



Jon Guttu og Heidi Bergsli

Det fysiske bysentrum i  
bykommunene i Østfold  
og Buskerud  
- den besøkendes blikk

NOTAT  
2005:128

**Tittel:** **Det fysiske bysentrum i bykommunene i Østfold og Buskerud – den besøkendes blikk**

**Forfatter:** Jon Guttu og Heidi Bergsli

**NIBR-notat:** 2005:128

**ISSN:** 0809-6929  
**ISBN:** 82-7071-572-7

**Prosjektnummer:** O-2326  
**Prosjektnavn:** Byenes attraktivitet  
**Prosjektleder:** Guri Mette Vestby

**Referat:** Hva ser vi på kommunenes nettsider og hva ser vi i virkeligheten? Noen sentrale påstander fra hver bykommune blir vurdert og diskutert etter et besøk på stedet. Generelt legger nettstedene liten vekt på fysisk presentasjon. Det gjelder både fortrinn og svakheter ved byene. Dermed utnyttes ikke mulighetene nettet gir for visuell visning. Særlig er boligområdene usynlige på nettstedene. Besøkene i byene viser at mye er gjort for å heve den estetiske kvaliteten de siste årene, særlig i bysentrum. Det mest negative fysiske trekket ved byene er innfartsveiene, det første som møter den besøkende.

**Dato:** November 2005

**Antall sider:** 61

**Utgiver:** Norsk institutt for by- og regionforskning  
Sinsenvn. 47 B, Postboks 44 Blindern  
0313 OSLO

**Vår hjemmeside:** Telefon: 22 95 88 00  
Telefaks: 22 22 37 02  
E-post: [nibr@nibr.no](mailto:nibr@nibr.no)  
<http://www.nibr.no>

Org. nr. NO 970205284 MVA

© NIBR 2005

# Forord

Dette notatet er del av underlagsmaterialet til rapporten ”Byenes attraktivitet – byutvikling for profilering og markedsføring” (NIBR-rapport 2005:13) som omfatter de 10 bykommunene i Østfold og Buskerud. Prosjektet er initiert og finansiert av Østfold og Buskerud fylkeskommuner. Foranledningen er at de to fylkene med sine bykommuner siden 2003 har deltatt i Interreg-prosjektet ”Metropolitan Areas +” (MA+). Byene i hovedstadens omland ønsker å øke sin attraktivitet og tiltrekning overfor næringsetablering, bosetting og turisme. Det er mange ulike dimensjoner ved byutvikling som har betydning i denne sammenheng, og NIBR har fremskaffet data om en rekke relevante tema. I alt er det laget 9 temanotater av underlagsmaterialet til rapporten (se egen oversikt). Notatene inneholder datagrunnlaget innen de enkelte temaområdene, mens rapporten fra prosjektet forsøker å se temaene i sammenheng, og sette dem inn i et videre perspektiv for byutvikling, imagebygging, profilering og markedsføring. Rapporten inneholder dessuten byprofiler for hver av byene basert på data om fakta og forestillinger.

Samlet gir materialet innsikt i både fellestrekk ved byene og særtrekk ved hver by. Intensjonen er at dette skal kunne brukes i den interne byutviklingen, i det strategiske samarbeidet byene imellom og i den eksterne profileringen. Positive faktorer og kvaliteter kan forsterkes og utvikles, negative forhold kan endres eller reduseres, feilaktige inntrykk kan korrigeres, og underkommuniserte særtrekk og kvaliteter kan gis oppmerksomhet. Flere av disse byene er i gang med profileringsprosjekter, markedsføringskampanjer og såkalte omdømme-prosjekter, mens andre står på startstreken.

NIBR har arbeidet med dette forskningsprosjektet i perioden mai – oktober 2005 og har hatt jevnlig møter med prosjektets referansegruppe samt presentert materiale for byene og fylkeskommunene på en formidlingskonferanse i september. Vi takker referansegruppa for godt samarbeid i prosjektperioden; Terje Pettersen, Østfold fylkeskommune, Sigurd Fjose, Buskerud fylkeskommune, Arthur Wøhni, Drammen kommune og Per Erik Simonsen, Fredrikstad kommune.

Dette notatet er skrevet av Jon Guttu ([jon.guttu@nibr.no](mailto:jon.guttu@nibr.no)) i samarbeid med Heidi Bergsli. De har foretatt bybefaringene sammen med prosjektleder Guri Mette Vestby, som har skrevet hovedrapporten fra prosjektet ”Byenes attraktivitet”. Arbeidet inngår i NIBR’s tverrfaglige satsing på stedsforskning ([www.stedsforskning.no](http://www.stedsforskning.no)).

NIBR, november 2005

Ove Langeland  
forskningssjef

# Innhold

Forord .....	1
Samlet oversikt over rapportering fra "Byenes attraktivitet" .....	3
1 Fysisk selvpresentasjon.....	4
2 Moss.....	8
3 Askim.....	13
4 Mysen .....	18
5 Sarpsborg .....	22
6 Fredrikstad .....	27
7 Halden.....	32
8 Drammen .....	38
9 Hokksund.....	44
10 Hønefoss: .....	50
11 Kongsberg.....	56

---

# Samlet oversikt over rapportering fra ”Byenes attraktivitet”

NIBR-rapport 2005:13

*Byenes attraktivitet –byutvikling som grunnlag for profilering og markedsføring*

Av Guri Mette Vestby (red.)

## **Disse notatene utgjør underlagsmaterialet fra prosjektet:**

NIBR-notat 2005:124

*Bosetting og flytting i etableringsfasen for bykommunene i Østfold og Buskerud*

Av Kjetil Sørli

NIBR-notat 2005:125

*Næringsliv i bykommunene i Østfold og Buskerud*

Av Frants Gundersen

NIBR-notat 2005:126

*Handels- og servicestatistikk for bykommunene i Østfold og Buskerud*

Av Vidar Vanberg

NIBR-notat 2005: 123

*Bærekraftbarometre for bykommunene i Østfold og Buskerud*

Av Vibeke Nenseth

NIBR-notat 2005:127

*Utenforståendes bilder av bykommunene i Østfold og Buskerud*

Av Ragnhild Skogheim

NIBR-notat 2005:128

*De fysiske bysentrum i bykommunene i Østfold og Buskerud*

Av Jon Guttu i samarbeid med Heidi Bergsli

NIBR-notat 2005:129

*Selvpresentasjoner på nettstedene av bykommunene i Østfold og Buskerud*

Av Heidi Bergsli

NIBR-notat 2005:130

*Trekk ved historien til bykommunene i Østfold og Buskerud*

Av Yngve Carlsson og Knut Onsager

NIBR-notat 2005:131

*Metoder i strategisk byutvikling og stedsprofilering*

Av Guri Mette Vestby, Vidar Vanberg, Heidi Bergsli og Per Gunnar Røe

# 1 Fysisk selvpresentasjon

## Hva ser vi på nettstedene og hva ser vi i virkeligheten?

Hva sier kommunene om byenes fysiske egenskaper, hvilke kvaliteter fremhever de og hva velger de ikke å nevne? Har de dekning for sine påstander om fysiske kvaliteter? Hva kan den besøkendes blick registrere av det kommunen skilter med? Og hvilke kvaliteter ser *vi* som kommunene slett ikke forteller om?

Disse spørsmålene forsøker vi å besvare på grunnlag av besøk på kommunenes nettsteder og besøk i 10 virkelige Buskerud- og Østfoldbyer i august og september 2005. Framgangsmåten er enkel:

1. Vi leter etter omtale av fysiske egenskaper på kommunenes nettsteder og linker.
2. Vi oppsummerer dette i form av 3 – 4 *påstander* for hver by. Dette kan være rene sitater fra nettstedene, eller *våre* sammenfatninger av inntrykk etter lesningen.
3. Vi oppsøker byene, kjører bil, vandrer i sentrum. Vi er tre forskere, en sosiolog, en samfunnsgeograf og en arkitekt som noterer, fotograferer og diskuterer underveis. Vi er tilreisende med bevisstheten konsentrert om førsteinntrykk og image.
4. Vi oppsummerer våre inntrykk og formulerer dem i forhold til påstandene til kommunene. Resultatene blir presentert med en påstand, ett bilde og en halv sides refleksjon for hvert tema, fra to til fire sider for hver by.

Vi tar forbehold om at det kan være opplysninger som har unngått vår oppmerksomhet på kommunens nettsteder og ting vi burde ha sett ved besøket i byene. Generelt vil det være slik at kommuner som har lagt vekt på fysiske aspekter i sin presentasjon også vil få flere kommentarer tilbake fra oss.

Vi pretenderer ikke å lage noen ny stedsanalyse for hver by. Det er snakk om *inntrykk*. Vårt poeng er å danne oss et bilde av byenes fysiske egenskaper gjennom vår lille øvelse. Vi ser på oss selv som nettstedslasere som undersøker hjemmesidene fordi vi ønsker å besøke byene som turister eller for å sondere terrenget for eventuelt å flytte dit. Hva slags image gir byene for slike besøkende?

Vi har definert tre områder som vi retter våre blick mot: sentrum, boligområdene og landskapet rundt. Vi noterer oss det umiddelbare estetiske inntrykket, byens atmosfære, mulighetene for opplevelser og rekreasjon og boligtilbudet. Et spørsmål vi har vært spesielt opptatt av, er om byen har noe "hjerte", et sted hvor folkelivet utfolder seg, hvor ting foregår og som fungerer både som en sosial og kulturell kjerne i byen. En annen problemstilling er om byene klarer å utnytte og presentere sine spesielle fortrinn når de viser seg selv. Følger den i sporet til de andre, eller prøver den å skape noe unikt på sitt spesielle grunnlag?

Nedenfor presenteres resultatene våre. Først oppsummerer vi noen generelle funn som gjelder de fleste av våre 10 byer. Deretter beskriver vi erfaringene for hver by, diskuterer i hvilken grad påstandene kan bekreftes og hva byene eventuelt legger for liten vekt på. Vi skriver i journalistisk form. Dette er ikke dyptpløyende forskning!

Dette underkommuniserer nesten alle byene:

### Hvordan byene ser ut



*Nettpresentasjon byr på utmerkede muligheter til å vise fram hvordan byen er. Hvorfor benytter ikke byene seg av det?*

På kommunenes nettsider kan en få informasjon om det aller meste, om aktuelle hendelser, arrangementer, om ansvarsområder og service fra de ulike etatene, om severdigheter og spisesteder. Men informasjon om byens fysiske struktur, hvordan de er organisert og hvordan de ser ut, er mangelvare. Bildene som vises, er ofte puslete og dynget opp på hverandre, eller det vises flotte bilder av attraksjoner, men da som enkeltobjekter og for det meste utenfor byen.

Nettet gir uovertrufne muligheter for å presentere bilder og kart av bystruktur, gater, plasser, parker og brygger. Man kan vise vandreruter i sentrumsområder i form av kart, bilder og fortellinger om gater og steder. Man kan framstille de forskjellige byområdene, med deres beliggenhet og særegne kvaliteter. Man kan presentere instruktive kart over turveier og grønnstruktur som hjelper besøkende å ta seg fram til fots eller på sykkel mellom byområder eller ut til friluftsområder. Hvorfor benytter så få kommuner mulighetene til å fortelle hvordan byene deres er?

## Boligområdene, usynliggjort på kommunens nettsider



*Mulige tilflyttere vil være interessert i kvaliteten og bredden i boligtilbudet*

Byene ønsker tilflyttere. Hvorfor legger de da ikke mer omtanke og vier større plass til presentasjonen av boligområdene? Noen forteller at kommunen prioriterer nye byboliger i vannkanten. Dette er vel og bra, men tilbudet til boligsøkende består ikke bare av sentrumsboliger i luksusklassen. Det er bredden i boligbestanden som er interessant for potensielle tilflyttere, mulighetene for å skaffe seg en bolig som passer familiesituasjon og økonomi. Slik sett kan eldre eneboliger eller småhus i den gamle trebyen være like interessante som trendy nye sjøfrontboliger.

Det hederlige unntaket her er Kongsberg, som har mangesidig informasjon om hvordan det er å bo i byen, om boligtilbud, priser, skoler, barnehager og rekreasjon, det hele satt opp oversiktlig og systematisk. Kongsberg har i det hele tatt en bevisst politikk rettet mot potensielle tilflyttere, og vi tror de har hatt nytte av det.



## Innfartsveiene, byenes forhager?



*Er det dette førsteinntrykket byene vil gi besøkende?*

Man kan se på torget som byens storstue. På torget vil vi vise fram det flotte byen kan by på og her vil vi ha det ryddig og ordentlig. Det samme gjelder andre symbolsteder som den sentrale parken med musikkpaviljongen, spasérstrøket med småbutikker, festningen eller gamlebyen. Men hva med *førsteinntrykket* av byen, det vi sanser når vi passerer eller kommer på besøk? Dersom torget kan omtales som byens storstue, kan innkjøringen til byen like vel betraktes som byens forhage. Vi ønsker at boligens ansikt mot det offentlige skal gi et godt inntrykk, vi pynter, planter og steller.

Vårt inntrykk av innfartsveiene er at de ikke er viet noen omtanke. Det dreier seg først og fremst om næringsarealer som er havnet her fordi tilgjengeligheten med bil er god og tomtekostnadene lavere enn inne i byen. Her får alle konkurrere vilt om oppmerksomhet og grise til med plakater, vimpler, parkeringsplasser, sjuskete bygninger og ustelte restarealer. Vi spør oss hva slags inntrykk kommunene ønsker å gi og hva dette sjuskeriet er uttrykk for.

Bare et par av de ti byene vi besøkte, hadde innfartsveier som ga et førsteinntrykk byen kunne være kjent av og blant dem var Halden den overlegne vinner. Riktig nok byr også Halden på et næringsområde som minner om beskrivelsen ovenfor. Men dette området har begrenset størrelse og ligger såpass langt utenfor at det ikke assosieres med selve byen. Fra vi passerer tettstedsgrensen, opplever vi Halden som ryddig, ren og flidd. At Fredriksten festning raskt dukker opp som landemerke i horisonten og kan sees gjennom hele innfarten til byen, letter orienteringen og forsterker byens image som en festnings- og grenseby (se for øvrig beskrivelsen av Halden).

# 2 Moss

## ”Moss skal legge avgjørende vekt på kunst, kultur og design”



*”Høyvekta på Moss” i skulptural form*

Moss har tatt mål av seg til å bli en ledende by på kunstens og kulturens område og dette skal være et synlig innslag i byens sentrum. Jo, vi ser at ting er i ferd med å skje - med gategulvet, med innplassering av skulpturer, som vekta ovenfor, men kanskje først og fremst i form av Moss by- og industrimuseum, innredet i gamle fabrikklokaler i den såkalte Møllebyen.

”Kunst har en egen evne til å definere rom og bringe en ny forståelse av stedet” heter det i ”Kunstplan for Moss”. Dette er store ord, og foreløpig vil vi hevde at gatenett, bygninger og landskap i Moss fortsatt har avgjørende innflytelse på stedets ånd (genius loci) fremfor ren kunst. Innslaget av traktorer (se bildet) og silobygninger forteller vel så mye om Moss’ bykarakter som skulpturene rundt om i byen. Kanskje det er i spenningsfeltet mellom internasjonal kunst og tradisjonell næring det interessante befinner seg?

Moss framstår foreløpig ikke som en spesiell ”kunstby”. Andre byer har både tilsvarende behandling av gategulv, skulpturer i bybildet og kulturinstitusjoner. Men vi ser at Moss er på vei. I sin profilering kan byen profittere på Jeløyas kulturlandskap, F-15 galleriet og selvsagt Momentumfestivalen. Sammen med en sterkere kunstsatsing i sentrum kan dette utgjøre den ”pakken” besøkende er ute etter.

## ”En sentrumsakse fra møllene til Kanalen og med den røde teglsteinen som visuelt bindeledd og særpreg”



*Gågata i Moss – en del av sentrumsaksen?*

Det er ikke enkelt for oss å finne ut hvor sentrumsaksen er ment å gå. Er det snakk om et bestemt gateløp eller den ovalformede citypregete delen av byen som er farget gulgrønn på kartet? Ordboka forteller at en *akse* er ”en midtlinje som noe fordeler seg symmetrisk om”. Forsøksvis tar vi gågata, passerer Vincent Buddes plass for så å fortsette videre mot Møllebyen og det nye kunst- og kultursenteret. Underveis må vi spørre oss selv om vi befinner oss i sentrumsaksen eller ei. Vi ser etter den røde teglsteinen: Forretningsgården nærmest parken? Skolen? Vi finner ingen opplagt kontinuitet, men så er heller ikke aksen ferdig utviklet. I gågata er belegningsstein og gatemøblering på plass, men alle plastvimplene som henger over oss irriterer. Dette er for billig sett mot byens ambisjoner. Vi merker også at ”aksen” har et svakt punkt mellom Høyvektskulpturen og museet. Her mangler en ”magnet” som kunne formidlet forbindelsen bedre enn dagens parkeringshus og kontorbygning..

Men så skimter vi møllene som et teglsteins Soria Moria i det fjerne og vel framme ved komplekset imponeres vi av satsingen. Fossen og restauranten er vakkert innarbeidet som aksens ultimate målpunkt. Sjøen og industrivirksomheten skues mot vest fra elvekanten. Tilbake går vi ned til Mossesundet, følger kaia og nyter sola og utsikten. Er dette også en del av sentrumsaksen? Her er satset stort. Resultatet er vellykket sett som sted å spasere, men sentrumsfunksjoner ser vi fint lite av før vi nærmer oss brua. Her overbevises vi igjen av kanalen, med sin Tollbod, parkområde, havnepromenade og havskue. De to polene er vel verd turen langs aksen, selv om opplevelsene underveis ikke er de helt store.

## ”Moss’ kvalitet er den sammensatte karakteren selv om dette gjør den noe fragmentert”



*Postmoderne terrasseblokker ”på taket av” modernistisk ”bilarkitektur”*

Ja, byen mangler en regelmessighet i gatestrukturen slik for eksempel Sarpsborg har gjennom sin kvadratur. På linje med de fleste norske byer er gateløp og bebyggelse et produkt av konkurrerende initiativ fra ulike historiske epoker og med bygninger av alle slag. Her har ingen enevoldskonge forlangt noen som helst regelmessighet i bystrukturen. Dette til forskjell fra de fleste byer i vårt naboland i øst. Moss’ byplanleggere har i tillegg hatt sitt å stri med ved at sentrum ligger i en relativt bratt li.

En tur i byen bekrefter utsagnet ovenfor. Det fysiske utgangspunktet byr på så vel kvaliteter som utfordringer. Her er overraskelser, skjønnhet og rot i sann forening. Vi finner ærverdige patrisierhus, velholdte gamle institusjoner, industribygninger, forretningsentra fra etterkrigstida, nye sentrumsboliger, alt i ulik fysisk skala. Dette er så stablet inn til et temmelig uoversiktlig gatesystem. Orienteringsevnen blir virkelig satt på prøve under kjøreturen i byen. Også grønnstrukturen oppleves som fragmentert og uten noen forståelig funksjonell tilknytning til gatestrukturen.

Samtidig er denne sammensatte karakteren sjarmerende og unik. Moss’ skjønnhet består i uventede momenter av karakterfast uorden! At byen ligger ved sjø gir en tilleggsdimensjon til dette. Vi opplever de nye sjøfrontboligene ved Tollboden, med havnepromenaden i gyllent tre, og vi aner Moss’ industriidentitet gjennom de store konstruksjonene langs elva, noen i drift, andre med nye funksjoner. Vi overbevises om at Moss’ kvalitet ligger i at det heterogene dyrkes med estetiske midler. Et enhetlig bygulv av høy kvalitet er essensielt i en slik strategi.

## Dette underkommuniserer Moss:



*En behagelig benk inntil en lunende vegg var noe vi savnet på turen langs Mossesundet. La ikke de nye byboerne leve i splendid isolation!*

- Boligområder og boligtyper nevnes knapt på kommunens nettsted. Dette er desto mer overraskende ettersom Moss har satset stort på bygging av nye sjøfrontboliger. I hovedsak er vi positive til resultatet. Her har mossingene mulighet for morgenbad fra bryggekannten. Hvem skulle ikke ønsket seg en slik kvalitet som start på hverdagen?
- Byen har etablert sosiale arenaer og møtesteder som promenader, gangstrøk og utesteder og gitt dette god estetisk behandling. Selve materiellstrukturens kvalitet fremgår ikke av nettstedene og dette kommer som den store positive overraskelsen. Når sentrumsaksen og kunstplanen realiseres, ligger forholdene til rette for det hamskiftet byen ser for seg. Bare ikke industri- og landbruksidentiteten forsvinner helt!
- At Mosselukta underkommuniseres, forstår vi. Når skal byen bli kvitt denne forferdelige eimen?

# 3 Askim

## ”Askims profil: kraftsenter, handelssenter og regionsenter”



*Byen Askim, slik den møter reisende langs dagens E-18. Den hvite gavlen savner et hus til*

Vi nærmer oss Askim i spenning. Er det hold i påstanden ovenfor? Og kan vi som besøkende avlese den i det visuelle bildet. Vi regner med at *kraft*begrepet ikke er ment som en metafor, men at det henspilles på kraftstasjonene langs Glomma. Vi krysser elva og registrerer skilt til Kykkelsrud kraftstasjon, riktig nok et stykke unna Askim by. Askim som handels- og regionsenter derimot, må vel gjelde selve byen. Vi møter byen langs E18 og gremmes over intetsigende, tilfeldig randbebyggelse. Dette er ikke noen god presentasjon av et regionsenter, selv om velkomstsiltet med antall innbyggere forteller om en by i vekst. Vi kommer til rundkjøringen som forteller at vi skal ta av inn til venstre. Her har en optimistisk handelsstand en gang for lenge siden sett for seg by og gateløp. De staselige bygningene markerer en port inn til sentrum, men den ene portstolpen mangler.

Vi kjører inn i byen og forsøker å orientere oss. Vi ser fort hvor kjøpesenteret ligger på grunn av den digre parkeringsplassen. Den vitner om mange kunder, men er ikke noe lystelig skue. Her bør det plantes trær. Men bakenfor bilene ser vi at byen har gjort mye for å foredle byrommene med trekker, vakker belegningsstein og tidsmessige gatemøbler. Vi registrerer at kjøpesenteret er omfangsrikt og at de andre bygningene i den tidligere gummivarefabrikken er anvendt til prisverdige formål. Transformasjonen fra industristed til handlested er det interessante utgangspunktet for byutviklingen i Askim. Likevel – vi må konkludere med at fyndordene ovenfor spenner forventningens bue vel høyt.



## ”Byen er konsentrert og med urbane kvaliteter”



*Den mest urbane atmosfæren fant vi i den lille gågata ned mot stasjonen*

Askim strever med å finne sin byidentitet. Tettheten, målt som personer per hektar i tettstedet er ikke dårlig, faktisk på høyde med Halden og Fredrikstad. Men de romlige, urbane kvalitetene i byen oppleves ikke som spesielt sterke. Hva er det som mangler?

En hovedårsak ligger i oppsplittingen av byen i for mange steder. Rådhuset, kirken, kjøpesenteret, folkeparken, stasjonen, gågata – alt er fordelt utover. Dermed spres også folk tynt, tynnere enn en liten by som Askim vil kunne ”tåle”. I tillegg vil vi tro at det store kjøpesenteret, som har annektert navnet ”Askimtorget” sluker mange besøkende en vanlig formiddag i august. Her trenger folk bare å gå noen skritt fra parkeringsplassen til hovedinngangen, gjøre sine ærend og forlate stedet uten å ha satt sin fot i Askims gater. Det folkelivet vi registrerte utendørs, fantes rundt spisestedene og småbutikkene nede i Gågata. For øvrig virket byen heller glissen når det gjelder mennesker.

Fragmenteringen er dels en følge av historiens mer eller mindre tilfeldige hendelser, dels av bevisst planlegging. Stasjonen har mistet mye av sin betydning. Gummivarefabrikken er nedlagt og tatt i bruk på nye måter. Folkeparktanken har ikke like stor appell som på 50-tallet. Også rådhuset ligger for seg selv, slik det var skikk og bruk at representative bygninger skulle på den tiden det ble planlagt. Anlegget av gågata har tydeligvis vært vellykket, her er det en del folk. Plassen foran kjøpesenteret var under opparbeidelse da vi besøkte Askim. Kanskje det kan utvikle seg til det tyngdepunktet byen trenger, et samlende friluftstorg?

## ”Det er lett å bevege seg som fotgjenger og syklist til alle mål”



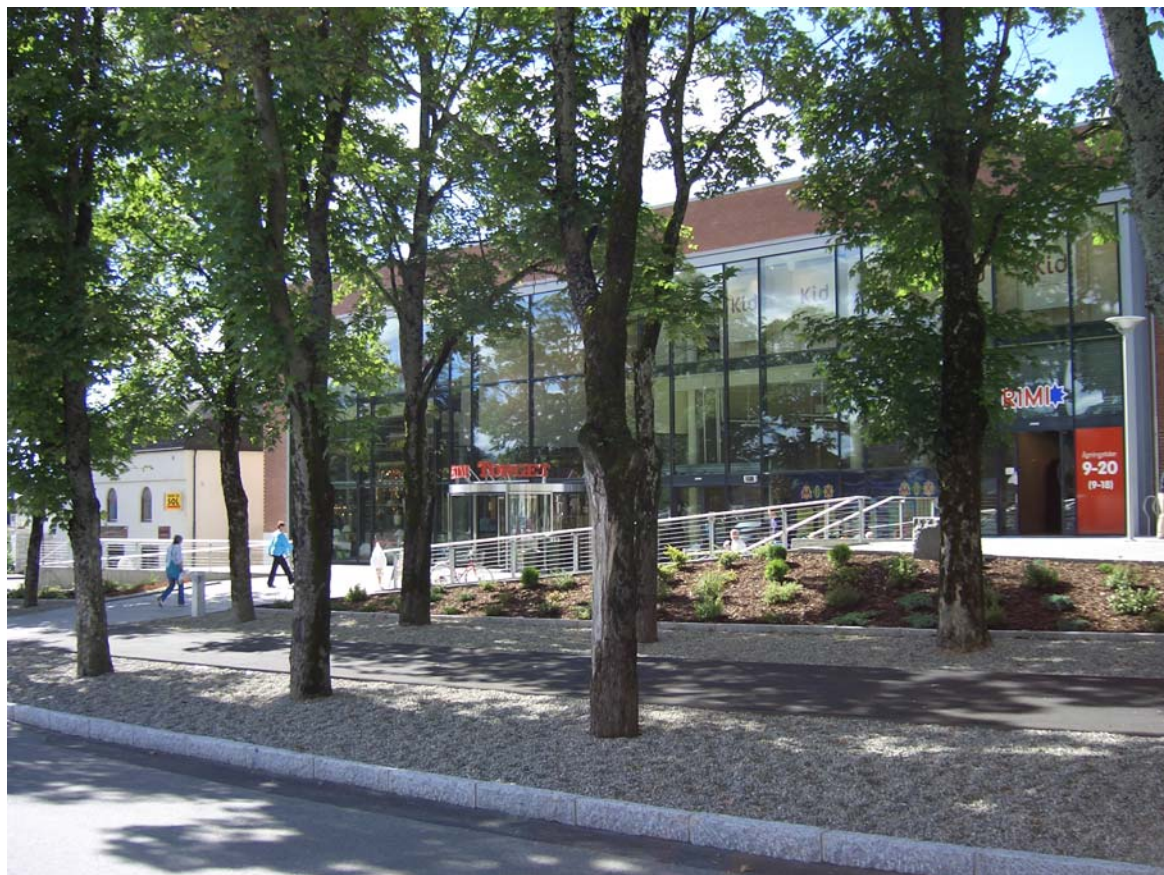
*Skolegata i Askim. Bilene har fortsatt fritt spillerom i kjørebanelen. Sykler barna til skolen?*

I ”Fakta om Askim” leser vi at det er sykkelstier inn og ut fra sentrum i mange retninger, blant annet helt til Eidsberg. Vårt inntrykk er at tilretteleggingen er stoppet opp i møtet med tettstedet. Vi observerer få sykkelstier og bilene kjører fort. Vi ser heller ingen skilt som kunne fortelle om hvordan en kommer til de forjettede sykkelstiene. Resultatet blir at fotgjengere og syklist kjemper om plassen på fortauene. Det er ingen sjelden situasjon i norske byer, men å hevde at det er lett for de myke trafikkantene å bevege seg mot alle mål, blir å ta for hardt i.

Vi forstår heller ikke hvorfor ikke syklistene har fått sin plass i trafikken i forbindelse med forskjøningen. Det ville kostet lite når en først tar fatt på en slik stor oppgave. Det man kan tenke på nå, er å innføre malte sykkelmeter i alle gater. Det ville gi en visuelt smalere veibane for bilistene og bidra til å dempe hastigheten.

Det hevdes også på Østfoldbyenes nettsider at fylket er ypperlig egnet for sykkelturnisme, en påstand vi støtter. Her er det flatt og mye fin natur. Men dette reflekteres ikke i Askim.

## Dette underkommunerer Askim:



*Hovedinngangen til kjøpesenteret fra parkeringsplassen er vakkert tilrettelagt med bevarte trær og belegningsstein. Kjøpesenteret har stor glassfasade som åpner seg innbydende mot besøkende. Et eksempel til etterfølgelse.*

- Kommunen sier nesten ingenting om fysiske kvaliteter i byen. Alt som er nedlagt av arbeid med å forskjønne Askim, er underkommunisert på nettsidene til kommunen.
- Mulighetene på boligmarkedet blir ikke redegjort for. Dette vil være av vital interesse for folk som tenker å flytte til Askim (kommunen lover at her skal det komme noe på nettsidene)
- Vi har ikke fått tak i informasjon om hva som skal skje med torget. Vil det bli det sentrale byrommet vi venter på?
- Askim sier for lite *konkret* om de få urbane kvalitetene som finnes, som gågata, parken ved kunstgalleriet, de multikulturelle spisestedene.

# 4 Mysen

**”Byen er sentrum for handel, service og utdanning. Momarkedet er den viktigste hendelsen i byen”**



*Momarkedet en kaotisk fargeklatt oppe ved Riksveien?*

Mysenbyen har småbutikker i tradisjonelle gater. Byen er liten og oversiktlig. Mot dette står det enorme Momarkedet, et årlig festivalpreget arrangement med opptredener, konserter, utstillinger og tivoli. Mysen er først og fremst kjent gjennom Momarkedet. Momarkedet gjenoppstod i 1950 etter vel hundre års tornerosesøvn. Vi tror på kommunen når de hevder at Momarkedet er den viktigste hendelsen i byen.

Men hvordan oppleves forholdet mellom Mysenbyen og Momarkedet for intetanende besøkende? Er det med og beriker *byen Mysen* også utenom markedets åpningstider og kan dette skimtes i bybildet?

*Momarkedet* avholdes på en stor tomt oppe ved Riksveien, ca 1 km utenfor sentrum av Mysen. Vi titter nysgjerrig inn gjennom nettinggjerdet. Mest av alt ser det ut som et omreisende tivoli. Og hvordan opplever vi Momarkedet når vi rusler rundt i Mysenbyen. Bare i form av et par plakater. Det er dette visuelle ikke-forholdet som forbauser oss. For oss blir Momarkedet fortsatt noe vi leser om i avisen.

## ”Eidsberg skal være et allsidig og pulserende bygdesamfunn med Mysen som by – utviklet ut fra egne tradisjoner”



*Kommunehuset i Mysen, tradisjonsrikt og velholdt*

Kvaliteten av bygdesamfunnet i Eidsberg kan vi vanskelig ta stilling til. Påstanden om Mysen som by derimot, har vi lyst til å teste. Vi stiller oss avventende skeptisk til byimaget idet vi svinger ned fra riksveien. Hva tenkes det på med formuleringen ”utviklet ut fra egne tradisjoner”? Ingen av oss har vært i Mysen før, og vi har bange anelser.

Men vi overraskes positivt. Mysen har byform, men til forskjell fra Askim har tydeligvis landbruket og ikke industrien vært drivkraften bak bydannelsen. Landbrukets betydning signaliseres umiddelbart gjennom store silobygninger. Vi imponeres over det gamle kommunehuset i bondebarokk. Slik skal offentlige bygninger i bygdebyen se ut.

Sentrumsområdet ligger fritt på en liten åsrygg. Mysen er regulert med gater i små kvartaler. Kontrasten mellom den urbane kjernen og landskapet rundt griper oss. Den urbane karakteren er forsterket gjennom en nennsom behandling av byrommene. Den offentlige fattigdommen ser ut til å være på retur her. Gater og bygninger er velholdte. Parken med musikkpaviljongen tyder på et visst offentlig liv. Likevel finner vi ikke noe byrom som skiller seg ut som *stedet*. Den siste utbyggingen, en ny Lidl-butikk, plassert ute på et jorde, tyder på at fremelskingen av urbankultur også har sine klare grenser. Burde ikke et slikt kjøpehus vært lagt slik at det bidrar til den eksisterende handelen? Parolen må være å forsterke de tilløpene til urbanitet som finnes. Spredning av et så lite sentrum bør være bannlyst.

Og hva blir svaret på om Mysen er en by? Jo, Mysen er en *bygdeby med urbankarakter*, ikke noen by i generell forstand. Men velpleiet og hyggelig er den.

## Dette underkommunerer Mysen:



- Mysen har Nord-Europas høyeste klatretårn, en trekonstruksjon bygget opp på en av de sentrumsnære gårdene. Det brukes som øvelsesområde for folk som ønsker å styrke armer og kropp.
- At sentrum i Mysen er en velholdt liten "kardemomme by". Dette var den største overraskelsen, og kommunen klarer jammen å holde det godt skjult.
- Sentrum har også byboliger. Det bør det bygges flere av, men her må kommunen passe på å holde skalaen og et visst arkitektonisk nivå. Vi håper boligkomplekset ved jernbanestasjonen var et engangsfenomen.

# 5 Sarpsborg



## ”Sarpsborg er industribyen ved fossen”



*Sarpefossen må beskues gjennom nettinggjerdet og på tilbørlig avstand*

En påstand vi må si oss enig i! Spørsmålet er om dette er synlig i bybildet for oss som besøker byen. På lang lei varslers fabrikkpipa på Borregaard at vi nærmer oss en industriby. Dette landemerket er også synlig fra gågata midt i byen og lokker våre nysgjerrige blikk mot de massive strukturene. Og massivt er inntrykket når vi kommer fram. Både vei- og togbru er lagt over på det smaleste stedet ovenfor fossen. Bare det å se tunge godstog passere over stålfagverket gir oss gåsehud. Midt ute på brua er anlagt en rommelig terrasse. Var det her ordføreren holdt sin åpningstale en gang før bilens tid? Dessverre er det umulig å parkere, ellers skulle vi vært her lenger, for her får vi det store overblikket: Et industrilandskap hvor det ser ut til at hver enkelt virksomhet har tilegnet seg sin del av vannkraften. Bit for bit er fossen plukket fra hverandre og utnyttet i framskrittets tjeneste. Her ligger basseng inntil basseng og bygninger skulder ved skulder. Dette til forskjell fra fossen i Kongsberg. Og nedenfor fortsetter Glomma solglitrende som om ingenting skulle ha hendt.

Dumt at vi ikke kommer helt bort til fossen. Vi forsøker fra alle kanter. For å se selve fossejuvet prøver vi oss på siden, men må til slutt ta til takke med et skjevt blikk gjennom nettinggjerdet. Foran oss skimtes arbeiderboliger med regelmessige vindusåpninger i en enkel rød teglbygning. Bak oss hviler, fornemt tilbaketrukket, Hafslund hovedgård i sval skygge under store løvtrær. Her, rundt fossen dekker kulturhistorien hele synsbildet. Bare synd at man må være industriarbeider for å oppleve fossen på nært hold i vår- og høstflommen.

## ”Eksisterende bebyggelsesmønster og grønnstruktur i sentrum har en sterk karakter”



*Sarpsborgs kvadratur med det talende landemerket i bakgrunnen*

Ja, Sarpsborgs nesten evigvarende kvadratur oppleves fra første stund. Her har en byplanlegger i fjern fortid lagt sitt rutenett over det bølgende landskapet. Det gir oss en god byfølelse at den løsslupne byggeskikken blir holdt i tømme av et regelmessig og historisk gatenett. Mye er vederfaret bebyggelsen i Sarpsborg opp gjennom årene, men kvartalsstrukturen er den samme. Vi merker oss også at de viktige offisielle bygningene som kirken og kommunehuset er frittliggende, *løsgjort* fra kvadraturen. Tilsvarende virker det også riktig at supermarkedet som er utvidet og dominerer mye av varehandelen, er *innarbeidet* i kvartalsnettet. Men rutenettet kan ikke svelge hva som helst av bygninger. Dette komplekset sprenger skalaen i byen.

Kvartalsstrukturen ordner byen, men differensierer den ikke. Den skjelner følgelig heller ikke mellom gater med og uten mennesker. Gatene er i prinsippet like, men utenfor gågata føler vi oss sørgelig utenfor. Her er ikke mye byliv.

Bebyggelsesmønsteret gir oss oversikt. Det er lett å orientere seg i Sarpsborg. Byen ligger dessuten på en høyde, og til sammen gir dette en følelse av nærkontakt med landskapet utenfor, vi har nevnt fabrikkpipa på Borregaard. Like frapperende er Tune kirke som stikker et irrgroent spir opp av et grønt landskap.

Grønnstrukturen i sentrum har vi ikke studert i detalj. Vi merket oss den innbydende parken ved siden av Rådhuset som et sterkt grønt innslag i bystrukturen. Likevel er det bebyggelsen mer enn grønnstrukturen som står igjen i vår bevissthet om bykarakteren i Sarpsborg.

**”Sarpsborg har kommet lenger enn andre norske byer i å ruste opp sentrum. Byen har et levende sentrum, aktivt torgmiljø, hyggelig uteservering og en rekke spesialforretninger. Den koselige gågata er møtested for gammel og ung”**



*Gågata i Sarpsborg. Koselig, men loslitt*

Vaffellukta fra Arbeiderpartiets valgkampstand antyder atmosfæren i den populære gågata når vi er på besøk en fin dag rundt 1. september. Jo, *koselig* må være en betegnelse vi kan støtte: kafeer, butikker, mødre på handletur med barnevogner og bikkjer, benker og beplantning, alt innenfor småbyens skala med bygninger i to til tre etasjer. Her treffer folk hverandre og kan slå av en prat eller bivåne byens trivsel.

En nærmere saumfaring viser imidlertid at gata begynner å bli ganske loslitt. Sarpsborg var tydeligvis tidlig ute med å ruste opp sentrum, men har de fulgt opp med forbedringer etter at gågata ble etablert? 80-talls lyktekupper i klaser av samme type som Karl Johans gate var utstyrt med, har lite i denne bebyggelsen å gjøre. Trærne har store problemer med å overleve. Kafémøbler i billig plastmateriale dominerer gategulvet sammen med en hær av simple tilbudsskilt. Betonghellene ser riktig nok ut til å holde stand, men heller ikke de bidrar til å heve den estetiske kvaliteten. Det er på tide å ta et løft for denne vitale åren i byen, særlig når konkurransen med kjøpesentret skjerpes.

”Det aktive torgmiljøet” ser vi for øvrig lite til, vi finner kun én bod og en håndfull mennesker. Utover dette brukes torget til parkering. Inne på kjøpesentret er det livlig handel. Kjøpesentra i byenes hjerte er å foretrekke fremfor eksterne bilbaserte sentra, men også de har sin pris. Hvordan vil konkurransen mellom det tempererte gigantsentret og gågata arte seg når vintervinden stryker gjennom byen?

## Dette underkommunerer Sarpsborg:



- ”Industribyen ved fossen” kan utnyttes bedre. Den sterkeste opplevelsen vi hadde på våre vandringer gjennom byen, var utvilsomt utsynet over industrilandskapet ved Borregaard og Sarpefossen. Byen burde legge større vekt på disse gigantiske fysiske strukturene i sin markedsføring. Borregaard fabrikker og industrimiljøet rundt, inkludert Hafslund hovedgård, er en nærmest enestående attraksjon. Sarpsborgs identitet ligger her.
- Har Sarpsborg sentrumsboliger og satser byen på flere? Dette har vi fått liten føling med ved lesning av kommunens nettsider. Sarpsborg mangler kanskje den elve- eller strandbredden som i andre byer blir tomter for nye boliger. Men behov for sentralt beliggende boliger vil det være likevel.

# 6 Fredrikstad

## ”Elvepromenaden er det viktigste møtestedet og hjertet i sentrum”



*Den nye elvepromenaden har åpnet byen mot Vesterelven*

Ja, promenaden er så visst byens hjerte, i hvert fall en fin dag i august. Som del av en målbevisst strategi er promenaden blitt utviklet, forlenget og foredlet og en ny gangbru knytter forbindelsen over til Kråkerøysida. Utgangspunktet kunne ikke vært bedre: Norges mektigste elv deler seg i to i det den løper ut i havet. Sakte strømmer Glomma gjennom byen, som sjø og som flod. Vesterelven har intimitet, og atmosfæren av verft og kai er der fortsatt. Båter av ymse sorter og størrelser, gamle lager- og verkstedbygninger, rusk og rask som hører med til båtliv og båtstell. Samtidig vinner det nye innpass med trendy kafeer, luksuriøse byboliger, sobert bygulv og sirlig orden. Og her er folk – på restaurantene, på benker og bryggekanter, til fots og på sykkel.

Hjertet i byen flyttet på seg i det Fredrikstad tok i bruk vannet som attraksjon. Tidligere fant folkelivet sted i gatene inne i byen, med gågata som *stedet*. Nå oppleves de samme gatene som liggende litt i bakleksa. Og her ligger paradokset. Er en by på Fredrikstads størrelse stor nok til å befolke flere bystrøk? Til å ha flere hjerter? Det virker som byen nå har et promenade- og kaféstrøk som er så sterkt at det trekker folk vekk fra butikkstrøket, som dermed endrer karakter. Fredrikstad kommune har satt i gang arbeid med å oppgradere gågata. Vil det demme opp for folkebevegelsen ned mot havna og hindre at butikkene flytter med på lasset?

## ”Fredrikstad er et historisk sted hvor byens utvikling er synlig i bybildet”



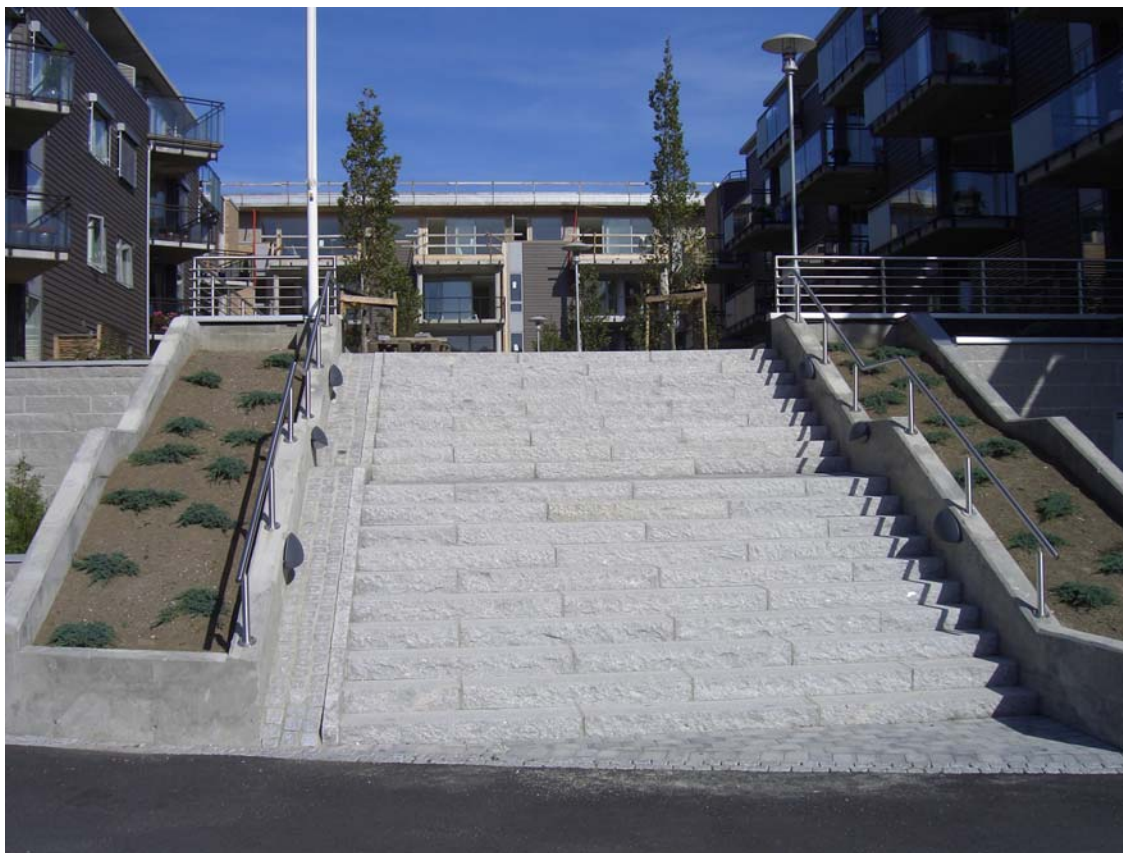
*Tradisjonell båthavn langs Vesterelven, vil dette være synlig i bybildet i framtiden?*

Når vi tenker historie og Fredrikstad, er Gamlebyen det første som rinner oss i hu. Den bevarte festningsbyen er unik i Norge som monument og historieforteller. Gamlebyen er et *must* når vi besøker byen, der den ligger trygt og hviler på sine laurbær, reddet for ettertiden, men temmelig isolert fra resten av Fredrikstad. Som en liten drabantby.

Historie knytter seg også til bydelen Cicignon, bygget for den såkalte plankeadelen, industriborgerskapet som oppstod mot slutten av 1800-tallet. Det er snakk om en velregulert villabydel med bevarte hus fra et helt århundre og et malplassert sykehus i sin midte. Det siste ganske interessant, byplanhistorisk.

Men hva vil skje med den delen av historien som knytter seg til havne- og verkstedindustri? Har Fredrikstad vilje til at også den skal være synlig i bybildet i årene som kommer? Det fascinerende med havneområdet i dag er ikke minst at det forener tradisjon og virksomhet med ny, urban fritidskultur. Vi kan rusle langs den nye promenaden, drikke en capuchino i sola og samtidig kikke over på lagerskur og gamle holker. Det er fortsatt liv i havna og vi håper i det stille at ikke alt fra Fredrikstads nyere industrihistorie vil bli transformert og kapitalisert til nye byboliger. En ting er at bygninger blir beholdt, i det minste som skall. Mer utfordrende er det å beholde livet i havna utover lystyachter og ”selskapsbåter”.

## ”Det legges stor vekt på å skape attraktive sentrumsleiligheter”



*Nye boliger, høyt hevet over folkelivet langs Vesterelven*

Det bygges i sentrum av Fredrikstad og ikke minst boliger. Boligene langs nordsiden av Vesterelven er til dels oppført, og vi får et inntrykk av kvaliteten under vår rusletur. Vi reflekterer over tre utfordringer mens vi ser på Fredrikstads ”attraktive sentrumsleiligheter”.

Den ene dreier seg om beboernes noe konfliktfylte ønske om på den ene siden å være nær ”et pulserende byliv”, på den andre å ha den roen og tryggheten som forbindes med et hjem. Begge hensyn er legitime, men hvordan kan de tilgodesees i tett by? I gamle dagers patrisierboliger løste en problemet med port og gjerde. En mer imøtekommende form kan være *nivåforskjell*, hvor privat areal ligger høyere enn offentlig. Men som i all bygging i tett by: Virkemidlene må finstemmes. Eksemplet ovenfor er i så måte interessant. Trappen virker unødvendig høy og avvisende, utilgjengelig for funksjonshemmede og utilnærmelig for alle som promenerer nedenfor. Vi spekulerer på om nivåforskjellene i den valgte løsningen er bestemt ut fra garasjene under eller om den er ønsket som boligfunksjon. En lavere trapp ville gitt et visst innsyn for forbipasserende samtidig som det ville markert et nødvendig skille. Til gjengjeld kunne en innført en noe høyere nivåforskjell til terrassene i første etasje.

Utfordring nummer to ligger i å fordele attraksjonene sjø og sol relativt likeverdig mellom leilighetene. Dette setter grenser for tettheten, i høyde og bebygd areal. Avstanden mellom fløybygningene i en U av typen ovenfor bør være minst 20 meter og dybden på gårdsrommet bør ikke være større enn bredden. I så måte er eksemplet ovenfor god tatt.

En tredje utfordring ligger i utformingen av balkongene. Her ønskes mulighet for skjerming og klimaregulering. Bruk av glass gir solvarme på beina, mens beplantning kan gi halvskygge og mulighet for å regulere temperaturen ned om sommeren.



## Dette underkommunerer Fredrikstad:



*”Russisk” arkitektur i bydelen Cicignon*

- Gamlebyen i Fredrikstad blir presentert som om den var det eneste av historisk interesse i byen. Hva med nyere historie. Hva for eksempel med en ”kultursti” gjennom villabyen Cicignon? Eller gjennom industriområdet på Kråkerøysida eller videre nedover langs Glomma? Dersom slike tilbud finnes, er de godt gjemt!
- Vi har ikke funnet noen presentasjon av Vesterelvens transformasjon, beregnet for et større publikum. Vi, og sikkert mange med oss, er nysgjerrige på hvordan området kommer til å bli.
- Vi har heller ikke funnet noen presentasjon av boligtilbudet i Fredrikstad, gjerne som områdekvaliteter. Vårt besøk gir inntrykk av at byen har et bredt tilbud av boliger med forskjellig beliggenhet og standard, men uten at dette formidles på nettsidene.

# 7 Halden

## ”Festningen gir byen dens særpreg”



*Byen under festningen*

Ja, dette kan vi skrive under på. Halden er byen under festningen. Over alt i bybildet er festningen nærværende og minner oss på Haldens historie som grenseby. De spesielle landskapsformene i byen forsterker inntrykket av det dominerende forsvarsanlegget. Fjellet hvor festningen er anlagt, er bratt og høyt og anlegget virker både helt nær og fjernt hevet over byen. Elva skaper et opphold i bystrukturen, som gir fine utsiktsmuligheter fra elvepromenaden på den andre sida. Herfra hever terrenget seg jevnt som i en teatersal og gir optimal utsikt til nettopp festningen.

Anlegget selv er omfattende med murer, bastioner og lave tårn. Den har ikke Akershus' festlige silhuett, men til gjengjeld imponerer den som et uinntakelig og effektivt forsvarsverk. Ved foten av festningen ligger eldre bevart trebebyggelse i liten skala som understreker festningsanleggets storhet og beskyttelsesevne. En gangvei opp lokker oss til å ta fatt på stigningen.

Festningen selv er behandlet med skjønnsom hånd. Turisteffekter overdøver ikke det historiske suset selv om rasteplassbenkene skjærer oss i øyet. Må vi se dem her også?! Bak festningen får vi følelsen av at byens grense går her og at svensk kavaleri når som helst kan komme til syne gjennom landskapet i øst. Under brer byen Halden seg i trygg forvisning om at svenskenes angrep er fåfengt. Fra festningen får vi full oversikt før vi tar fatt på vår byvandring.

## ”Halden er en turistby med masse tilbud og severdigheter”



*Rød herregård, staselig men bortgjemt*

Halden har mye å tilby turister om vi tenker på kommunen og ikke byen. Byen har riktig nok Fredriksten, en severdighet i seg selv, vel verdt å reise langt for. Men andre enkeltmål er det ikke mange av i Halden, skal vi også tro turistkontoret, som forteller at Rød Herregård er *den andre* severdigheten vi kan besøke i Halden. Herregården ligger gjemt i et boligfelt, og vi snirkler oss frem på små veier som ikke er en herregård verdig. Også ankomsten må være herskabelig, dersom severdigheten skal utvikles til en fullkommen opplevelse. Hvorfor er ikke alle opp til gården tatt i bruk som atkomst? Vel framme oppdager vi at gården er stengt for dagen. Forståelig at ikke mange besøkende har funnet fram til den.

Byen i seg selv er derimot verdt et eget besøk for dem som ønsker å spasere i rolige, bilfrie sentrumsgater, parker og blant ærverdige empirehus, eller en handlerunde i sentrum. Her kan bylivet betraktes fra kafeer, fortausrestauranter og parkbenker. Og Haldens elve- og sjøliv må oppleves, fra elvepromenaden, som kunne vært rustet opp og forlenget, og fra havneområdet som nok byr på yrende liv i sommerhalvåret og sjøbris og ro om vinteren. Men enkeltseverdigheter er det ikke mange av utover ”fyrtårnet”.

**”Byen er velstelt, koselig og variert, og sentrum har arkitektonisk særpreg”**



*Hvem ventet å finne en sånn bakgårdskafé i Halden?*

Haldens velkomsthilsen er hva vi trengte etter å ha besøkt en rekke byer med inngangsportaler som kan skremme vannet av en intetanende besøkende. Ferden går gjennom et fredelig kulturlandskap før nedfarten til Halden gir oss utsikt over byen, fjorden og festningen. *Byen hilser oss!* Og vel innenfor begeistres vi av at byen fremdeles er ren og velholdt langs ferdselsårene. Det er enkelt å orientere seg her på grunn av det oversiktlige landskapet, men også på grunn av måten vi loses inn. Biler og fotgjengere i hvert sitt løp uten at separeringen virker anstrengt. Inne i bysentrum sier vi oss enig i første del av påstanden over. Her er orden og pryde, blomster, velholdte plasser og parker, og et diskret gatemøblement som del av helheten. Oppstyltede flagg på gangbrua er eneste skår i gleden for de som ønsker harmonisk og gjennomarbeidet design. Dette trengte virkelig ikke brua.

Arkitekturen i Halden sentrum er ikke særpreget i forhold til mange andre norske byer, selv om mange av de eldre bygningene er velrenoverte og ærverdige. Kjøpesenteret i sentrum er vellykket, lite ruvende, direkte knyttet til fotgjengeraksen og med diskret forbindelse til parkeringshuset på andre siden av hovedveien. Gangbrua og den lange gågata med plasser, park, og en imponerende kontinuitet oppover i åsen gjør inntrykk. Haldens bystruktur er tydeligvis ikke tilfeldig.

Men på Sørsida er potensialet for forbedring fortsatt stort. Her er baksider og ingenmannsland, rot, ugress og falleferdige bygninger. Stasjonsområdet er et trist syn, og en velkomsthilsen i grell kontrast til den bilistene får ved ankomst Halden. Torget har muligheter som ikke er utnyttet. Her er torghandel og støpejernsarkitektur, åpenhet og nærhet mot havna. Men plassen brukes i stor grad til parkering.

## ”Naturen rundt byen er variert med fjord og skjærgård, vassdrag og uendelige skoger”



*Haldens fjordlandskap sett fra festningen*

Fra naturens side har Halden et variert og vakkert landskap med elveløp og –munning, skjærgård og fjord, mektige skogkledde åser og vennlig kulturlandskap. Stikkordet her er ganske riktig *variasjon*. Spørsmålet er hvordan denne vekslingen i herlighetsverdier er benyttet som del av byens tilbud.

Elva kunne utnyttes bedre. Elvepromenaden burde danne et lengre sammenhengende strekk som turvei mot fjorden og mot innlandet, og områdene langs elva rustes videre opp. Foreløpig ligger industrien som en propp i systemet, men erfaring fra andre byer viser at dette kan endres over tid. Alle småbåtene gir inntrykk av en by med god kontakt med sjøen, men er det mulig å oppsøke holmer og skjær også for folk som ikke har båt? Kaikanten er attraktiv, i hvert fall om sommeren, men de store asfaltflatene innenfor er ødslige og kan med fordel beplantes eller bebygges. Åsene som omkranser Halden kan nåes lett, en har i det hele tatt følelsen av å ha naturen tett inn på seg samtidig som sentrumsområdet er tett og urbant.

Vi har riktig nok ikke fått testet uendeligheten av skogstraktene som omgir byen, men det vi har sett, innbyr til nærmere bekjentskap. Vi tror Halden har dekning for sin påstand.

## Dette underkommunerer Halden:



- Nettstedene sier lite om byens boligstrøk, blant annet det store området i lia rett ovenfor sentrum. Her løper en vakker allé direkte bundet sammen med byens hovedgangstrøk, en attraksjon i seg selv. Alleen ender i en liten park hvor denne hyggelige hanen tripper, deretter en vakker mur og ovenfor den igjen en staselig, gammel villa, "Skomakerslottet".
- Byens trafikksystem, hvor fotgjengere og bilister hver for seg og samtidig opplever byen uten å forstyrre hverandre. Noen enkle grep har skapt en byplan med svært få konflikter mellom gående og bilende. Innkjøringen til byen er enkel, gir oversikt, har få skjemmende utsikter og bringer oss raskt til sentrum. Kjøpesenterets plassering i byplanen er noe nær en genistrek, knyttet både til bilsystemet og til et sjarmerende fotgjengerstrøk.
- Nettstedet til kommunen sier lite om bysentrum. Vi var positivt overrasket over byens forskjellige strøk, gater, plasser og vannkanter.
- Oppover langs elva ligger gammel industri og kraftverk, bortgjemte idyller som fortjener å løftes fram i lyset.

# 8 Drammen



**”Et praktfullt byrom danner hjertet i Drammen. Det har sterke urbane kvaliteter, og er en livlig og sosial møteplass.”**



Norges vakreste byrom! Drammens storstue! Drammen kommune tar skikkelig i når de beskriver Bragernes Torg. Desto hyggeligere å kunne si at de ikke tar munnen for full. Vårt besøk fant sted på en varm sensommerdag i opptrappingen til byens elvefestival. Torget med sin akse, sine tårn og spir kunne vært scene i en Verdiopera, riktig nok med den hengebratte Bragernesåsen som bakteppe, og bakom den igjen synger skogene. Og selve torget: Det borglignende rådhuset og (tidligere) brannstasjon, kirken, ærverdig i bakgrunnen, fortauskafeer som sammenhengende orkesterplasser, scene med seil spent over for ukens happening og med aktører skuende mot bybrua og Strømsø på andre siden av floden.

At ikke plassveggen, bygningene på siden av plassen utmerker som arkitektur, føles ikke som noe savn. Hovedsaken er en jevn og lite påtrengende fasaderekke som lukker plassen mot øst og vest. Gulvet og torgmøblementet: høy materialkvalitet med varm Drammensgranitt som gjenganger. Ellers et enkelt interiør som innbyr til opphold og flanering. To kjøpesentre sørger for en jevn strøm av fotgjengere over plassen. Urbanist og humanist Jan Gehl har selv arbeidet med torget som sosial arena. Også om vinteren er det liv og røre. Sceneskifte til skøytebane og worldcup for sprintlangrenn. Rutenettet omkring plassen viser at Drammen ikke bare er et torg, men også en by. Ennå har ikke bybrua og Strømsø torg på sørsida fått tilsvarende oppmerksomhet og kapitalinnsprøyting som Bragernes torg. Vi kommer gjerne tilbake når de andre rommene i byen er blitt pusset opp tilsvarende storstua.

## ”Elva er et aktivt visuelt og funksjonelt element i byen”



Ja! Forvandlingen de siste årene har vist hva en ren elv kan bety for en by som Drammen. Den avgjørende endringen kom da Staten og kommunen for 15 år siden åpnet lommeboka for å få rensset vassdraget. Da åpnet også kommunens øyne seg for de mulighetene elva byr på som noe vakkert, et sted å være, promenere, bade, fiske...

Drammen er en elveby. Fjorden kan bare anes. Tømmertransport og utlasting. Planker. Cellulose. Elva ga grunnlaget for byens oppkomst, vekst og velstand. Paleene, teatret, praktbygninger og parker. Elva gir byen mening. Vi ser ned i en flod, en rolig strøm hvor laksen vandrer uhindret oppover mot Hokksund. Vi ser elva i glitrende motlys med elvefestivalens flaggborg i vinden. Elva forbinder like mye som den skiller. Hva ville byrommene ha vært uten elva? Men er brua utnyttet som attraksjon? Vi husker andre bruer, Karlsbroen i Praha, bybroene i Isfahan hvor besøkende vandrer rolig og trygt, prater. Trafikken på bybrua i Drammen er plagsom, elvesuset overdøves av motordur.

Byen bygger elvepromenade. Å gå langs bredden av en bred, strømmende elv. Et nytt, vakkert landskap blir til. Etter hvert knyttes forbindelsen til elvenære boliger, virksomheter og kafeer. Men må kafeene ligge slik at elvepromenaden blir borte? Må vi gå i sikk sakk på en trebrygge rundt kafebordene før vi slipper ut på elvebredden og får oversikt? Hvem har førsteretten til elva?

**”Drammen satser på boligrevet byvekst. Ved hjelp av lave boligpriser og nye attraktive byboliger skal byen konkurrere med Oslo om middelklassebeboere”**



Drammen bygger boliger på elvekanten. Dette er et svar på strategien om å konkurrere om oslofolk på pris. Er det funksjonærer med arbeid i undervisning og Husbank som ønskes velkommen til de nye boligene? Elveboligene bygger i hvert fall opp under byens nye image og fungerer som signalbygninger.

Men er det så sikkert at tilflytterne først og fremst er ute etter sentrumsnære blokkboliger ved elva? Vår rundtur i byen forteller at Drammen framfor alt har en *variasjon* i boligtilbudet som vi ikke hadde ventet og som ikke formidles på nettsidene. Her kan du finne småbymiljø med bakhager i 1800-tallets treby. Du kan spare deg til en eldre, fasjonabel villa i Danvik eller under Bragernesåsen. Eller du kan som enslig og ung urbanist finne ditt hvilested mellom capuchinoene i en liten leilighet nær sentrum. Og dersom du er skiglad, kan du nyte tidlignø på Konnerud, langt fra et hvert byliv. Drammen kan tilby boliger for alle grupper. Burde ikke byen i større grad legge vekt på den store variasjonen i boligbestanden?

Drammens utfordring ligger i å heve kvaliteten i byområdene, spesielt på Strømsøsidea, drive byreparasjon og trafikksanering som gjør de ulike delene av byveven til gode steder å bo. Kimen til vakre og velfungerende byområder ligger der, men det er mye å gjøre; tomter ligger brakk, bygninger trenger opprustning og biltrafikken får fortsatt dominere i lange, rette gater. Og hva med atkomsten til drabantbyen Fjell? Her gikk ferden på kryss og tvers gjennom andre boligstrøk. Mye kjøring til mye ergrelse og foreldrefrykt langs veiene.

**”Forholdet til landskapet rundt er utnyttet. Nærhet til marka og urørt natur, men også sjøen..”**



*Drammensdalen sett fra Spiraltoppen, marka er nærværende hele veien.*

Åsene, marka, elva, fjorden. Drammen er klar over sine naturfortrinn og fremhever dem på nettsidene og i sitt slagord om ”Naturbania”. Åsene med marka rammer inn byen, elva binder den ytterligere sammen.

Vi tar turen opp Spiralen en disig formiddag. Vi opplever at avstanden fra sentrum og opp til turmarka er kort gjennom den nesten tivoliaktige opplevelsen i spiralveien inne i Bragernesåsen. Hvorfor er ikke denne attraksjonen markedsført sterkere? Har Drammenserne glemt korketrekkeren ut til marka i sin urbanoffensiv?

Vel oppe føles bysuset fjernere. Om et par måneder er det bare å spenne på skiene og gli innover i Finnemarka. Fra Spiraltoppen har vi full utsikt over Drammensdalen og vi får bekreftet påstanden om at avstanden til naturen ikke er lang fra noen del av byen. Dalformen har skapt en langstrakt byform på godt og vondt. Det negative er avstandene internt i byen. Det positive er at åsene og marka over alt er innenfor gangavstand fra boligområdene. Ja, marka er nær for befolkningen i Drammen. Men hva med fjorden? Den ser vi ikke stort til, verken fra Spiraltoppen eller fra byen nedenfor. Bruene og Holmen stenger visuelt og fysisk for kontakten med Drammensfjorden og sjøen virker fjern for oss besøkende. Drammensfjorden mangler Oslofjordens innslag av øyer og holmer, som gjør den attraktiv for seiling og uteliv. Er det også en grunn til at byen har vendt fjorden ryggen?

## Dette underkommunerer Drammen:



*Byområder på Strømsø venter på initiativer*

- Drammen har et bredt, variert boligtilbud i områder med historie og karakter. Unge middelklasseborgere er neppe på jakt etter "elveboliger" til 30.000 kroner per kvadratmeter. At Drammen kan tilby mye mer og overkommelig, må tydelig fram når en har som strategi å konkurrere med Oslo om tilflyttere.
- Drammen kommune gleder seg over det den har fått til i sentrum. Men store byutviklingsoppgaver venter på Strømsøsidea. Her er det mye å ta fatt på, men også mye å ta vare på. Vil byen makte å holde utbyggerne i tømme i den formen for byreparasjon som kreves her?
- Er Konnerud noe mer enn en skiklubb? Det usynlige stedet inne på åsen var opprinnelig et gammelt gruvesamfunn. Det ble bygd ut den gangen man trodde byene manglet tomteareal. Nå fungerer stedet som soveby. Hva tenker Drammen kommune om Konneruds utvikling?
- Og hva med Drammen som innvandrersby? 16 % tilhører eller har bakgrunn fra etniske minoriteter. Drammens internasjonale kultursenter er nylig åpnet, men er kommunens strategi mot ghettodannelse og segregasjon i bygeografien blitt formidlet på nettet?
- Drammensmarka er nær for befolkningen og alle drammensere kjenner vel til Spiralen. Men for innflyttere og besøkende kunne denne attraksjonen vært tydeliggjort på nettsidene.

# 9 Hokksund

## ”Byen er et kollektivtrafikknutepunkt og senter for et stort distrikt”



*Førsteintrykket av byen Hokksund for reisende med toget*

Som togreisende møtes vi av en staselig og velholdt stasjonsbygning som er et kollektivknutepunkt verdig. Men vel ute på gata falmer det gode førsteintrykket. Plassen foran stasjonen er utflytende og bygningene har variabel kvalitet. ”Autohjørnet”, er det triste syn som møter nyankomne. Rundkjøringen foran stasjonen stjeler oppmerksomhet fra den ærverdige bankbygningen. Plassen burde lukkes mer og forsynes med god arkitektur. Hvorfor er ikke de nye stasbygningene til Staten like i nærheten utnyttet til dette? At Hokksund er et kollektivknutepunkt, er en vel bastant påstand, selv om Sørlandsbanen og Bergensbanen møtes her. Busstasjonen ligger imidlertid ved stasjonstrappa, og gjør skiftet av kommunikasjonsmiddel enkelt. Som transittsted og kafferast er Hokksund velegnet, med Stasjonsgatas butikker og serveringssteder i synsvidde fra stasjonen.

Den strategiske beliggenheten i skjæringspunktet mellom to dalfører tilsier at påstanden ”senter for et stort distrikt” må kunne stemme. Hokksund tilfredsstillende de fleste handlebehov, dersom en regner med Eikersenteret i tillegg til de små og hyggelige butikkene i Stasjonsgata. Ungdommer vi snakket med, fortalte på sin side at byen ikke fungerer som senter for *dem*, og at de heller drar til Vestfossen. Kulturhuset i Gamle Hokksund er i drift, men kunne vært utnyttet mye bedre, i følge ungdommene. Siden kommunen har fokus på barn og unge i sine strategiplaner, undrer vi om de har møteplasser i byen. Er det i bil ved bensinstasjonen og på parkeringsplassene ungdommene treffes?

## ”Kommunen legger vekt på fysiske og estetiske dimensjoner i byutviklingen”



*Stasjonsgata, vakkert opprustet midt på 90-tallet*

Hokksund gjennomgikk en omfattende fysisk oppgradering for vel 10 år siden, og Stasjonsgata ble reddet som stedets hjerte. Butikkene ser ut til å klare seg, og bygninger og trær gjør gata trivelig og vital. Trærne er imidlertid i ferd med å ta overhånd og må snart stusses. Den lille rådhusparken, og plassen med kafé og butikker på den andre siden av gata fungerer som byens torg med det store rådhuset som dominant. Det eneste negative er rampen opp til rådhuset med sin triste asfaltflate og parkerte biler. Kunne rampen fått en finere overflate og en del av den vært terrassert og utnyttet til sittebenker?

Plassen nærmere stasjonen, *Styvehjørnet*, fungerer kanskje vel så bra som møteplass, med større åpenhet, samt kafé, spisested og pub. Her er det dessuten uteservering. Men her er estetikken fraværende. Det er den også ved rundkjøringen i nordenden av Stasjonsgata, som møter reisende med bil. Med opphaket, tilfeldig bebyggelse, skiltjungel og parkeringsplasser fremstår plassen ved Bruhjørnet som meningsløs.

Flere nye sentrumsboliger er bygget, av ulik størrelse og karakter. De nye leilighetskompleksene i Gamle Hokksund har relativt høy standard utendørs. Gamle Hokksunds eldre bebyggelse er idyllisk, og kan minne om Sørlandsbyene. Men området virker dødt, det er få elementer som vitner om sosialt liv.

Vi spør oss om det positive som har skjedd, er uttrykk for at kommunen legger vekt på fysiske og estetiske kvaliteter. Det er intet spor etter noe slikt på kommunens nettsider og det kommunen *kunne* styrt gjennom byggesaksbehandling, har ujevn kvalitet. Stasjonsgata, et par enkeltbygninger og det flotte rådhuset fra 60-tallet står fram som *'det eneste ene'*. Trinn to i tettstedsutviklingen bør rettes mot det frynsete grenselandet. Hokksund har fortsatt en del igjen før slagordet om estetiske og urbane ambisjoner i byutviklingen er virkelig gjort!



## ”Elva er stedets viktigste ressurs. Hokksund har vært en elveby og ønsker å bli det igjen”



*Tusenårsstedet bidrar til elvebyen Hokksund, men ligger utenfor tettbebyggelsen*

Drammenselva renner majestetisk gjennom Hokksund, og er en stor ressurs. Men fortsatt mangler Stasjonsgata kontakt med elva. Problemet er dels den høye og bratte elvebredden på vestsida, dels gjengroing og private tomter. En visuell forbindelse kunne oppnås gjennom gløtt ut fra tverrgatene. Når vi snirkler oss gjennom boligområdet på østsiden av Stasjonsgata, kommer vi over Vestfossenelva, som er idyllisk, men også utilgjengelig, både visuelt og fysisk. En mulighet finner vi i parkeringsplassen nord i Stasjonsgata, som kunne senkes og gjøres til en stor ”terrasse” mot Drammenselva. Trær som stenger utsikten til elva og Tusenårsstedet kunne beskjæres for å skape større åpenhet og tilgjengelighet. Slik kunne Tusenårsstedet og Nøstetangen inkluderes som en viktig del av Hokksund sentrum, og de to sidene av elva kunne forbindes visuelt.

På østsiden er kontakten med elva sikret gjennom Tusenårsstedets elvepark, promenade og småbåthavn. Campingplassen har fått en god form, også estetisk. Er det her kommunen har realisert sine estetiske ambisjoner? Elveparken er kombinert med Nøstetangen museum, utsalgssted og glassblåseri. Her er stedets tradisjon knyttet til nåtidig håndverk og en attraktiv elv. Stedet har flotte utearealer, morsom skulpturpark, badested, og fin atkomst og synsvidde. Promenaden langs elva kunne vært lengre og hatt et mål, her går den et antall meter langs elva uten definerte endepunkter. Ovenfor brua virker imidlertid elvebredden privatisert og til dels gjenvokst. I gamle Hokksund er elvebredden stort sett privatisert.

**”Hokksund ligger midt i et stort og vakkert kulturlandskap som omkranses av åser og skoger”**



*Fra elveparken kan vi se elva og åsene, men ikke byen Hokksund.*

Jordene og åsene er en fin ramme for Hokksund, byen vi dukker ned i etter en bilreise gjennom kulturlandskapet. Stedet ligger på en stor elveslette, en tidligere innsjø, og det er bredden vi triller ned før vi krysser elva. Når vi rusler inne i Hokksund mister vi imidlertid dette landskapet av syne. Det er vanskelig å orientere seg mentalt hvor vi er i terrenget, selv om byen er liten. Retningsløsheten vi opplever bunner i at Stasjonsgata løper *diagonalt* i forhold til elva og brua. Den manglende visuelle kontakten med elva forsterker dette. Siktlinjer mangler, og det er liten kontakt med det omliggende landskapet bortsett fra et gløtt ut av Stasjonsgata mot sør.

Åpning mot omgivelsene kan skje ved at tverrgatene i Stasjonsgata får utsikt mot åslandskapet, og ved at spesielle utsiktspunkter blir båndlagt som friareal. I siktlinjen for Tangengata har kommunen plassert en liten bygning uten tanke for slike visuelle hensyn. Fra Nøstetangen og Tusenårsstedet får vi et bedre inntrykk av hvordan Hokksund ligger i terrenget.

## Dette underkommunerer Hokksund:



*Sentrumnære boliger ved Gamle Hokksund*

- Hokksund har sentrumsboliger både som sentrale blokkleiligheter og en form for ”tett lav” som avbildet her, men dette kommer ikke fram i presentasjonen av stedet.
- Hokksund skilter med at de legger stor vekt på fysiske og estetiske dimensjoner i byutviklingen, men alt fysisk glimrer med sitt fravær på nettsidene. Spesielt unnlater kommunen å fortelle om den flotte Stasjonsgata..
- Nøstetangenmuseet med glassblåseri, skulpturparken og en spasertur gjennom Stasjonsgata kunne utgjøre en fin pakke for dem som ønsker en liten stopp på bilturen. En gangbru fra tusenårsstedet over til Stasjonsgata ville bundet de to sidene ytterligere sammen, gitt nærkontakt med elva og spart oss for trafikkstøyen på dagens bilbru.

# 10 Hønefoss

## ”Hønefoss er et trafikknutepunkt for tog, buss og bil. Byen er regionens handelssenter”



*Handlegata i Hønefoss – hyggelig men kort*

Opplever vi Hønefoss som et trafikknutepunkt for tog, buss og bil? Svaret her må bli et desidert nei. Vi hadde ventet å finne terminal- og omstigningsfunksjoner synlig i bybildet, spesielt mellom buss og tog. I stedet finner vi en togstasjon fjernt og høyt hevet over resten av bydannelsen. Sikkert en funksjon av jernbanens krav til stigningsforhold og kurveradier og dermed forståelig nok. Busstasjonen ligger sentralt, men oppleves mer som et påstigningssted enn som knutepunkt, uten ventehall og uten refuger for flere busser. Også dette rasjonelt og forståelig, men stasjonen gjør dermed lite av seg. Bilene er derimot svært synlige og hørbare, ja direkte plagsomme i større områder i sentrum. Motorstøyen på brua over fossen som har gitt byen dens navn, overdøver fosselyden og reduserer den helt spesielle opplevelsen av storfoss i by.

Større forståelse har vi for påstanden om Hønefoss som regionens handelssenter. Når vi besøker byen, er været godt og det vrirler av folk i gågata. Torget utgjør en flott plassdannelse som gir tyngde til bylivet. Sikkert riktig strategi å konsentrere folkestrømmen, men utenfor gågata er det lite mennesker å se. Mange er sikkert slukt av Hønefossenteret. Med sin lukkede fasade og middelmådige arkitektur gir det lite tilbake til byens ellers hyggelige atmosfære.

## ”Byen gjennomgår for tiden en omfattende ansiktsløftning”



*Kongens gate, en omkjøringsvei for tiltagende biltrafikk. Sentrumskvartalet til venstre.*

Kan det være det store nye bygningskomplekset i sentrum det tenkes på med termen ”ansiktsløftning”? Nylig åpnet Sentrumskvartalet sine dører for publikum med butikker, kino, bibliotek, boliger og parkering. Myndighetene håper at dette skal fungere som en livgivende innsprøytning i sentrum av byen. Plasseringen er ikke dårlig, med biltilgjengelighet fra nedsiden og fotgjengere fra oversiden (slik minner det om en tilsvarende situasjon i Kongsberg). Spørsmålet er om senteret vil føre til flere folk i byens heller folketomme gater (utenom gågata) eller om det bare gir mer trafikk over brua. Er det riktig å konsentrere byfunksjonene så sterkt i en liten by? Og hvorfor skal biblioteket flyttes fra den fantastiske fossen?

Om vi skal benytte en problematisk analogi som ”ansiktsløftning”, ligger det nærmere å tenke på hele byens ansikt, enn ett stort inngrep. Gågata, tverrgatene og bygningene rundt Søndre torg virker velholdte. Men fortsatt trenger deler av byen opprusting av veier og fortau, stell av grønne arealer og vegetasjon. Byparken er en oase som holdes i hevd. Bare synd at den ikke ligger mer sentralt. Elveparken nedenfor virker ikke like innbydende. Vår opplevelse er at større deler av byen burde vitaliseres og forskjønnes. Likevel er gjennomgangstrafikken og støyen den medfører, det viktigste negative innslaget for oss besøkende. Å få dempet den, ville bety en merkbar forbedring av byens åsyn.

## ”Severdighetene finnes som enkeltobjekt i et landskap med sterk historisk forankring”



*Hønefossen med skulpturen ”Oppgangssaga” og jernbanebrua i bakgrunnen, severdigheter av de sjeldne for oss tilreisende*

Vi kan uten videre slutte oss til at Ringerike er et landskap ladet med historie og middelaldersk sus: steinkirker, gravhauger, sagnomsuste tilholdssteder for vikingkonger og storfolk. Men mellom linjene i formuleringen ovenfor sies det at mens landskapet renner over av severdigheter, mangler byen Hønefoss den slags. Mulig at Hønefossfolket er blinde for byens muligheter. Mulig at en form for distriktssjåvinisme slår inn. Vi fant i hvert fall en rekke severdigheter inne i byen og råstoff til flere.

Den store severdigheten i Hønefoss er selve fossen og alt som knytter seg til elveløpene. Å ha en brusende foss midt i en by er en gave som bør utnyttes. Inntil vannfallet ligger eldre, staselig industriarkitektur med kjempestore vannrør intakt. Ute i vannkaskadene står skulpturen ”Oppgangssaga”. Selv om plasseringen som konkurrent til selve fossen kan diskuteres, pirrer den nysgjerrigheten. Lenger opp øynes jernbaneviadukten i storstein som fører Bergensbanen inn og ut av stasjonsområdet. Her vi står på bybrua tar biltrafikkstøyen mye av oppmerksomheten, men ikke verre enn at vi også ser plasskvalitetene i Nordre torg. Fossen kan også studeres i fred og ro fra parken og gangstrøket på siden, som så fører under brua og ned mot odden mellom to møtende elveløp, noe en ikke ser hver dag. Her er det inngjerdinger av hensyn til utekonserter. Spørsmålet er om ikke oddeområdet er for flott til slike stengsler og burde opparbeides til park som på oversiden. Parkbyen Hønefoss? Som en prikk over i-en ligger Riddergården med frukthage og historiske driftsbygninger. Til sammen en fengslende rusletur for besøkende. Jo, Hønefoss by er severdig likeså vel som landskapet.

## ”Ringerikes næringsliv er tuftet på tømmerstokken”



*Administrasjonsbygning for skognæringen*

Påstanden ovenfor er velformulert og sikkert treffende. Spørsmålet som stilles her, er i hvilken grad den er gjort synlig i bybildet for oss som rusler rundt. Hvordan ser, eller aner vi at Hønefoss' sjel finnes i skogen og innenfor treets bark?

Vi ser administrasjonsbygningen til skognæringen med relieffet av arbeidet i tømmerstokken, et klart tegn. Vi ser skulpturer av skogens dyr. Vi stanser på brua og stusser over ”Oppgangssaga”, den merkelige skulpturen i fossen. Skiltet på brua forteller at det var 22 sagbruk her for 200 år siden. Vi nyter selve fossen og de vakre industribygningene, nå spisesteder. Det var altså her det foregikk. Og vi skuer utover landskapet med gårdene og skogen bakenfor med innlagte hogstfelt. Vi tar turen opp til Follum fabrikk og får ytterligere bekreftet at Hønefoss er vokst fram på de mulighetene skogen gir. Vi noterer oss disse signalene fordi vi har vært spesielt ute etter å uteske påstanden ovenfor. Men er tegnene tydelige nok for den intetanende besøkende?

Vi tror ikke det. Dersom Hønefoss ønsker å stå fram som tømmerstokkens by, trengs hardere lut og kreativitet for å få budskapet fram i selve bybildet. Flere skilt som forteller om bygningenes historie? Flere mektige skulpturer med skog eller tømmermotiv? Treplanting langs innfartsveiene? Gangbruer eller signalbygninger med trekonstruksjoner? Vi kan ikke gi svaret. Burde innbyggere eller arkitekter forespørres i en form for idékonkurranse?



## Dette underkommunerer Hønefoss:



*Strømmende vann, et grunnlag for bydannelsen*

- At Hønefoss er en by med store urban- og opplevelseskvaliteter, kan vanskelig spores på kommunens nettsider. En tett urban kjerne rundt fossen, et myldrende liv i gågata, fine plassdannelser og parker, alt dette er kanskje viktigere enn at ”byen er en regionhovedstad i rivende utvikling”.
- Den største kvaliteten vi sanset da vi beveget oss gjennom byen, er det strømmende vannet. Fossen gjør mektig inntrykk, men også den rolige flaten nedenfor og møtet mellom de to elvene. Hønefoss’ vekst er basert på tømmerstokken, ja, men bydannelsen her ville ikke skjedd uten elva og fossen.
- Hønefoss har sentrumsboliger og det bygges flere. Dermed skapes det et nytt boligsegment som kombinerer en urban situasjon med god tilgjengelighet til markaområdene.

# 11 Kongsberg

**”Kongsberg har konsentrert handelen ved å legge et kjøpesenter midt i byen og har dermed opprettholdt sentrums betydning”**



Et godt grep dersom det først skal bygges et kjøpesenter. Plasseringen midt i byen sørger for minst mulig transport, bevarer sentrums betydning som møtested og beholder kundegrunnet for andre butikker i sentrum. Vi finner, ganske riktig, små spesialforretninger og større kjedeforretninger side om side. Behagelig og annerledes handel enn i storbyen. En uheldig side kan være at kjøpesenteret og handlestrøket på Nymoen har sugd for mye kjøpekraft ut av Vestsida. Torget der virket dødt og i bakleksa.

Hovedveien til Numedal og Notodden tangerer kjøpesenteret. Veien kan betraktes som en forutsetning for anlegget og gir god tilgjengelighet for bilende kunder, antakelig de aller fleste. Senterets utforming overbeviser når en kommer fra Storgata. Inngangen er diskret, nesten vanskelig å få øye på, gjennom en eldre bygning. Inne fortsetter gatene, som i en orientalsk basar. Senteret er stort og rikholdig. Vi går ut nede og får en ubehagelig overraskelse. Her finner vi bilatkomsten, en bakside full av trafikk, slumset parkerte biler og utflytende reklame. Området er ikke tilrettelagt for fotgjengere og er nærmest farlig. Baksiden av kjøpesenteret kunne representert ”bymuren”, et klart skille mellom by og land, men skillet er forkludret ved en etablering av lagerutsalg i skur og gamle shabby haller. Det er kaotisk og rotete, i motsetning til den ryddige oversiden. Dersom kommunen setter grenser, renser og bearbeider denne frynsete delen av byen, vil fordelene med den sentrale plasseringen av kjøpesenteret gi full uttelling.

## ”Industriidentiteten reflekteres i bybildet”



*Vakkert, mektig, spennende – hvor mange byer har en sånn foss i sin midte?*

Som bilister får vi godt inntrykk av Kongsbergs bybilde fra veien som svinger seg langs fossen. Bergverksmuseet ligger lett synlig i bylandskapet. Vi aner industriidentiteten og byens genius, et historisk sus fra 16 - 1700-tallets sølvutvinning. Vi sanser også senere industrireising i tilknytning til fossekraft. Sammen med Vestsidas praktbygninger, spesielt kirken, vitner dette om en identitet som går utover industrireisingen og som handler om enevoldssamfunnets manifestasjoner. Severdighetene ligger sentralt og i gåavstand, selv om trafikkstøy ødelegger ganske mye av opplevelsen for fotgjengeren. Ellers er skiltingen til de andre museene til dels dårlig, og de synes heller ikke i landskapet. Men hva med den moderne industribyen Kongsberg, ”teknologibyen i elitedivisjon”, som det prales med på nettsidene? Den ser vi fint lite til i bybildet. Vi forsøker å oppsøke Kongsbergs aktuelle teknologimuskler, konkretisert gjennom Kongsberg Næringspark og Høyskolen i Buskerud. Ingen av disse er synlige i bybildet og hva verre er: De er plassert i hver sin ende av byen, riktig nok med fint utemiljø og nær naturen, men uten å gi noe bidrag til industriidentiteten i bybildet. Slik forblir det visuelle bildet av Kongsberg en eldre, staselig industriby, med minner og museer fra svunnen storhet. Tenk om høyskolen hadde ligget inntil elva i bysentrum...

## ”Kongsberg har valgt å være en ’bakkekontaktby’ med lav familievennlig boligbebyggelse”



*Gamlegrendåsen, et av Kongsbergs tilbud til småbarnsfamilien*

Kongsberg presenterer seg selv om en familievennlig by og har dekning for dette. Dette er også synlig i bybildet. Store eneboligområder, byens tilbud til den unge ingeniørfamilien, omkranser tettbebyggelsen. Dette er områder med lav tetthet og Kongsberg er da også en av Norges mer spredtbygde byer, med bare 14 personer per km<sup>2</sup> innenfor tettstedsgrensen.

Selv om boligene ikke ligger langt utenfor sentrum, vil nok en vesentlig del av transporten foregå med privatbil. Selv besøkte vi et eneboligfelt i Gamlegrendåsen. Dette må kalles barnevennlig bebyggelse, men som besøkende følte vi oss fortapt i eneboligensomheten og et labyrinthisk veisystem. Fordi all bebyggelse er lav og terrenget ensartet, var det få holdepunkter som feste for å orientere seg. Området vi trålet gjennom, hadde heller ikke utsikt, og kunne i prinsippet ligget hvor som helst i landet. Denne bebyggelsen kan være viktig nok for å tiltrekke seg middelklassebeboere, men som tilskudd til Kongsbergs byidentitet har den lite å bidra med. Vi savnet innslaget av nye byboliger som vi finner i andre byer av samme størrelse. Etter hvert som barna flytter ut fra eneboligtilværelsen vil det høyst sannsynlig oppstå et behov for mer urbane boformer. Det samme gjelder for mange unge som i dag ønsker en sentrumsbolig. Det ser ut til at slike stort sett finnes i den eldre delen av Kongsbergs trebebyggelse.

## ”Det er lett tilgang til naturherligheter både fra boligområdene og byen, elv, skog og fjellterreng”



*Mellom hovedveien og elva er anlagt en promenade med trappeatkomst fra bybrua. Skogklede åser er nærværende.*

I Kongsberg er naturherlighetene nær fra alle punkter i bylandskapet. Nærheten til elva opplever vi som besøkende fra elveskråningen på Vestsida, fra bybrua som forbinder Vestsida og Nymoen, fra parken på østsida og fra en fotgjengerpromenade som er anlagt mellom hovedveien til Numedal og Notodden og elva, som her går i stryk. Attraksjonen er godt ivaretatt, og elvebredden benyttes tydeligvis av innbyggerne. Trafikkstøyen forstyrrer riktig nok naturopplevelsen, men for forbikjørende turister er dette et gjevt syn, et bilde som spontant knyttes til byens image.

Kongsberg er både elveby og dalby. Beliggenheten i dalbunnen gjør at tilreisende, spesielt fra sør, får oversikt før de dukker ned i bebyggelsen. Dalformasjonen gjør også at skogklede åser er allestedsnærværende når vi beveger oss i gatene. Naturen rammer inn byen. Vi har riktig nok ikke testet ut turveiforbindelsene i praksis, men observerer at avstanden ut til skog og mark er kort og direkte. I tillegg vet vi at vi er nær fjellet, en heller sjelden bykvalitet.

## Dette underkommuniserer Kongsberg:



- Det maleriske bybildet som forteller om byens historie. Bylandskapet med den historiske Vestsida og den dominerende kirken som landemerke
- Den veldige elva med brus og fosserøyk. Hvor mange av verdens byer har noe slikt i sin midte?
- Den historiske arkitekturen, trebyen Kongsberg.
- Utvalget i boligtyper og bomuligheter. Kongsberg kan tilby mer enn eneboliger i naturterreng.