppstått, og tidsfasene er illustrert på neste side.

¹³⁶ Swensen, Larsen, Molaug & Sognnæs, 2009. side 77



Figur 37 Grafisk framstilling av tidsfasene i en planprosess. Påvirkningsperioder er stiplede.

Endringen i plan- og bygningsloven fra 2008, åpnet som nevnt for behandling av detaljreguleringsplaner fra mange forskjellige aktører. Ifølge lovendringen er det derfor ingenting i veien for at kulturminnesektoren kan levere planforslag. Sektorens posisjon kan dermed flyttes fra indirekte til direkte aktørstatus. Både forvaltning og organisasjoner kan levere forslag til reguleringsplaner. Mulighetsstudier er imidlertid mindre ressurskrevende enn formelle planforslag. Mulighetsstudier presenteres noen ganger for politikere, som på den måten blir informert om aktørenes argumentasjon – før detaljreguleringsplaner fremmes for kommune- eller bystyret. Det kan kalles informasjon eller påvirkning, men uavhengig av benevnelse kan forslag fra eierne forme politikernes oppfatninger. Denne type henvendelser har størst effekt i forkant av kommunens områdereguleringer, der bestemmelsene ikke er vedtatt.¹³⁷ Mulighetsstudiene kan også presenteres for pressen og allmennheten, som dermed blir påvirket av presentasjonene.

¹³⁷ Jeg har vært politisk aktiv i Oppgård kommune. Områderegulering for Kolbotn sentrum ble vedtatt 27.mars 2017. Noen år før vedtaket ønsket Stor-Oslo Eiendom å påvirke reguleringsbestemmelser for Ormerudveien 1-3. De inviterte politikere til presentasjon av planlagte utbyggingsalternativer. Områdereguleringstok hensyn til vilkårene i utbyggers forslag. Prosjektet heter «Skolebakken».

I søndre bydel har de ressurssterke aktørene utarbeidet flere mulighetsstudier, og hovedtrekkene er offentliggjort i pressen. Oversikten over analyser og mulighetsstudiene ser slik ut:

2011 september. Ny Moss stasjon – tilgjengelighet og knutepunktsanalyse.
Analyse utarbeidet av Asplan Viak for Jernbaneløst og Statens vegvesen.

2012 september. Konseptvalgutredning for hovedvegssystem i Moss og Rygge.
Utført av Statens vegvesen, Region øst. Inneholder mulighetsstudie.

2014 juni. Moss, en by i endring. Steds- og mulighetsanalyse.
Utført av Rambøll Norge og Dark Arkitekter for det interkommunale samarbeidet «Mossregionen».

2015 august. Trafikkanalyse Moss havn.
Utført av Rambøll for Moss havn KF. Selskapet er heleid av Moss kommune

2015 oktober. Paralleloppdrag knutepunktsutvikling, 2 deltakere.
Paralleloppdragene er initiert og finansiert av Jernbaneløst og ROM Eiendom.
Støttet av Moss kommune, Statens vegvesen og Østfold Fylkeskommune

2016 november. Planbeskrivelse områdereguleringsplan Østfoldbanen Sandbukta-Moss-Såstad.
Utarbeidet av Jernbaneløst. Inneholder mulighetsforslag for søndre bydel.

2017 november. Mulighetsvurdering rv 19
Utført av Statens vegvesen, Region øst.

Mulighetsstudiene inneholder fakta om egen sektor, samt skissebaserte planforslag med alternative løsninger. Det nevnes hensyn til kulturminner og områdets betydning for byens særpreg, men formuleringene er generelle og uforpliktende.

I dette kapitlet har jeg undersøkt kulturminnesektorens påvirkningsmuligheter basert på roller, lovverk og tidsrammer. Oppsummert er det slik at uttalelser om vernehensyn blir framført skriftlig i etterkant av reguleringsforslag eller rammesøknader. På grunn av forhåndsbearbeiding fra utbyggere, kan det bli vanskelig å få gjennomslag for uttalelser som forhindrer hele eller deler av planforslaget. Det vil derfor være en stor fordel om kulturminnesektoren var direkte involvert på et tidlig stadium. Spørsmålet er hvordan sektoren kan involveres i den proaktive påvirkningsfasen.

8. Kulturminnesektoren som aktør

I dette kapittel vil jeg vurdere hvordan kulturminnesektoren kan utøve en utviklingsorientert vernerolle. Det blir også en gjennomgang av hva som kan forhindre endret praksis.

Om mulighetsstudier

Proessen fram til innsendt planforslag er ressurskrevende. Planene skal ivareta overordnede bestemmelser, og det må utarbeides tegninger og redegjørelser. Aktørene må forholde seg til bestemmelser med formuleringer som kan tolkes på flere ulike måter, og usikkerhet om fortolkning av kan skape uforutsigbarhet. Det blir viktig for aktøren å eliminere uforutsigbarheten, og som nevnt i forrige kapittel kan dette gjøres gjennom direkte kontakt med beslutningstakere. I heldige tilfeller kan mulighetsstudier skape innsikt, sympati og begeistring. Spørsmålet er om kulturminnesektoren kan ta i bruk en lignende framgangsmåte.

DIVE-metoden er omtalt i kapittel 4, og den avsluttende fasen skal «definere analyseområdet handlingsrom». En av deloppgavene blir beskrevet som utarbeiding av «konkrete forslag og løsninger», og det er denne fasen som kan inneholde mulighetsstudier.¹³⁸ Medvirkning er en viktig forutsetning for gjennomføring av DIVE-analysen, men som tidligere nevnt er det begrensede ressurser i kulturminnesektoren. Det er derfor en fordel om noen mulighetsstudier kan utarbeides uten forutgående analyser og medvirkning. Innspill til rett tid gir større påvirkningsmuligheter enn bred involvering, og medvirkning bør derfor tilpasses områdets kompleksitet.

Mulighetsstudier kan defineres som en utredning eller en utviklingsvurdering. Studiet følger ikke en fastlagt metode, men innholdet utformes i henhold til behovet i hvert enkelt prosjekt eller tiltak. I noen sammenhenger kan det defineres som en konseptvalgutredning, som belyser konsekvensene ved flere alternative løsningsforslag. Hensikten med et mulighetsstudium er å etablere en faglig plattform for videre beslutninger. Hver enkelt sektor kan utarbeide mulighetsstudier for å belyse de beste løsningene for sitt ansvarsområde, og det er den framgangsmåten som aktørene i søndre bydel har valgt.¹³⁹ Mulighetsstudier kan dermed være alt fra omfattende rapporter til korte vurderinger. For kulturminnesektoren kan denne fleksible formen være en egnet inngangsportale til planleggingsfeltet, men presentasjon av løsningsforslag for presse og beslutningstakere er en framgangsmåte som ligger utenfor kulturminnesektorens tradisjonelle arbeidsfelt.

¹³⁸ Riksantikvaren 2009, side 11.

¹³⁹ Multiconsult 2020. Beskrivelse av mulighetsstudier, omskrevet versjon.

Ressursmessig er det rimelig å anta at styrkeforholdet mellom utbyggerinteresser og kulturminnesektoren er ujevnt. Førstnevnte har budsjetter som er avsatt til formålet, eller de forventer en fortjeneste som følge av utbygginger. Innen offentlig forvaltning må de økonomiske rammene fastsettes et år i forveien, og velkvalifisert planleggingskompetanse kan være vanskelig å oppdrive. Kulturminneforvaltningen har noen få stillinger, og Moss er en av de få byene som ble tildelt midler til byantikvarstilling i 2014. Stillingen støtter seg til fagressursene i Østfold fylkeskommune, men kulturarvseksjonen har kun 4 stillinger med ansvar for bygningsvern – og ingen av dem er arkitekter.¹⁴⁰ Den lokale kulturminneforvaltningen mangler derfor ressurser til planlegging og visuelle framstillinger. Yrkesdominans med overvekt av kunsthistorikere og arkeologer er muligens annerledes i andre fylkeskommuner, men dersom skjevdelingen er generell, vil det bli behov for å kjøpe kompetansen hos eksterne konsulenter.

Begge framgangsmåter medfører at kompetansebehovet må synliggjøres, slik at det blir mulig å få politisk gjennomslag for økte bevilgninger. Veien fram til endret forvaltningspraksis kan bli lang. Det finnes imidlertid planleggingskompetanse andre steder i stats- og kommuneforvaltningen. Ideelt sett hadde det vært en mulig løsning å fordele ressursene kunne på tvers av fag- eller sektorgrenser, men det kan vise seg å være en generell mangel på faglært arbeidskraft. I tillegg kan det oppstå en prioritetskonflikt, slik at det blir vanskelig å rydde tid til oppgaver som ligger utenfor stillingenes pålagte ansvarsområder.

Foreninger og historielag kan også utarbeide mulighetsstudier. I Oslo har Homansbyen Vel presentert et alternativt forslag til utbygging av kvartalet mellom Parkveien, Hegdehaugsveien og Oscars gate. En illustrasjon fra mulighetsstudiet ble gjengitt i Aftenposten, og dermed ble det også presentert for politikere og kommuneadministrasjon. Ifølge artikkelen er skisseforslaget utarbeidet i etterkant av rammesøknad for nybygg på en av eiendommene, der Byantikvaren i Oslo hadde sterke innvendinger til det omsøkte tiltaket.¹⁴¹ Tiltaket fikk likevel rammetillatelse til riving og fortetting, men tillatelsen ble trukket tilbake som følge av Fylkesmannens avslag på søknad om rammetillatelse. Oslo kommune søkte deretter departementet om omgjøring av beslutningen, og samtidig ble det politisk flertall for å be Byantikvaren om å utarbeide en helhetlig plan for kvartalet. Februar 2020 sendte Kommunaldepartementet brev om at Fylkesmannens avslag var gyldig.¹⁴² Presseoppslaget om mulighetsstudiet fra Homansbyens Vel førte til stor oppmerksomhet om områdets

¹⁴⁰ Ansatte hos Østfold fylkeskommunes kulturminneavdeling er undersøkt ved opptelling på nettsiden i november 2019.

¹⁴¹ Kirkebøen, 2018

¹⁴² Oslo kommune, 2020

historiske betydning, og den formelle saksgangen ble påvirket fordi budskapet til Homansbyens Vel nådde direkte fram til beslutningstakerne. Ulempen med denne prosessen, er at påvirkningen skjedde i etterkant av innsendt rammesøknad. Dermed hadde forslagsstilleren nedlagt et betydelig planleggingsarbeid, og de ble påført et økonomisk tap.

Illustrasjonene fra Homansbyens Vel viser fargerike rekker av små hus. Bygningenes størrelse ser ut til å være nedskalert, men avhengig av løsningsforslagets realisme er ringvirkninger relevante som eksempel på oppgavens hovedspørsmål om utvidet vernepraksis for kulturminnesektoren.



Figur 38 Homansbyens Vels forslag til bebyggelse. Utarbeidet av sivilarkitekt Arne Sødal og Allgrønn Okkenhaug. Skjermsklipp fra Aftenpostens artikkel.

Mulighetsstudiet i Parkveien ble utarbeidet av en arkitekt, og fagkompetansen er ikke gratis. Foreninger eller enkeltpersoner har sjelden tid eller penger til å gjennomføre mulighetsstudier, deres aktiviteter foregår på ubetalt fritid. I tillegg kan private forslag få mindre betydning enn tilsvarende forslag fra den offentlige kulturminneforvaltningen, fordi de mangler forvaltningens legitimitet. Det framstår derfor som urealistisk å foreslå at frivillige kan utarbeide mulighetsstudier. Fortidsminneforeningen er en større kulturminneorganisasjon, og det er mulig at prosjektering kan inkluderes i foreningens oppgaver. Foreningens hovedaktiviteter er imidlertid knyttet til egne eiendommer, som består av historiske bygninger med et stort vedlikeholdsbehov. Det er derfor lite sannsynlig at det blir gjennomslag for forslag om å inkludere nye oppgaver.

Involvering i kommende byggesaker vil kreve god innsikt i kommunale saksgang, og dersom ressursene er for knappe, kan det føre til løsningsforslag som ikke samsvarer med administrative vedtak. I tillegg til ressursmangel, kan det skorte på reell vilje til å ta i bruk nye strategier eller metoder, fordi sektorens faglige normer kan forhindre konkretisering av løsningsforslag. Erfaringen tilsier at en av de uskrevne normene er skepsis til visualisering av løsninger.¹⁴³ Kulturminneforvaltningens uttalelser er skriftlige, og selv om de omtaler forslag til løsning, vil forslagene kun illustreres med foto fra tilsvarende løsninger i andre prosjekter. Plan- og bygningslovens §3-1 inneholder en generell formulering om at «Alle offentlige organer har rett og plikt til å delta i planleggingen når den berører deres saksfelt eller deres egne planer...» Loven konkretiserer ikke hvordan deltakelsen skal utføres, den fastlegger kun rett og plikt til å delta i planleggingen. Mulighetsstudier innebærer presentasjon av ett eller flere konkrete løsningsforslag, og det vanskelig å unngå visualisering. Det vil være derfor være viktig å undersøke hvordan kulturminnesektoren kan utarbeide slike studier. Oppgavens mulighetsstudie viser forslag til en enkel framgangsmåte for et større byområde.

I tillegg til skepsis mot visualiseringer, finnes det flere faglige normer som kan stå i veien for utviklingsforslag fra kulturminnesektoren. Kulturminneforvaltningens preferanse for autentisitet er innarbeidet, der autentisitet ofte blir forbundet med prosess eller materialer. Begrepet er definert i ICOMOS' Nara-dokument. I tillegg anbefales autentisitet brukt som overgripende kriterium i det svenske Riksantikvarieämbetets bok om verneverdivurderinger. Bokens retningslinjer brukes av den norske kulturminneforvaltningen. Som nevnt innledningsvis er også rekonstruksjon en omstridt metode. Disse faglige avveiningene må sannsynligvis avklares i hvert enkelt tilfelle, og i neste avsnitt vil jeg vurdere ulike oppfatninger om autentisitet. Deretter blir det en gjennomgang av rekonstruksjon som virkemiddel for byreparasjon.

Autentisitet

Tidligere Riksantikvar Jørn Holme uttalte i et intervju at Veneziacharteret «er et historisk mer enn et folkerettslig dokument, og dermed ikke bindende på noen måte. Det er ikke slik at noen få kloke mennesker skal bestemme hvordan alle skal tenke og legge føringer for all framtid».

¹⁴⁴ Han uttalte at Veneziacharteret hadde større betydning tidligere, og at dagens kulturminnevern er mindre opptatt av prinsipper. Noen prinsipper er imidlertid mer

¹⁴³ Erfaringen er basert på samtaler med ansatte hos Byantikvaren i Oslo + ansatte hos Riksantikvaren.
¹⁴⁴ Berg, 2010

innarbeidet enn andre, og doktorgraden til Hans-Henrik Egede-Nissen inneholder begrunnelser for at autentisitet er blitt et hovedkriterium i mange verneverdivurderinger.¹⁴⁵ Egede-Nissen hevder at autentisitetskravet har festet seg som en grunnleggende inngangsportal til verdivurderinger, slik at en hvilken som helst bygning kan ha autentiske materialkvaliteter, men likevel mangle verneverdier.¹⁴⁶ Etter hans vurdering er autentisitet derfor ikke et selvstendig kriterium for verneverdivurdering av kulturminner. Laurajane Smith hevder at «kulturminnesektoren vektlegger autentisitet fordi det gir inntrykk av en ekspertise som opprettholder fagets autoritet og alvor».¹⁴⁷

Egede-Nissen refererer spesielt til Nara-dokumentet fra 1994, der konferansens hensikt var å definere begrepet autentisitet. Nara-dokumentet inneholder fortolkninger som kan være oppklarende. Det påpekes at autentisitet henger sammen med troverdighet, og at kulturelle variasjoner vil medføre ulike definisjoner av autentisitet. Videre beskrives autentisitet som en egenskap med utspring i ulike kjerneverdier, der dokumentets punkt 13 foreslår inndelinger basert på form, materialer, bruk, tradisjoner, teknikker, plassering, omgivelser osv.¹⁴⁸

Autentisitet betyr å være sann eller ekte, i pakt med sitt innerste vesen.¹⁴⁹ Med motsatt fortegn vil det innebære at en bygning som mangler enhver form for autentisitet, er en forfalskning. Innen malerkunsten er det helt avgjørende for verdivurderingen om bildet er malt av kunstneren selv, eller kopiert av andre. Teknikk og materialbruk har ingen betydning, det er ekte eller falskt som avgjør verdien. Autentisitet i bygningsvern kan defineres som det uberørte, men trehusbebyggelsen langs en fuktig kyststripe er utsatt for råte og sopp. Nødvendige utskiftninger vil etter den profesjonelle kulturminneforvaltningens prinsipp om «materieell autentisitet», føre til forringelse av bygningens verneverdi. Av den grunn vil kystbyer inneholde få trehus med høy materialautentisitet, mens tørre innlandsstrøk har hele gårdstun med bygninger i uberørt laftetømmer - og dermed høy materialautentisitet. Likevel blir verneverdier vurdert mot et stort register av argumenter eller kvaliteter, og med Egede-Nissens forståelse er det ingen selvfølge at høy materialautentisitet fører til vern.

«Prosessuell autentisitet» er et annet begrep som benyttes i det profesjonelle kulturminnevernet. Det innebærer at reparasjoner eller gjenoppføringer utføres med opprinnelige materialer, teknikker og verktøy. Metoden er derfor både tidkrevende og dyr. Før

¹⁴⁵ Egede-Nissen, 2014

¹⁴⁶ Egede-Nissen, 2014. Side 21

¹⁴⁷ Smith, 2006. Side 69 Egen oversettelse.

¹⁴⁸ ICOMOS, 1994

¹⁴⁹ Det norske akademi for språk og litteratur, Kunnskapsforlaget, u.d. Oppslagsord: autentisitet

den norske grunnlovens 200-årsjubileum ble Eidsvollbygningen tilbakeført til 1814-utførelsen med prosessuell autentisitet som restaureringsprinsipp. Bygningen var bolig for en av datidens rikeste familier, og overflatene ble gjenskapet med de samme kostbare utførelser som Carsten Anker hadde benyttet. Prosjektet kostnadsramme ble til slutt 384 mill. kroner, hvilket var en uvanlig høy sum for et restaureringsprosjekt.¹⁵⁰ Denne type autentisitetskrav medfører en langsom og kunnskapsbasert gjennomføringsfase. Det kan framstå som enkelt å gjenbruke materialer, men demontering medfører skader som må utbedres. For eksempel er det slik at eldre panel er festet med store spikere, og det oppstår hull som må spuses. I tillegg til frakt og verkstedsplass, vil rensing og reparasjon av hvert enkelt panelbord innebære mange timers arbeid. Erfaringsvis vil derfor både materiell og prosessuell autentisitet føre til svært høye restaureringskostnader.¹⁵¹ For bygninger med en enklere standard enn herskaps huset på Eidsvoll, vil det også være kostnadskrevende å benytte metoden i restaureringer eller gjenoppføringer.

På bakgrunn av gjennomgangen i dette avsnittet, er det mulig at smale definisjoner av autentisitet kan forhindre kulturminnesektoren fra å utarbeide utviklingsforslag. Det er forståelig at det stilles krav til materiell og prosessuell autentisitet ved rehabiliteringer av fredete bygninger med nasjonal betydning, men i lokale bygningsmiljøer er det andre egenskaper ved autentisitet som egner seg bedre. Når autentisitet knyttes til form, plassering og omgivelser, vil det være mulig å foreslå byreparasjoner som ikke svekker autentisitet som kulturminnefaglig norm.

Som nevnt innledningsvis anbefaler Riksantikvarens bystrategi å rekonstruere bybebyggelse som er gått tapt, samtidig frarådes kontrasterende uttrykk som ikke viderefører kulturmiljøets særpreg.¹⁵² I neste kapittel vil jeg undersøke ulike oppfatninger av rekonstruksjon som byreparasjon i historiske bymiljøer.

Rekonstruksjon.

Rekonstruksjon betyr å gjenoppbygge eller gjenskape, og innen bygningsvern blir begrepet brukt når «noe som er ødelagt eller tapt skal føres tilbake til antatt opprinnelig form».¹⁵³ Å tilbakeføre en historisk bygning utføres som regel ved å tilføre eller endre bygningselementer som beviselig har tilhørt bygningen. Metoden anbefales der bygningen har lidd et tap som av

¹⁵⁰ Statsbygg, 2014

¹⁵¹ Egen erfaring fra restaurering av Bygdøy kongsgård + Sæterhytten + Eidsvollbygningen.

¹⁵² Riksantikvarens bystrategi, 2017. Side 10

¹⁵³ Det norske akademi for språk og litteratur, Kunnskapsforlaget, u.d. Oppslagsord: rekonstruere

ulike grunner bør gjenopprettes. Tilbakeføring og rekonstruksjon brukes vanligvis kun i bygninger som er fredet, det vil si bygninger med en eksepsjonell kulturhistorisk verdi. Byer kan også lide tap. I prinsippet oppstår den samme utfordringen som for enkeltbygninger, bare i en større målestokk. Noen ganger blir det en ledig tomt i en vernet husrekke, og andre ganger er det sammenhengende bygningsmiljøer som forsvinner. I denne oppgaven er det sistnevnte problemstilling som er aktuell.

Rekonstruksjoner har vært et kontroversielt tema helt siden den klassiske striden mellom Eugène-Emmanuel Viollet-le-Duc og John Ruskin. Sistnevnte tok i sin poetiske arkitekturbok til orde for å beholde alle aldersspor, og Viollet-le-Duc gjennomførte restaureringer der alderssporene ble fjernet til fordel for tilbakeføring til det som ble antatt å være opprinnelig tilstand.^{154 155}

Hundre år senere kan skepsisen mot rekonstruksjoner spores tilbake til Venezia charteret fra 1964. Charteret omhandler restaurering av kulturminner, der punkt 9 påpeker at restaurering må stoppe der antagelsene begynner. Nødvendige tilføyelser skal uttrykke samtiden, og de må være adskilt fra kulturminnet. I henhold til charteret er rekonstruksjon utelukket som virkemiddel.¹⁵⁶ Riksantikvarens bystrategi anbefaler med andre ord en framgangsmåte som internasjonale anbefalinger har frarådet. Bystrategiens anbefaling begrunnes med erfaringen fra «...uheldige tiltak som har svekket verdien av viktige kulturmiljøer», og begrunnelsen illustreres med fotoeksemplere fra kontrasterende nybygg. Det anbefales videre at «nye tiltak skal videreføre områdets særpreg», med særlig vekt på sammenhengen mellom byggehøyder og volum. I tillegg nevnes videreføring av gateløp og tomteinndelinger. Ettersom bystrategien er utgitt av Riksantikvaren, vil anbefalingene oppfattes som legitimering av rekonstruksjon som metode for byreparasjon.¹⁵⁷

I mange tilfeller der historiske bymiljøer forsvinner eller skades, oppstår det et behov for å rekonstruere dem. Noen ganger gjelder det enkeltbygninger med stor nasjonal verneverdi, andre ganger gjelder det hele bygningsmiljøer. Den omfattende bombing under annen verdenskrig påførte sentraleuropeiske byer store skader, og i etterkant ble det utført en rekke rekonstruksjoner. I Warszawa ble byens historiske sentrum gjenoppbygget, der den storstilte rekonstruksjonen ble gjennomført etter grundig kartlegging av bygningenes hovedform og detaljer. I tillegg ble rekonstruksjonen utført med historiske materialer. Som følge av den autentiske rekonstruksjonens kvalitet og omfang, ble Warszawas historiske

¹⁵⁴ Ruskin, 1907.

¹⁵⁵ Store norske leksikon 2020. Søkord: Eugène-Emmanuel Viollet-le-Duc

¹⁵⁶ ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), 1965.

¹⁵⁷ Riksantikvarens bystrategi, 2017. Side 15

sentrum oppført i Unescos verdensarvliste i 1980. Rekonstruksjonen ble utført fordi bygningene representerte den polske kulturen, og hadde høy nasjonal symbolverdi.¹⁵⁸

Det finnes flere former for rekonstruksjoner, og Egede-Nissen definerer hovedtyper basert på rekonstruksjonens hensikt. Han skriver at hensikten kan være pedagogisk ved opplæring i eldre bygningsteknikker. En annen hensikt er å gjenreise bygninger for å opprettholde religiøse eller nasjonale symboler.¹⁵⁹ I denne oppgaven er rekonstruksjon brukt om heling av et samfunnsmessig tap, oppstått som følge av bevisst ødeleggelse.

Rekonstruksjonen eller reparasjonens hensikt er å fylle et tomrom i byens bygningshistorie. Denne problemstillingen ble aktuell i Bergen rundt 1980, da SAS skulle bygge hotell på Bryggens nordre del. Etter brannen i 1955 var det bare de sydligste gårdene på Bryggen som stod igjen, og det oppstod en prinsipiell debatt om frontbygningene i de fire nordligste Bryggegårdene skulle gjenoppbygges. Motstandere av gjenoppbygging mente at Bryggens nye bygninger skulle gjenspeile samtiden.¹⁶⁰ På den andre siden i debatten stod tilhengere som mente at gjenoppbyggingen ville forsterke Bryggen som historisk spor. De argumenterte for at Bryggen var byens ansikt, og det var gjenoppbygging som ble valgt. Av brannhensyn er ingen av bygningsdelene er materialautentiske, likevel oppleves Bryggens fasade mot Vågen som en hel og ubrutt rekke.



Figur 39 Bryggen. 6 bygninger til venstre er nye, og del av Radisson Blu Royal Hotel. 11 bygninger til høyre er opprinnelige bryggegårder.

I januar 2014 brant det 40 vernede trehus på Lærdalsøyri, derav 3 fredete bygninger. Riksantikvaren foreslo avfreding av bygningene, men lokallaget i Fortidsminneforeningen anmodet om at fredningen ble opprettholdt. De argumenterte med at en av de fredete bygningene burde rekonstrueres, og begrunnet forslaget med at det fantes en komplett oppmåling av Sunneva Eris hus. I tillegg argumenterte de for at «Synneva Eris hus var eit markant element i inngangen til strandsitjarstaden på Lærdalsøyri og det difor kan vere rett for verneområdet sin heilskap å bygge opp att anlegget».¹⁶¹ Det var gjenoppretting av

¹⁵⁸ UNESCO, World Heritage Convention. Historic Centre of Warsaw

¹⁵⁹ Egede-Nissen, 2014. Side 77-78

¹⁶⁰ Bergen byleksikon, 2009

¹⁶¹ Fortidsminneforeninga Sogn og Fjordane, 2014.

bygningstiljøets helhet som hadde betydning, ikke den enkeltstående bygningen. Fredningen ble ikke opprettholdt, men bygningen er rekonstruert.¹⁶²



Figur 40 Synneva Eris hus i Lærdalsøyri. Foto: NRK v/ Mattias Rolighed Bergset

Ved rekonstruksjon av enkeltbygninger støtter man seg til spesifikke kilder som oppmålingstegninger, bygningsspor, fotografier og skriftlige kilder. Når bygningen er borte, forsvinner den fysiske kilden, og gjenoppbyggingen blir begrenset til ytre kjennetegn. Konstruksjon og materialer blir ikke ren gjetning selv om bygningen er borte, nye løsningene kan også underbygges med analoge forbilder. Det vil si lignende bygninger som samsvarer, eller har felles trekk med gjenoppbyggingsobjektet. Ulempen med gjenoppbygging etter forbilder, er at kildene kan være mangelfulle. Rekonstruksjonen vil dermed preges av de svakhetene som dokumentasjonen inneholder, og resultatet kan bli en generell forenkling av det opprinnelige objektet. I slike tilfeller hevder Egede-Nissen at rekonstruksjoner kan defineres som etterligninger.¹⁶³ Det eneste tilfellet der rekonstruksjon blir identisk med det opprinnelige objektet, er når det lages en replika av et bestående objekt. Replika betyr en nøyaktig kopi, et duplikat.

Det sentrale spørsmålet er om det er mulig å lage en sann replika. En bygning er en komplisert konstruksjon som består av mange komponenter og materialer. Ved gjenoppføring må det utarbeides både beskrivelser og arbeidstegninger. Det oppstår forslag om endret utførelse, der hensikten er kostnadsbesparelser eller bygningsforbedringer. Den økonomiske

¹⁶² NRK v/ Gudvangen, 2016

¹⁶³ Egede-Nissen, 2014. Side 73

realiteten er at timeprisen for håndverkere har økt som følge av samfunnets inntektsutjevning. Konsekvensen er at arbeidskrevende utførelser gir høye kostnader, mens materialkostnader er lave. For rekonstruksjoner av bygninger som er eldre enn 50-100 år, vil kostnadsbildet være det motsatte av situasjonen ved oppføring. Følgelig er det en stor økonomisk fordel om hele eller deler av utførelsen baseres på en rasjonell forenkling av den opprinnelige håndverksteknikken.

Eldre trehus har som regel god materialkvalitet med tettvokst tre og malmfuru, men langvarige klimapåvirkninger fører likevel til fuktskader. Forskning har gitt ny kunnskap om klimabeskyttelse og energisparing, og endret byggeteknisk utførelse kan føre til forlengelse av bygningens levetid. Det er vanskelig å få gjennomslag for oppføringsmetoder som medfører at bygningen råtner hurtigere, samtidig vil ventilasjonsløsninger som ivaretar forbedringen påføre bygningen uakseptable fasadeendringer. Et annet dilemma oppstår på grunn av brannsikring, der formålet er å sikre både mennesker og bygninger. Plan- og bygningsloven forhindrer dispensasjon som reduserer personsikring, og det må etableres trygge rømningsveier. I tillegg er det lovpålagte krav om universell utforming, som uavhengig av funksjon vil styre de fleste bygningsløsninger. Samlet sett vil derfor plan- og bygningslovens bestemmelser påføre byggesaken mange dispensasjonssøknader, og ikke alle blir godkjent. Noen krav vil medføre tilpassing til nåtiden, og det blir derfor vanskelig å utføre en fullstendig rekonstruksjon.

Rekonstruksjoner skaper i henhold til autentisitetetskravet en falsk verdi. Ettersom opplevelsesverdier består av påvirkelige følelser som identitet og minne, er det likevel mulig å forestille seg at rekonstruerte bygninger kan gi en selvopplevd sannhet som er annerledes enn den objektive sannheten. Samtidig er kvaliteten på de arkitektoniske løsningene vesentlig, bygningene må oppfattes som troverdige. Riksantikvarens bystrategi framhever kvalitet som en viktig strategi, definert ved «god arkitektonisk utforming, gode visuelle kvaliteter og respekt for omgivelsene...». Det er vanskelig å gi en dekkende beskrivelse av god arkitektur, men i tettbygde byområder vil det, som tidligere sitert fra Riksantikvarens bystrategi, være viktig å ta utgangspunkt i stedlig særpreg, volum og byggehøyder. I de største byene er kvadratmeterprisene på leiligheter så høye at det er lønnsomt å bygge mindre enheter i et kvartal eller en husrekke med en eller flere ledige tomter. Begrepet «infill» brukes om små hus som bygges mellom andre hus, der nybygg med samtidsarkitektur er omgitt av historisk bebyggelse. Innfyllingshusene har tilsvarende størrelse som nabobygninger, men det arkitektoniske uttrykket får samtidspreg. Til tross for åpenbare kontraster, vil mange oppfatte innfyllingshusene som en naturlig videreutvikling. Årsaken kan være bygningene ikke

sprenger grunnleggende faktorer som byggehøyder og teigstørrelser. Fotoeksempler under viser innfyllingshus i Oslo, Bergen og Stavanger.



Figur 41 Nøstegaten Bergen, Opaform arkitekter, Foto: Arkitektur N



Figur 42 Langgata Stavanger, Foto: Austigard Arkitektur



Figur 43 ABC-gata, Stavanger, Foto: Arkitektur N



Figur 44 Parkveien Oslo, Foto: Kima arkitektur

Denne gjennomgangen har avdekket at det finnes både muligheter og hindringer ved en utviklingsorientert vernestrategi. I tillegg til oppfatninger om autentisitet og rekonstruksjoner, kan kulturminnesektoren ha uskrevne regler som forhindrer konkretisering av løsninger. Årsaken til engstelsen kan være at visuelle løsningsforslag oppfattes som fasitsvar, mens skriftlige uttalelser kan tolkes på flere måter. Påstanden er basert på samtaler som ikke kan dokumenteres med skriftlige kilder, og jeg kan derfor ikke utdype denne påstanden.

Formålet med dette kapitlet var å undersøke muligheter for endret vernestrategi, der kulturminnesektoren inntar en alternativ aktørposisjon. Optimal tidsfase er vurdert, det samme gjelder innhold og aktuelle utøvere. Konklusjonen er at det vil være en fordel om kulturminnesektoren trer inn i planfasen før reguleringssakene er ferdig utarbeidet. Videre har jeg undersøkt og konkludert med at det ikke kan påvises lover eller forskrifter som forhindrer at kulturminnesektoren foreslår løsninger. Om rekonstruksjoner kan det oppsummeres at det i praksis er umulig å utføre en replika, men det finnes flere varianter av rekonstruksjoner. Dersom målet er å gjenopprette en bymessig helhet, kan være hensiktsmessig å gjennomføre en enklere form for rekonstruksjon. Denne type rekonstruksjon kan forankres i egenskaper ved autenticitet som ikke er knyttet til materialer og prosess. Rekonstruksjoner kan følgelig defineres som byreparasjoner, og det viktigste vil være å opprettholde teigstørrelser, høyder og volum.

I dette kapitlet har jeg også konkludert med at mulighetsstudier vil være en egnet presentasjonsform for kulturminnesektoren, og neste kapittel viser hvordan et forenklet mulighetsstudium kan se ut. Forslaget vil forholde seg til eksisterende planer for søndre bydel i Moss, samt konklusjoner i foregående kapitler.

9. Mulighetsstudium søndre bydel.

Engasjement for bygningsvern kan framstå som en nostalgisk lengsel etter å gjenskape et historisk sted, men i dette mulighetsstudiet vil jeg se framover – og undersøke hvilket sted søndre bydel kan bli. Byer er sammensatt av bygninger fra mange epoker, og i NIKUs Strømsø-rapport hevdes det at endringshistorien skaper byen.¹⁶⁴ Mulighetsstudiets utgangspunkt er beskrivelsen av Moss sentrum, der konklusjonen er at byen har fått en overvekt av nyere bebyggelse. Kommende utbygginger vil utsette kulturmiljøene for ytterligere press, og mulighetsstudiet inneholder derfor forslag som forsterker viktige epoker i byens endringshistorie.

Torill Nyseth skriver om eksperimentell tilnærming til planlegging, og foreslår at en mulighet er å forhandle direkte med utbygger for å «ivareta interessene til innbyggere som ikke blir hørt».¹⁶⁵ Mulighetsstudier med kulturminnefokus inntar en lignende posisjon, der det framlegges forslag til støtte for kulturmiljøer i en fase der sektoren vanligvis forholder seg taus. Nyseth skriver videre at planlegging må være åpen for endringer og justeringer, og dette

¹⁶⁴ Berg, Sognnæs, Swensen, 2010. Side 11

¹⁶⁵ Nyseth, 2015. Side 247

mulighetsstudiet følger anbefalingen ved å unngå bastante krav. Planforslaget beskrives med overordnede rammer som åpner for variert bygningsutforming.

Den nye jernbanestasjonen består av mer enn selve bygningen. Kulverten over tunnelinnslaget vil danne en karakteristisk form i et ellers jevnt stigende terreng, og toglinjen skaper en markant barriere mellom bebyggelsen og sjøen. Arkitekturteoretikeren Aldo Rossi var opptatt av hvordan byens objekter eller hendelser påvirker hverandre, der et objekt som stimulerer til utvikling av omgivelsene defineres som en katalysator.¹⁶⁶ Det er ingen tvil om at jernbanestasjonen er en katalysator som vil skape endringsprosesser i byen og bydelen. Endringene kan vurderes som en trussel, men de kan også skape muligheter. Dette studiet legger vekt på muligheter.

Gjeldende planer

Boken «Realistisk byanalyse» innledes med definisjoner av offentlig planlegging. Ellefsen og Tvilde skriver at «planlegging må konsentrere seg om forhold som lar seg planlegge, altså de elementene som offentlig planlegging kan styre og som det samtidig er politisk vilje til å styre».¹⁶⁷ Utsagnet framstår som klargjørende, men planleggingsfeltet har som tidligere nevnt forandret seg vesentlig siden 1991. Potensielle planleggingselementer vil påvirkes av hvilke statlige eller regionale retningslinjer som tillegges størst vekt, og «politisk vilje» er som tidligere beskrevet en påvirkelig faktor.

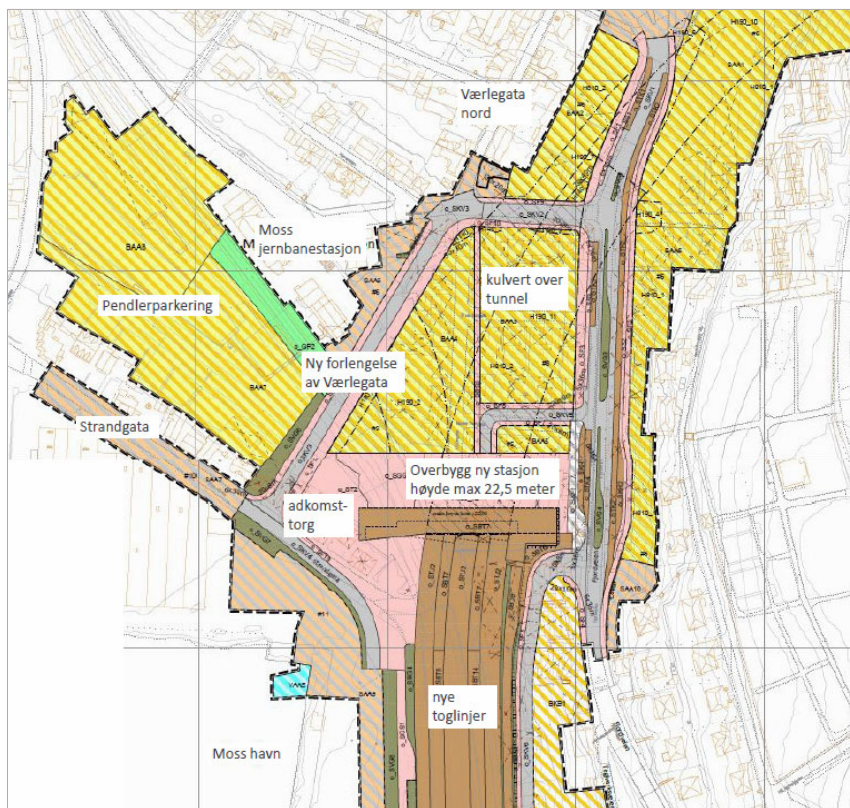
Dersom planleggingen skal følge forfettingsstrategiens anbefalinger, vil formålet med utbyggingen være å bygge maksimalt antall boligenheter. Alternativt kan planleggingen styres av transportsektorens mål om trafikkflyt og høy parkeringsdekning. Det kan også legges hovedvekt på containerhavens behov for framkommelighet for trailere. I forkant av dette mulighetsstudiet er det derfor nødvendig å undersøke hvilke bestemmelser som gjelder. Undersøkelsene vil avdekke hvilke forhold som ikke lar seg planlegge, og dermed defineres rammene for studiets handlingsrom. For søndre bydel er følgende kommunale planer vedtatt:

- Samordnet reguleringsplan for jernbane, riksveg og havn. ID 271 Vedtatt 2.9.1999
Bestemmelser i denne planen gjelder for kulturmiljøene i søndre bydel.
- Kommunedelplan for Moss sentrum 2015-2026. Vedtatt 15.6.2015
Sentrumsplanen gir overordnede føringer, og bestemmelser blir omtalt i neste avsnitt.

¹⁶⁶ Rossi, 1982

¹⁶⁷ Ellefsen & Tvilde, 1990. Side 6

- Områdereguleringsplan Moss havn. ID 387. Vedtatt 20.6.2016
Planens plassering av fergeleiet kan endres i reguleringsplanen for Riksvei 19.
- Områdereguleringsplan for Østfoldbanens strekning mellom Sandbukta, Moss og Såstad ID 369. Vedtatt 14.11.2016. Arbeidene er igangsatt, og den nye stasjonen vil være i drift fra 2025. Plankartet ser slik ut:



Figur 45 Områdereguleringsplan Østfoldbanen Sandbukta-Moss-Såstad. Plankart 11 og 13 er sammenkoblet og teksten i Indesign.

Den store usikkerheten gjelder ny trasé for riksvei 19, og endelig forslag ikke vil være klart før i perioden 2022-2024. Det er offentliggjort en vurdering fra desember 2019, der to alternative løsninger framheves. Begge løsninger forutsetter en annen plassering av fergeleiet enn den som er vedtatt i områdereguleringsplanen for Moss havn, så bydelens trafikksituasjon kan komme til å endre seg. Det ene forslaget baseres på nåværende fergeleie, og det andre

forslaget plasserer fergekaien syd for vedtatt plassering.¹⁶⁸ I dette mulighetsstudiet velger jeg sistnevnte plassering av fergeleiet, og begrunnelsen er at flytting av fergeleiet vil gi bedre vilkår for mennesker og bebyggelse i bydelen. Riksveiens trasé har også stor betydning for utviklingspotensialet i sentrum, og den har betydning for framkommelighet til det vernede kulturlandskapet på Jeløy. Omlegging av vei og fergeleie har høy prioritet i Nasjonal transportplan. Det er derfor sannsynlig at veiplanleggingen vil overholde estimert framdrift med slutføring i 2033.

Neste avsnitt vil undersøke kommunedelplanen for sentrum, med hovedvekt på bestemmelser som får betydning for ny bebyggelse i søndre bydel.

Sentrumsplanens krav til søndre bydel

Alle delplanene for søndre bydel er sneversynte, i den forstand at de presenterer det optimale resultatet for sin egen sektor. Trafikkanalysen for riksvei 19 bruker kart hvor den nye stasjonen ikke er tegnet inn, og Moss havn foreslår utvidelse av containerhavnen uten å belyse trafikkløsning for økt tungtransport. Rockwoolfabrikkens sentrumsnære plassering skaper problemer for alle planene, men ingen av utredningene har foreslått flytting av virksomheten. Til tross for støy og forurensing, ser det ut til at det er enighet om at fabrikken ikke skal berøres. De sektorbaserte utredningene mangler derfor et objektivt helhetssyn. Det er planlagt å utarbeide en områdereguleringsplan for søndre bydel, og arbeidet baseres på informasjon fra gjeldende utredninger. Reguleringen har imidlertid ingen kulturminnefaglig utredning å støtte seg til.

Det eneste dokumentet som inneholder retningslinjer for søndre bydel som helhet, er sentrumsplanen. Planbestemmelsene inneholder krav om at «ny bebyggelse skal forholde seg til den historiske gate- og bebyggelsesstrukturen, eventuelt bidra til tydeliggjøring/ tilbakeføring der strukturen er uklar eller fjernet».¹⁶⁹ Denne formuleringen gir retningslinjer for nye bygninger, samtidig som den begrenser planer om plasskrevende transportløsninger. Samtidig vektlegger sentrumsplanen intensjoner om forsterkning av historiske hovedtrekk ved gater og bebyggelse.

Bestemmelsene gir flere retningslinjer for ny bebyggelsen i bydelen. Det kreves at områdereguleringsplan skal inneholde løsning for ny gangbro over kanalen, og det stilles krav til et sammenhengende parkdrag langs kanalens østside. Nye bygninger på anleggsområdet skal romme både boliger og arbeidsplasser, med en «variert sammensetning av byboliger,

¹⁶⁸ Statens vegvesen, 2019. Presentasjon fra infomøte.

¹⁶⁹ Moss kommune, 2015. Sentrumsplanen side 7

tilpasset ulike segmenter av befolkningen».¹⁷⁰ Moss kommune ønsker derfor en bydel som får en blanding av alle aldersgrupper, og ulike sosiale sammensetninger. Denne ideelle målsettingen bryter med den reelle aldersfordelingen i blokkene ved Mossesundet, se kildehenvisning i kapittel 3. Boligene langs kaipromenaden har overvekt av pensjonister, og leilighetene ligger i øvre prisleie. For nye utbyggingsområder i søndre bydel, er det mulig at beboernes aldersspredning kan løses ved moderate boligpriser og tilrettelegging for skole og barnehage. Mulighetsstudiet vil følge sentrumsplanens anbefalinger.

Bygningstyper

Hensikten med en byreparasjon er ikke å komme fram til mest mulig originaltro rekonstruksjon av enkeltbygninger, det er samspillet mellom de ulike bygningene som har betydning. Det vil si at teigstørrelsen og bygningenes plassering mot gaten er viktigere enn detaljene. I tillegg vil bygningenes areal, høyder og materialbruk være grunnleggende elementer. Det er gatens helhet som skal gjenskapes.

Mulighetsstudiet inneholder forslag til løsning for hele bydelen, og på grunn av bydelens størrelse, vil beskrivelsen deles inn i ulike soner. Anbefalte bygningstyper vil defineres for hver sone, og mangfold er en gjennomgående fellesnevner. Bybebyggelse er i kontinuerlig endring, men store utbygginger fører som tidligere dokumentert til monotoni. Årsakene er nok sammensatt, men en forklaring kan være at alle bygningene har samme byggherre. Det er kostnadsbesparende å bruke «copy-paste-metoden», der bygningene utformes som gjentakelser av et tema. Noen utbyggere har også kravspesifikasjoner som begrenser variasjonsmulighetene.¹⁷¹

En annen forklaring kan være at det benyttes samme arkitekt. I 1989 ble det utlyst en arkitektkonkurranse i Brussel, der oppgaven var å tegne nye bygninger basert på selvvalgte historiske forbilder. Bygningene skulle plasseres etter hverandre i gaten «Rue de Laeken». Konkurransen var utlyst av forsikringsselskapet som eide byggegrunnen, med faglig støtte fra arkitekturmuseet «Fondation pour l'Architecture». Juryens arkitekter plukket en bygning fra hvert av vinnerforslagene, og bestemte hvilken plassering bygningen skulle ha. Husrekken ble vurdert som en samlet helhet, slik at de unngikk en «tilfeldig sammenstilling av individuelle intensjoner».¹⁷² En av bygningene i gaten var en rekonstruksjon, basert på oppmålinger.

¹⁷⁰ Moss kommune, 2015. Sentrumsplanen side 92

¹⁷¹ Egen erfaring fra boligprosjektering på arkitektkontor. JM Norge og Selvaag Eiendom bruker egne kravspesifikasjoner med begrensede valgmuligheter.

¹⁷² AG Group & Fondation pour l'Architecture, 1990. Sitat fra side 15 er oversatt til norsk.

Øvrige bygninger var samtidsfortolkninger av historiske bygninger uten direkte forbindelse med tidligere bebyggelse i gaten. I forbindelse med denne oppgavens mulighetsstudium er det interessant at tomtene hadde samme byggherre, men ulike arkitekter. Juryens sammenstilling viser ti bygninger med varierende høyde, takform og detaljering. Selv om bygningene er tegnet i samme tidsperiode, ble mangfoldet oppnådd ved å velge forskjellige arkitekter.

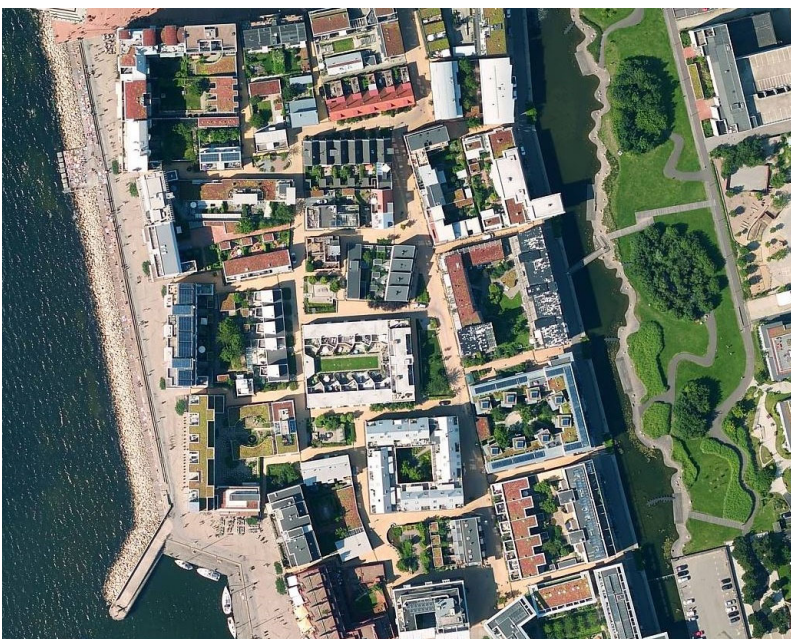


Figur 46 Fasadeoppriss av det sammenstilte vinnerutkastet fra Rue de Laeken. Illustrasjon fra utstillingskatalogen "Reconstruction of a Historic Street in the Center of Brussels".

Boligmessen i Malmø er et annet eksempel på feltutbygginger med bidrag fra forskjellige arkitektfirmaer. Västra hamnen var og er et verfts- og industrimråde, der et avgrenset område ble transformert til en bydel med bolig og næring.¹⁷³ Bydelens utgangspunkt var en byplan som ble utarbeidet av arkitekt og byplanlegger Klas Tham. Det ble etablert en grønn struktur med en kombinasjon av private og felles utearealer, der det ble lagt vekt på bygninger med stor arkitektonisk variasjon. Tomteinndelingen fulgte den overordnede planen, og bygningene fikk hver sin byggherre – og hver sin arkitekt. Byggehøyder og volumer er likevel samstemte, slik at bydelen oppleves som en definert helhet.¹⁷⁴

¹⁷³ Malmö stad, 2005.

¹⁷⁴ Gehl, 2010. Side 211



Figur 47 Bydelen Västra hamnen i Malmö, der boligmessen Bo01 ble bygget. Skjermklipp fra flyfoto i nettsiden kart.gulesider.no.

De overnevnte bysituasjonene illustrerer to framgangsmåter som begge førte til et mangfold. Eksemplene fra dette avsnittet viser hvordan store utbygginger kan unngå monotoni. Tilsvarende framgangsmåter kan benyttes i søndre bydel, og mulighetsstudiet åpner for byreparasjon med hovedvekt på mangfold.

Planforslag søndre bydel

Endringsprosessen i søndre bydel kan deles inn i to faser. Den første fasen er den situasjonen som oppstår etter åpning av ny togstasjon i 2025. Den andre gjelder omlegging av riksvei 19. Som nevnt i forrige avsnitt, er det nødvendig å foreslå løsninger som ivaretar en mest mulig realistisk helhet, og mulighetsstudiet viser et planforslag som inkluderer begge situasjoner. Dette innebærer at løsningsforslaget må tilrettelegge for blandet funksjon og kommunikasjonsløsninger som tilpasses det overordnede målet om et levende byliv .

Arkitekt Jan Gehl har skrevet flere bøker om den menneskelige skalaen i byplanleggingen. Han er opptatt av hvordan man skal planlegge byer med hovedvekt på menneskets persepsjon og bevegelsesmønster. Gehl anbefaler en planleggingsrekkefølge der

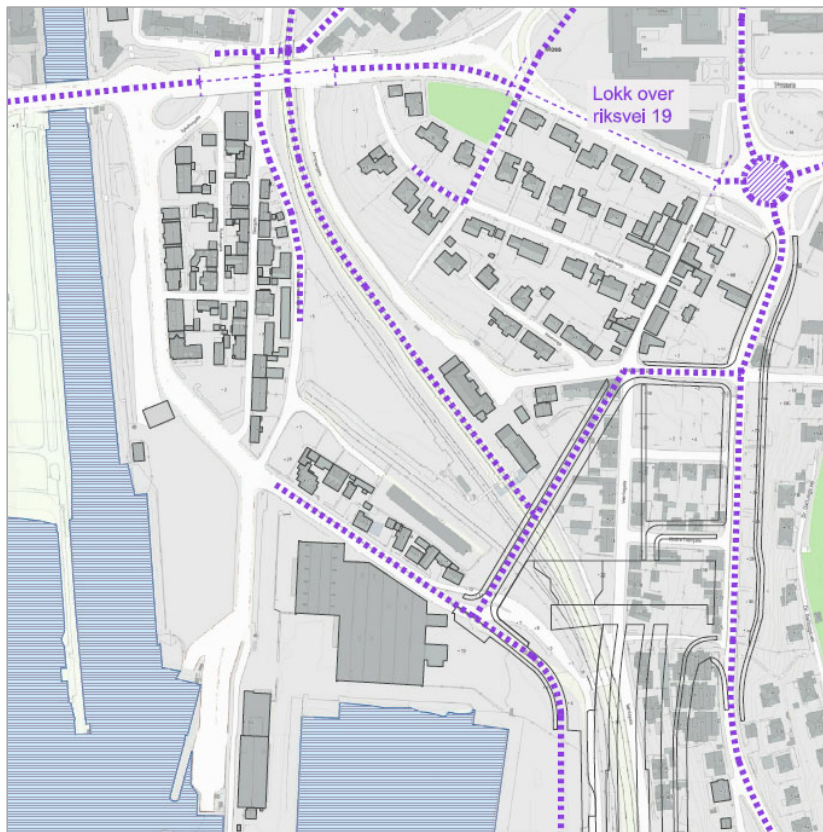
forbindelseslinjer mellom byens rom planlegges først. Han hevder at dette er den eldste formen for byutvikling, der bebyggelsen oppstod langs ferdselsårer. Rekkefølgen innebærer at bygningene planlegges til slutt, og på den måten vil man unngå øde bystrøk med folketomme gater.¹⁷⁵ Bylivet vil også få bedre vilkår hvis biltrafikk og parkeringsplasser samles, i steds for å spres jevnt utover.

Dette studiet vil ikke inneholde vurderinger av ulike teorier og praksiser, forslaget er kun basert på Jan Gehls anbefalinger om byplanlegging. Han anbefaler at planleggingen skal ta utgangspunkt i ganglinjer, og deretter skal det avsettes områder for motorisert trafikk. Hensikten med rekkefølgen er å tilrettelegge for byliv med en menneskelig skala, framfor byer der biltrafikken dominerer. Ettersom strukturen i søndre bydel i store trekk er fastlagt, vil situasjonsplanen med ganglinjer kun markere nye gangforbindelser.



Figur 48 Situasjonsplan nr. 1 - med markering av nye ganglinjer og mulige byrom.

¹⁷⁵ Gehl, 2010. Side 208 og 19



Figur 49 Situasjonsplan nr. 2 - med markering av de viktigste gatene for biltrafikk.

Beskrivelse av mulighetsstudiets soner

Presentasjon av mulighetsstudiet deles inn i soner. Hver sone presenteres med kartutsnitt og beskrivelse av foreslått løsning. Sonene deles inn på følgende måte:

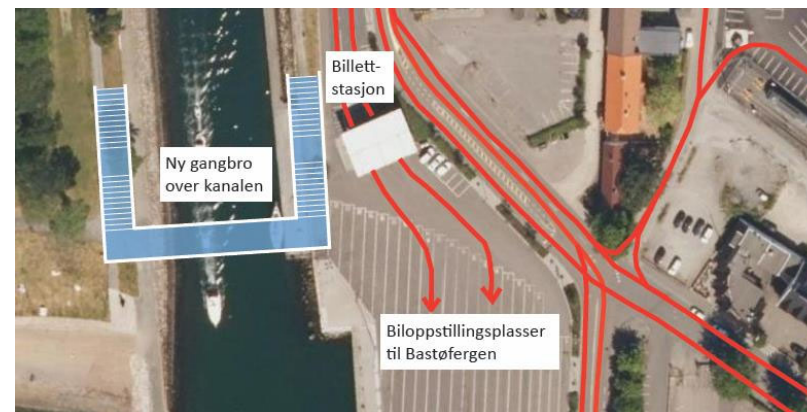
- Kanalen
- Værlesanden
- Eksisterende toglinje
- Eksisterende jernbanestasjon

- Området mellom jernbanestasjonen og Værlesanden
- Strandgata med omgivelser
- Værlegatas nye løp
- Thorneløkka, Kransen og riksvei 19
- Ny bebyggelse

Kanalen

Området rundt kanalen er i sentrumsplanen markert i hensynssone H570, der sonen inkluderer parkdraget på begge sider av kanalen, samt vernet bebyggelse. I tillegg stiller sentrumsplanen krav til en helhetlig områdereguleringsplan av søndre bydel. Planen skal inneholde løsning for gang- og sykkelbro over kanalen, samt en sammenhengende promenade langs østsiden av kanalen.

Den planlagte gangbroen er ikke direkte tilknyttet kulturmiljøene, men en plasskrevende rampeløsning kan komme for nær bebyggelsen på Værlesanden. Derfor er det viktig at broen får en utforming som innordner seg omgivelsene, og tar hensyn til kanalens retning. Broen må ikke bli et blikkfang som tar oppmerksomheten bort fra kulturmiljøene på begge sider av kanalen. Dersom gangbroen skal bygges før flytting av fergeleiet, må den tilpasses nåværende trafikksituasjon. Det foreslås derfor at gangbroen plasseres slik at den ikke kommer i konflikt med framtidig bebyggelse på Værlesanden. Gang- og sykkelbroens plassering vil heller ikke kreve omlegging av biltrafikken til og fra Bastøfergen. Foreslått plassering medfører at broen kan bygges før fergeleiet flyttes.



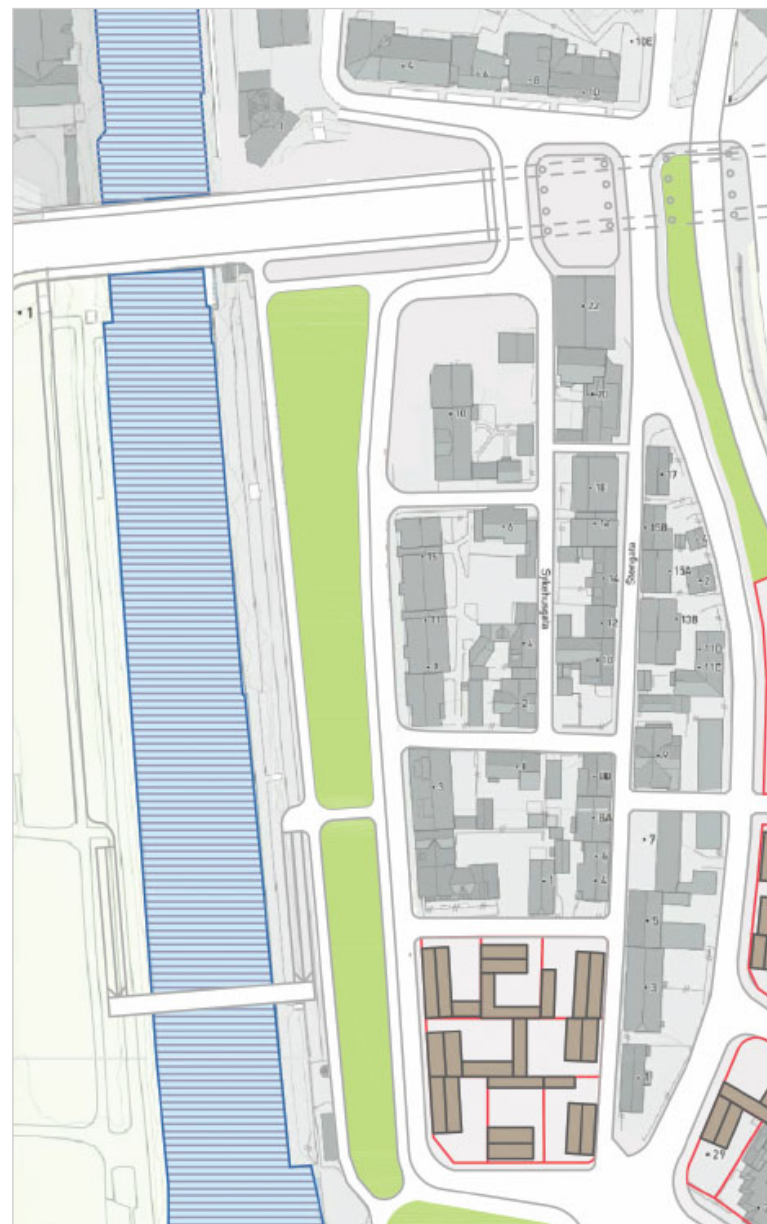
Figur 50 Flyfoto med gang- og sykkelbro, samt forholdet til nåværende fergeleie. Skjermklipp fra norgeskart.no.

Værlesanden

Omgivelsene har stor betydning for verdien av et kulturmiljø. Behovet for bufferzoner gjelder ikke bare kanalen, men alle kulturmiljøene i søndre bydel. Denne grunnleggende forutsetningen er årsaken til at den nye bebyggelsen rundt Værlesanden bør få en utforming som respekterer kulturmiljøets særpreg. Den viktigste forutsetningen for fysisk og visuelt samsvar, er at teigene har den samme størrelsen som den gjennomsnittlige størrelsen på Værlesanden – som er 275 m². Etersom tomtens størrelse begrenser bygningene, kan det av hensyn til brannkrav være nødvendig å øke teigstørrelsen.

Situasjonsplanen viser at Værlesanden er utvidet med et kvartal mot syd, slik at det tidligere kvartalet på gassverkstomten blir gjeninnført. Endringen vil øke Værlesandens størrelsen, og dermed forsterke kulturmiljøets betydning. En lignende utvidelse foreslås mot nord, der avkjøringen fra Rådhusbroens foreslås fjernet. Rundkjøring og avkjøring kan fjernes når fergeleiet flyttes. Veiomleggingen vil gi en stor forbedring av bokvaliteten i hele bydelen, og spesielt Værlesanden.

Området under broen bør være åpen, slik at det skapes en visuell kontakt mellom Værlesanden og den tidligere strandstedsbebyggelsen nord for bilbroen. Gang- og sykkelveien langs kanalen forbindes med Tollboden og bryggene langs Mossesundet, uten at det blir nødvendig å krysse den trafikkerte riksveien. På den måten vil det bli en sammenhengende turveitrasé langs byens sjøside. I tillegg oppstår det et parkområde langs kanalen, slik at begge sider av kanalen får samme parkpreg. Den nordre delen av Værlesanden får en utvidet tomt rundt det tidligere sykehuset, hvilket gir større muligheter for gjenbruk av bygningen. Det kan for eksempel bygges mindre enheter med leiligheter som tilknyttes fellesrom i sykehusbygningen.



Figur 51 Situasjonsplan med løsningsforslag for Værlesanden. Rød strek markerer foreslåtte grenser for nye teiger, og nye bygninger har mørk skravur.

Eksisterende jernbanelinje

Kulturminneplanen definerer eksisterende jernbanelinje og -stasjon som et samlet teknisk kulturminne, og den samme forbindelsen er nevnt i sentrumsplanen. Kulturminnevedlegget til sentrumsplanen fra 2014 framhever betydningen av å bevare toglinjen som en «sammenhengende lineær struktur».

Gjenbruksmulighetene er konkretisert i Moss kommunes steds- og mulighetsanalysen, der det anbefales å bruke den gamle jernbanelinjen som en «jernbanepark» med gang- og sykkelsti til togstasjonen. Steds- og mulighetsanalysen refererer til forbildeprosjekt med gjenbruk av «High Line» i New York.¹⁷⁶ Idéen om en parklinje i luften stammer fra et parkprosjekt i Paris, der en lengre viadukt ble gjenbrukt som parkpromenade. Denne type «elevated park» har stor bredde, slik at det blir mulig å skape opplevelsesrom med planter, kunst og ganglinjer. The High Line Park i New York er 10-25 meter bred, og parken er blitt en turistattraksjon.¹⁷⁷ Ifølge Statens vegvesen vil sykkelveier kreve en sikkerhetsbredde på 7 meter.¹⁷⁸ Ettersom jernbanelinjen i Moss kun er 5,5 m bred, er den for smal til toveis sykkel- og gangtrafikk.¹⁷⁹ Det vil heller ikke bli plass til parkdrag langs linjen.

I tråd med intensjonene i kommunale planer, foreslår jeg en gjenbruksmulighet som også vil framheve forbindelsen mellom jernbanelinje og jernbanestasjonen.¹⁸⁰ Begrunnelsen for forslaget er at Moss mangler offentlig kommunikasjon mellom nordre bydel og stasjonen. Samtidig har byen en jernbanelinje gjennom sentrum, og den vil være klar til gjenbruk når den nye stasjonen åpner. Det ubrukte sporet fra Sandbukta til søndre bydel er ca. 2 km langt, med andre ord dobbelt så lang som anbefalt gangavstand på 1 km. Halvparten av året innebærer sykling av klimatiske årsaker et ubehag som de færreste ønsker å utsette seg for, derfor foreslår jeg at jernbanesporet gjenbrukes som kollektivtrasé for buss. Fordelen er at buss brukes av alle brukergrupper, uavhengig av vær og årstid. For buss stiller Statens vegvesen krav til veibredde på 3,25m, og problemet med den smale jernbanelinjen kan løses ved møteplasser med stedvis utvidet bredde.

Bybane hadde vært en naturlig forlengelse av jernbanefunksjonen, men skinnegående transport er dyrt å bygge. Banen vil komme i konflikt med biltrafikken, slik dagens planovergang avskjærer Storgaten. Den historiske kontakten mellom Storgaten og Værlesanden vil bli gjenopprettet når overgangen fjernes. I syd kan busslinjen knyttes til

¹⁷⁶ Rambøll Norge og Dark Arkitekter, 2014. Side 33

¹⁷⁷ Great American Infrastructure, 2014

¹⁷⁸ Statens vegvesen, 2019. Side 65

¹⁷⁹ Bredden er målt på nettsiden kommunekart.com

¹⁸⁰ Moss kommune/Rambøll Norge, 2014. Side 28

byens øvrige kollektivnett. Forslaget bør kunne gjennomføres uten store kostnader, og jernbanelinjen blir bevart med en kollektivfunksjon som er i samsvar med opprinnelig bruk.



Figur 52 Flyfoto med busstrasé i jernbanesporet fra nordre til søndre bydel. Stiplede linjer viser tilknytning til byens kollektivnett. Skjermklipp fra norgeskart.no

Eksisterende jernbanestasjon

Ettersom den nye og den gamle togstasjonen blir liggende side om side, vil forholdet mellom bygningene ha betydning for hvordan den bevaringsverdige stasjonsbygningen framstår.

I dette avsnittet vil jeg presentere forslag til arealbruk på stasjonens vestside.



Figur 53 Stasjonsbygningens vestfasade. Original tilhører Bane NOR Eiendom. Tegningen er en kopi, utført av Solveig Abrahamson i 1905.

Den nåværende jernbanestasjonen blir liggende i utkanten av det nye stasjonsområdet, og bestemmelser i sentrumsplanen krever at det i områderegeringsplanen skal «undersøkes og beskrives hvordan eksisterende Moss stasjon, godshuset og en sammenhengende del av jernbanetraseen kan bevares som et helhetlig, og lesbart miljø i samspill med ny bebyggelse, vei- og gatestruktur.»¹⁸¹ Godshuset ble revet i 2018, og nå er det bare jernbanebygningene på østsiden av stasjonen som står igjen.

Bygningene ligger langs jernbanesporets østside, og stasjonsbygningen har en frittliggende plassering med åpne arealer på alle sider. Mønehøyde er 13 meter, og bygningens volum avviker fra omkringliggende trebebyggelse. Stasjonsbygningens monumentalitet kan markeres ved å etablere et åpent byrom foran bygningen, men omkringliggende bygninger bør ha litt lavere høyde enn stasjonsbygningen. Dersom de utformes med saltak eller pulttak, vil slektskapet mellom bygningene danne en helhetlig omramming rundt den åpne plassen. Kopiering av sveitserstilens detaljer kan framstå som fremmed på nye bygninger, og de nye bygningene bør derfor få en samtidskarakter som tolker stasjonsbygningens volum. På den måten vil stasjonsbygningens sentrale posisjon i bydelen

¹⁸¹ Moss kommune, 2015. Side 22

bli markert. Mulighetsstudiets busstrasé vil passere foran stasjonsbygningen, med stoppested ved perrongene. Dermed vil forbindelsen mellom jernbanestasjon og toglinje bli opprettholdt.



Figur 54 Situasjonsplan med løsningsforslag for eksisterende jernbanestasjon med omgivelser. Forslag til nye bygninger har mørk skravur, områder for nye bygninger er stiplede med grønn linje.

Værlegatas nye løp

Værlegata hadde før rivingen startet et sammenhengende gateløp fra Værlebukta til sentrum, og et av parallelloppdragene fra 2015 foreslår at gaten gjenoppstår med en justert retning. Parallelloppdragets evalueringsrapport vurderer forslaget som en «sentrumsakse som forbinder stasjonen med sentrum».¹⁸² Reguleringsplanen for den nye stasjonen har videreført forslaget om forlengelse av Værlegata, og dette mulighetsstudiet følger reguleringsplanen.

Dagens stasjonsbygning har flere adkomstveier, og alle gatene i bydelen er åpne for gjennomgangstrafikk. Kulturmiljøene har et sterkt behov for forbedret bokvalitet, og det er nødvendig å begrense støy og forurensing. Det foreslås derfor at den nye delen av Værlegata blir hovedadkomst til både togstasjonen og bydel. Værlegata nord er for smal til toveis biltrafikk, den bør derfor benyttes som gangvei til sentrum. Dersom bebyggelsen langs den nye delen av gaten får store enheter med samtidsarkitektur, vil gaten oppleves som todelt, og dermed undergraves idéen om en sammenhengende sentrumsakse. Kontinuiteten kan ivaretas ved å rekonstruere noen av bygningene som gikk tapt ved rivingen av Nyquistbyen.

Østsiden av gaten grenser mot kulvertens hvelving, og her blir det en skråning som ikke egner seg til plassering av rekonstruert bebyggelse. Bygningene må derfor oppføres på vestsiden av gaten, med en teigstørrelse som tilsvarer eiendommene i Nyquistbyen. Som beskrevet i kapittel 5 er gjennomsnittlig teigstørrelse 350 m², og Værlegatens søndre løp får plass til 6 eiendommer. Rekonstruksjonen kan baseres på en blanding av oppmålingstegninger og fotografier fra Nyquistbyen. Det er en forutsetning at bygningene er ulike, slik at det opprinnelige mangfoldet blir opprettholdt. Hensikten med rekonstruksjonen er å gjenscape deler av gatens tapte ansikt, samt å etablere et arkitektonisk bindeledd til Værlegata nord.

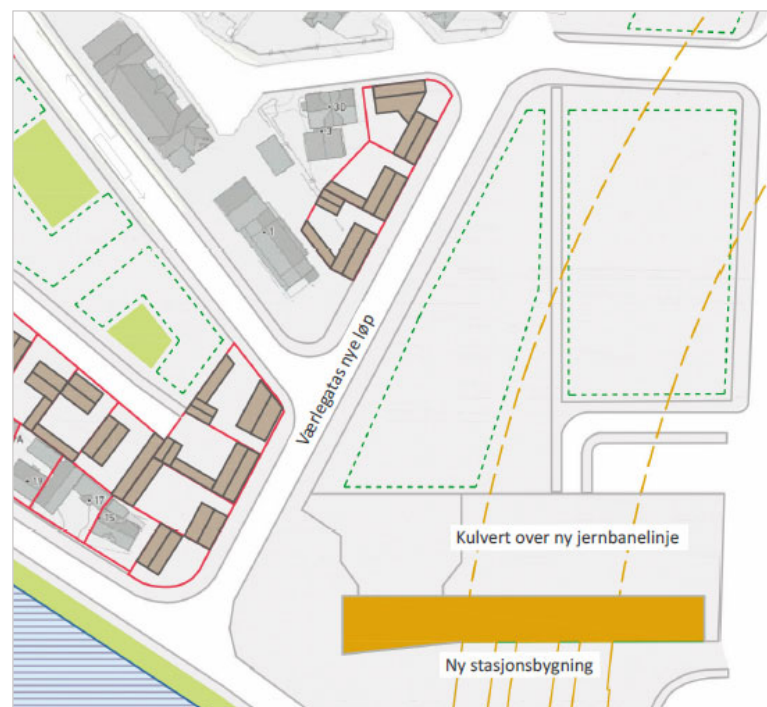
Bygningenes detaljutforming tilhører en framtidig prosjekteringsfase, men forslag til kombinasjon av bygninger illustreres på neste side med fotoutsnitt av Værlegata vestside før riving. Hjørnetomtens nærmest sentrum bør ha sentrumspreget med skrått hjørne, og minst to av bygningene bør være rekonstruksjon av Nyquistbyens typehus for jernbanearbeidere. Teigstørrelse og bygningstørrelse koordineres, og bygningene skal ligge langs gaten uten forhage. Det skal være innkjøring til gårdsplassen fra gaten, slik at bygningenes inngangsdør plasseres mot gårdsplassen. Dersom innkjøring fra gaten ikke kan kombineres med gatens trafikkbelastning, kan eiendommene få innkjøring fra baksiden.



Figur 55 Utsnitt av skråfoto fra nettsiden 1881.no. Værlegata 21, 23 og 25.



Figur 56 Utsnitt av skråfoto fra nettsiden 1881.no. Værlegata 27, 29 og 31.



Figur 57 Situasjonsplan med løsningsforslag for Værlegatas nye løp.

Rød strek markerer foreslåtte grenser for nye teiger.

Forslag til nye bygninger har mørk skravur, områder for nye bygninger er stiplede med grønn linje.

¹⁸² Jernbaneverket, ROM Eiendom, Moss kommune, Statens vegvesen, Østfold fylkeskommune, 2015. Side 22

Strandgata

Gaten representerer et historisk bindeledd til Værlebuktas første beboere, men manglende vernestatus medfører at kulturmiljøets verdier er oversett. Invitasjonen til parallelloppdraget stilte derfor ingen krav om ivaretagelse av bygningene. Beskrivelsen inneholdt kun føringer om å «belyse forholdet til kulturmiljøene i Værlegata og Værlesanden, samt deler av dagens jernbaneanlegg». Øvrige vilkår var formulert som krav til tilrettelegging for «konsentrert bebyggelse med høy utnyttelse i knutepunktet».¹⁸³ Som følge av føringene har begge parallelloppdragene foreslått ny bebyggelse langs gaten, der bygningene har 4-5 etasjes høyder.

I dette mulighetsstudiet forutsetter jeg at gate og bebyggelse blir vernet. Ettersom halvparten av bygningene i Strandgata ble revet på grunn av anleggsområdet, og det er svært viktig at de gjenværende bygningene blir forsterket. Det vil også ha betydning at gaten får kontakt med sjøen. Situasjonsplanen viser derfor en løsning der lagerbygningen er revet, og fyllingen foran gata er fjernet for å gi plass til sjøen. På den måten blir det lave trehus på den ene siden av gaten, og en bred strandpromenade på den andre siden. Forslaget kan framstå som urealistisk, men begrunnelsen for endringen er at området skal fylles ut med masser fra anleggsarbeidet. I tillegg ligger den tidligere strandsonen så lavt at sjøen flyter innover ved springflo. Uavhengig av løsning vil det derfor bli behov for vesentlig bearbeiding av sjøbunn og kaifronter.

Strandgatas bakside deles inn i 9 teiger langs en ny gate. Formålet med inndelingen er å forsterke bebyggelsen i Strandgata med lignende bygninger. Det bør ikke stilles krav til rekonstruksjon, men størrelser, mønehøyde og takvinkler bør tilpasses eksisterende bebyggelse langs gaten. Nye bygninger kan også hente forbilder fra de bygningene som ble revet.



Figur 58 Gjenværende bygninger i Strandgata



Figur 59 Situasjonsplan med løsningsforslag for videreutvikling av Strandgata. Rød strek markerer eksisterende teigstørrelse, samt foreslåtte grenser for nye teiger. Forslag til nye bygninger har mørk skravur, områder for nye bygninger er stiplede med grønn linje.

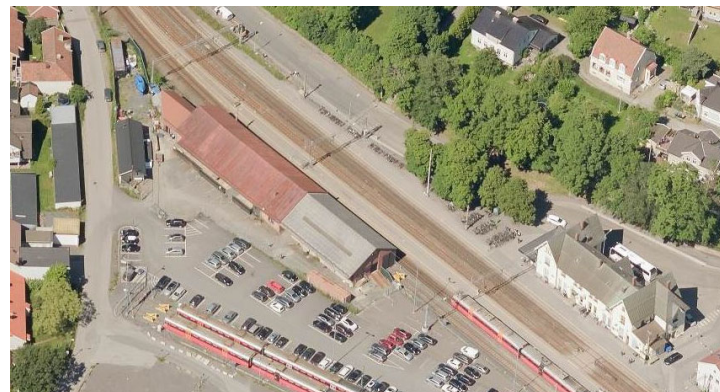
¹⁸³ Jernbaneverket, Rom Eiendom, Statens vegvesen, Moss kommune, Østfold fylkeskommune, 2016. Side 5

Området mellom jernbanelinjen og Værlesanden

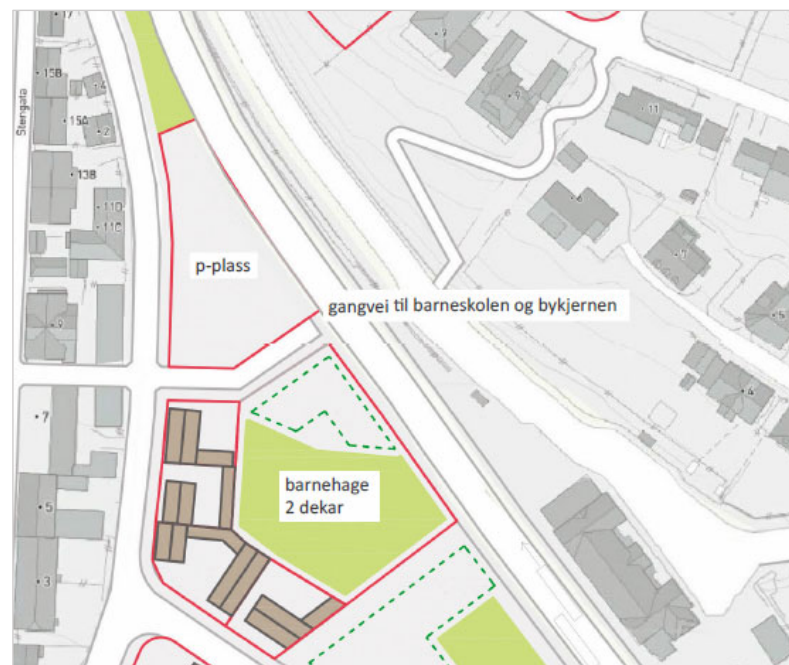
Valettprinsippene presiserer betydningen av å definere buffersoner rundt kulturmiljøer, der hensikten er å gi beskyttelse mot tiltak som forringer det vernede miljøets verdi.¹⁸⁴ Området rundt kanalen er i sentrumsplanen markert med hensynssone H570, og sonen inkludere parkdraget på begge sider av kanalen, samt vernet bebyggelse. Bestemmelsen beskytter Værlesandens vestside, men på østsiden er det ingen buffersoner. Der vender Værlesandens bebyggelse mot en parkeringsplass ved jernbanelinjen. Området framstår som en mellomsoner uten forankring i omkringliggende strukturer.

Ny funksjon eller bebyggelse må utformes med respekt for hovedtrekk i begge områder. Store kontraster vil føre til redusert verdi på Værlesandens bymiljø, og eksisterende jernbanestasjonen kan bli isolert i en blindsoner på baksiden av dominerende nybygg. Parkeringsplassen nærmest Værlesanden foreslås brukt til barnehage og beboere i søndre bydel. Adkomstveien er en blindvei, samtidig kan den brukes som gangvei på tvers av busslinjen. Gangveien blir snarvei til sentrum over Thorneløkka, og i vest blir den forbundet med gatenettet på Værlesanden. Se figur 61.

Som situasjonsplanen viser, er det foreslått ny småhusbebyggelse i Værlesands bakgate, mot Værlesanden. Kartet fra 1885 viste spredt bebyggelse på østsiden av gaten, og forslaget kan derfor begrunnes med historisk tilbakeføring. Det viktigste er imidlertid at bygningene etablerer en buffersoner på Værlesandens østsiden. Utformingen skal hente forbilder fra Værlesandens mangfold og særpreg, og som kilde vises til bygningsregistrering i vedlegg XX. På samme måte som i Strandgata og Værlegata, er det et overordnet krav at bygningene er ulike. Mønehøyder, takvinkler, materialer og bygningsvolum kan variere innenfor et spekter som defineres av tilsvarende variasjon i eksisterende bebyggelse. Det bør ikke være nødvendig å stille konkrete krav til rekonstruksjoner, men det kan likevel være en styrke for mangfoldet at enkelte bygninger blir rekonstruert. Øvrige bygninger foreslås utformet som samtidsfortolkning av Værlesandens bygninger.



Figur 60 Flyfoto fra 1881.no viser området før riving av godshallen til Bane NOR.



Figur 61 Situasjonsplan av løsningsforslag for området mellom Værlesanden og jernbanelinjen. Gangforbindelsen gjennom Værlesanden forbindes med gangvei til barneskolen og sentrumskjernen. Forslag til nye bygninger har mørk skravur, områder for nye bygninger er stiplet med grønn linje.

¹⁸⁴ ICOMOS, 2011. side 23

Thorneløkka, Kransen og riksvei 19

Thorneløkka har parkmessig karakter, med høye løvtrær som danner fondvegg for det flate jernbaneområdet. Boligområdet har to parker, og begge er naboer til den trafikkerte riksveien. Støybelastning og begrenset størrelse gjør utendørs opphold i parkene mindre attraktivt. Følgelig kan det hevdes at parkene tilfører bydelen høy estetisk kvalitet, men de har lav brukbarhet. På grunn av sentrumsplanens krav til blandet funksjon og variert aldersspredning, vil det bli behov for en barneskole.

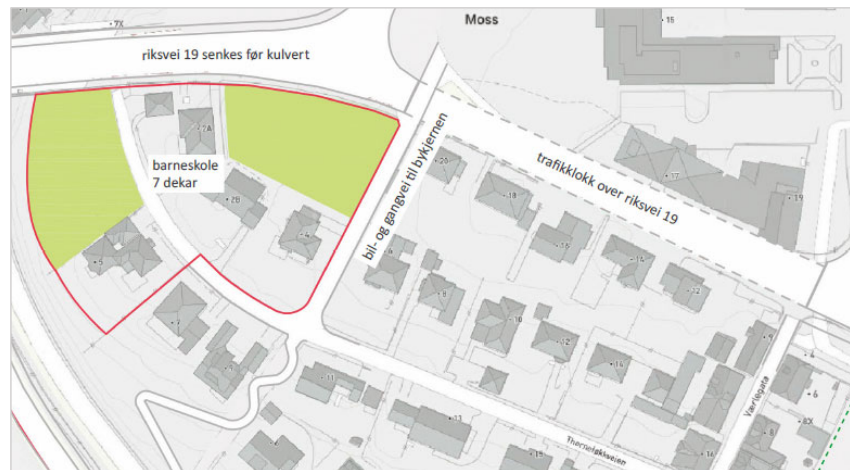
Mulighetsstudiets forslag innebærer at parkene blir skolens uteareal, og at eneboligene bygges om til skolebygninger. Skoletomten er markert med rødt omriss på situasjonsplanen i figur 63, og størrelsen vil etter sammenslåing av teigene bli 7 dekar. Thorneløkka er markert som kulturmiljø, men det er bare to av bygningene er regulert til vern. Ombygging eller sammenbygging av villaene ved parken må utføres med respekt for områdets karakter, slik at det arkitektonisk særpreget ivaretas. Moss har flere boligstrøk som domineres av villaer med funksjonalistiske trekk, og Thorneløkka er derfor ikke unik i lokal sammenheng. Gangavstand til søndre bydel og bykjernen er den viktigste begrunnelsen for en samfunnsnyttig bruksendring fra bolig til skole.

Riksvei 19 blir skolens nærmeste nabo, og selv om fergeleiet flyttes, vil trafikken til og fra Jeløy være forstyrrende for omgivelsene. Samferdselsplanlegging ligger utenfor kulturmiljøsektorens naturlige felt, her er det mange tekniske krav som må ivaretas. Framtidig løsning for riksveien har imidlertid ringvirkninger for bydelens kulturminner, og det er derfor viktig å fremme forslag. Mulighetsstudiets situasjonsplan viser en løsning der en kort strekning av riksvei 19 senkes under et trafikklokk. Idéen er hentet fra et av parallelloppdragene, der tilsvarende løsning ble foreslått. For å forhindre store inngrep i terrenget, har jeg foreslått en kort tunnel. Løsningsforslaget reetablerer en bred forbindelse mellom sentrum og søndre bydel. Som tidligere nevnt er nordre del av Værlegata for smal til toveis biltrafikk, men det bør være mulig å få plass til både biler, fotgjengere og sykler fra sentrum til Thorneløkka. Dermed blir adkomsten til skolen ivaretatt.

Etter kulverten vil riksvei 19 passere rundkjøringen som kalles «Kransen». Det foreslås at rundkjøringen blir byens sentrale knutepunkt for trafikk, slik at busslinjene ledes til Fjordveien og den nye togstasjonen. Det har stor betydning for bokvaliteten at søndre bydel får rolige soner uten gjennomgangstrafikk, og dette blir kun mulig ved å begrense antall adkomstveier til bydelen.



Figur 62 Parken mellom Thorneløkka og Rådhusbroen.



Figur 63 Situasjonsplan med løsningsforslag for skoletomt på Thorneløkka. Riksvei 19 er stiplest under et trafikklokk. Skoletomten får adkomst med bil fra sentrumskjernen

Ny bebyggelse

Valettaprinsippene legge vekt på at samtidsarkitektur må respektere byens romlighet og morfologi, det vil si at bygningenes størrelse skal tilpasses den historiske bystrukturen. Ny arkitektur skal være et uttrykk for sin tid, og samtidig skal drastiske kontraster til eksisterende bebyggelse unngås.¹⁸⁵ Tilsvarende anbefaling er også nevnt i Riksantikvarens bystrategi. Den eksisterende bebyggelsen består av lave trehus, og det er viktig at bydelens nye bygninger får et godt samspill med eksisterende bygninger.

Enten man ankommer fra Jeløy eller sørfra med båt, vil byen oppleves som en tett og tydelig bystruktur. Kirketårnet skimtes bak lave bygninger, og det er noen høyhus som bryter byens silhuett. Blant annet et kontorbygg ved rådhuset, og tre terrasseblokker med takformer som gir et uheldig arkitektonisk uttrykk. Moss er en industriby med arbeiderboliger. Det historiske særpreget bør vises fram, og ikke skjules bak høyblokker. Moderate byggehøyder har stor betydning for byens framtoning eller «image». Det foreslås å beholde nåværende bebyggelse på utstikkeren, slik at bygningene kan benyttes til eventuell restaurantdrift - slik som skurene langs Akershusstranda i Oslo.



Figur 64 Illustrasjon av stasjonen. Hvite klosser er ny bebyggelse. Illustrasjonen fra Bane NOR viser hvordan bygningen vil se ut fra dronehøyde.

Den nye jernbanestasjonen vender mot sjøen, og foreløpige illustrasjoner viser en lett bygning med overbygg over togsporene. Illustrasjonen er misvisende, fordi glass er et speil som gjengir omgivelsene. Bygningens form vil derfor framstå som en kompakt form.

¹⁸⁵ ICOMOS Valetta Principles, 2011. Side 27



Figur 65 Ny situasjonsplan av hele bydelen.

Mulighetsstudiets planforslag definerer grunnleggende forutsetninger for den nye bebyggelsen, men bygningenes utforming er ikke beskrevet. Denne oppgaven legger hovedvekt på byreparasjon rundt eksisterende kulturmiljøer, og ytterligere detaljering av nye bygninger ligger utenfor oppgavens ramme. Dersom nye bygninger skal presenteres i et mulighetsstudium, bør det utarbeides volumstudier der høyder, størrelser og avstander illustreres. Volumstudiene bør framlegges i svart-hvitt, uten vegetasjon som skjuler bygningene.

Delkonklusjon av erfaringer fra mulighetsstudiet

Hensikten med mulighetsstudiet var å vurdere hvordan kulturminnesektoren kan utarbeide mulighetsstudier. I denne oppgaven er arealet stort og problemstillingen komplisert. Studiet bruker derfor en rekke kilder om offentlig kommunikasjon, gatestruktur, turveier, sjøfront, bygninger, barnehage og skole. Ettersom løsningsforslaget er delkapittel i en masteroppgave, ble det nødvendig å forenkle presentasjonen til situasjonsplaner uten 3D-illustrasjoner.

Mulighetsstudiet er utarbeidet uten kontakt med bydelens beboere og næringsdrivende, som sannsynlig har meninger om løsningsforslaget. Kanskje har de forslag til forbedringer som burde vært medtatt, eller det kan komme fornuftige argumenter mot foreslått løsning. En annen mulighet kan være at lokalbefolkningen føler seg forbigått og neglisjert, og derfor ikke vil samarbeide. Et slikt utfall vil føre til at mulighetsstudier får konsekvenser som er det motsatte av intensjonen. Et mulighetsstudium med bredere forankring vil gi legitimitet og gjennomslagskraft, og når området er like stort som søndre bydel, vil det være en styrke om forslaget ble basert på åpenhet og medvirkning.

Opgavens mulighetsstudium kan sammenlignes med siste fase i DIVE-analysen, der handlingsrommet skal defineres. Analysens hensikt er å komme fram til innspill i pågående planprosesser, eventuelt kan hensikten være å utarbeide konkrete forslag. Denne oppgavens mulighetsstudium avviker fra DIVE-analysens avsluttende fase fordi hensikten er å utarbeide løsningsforslag i forkant av kommende planprosesser. Områdereuleringsplaner og påfølgende detaljreguleringsplaner henter anbefalinger fra foreliggende analyser og studier. Dersom kulturminnesektorens forslag inkluderes i planavdelingenes kunnskapsinnhenting, vil forslaget bli en kilde som ikke kan ignoreres. I tillegg kan vernebestemmelser være utydelige, og fortolkningen kan skape usikkerhet hos både utbygger og byggesaksbehandlere. Et mulighetsstudium i forkant av planprosessen vil være klargjørende, også for utbyggere. Oppsummert kan det anbefales at kulturminnesektoren deltar i en tidlig planleggingsfase, slik at tilstedeværelsen oppfattes som løsningsfremmende for alle parter.

Delkonklusjon fra mulighetsstudiet med hovedvekt på søndre bydel

Mulighetsstudiet kan også oppsummeres med hovedvekt på lokal betydning for Moss og søndre bydel. Studiet har avdekket at den viktigste forutsetningen for en forbedret løsning, vil være å skjerme bydelen for gjennomgangstrafikk. Én hovedadkomst vil skape trivselsfremmende vilkår for næring og bolig. Studiet har også vist betydningen av å prioritere naturlige gangforbindelser framfor maksimal tomteutnyttelse. Videre vil busstrasé på jernbanelinjen føre til at jernbanen fortsetter å være et teknisk kulturminne, samtidig som byen får en kollektivforbindelse mellom nordre og søndre bydel.

Kulturmiljøene har behov for bufferzoner som beskytter mot kontrasterende nabobebyggelse, og denne grunnleggende forutsetningen er ikke medtatt i nåværende vernebestemmelser. Omgivelsenes utforming har stor betydning for hvordan kulturmiljøene framstår. På grunn av den historiske gjennomgangen av bydelen, har jeg oppdaget at Værlesanden ble etablert som et selvstendig strandsted. Det er til og med mulig at stedets bystruktur ble etablert før industrien skapte Moss. Samtidig kom jeg fram til at Strandgatas opprinnelse kan knyttes til de de første strandsitterne i Værlebukta. Konklusjonen fra mulighetsstudiet er at Værlesanden og Strandgata bør bevares som et samlet kulturmiljø. Det vil i tillegg ha en historiefortellende verdi om omgivelsene utformes slik at Strandgatas kontakt med sjøen blir gjenopprettet.

Forsterking av bydelens historiske bebyggelse kan gi positive ringvirkninger for hele byen. En gjennomtenkt løsning kan også øke byens tilflyttingsattraktivitet. Dersom den nye bebyggelsen holdes tett og lav, med høy andel av grønne områder, er det også mulig at bydelen kan bli en turistattraksjon. Forutsetningen er at politikerne i Moss kommunes støtter en utbygging som prioriterer kulturminnehensyn framfor fortetting, og at Bane NOR Eiendom utøver sin statlige aktørrolle ved å dempe krav om maksimalt økonomisk utbytte.

10. Konklusjon

Opggavens hensikt var å konkretisere konsekvensene av Riksantikvarens anbefaling om å gjenskape eller rekonstruerer bymiljøer som er gått tapt. Jeg har undersøkt hvordan en byreparasjon kan utføres, og hvem som kan utføre den. I tillegg har jeg undersøkt hvilken tidsfase og hvilket innhold som kan egne seg.

Jeg har dokumentert at plan- og bygningsloven gir offentlige instanser bås plikt og mulighet til å uttale seg. Private og offentlige aktører har derfor fri adgang til å utarbeide forslag til løsning. Når det gjelder planforslag i byområder, kan imidlertid de formelle kravene til område- og detaljreguleringsplaner kreve en bred faglig begrunnelse. Det kan derfor bli for ressurskrevende å utarbeide komplette planforslag. Av den grunn konkluderte jeg med at sektoren vil få større frihet til å bestemme innholdet selv, dersom de velger å utarbeide mulighetsstudier før den formelle planprosessen igangsettes. Aktørene i søndre bydel har benyttet tilsvarende tidsfase til å presentere sine faglige forutsetninger, og det samme kan kulturminnesektoren gjøre.

Opggavens problemstilling er belyst gjennom en bydel i Moss, der anleggsarbeidet til ny jernbanestasjon er igangsatt. Trehusbebyggelse er revet, og bydelens videre utvikling vil kreve en grenseoppgang mellom knutepunktsutvikling og kulturmiljøer. Jeg valgte å plassere søndre bydel i en større sammenheng, slik at oppgavens løsningsforslag ble forankret i kunnskap om byen og bydelen. Beskrivelsen av sentrumskjernen konkluderte med at sentrumskjernen preges av utbygginger fra nyere tid.

Situasjonen i søndre bydel er annerledes. Bydelens utvikling ble beskrevet ved bruk av historiske kart fra ulike tidsperioder, og gjennomgangen gav innsikt i hvilke endringer som har ført til den uforenlige blandingen av kulturmiljøer og kommunikasjon. På bakgrunn av gjennomgangen, konkluderte jeg med at bydelen var et selvstendig strandsted som havnet utenfor byutviklingen da riksveien delte byen i to.

Til tross for omfattende riving, er bebyggelse i søndre bydel fortsatt dominert av lave trehus, og det er dette særpreget som blir videreført i oppgavens mulighetsstudium. Gjennom registrering av bydelens kulturmiljøer, oppdaget jeg at bygningene er organisert på ulike måte i bydelens kulturmiljøer. Konklusjonen er at de stilhistoriske detaljene har mindre betydning, det er teigstørrelse, volum og bygningenes plassering som har størst betydning for byreparasjon.

I tillegg diskuterte jeg hvilke krefter eller katalysatorer som ligger bak ønsket om å videreføre historiske bykvaliteter. Minne og identitet forbindes med fortid, og jeg brukte teoretiske kilder til å undersøke ulike syn. Konklusjonen er at minne ikke kan defineres som

en statisk hukommelsestilstand, slik jeg antok. Minne er en påvirkelig faktor som kan endres. Det samme gjelder identitet, som også kan være selvvalgt. Den selvvalgte siden ved identitet åpner muligheter for at historiske bymiljøer kan skape tilhørighet hos innflyttere. Dette aspektet ved identitet har jeg bekreftet ved å vise til undersøkelser som definerer historiske bymiljøer som attraktive tilflyttingskomponenter.

Før presentasjon av mulighetsstudiet, valgte jeg å se nærmere på kulturminnesektorens eventuelle skepsis til byreparasjoner. Materiell og prosessuell autentisitet har fått en sentral betydning, og rekonstruksjoner mangler disse kvalitetene. Jeg konkluderte med at det finnes andre egenskaper ved autentisitet som er like viktige. I tillegg undersøkte jeg ulike synspunkter om rekonstruksjoner, og brukte eksempler for å illustrere at rekonstruksjoner har en hensikt når de gjenoppretter en større helhet. Dette er spesielt viktig i byer som har mistet vesentlige deler av sin historiske bebyggelse. Videre konkluderte jeg med at nåtidsfortolkninger av bygninger kan oppfattes som en naturlig videreutvikling, forutsatt at høyde og volum blir beholdt.

Opggavens mulighetsstudium ble oppsummert i foregående delkonklusjoner, og det er derfor ikke behov for å gjenta hovedpunktene. Erfaringer fra denne oppgaven kan også brukes til å anbefale metoder for tilsvarende studier. Et grunnleggende utgangspunkt vil være å definere hvilken hensikt eller målgruppe mulighetsstudiet har. I tillegg bør det være samsvar mellom ambisjonsnivå og ressurser. Presentasjon for politikere og presse vil kreve tredimensjonale illustrasjoner, og denne presentasjonsformen kan se ut som en snarvei til målet. Det kan likevel bli nødvendig å gi en faglig begrunnelse for forslaget, slik at det som framstår som tidsbesparende kan vise seg å lede til uforutsett merarbeid. Løsningene bør derfor begrunnes, og følgelig vil det være en styrke at forslagene forankres i kunnskap fra steds- eller bygningsanalyser.

Erfaringene fra mulighetsstudiet kan også oppsummeres med hovedvekt på framtidige utbygginger i søndre bydel. Riving av Nyquistbyen har skapt tvil om lokal respekt for bygningsarven, det samme gjelder planprosessen på papirfabrikkens område. Det er derfor mulig at vernebestemmelsene i søndre bydel gir dårlig beskyttelse mot nye inngrep. Søndre bydels historiske trebebyggelse gir et vesentlig bidrag til byens mangfold og karakter. Det er endringshistorien som skaper byen, og når sporene etter viktige epoker er fjernet, oppstår et kulturelt tap. Byen har mistet tre kvartaler med helhetlig trehusbebyggelse, og det vil derfor være en styrke for Moss om utbyggingen i søndre bydel forsterker eller reparerer den gjenværende historiske bystrukturen.

Referanser

- Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T., & Kristiansen, R. (2014). *Utfordringer for norsk planlegging. Kunnskap-bærekraft-demokrati*. Cappelen, Damm, Høyskoleforlaget.
- AG Group & Fondation pour l'Architecture. (1990). *Invitation to the Young European Architects. Reconstruction of a Historic Street in the Center of Brussels*. Brussel: Archives d'Architecture Moderne.
- Aga, F. (2019, sept. 26). Eldre samler seg rundt knutepunkt: - Vi kaller det bare «1410 Gamlebyen». *Byggeindustrien*
- Andressen, L. T. (1984). *Moss bys historie frem til 1700. Bind 1*. Moss kommune.
- Asplan Østlandet v/Dag Tvilde. (1992). *Byanalyse Moss*. NSB og Moss kommune.
- Baalerud, H. (2013, 3.kvartal). Verket Moss - et lite stykke Norgeshistorie. *Kvartalet*.
- Berg, H. B. (2010, august 17). Veneziaarakteret er ikke bindende, mener Riksantikvaren. *Arkitektnytt*.
- Berg, S. K., Sognnæs, J., & Swensen, G. (2010). *NIKU-rapport 42. Strømsø, sentrumsutvikling med kulturminner som ressurs*. Oslo: Norsk institutt for kulturminneforskning.
- Bergen byleksikon. (2020). *Bryggen*. Hentet fra www.bergenbyarkiv.no
- Brekke, N. G., Nordhagen, P. J., & Lexau, S. S. (2008). *Norsk arkitekturhistorie. Frå steinalder og bronsealder til det 21. hundreåret*. Det Norske Samlaget.
- Brønnøysundregistrene. (2020). *Sjøsidan Moss AS*. Hentet fra w2.brreg.no
- Brønnøysundregistrene. (2020). *Bane NOR Eiendom*. Hentet fra w2.brreg.no
- Børud, E. (2018, april). Nytt blikk på fortetting som byutviklingsstrategi. *Plan*, ss. 24-29.
- Cramer, J., & Breitling, S. (2007). *Architecture in Existing Fabric*. Berlin: Birkhäuser Verlag AB.
- Det norske akademi for språk og litteratur, Kunnskapsforlaget. (2019). *Flere søkeord*. Hentet fra www.naob.no
- Drange, T., Aanensen, H. O., & Brønne, J. (1981). *Gamle trehus, reparasjon og vedlikehold*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Egede-Nissen, H.-H. (2014). Autentisitetens relevans. På sporet av et endret fokus for kulturminnevernet. *Akademisk doktorgradsavhandling avgitt ved Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo*.
- Ellefsen, K. O., & Tvilde, D. (1990). *Realistisk byanalyse*. Arkitektavdelingen NTH.
- Fortidsminneforeninga Sogn og Fjordane. (2020). *Synneva Eris hus på Gamle Lærdalsøyri*. Hentet fra grindabloggen.blogspot.com.
- Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. København: BOGVÆRKET.
- Great American Infrastructure. (2020). *the high line nyc*. Hentet fra www.infrastructureusa.org
- Gunnarsjaa, A. (2006). *Norges arkitekturhistorie*. Abstract forlag.
- Halbwachs, M., & Coser, L. A. (1992). *On Collective Memory*. The University of Chicago Press, Ltd., London.
- Hauge, Å. L. (2007, mars). Identitet og sted: En sammenligning av tre identitetsteorier. *Architectural Science Review*.
- Haugestad, E. (1999, september 10). "Svartlamoen-strid" under oppseiling i Moss. Tunnel truer gammel bydel. *Aftenposten*, s. 15.
- Helbrecht, I., & Dirksmeier, P. (2012). *New Urbanism. Life, Work and Space in the New Downtown*. I L. Lees. London: Routledge.
- Helle, K., Eliassen, F.-E., Myhre, J., & Stugu, O. (2006). *Norsk byhistorie*. Oslo: Pax forlag A/S.
- Høegh Eiendom AS. (2019). *Verket*. Hentet fra www.hoegheiidom.no
- ICOMOS. (1994). *The Nara Document on Authenticity*. International Council on Monuments and Sites.
- ICOMOS: International Council of Monuments and Sites. (1965). *International Charter for the Conservation of Monuments and Sites*. Venezia.
- ICOMOS: International Council of Monuments and Sites. (1987). *Charter for the Conservation of Historic Towns and Urban Areas*. Washington: ICOMOS.
- ICOMOS: International Council of Monuments and Sites. (2011). *The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas*. ICOMOS + CIVVIH, The International Committee on Historic Towns and Villages.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. London: Jonathan Cape.
- Jernbaneverket. (2014). *Planprogram for nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Kleberget*.
- Jernbaneverket, ROM Eiendom, Moss kommune, Statens vegvesen, Østfold fylkeskommune. (2015). *Parallelloppdrag knutepunktutvikling Moss. Evaluering av mulighetsstudier og anbefalinger til videre arbeid med by- og knutepunktutvikling rundt nye Moss stasjon*.
- Kirkebøen, S. E. (2019). *Gjett hvor i Oslo det kan bli sånn*. Hentet fra www.aftenposten.no.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2018). *Reguleringsplanveileder*.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2019). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. 2019-2023*. Hentet fra www.publikasjoner.dep.no.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2019). *Plan- og bygningsloven*. Hentet fra lovdata.no.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2020). *Spørsmål om krav om bebyggelsesplan*. Hentet fra www.regjeringen.no.
- Kristensen, A. L. (2011). *Kunsten å bevare. Om kulturminnevern og fortidsinteresse i Norge*. Oslo: Pax forlag A/S.
- Kulturarvsstyrelsen og Realdania. (2005). *Kulturarv en verdifull ressurs for kommunernes utvikling*. Kulturarvsstyrelsen og Realdania.
- Kystverket v/ Menon Economics. (2016). *Samfunnsøkonomisk analyser - inneseiligning til Moss havn*.
- Larkham, P. J. (1996). *Conservation and the City*. London: Routledge.
- Macdonald, S. (2013). *Memorylands. Heritage and Identity in Europe Today*. Routledge.
- Malmö stad. (2020). *Västra hamnen Bo01-området. Stad för människan och miljön*. Hentet fra www.malmo.se
- Meeks, S. (2016). *The Past and Future City*. National Trust for Historic Preservation.
- Mesta. (2009). *Grunnundersøkelser Moss. Nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Kleberget*. Jernbaneverket.

Miljøøftet Moss. (2019). *Samarbeidsplan 2019-2024*. Østfold fylkeskommune, Moss kommune, Rygge kommune, Bane NOR, Statens Vegvesen, Jernbanedirektoratet.

Miljøverndepartementet. (1998). *Fortetting med kvalitet - veileder MD 1998*.

Miljøverndepartementet. (2001). *Veileder. Reguleringsplan bebyggelsesplan*.

Moss Dagblad, leder. (2019, juni 21). Politiske rystelser i Nye Moss. *Dagsavisen Moss Dagblad*.

Moss havn. (2018). *Moss havn. Detaljreguleringsplan for Moss havn*. Hentet fra www.moss-havn.no

Moss Havnestyre. (1921). *Værten og Moss*. Moss: C. Vong & søns boktrykkeri.

Moss kommune. (15.juni 2015). *Sentrumsplanen, kommunedelplan for Moss sentrum 2015-2026*.

Moss kommune. (1983, april 28). Reguleringsbestemmelser for Værlegata.

Moss kommune. (1999, september 2). Samordnet reguleringsplan for jernbane, riksveg og havn.

Moss kommune. (1999). *Samordnet reguleringsplan for jernbane, riksveg og havn. Reguleringsbestemmelser*.

Moss kommune. (2015). *Moss sentrum, planbestemmelser*.

Moss kommune. (2017). *Kommunedelplan for kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap 2017-2029*.

Moss kommune/Rambøll. (2015). *Kommunedelplan for Moss sentrum 2015-2026. Vedlegg*.

Multiconsult. (2020). *Mulighetsstudier*. Hentet fra <https://www.multiconsult.no>

Norberg, P. (2017, august 25). Snart slutt på Strandgataidyll i Moss. *Moss Dagblad*.

Norberg-Schulz, C. (1992). *Mellom himmel og jord. En bok om steder og hus*. Oslo: Pax Forlag A/S.

Norges geologiske undersøkelse. (2018). *Beskrivelse til kvartærgeologisk kart over Østfold fylke. Rapport 2017 041*. Norges geologiske undersøkelse.

NRK v/ Klara Skovro Thoresen. (2019). *Fem år etter brannen: - Lærdal er finare enn før*. Hentet fra www.nrk.no/vestland

NRK v/ Vidar Gudvangen. (2020). *Synneva Eris hus er tilbake*. Hentet fra www.nrk.no/vestland

NSB Arkitektkontoret. (1992). *NSBs Bygningsregistrering. Østfoldbanen, vestre linje. Bind 1 Nordstrand-Moss*. NSB.

NSB Bane, region øst. (1993). *KVU dobbeltspor Sandbukta-Moss*. NSB Bane, region øst.

Ny kurs. By- og bygdeliste for Moss og Rygge. (2019). *Ny kurs mener...*. Hentet fra <http://nykurs-moss.no>

Nyseth, T. (2015). *Kompakt byutvikling. Muligheter og utfordringer: Kan en eksperimentell tilnærming til planlegging være et redskap i kompakt byutvikling?* Oslo: Universitetsforlaget.

Oslo kommune. (2020). *Hegdehaugsveien 26*. Hentet fra <https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no>

Rambøll Norge. (2014). *Moss sentrum - kommunedelplan for kulturminner 2015-2026*. Moss kommune.

Rambøll Norge. (2016). *Moss havn. Planbeskrivelse og konsekvensutredning*. Moss havn.

Rambøll Norge og Dark Arkitekter. (2014). *Moss, en by i endring. Steds- og mulighetsanalyse*. Moss kommune.

Regjeringen. (1993). T-5/93 Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. *Rundskriv*.

Regjeringen. (2014). *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*.

Riksantikvaren. (2017). *Riksantikvarens bystrategi 2017-2020*. Oslo: Riksantikvaren.

Riksantikvaren. (2019). *Flere adressesøk*. Hentet fra <https://askeladden.ra.no/kulturminneskiema>

Riksantikvaren. (2018). *Kulturhistorisk stedsanalyse, en veileder i bruk av DIVE*.

Riksantikvaren. (2019). *Om Riksantikvaren*. Hentet fra <https://www.riksantikvaren.no>

Ringdal, N. J. (1989). *Moss bys historie. Perioden 1700-1800. Bind 2*. Moss kommune.

Ringdal, N. J. (1994). *Moss bys historie. Perioden 1880-1990. Bind 3*. Moss kommune.

Rockwool. (2016). *Høringsuttalelse til områderegulering Moss havn*. Moss kommune.

Rossi, A. (1982). *The Architecture of the City*. New York: MIT Press.

Ruskin, J. (1907). *The Seven Lamps of Architecture*. Leipzig: Bernhard Tachnitz.

Rønne, S. (2019). *Levende steder*. Hentet fra tidsskriftet Næringsseiendom: <https://ne.no>

Samferdselsdepartementet. (2019). *Meld.St.33 Nasjonal transportplan 2018-2029*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no>

Samfunnsøkonomisk analyse. (2016). *Boligprosjektets betydning for byliv*. Oslo: Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Savage, M., Bagnall, G., & Longhurst, B. (2005). *Globalization and Belonging*. London: SAGE Publications Ltd.

Smith, L. (2006). *Uses of Heritage*. Routledge.

Statens kartverk. (2020). *GIS, Forkortelse for geografisk informasjonssystem*. Hentet fra <https://www.kartverket.no>

Statens vegvesen. (2017). *Mulighetsvurdering riksvei 19, Moss*.

Statens Vegvesen. (2019). *Vegsystemreferanse RV19*. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/vegkart>

Statens Vegvesen. (2019). *Håndbok N100 Veg- og gateutforming*. Vegdirektoratet.

Statens vegvesen. (2019, Desember). *Presentasjon fra informasjonsmøte 2.desember*. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/Riksveg/rv19moss>

Statens vegvesen. (2020, Mars). *rv19moss fremdriftsplan*. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/Riksveg/rv19moss>

Statens vegvesen. (2020). *Trafikkindeks 2004-2018, statistikk samlet av Kari Due Ulla*.

Statens vegvesen, region øst. Strategi-, veg og transportavdelingen. (2017). *Mulighetsvurdering rv19 Moss*. Statens vegvesen.

Statsbygg. (2014, februar 5). *Eidsvollbygningen. Rehabilitering*. Hentet fra <https://www.statsbygg.no>

Store norske leksikon. (2014, september 29). *Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc*. Hentet fra <https://snl.no>

Store norske leksikon. (2020) *Flere søkeord*. Hentet fra [snl.no: https://snl.no](https://snl.no)

Swensen, G., Larsen, K., Molaug, P., & Sognnæs, J. (2009). *NIKU-rapport 31. Kulturarv og stedsidentitet*. Oslo: Norsk institutt for kulturminneforskning.

This-Evensen, T., & Nybø, K. N. (1992). *Byens uttrykksformer, en metode for estetisk byforming*. Oslo: Universitetsforlaget.

Thue-Hansen, V. (2019, juni 19). Tollstasjonen på Jeløy har vært en godt bevart hemmelighet. *Moss Avis*.

Turid Stubø Johnsen, S. v. (2018, 09 21). Riksvei 19-oppløring fra Statens vegvesen. *Moss Avis*.

Ulla, K. D. (2019, juli). Bygningsregistrering Nordre Værlegate.

Ulla, K. D. (2019, Juli). Bygningsregistrering Nyquistbyen.

Ulla, K. D. (2019, juli). *Bygningsregistrering Strandgata*

Ulla, K. D. (2019, juli). *Bygningsregistrering Værlesanden*.

UNESCO, World Heritage Convention. (2020). *Historic Centre of Warsaw*. Hentet fra <https://whc.unesco.org>

Unnerbäck, A. (2003). *Kulturhistorisk vurdering av bebyggelse*. Stockholm: Riksantikvarieämbetets förlag.

Vogt, E. (2019). *Flere søk om steder i Moss*. Hentet fra <https://www.mossbyleksikon.no>

Warberg-Knoll, H. (2015, januar 28). Drømmer om "Barcode light" i Moss havn. *Moss Avis*

Figurliste

Figur 1 Rivearbeid i Nyquistbyen. Foto: Lotte Olsen Jessa, NRK.....	6
Figur 2 Bykart over Moss med tredeling av bykjernen.....	11
Figur 3 Utbyggingsforslag for bydelen «Sjøsiden» i Moss.....	13
Figur 4 Dobbeltspor, jernbanestasjon og kulvert. Illustrasjon: Bane NOR.....	14
Figur 5 Skjermklipp fra byanalyse Moss.....	18
Figur 6 Blå markering på tomter som har fått – eller vil få ny bebyggelse i perioden 1980-2025.....	20
Figur 7 Storgata ved kjøpesenteret «Moss Amfi».....	21
Figur 8 Kaipromenaden ved Sundbryggene.....	22
Figur 9 Illustrasjon hentet fra Riksantikvarens DIVE-veileder 2009, side 6.....	24
Figur 10 Søndre bydel med markering av vernede bygningsmiljøer.....	25
Figur 11 Søndre bydel med markering av knutepunkter.....	26
Figur 12 1786-kartet, tegnet av Friderich Andreas Horn. Skjermklipp fra Moss historielag.....	28
Figur 13 Stasjonsbygningen med lokomotiv. Fotograf Theodor Bachmann, 1910.....	29
Figur 14 1885-kartet har markert murbygninger med rød farge og trehus med gul farge.....	30
Figur 15 Kanalbroen fra 1888. Fotograf Theodor Bachmann, 1923. Østfold fylkes billedarkiv.....	31
Figur 16 Værlesandens båthavn med molo. Ukjent fotograf, ca 1910. Østfold fylkes billedarkiv.....	31
Figur 17 1914-kartet, der utfyllinger fram til 2020 er markert med blå linje i sjøen.....	32
Figur 18 Begge illustrasjoner er hentet fra Moss bys historie, side 266 og 267. Ukjent kilde.....	33
Figur 19 1967-kartet. Moss kommune, avdeling geodata.....	34
Figur 20 Skjermklipp fra kommunekart.com er bearbeidet i Autocad og Indesign.....	35
Figur 21 Illustrasjon av alternativ 2B. Skjermklipp fra KVVU for dobbeltsporet Sandbukta-Moss.....	35
Figur 22 2020-kartet, der sjølinjen fra 1885 er markert med blå linje.....	36

Figur 23 Bybebyggelsen er organisert som et lite gårdstun.....	41
Figur 24 Skråfoto av Øvre tvergate 1 og 3 + Værlegata 22. Skjermklipp fra 1881.no.....	41
Figur 25 Værlegata 6, 8 og 10, fasade mot gaten.....	43
Figur 26 Stasjonsbygningens østfasade Originaltegning oppbevares hos Bane NOR Eiendom.....	45
Figur 27 Flyfoto av Værlesanden. Skjermklipp fra nettsiden til 1881.no.....	47
Figur 28 Stengata 10,12 og 14, fasade mot gaten.....	48
Figur 29 Stengata 17 og 15B, fasade mot gaten.....	48
Figur 30 Sammenstilte foto av Strandgatas gjenværende bygninger.....	51
Figur 31 Strandgatas gjenværende bygninger, omriss fra flyfoto.....	52
Figur 32 Illustrasjon fra «Kulturarv en værdifuld ressource for kommunernes utvikling», side 34.....	59
Figur 33 NORDRE BYDEL/VERKET. Flyfoto med markering av bygninger som er revet.....	63
Figur 34 NORDRE BYDEL/VERKET. Illustrasjonsplan som viser maksimal utbygging.....	63
Figur 35 Grafisk framstilling av direkte og indirekte aktørers påvirkningsmuligheter.....	66
Figur 36 Illustrasjon hentet fra KMDs «Reguleringsplanveileder», side 15.....	67
Figur 37 Grafisk framstilling av tidsfasene i en planprosess. Påvirkningsperioder er stiplet.....	68
Figur 38 Homansbyens Vels forslag til bebyggelse.....	72
Figur 39 Bryggen. 6 bygninger til venstre er nye, og del av Radisson Blu Royal Hotel.....	77
Figur 40 Synneva Eris hus i Lærdalsøyri. Foto: NRK v/ Mattias Rolighed Bergset.....	78
Figur 41 Nøstegaten Bergen.....	80
Figur 42 Langgata Stavanger.....	80
Figur 43 ABC-gata, Stavanger.....	80
Figur 44 Parkveien Oslo.....	80
Figur 45 Områderegeringsplan Østfoldbanen Sandbukta-Moss-Såstad.....	83
Figur 46 Fasadeoppriss av det sammenstilte vinnerutkastet fra Rue de Laeken.....	86
Figur 47 Bydelen Västra hamnen i Malmø, der boligmessen Bo01 ble bygget.....	87
Figur 48 Situasjonsplan nr. 1 - med markering av nye ganglinjer og mulige byrom.....	88
Figur 49 Situasjonsplan nr. 2 - med markering av de viktigste gatene for biltrafikk.....	89
Figur 50 Flyfoto med gang- og sykkelbro, samt forholdet til nåværende fergeleie.....	90
Figur 51 Situasjonsplan med løsningsforslag for Værlesanden.....	92
Figur 52 Flyfoto med busstrasé i jernbanesporet fra nordre til søndre bydel.....	94
Figur 53 Stasjonsbygningens vestfasade. Original tilhører Bane NOR Eiendom.....	95
Figur 54 Situasjonsplan med løsningsforslag for eksisterende jernbanestasjon med omgivelser.....	96
Figur 55 Utsnitt av skråfoto fra nettsiden 1881.no. Værlegata 21, 23 og 25.....	98
Figur 56 Utsnitt av skråfoto fra nettsiden 1881.no. Værlegata 27,29 og 31.....	98
Figur 57 Situasjonsplan med løsningsforslag for Værlegatas nye løp.....	98
Figur 58 Gjenværende bygninger i Strandgata.....	100
Figur 59 Situasjonsplan med løsningsforslag for videreutvikling av Strandgata.....	100
Figur 60 Flyfoto fra 1881.no viser området før riving av godshallen til Bane NOR.....	102
Figur 61 Situasjonsplan av løsningsforslag for området mellom Værlesanden og jernbanelinjen.....	102
Figur 62 Parken mellom Thorneløkka og Rådhusbroen.....	104
Figur 63 Situasjonsplan med løsningsforslag for skoletomt på Thorneløkka.....	104
Figur 64 Illustrasjon av stasjonen. Hvite klosser er ny bebyggelse.....	105
Figur 65 Ny situasjonsplan av hele bydelen.....	106

Vedlegg

Vedlegg 1. Bygningsregistrering Nyquistbyen

Vedlegg 2. Bygningsregistrering Værlesanden

Vedlegg 3. Bygningsregistrering Strandgata

Vedlegg 4. Bygningsregistrering Værlegata nord

Vedlegg 5. Bygningsregistrering stasjonsområdet

Vedlegg 6. Trafikkindeks 2004-2019

Vedlegg 1 – Bygningsregistrering Nyquistbyen

NYQUISTBYEN (JERNBANEBYEN)
kvartal A mellom Nyquists gate og Øvre tverrgate.

8 eiendommer, hver på ca. 350 m². Bygningene ligger med fronten mot gaten, uten forhage. Bakgården har hagepreg med trær og en gruslagt gårds plass. Mot nabogrensen er det ofte uthus med pulttak. Alle bygninger ble revet vinteren 2019

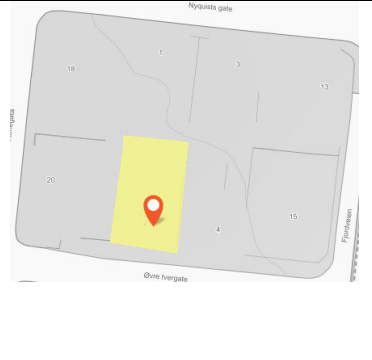
De to hjørneeieendommene nærmest sentrum (nord), har bymessig karakter med hjørneinngang til butikk i 1.etg, og separat inngang til leiligheter i 2.etg. Samtlige bygninger har stiltrekk fra sveitserperioden. De har stort takutstikk med profilerte sperr, og det stående perlestaffpanelet har horisontale bånd som markering av etasjeskillet. Grunnplan er ca.100 m², sannsynligvis med full kjeller. 2.etg har skrånede vindu i hver gavl, og symmetrisk utforming med midtstilte arker. De fleste bygninger har skiftet vindusåpninger fra stående til liggende format. Det er kun Øvre tverrgate 2 som har sveitserstilens tidstypiske krysspostvindu. Størrelse og takvinkel på fem av bygningene er identiske, og det er sannsynlig at de ble bygget etter et slags ferdighusprinsipp, kanskje med samme byggmester. Bygningene kan være oppført mellom 1875-1880.

Norske arkitekter var på 1800-tallet utdannet i Tyskland, og sveitserstilen kom til Norge med tysk og europeisk påvirkning. Arkitekturen forbindes med nasjonsbygging, nasjonalromantikk og jernbanebygninger. De første bygningene ble bygget omkring 1840, siden ble trearkitekturen allemannseie – og særpreget alt fra små gårdsbygninger til store hotell.

Kilde sveitserstil: Brekke, Nordhagen, Lexau. Norsk arkitekturhistorie. Frå bronsealder til det 21. århundre. Det Norske Samlaget. 2008. Side 241.

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: norgeskart.no	SEFRAK seeiendom.no	Askeladden	Kulturminneplan	Status
Værlegata 18		Toetasjes bygning i pusset tegl. Hjørneinngang til butikk i 1.etg. Oppført 1889. Uthus med pulttak i bakgården. Bygningen har rommet bakeri, fruktbutikk og elektrisk forretning.	2/2297 430 m ²		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret Bygningen er omtalt i Østfolds kulturminneplan.		Bygningen er markert på kulturminnekart for Østfold. Der ligger foto + fakta om byggeår, eiere og funksjon.	Revet

Værlegata 20		Halvannen etasjes trehus med to arker og nyere tilbygg mot syd. Uthus med pulttak i bakhagen. Antatt oppført 1880.	2/2299 370 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Nyquists gate 1		Halvannen etasjes trehus med to arker. Uthus med pulttak i bakhagen. Antatt oppført 1880.	2/1589 296 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Nyquists gate 3		Halvannen etasjes trehus med to arker. Uthus med pulttak i bakhagen. Antatt oppført 1880.	2/1591 305 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Fjordveien 13		Toetasjes trehus, leiegård. Hjørneinngang til butikk i 1.etg. Oppført 1889, antatt å være den største trebygningen i Moss. Ulike butikker i 1.etasje: trikotasje, musikkforretning, bokhandel,	2/827 398 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret Bygningen er omtalt i Østfolds kulturminneplan.		Bygningen er markert på kulturminnekart for Østfold. Der ligger foto + fakta om byggeår, eiere og funksjon.	Revet
Fjordveien 15	TOMT/ HAGE/ GRØNTAREAL		2/829 390 m2					

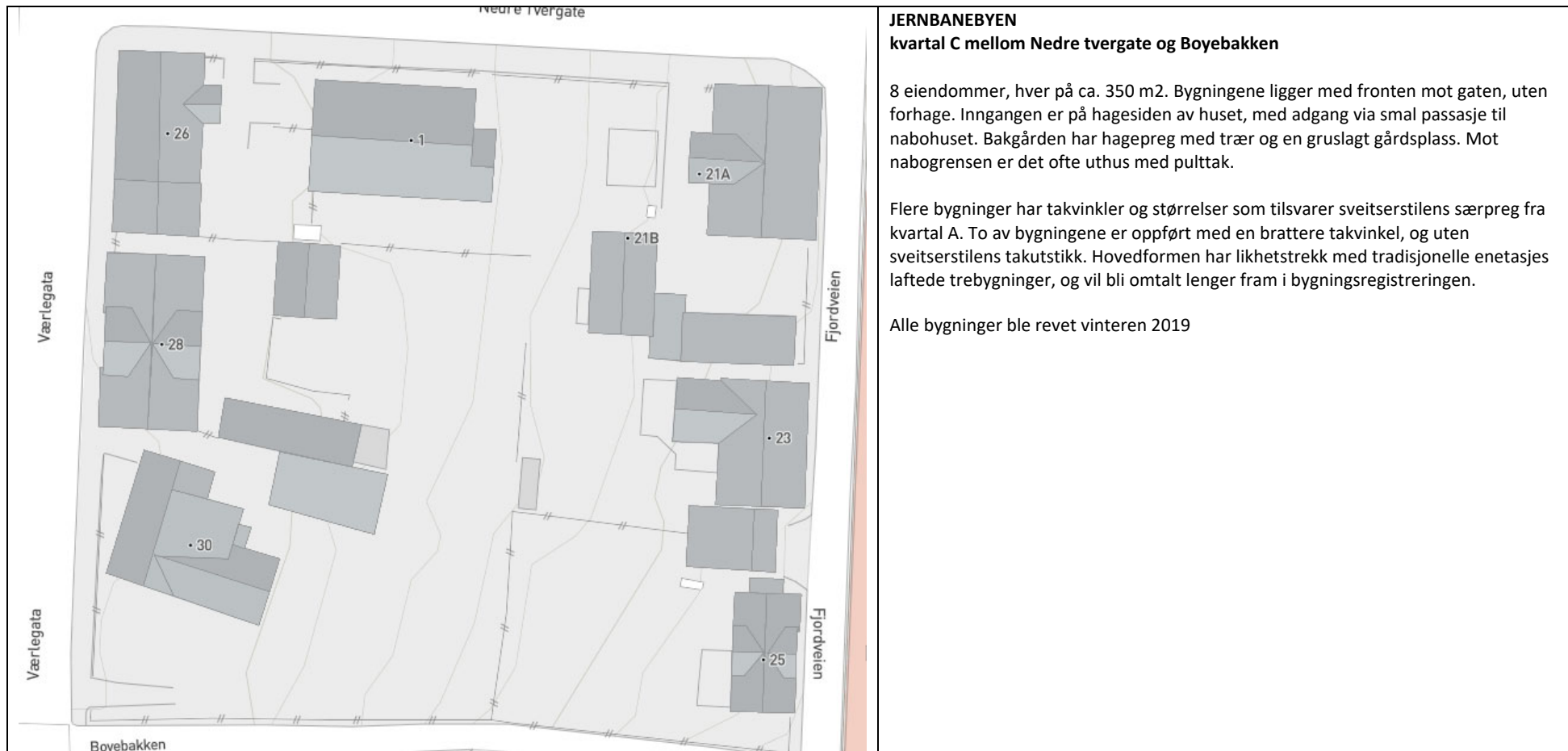
<p>Øvre tverrgate 2</p>		<p>Halvannen etasjes trehus med to arker. Antatt oppført 1880. Uthus med pulttak i bakhagen.</p>	<p>2/2528 296 m2</p>		<p>Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret</p>			<p>Revet</p>
<p>Øvre tverrgate 4</p>		<p>Halvannen etasjes trehus med to arker. Uthus med pulttak i bakhagen. Antatt oppført 1880.</p>	<p>2/2530 302 m2</p>		<p>Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret</p>			<p>Revet</p>

	<p>JERNBANEBYEN kvartal B mellom Øvre tvergate og Nedre tvergate.</p> <p>8 eiendommer, hver på ca. 350 m². Bygningene ligger med fronten mot gaten, uten forhage. Inngangen er på hagesiden av huset, med adgang via smal passasje til nabohuset. Bakgården har hagepreg med trær og en gruslagt gårdsplass. Mot nabogrensen er det ofte uthus med pulttak.</p> <p>Flere bygninger har takvinkler og størrelser som tilsvarer sveitserstilens særpreg fra kvartal A. To av bygningene er oppført med en brattere takvinkel, og uten sveitserstilens takutstikk. Hovedformen har likhetstrekk med tradisjonelle enetasjes laftede trebygninger, og vil bli omtalt lenger fram i bygningsregistreringen.</p> <p>Alle bygninger ble revet vinteren 2019</p>
--	--

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: norgeskart.no	SEFRAK seeiendom.no	Askeladden	Kulturminne- plan	Status
Værlegata 22		Toetasjes trehus leiegård. Hjørneinngang til butikk i 1.etg. Antatt oppført 1880.	2/2301 439 m ² Grunnkrets: Værla		Var SEFRAK- registrert. Er slettet fra registeret			Revet

Værlegata 24		Halvannen etasjes trehus med to arker. Uthus med pulttak i bakhagen. Antatt oppført 1880.	2/2303 386 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Øvre tverrgate 1		Halvannen etasjes trehus med to arker. Uthus med pulttak i bakhagen. Antatt oppført 1880.	2/2527 343 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Øvre tverrgate 3		Halvannen etasjes trehus med en assymetrisk ark og tilbygg mot bakhagen. Bygningen har stor takflate, og mangler sveitserstilens takutstikk. Kan være eldre enn 1880.	2/2529 413 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Fjordveien 17		Enetasjes trehus med assymetrisk ark. Sterkt ombygget. Bygningen har stor takflate, og mangler sveitserstilens takutstikk. Kan være eldre enn 1880.	2/831 404 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet

Fjordveien 19		Halvannen etasjes trehus med takløft. Uthus med pulttak i bakhagen. Antatt oppført 1880.	2/833 210 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Nedre tverrgate 2		Toetasjes trehus med ark mot bakhagen. Kan være et ombygget sveitserhus . To piper som betyr at huset er eldre. Antatt oppført 1880.	2/1570 297 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Nedre tverrgate 4		Halvannen etasjes trehus med to arker. Uthus med pulttak i bakhagen. Antatt oppført 1880.	2/1571 271 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet



JERNBANEBYEN
kvartal C mellom Nedre tvergate og Boyebakken

8 eiendommer, hver på ca. 350 m². Bygningene ligger med fronten mot gaten, uten forhage. Inngangen er på hagesiden av huset, med adgang via smal passasje til nabohuset. Bakgården har hagepreg med trær og en gruslagt gårdsplass. Mot nabogrensen er det ofte uthus med pulttak.


Flere bygninger har takvinkler og størrelser som tilsvarer sveitserstilens særpreg fra kvartal A. To av bygningene er oppført med en brattere takvinkel, og uten sveitserstilens takutstikk. Hovedformen har likhetstrekk med tradisjonelle enetasjes laftede trebygninger, og vil bli omtalt lenger fram i bygningsregistreringen.

Alle bygninger ble revet vinteren 2019

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: norgeskart.no	SEFRAK seeiendom.no	Askeladden	Kulturminne - plan	Status
Værlegata 26		Enetasjes trehus med assymetrisk ark mot bakhagen, og tilbygg mot syd. 1850?	2/2305 288 m ²		Var SEFRAK- registrert. Er slettet fra registeret			Revet

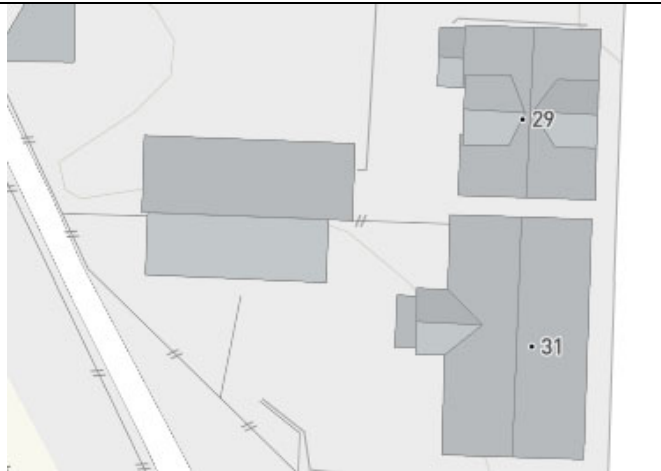
Værlegata 28		Halvannen etasjes trehus med to arker. Stor bakhage med et murhus m/pipe. Trolig bryggerhus eller bakerovn. Uthus med pulttak langs nabogrense syd. Antatt oppført 1880.	2/2307 735 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Værlegata 30		To enetasjes trehus, bygget i vinkel. Ligger skjevt mot gaten, og ser eldre ut enn sveitserhusene. Først registrert i 1765, kan være eldre. Bygningen kalles «Fuglevikhuset» etter en av eierne. Huset var skjenkestue for sjømenn på slutten av 1700-tallet.	2/2309 884 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret. Bygningen er omtalt i Østfolds kulturminneplan.		Bygningen er markert på kulturminnekart for Østfold. Der ligger foto + fakta om byggeår, eiere og funksjon.	Revet
Nedre tverrgate 1		Enetasjes trehus. Vanskelig å bedømme alder. Takvinkel og detaljer ligner et typehus fra 1960.	2/1569 288 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Fjordveien 21a		Halvannen etasjes trehus med en ark mot hagen, og høy kjelleretasje. Antatt oppført 1880.	2/835/1 623 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet


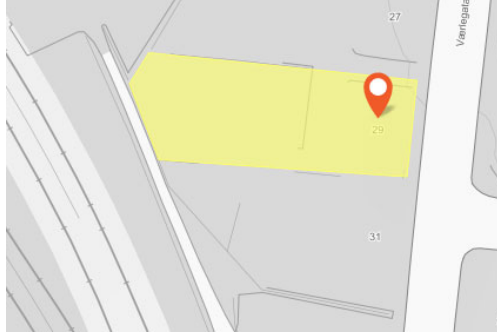


Fjordveien 21b		Enetasjes trehus, vanskelig å bedømme alder, kan være et 1960-hus pga. slak takvinkel. Stort uthus m/pulttak. Er utskilt fra 2/835/1	2/835/2 Del av eiendommen over.		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Fjordveien 23		Enetasjes trehus med vinkelbygg mot hagen. Kan være bygget rundt 1980, eller sterkt ombygget.	2/837 410 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Fjordveien 25		Halvannen etasjes trehus med to arker. Uthus med pulttak i bakhagen. Antatt oppført 1880.	2/839 499 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet

	<p>VÆRLEGATA 21-27 Vestsiden, midtre del.</p> <p>4 eiendommer langs vestsiden av Værlegata Alle bygningene er revet.</p>
--	---

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: norgeskart.no	SEFRAK seeiendom.no	Askeladden	Kulturminne- plan	Status
Værlegata 21		Toetasjes bygning i pusset tegl., leiegård. Takløft mot bakgården. Hjørneinngang til butikk i 1.etg. Oppført 1882, og 1.etg var kolonial.	2/2300 476 m2		Var SEFRAK- registrert. Er slettet fra registeret Bygningen er omtalt i Østfolds kulturminne- plan.			Revet

Værlegata 23		Halvannen etasjes trehus med to arker. Antatt oppført 1880.	2/2302 325 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Værlegata 25		Halvannen etasjes trehus med to arker. Hver ark hat to vinduer. Uthus med pulttak i bakhagen + ny garasje. Antatt oppført 1880.	2/2304 506 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Værlegata 27		Langt trehus på en etasje. Eldre hus med saltak. Bygningen kan ha empirepreg. To uthus med saltak i bakgården, det ene har pipe. Antatt oppført 1840-1870	2/2306 664 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet

	<p>VÆRLEGATA 29-31 Vestsiden, midtre del.</p> <p>Begge bygninger er revet.</p>
--	---

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: norgeskart.no	SEFRAK seeiendom.no	Askeladden	Kulturminne- plan	Status
Værlegata 29		Halvannen etasjes trehus med to arker. Uthus med pulttak i bakhagen. Antatt oppført 1880.	2/2308 542 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Værlegata 31		Toetasjes trehus med ark mot bakhagen. Sveitserhus med horisontalt fasadebånd som markerer etasjeskillet. Antatt oppført 1880.	2/2310 504 m2		Var SEFRAK-registrert. Er slettet fra registeret			Revet

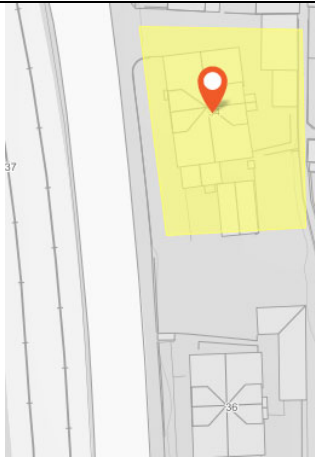






VÆRLEGATA 34-40 Østsiden, søndre del

Alle bygninger i kvartalet som avgrenses av Boyebakken, Værlegata, Teglverksveien og Steinullbakken skal rives. Denne registreringen tar kun med de bygningene som var SEFRAK-registrert, dvs. bygget før 1900. Søndre del av kvartalet har villapreg, og er bebygget med eneboliger som kan karakteriseres som «byggmesterfunktis».

De 4 SEFRAK-registrerte bygningene er alle bygget rundt 1880, der 3 av dem ser identiske ut, med stort grunnplan og stor tomt. De har karaktertrekk fra sveitsertstil, se beskrivelse i Jernbanebyens kvartal A. Alle bygningene har en forhage, og plasseringen på tomten gir bebyggelsen et villapreg.

Værlegata 40 ligger lengst syd, og er ikke SEFRAK-registrert. Bygningen er imidlertid beskrevet i Moss byleksikon, og er omtalt på kulturminnekartet for Østfold. <http://kulturminnekart.no/ostfold/PDF/1045077.pdf>
https://www.mossbyleksikon.no/index.php?title=Port_Arthur

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: norgeskart.no	SEFRAK seeiendom.no	Askeladden	Kulturminne- plan	Status
Værlegata 34		Halvannen etasjes trehus med høy kjeller. To arker med store vinduer. Forhage, hus tilbaketrukket fra gaten. uthus med pulttak i bakhagen. Identisk med nabohus, et slags typehus med flere leiligheter? Antatt oppført 1880. Først bolig, fra 1982 lokaler for Moss Sjømannsforening.	2/2313 575 m2		SEFRAK- registrert. Bygningen er omtalt i Østfolds kulturminneplan.		Bygningen er markert på kulturminnekart for Østfold. Der ligger foto + fakta om byggeår, eiere og funksjon.	Skal rives
Værlegata 36		Tilsvarende Værlegata 34, uthus med pulttak i bakhagen.	2/2314 476 m2		SEFRAK- registrert			Skal rives

Værlegata 38		Tilsvarende Værlegata 34, uthus med pulttak i bakshagen.	2/2316 952 m2		SEFRAK- registrert			Skal rives
Værlegata 40		3-etasjes leiegård i pusset tegl. Materialene kom fra teglverket som lå rett ved siden av. Bygget 1901-1903. Kalles «Port Arthur». Ble bygget med leiligheter til jernbaneansatte, og er nå i privat eie. Avkuttet hjørne med kjellerinnang, underetasjen var tidligere brukt som melkebutikk.	2/2318 1306 m2		Bygningen er omtalt i Østfolds kulturminneplan.		Bygningen er markert på kulturminnekart for Østfold. Der ligger foto + fakta om byggeår, eiere og funksjon.	Skal rives



VÆRLESANDEN
Stengata 1-9

Søndre del av Værlesanden, på østsiden av Stengata.

Generelt om Værlesanden:

Stedsnavnet Værle er avledet av verbet å vadle, hvilket betyr å vasse. Før kanalen ble gravd ut i 1855, var området mellom Jeløy og fastlandet en sandbanke med lavt vann. Sydsiden mot Værlebukta var også et lavvannsområde, med sandstrender der båtene måtte trekkes opp. Fram til 1841 lå Værlesanden utenfor byggenesen, og bebyggelsen var samlet langs strendene.

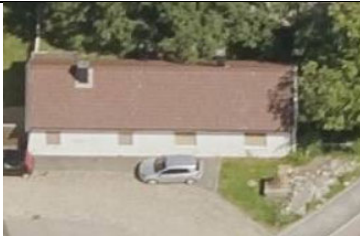
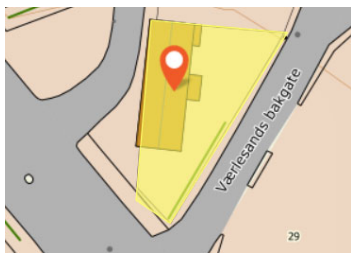
Værlesanden er i sentrumsplanen markert som verneverdig tett trehusbebyggelse, og kulturminnekartet markerer området på begge sider av kanalen som «hensynssone kulturmiljø H570». Samtidig markerer reguleringsplanen for sentrum Værlesanden som K18-K20, skravert som framtidig anleggsområde for jernbane og vei.


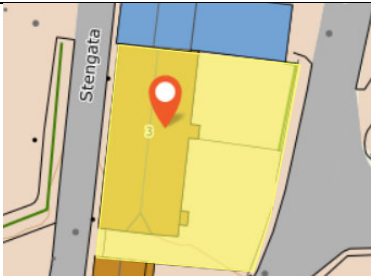

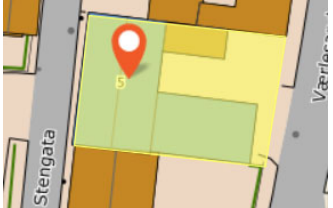
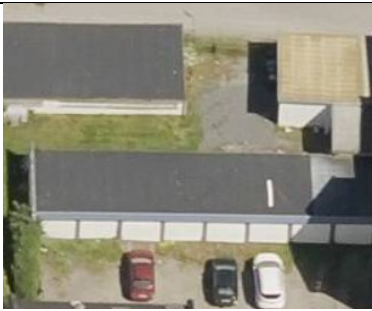
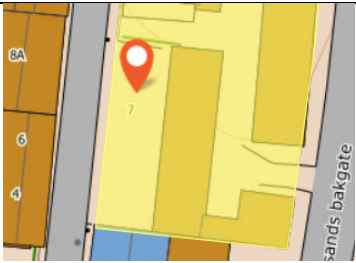

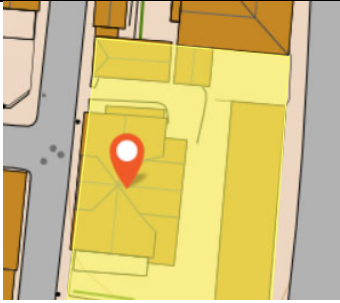
Våren 2005 gjennomførte Riksantikvaren og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (dsb) en nasjonal kartlegging av trehusmiljøer med kulturhistorisk betydning. Kartleggingen resulterte i retningslinjer for brannsikkerhet i vernet tett trehusbebyggelse. Værlesanden er ett av tre områder i Moss som oppfyller kriteriene for tett, vernet trehusbebyggelse.

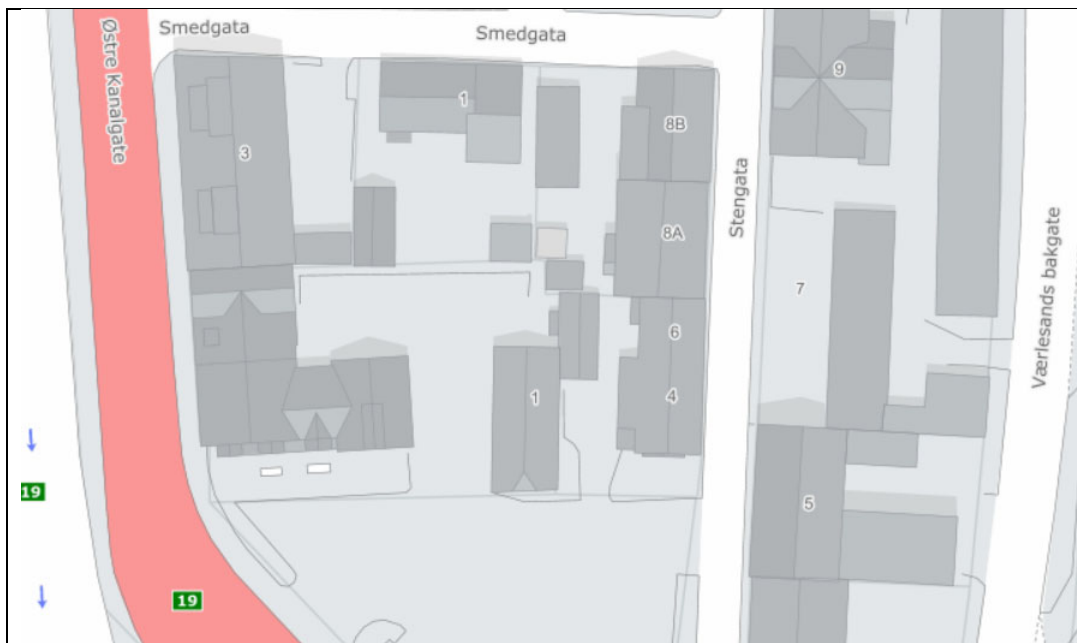
Hele Værlesanden er i henhold til kulturminneplan vernet i et vedtak fra 12.3.1992. Askeladden skriver at formål og begrunnelse for vern ligger i en reguleringsplan datert 2.9.1999. I tillegg informerer kulturminneplanen fra 2011 om at Værlesanden ble regulert til spesialområde bevaring i sentrumsplanen som ble vedtatt 14.8.2006.

Gjennomsnittlig tomtestørrelse: 274 m²
Unntatt sykehustomt, gassverkstomt og sammenslåtte tomter.

Kilder: Moss bys historie, kulturminneplan Moss, og Riksantikvarens database «Askeladden».

	Flyfoto kart.1881.no	Type askeladden.ra.no	gnr/bnr og tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: seeiendom.no	SEFRAK seeiendom.no	Askeladden: askeladden.ra.no	Kulturminneplan Moss + kulturminnekart.no	Status: Reguleringsplan Moss
Stengata 1		Enetasjes trehus med saltak. Bygningen ble nylig benyttet som boliger for narkomane og langtidsfanger. Inneholder flere leiligheter.	2/1986 332 m ²		SEFRAK-registrert.	Vernet etter PBL 18.01.2018 Opprinnelig benyttet som fattigstue/ pleiehjem. Den eldste delen er laftet, og bygget i første halvdel av 1800-tallet. Tilbygg fra 1916.	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)

Stengata 3		Enetasjes trehus med saltak, og østfoldvalm på søndre del.. Bygningen ble nylig benyttet som boliger for narkomane og langtidsfanger. Inneholder flere leiligheter.	2/1988 540 m2		SEFRAK-registrert.	Vernet etter PBL 18.01.2018. Bygget i 1855, tilbygg fra 1970. I likhet med nabohuset, ble bygningen opprinnelig benyttet som fattigstue/ pleiehjem.	Regulert til vern.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Stengata 5		Toetasjes trehus med saltak. Ombygging med takløft og ny kledning rundt 1965, bakbygning revet samtidig. Uthus fra 1900.	2/2290 343 m2		SEFRAK-registrert.	Vernet etter PBL 18.01.2018. Det refereres til kilde fra 1867 med toetasjes laftet trehus i på tomten. Bygningen har hatt butikk i 1.etg.	Regulert til vern.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Stengata 7		Lager og garasjeanlegg. Samme eier som Stengata 7.	2/2291 Havlparten av 1206 m2		NEI			
Stengata 9		Toetasjes trehus med midtstilt ark. Garasjeanlegg som vender mot Værlesands bakgate. Bygningen er benyttet til kontorer for et transport- og anleggsfirma.	2/2291 Havlparten av 1206 m2		SEFRAK-registrert.	Vernet etter PBL 23.01.2018. Enetasjes laftet trehus oppført 1814. Andre etasje påbygget 1888. Terrasser og tilbygg fra perioden 1957-1978. Søndre del loskontor på begynnelsen av 1900-tallet. Det minste uthuset mot nord er også vernet.	Regulert til vern.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)


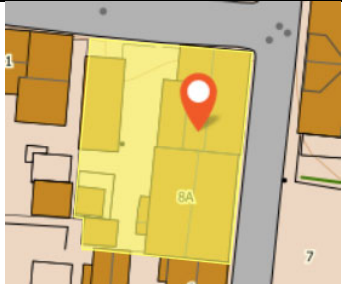

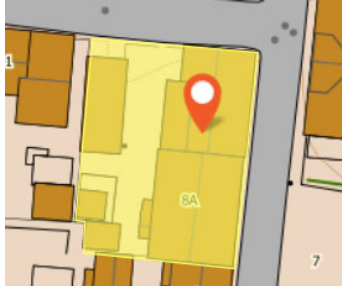

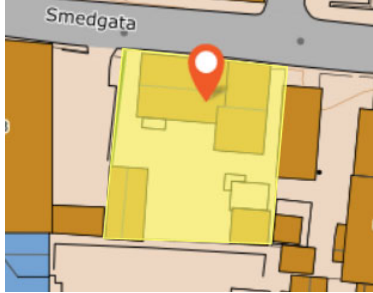



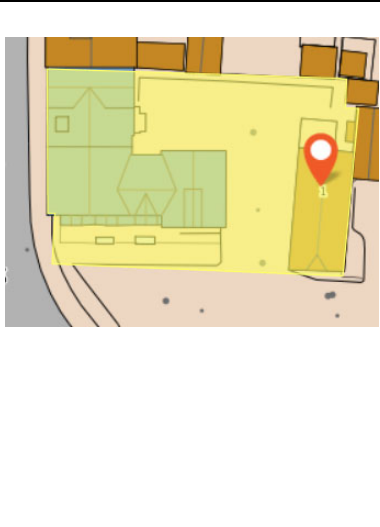

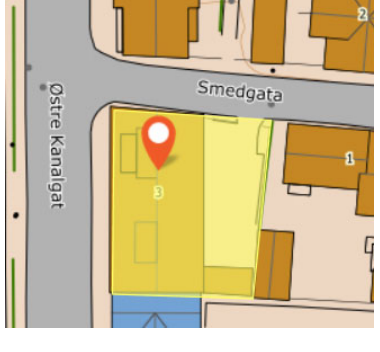
Kartutsnitt fra kart.1881.no

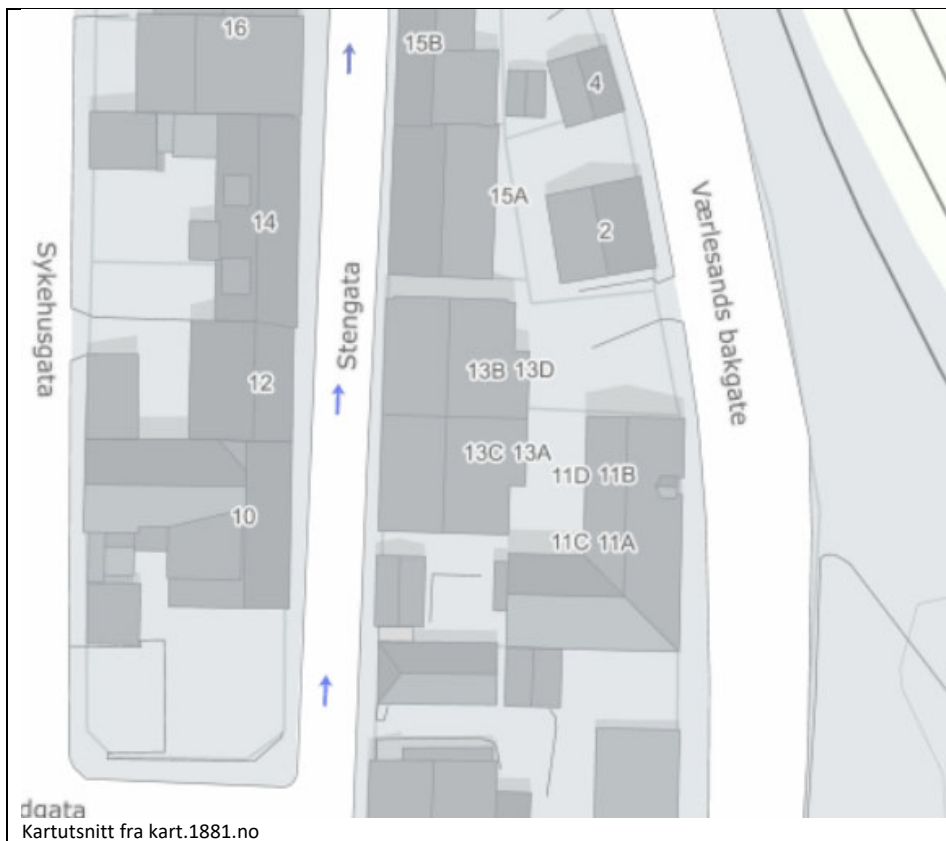
VÆRLESANDEN
Stengata 2-8
Smedgata 1
Østre Kanalgate 1 og 3

Søndre del av Værlesanden, på vestsiden av Stengata.

	Flyfoto kart.1881.no	Type askeladden.ra.no	gnr/bnr og tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: seeiendom.no	SEFRAK seeiendom.no	Askeladden: askeladden.ra.no	Kulturminneplan Moss + kulturminnekart.no	Status: Reguleringsplan Moss
Stengata 2		Parkeringsplass, tidligere gassverk.	2/1987 1103 m2				Kulturminnekart Østfold beskriver gassverkets historie: Anlagt 1857, og utvidet i 1891. Gassverket ble nedlagt, og bygningene revet i 1964.	
Stengata 4-6		Enetasjes trehus med saltak, og tilbygg mot bakgården. Uthus med saltak.	2/1989 294 m2		SEFRAK- registrert.	Vernet etter PBL 24.01.2018. Trolig bygget i 1813.	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)

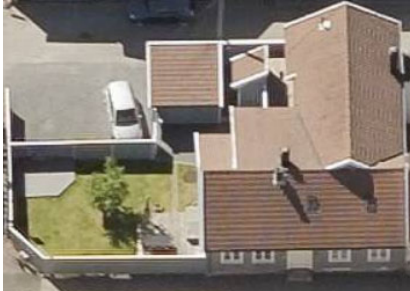

Stengata 8A		Toetasjes murbygning i rød tegl, med hvite horisontale bånd. Full kjeller og saltak.	2/1992 Halvparten av 400 m2		NEI			
Stengata 8B		Enetasjes trehus med saltak.	2/1992 Halvparten av 400 m2		SEFRAK- registrert.	Vernet etter PBL 24.01.2018. Bygget ca 1813.	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Smedgata 1		Enetasjes trehus med saltak. Nyere påbygg mot øst med større bredde, og en slakere takvinkel. To uthus i bakgården, begge med saltak.	2/1868 375 m2		SEFRAK- registrert.	Vernet etter PBL 24.01.2018. Bygget ca.1824. Huset inneholdt bolig og smie fram til 1870. Østre del revet og gjenoppbygget i 1953. Det minste uthuset var opprinnelig del av huset.	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)




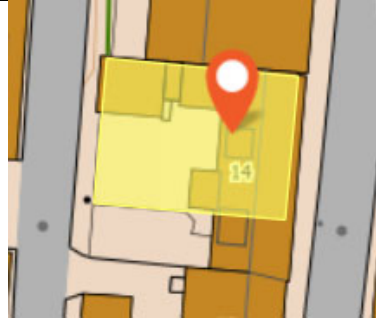

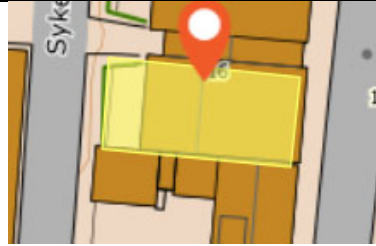
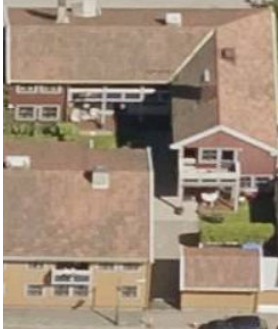

Østre Kanalgate 1		Enetasjes trehus med saltak på østsiden av tomten. Den andre bygningen har tilbygg og ombygginger som gjør den opprinnelige huskjernen vanskelig å gjenkjenne. Sistnevnte bygning har vært brukt til utleieboliger og gatekjøkken.	2/2514 857 m2		SEFRAK- registrert.	Vernet etter PBL 24.01.2018 Det lave trehuset ble bygget 1824. Den andre bygningen ble oppført samtidig.	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Østre Kanalgate 3		Toetasjes trehus med saltak og flere leiligheter. Bygningen har takvinkel og detaljering som ser nyere ut. Inneholder leiligheter fra 1989. To arker med takleiligheter.	2/2516 372 m2		NEI			


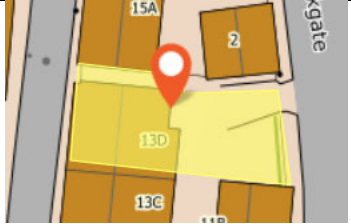





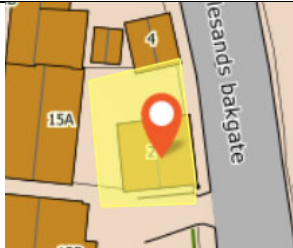

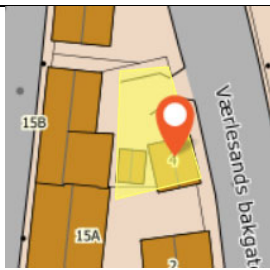


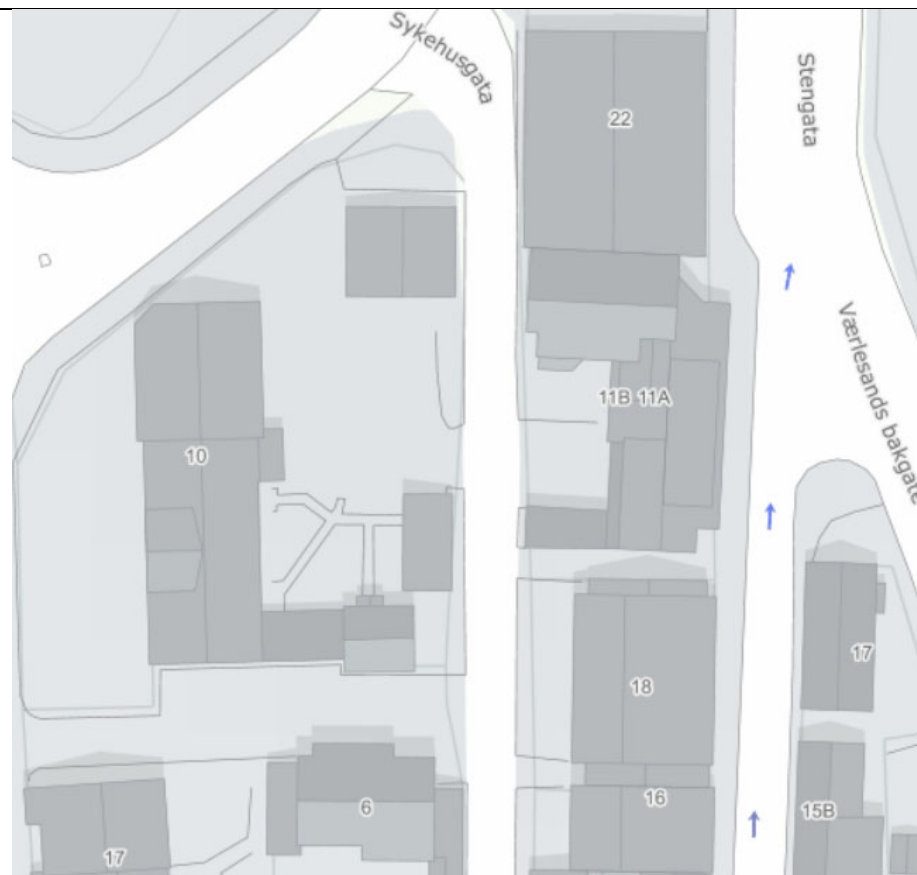
VÆRLESANDEN
Stengata 10-16
Stengata 11-15
Værlesands bakgate 2 og 4

Østre og midtre del av Værlesanden. Stengaten 10-16 har bolighusene vendt mot Stengaten, mens uthusene er plassert mot vest og Sykehusgata. Bygningene forholder seg til gatestrukturen slik at Stengaten er hovedgaten, og Sykehusgaten er sekundær.

	Flyfoto kart.1881.no	Type askeladden.ra.no	gnr/bnr og tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: seeiendom.no	SEFRAK seeiendom.no	Askeladden: askeladden.ra.no	Kulturminneplan Moss + kulturminnekart.no	Status: Reguleringsplan Moss
Stengata 10		Enetasjes trehus med saltak og midtstilt inngangsdør mot gaten. Bygget sammen med toetasjes nyere vinkelbygg mot vest. To uthus i bakgården, begge med pulttak.	2/1993 346 m2		SEFRAK- registrert.	Vernet etter PBL 24.01.2018 Bygget ca 1816	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)

Stengata 12		Enetasjes trehus med saltak. Uthus med pulttak i bakgården.	2/1995 196 m2		SEFRAK-registrert.	Vernet etter PBL 24.01.2018 Bygget ca 1818. Ytterkledning og vinduer endret mellom 1970 og 1980. Tidligere benyttet som krabbod og bolig.	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Stengata 14		Enetasjes trehus med saltak. Uthus med pulttak i bakgården.	2/1997 162 m2		SEFRAK-registrert.	Vernet etter PBL 24.01.2018 Bygget ca 1813. Ulike gulvhøyder tyder på flere byggetrinn. Eiendommen har vært brukt av vognmenn, og bakgården har inneholdt vognskjul.	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Stengata 16		Del av Kanalen borettslag, byggeår 1986. Totalt 20 leiligheter.	2/2001 283 m2		NEI			
Stengata 11A, 11B og 13C		Stengaten borettslag. Byggeår 1986, 8 leiligheter. To toetasjes trehus med saltak. Bygningene nyere takvinkel, panel og vindusåpninger.	2/1994 393 m2		NEI			


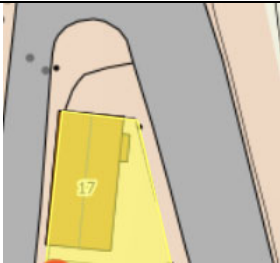
Stengata 13D		Stengaten borettslag. Byggeår 1986, 8 leiligheter. Toetasjes trehus med saltak, sammenbygget med nabohus.	2/1996 190 m2		NEI			
Stengata 15A		Enetasjes trehus med saltak, sammenbygget med 15B.	2/1998 104 m2		SEFRAK-registrert.	Vernet etter PBL 24.01.2018 Bygget ca 1819. Trapp mot gaten fjernet 1928. Kommunen restaurerer Stengata 15A, 15B og 17 til omsorgsboliger.	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Stengata 15B		Enetasjes trehus med saltak, og midtstilt inngangsdør. Sammenbygget med 15A.	2/2000 Halvparten av 238 m2		SEFRAK-registrert.	Vernet etter PBL 24.01.2018 Bygget ca 1819. Kommunen restaurerer Stengata 15A, 15B og 17 til omsorgsboliger.	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Værlesands bakgate 2		Enetasjes trehus med saltak.	2/2333 124 m2		SEFRAK-registrert.	Vernet etter PBL 25.01.2018 Bygget ca 1812. Kommunen restaurerer bygningen til omsorgsbolig.	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Værlesands bakgate 4		To små enetasjes trehus med saltak. Alder og byggemetode ukjent.	2/2334 89 m2		NEI			





Kartutsnitt fra kart.1881.no

VÆRLESANDEN
Stengata 17, 18 og 22
Sykehusgata 6 og 10
Sykehusgata 11A og 11B

Nordre del av Værlesanden.

	Flyfoto kart.1881.no	Type askeladden.ra.no	gnr/bnr og tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: seeiendom.no	SEFRAK seeiendom.no	Askeladden: askeladden.ra.no	Kulturminneplan Moss + kulturminnekart.no	Status: Reguleringsplan Moss
Stengata 17		Enetasjes trehus med saltak og midtstilt inngangsdør.	2/2000 Halvparten av 238 m2		SEFRAK-registrert.	Vernet etter PBL 24.01.2018 Bygget ca 1819. Kommunen restaurerer Stengata 15A, 15B og 17 til omsorgsboliger.	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)


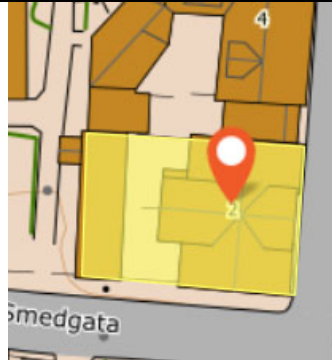
Stengata 18		Del av Kanalen borettslag, byggeår 1986.	2/2001 283 m2		NEI			
Stengata 22		Enetasjes betongbygning med flatt tak. Næringsbygg, nåværende bruk er bilpleie.	2/2003 361 m2		NEI			
Sykehusgata 10		Enetasjes trehus med sentrert ark og symmetrisk utforming. Villapreget hus med hage foran. Tilbygget mot nord bryter symmetrien. To bakbygninger med pulttak, det ene er sammenbygget med huset.	2/2086 1401 m2		SEFRAK-registrert.	Vernet etter PBL 24.01.2018 Tidligere sykehus, bygget 1848. Tilbygg mot nord fra 1901. Flere bygninger på tomten, opprinnelig bygget med sykehusfunksjon.	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Sykehusgata 11A og 11B Stengata 20		Sykehusgaten 11, et toetasjes trehus. Ser nyere ut, skjult bak trær. Stengaten 20 er et enetasjes trehus med takløft. Kan være et ombygget hus fra 1810-1820	2/2002 457 m2		NEI			



Kartutsnitt fra kart.1881.no

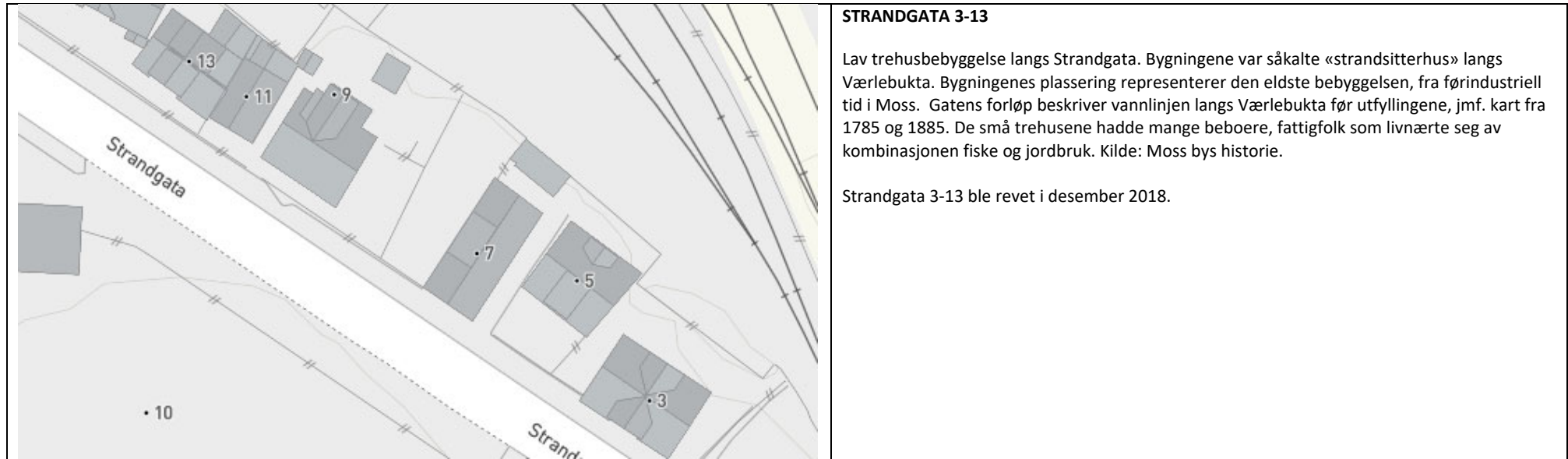
VÆRLESANDEN
Sykehusgaten 2,4 og 6
Østre kanalgate 7-17

Nordvestre del av Værlesanden.
 Alle bygninger er del av Kanalen borettslag, byggeår 1986

	Flyfoto kart.1881.no	Type askeladden.ra.no	gnr/bnr og tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: seeiendom.no	SEFRAK seeiendom.no	Askeladden: askeladden.ra.no	Kulturminneplan Moss + kulturminnekart.no	Status: Reguleringsplan Moss
Sykehus- gata 2		Enetasjes trehus med saltak og midstilt ark på begge sider. Bygningen har stort takutstikk og større bredde enn øvrig bebyggelse. Horisontalt etasjebånd. Stilmessig likhet med et sveitserhus, kan være ombygget. Uthus med pulttak i bakgården.	2/2082 218 m2		SEFRAK- registrert.	Vernet etter PBL 24.01.2018 Bygget ca. 1818. Tilbygg fra 1948-1964. Opprinnelig bolig med flere leiligheter, krambod midt på 1800-tallet	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)

Sykehus- gata 4		Enetasjes trehus med saltak. Mot bakgården er bygningen sammenbygget med tilbygg med pulttak. Begge bygninger har små arker. Uthus med pulttak, og nyere garasje i bakgården.	2/2083 223 m2		SEFRAK- registrert.	Vernet etter PBL 24.01.2018 Bygget 1813. Påbygg i bakgården fra 1903, lav sidebygning mot gaten fra 1983.	Regulert til vern	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Sykehus- gata 6		Del av Kanalen borettslag, byggeår 1986.	2/2084 453 m2		NEI			
Østre kanalgate 7		Del av Kanalen borettslag, byggeår 1986.	2/2517 Andel av 1437 m2		NEI			
Østre kanalgate 9		Del av Kanalen borettslag, byggeår 1986.	2/2517 Andel av 1437 m2		NEI			
Østre kanalgate 11		Del av Kanalen borettslag, byggeår 1986.	2/2517 Andel av 1437 m2		NEI			
Østre kanalgate 13		Del av Kanalen borettslag, byggeår 1986.	2/2517 Andel av 1437 m2		NEI			
Østre kanalgate 15		Del av Kanalen borettslag, byggeår 1986.	2/2517 Andel av 1437 m2		NEI			
Østre kanalgate 17		Del av Kanalen borettslag, byggeår 1986.	2/2517 Andel av 1437 m2		NEI			

Vedlegg 3 – Bygningsregistrering Strandgata






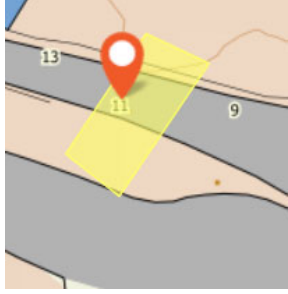

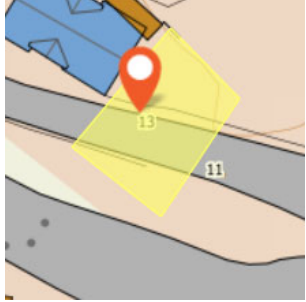


STRANDGATA 3-13

Lav trehusbebyggelse langs Strandgata. Bygningene var såkalte «strandsitterhus» langs Værlebukta. Bygningenes plassering representerer den eldste bebyggelsen, fra førindustriell tid i Moss. Gatens forløp beskriver vannlinjen langs Værlebukta før utfyllingene, jmf. kart fra 1785 og 1885. De små trehusene hadde mange beboere, fattigfolk som livnærte seg av kombinasjonen fiske og jordbruk. Kilde: Moss bys historie.

Strandgata 3-13 ble revet i desember 2018.

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: seiendom.no	SEFRAK seeiendom.no	Askeladden	Kulturminneplaner	Status
Strandgata 3		Toetasjes trehus med to like arker, og to vinduer i mønet. Antatt oppført 1880. 2.etg kan være påbygget eller ombygget senere.	2/2048 293 m2		SEFRAK-registrert.			Revet desember 2018
Strandgata 5		Toetasjes trehus med ulike arker. Stor bredde, bratt takvinkel og et vindu på gavlen. Ligner bygninger oppført 1750-1800.	2/2050 272 m2		SEFRAK-registrert.			Revet desember 2018



Strandgata 7		Toetasjes trehus med ark. Smal bredde, bratt takvinkel og et vindu på gavlen. Ligner mindre arbeiderbolig oppført ca. 1800.	2/2052 318 m ²		SEFRAK- registrert			Revet desember 2018
Strandgata 9		Toetasjes trehus, ombygget til 2-mannsbolig. Kan ha vært en liten arbeiderbolig, slik som naboeiendommen. Uthus i bakhagen.	2/2053 235 m ²		SEFRAK- registrert			Revet desember 2018
Strandgata 11		Toetasjes trehus med smal bredde, bratt takvinkel og et vindu på gavlen Hovedform tilsv. mindre arbeiderbolig oppført ca. 1800. Grunnplan med samme størrelse som tomten.	2/2056 94 m ²		SEFRAK- registrert			Revet desember 2018
Strandgata 13		Toetasjes trehus med ark mot gaten, og delvis forhøyet tak på baksiden. Smal bredde, bratt takvinkel og et vindu på gavlen. Hovedform tilsv. mindre arbeiderbolig oppført ca. 1800.	2/2057 145 m ²		SEFRAK- registrert			Revet desember 2018





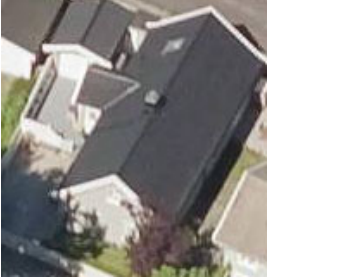
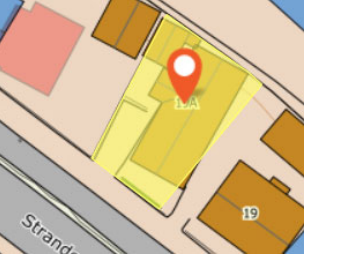
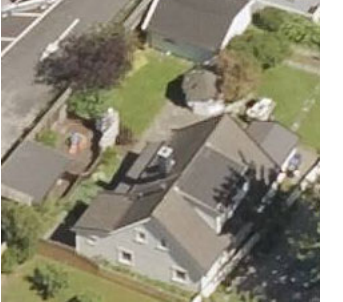
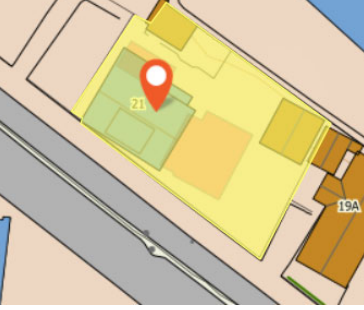




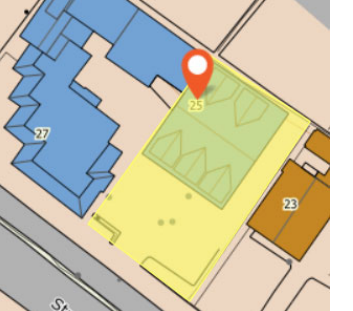


STRANDGATA 15-29

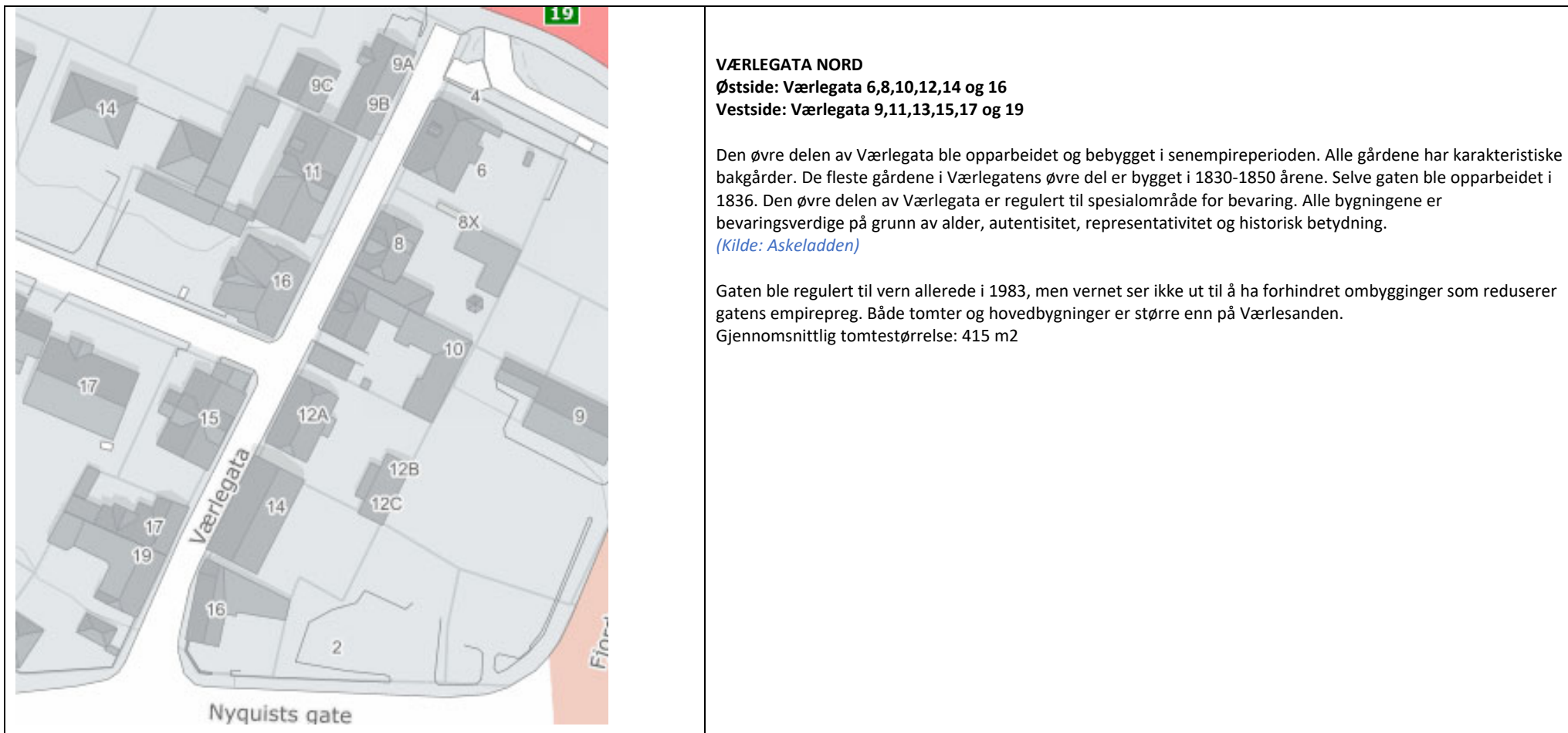
Lav trehusbebyggelse langs Strandgata. Flere av bygningene er sterkt ombygget, men hovedformen og plasseringen på tomten er den samme som tilsvarende trehus fra 1780-1820. Den gjenværende husrekken i Strandgaten er ikke regulert til vern, og konkurranseprogram for bydelens mulighetsstudier tillater at bebyggelsen rives. Gaten har kun bebyggelse på bysiden, på den andre siden av gaten var det i 1885 strandkant mot Værebukta. Moss byhistoriske leksikon (nettutgave) nevner problemer med vannstand ved springflo. Krysset mellom Strandgata og Væresands bakgate ligger så lavt at det samler seg en liten innsjø

Strandgata 25 og 27 er hotell, der bygningenes hovedform er sammenbygget. Bygningenes historiske utgangspunkt er derfor uleselig uten omfattende bygningsanalyse.

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: norgeskart.no	SEFRAK seeiendom.no	Askeladden	Kulturminne- plan	Status
Strandgata 15		Toetasjes trehus med to like arker, og to vinduer i mønet. Antatt oppført 1880. 2.etg kan være ombygget ved takløft, slik at takvinkelen får huset til å se nyere ut enn det er. Hovedformen kan være et 1800-talls strandsitterhus.	2/2058 203 m2		SEFRAK- registrert			

Strandgata 17		Den minste bygningen ser ut som en ombygget mindre arbeiderbolig. Den andre er enten oppført rundt 1950, eller sterkt ombygget med ny 2.etasje.	2/2059 203 m2		SEFRAK-registrert			
Strandgata 19		Halvannen etasjes trebygning. To piper + takutstikk som minner om sveitserstil. Antatt oppført 1890. Uthus med pulttak.	2/2060 250 m2		SEFRAK-registrert			
Strandgata 19A		Enetasjes trehus med smal bredde og en ny ark. Bratt takvinkel og et vindu på gavlen. Gavlen vender mot gaten, hage på siden. Drengestue/ arbeiderbolig oppført ca. 1800.	2/2061 214 m2		SEFRAK-registrert			
Strandgata 21		5 bygninger, der den største har stor bredde og takvinkel som ligner hus oppført 1750-1800. Uthus i bakhagen.	2/2063 500 m2		SEFRAK-registrert. Gjelder kun det største huset.			

Strandgata 23		Toetasjes trehus med bratt takvinkel og et vindu på gavlen. Ligner drengestuer eller små arbeiderboliger oppført ca. 1800. Gavl og forhage mot gaten, uthus med pulttak.	2/2064 515 m2		SEFRAK- registrert.			
Strandgata 25		Ombygget og sammenbygget hus, nå hotell. Vanskelig å se hvilke bygninger som er gjenbrukt, og hvilke som er nye.	2/2065					
Strandgata 27		Ombygget hus, nå hotell. Se over.	2/2066					
Strandgata 29		Parkeringsplass	2/2067					



VÆRLEGATA NORD

Østside: Værlegata 6,8,10,12,14 og 16

Vestside: Værlegata 9,11,13,15,17 og 19


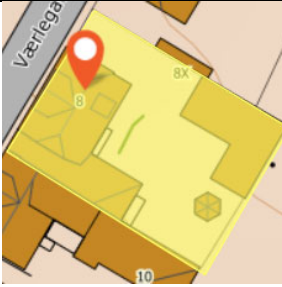

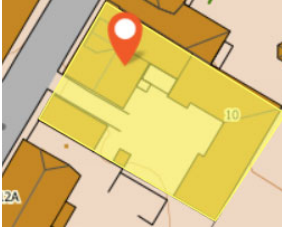

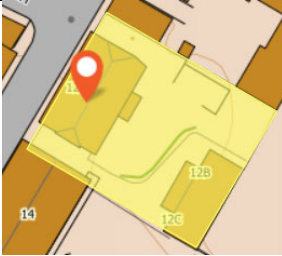
Den øvre delen av Værlegata ble opparbeidet og bebygget i senempireperioden. Alle gårdene har karakteristiske bakgårder. De fleste gårdene i Værlegatens øvre del er bygget i 1830-1850 årene. Selve gaten ble opparbeidet i 1836. Den øvre delen av Værlegata er regulert til spesialområde for bevaring. Alle bygningene er bevaringsverdige på grunn av alder, autentisitet, representativitet og historisk betydning.


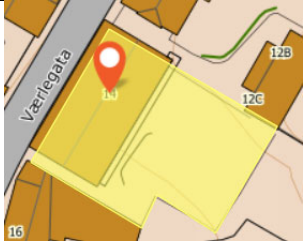

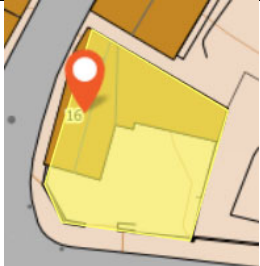

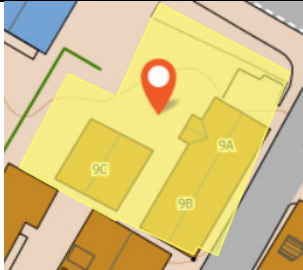
(Kilde: Askeladden)






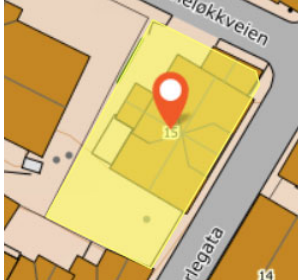
Gaten ble regulert til vern allerede i 1983, men vernet ser ikke ut til å ha forhindret ombygginger som reduserer gatens empirepreg. Både tomter og hovedbygninger er større enn på Værlesanden.


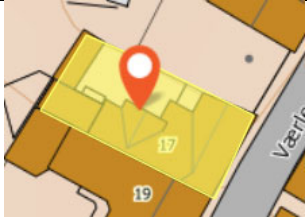
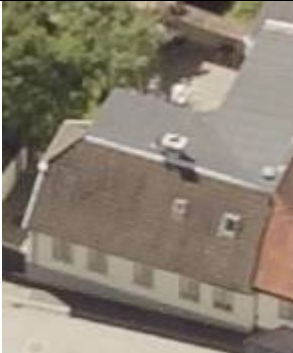
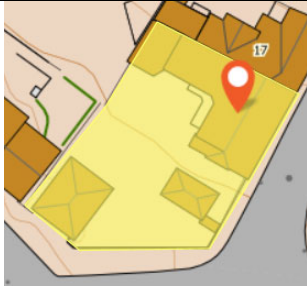
Gjennomsnittlig tomtestørrelse: 415 m²

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: seeiendom.no	SEFRAK norgeskart.no	Askeladden Askeladden.ra.no	Kulturminne- plan	Status
Værlegata 6		Enetasjes trehus med østfoldvalm og asymmetrisk ark mot gaten. Omgitt av hage på alle sider, bortsett fra mot gaten. Inngang fra gaten.	2/2285 413m ²		SEFRAK-registrert.	Bygget i 1827. 1 ½-etasjes bygning. Valmtak, med ark mot vest. Trekonstruksjon, med kledning i trepanel. Inngangsparti sidestilt ut mot gateløpet. Værlegata 6 er gatas mest typiske senempirehus.	Vernet etter PBL 28.04.1983.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: norgeskart.no	SEFRAK norgeskart.no	Askeladden askeladden.ra.no	Kulturminne- plan	Status
Værlegata 8		Halvannen etasjes trehus med østfoldvalm og symmetrisk ark mot gaten. Fasade kledd med tegl rundt 1890. Var før tilbygget mot syd omgitt av hage på alle sider, bortsett fra mot gaten. Inngang fra baksiden.	2/2287 442m2		SEFRAK-registrert.	Værlegata 8 er bygget i 1850-årene, i utmurt bindingsverk. Har en i periode fungert som sparebank omkring 1870. Uthus med flatt tak er også vernet.	Vernet etter PBL 28.04.1983.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Værlegata 10		Halvannen etasjes trehus med saltak og asymmetrisk ark mot gaten. Inngang fra gaten. Uthus/bakbygning med pulttak er omgjort til separate boliger.	2/2290 380 m2		SEFRAK-registrert.	Bygget før 1836. Bygningen flyttet fra Refsnes til Værlegata i 1836. 1 ½-etasjes bygning. Saltak med ark mot vest. Trehus med trepanel. Sidestilt inngang mot gaten. Bygningen har en dobbeltrapp, typisk for empirestilen. Trapp med smijerns-rekkverk.	Vernet etter PBL 28.04.1983.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Værlegata 12		Enetasjes trehus med østfoldvalm Midtstilt inngangdør mot gaten. Uthus/bakbygning med pulttak er omgjort til separate boliger.	2/2292 465 m2		SEFRAK-registrert.	Bygget før 1846. Bygningen flyttet fra Refsnes til Værlegata i 1836. 1 ½-etasjes panelt trebygning med saltak. Grunnmur i naturstein. Velferdssentral under andre verdenskrig. Fasadeforandring i 1954. Karakteristisk for empiren er dobbelt trappen midtstilt på fasaden ut mot gateløpet.	Vernet etter PBL 28.04.1983.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: norgeskart.no	SEFRAK norgeskart.no	Askeladden askeladden.ra.no	Kulturminne- plan	Status
Værlegata 14		Toetasjes trehus med saltak. Horisontale fasadebånd, utstikkende profilerte sperr og takvinkel er typiske trekk fra sveitserstilen. Inngang fra bakgården.	2/2293 426 m2		SEFRAK-registrert.	Bygget i 1850. 2-etasjes panelt trebygning med saltak. Den sørlige delen har påbygg med pusset fasade fra 1934, den nordlige delen trepanel. Inngang fra bakgården.	Vernet etter PBL 28.04.1983.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Værlegata 16		Enetasjes trehus med saltak og panelt fasade. Huset er forlenget mot nordgrensen, og sammenbygget med uthus i bakgården. Inngang i bakgården.	2/2295 255 m2		SEFRAK-registrert.	Bygget i 1856. 1 ½-etasje panelt trebygning med saltak. Lokalisert i krysset Værlegata-Nyquistgate. Inngangsparti i bakgården.	Vernet etter PBL 28.04.1983.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Værlegata 9		Enetasjes trehus med saltak og panelt fasade. Inngang i bakgården.	2/2289 487 m2		SEFRAK-registrert.	Bygget i 1825. 1 ½-etasje panelt trebygning med saltak. Agnaltgården er gatas eldste hus. Et tømmerhus hvor det er ekstremt lavt under taket i første etasje, men til gjengjeld et høyt loft. Inngangsparti i bakgården.	Vernet etter PBL 28.04.1983.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: norgeskart.no	SEFRAK norgeskart.no	Askeladden askeladden.ra.no	Kulturminne- plan	Status
Værlegata 11		Toetasjes bygård av tegl, med horisontale fasadebånd fra sveitserstilen. Saltak med midtstilt ark, og sidestilt ny takark.	2/2291 429 m2		SEFRAK-registrert.	Bygget i 1878. 2 ½- etasjes teglbygning, med saltak. Fasaden mot gata er pusset, og bakgården har upusset teglstein. Inngangsparti sidestilt ut mot Værlegata. Smijernsdekor på balkong i bakgården.	Vernet etter PBL 28.04.1983.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Værlegata 13 (Thorneløkkveien 16)		En etasjes trehus med østfoldvalm og midtstilt ark mot bakgården. Pusset fasade, og påbygg i hele husets lengde mot bakgården.	2/2119 667 m2		SEFRAK-registrert.	Bygget i 1837. 1 ½- etasjes bygning med valmtak. Påbygd 1911. Trebygning med kledning i sement. Laft i opprinnelig del. Bygning på hjørnet mot Værlegata- Thorneløkkveien. Inngangsparti i bakgården.	Vernet etter PBL 28.04.1983.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Værlegata 15		Halvannen etasjes trehus med saltak og midtstilt ark på begge sider. Garasjetilbygg mot nord. Inngang fra bakgården.	2/2294 336 m2		SEFRAK-registrert.	Bygget i 1840. Sefrak registrert. 1 ½- etasjes bygning med saltak, midtstilt ark på begge sider Laftet 1.etg og trepanel. Tilbygg i 1980. Bygning på hjørnet mot Værlegata- Thorneløkkveien. Inngangsparti i bakgården.	Vernet etter PBL 28.04.1983.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: norgeskart.no	SEFRAK norgeskart.no	Askeladden askeladden.ra.no	Kulturminne- plan	Status
Værlegata 17		Enetasjes trehus med saltak og panelt fasade. Sidestilt inngang mot gaten. Uthus med pulttak i bakgården er bygget om til bolig med midtstilt ark.	2/2296 167 m2		SEFRAK-registrert.	Bygget i 1829. Vestre del var opprinnelig et separat uthus i bakgården. Uthuset ble sammenslått med boligen via en tilbygd midtre del i 1956. 1 ½-etasjes trebygning med saltak. Den eldste delen er laftet. Inngangsparti sidestilt ut mot gateløpet.	Vernet etter PBL 28.04.1983.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Værlegata 19		Enetasjes trehus med østfoldvalm på søndre gavl. Tak mot bakgården er bygget opp, og bygningen er sammenbygget med uthus. Bygningen er ikke vernet, og det er vanskelig å forstå hvorfor. Når man ser gaten sydfra, danner profilen av bygningen portalen til gaten, og ombyggingene er ikke mer omfattende enn på de andre bygningene i gaten.	2/2298 521 m2		SEFRAK-registrert.			


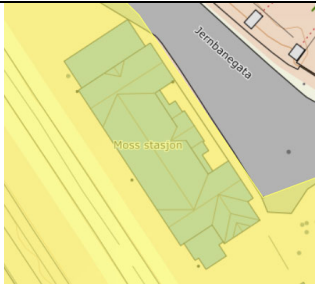
Vedlegg 5 – Bygningsregistrering stasjonsområdet

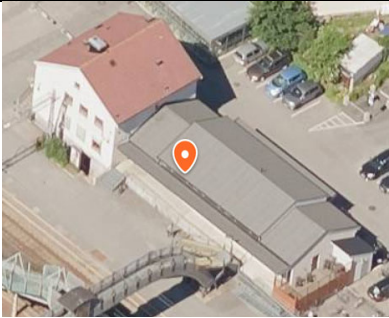
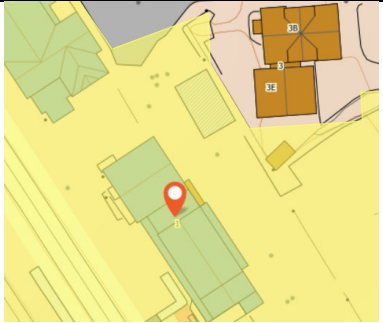


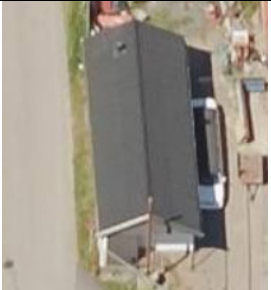
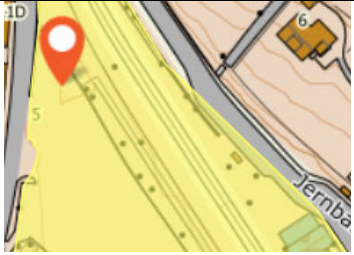

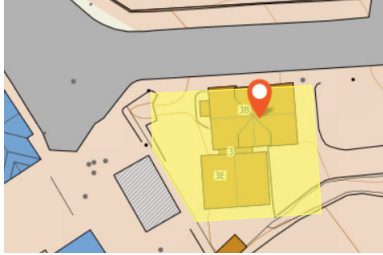



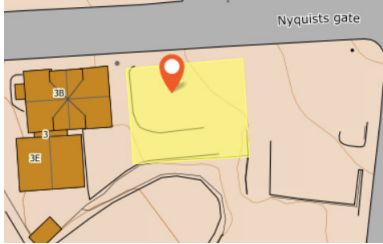



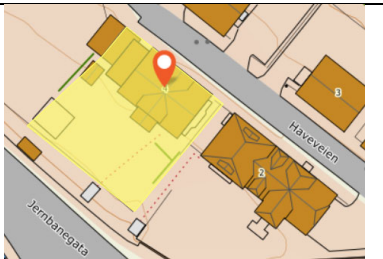
STASJONSOMRÅDET

Jernbanestasjonen med lagerbygning på østsiden av stasjonen.
Vognhall og lagerbygning på vestsiden av stasjonen.
2 eiendommer langs Nyquistgate, og 2 eiendommer i Haveveien.

Nyquistgate 5 og 3E er revet.

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: seeiendom.no	SEFRAK norgeskart.no	Askeladden Askeladden.ra.no	Kulturminne- plan	Status
Moss stasjon. Jernbane- gata 1		Stasjonsbygning Toetasjes murhus med pusset fasade. Oppført 1878, tegnet av Peter Andreas Blix.	2/1258 31.514 m2 Eier: Bane Nor Eiendom.		Inkludert i NSBs landsverneplan. SEFRAK-registrert. Eiendommen inneholder 7 bygninger.	Vernet etter PBL 26.1.2018	Bygningen er markert på kulturminnekart for Østfold + kulturminneplan Moss. Regulert til vern.	Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: seeiendom.no	SEFRAK norgeskart.no	Askeladden Askeladden.ra.no	Kulturminne- plan	Status
Jernbane- gata 1		Toetasjes murhus. Velferdsbygning for jernbane-ansatte overtatt av NSB i 1954. Bygget sammen med enetasjes lagerbygning. Oppført 1889 (kilde: Askeladden)	2/1258 31.514 m2 Eier: Bane Nor Eiendom.		Inkludert i NSBs landsverneplan. Den lave lagerbygningen er SEFRAK-registrert.			
Værlesands bakgate 7		Jernbanens godshus. Teglbbygning med stort takutstikk og smijernsvinduer. Oppført 1878.	2/1258 31.514 m2 Eier: Bane Nor Eiendom.		Inkludert i NSBs landsverneplan. SEFRAK-registrert.		Bygningen er nevnt i kulturminne-plan for Moss kommune.	Revet 2018
Værlesands bakgate 3-5		Jernbanens kontorbygning. Kan være et ombygget bolighus. Byggeår ukjent.	2/1258 31.514 m2 Eier: Bane Nor Eiendom.					Revet 2018
Jernbane- gata 3		Halvannen etasjes trehus med to arker. Stor og ny bygning i bakgården. Antatt oppført 1880.	2/1259 521 m2		SEFRAK-registrert. Ny bakbygning skal rives.			

	Flyfoto kart.1881.no	Type	Gnr. og bnr. Tomteareal: norgeskart.no	Markering av tomten: seeiendom.no	SEFRAK norgeskart.no	Askeladden Askeladden.ra.no	Kulturminne- plan	Status
Jernbane- gata 3A , 3B, 3C ,3D	Se over	Leiligheter, 4 ulike boligseksjoner.	Se over		Se over			
Jernbane- gata 3E	Se over	Uthus, næringsseksjon.	Se over		NEI			Revet
Jernbane- gata 5		Langt trehus på en etasje. Huset er påbygget i lengden, og den midtre delen kan være bygget ca. 1800	2/1260 305 m2		Var SEFRAK- registrert. Er slettet fra registeret			Revet
Haveveien 2		Toetasjes murhus med hvit dekor. Inneholder 4 leiligheter. Bygningen har jugendpreg. Tegnet av arkitekt Jan Jansen, oppført 1906.	2/1155		SEFRAK-registrert.	Vernet etter PBL 2.2.2018		Vernet etter PBL. (Regulert til bevaring, hensynssone H570)
Haveveien 4		Toetasjes trehus med midtstilt ark og stort takutstikk. Overbygget veranda med utskjæringer. Sveitserstil. Antatt byggeår 1880. Tidligere hotell.	2/1157				Bygningen er markert på kulturminnekart for Østfold. Der ligger foto + fakta om byggeår, eiere og funksjon.	

Vedlegg 6 – Trafikkindeks 2004-2019

Prosentvis økning fra år til år	Personbiler	Tyngre kjøretøy	
2004-2005	2,4	4,5	
2005-2006	1,4	4,4	
2006-2007	2,7	6	
2007-2008	1,3	1,5	
2008-2009	1	3	
2009-2010	1	1,9	
2010-2011	1,3	2,9	
2011-2012	1,7	1,7	
2012-2013	1,2	1,4	
2013-2014	1,7	1,8	
2014-2015	1,8	4,2	
2015-2016	0,2	3,6	
2016-2017	0,9	3,4	
2017-2018	0	2,1	
2018-2019	0,2	0,5	
	SUM 14 år	18,8	42,9
	Årlig økning	1,34	3,06

Hentet fra :

<https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/trafikkdata/indekser/vegtrafikkindeks>

Målinger fra RV 19, Rådhusbroen

I 2018 utgjør tyngre kjøretøy 9 prosent av total biltrafikk