36 eksempler

Gode steder

MILJØVERNDEPARTEMENTET
KOMMUNAL- OG REGIONALDEPARTEMENTET

36 eksempler

Gode steder

MILJØVERNDEPARTEMENTET
KOMMUNAL- OG REGIONALDEPARTEMENTET

Forord

Utvikling av funksjonelle og attraktive steder er viktig både for folks trivsel , for næringsutvikling og for å gjøre stedene mer attraktive som bo- og arbeidssteder. Arbeidet med tettstedsutvikling og stedsforming er langsiktige prosesser som aldri blir endelig avsluttet, men stadig må følges opp. Kommunene har naturligvis hovedansvaret for arbeidet, men også andre aktører spiller en viktig rolle for å komme fram til gode resultater.

I flere fylker har det vært drevet et systematisk arbeid for god stedsutvikling i mange år. I fylkesfora for stedsutvikling som er opprettet i de fleste fylker, drives også informasjon, veiledning og inspirasjonsarbeid i forhold til kommunene. Årlige landskonferanser som Miljøverndepartementet har arrangert for fylkesforaene, har vært en arena for gjensidig informasjon og diskusjon og tjent som nyttige nettverkstreff for folk fra sentralt hold, fylkeskommuner, fylkesmenn og fylkesvegkontor.

Som et ledd i dette arbeidet har det fra mange fylkeskommuner og kommuner vært uttrykt ønske om å få samlet eksempler på god stedsutvikling fra mindre byer og tettsteder og fra ulike deler av landet, en samling som kunne inspirere og skape interesse for temaet stedsutvikling i lokalmiljøet, og dermed være en drahjelp for å komme igang i eget miljø. Statens økte satsing på distriktene, hvor utvikling av gode, funksjonelle tettsteder vil være en viktig strategi, har skapt et enda tydeligere behov for styrking av dette arbeidet.

Denne samlingen viser ulike typer utførte stedsutviklingstiltak og beskriver erfaringer med bruken av dem. Eksemplene gir også innblikk i hvilke faktorer som har vært utløsende for arbeidet, hvilke som har vært viktige for planleggings- og gjennomføringsprosessen, og hvilke finansieringsmodeller som har vært brukt.

De viktigste målgruppene for samlingen er administrasjonen i kommuner og fylkeskommuner, lokalpolitikere, interessegrupper og organisasjoner.

Eksempelsamlingen er utarbeidet av Miljøverndepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet. Fylkeskommunene har bidratt aktivt med å finne frem til aktuelle eksempler.

Materialet er drøftet med en referansegruppe med representanter fra Miljøverndepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet, Riksantikvaren, Direktoratet for naturforvaltning og fylkeskommunene. Kontaktperson fra departementene har vært rådgiver Liv Eli Rønning, Miljøverndepartementet.

Redaktører for samlingen er sivilarkitekt Amund Vik, Spor Arkitekter AS og landskapsarkitekt Ola Bettum, IN'BY.

Oslo januar 1999

Miljøverndepartementet

Anne Sæterdal
ekspedisjonssjef

Kommunal- og regionaldepartementet

Jan Sandal
ekspedisjonssjef

Innhold

			Side
Forord			2
Utvikling av gode steder - prosesser og prosjekter			5
Fellestrekk ved gode prosjekter			6
Transport og trafikk			7
Grøntstruktur			9
Byggeskikk og kulturmiljø			11
Møtesteder			13
Næring			14
Gode steder - 36 eksempler			17
1	Vadsø-sentrumsmiljø	Vadsø kommune	20
2	Kjøllefjord-sentrumsmiljø	Lebesby kommune	22
3	Bergsfjord-reiselivsbedrift og møtested	Loppa kommune	24
4	Skjervøy- havnefront og friareal	Skjervøy kommune	26
5	Svolvær-utvikling i havneområde	Vågan kommune	28
6	Mo-gågatenett i sentrum	Rana kommune	30
7	Steinkjer-sentrumsnær boligfortetting	Steinkjer kommune	32
8	Kopperå-vern i industrihistorisk miljø	Meråker kommune	34
9	Hommelvik-trafikk og møtesteder	Malvik kommune	36
10	Årnes-møtesteder og byggeskikk	Åfjord kommune	38
11	Sunndalsøra-nytt torg i sentrum	Sunndal kommune	40
12	Elvadalen-parkdrag langs elva	Volda kommune	42
13	Kalvåg- istandsatt sjøbumiljø	Bremanger kommune	44
14	Vassenden-bred tettstedsutvikling	Jølster kommune	46
15	Øvre Årdal og Årdalstangen- fargeplaner	Årdal kommune	48
16	Lærdalsøyri-langsiktig bygningsvern	Lærdal kommune	50
17	Osøyro-kaiområde og gjestebrygge	Os kommune	52
18	Våge- kaifront og gjestebrygge	Tysnes kommune	54
19	Egersund-bytelt for fest og kultur	Eigersund kommune	56
20	Moi-miljøgate og stasjonsområde	Lund kommune	58
21	Vigeland-miljøgate og gangbru	Lindesnes kommune	60
22	Mandal-gamle Postgården kulturhus	Mandal kommune	62
23	Groosebekken vandrepark	Grimstad kommune	64
24	Arendal-kaifront og gågate	Arendal kommune	66
25	Lunde-Telemarkskanalen	Nome kommune	68
26	Kyststien i Larvik	Larvik kommune	70
27	Berger-bevaring av industrisamfunn	Svelvik kommune	72
28	Hokksund- fortetting i sentrum	Øvre Eiker kommune	74
29	Lillehammer-skilting i sentrum	Lillehammer komm.	76
30	Fossbergom- ny trafikkløsning og tursti	Lom kommune	78
31	Folldal verk-kulturmiljø og næring	Folldal kommune	80
32	Rena-tettstedsutvikling	Åmot kommune	82
33	Maridalen-grendeskole	Oslo kommune	84
34	Bærums verk-handlesenter	Bærum kommune	86
35	Drøbak-miljøgate	Frogn kommune	88
36	Sellebak-kulturmiljøbevaring	Fredrikstad kommune	90
Andre gode steder			92
Litteratur			95

Utvikling av gode steder prosesser og prosjekter

Fellestrekk ved gode prosjekter

Hva er et godt sted? Det kan være hjemstedet, der du føler tilhørighet og har hatt gode opplevelser gjennom mange år. Men det kan også være en by eller et tettsted som du besøker for første gang, der du opplever vakre omgivelser og vennlige mennesker. Det gode stedet kan ha en århundrelang historie, eller det kan være ganske nybygd. Det kan være en tett by eller noen få bygninger i et særpreget landskap. Det gode stedet kjennetegnes av et samspill mellom solid kvalitet i de bygde omgivelsene og livlig, mangesidig bruk. Det må være tilrettelagt for mange slags anledninger og for en stor og sammensatt gruppe av brukere. Da kreves gjennomtenkte løsninger, både i de store grepene og i de små detaljene.

Drivkraften i prosjektet må være lokal motivasjon og bred deltakelse

Ideene til et utviklingsprosjekt kan komme mange steder fra. Det kan være inspirasjon fra et annet sted som har fått til noe. Det kan være initiativ fra vegkontor eller fylkeskommune, gjerne med løfte om delfinansiering. Men dersom arbeidet ikke får en solid, lokal forankring, vil muligheten for å lykkes være svært liten. Et stedsutviklingsprosjekt krever bred oppslutning fra dem det angår. Eksemplets makt er stor, og praktiske, gjennomførte prosjekter er gode forbilder. En studietur til steder som har lyktes godt med liknende arbeid, er alltid en god begynnelse.

Lokal motivasjon må bygge på felles forståelse av kvaliteter, mål og utfordringer

Det er viktig å bygge opp en motivasjon som er sterk nok til å løfte fram utviklingsprosjektet. Motivasjonen må forankres i en bred, felles forståelse av hva som kjennetegner stedet, hva som er dets kvaliteter, hva som er de viktigste utfordringene, og hvilke mål det er realistisk å sikte mot. Det er viktig å få fram ønsker og behov fra ulike grupper på stedet. For å trekke barn og unge effektivt inn i prosjektet er det særlig viktig med åpenhet, kommunikasjon og synlige resultater. Barn og unges interesser kommer lett i bakgrunnen hvis det ikke arbeides målrettet med sikte på å få med de yngste brukerne tidlig i arbeidet.

Prosessen skal være åpen og mobiliserende

Det er som regel lett å få folk til å delta i stedsutviklingsprosesser. Hvor bredt arbeidet legges opp, avhenger av hvor omfattende problemstillingene er. Deltakelsen må være på alvor. De som bruker tid på å delta i prosjektarbeidet, bør få være med på å påvirke resultatet. Det er også viktig at det settes av ressurser til informasjon om arbeidet på alle stadier i prosessen, slik at også de som ikke deltar direkte i arbeidet, vet hva som foregår.

En felles forståelse av stedet kan utvikles gjennom en systematisk stedsanalyse

For å gjøre det lettere å forstå et sted, med sine sammenhenger og kvaliteter, kan det være nyttig å analysere systematisk alle forutsetninger for å drive utviklingsarbeid akkurat her. Hva er de viktigste kvalitetene og utfordringene? Analysen må være jordnær og praktisk. Hvis den ikke henger direkte sammen med de konkrete oppgavene som står på dagsordenen, blir det lett for uforpliktende.

Prosessen må tilføres fagkompetanse der det trengs

Stedsutvikling er et sammensatt, tverrfaglig arbeid. Vi må sikre at prosjektene tilføres den fagkompetansen som det til enhver tid er behov for. Dette kan være arkitektfaglig kompetanse av teknisk eller planfaglig karakter eller bidrag til selve utviklingsprosessen, som vil handle mye om mobilisering og formidling. For å sikre at arbeidet holder en god kvalitet, bør ofte spisskompetanse hentes utenfra. Det må prosjektet være villig til å bruke midler på.

Arbeidet bør forankres i formelle planprosesser etter plan- og bygningsloven

Vi bør ikke se utviklingsarbeidet løsrevet fra de formelle beslutningsprosessene som påvirker stedets framtid. Da vil prosjektet lett bli uforpliktende. Det er ofte fornuftig å forankre prosjektet formelt i et planarbeid som er definert av plan- og bygningsloven. Dette kan være en del av arbeidet med å revidere kommuneplanen eller å utarbeide en kommunedelplan. Da knyttes prosjektet til det politiske systemet, og det er sikret medvirkning både i prosessen og i den formelle behandlingen som munner ut i konkrete vedtak.

Alt utviklingsarbeid skal raskt vise synlige resultater

Et arbeid som har som mål å forbedre de nære omgivelsene til mange mennesker, må ikke trekke for langt ut i tid før vi kan se resultatene. I store prosjekter vil det kunne ta år fra planlegging til gjennomføring. Det er viktig å søke aktivt etter mindre tiltak som kan gjennomføres mens de store etappene forberedes.

Finansiering av prosjekter er en egen, kreativ prosess

Det er flere parter som kan bidra til prosjekter for å utvikle gode steder. Vi vil som regel kunne få bidrag fra både private og offentlige instanser. Det er viktig at vi skaffer oss god oversikt over de muligheter vi har for statlige tilskudd, tidlig i prosjektarbeidet. Vi bør også undersøke betingelsene for slik støtte. Mange steder vil også næringslivet på stedet være gode medspillere. Det ligger ofte en egen utfordring i å sikre tidlige politiske vedtak om kommunal delfinansiering. Det gjør det lettere å trekke andre parter med etter hvert.

Drift og vedlikehold krever også langsiktig planlegging

I Norge er vi flinkere til å løfte i store skippertak når vi skal arbeide med langsiktig vedlikehold, enn til å ta små skritt. En forutsetning for å få til et godt stedsutviklingsprosjekt er at vi tidlig i arbeidet klarlegger alle forpliktelser som gjelder drift og vedlikehold. Det er liten hensikt i å investere mye penger og arbeid i anlegg som det ikke er midler til å holde ved like. Enkelte tiltak har også ren driftskarakter, f.eks. arrangementer. Før vi handler, er det viktig å drøfte behovet for nye måter å organisere driften på.

Maridalen skole, Oslo

Transport og trafikk

Trafikken er den enkeltfaktoren som har størst betydning for kvalitetene i norske byer og tettsteder. De fleste stedsutviklingsprosjekter arbeider med utfordringer som er forbundet med biltrafikk eller anlegg for biltrafikk.

Der bilen har fått bestemme utbyggingsmønster og utforming, har det ofte blitt unødvendig store avstander mellom jobb og bolig. Mange tettsteder domineres av veger og utflytende parkeringsplasser, mens fotgjengere og syklister har trangere vilkår. Bilen stiller andre krav til dimensjoner og opparbeidelse av trafikkområder enn fotgjengere og syklister. Dette ses kanskje klarest i forskjellene mellom kjøpesenteret og den klassiske handlegata. Kjøpesenteret med sine store, asfalterte parkeringsplasser er bygd for at det skal være enkelt og effektivt å reise med bil og handle. Den gamle handlegata kan ikke konkurrere på biltilgjengelighet og parkeringskapasitet, men miljøet og opplevelsen for fotgjengere blir uendelig mye rikere i den.

Miljøgate i Drøbak

De fleste tettstedsprosjekter inkluderer tiltak for å forbedre trafikkmiljøet. Reparasjonsarbeidet etter skader som biltrafikken har påført stedene, kan være stort og kostbart. Når omkjøringsveger anlegges for å lede trafikk utenom tettstedet, eller når det er nødvendig å totalrehabilitere gater, torg og plasser, fører det ofte med seg kostnader på flere titalls millioner kroner.

I miljøgatene går biltrafikken på lokalmiljøets premisser

Vegdirektoratets forsøk med miljøgater som alternativ til kostbare omkjøringsveger har gitt svært positive resultater. De fem prøveprosjektene fra 1991–95 har fått følge av mange nye miljøgater. De fleste tettsteder og mindre byer har ikke så stor gjennomgangstrafikk i hovedgata at en omkjøringsveg vil gi gevinster av betydning. Størstedelen av biltrafikken skapes av stedet selv. I en miljøgate bygges gata om slik at hastigheten blir lav og jevn og trafikksikkerheten bedre. Det innebærer som regel at gata gjøres trangere. Det gir bedre forhold for fotgjengere og et mye triveligere miljø i gata. Balansen mellom bebyggelse, trafikk og andre funksjoner gjenopprettes.

Gode miljøgateprosjekter inngår som regel i en samlet trafikk- og miljøstrategi for hele tettstedet. I en slik strategi kan også utbygging av gode knutepunkt for kollektivtrafikken inngå. Strategien settes gjerne ut i livet i flere utbyggingsetapper, og med økonomiske bidrag fra både Statens vegvesen, kommunen og private. De fleste miljøgateprosjekter fører også med seg et behov for å rydde opp i parkeringsløsninger og bygge ut gang- og sykkelveger. Gode miljøgater kjennetegnes av enkle, gjennomtenkte løsninger og enkelt og robust materialvalg.

Helhetsløsninger for gående og syklister må til for å redusere bilbruken

Utbygging av gang- og sykkelveger har foregått i nærmere 40 år her i landet. Til tross for denne lange historien har svært få byer og tettsteder fått et sammenhengende vegnett for myke trafikkanter. Skolevegene er fortsatt utrygge, og det er mye bilfrakt av skolebarn som ville vært unødvendig med trafikksikre skoleveger. Det er løsningene inne i tettstedssentrum som byr på de største utfordringene når sammenhengende gang- og sykkelveger skal bygges. Her er det trangt om plassen, og det kan være nødvendig å gjøre store inngrep i eiendommene langs vegen, og kanskje nye bruer og andre kostbare anlegg. Der det er satset på miljøgate som hovedstrategi for biltrafikken, har dette ofte også gitt gode helhetsløsninger for gang- og sykkeltrafikk. Løsningene må ha virkelig god kvalitet og sikres godt vedlikehold for at gang- og sykkelvegene skal bli brukt. Der det er stor sykkeltrafikk, må de raske transportsyklistene og fotgjengerne skilles. Muligheten til å kunne parkere sykkelen trygt hører også med i et godt anlegg for gående og syklister.

Bru for gående og syklende, Vigeland

Hommelvik

Gågata i Mo

God kollektivtrafikk er avgjørende i tettstedets transportsystem

Dersom tettstedsmiljøet skal kunne utvikles positivt, må kollektivtransporten oppvurderes i forhold til privatbilen. Gode løsninger for holdeplasser og sentrale terminaler er viktige virkemiddel i så måte. I små tettsteder vil ofte den sentrale bussholdeplassen være den eneste holdeplassen av en viss størrelse. Den er et viktig knutepunkt og møtested. I større tettsteder og mindre byer er det viktig at det er et system av flere gode holdeplasser. Det er ofte viktigere å se på mulighetene for omlegging og effektivisering av rutetilbudet enn å bygge en stor fellesterminal. På alle litt større holdeplasser må det være en overdekket venteplass med god ruteopplysning.

Stedets hjerte er det bilfrie torget eller gågata

Det har vært anlagt mange gågater i Norge siden 1960-årene, også på relativt små steder. Vi har blandede erfaringer med slike separate trafikkanlegg. På mindre tettsteder er det sjelden grunnlag for store, rene fotgjengerområder i forretningsstrøket. Da flytter butikkene hovedinngangen til parkeringsplassen på baksida. Miljøgater med brede fortau og fleksible parkeringsløsninger kan være en bedre løsning. I større byer og tettsteder kan det være grunnlag for å utvikle helt bilfrie områder i sentrum dersom trafikksystemet samlet er lagt til rette for dette. Vi finner også gode eksempler på dette i nye kjøpesentre. Både storbyer og småsteder trenger et møtested uten forstyrrelser fra biltrafikken. Det viktigste torget eller plassen bør være uten biltrafikk. Noen steder kan en tidsdifferensiering av kjøremønster og arealbruk være en fleksibel løsning: f.eks. kjøring og parkering i åpningstida for forretningene på vanlige ukedager, fotgjengersone lørdager, søndager og i sommermånedene. Vi har ikke erfaringer med slike løsninger i Norge. Unntaket er gågater i de største byene. Der er det som regel kjøring for varelevering innenfor en avgrenset tidsperiode.

Grøntstruktur

En av de viktigste kvalitetene ved norske byer og tettsteder er forholdet til landskap og omgivelser. De aller fleste steder i Norge kjennetegnes av gode friluftsområder med kort veg til sjø og vassdrag. Det står dårligere til med den praktiske tilretteleggingen. Kontakten med vannet er brutt gjennom årelang utbygging uten at noen har hatt tanke for å holde forbindelsene ved like for fellesskapets bruk. Strandsonen har vært lett å ty til for å bli kvitt overskuddsmasse og når lager, terminaler og industri har krevet mer plass. I det siste har

flere initiativ vært tatt med sikte på å snu denne uheldige utviklingen. De siste ti årene er det gjennomført flere pilotprosjekter for å prøve ut mulighetene for å finne nye og bedre måter å forvalte arealene på i disse viktige områdene. Det ser ut til at dette arbeidet er i ferd med å få gjennomslag. Nye og skjerpede mål for utslipp til vann har ført til store forbedringer av vannkvaliteten de fleste steder. Vi må ta vare på både ville, dyrkede, artsrike, rolige, lekevennlige, store og små grøntområder og utvikle disse særtrekkene. Mangfold i grøntstrukturen gir bedre bruksmuligheter.

Langs kyst og vassdrag kan det anlegges tur- og sykkelveger med store opplevelseskvaliteter

I miljøpakker, miljøbyer og andre større prosjekter de siste årene har det vært fokusert sterkt på å utvikle sammenhengende turvegsystemer langs kyst og større vassdrag. Det er også blitt anlagt flere anlegg som knytter sammen friluftsområder til større systemer. Når dette henger sammen, kan små enkeltområder inngå i en større helhet. Bruken utvides fra det helt lokale nærområdet til et utfartsområde for en større region.

Med en bilfri turveg som sammenbindende ryggrad blir dette en del av grøntstrukturen som gir muligheter for aktiv bruk store deler av året. Langs vassdrag og kystlinje er det ofte et rikt kulturmiljø. Bygninger og andre kulturminner som forteller om lang tids bruk av vassdrag og sjø, kan være med på å gi store opplevelsesverdier til turvegen.

Mindre vassdrag kan gi sammenheng mellom hei og strand

Tradisjonelt har det vært satt mindre fokus på små vassdrag og de mulighetene som ligger i dem til å anlegge forbindelser med store opplevelsesverdier. Mange steder ligger slike vassdrag som forbindelse mellom kysten og hei eller skog. Selv om vassdraget ikke er større enn en liten bekk, kanskje tilmed delvis lagt i rør, kan sti- eller turvegforbindelsen gi svært god kontakt mellom områder som ellers ligger atskilt av bebyggelse og veger. Det er ofte mulig å opparbeide slike turveger uten store kostnader. Slike prosjekter kan være viktige også av hensyn til vassdragsnaturen. En samlet turvegstrategi for et bekkedrag kan være et alternativ til å rette ut bekken til en kanal eller legge den i rør.

Små og store parker gir rikere opplevelser når de henger sammen i et grønt nettverk

Det er ikke ofte det anlegges nye parker i tettsteder og mindre byer. Parker krever vedlikehold, og mindre kommuner har dårlig kapasitet og kompetanse i sine driftsavdelinger. Dette er en stor

Kyststien, Larvik

Groosebekken,Grimstad

mangel i mange byers strategi for bedre miljø. Selv ganske små parker kan få økt sin opplevelses- og bruksverdi dersom de henger sammen i et nettverk av turstier, gangveger og miljøgater. Skoleanlegg og andre institusjoner ligger som mulige grønne lunger. De er offentlige områder som ofte ikke behøver å gjerdes inn. Systematisk planting i byggeområdene, særlig med større trær, kan

Elvadalen, Volda

også gi viktige bidrag til grøntstrukturen i et tettsted. Dette er tiltak som kan gjennomføres i forbindelse med private utbyggingsprosjekter. Da må kommunen stille krav om slik opparbeiding av den ubebygde delen av tomta i plan- og byggesaksbehandlingen.

Gamle havneområder kan opparbeides til opplevelsesrike fotgjengerområder

Båtbasert transport er i sterk endring. Det gjør at store kaiområder går ut av bruk til transportformål. Mange steder er det bare hurtigbåtkai, gjestebrygger og småbåthavner som ligger igjen. Dette åpner for store muligheter til å gjenvinne de gamle kaiområdene som offentlig tilgjengelige, bilfrie fellesområder. De kan inngå som en del av stedets grøntstruktur. Mange tettsteder har arbeidet med å utvikle dette til gode småbåtområder, både med gjestebrygge og faste båtplasser. På denne måten opprettholdes kontakten med sjø og vassdrag. Det er viktig å ikke gjerde inn og privatisere slike frigitte områder; de kan heller legges ut som offentlige fellesområder. Det er viktig at fellesområdene blir opparbeidet med stor vekt på materialbruk og detaljer. I mange år har det vært lite rom for materialvariasjon og detaljrikdom på transportterminalbryggene. Gjenoppbygde trebrygger og trappean-

Våge, Tysnes

legg ned til vannflaten er kvaliteter som det er viktig å gjeninnføre når stedet møter vannet.

Byggeskikk og kulturmiljø

Byer og tettsteder er under stadig forandring. Det er viktig å ta vare på stedets kvaliteter og egenart. Bevaring av eldre bygninger og respektfull innpassing av nybygg i historiske omgivelser er sentralt i dette arbeidet. Det gjennomslaget vi nå opplever for slike hensyn, er en naturlig konsekvens av reaksjonen på den rivingsiveren i framskrittets navn som dominerte i 1960- og 1970-årene. Men erkjennelsen av kvaliteten i gamle bygninger bør ikke medføre at vi gir avkall på alle muligheter for å bygge nytt i vår tids stil. Nye bygg utformes ofte i

et nostalgisk formspråk. 15–20 år gamle bygg kles opp med takpåbygg, karnapper og fasadekledning som har sine røtter 100 år tilbake i tida. I arbeidet med vår tids bygninger er det to store utfordringer: - Det må skapes forståelse for at det er viktig å ta vare på verdifull etterkrigsbebyggelse. - Det må utvikles en alminnelig sans for et godt samtidsuttrykk innenfor rammene av stedets skala og bygningsstruktur når det skal planlegges nye bygninger og anlegg.

Steinkjer

Nybygg skal både være uttrykk for sin samtid og ta hensyn til stedets karakter

Det er vanskelig å styre utbyggingen av private prosjekter med stor betydning for fellesskapet på mindre steder. Mange steder er investeringsnivået så beskjedent at alle initiativ hilses med glede. Da ligger det en stor utfordring i å sørge for at nybygg tar hensyn til kvalitetene på stedet. Private utbyggere vil ytterst sjelden bruke ressurser på arkitektkonkurranser eller på annen måte gripe helt til bunns i problemstillingen omkring hvordan det kan og bør bygges. Derfor er det særlig viktig at offentlige og halvoffentlige byggherrer er seg sitt ansvar bevisst, også i rollen som forbilde for andre utbyggere. Gode offentlige uterom har ofte vist seg å inspirere private byggherrer på tettstedet. Det er også viktig at kommunen har en langsiktig planstrategi og en beredskap i vedtatte rammeplaner og retningslinjer slik at de kan imøtekomme utbyggingsønsker og styre utbyggingen i positiv retning.

Gamle bygninger og anlegg bevares best gjennom bruk

Bærums verk handelssted

Samfunnets funksjoner endrer seg. Bare ren boligbebyggelse kan regne med å beholde sitt opprinnelige bruksområde gjennom generasjoner, men også her står vi overfor nye funksjonskrav som kan kreve endringer og nye løsninger. De største endringene gjelder næringsbebyggelse. Både forretninger og produksjonsanlegg blir raskt gammeldagse. Her ligger utfordringen i å bevare gjennom fornuftig tilrettelegging for ny bruk. De færreste bygninger kan bevares rent musealt. De siste årene har vi sett flere gode eksempler på at gode boligprosjekter kan utvikles i gamle produksjonsanlegg. For bygninger som ligger svært sentralt i byen eller tettstedet, kan det være et ekstra poeng å sikre anlegget som offentlig tilgjengelig. Omgjøring til bolig vil da kunne være en uheldig privatisering. Gode strategier for gjenbruk av bygninger burde alltid inngå i utviklingsplaner for byer og tettsteder.

Planer for å styre byggeskikk og ta vare på kulturmiljø kan ha mange ulike ambisjonsnivåer

Den nye plan- og bygningsloven legger opp til et høyere ambisjonsnivå med hensyn til styring av byggeskikk og estetiske kvaliteter. Dette henger nøye sammen med at viktige kvaliteter i kulturmiljøet bevares. Hvis et slikt arbeid skal lykkes, må det være bred enighet om hvordan tettstedet skal utvikles, og hvilke kvaliteter det er særlig viktig å ta vare på. Erfaringen med vanlige regulerings-

Årdal

planer er at de i liten grad har evnet å styre hensynet til helheten ved utviklingen av bebyggelsen i et tettsted eller byområde. De har lyktes best der det har vært en felles forståelse for hva som er verdifullt på stedet, og der det har vært drevet et aktivt oppfølgende arbeid med gjennomføring av tiltak etter vedtatte planer.

I nye planer for utvikling av gjenreisingsbyene, både i Nord-Norge og andre steder, pløyes det nå ny mark i arbeidet med å finne en balansegang mellom bevaring og utvikling. I sin enkleste form vil felles planer for fargebruk og skilting kunne gi meget gode resultater, gjerne med økonomisk tilskudd til gode løsninger. For å lykkes godt i arbeidet med å forvalte byggeskikk og kulturmiljø er det svært viktig at kommunen har egen fagkompetanse. Vi mangler gode modeller for å sikre dette i små kommuner i Norge.

Møtesteder

Nye trafikkløsninger og tiltak i felles uterom har i mange år handlet om å etablere bedre uformelle møtesteder i byer og tettsteder. Det er viktig å få til slike fellesarenaer, slik at det å møtes på torget eller i Storgata kan bli et hyggelig innslag på en alminnelig lørdags formiddag. Sesongen for sosialt uteliv er likevel svært kort mange steder her til lands. Da blir det desto viktigere å utvikle gode møtesteder med tak og vegger på de mest sentrale stedene i byen, der folk er vant til å møtes.

Et godt kulturhus har et mangfoldig innhold og er åpent for tilfeldige besøk

Kulturhuset bør stå fram som sentrums viktigste bygning. I større byer er det ikke bare ett hus, det er mange, med høyst forskjellig innhold. På mindre steder er kulturhuset et stort, offentlig løft. Dersom dette er en bygning med stor bredde på tilbudene, og et hus som har lang åpningstid, vil det kunne bli en drivkraft til å utvikle det sosiale livet i sentrum. Det finnes mange muligheter til å utvikle kulturhus der det offentlige og private organisasjoner deler utgiftene. Dette kan åpne for interessante perspektiver, men den største utfordringen vil nok fortsatt ligge i å sikre økonomien i driften. Kulturhuset må holdes åpent og brukes.

Gamle Postgården, Mandal

Skolene er nærmiljøets viktigste kultur- og aktivitetshus

Skolene brukes store deler av døgnet, til mange slags kulturaktiviteter, kurs og voksenopplæring, møter og idrett. De færreste skoleanlegg er utformet med dette for øyet. Det blir stadig konflikter rundt prioritering av brukere og avveining mellom pedagogiske hensyn og andre brukerinteresser. Det kan være viktig å utvikle en bedre modell for sambruken og se nærmere på hvordan bygningene, skolenes uteanlegg og hele nærmiljøet kan behandles samlet. Større ungdom ønsker seg gjerne et aktivitetshus som ikke ligger på selve skolen. Mange steder ligger det gamle ungdomshus som kan tas i bruk til aktiviteter etter skoletid.

Maridalen skole, Oslo

Et godt serveringssted er ingen selvfølge på små steder

Gode møtesteder er ikke bare benken på torget eller lesesalen i biblioteket. Et godt, uformelt serveringssted trenger ikke lenger en stor by som oppland for å kunne overleve. Den kontinentale gå-ut-livsstilen har nådd hele landet. Vi har flere eksempler fra de siste årene på at det er etablert spennende kafeer eller kombinerte reiselivsanlegg og lokale møtesteder med kvaliteter som ikke står tilbake for noe storbytilbud. Slike etableringer kan også representere god gjenbruk av bygninger som

Bergsfjord, Loppa

ikke lenger egner seg til sin opprinnelige bruk. På de aller minste stedene kan et slikt møtested være en trivselsfaktor som utgjør forskjellen på å være fraflyttingstruet og å være et livskraftig lokalsamfunn. I små lokalsamfunn kan kombinasjoner med frivillighetssentral, ferjekai eller skysstasjon gi gode sambruksmuligheter.

Næring

De tjenesteytende næringene har representert den viktigste arbeidsplassveksten i 1990-årene. I de større byene har serveringssteder, kultur og underholdning vokst i sentrum etter hvert som handelen har flyttet ut i kjøpesentrene. På mindre steder har stedsutvikling vært lansert som en strategi både for å forsvare varehandelstilbudet og for å gi grunnlag for utvikling av nye næringer, særlig reiseliv.

Utvikling av et vakkert sted, rikt på opplevelser er også et godt tiltak for å bygge opp under varehandelen

Erfaringer fra flere miljøgateprosjekter viser at en målrettet satsing på å forbedre det fysiske miljøet på tettstedet også bedrer konkurransevilkårene for varehandelen. Dette er resultatet selv om miljø-

Lillehammer

tiltakene isolert innebærer mer kronglete kjøremønster for biltrafikken og dårligere parkeringstilbud. Den økte satsingen på trivsel for fotgjengere og gode oppholdsplasser i handlesentrum betyr mer enn biltilgjengeligheten. Landsbykvaliteter som ikke kjøpesentrene kan by på, er også et nytt satsingsfelt for flere eiendomsselskaper som utvikler lokaler for varehandelen.

Ny utvikling i gamle næringsområder kan være en verdifull ressurs for byer og tettsteder

Mange steder fører endringer i næringslivets funksjonskrav til at gamle anlegg blir stående tomme. Vi har blant annet sett mange eksempler på dette i kai- og havneområder. Arealer som ikke lenger er i bruk til sjøtransport, produksjon og lager, kan være verdifulle ressurser for ny næringsutvikling. Både hoteller, andre reiselivsanlegg og kontorbedrifter kan få gode utviklingsmuligheter i områder med store miljøkvaliteter dersom det arbeides målbevisst med slike prosjekter

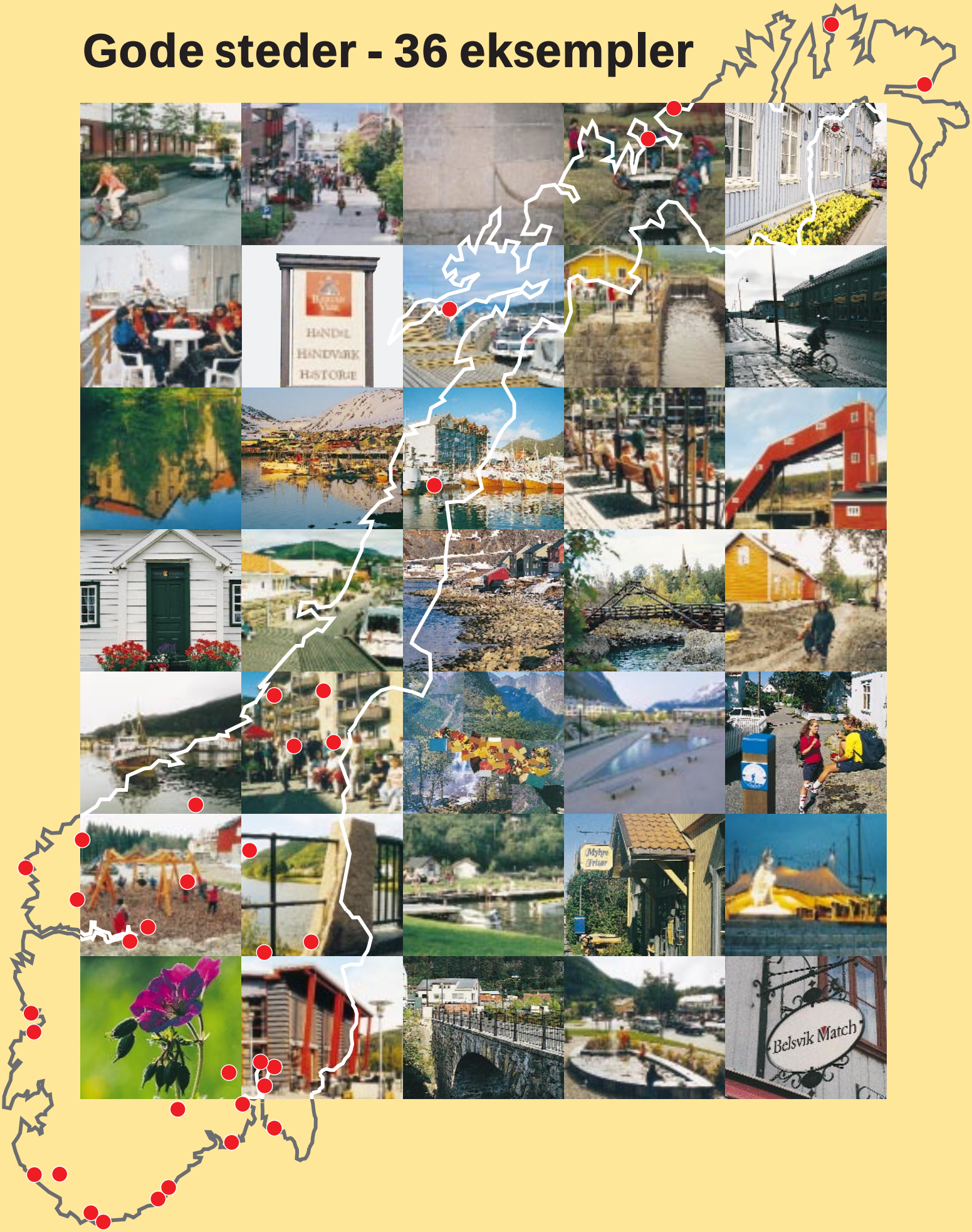
Gode reiselivsanlegg gir både arbeidsplasser og servicetilbud til lokalbefolkningen

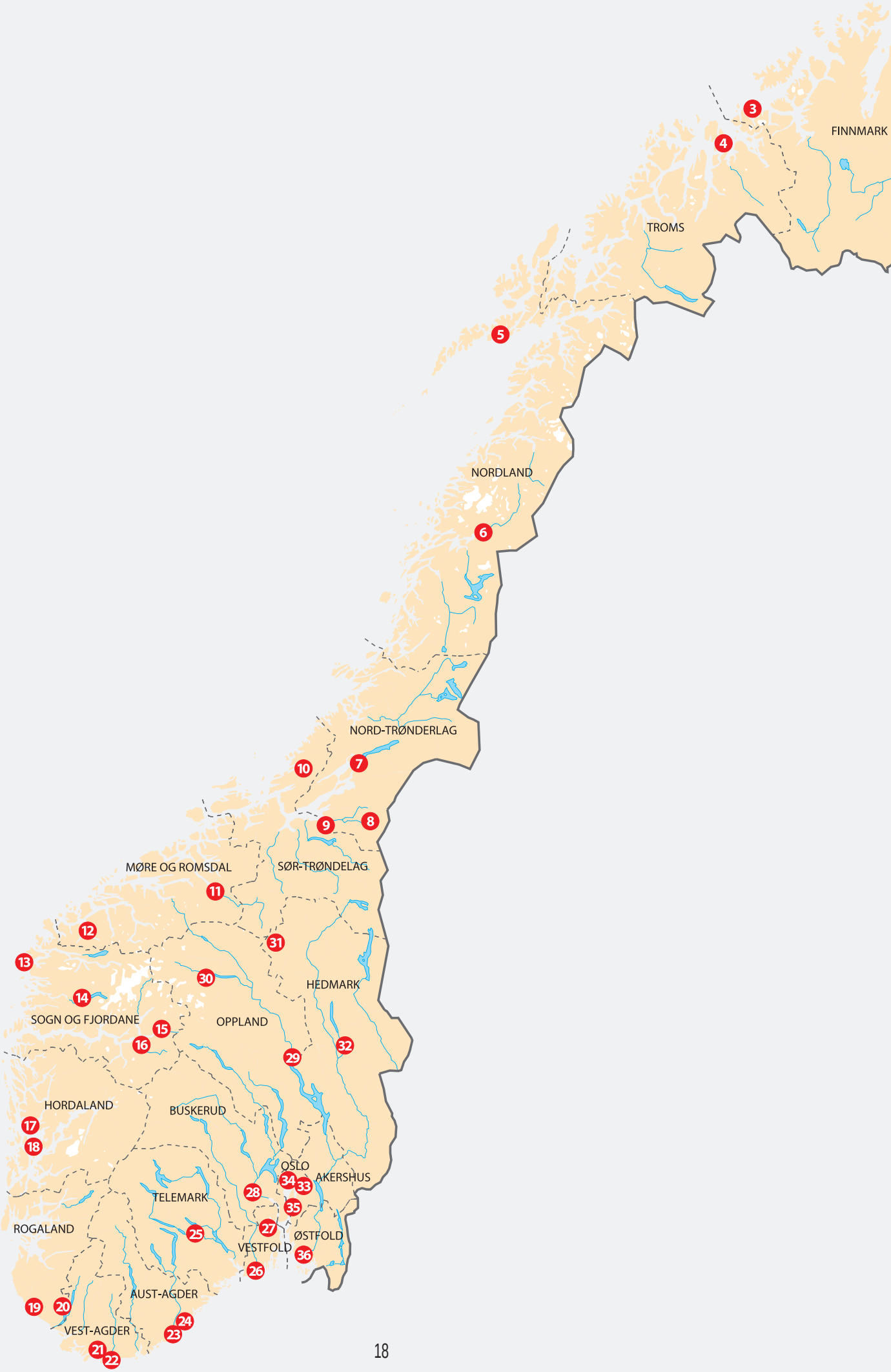
Mange småsamfunn arbeider med utvikling av reiselivsanlegg med utgangspunkt i stedskvaliteter og gammel bygningsmasse. Selv med stor kreativ innsats er imidlertid driftssesongen for disse anleggene begrenset. For å utvide inntektsgrunnlaget kan vi legge opp til en sambruk med lokalbefolkningens behov for tjenester og møtesteder. En bevisst satsing på inntektskombinasjoner der reiselivet bare utgjør én del, gir muligheter for å integrere næringsutvikling i stedsutvikling på en vellykket måte.

Svolvær

Vassenden

Gode steder - 36 eksempler




FINNMARK
TROMS
NORDLAND
NORD-TRØNDERLAG
MØRE OG ROMSDAL
SØR-TRØNDELAG
HEDMARK
OPPLAND
SOGN OG FJORDANE
HORDALAND
BUSKERUD
OSLO
AKERSHUS
TELEMARK
ROGALAND
ØSTFOLD
VESTFOLD
AUST-AGDER
VEST-AGDER
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36

			Trafikkløsn. Byrom	Grøntstruktur	Byggeskikk Kulturmiljø	Møtesteder	Næringsutvikling	Side
1	**Vadsø-sentrumsmiljø**	Vadsø kommune	■					**20**
2	**Kjøllefjord-sentrumsmiljø**	Lebesby kommune	■		■			**22**
3	**Bergsfjord-reiselivsbedrift og møtested**	Loppa kommune				■		**24**
4	**Skjervøy- havnefront og friareal**	Skjervøy kommune		■				**26**
5	**Svolvær-utvikling i havneområde**	Vågan kommune	■	■			■	**28**
6	**Mo-gågatenett i sentrum**	Rana kommune	■	■				**30**
7	**Steinkjer-sentrumsnær boligfortetting**	Steinkjer kommune		■	■			**32**
8	**Kopperå-vern i industrihistorisk miljø**	Meråker kommune		■	■			**34**
9	**Hommelvik-trafikk og møtesteder**	Malvik kommune	■	■		■		**36**
10	**Årnes-møtesteder og byggeskikk**	Åfjord kommune	■		■		■	**38**
11	**Sunndalsøra-nytt torg i sentrum**	Sunndal kommune	■			■		**40**
12	**Elvadalen-parkdrag langs elva**	Volda kommune		■				**42**
13	**Kalvåg- istandsatt sjøbumiljø**	Bremanger kommune			■		■	**44**
14	**Vassenden-bred tettstedsutvikling**	Jølster kommune	■	■			■	**46**
15	**Øvre Årdal og Årdalstangen- fargeplaner**	Årdal kommune			■			**48**
16	**Lærdalsøyri-langsiktig bygningsvern**	Lærdal kommune			■			**50**
17	**Osøyro-kaiområde og gjestebrygge**	Os kommune	■	■				**52**
18	**Våge- kaifront og gjestebrygge**	Tysnes kommune		■				**54**
19	**Egersund-bytelt for fest og kultur**	Eigersund kommune				■		**56**
20	**Moi-miljøgate og stasjonsområde**	Lund kommune	■		■			**58**
21	**Vigeland-miljøgate og gangbru**	Lindesnes kommune	■	■				**60**
22	**Mandal-Gamle Postgården kulturhus**	Mandal kommune			■	■		**62**
23	**Groosebekken vandrepark**	Grimstad kommune		■				**64**
24	**Arendal-kaifront og gågate**	Arendal kommune	■	■				**66**
25	**Lunde-Telemarkskanalen**	Nome kommune			■			**68**
26	**Kyststien i Larvik**	Larvik kommune		■				**70**
27	**Berger-bevaring av industrisamfunn**	Svelvik kommune			■	■	■	**72**
28	**Hokksund- fortetting i sentrum**	Øvre Eiker kommune			■		■	**74**
29	**Lillehammer-skilting i sentrum**	Lillehammer komm.			■			**76**
30	**Fossbergom- ny trafikkløsning og tursti**	Lom kommune	■	■	■			**78**
31	**Folldal verk-kulturmiljø og næring**	Folldal kommune			■		■	**80**
32	**Rena-tettstedsutvikling**	Åmot kommune		■	■			**82**
33	**Maridalen-grendeskole**	Oslo kommune			■	■		**84**
34	**Bærums verk-handlesenter**	Bærum kommune			■		■	**86**
35	**Drøbak-miljøgate**	Frogn kommune	■					**88**
36	**Sellebak-kulturmiljøbevaring**	Fredrikstad kommune			■			**90**

Bedre bysentrum ved Barentshavet

Vadsø sentrum fornyes. Planlegging og praktiske tiltak går hånd i hånd. En ny sentrumsplan tar vare på kvalitetene i gjenreisingsbebyggelsen, og byens gater og fortau settes i stand med høy standard.

Kirkegata

Gjenreisingsbyen Vadsø ligger utsatt til, ut mot Barentshavet. Størstedelen av kommunens 5000 innbyggere bor i småhusbebyggelsen rundt sentrum. Sentrum er karakteristisk for gjenreisingsbyene fra 1940-årene med rutenettsplan og kvartalsbebyggelse og kirken som blikkfang i overkant av den hellingen som byen ligger inntil. Ved inngangen til 1990-årene stod byen overfor en dobbelt utfordring: Byen så sliten ut, sentrumsområdet var siden 1970-årene blitt stadig mer preget av slitasje og mangelfullt vedlikehold av offentlige områder. Samtidig var det stor usikkerhet på det mer overordnede plan: Hvordan skulle den 40 år gamle bykjernen forvaltes videre, hva skulle bevares, hvordan skulle trafikken løses?

I 1993 vedtok bystyret Sentrumsplan Vadsø, med politiske rammevedtak for trafikkløsninger og bymiljø. Samtidig stod byen overfor en fullstendig oppgraving av sentrumsgatene, ledningsnettet måtte fornyes fullstendig. Dette gjorde det nødvendig med raske avklaringer om hvordan gatene og plassene i sentrum skulle utformes.

Høy standard på fortau og andre offentlige områder inspirerer til oppfølging fra private og nye etapper i regi av kommune og vegvesen. Økt interesse for kvaliteten på sentrum har gitt et godt klima for politiske vedtak om videre utvikling av byen.

I løpet av planprosessen ble standarden på fortau og oppholdsarealer vedtatt økt. Det er nå bygd skiferbelagte fortau og solide kantsteinsløsninger i granitt. Vadsø er en vinterby, betongprodukter blir for svake. Denne løsningen har blitt tatt meget godt imot av grunneiere og brukere. Samtidig har kommunen gjennomført en planprosess for ny sentrumsplan for Midtbyen Sør, med mange vanskelige avveininger: plassering av rådhus og kulturhus, trafikkløsninger og ambisjonsnivå for bevaring av gjenreisingsbebyggelse. Denne planen ble vedtatt i 1996, samtidig med ferdigstilling av første etappe i standardhevingen av gatene i sentrum.

Det har blitt gjort mange feil i planprosess og bygging, men resultatet peker framover, og nye etapper i standardforbedringsprosjektet er underveis.

Interessen for bevaring av gjenreisingsbebyggelsen har vokst gradvis fram gjennom 1980-årene, og betydningen av gode overordnede planer har blitt stadig klarere. Nå blir dette fulgt opp gjennom en større stedsanalyse for hele Vadsø. I planarbeidet tidligere har prosessen omkring standardheving vært drevet administrativt, med lite informasjon til grunneiere og publikum og liten politisk deltakelse. Det var ingen bevisst kopling mellom den fysiske ombyggingen av sentrumsgatene og den overordnede planleggingen. I perioder var stemningen omkring byggeplassen i Vadsø sentrum nokså amper, handelsstanden led under det langvarige arbeidet.

Nå er stemningen snudd, det er alminnelig enighet om videre satsing. Det er vedtatt plassering av nytt rådhus, nytt regionalt kulturbygg og nytt konferansehotell. Det er vedtatt nye rammebestemmelser for videreutvikling av den kombinerte forretnings- og boligbebyggelsen i sentrum. Det er vedtatt nye trafikkløsninger med orden på parkeringsforholdene.

Statens vegvesen har satt i gang planlegging for ombygging av riksvegen gjennom sentrum etter miljøgateprinsipper, dette blir den neste etappen i det konkrete arbeidet med standardforbedringer.

Prosjekt:	Vadsø sentrum, sentrumsplan og opparbeidelse av gater og plasser
Byggeår:	1993-96 videreføring fra 1998
Byggherre:	Vadsø kommune
Rådgivende ingeniør:	Barlindhaug AS, Tromsø
Landskapsarkitekt:	Landskapsarkitektene Tromsø AS v/Jon Chr Dannevig
Kostnader:	4,4 mill. kr
Finansiering:	Vadsø kommune: 2,4 mill. kr, Statstilskudd via Finnmark fylkeskommune 2 mill. kr
Plangrunnlag:	Sentrumsplan 1993, detaljplan 1995, reguleringsplan 1996
Planprosess:	Del av langsiktig, etappevis sentrumsforbedringsprosjekt siden 1991
Kontakt:	Vadsø kommune v/teknisk sjef, 9801 Vadsø, tlf. 78 94 24 51

Alle foto: Arvid Sveen

Verdens vakreste fiskevær?

I Kjøllefjord drives det et bredt anlagt stedsutviklingsarbeid. Lokalbefolkningen har deltatt aktivt. Både miljøgate, ny flytekai og plan for sentrum med bevaringsstrategi for gjenreisingsbebyggelsen har vært gjennomført på kort tid.

Kjøllefjord er kommunesenteret i Lebesby. De 1000 innbyggerne bor værhardt til på Nordkinnhalvøya helt ut mot Barentshavet. Fiskeværet er et gjenreisingssted der byplanen fra 1945 har styrt utviklingen av stedet i over 50 år. Siden våren 1995 har det vært drevet et bredt anlagt stedsutviklingsprosjekt i Kjøllefjord. Responsen på arbeidet har vært stor, og arbeidet skal fullføres innenfor en femårsperiode.

En grundig stedsanalyse la grunnlaget for arbeidet.

Øverst: Sentrumsområdet
Nederst: Kjøllefjord sett fra Klubbvarden

Arbeidet ble innledet i 1995. Finnmark fylkeskommune inviterte til samarbeid om stedsutvikling flere steder i fylket og finansierte planarbeidet. I Kjøllefjord var utfordringen særlig å finne et samlet grep for den videre utviklingen av været, 50 års gradvis utbygging hadde fylt opp mye av de tilgjengelige arealene. Det ble også stadig viktigere å finne en strategi for hvordan forvaltningen av gjenreisingsbebyggelsen skulle skje. Stedsutviklingsprosjektet i Kjøllefjord ble organisert med en heltids prosjektleder ansatt i 2 1/2 år, styrt av en politisk styringsgruppe og en administrativ prosjektgruppe.

Den første fasen av arbeidet ble gjennomført som en stedsanalyse. Stedsanlysen hadde et ambisiøst medvirkningsopplegg, med arbeidsbøker til husstandene, egne arbeidsgrupper og diskusjonsprogram i nærradio. Denne stedsanalysen ble utført som hovedoppgave ved institutt for landskapsplanlegging, Norges landbrukshøgskole. Det ble tidlig klart at arbeidet måtte gi håndfaste, fysiske resultater raskt for å holde gløden ved like. Nødvendig omlegging av vann- og avløpsanlegget i hele sentrum åpnet for å sette i gang planlegging av ny utforming av hovedgata.

Venstre: Bevaringsområde
Høyre: Båthavna

Hovedgata er ombygd som miljøgate.

Hovedgata er riksveg 894, og Finnmark vegkontor gikk aktivt inn i samarbeid med stedsutviklingsprosjektet og Lebesby kommune for å gjennomføre en ombygging. Plangrunnlaget for miljøgateprosjektet ble lagt inn i reguleringsplanen for tettstedet, mens vegkontoret sørget for byggeplanlegging. I 1997 ble 500 meter av riksvegen ombygd, med smalere kjørebane, fortau med skikkelige granittkantstein og nytt veglysanlegg. Standarden på gata er enkel: asfalt og ny kantstein, men det endrede gateprofilet med brede fortau har gitt Kjøllefjord en ny kvalitet. Miljøgata er planlagt fulgt opp med opparbeidelse av Kjøllefjord torg, som ligger inntil gata. Samlet budsjett for ombyggingen er 6 mill. kr. Kjøllefjord torg vil i tillegg koste ca. 2 mill. kr.

Ny sentrumsplan gir rammer for sentrumsutviklingen. Engasjementet i prosjektet har gitt grunnlag for både små og store tiltak.

I sentrumsplanen, som ble vedtatt som reguleringsplan i 1997, er det foruten plangrunnlag for miljøgata tatt stilling til hvilke deler av Kjøllefjords havnefront som skal kunne bygges ut til næringsformål, hvilke deler som skal bevares som friluftsområde, og hvilke retningslinjer som skal gjelde for videre utbygging av områder med gjenreisingsbebyggelse. En husrekke med åtte bygninger er regulert til bevaring.

Stedsutviklingsprosjektet har gitt gode resultater på mange områder. Det viktigste er at lokalbefolkningens engasjement har gitt synlige resultater. I tillegg til miljøgata er det bygd nytt flytekaianlegg for mindre båter ved moloen, det er gjennomført flere trafikksikkerhetstiltak og etablert ny lokalbussrute. Samlet har dette økt engasjementet og troen på stedet og dets kvaliteter. Estetiske verdier og kvalitetene i gjenreisingsbebyggelsen har kommet mer i fokus. Engasjementet skaper trivsel og gjør det lettere å tenke langsiktig i det videre utviklingsarbeidet i Kjøllefjord.

Prosjekt:	Stedsutviklingsprosjektet for Kjøllefjord
Gjennomføring:	1995-
Areal:	190 daa i Kjøllefjord sentrum
Ansvarlig:	Lebesby kommune og Statens vegvesen Finnmark
Kostnader:	13,2 mill. kr fordelt på 5 år. Kommunal egenkapital ca. 4 mill. kr, for øvrig Statens vegvesen og tilskudd via fylkeskommunen
Plangrunnlag:	Havneplan 1997. Ny reguleringsplan vedtatt 1997. Byggeplan for miljøgate 1997. Trafikksikkerhetsplan 1997. Samlet stedsutviklingsplan Kjøllefjord 1998
Kontakt:	Lebesby kommune, 9790 Kjøllefjord, tlf 78 49 95 55

Alle foto: Roald Andreassen

Møtested og feriested

I fiskeværet Bergsfjord er kafeen Damperie' både kjernen i den lokale reiselivsbedriften og et populært samlingssted for lokalbefolkningen.

Bergsfjord er et gammelt fiskevær som ligger ut mot den gamle båtleia langs Finnmarkskysten i Loppa kommune. Det er fortsatt fisket som er hovednæringsvei for de ca. 130 innbyggerne.

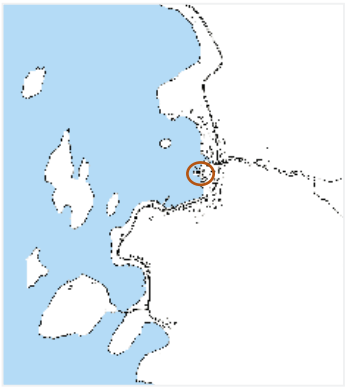
Damperie' ble etablert for å utvide reiselivstilbudet, skape et møtested i bygda og gi deltidsarbeid for kvinner.

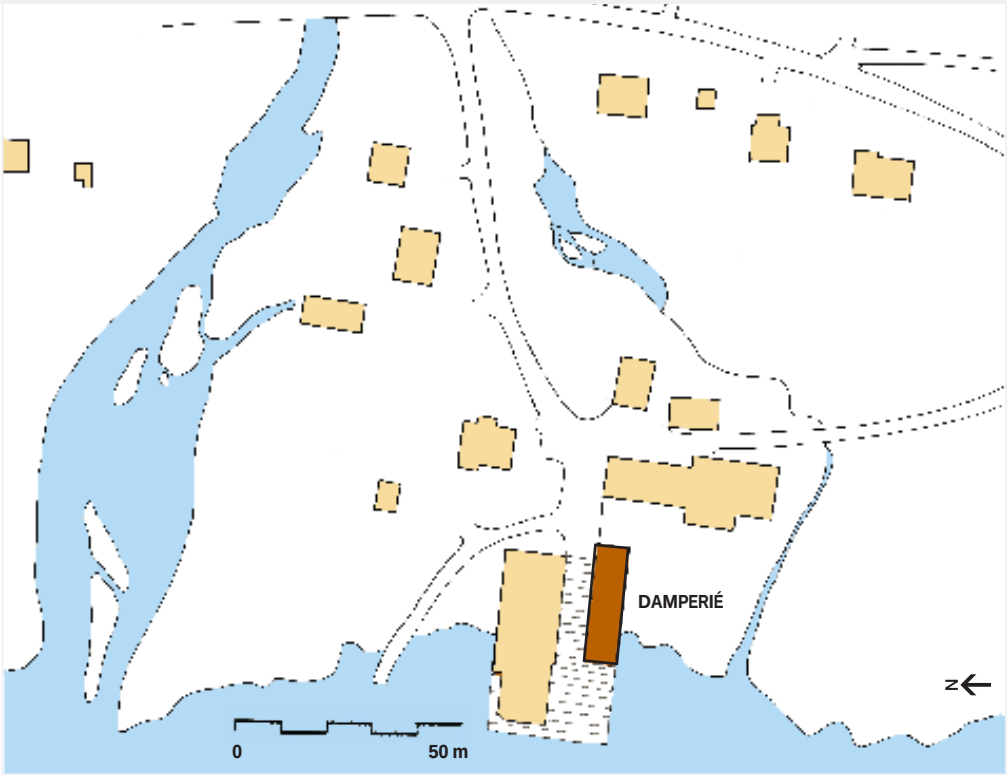
Initiativet til Damperie' ble tatt av Marion Ebbesen i 1992. Bergsfjord hadde i likhet med svært mange småsteder på kysten av Nord-Norge en reiselivsbedrift som bare bestod av innkvartering med selvhushold og aktiviteter. Det var et sterkt ønske om å få etablert en kafé eller pub i hjertet av bygda og utvide sysselsettingsmulighetene knyttet til reiselivsvirksomheten.

Damperie's uteservering – sommer og vinter

På servicekaia for stedets fiskere lå det en forfallen bygningsmasse som var overtatt av Loppa kommune fra tidligere eiere. Dette var gamle egnebuer og et nedlagt trandamperi. Det ble raskt enighet med fiskerne om at en utvikling av disse bygningene til serveringssted ikke var i konflikt med deres bruk av servicebrygga. Fiskerne syntes det var fint å få kafeen som nabo på brygga. Bygningsmassen på kaia ble todelt, halvdelen ble bygd ut til moderne egnebuer av de aktive fiskerne, mens bygningene på den andre sida av kaia ble solgt til den lokale reiselivsbedriften Bergsfjord-Ferie, som driver rorbuovernatting i været. Loppa kommune var også en viktig støttespiller i arbeidet med å finansiere utbyggingen. Det måtte gås flere runder med planlegging før kafeen ble realisert. Det første prosjektet som ble lansert, baserte seg på omfattende og kostbare ombygginger og måtte skrinlegges. Det er et omarbeidet og redusert prosjekt med større vekt på gjenbruk av den bebyggelsen som nå eksisterer.

Damperie' er bygd på den tradisjonen vi har med felles tiltak og dugnad i Kyst-Norge. Trinnvis utbygging og satsing på et særegent miljø har gitt suksess.





Kafeen ble tatt godt i mot i bygda, og mange dugnadstimer ble lagt ned. Dette gjorde at byggeprosessen gikk meget raskt. Med byggestart i mai 1994 var det nærmest døgndrift fram til åpningen 7. juli. Det er lagt vekt på fiske og kystkultur i Damperie, og lokalene er fulle av gamle fiskeredskap og annen kysthistorie. Inventaret er en rustikk collage av gjenstander - gardinene er fiskeline og fiskegarn, all dekorasjon er gjenstander fra fjære og båtstø.

Det er satset på høy kvalitet i bygninger, matstell og service. Slike spise- og møtesteder er mangelvare på kysten, og det har vist seg at Damperie's profil har slått an også som turiststed. Det er stadig vekst i turisttrafikken, både organiserte reiser og individuelle. Båtturisme er i vekst, og det har blitt behov for mer bryggeplass. I 1995 ble uteserveringen Soldekket åpnet og i 1998 en egen gjestebrygge. I løpet av 1998-99 er kafeen bygd ut med bedre lagerrom og utvidet kjøkken.

Med Damperie' som utgangspunkt er det satt i gang årvisse, faste arrangementer som samler bygdefolk og tilreisende: Råttstokk-festivalen tidlig i juli og Høsttakkefesten med reinkjøtt, margbein og buljong, som flyttsamenes gest overfor bygda når de forlater sommerbeitet på øya Silda og drar inn på vidda for vinteren. Bergsfjord- Ferie har alltid satset på lokale aktiviteter for de tilreisende. Nå er dette utvidet med den dimensjonen et godt, innendørs møtested gir på et sted med barskt klima. Damperie' har virket positivt både på yrkesliv og hverdagsliv i Bergsfjord. Reiseliv kan være en ressurs for små steder dersom det bygges ut slik at tilbudene kan samle lokalbefolkning og tilreisende

Alle foto: Bergsfjord-Ferie

Prosjekt:	Damperie` kafé, inngår i reiselivsbedriften Bergsfjordferie
Gjennomføring:	1994-
Byggherre/driver:	Marion Ebbesen, Bergsfjord-Ferie
Kostnader:	750 000
Konsulent:	ALUT
Finansiering:	Egenkapital 100 000, kommunalt tilskudd 225 000, kommunalt lån 75 000, privat lån 350 000
Kontakt:	Marion Ebbesen, 9580 BERGSFJORD, tlf. 78 45 91 55

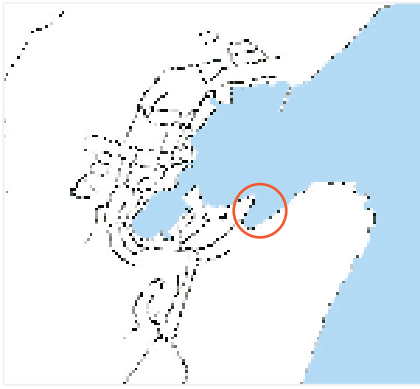
Badeplass og småbåthavn

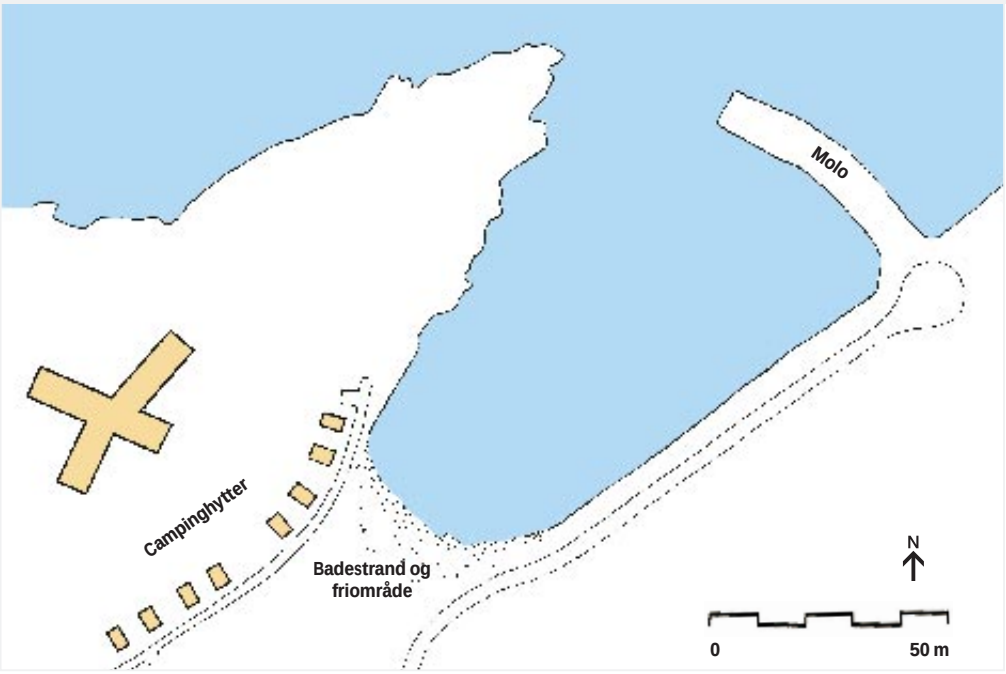
Ny badestrand og campingplass i Sandvågen har satt fokus på de tidligere forsømte strandområdene i Skjervøy

Badestranda med de nye campinghyttene.

Det er havn og strand som har vært selve grunnlaget for framveksten av Skjervøy. I mange år har kvalitetene i stedets møte med sjøen vært neglisjert, med tilfeldige utfyllinger og lite gjennomtenkt bebyggelse. Arbeidet med badeplass og småbåthavn har satt nytt fokus på de mulighetene som ligger i å kultivere strandsonen.

Sandvågen var den siste resten av den opprinnelige strandsonen i Skjervøy og stedets badestrand, men den var i en sørgelig forfatning.





Tidlig på 90-tallet var det behov for å anlegge campingplass sentralt i Skjervøy. Ideen om å kombinere campingplassen med en høyst tiltrengt istandsetting av den sentrale badeplassen Sandvågen, som var gjengrodd og tilsølt, oppstod. Det er sterke tradisjoner for godt samarbeid mellom kommune og private aktører i Skjervøy, og tiltaket ble gjennomført raskt. Badeplassen med rekreasjonsområde er blitt satt i god stand, og det er bygd campingplass med utleiehytter. 50 % finansiering ved Kommunaldepartementets tilskuddsmidler var avgjørende for å få gjennomført tiltaket.

Sandvågen er blitt en vellykket kombinasjon av friareal og campingplass med en hyggelig blanding av lokalbefolkning og besøkende. Samarbeidet mellom kommune og campingplass sikrer også godt vedlikehold.

Erfaringene fra badeplassen gav mersmak.
Ny småbåthavn er også blitt realisert

Fritidsbåten er viktig for kystbefolkningen i Nord-Norge. Ny småbåthavn var et sterkt ønske i Skjervøy og det lå godt til rette for en utbygging av en stor småbåthavn i indre havn. Samtidig ble det mulig å gjennomføre en opprydning i strandsonen i denne delen av sentrum. Den nye småbåthavna har synliggjort hvilken effekt opprydning i strandsonen i sentrum kan ha, og det er nå et økende krav om å rydde opp i andre deler av Skjervøy sentrum også.

Alle foto: Skjervøy kommune

Prosjekt:	Skjervøy sentrum, badestrand, campingplass og småbåthavn
Byggeår:	1993 (Sandvågen badestrand) 1994 (småbåthavn)
Byggherre:	Skjervøy kommune
Kostnader:	0,6 mill (Sandvågen), 1,9 mill (småbåthavn)
Areal:	ca 12 daa
Finansiering :	Skjervøy kommune 1,2 mill kr, Kommunaldepartementet 1,3 mill kr
Planprosess :	Reguleringsplan 1992
Kontakt :	Skjervøy kommune, 9180 SKJERVØY, tlf 77 76 00 11

Nytt liv i havnemiljøet

I Svolvær har det sentrale havneområdet blitt til en livlig og attraktiv del av byen igjen, både for ny utbygging og virksomhet og som møtested for byens befolkning og tilreisende. Dette er resultatet av opprusting av offentlige områder og bedret tilgjengelighet.

Bebyggelsen på Lamholmen med hotell i ny bebyggelse fremst og den restaurerte Anker Brygge bak (hvit). (Foto: Vågan kommune)

Byen Svolvær med sine 4 500 innbyggere har blitt til og utviklet seg med utgangspunkt i havna og virksomheten der. Liten aktivitet og investeringslyst og manglende vedlikehold gjennom flere tiår satte imidlertid sitt preg på sentrum. Bygninger og kaier forfalt, og sentrum var på mange måter inne i en ond sirkel.

Et felles løft med tunge bidrag fra både næringslivet og offentlige myndigheter ser ut til å ha snudd utviklingen.

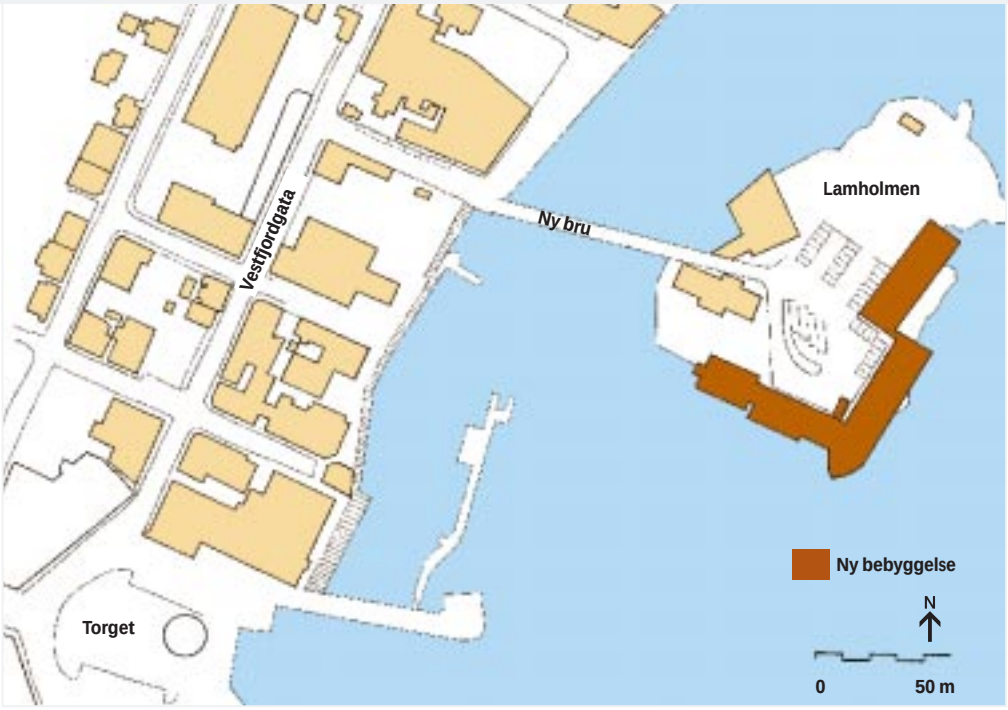
En ny kaifront med promenade ble opparbeidet med tredekke, belysning, benker og gode fortøyningsmuligheter. Parallelt fikk Vestfjordgata, som var byens gamle handlegate langs havna, et løft gjennom at den ble opparbeidet som miljøgate med nytt gatedekke, gatemøbler og utstyr.

Forfall og ubrukt bygningsmasse preget også Lamholmen, som ligger sentralt i havnebassenget. En ny bruforbindelse direkte til sentrum utløste opprusting av eksisterende bebyggelse og flere større nybygg. Lamholmen har nå både et nytt hotell, et større serveringskompleks, rorbuer for utleie og kontorvirksomheter.

Et samlet ønske fra befolkning, politikere og næringsliv om at det måtte gjøres noe for å få nytt liv i sentrum, var et viktig grunnlag for arbeidet med kommunedelplan for Svolvær sentrum.

Planen ble vedtatt i 1993 og framhever bl.a. utvikling av Lamholmen og havnefronten som viktige tiltak for å styrke sentrum og kontakten mot det tradisjonsrike og karakteristiske havnemiljøet.

Planen ble fulgt opp av en tiltaksdel kalt Svolvær mot år 2000. Støtte fra sentrumsmidler gjennom fylkeskommunen i kombinasjon med private og kommunale midler gjorde det mulig å gjennomføre i første omgang havnepromenaden og opprustingen av Vestfjordgata og senere byggingen av bruforbindelse ut til Lam-



holmen. Samlet representerer disse tiltakene en investering på vel 9 mill. kr, men har til nå bidratt til å utløse private investeringer på mer enn 80 mill. kr.

Forbedringstiltakene har i løpet av få år snudd utviklingen i dette sentrale området. Nyinvesteringene på Lamholmen er nevnt. Det er også kommet i gang flere fortettingsprosjekter med boliger og forretninger på landsida langs havnepromenaden.

I dag har folk tatt området i bruk på en helt annen måte enn tidligere.

Om sommeren er promenaden blitt en viktig del av bylivet. Havna langsmed trekker til seg stadig flere fritidsbåter og benyttes om vinteren mye av tilreisende sjarkfiskere. Kommunen kan også vise til ringvirkninger ved at nye service- og reiselivsvirksomheter er etablert i området.

Tiltakene som er gjennomført i Svolvær sentrum, er eksempler på hvordan moderate offentlig tiltak kan utløse betydelige ringvirkninger. Det har hatt stor betydning for å få dette til at tiltakene har vært en del av en helhetlig strategi, og at de har vært rettet direkte mot områder med et stort utviklingspotensial.

Kommunedelplanen pekte også på torget som et viktig område for sentrum. En plan for utforming av torgområdet er vedtatt, og en håper å komme i gang med opparbeidelse i 1999.

Tiltak:	Opparbeidelse av havnefront, miljøgate og ny bruforbindelse
Gjennomføring:	1993–96
Byggherrer:	Vågan kommune
Kostnader:	Havnefront: 2,5 mill., miljøgate: 2,5 mill., bruforbindelse: ca. 4,5 mill.
Finansiering:	Tilskudd fra KRD: 3,8 mill., kommunen 1,35 mill. Resten er dekket av oppsittere og næringsliv, hvorav ca. 3 mill. er dekket inn over kommunalt tomtesalg på Lamholmen.
Plangrunnlag:	Kommunedelplan 1993
Kontakt:	Vågan kommune, teknisk etat v/Svein Christiansen, tlf. 76 07 04 11

Fiskebåter langs havnepromenaden med nytt bolig- og forretningsbygg under oppførelse bak (Foto: Vågan kommune)

Kaifronten langs promenaden (Foto: Vågan kommune)

Bru til Lamholmen med havnepromenaden i forgrunnen (Foto: Vågan kommune)

Gågatesentrum - óg for vinterbruk

Mo har eit nytt bysentrum, i hovudsak bygd ut etter 1980. I samband med utbygginga av sentrum har ein litt etter litt utvikla og bygd opp eit sentralt gågatestrøk. Oppvarma gater aukar området sine brukseigenskapar i den kalde årstida.

Utsikt langs Jernbanegata mot sjøen, med skulpturen Havmannen i bakgrunnen. (Foto: Rogne)

Sjølve byområdet har ca. 7000 innbyggjarar. Grunnlaget for utviklinga av det "moderne" bysentrumet i Mo vart lagt gjennom eit vedtak om planmessig byfornying sist i 1970-åra. Gatestrukturen vart endra, og det kom etter kvart nye bygg som styrkte by-preget i sentrum. Ein la opp til at dei sentrale gatene skulle vere bilfrie med tilførselsvegar og parkeringsplassar i ring rundt. Prinsippet vart følgd opp i ein gatebruksplan som vart vedteken i 1983, og denne har danna grunnlaget for arbeidet med gågatestrøket.

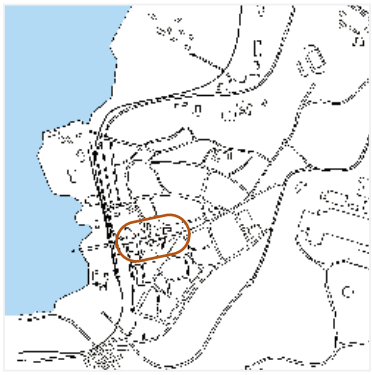
Ryggraden i gågatestrøket er Jernbanegata, hovudaksen mellom sjøen og rådhuset.

I tillegg finn ein fleire sidegater og eit torg i gangstrøket. I alt utgjer gågateareala ca. 10 daa. Arbeidet har gått i etappar med start i 1986. Den til no siste vart fullført i 1997.

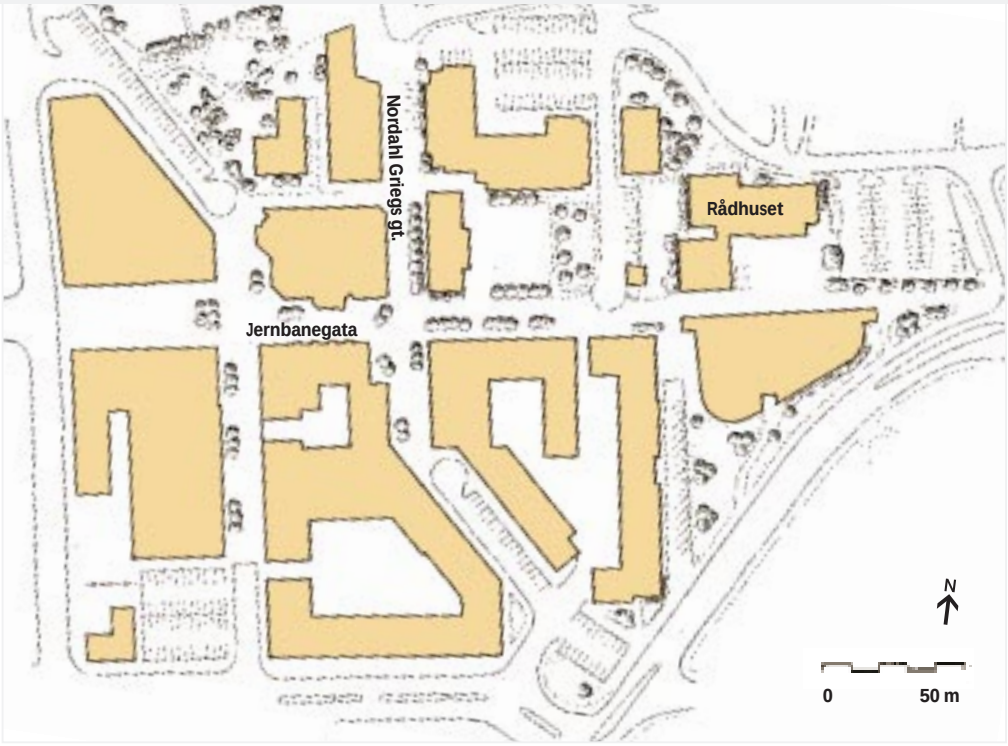
Medan dei fyrste etappane var litt "varsame" i utforminga, har dei siste vorte meir tilplanta og møblerte. Hovudmaterialet i belegget er betongheller. Den siste etappen som er utført, er ein leikepark for born.

Rana har ein lang vinter som er rik på snø, men vassboren oppvarming av gatene har opna for å utforme gågatene utan omsyn til snøbrøyting og plass til å lagre snøen. Dette har gjeve ei stor grad av fridom i materialbruk, møblering og tilplanting. Energien vert teken frå returleidningen i fjernvarmeanlegget (utnyttar spillvarme frå Mo industripark), dette er energi som det er vanskeleg å utnytte på andre måtar. Det gjer at prisen på energien vert redusert.

Eit byfornyingsvedtak og ein gatebruksplan gav grunnlag for å trekkje inn grunneigarar i finansieringa av opparbeiding og vedlikehald.



Fornyingsvedtaket gav grunnlag for å påleggje grunneigarane dekningsbidrag i samband med opparbeidinga. Gatebruksplanen gjekk likevel langt ut over byfornyingsområdet, slik at delfinansiering frå grunneigarane si side i praksis for det meste vart basert på friviljuge avtalar.



Grunneigarane dekkjer òg ein vesentleg del av driftsutgiftene. Kommunen har peikt på at avgiftsreglane slår skeivt ut her. Energikjøp som her erstattar snøbrøyting, vert belasta med vanleg mva.-sats, medan vanleg snøbrøyting er friteken.

Mange frykta at gågatene ville verte liggjande øyde og forblåste.

Oppvarminga gjev ikkje berre eit gangstrøk fritt for snø, men gjer óg sitt til at vegetasjonen vert frodigare, og sesongen for uteopphald vert lengre. Forretningsdrivande oppfattar i hovudsak dei opparbeidde områda som meir attraktive. Finansiering med hjelp frå næringslivet har gått lettare etter at dei fyrste etappane vart ferdigstilte.

Jernbanen ligg som eit effektivt stengsel mellom sjøen og bysentrum. Det er planar om å utvikle gågatesystemet vidare i ein brei undergang under jernbanen med kontakt til utfyllingsområdet på sjøsida. Her er det planlagt ein promenade der kunstnerisk utsmykking vil få ein viktig plass. Dette vil opne byen mot sjøen og gje gågatenettet ein ny dimensjon.

Anlegget er vorte til over lang tid med noko ulik utforming i de enkelte etappene. Hovudaksen langs Jernbanegata ville nok tent på å hatt ei meir heilskapleg utforming. Styrken med planen og gjennomføringa i Mo ligg i at prinsippløysinga er heldt fast over lang tid og realisert gradvis.

Tiltak:	Opparbeidelse gågater
Gjennomføring:	1986–97
Byggherre:	Rana kommune
Kostnader/finansiering:	Etappane 1–3 (1986–88): 8,5 mill. fordelt på grunneigarar 5,8 mill. og kommunen 2,7 mill. Etappane 4–6 (1992–97): 5 mill. fordelt på grunneigarar/ handelsstanden 2,8 mill., kommunen 0,7 mill. og staten: 1,5 mill.
Plangrunnlag:	Reguleringsplan 1980, gatebruksplan 1984
Kontakt:	Rana kommune, v/plansjef Sverre Å. Selfors, tlf. 75 14 52 40

Plassdaning på hjørnet mellom Jernbanegata og Nordahl Griegs gate. (Foto: Rogne)

Vinter i gågata. (Foto: Rana kommune)

Oppvarma sitjebenk. (Foto: Rana kommune)

Havmannen. 10 meter høg skulptur ute i sjøen i forlenginga av Jernbanegata. Er med i Skulpturlandskap Nordland. Kunstner: Antony Gormley. (Foto: Rana kommune)

Å bo i sentrum

Boligene på Nedre Sannan i Steinkjer er bygd ut på et svært sentralt område med gangavstand til de fleste servicetilbud. Prosjektet består av i alt 82 leiligheter i ulik størrelse og hadde i utgangspunktet et høyt ambisjonsnivå knyttet til byggeskikk, bokvaliteter og energimessige forhold.

Fra innvielsesfesten på fellesområdet. (Foto: Steinkjer tomteselskap)

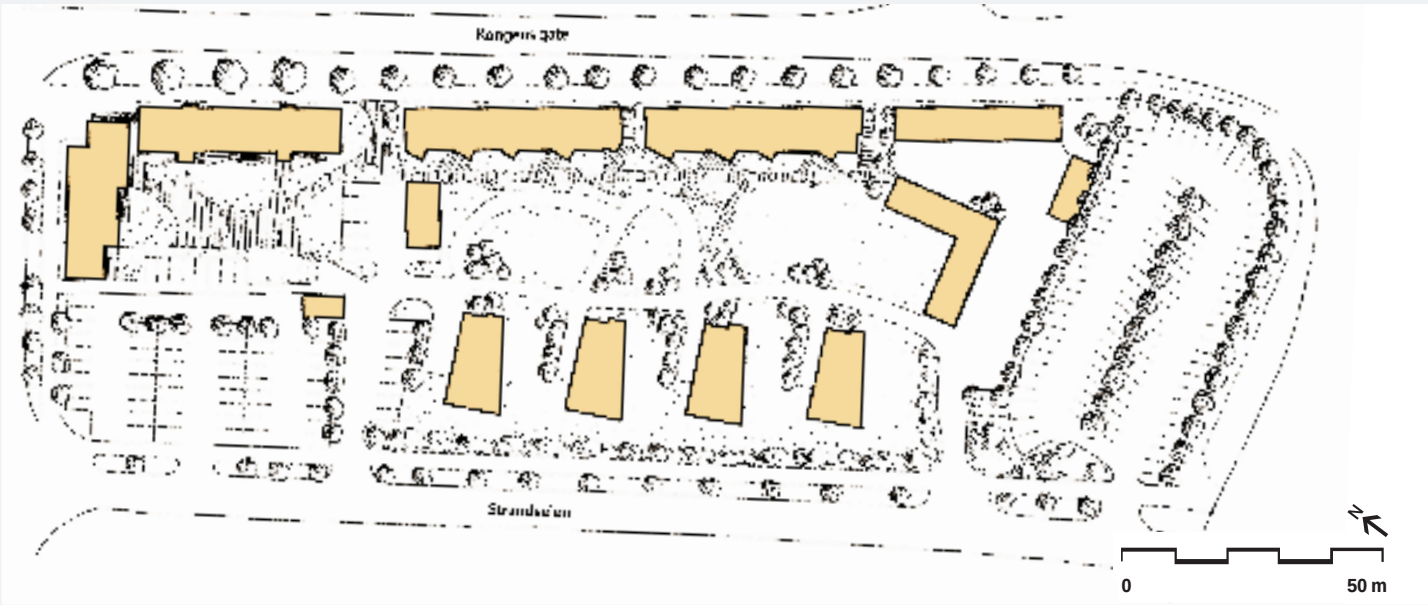
Dette prosjektet ble opprinnelig planlagt som en del av boligutstillingen "Bo i småby" i 1994. I forhold til tidligere boligutstillinger var intensjonen i denne omgang å fokusere sterkere på ulike sider ved det å bo i småby. Det var på denne bakgrunnen at Steinkjer kommune innbød til en åpen norsk arkitektkonkurranse om et boligkvartal på Sannan-tomten i 1992. Av ulike grunner ble ikke boligutstillingen gjennomført som planlagt, men vinnerprosjektet ble oppført senere, i 1995–97.

Steinkjer sentrum er anlagt på en flat sandmo på begge sider av utløpet av Steinkjerelva. Sentrum ble totalt rasert i 1941. Den nye byplanen med en klar kvartalsstruktur og bebyggelse fra gjenreisningsperioden har satt sitt tydelige preg på byen. Nedre Sannan ligger inntil hovedaksen på sørsida, Kongens gate. Tomten utgjør et helt kvartal (ca. 17 daa) og ligger i nær kontakt med sentrum. Selve byområdet i Steinkjer har omtrent 10 000 innbyggere.

Variert boligsammensetning, god tilgjengelighet for alle og gode fellesområder var viktige sider ved utbyggingen av dette sentrumsnære området.

Arkitekten la stor vekt på at bebyggelsesmønsteret skulle innordne seg i bystrukturen og bidra til å underbygge denne. Langs Kongens gate i øst har bebyggelsen fått et lineært preg som forholder seg til og styrker gateløpet. Bebyggelsen åpner seg mer mot vest med lavere, tverrstilte bygninger (byvillaer). Bebyggelsen er i tre og fire etasjer. Bebyggelsesplanen gir et stort sammenhengende indre grøntområde, der tanken er at dette ikke bare skal være for området selv, men også gi et tilskudd til grøntstrukturen i sentrum.

Leilighetsstørrelsen varierer fra to til fem rom, og alle leiligheter har livsløpsstandard, noe som bl.a. innebærer at alle oppganger har heis. 22 av leilighetene er bygd som omsorgsboliger. Området har også felleslokaler, og det har også vært et mål å få innpasset noe næringsvirksomhet.



Planene om å utvikle området som en del av en boligutstilling i 1994 var et viktig grunnlag for det høye ambisjonsnivået prosjektet hadde fra begynnelsen av.

Det var et klart mål å få fram nytenkning rundt det å utforme sentralt beliggende boliger. Husbanken, Nord-Trøndelag fylkeskommune og Mursenteret var viktige støttespillere for kommunen i etablerings- og programfasen. Arkitektkonkurransen var ett viktig virkemiddel for å kunne få til det løftet som en ønsket. At boligutstillingsperspektivet forsvant, bidrog til at ambisjonsnivået ble noe senket. Steinkjer tomteselskap overtok utbyggingsansvaret, men Husbanken har fortsatt sin medvirkning gjennom hele prosjektet.

En etterundersøkelse blant beboerne tyder på at området fungerer godt for de fleste av dem.

Særlig har området vist seg attraktivt for enslige og eldre, med trappefrie atkomster, praktisk tilrettelagte leiligheter og en del fellestjenester. De fleste av beboerne framhever nærheten til sentrum som en viktig kvalitet både sosialt og praktisk.

Konkurranseforslaget hadde klare mål knyttet til redusert energi- og ressursforbruk. Dette skulle bl.a. oppnås gjennom varmegjenvinning, energivennlig materialvalg og boligens og vinduenes orientering. Dessverre er dette grunnet kostnadsmessige forhold bare gjennomført i begrenset grad.

Likevel er området et svært viktig referanseprosjekt i diskusjonen om boliglokalisering og energibruk og om hvordan sentrumsnære områder best kan utformes.

Det sentrale fellesområdet. (Foto: Hallgrim Bremset)

Mot Kongens gate er bjørkealleen langs gata bevart. (Foto: Hallgrim Bremset)

Området åpner seg mot vest og har utsikt mot fjorden. (Foto: Steinkjer tomteselskap)

Tiltak:	Byboliger
Gjennomføring:	1995–97
Byggherre:	Steinkjer tomteselskap AS
Finansiering:	Husbanken.
Arkitekt:	Siv.ark. Lars Dyrhaug
Plangrunnlag:	Reguleringsplan 1995
Kontakt:	Steinkjer kommune v/utviklingssjef Erling Bergh, tlf. 74 16 91 01

Løft for arbeiderboliger

Stedet Kopperå framstår som et helhetlig industrimiljø bygd opp gjennom dette århundret, med alle industrisamfunnets viktige elementer intakt. Det er bred enighet om at dette miljøet må bevares, samtidig som det gis rom for videreutvikling som levende bomiljø og industrisamfunn.

Kopperå med arbeiderboligene på Myra i forgrunnen og med smelteverket bak.
(Foto: Ivar Mølsknes)

For hundre år siden var Kopperå-området ubebygd. Mulighet for jernbanetransport og utnyttelse av elvene Tevla og Kopperåa til kraftproduksjon gjorde området attraktivt for industrietablering. I år 1900 startet smelteverket sin produksjon, og etter hvert grodde det opp et komplett samfunn med ulike typer boliger, velferdsbygg, skole og kirke rundt bedriften. På tross av skiftende produksjon og resultater har smelteverket hele tida vært en avgjørende faktor for utvikling og forming av stedet Kopperå og kommunen Meråker. Etter mange år med nedbygging stanset smelteverket i 1991. Senere har en arbeidet mye for å få inn ny virksomhet. I dag har en suksess med ny produksjon (silica-støv) i de gamle smelteverkslokalene. Folketallet ligger på omlag 350.

Samlet sett representerer Kopperå et godt bevart helhetlig industrisamfunn. Etter initiativ fra kommunen og lokalmiljøet og en egen kulturmiljøanalyse har fylkeskommunen framhevet Kopperå i sin verneplan for kulturmiljø. Arbeiderboligene på Myra-området fra 1916 er et av de mest særpregede delområdene, men led til en viss grad under manglende vedlikehold.

Arbeidet med å sette i stand og ruste opp arbeiderboligene på Myra er et prioritert delprosjekt.

De elleve bygningene i denne husgruppen er overtatt av private. Det er klart behov for å få rustet opp bebyggelsen. I samarbeid med beboerne har kommunen fått utarbeidet et forvaltningsdokument som gir retningslinjer og råd for hvordan bebyggelse og uteområder skal settes i stand slik at det både tas hensyn til områdets egenart og kvaliteter og beboernes ønsker om å innarbeide dagens standardkrav. Et av de første tiltakene en har satset på, er maling av bebyggelsen med opprinnelig malingtype (linoljemaling) og fargesetting, bl.a. gjennom kurs i linoljemaling og faglig bistand overfor beboerne. Det er også gjennomført en del kommunaltekniske arbeider for å tilrettelegge for istandsettelse av utomhusområder.

Det er også gjennomført andre tiltak i Kopperå. En ny tursti tilrettelagt for funksjonshemmede er opparbeidet ved Kontordammen, og i den gamle kraftstasjonen er det etablert et industrimuseum.

En viktig problemstilling er å finne fram til en god forvaltningsmodell i samarbeid mellom beboere, næringsliv og offentlige myndigheter.

At Kopperå er høyt prioritert i fylkets verneplan for kulturmiljø, har gitt en viktig forankring for videre arbeid og har gjort det lettere å hente støtte utenfor kommunen. Verneplanen åpner for mulighet for ta opp fredning av miljøet, men kommunen har sett det som mer hensiktsmessig å basere seg på bevaring gjennom en ny reguleringsplan som ble vedtatt i 1998. Tanken er at reguleringsplanen som omfatter hele Kopperå, skal suppleres med oppfølgende tiltak i samarbeid med lokalmiljøet. Arbeidet med Myra-området er et eksempel på dette, med et forvaltningsdokument forankret i reguleringsbestemmelsene, etablering av velforening og praktisk bistand til beboerne.

Etableringen av velforeningen på Myra og arbeidet som er satt i gang med utvendig fargesetting og maling, har vært med på å få i gang et sterkere lokalt engasjement.

Foreløpig har en kommet for kort til å kunne trekke endelige konklusjoner om hvordan den valgte arbeidsmodellen vil fungere etter hvert som nye tiltak settes i gang. For beboerne og kommunen har forvaltningsdokumentet gitt et viktig praktisk arbeidsgrunnlag ved at det peker på konkrete deloppgaver og på hvordan disse kan løses.

I tillegg til videreføring av istandsettingsarbeidet i samarbeid med kommunen planlegger velforeningen tiltak på fellesarealer i egen regi.

Første hus på Myra i "ny" fargeprakt. (Foto: Ivar Mølsknes)

Funksjonærboliger på "Uta-Elva"-området, oppført 1931. (Foto: Ivar Mølsknes)

Kontordammen med kraftstasjonen der det er innredet industrimuseum. (Foto: Ivar Mølsknes)

Tiltak:	Istandsetting av arbeiderboliger m.m.
Gjennomføring:	Fra 1998
Byggherre:	Alle private huseiere samt Elkem
Finansiering:	Hovedbidragsytere har vært fylkeskommunen med 300 000 kroner til utarbeidelse av forvaltningsdokumentet og kommunen med 130 000 kroner til bl.a. opparbeidelse av utearealer.
Konsulenter:	Praksis sivilarkitekter (forvaltningsdokument Myra)
Plangrunnlag:	Reguleringsplan 1998
Kontakt:	Meråker kommune, v/kulturkonsulent Anne Frengen, tlf. 74 81 02 61

Rehabilitering av stasjonsbyen

Et tiår med målbevisst arbeid har igjen gjort Hommelvik til et trivelig kommunesenter. Sporene fra mange år som husklynge i vegkanten på E 6 er i ferd med å slettes.

Hommelvik med sine 3.500 innbyggere er kommunesenter i Malvik, som er en av Trondheims større forstadskommuner med 11.000 mennesker. Stedet vokste fram som stasjonsby ved Meråkerbanen fra 1880 med stor trelasthandel og eksporthavn. De siste 50 årene er Hommelvik mer og mer blitt en forstad til Trondheim med stor utpendling. Den stadig økende trafikken på E6, midt gjennom sentrum, medførte sterkt forslumming av stedet.

Ny E 6 utenom tettstedet har gitt muligheter for et ambisiøst forbedrings-arbeid med mange aktører.

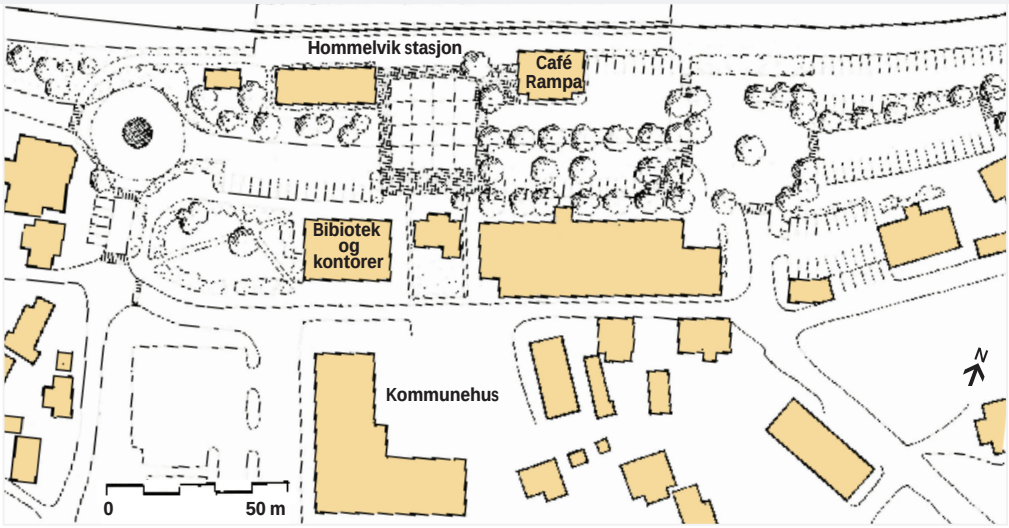
Øverst: Stasjonsområdet

Ny E 6 utenom det gamle kommunesenteret ble tatt i bruk i 1989. Dette åpnet for et målbevisst engasjement i rehabilitering av den gamle stasjonsbyen, men det kunne like gjerne ha endt med at sentrumsfunksjonene hadde flyttet til det nye, store Svebergkrysset ved motorvegen. Kommunen besluttet å satse på å opprettholde Hommelvik som det viktigste tettstedet, blant annet med nytt administrasjonsbygg som stod ferdig i 1990.

I 1989 ble Hommelvik invitert som deltaker i Miljøverndepartementets utviklingsprogram Trafikk - Oppvekst - Nærmiljø (TON). Dette medførte et bredt anlagt arbeid med forbedring av tettstedsmiljøet. I Hommelvik ble det særlig satset på fire temaer:

- Sentrumsutvikling, med ombygging av gamle E 6 til miljøgate og skysstasjon ved jernbanen
- Grøntstruktur, med særlig vekt på elva Homla og strandområdet Stasjonsfjæra
- Skolene som møtested, med ny utforming av skolegårdene
- Bevaringsplan for de eldste boligområdene i Hommelvik

I løpet av den første prosjektperioden fram til 1995 ble det gjennomført et stort antall enkeltprosjekter, med ny skolegård på barneskolen, miljøgate i Johan Nygaardsvolds gate forbi skolen, ny turveg langs Homla, ny belysning i deler av sentrum og nye stakittgjerder rundt kirkegården og andre vik-



tige områder i sentrum som større enkelttiltak. I 1996 stod den ombygde E 6 ferdig som miljøgate. Miljøgata har fått en spesiell utforming, nærmest som et sammenhengende torg gjennom sentrum, med parkering vinklerett på kjørebanen. Dette har gitt god effekt på trafikkulturen i sentrum, nå kjører alle pent og langsomt.

Satsing på bred deltakelse har gitt et engasjement for Hommelvik som har holdt seg utover prosjektperioden.

Det ble lagt stor vekt på deltakelse fra lokalbefolkningen og lokale interesser i prosjektarbeidet. Dette har gitt gode resultater, og vært grunnlag for nye initiativ etter prosjektperioden. Det ble satset særlig på barn og unge i prosjektarbeidet. Barna var sterkt engasjert i utviklingen av skolegården på Hommelvik skole, men det deltok også ungdomsrepresentanter i andre arbeidsgrupper, blant annet for sentrum. Malvik kommune gjorde seg stor nytte av de ulike sysselsettingstiltakene tidlig på 90-tallet, med fast organiserte arbeidslag som både arbeidet med turvegen langs Homla og med stakittgjerder og steinsetting i selve sentrum.

Etter avslutningen av den intense arbeidsperioden i første halvdel av 90-årene har det vært færre prosjekter i arbeid samtidig. Likevel er prosessen fulgt opp, med sammenhengende gang/sykkelveganlegg langs gamle E 6 mellom sentrum og boligområdene i nord, som ble åpnet i 1997 og innredning av det gamle pakkhuset på Hommelvik stasjon til Cafe Rampa i 1996.

Den viktigste lærdommen for kommunen av den langvarige prosessen har vært betydningen av tverretatlig arbeid i en bred satsing for å forbedre tettstedet, og verdien av å styrke kompetansen i kommunen gjennom å satse aktivt på egne ressurser i slikt arbeid.

Prosjekt:	Hommelvik sentrum
Gjennomføring:	1991-98
Arkitekt og landskapsarkitekt:	Malvik kommune i samarbeid med Statens vegvesen Sør-Trøndelag
Areal:	50 daa
Plangrunnlag:	Gjeldende reguleringsplan, stedsanalyse 1992, revidert kommunedelplan 1996, etappevise byggeplaner
Kostnader:	16 mill kr offentlige anlegg, Miljøverndepartementet 4 mill kr, Statens vegvesen 3 mill kr, Malvik kommune 5 mill kr, NSB 2,5 mill kr, Private 1,5 mill kr.
Kontakt:	Malvik kommune v/Alf Haugnes 7550 HOMMELVIK, telefon 72 97 00 00

Øverst og nederst: Stasjonsområdet
I midten: Johan Nygaardsvoldsgt

Alle foto: Dan Ågren

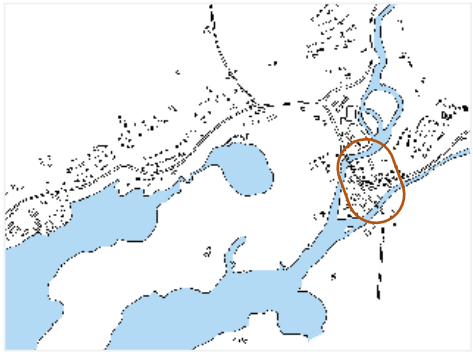
Dugnadsånd, politisk engasjement og flinke fagfolk

Kommunesenteret Årnes i Åfjord er eit døme på at kommunal omorganisering óg kan gje svært positive resultat i det fysiske tettstadmiljøet.

Opphaldsplassen med fontenen er ein populær tumleplass.

Då Åfjord kommune vart omorganisert i 1992, vart det etablert ein eigen kommunestyrekomité for kommuneutvikling. Dette vart eit nyttig forum for å realisere måla om å forbetre lokalmiljøet. Det vart henta inspirasjon frå Nesbyen og Lom og sett i gang målretta arbeid for å få til finansiering av tiltak. Arbeidet bygde på ein svært vellykka stadanalyseprosess i 1987-88. Der vart det særleg fokusert på staden sin identitet og den sterke, lokale handverkstradisjonen, slik han t.d. har vist seg i den tradisjonelle åfjordbåten. Dei prinsippa som stadanalysen samla i «Idéprosjekt Årnes», vart vedtekne av kommunestyret som retningslinjer for vidare stadsutvikling i 1988. I kommuneplanvedtaket i 1990 var òg sentrumsutvikling sett opp som eit av kommunen sine satsingsområde.

Utviklingsarbeidet førte med seg eit stort lokalt engasjement. Det vart ein vellykka dugnad mellom lokale eldsjeler, både i kommunen og i det private, og gode medspelarar i fylkeskommunen og Statens vegvesen.



I stadanalysearbeidet var det skapt ei sterk forventning om å få til synlege, fysiske resultat, og med ei brei samfinansieringspakke i ryggen byrja ein arbeidet med oppryddding i trafikkmiljøet, avgrensing og ordning av parkering, legging av murar av skifer i staden for vegrekkverk, etablering av nye opphaldsplassar med springvatn og benker, nye gatelamper. Dette arbeidet kom i gang takka vere eit tilskott på 1 mill. kroner frå bygdeutviklingsfondet. Vegkontoret i Sør-Trøndelag kom òg med i arbeidet med Aksjon Skoleveg -midlar til bygging av gangveg gjennom sentrum og delfinansiering av ombygginga av riksvegen til miljøgate. Kjernen i anlegget har vorte torget med åfjordbåten markert som ein krum skifermur med eit monumentalt, skulpturelt ror. Dette store prosjektet vart gjennomført i éin stor etappe og stod ferdig i 1994. Det var eit svært nært samarbeid mellom grunneigarar og kommune om gjennomføring av prosjektet. Dette førte til at arbeidet vart utvida inn på private område. Fleire tiltak vart gjennomførde, i stor grad finansiert av private midlar. Alle bidrag har vore friviljuge, det har ikkje vore naudsynt å gjennomføre avståingar av grunn eller offentleg innløysing av areal.

Prosjektet har hatt spennande ringverknader, med høg standard på nye, private byggjeprosjekt og samarbeid mellom kommune og næringsliv om vintervedlikehald.

Det felles løftet som prosjektet var, har seinare gjeve fleire resultat. Tre større ombyggingar/nybygg av næringseigedommar i sentrum er gjennomført med mykje større vekt på kvalitet og tilpassing. Det er etablert ei samfinansiering mellom kommunen og næringslivet om intensivert vintervedlikehald. Åfjordingane er med rette stolte av kommunesenteret sitt. Ein ekstra inspirasjon fekk dei då dei tok imot vegdirektøren sin «Vakre vegers pris» i 1996.

Alle foto: Dan Ågren

Prosjekt:	Årnes sentrum
Byggeår:	1994
Byggherre:	Åfjord kommune
Landskapsarkitekt:	Arne Olav Moen, Moen og Feste Biri AS
Kostnader:	5,6 mill. kr
Areal:	6 daa
Finansiering:	Åfjord kommune: 1,3 mill. kr, Statens vegvesen 1,7 mill. kr, Kommunaldepartementet 0,5 mill. kr, bygdeutviklingsfond, 1,0 mill. kr, private 1,1 mill. kr
Plangrunnlag:	Reguleringsplan (delvis uaktuell) 1978, politisk behandla stadanalyse 1988, kommuneplan 1990, byggjeplan 1993
Planprosess:	Del av langsiktig stadutviklingsprosjekt sidan 1987
Kontakt:	Åfjord kommune, 7170 ÅFJORD, v/sektorsjef Tor Skjevdal, tlf. 72 53 11 00

Storstua på Øra

På Sunndalsøra er dei stolte av Øratorget. Den øyde parkeringsplassen framfor kulturhuset og biblioteket er omdanna til eit bilfritt, frodig torg, med ei praktfull fontene som hovudattraksjon.

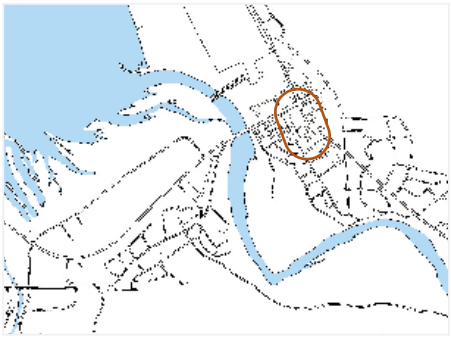
Øratorget med basseng og skulptur.
Foto: Tor Smaaland

Torget er det siste byggjetrinnet i ei målretta sentrumsutvikling gjennom åtte år.

Sunndalsøra er kommunesenteret i Sunndal kommune. 4000 av kommunen sine 7500 innbyggjarar bur her. Sunndalsøra er ein industristad som hovudsakleg har vakse opp under dei siste 50 åra rundt aluminiumssmelteverket. Sentrum i tettstaden har byliknande bygningar, breie gater og ein relativt open byplan. Biltrafikk og parkering har i stadig større grad prega Sunndalsøra til tross for mykje sykkelbruk og godt utbygde sykkelvegar mellom bustadområde, sentrum og smelteverket. Sunndal kommune tok i 1990 til med ei systematisk opprusting og forbetring av sentrumsmiljøet, mellom anna med årlege delprosjekt med planting, nye fortau og gangvegar. Øratorget er det viktigaste uterommet på staden, omgjeve av rådhus, kulturhus og bibliotek. Etter kvart som resten av sentrum vart stadig betre, kunne ikkje torget bli liggjande som ein stor, asfaltert parkeringsplass.

Ein har bygd opp planprosessen rundt lokale eldsjeler og brei, offentleg drøfting. Stor skepsis til ein heilt bilfri plass har vore det viktigaste stengslet i vegen fram mot målet.

Det er Sunndal kommune ved plansjef som har vore prosjektansvarleg og pådrivar i heile prosessen med forbetring av Sunndalsøra. For torget vart det sett ned ein eigen byggjekomité med to politikarar og to tenestemenn. Formannskapet var politisk referansegruppe og deltok aktivt i planarbeidet. Handelsstanden, med Domus som nabo til torget, deltok òg i utviklingsarbeidet. Planen for opparbeiding byggjer på ein godkjent illustrasjonsplan frå 1992 og ein reguleringsplan frå 1993. I 1993 vart det utarbeidd alternative detaljplanar som vart drøfta breitt fram til valget av endeleg løysing året etter.



Ein landskapsarkitekt vart knytta til prosjektet tidleg i planfasen, og supplert med ein kunstnar etter ein innbydd konkurranse seinare. Planlegginga av Øratorget har gått over svært lang tid, og det har vore stor motstand, både frå handelsstanden og frå det politiske miljøet, mot å fjerne parkeringsplassane og bruke mykje pengar på å oppparbeide torget. Til slutt vart det likevel semje om ei ambisiøs opparbeiding av torget med store fonteneanlegg, skulpturell bearbeiding av murar og kantar, høg standard på torgflata og mykje treplanting.

Både næringsdrivande og publikum er no godt nøgde med høg standard på torget og den heilt bilfrie løysinga. Kommunen har teke på seg dei ekstra driftsutgiftene med det nye anlegget.

Øratorget er no det viktigaste uterommet, med mange store arrangement i sommarhalvåret. Til kvardags opplever nok mange torget som i største laget, men den sterke satsinga på kvalitet i materiale og utforming og den store fontena gjer torget staseleg sjølv med lite folk. Skepsisen til trafikkløysingane med store, bilfrie område har stilna. Det er romsleg med parkering i gatene rundt torget, og kundane i kjøpesentra set òg pris på det bilfrie området.

Vedlikehald av fontenene er krevjande, og snøbrøyting må gjerast med mindre utstyr enn før. Dette har auka driftskostnadene på torget, som vert dekte av kommunen. Hærverk er ikkje noko problem, folk i alle aldrar er stolte av den nye storstova på Sunndalsøra.

Foto: Petter E. Innvik

Prosjekt:	Øratorget
Byggjeår:	1994-95
Byggherre:	Sunndal kommune
Landskapsarkitekt:	Bjørbekk og Lindheim AS, Oslo
Kunstnar:	Hagbart Solløs
Kostnadar:	5 mill. kr
Areal:	6 daa
Finansiering:	Sunndal kommune: 4,8 mill. kr, Utsmykkingsfondet for offentlege bygg: 0,2 mill. kr
Plangrunnlag:	Reguleringsplan 1993, detaljplan 1994
Planprosess:	Del av langsiktig, etappevis prosjekt for å forbetre sentrum, sidan 1990
Kontakt:	Sunndal kommune, 6600 SUNNDALSØRA, v/plansjef Gunnar Olav Furu, tlf. 71 6 9 90 00
Litteratur:	Presentert i «Arkitektur og omgivelser», Ole Rømer Sandberg, Gyldendal 1997

Turveg frå fjord til fjell

Gjennom meir enn ti år har Volda kommune arbeidd medvete for å sikre og leggje til rette for turvegdraget frå fjorden til fjellet langs Elvadalen.

Turvegen langs Øyraelva.

Øyraelva var ein gong ein viktig kraftkjelde for framvoksteren av nye næringar i Voldasamfunnet. Her har vore kverner, møller og kraftverk, støyperi, reperbane, spinneri, meieri og møbelfabrikk. Stordelen av bygningene er no vekk, berre tuftene står att etter bløminstida ved hundreårsskiftet. Dei siste ti åra har kommunen arbeidd for at elva skal vinne attende ein sentral plass i dagleglivet for dei 4.500 innbyggjarane i tettstaden. No er det ikkje som kraftkjelde for industri elva er i fokus, men som ryggraden i Volda sine friareal.

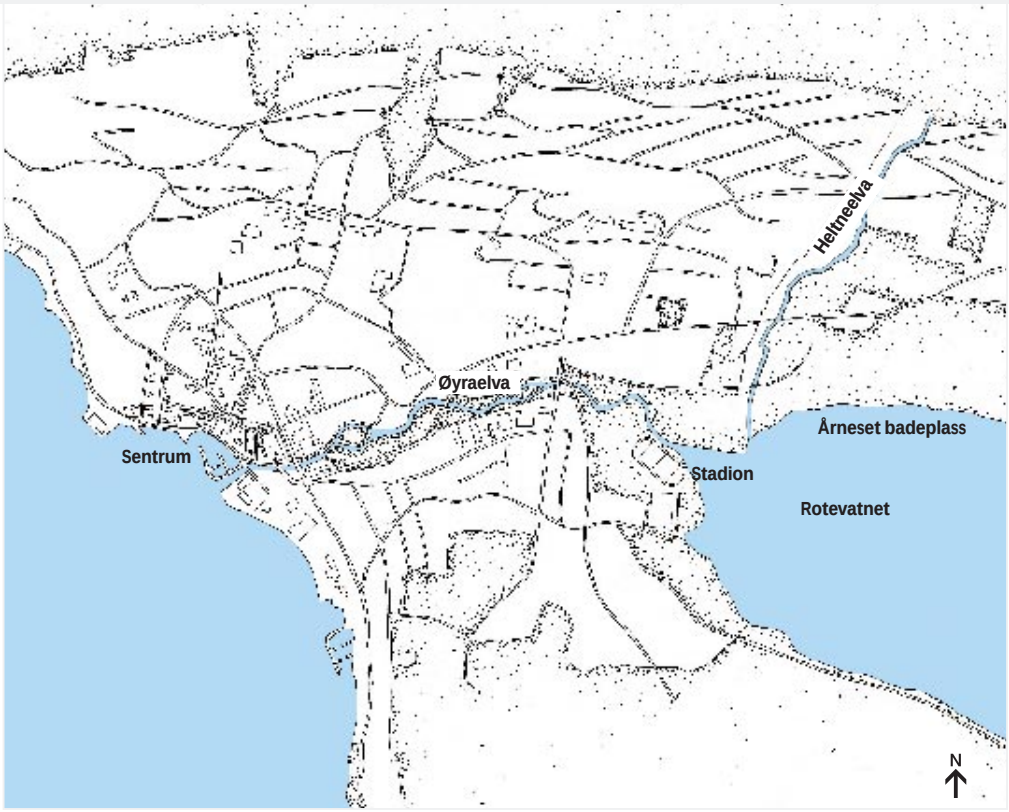
Tilskott frå Miljøverndepartementet gjorde det mogeleg å anleggje ein samanhengande turveg frå sentrum til Rotevatnet

Alt for 15 år sidan sikra kommunen Elvadalen frå sentrum til Rotevatnet som friareal gjennom reguleringsvedtak. I kommuneplanen frå 1990 vart heile Elvadalen og området kring Rotevatnet sikra som grøntområde. Elvadalsområdet var attgrodd og utilgjengeleg, til dels nytta til fyllplass og bakgard. Det kom ikkje fart i tilrettelegginga før Øyraelva vart utvald som eit av tre satsingsområde i prosjektet «Vakrare Volda» Med brei tilslutning frå politikarar, fagfolk, handelsstand, grendautval, skular og interesseorganisasjonar i ryggen vart det utarbeidd ein plan for opparbeiding. Kommunestyret vedtok denne planen. No vart det løyst ut kommunale løyvingar, det vart søkt Miljøverndepartementets prosjekt Aksjon Vannmiljø og arbeidet i marka kunne ta til.

Infotavle

Opparbeidingstiltak langs elva er i hovudsak bygd på frivillige avtaler, kommunen har ikkje ønska å nytte oreigning. Det er langsiktige leigeavtaler (40 år) elller kjøp av grunn som er vanleg.

Arbeidet i marka har vore konsentrert om å rydde ein god turveg frå sentrum langs elva fram til Rotevatnet, der det ligg fleire gode badeplassar og det store idrettsområdet ved Volda stadion. Frå vatnet går turvegen vidare opp gjennom bustadområda langs Heltneelva. På sørsida av vatnet er det forbindelse vidare til skogsvegar rundt vatnet og vidare til fjellområda ovanfor Volda. Til Friluftslivets år i 1993 vart det ytt middel til informasjonsskilt og ein brosjyre. I 1998 vart Årneset badeplass ved Rotevatnet opparbeidd med tilskott frå statlege friluftslivsløyvingar.



Alle foto: Gunnar Wangen

Vegen er bygd med grusdekke i 180 cm breidd, og det er bygd ei ny gangbru over elva midt i dalen.

Folk i Volda har teke særs vel imot turvegen, og det vert no arbeidd med vidareføring gjennom nye etappar og restaurering av kulturminne langs elva. Vonleg vil heile turvegsystemet vere fullført innan 5 år

No vert det arbeidd med restaurering av eit gammalt gardskraftverk og ei gardssag i samarbeid med det lokale museet. Desse skal stå som levande kulturminne og syne korleis vatnet i elva vart nytta heilt fram til 1960-åra.

Det står att å byggje turveg med to bruer fram til Volda stadion, og sammanhengande turveg langs nordsida av vatnet. Midt i Elvadalen ligg Prestholmen, som ei skjerma oase nær sentrum. Her er det no planar om å byggje ein særmerkt park med tilrettelegging for kulturarrangement.

Ei anna stor utfordring er framleis dei siste 250 meter turveg heilt inn i Volda sentrum. Her er det trangt, og det kan bli kostbare tilretteleggingstiltak. Men målet dreg, det er no almenn semje om å prioritere dette tiltaket. Innan 5 år er truleg heile turvegsystemet fullførd.

Prosjekt:	Turveg langs Øyraelva og Heltneelva
Byggjeår:	1989-
Byggherre:	Volda kommune
Arkitekt/landskapsarkitekt:	Volda kommune
Kostnadar:	0.9 millkr
Areal:	150 daa
Finansiering:	Volda kommune 0,45 mill kr Miljøverndepartementet 0,45 mill kr, Kulturdepartementet, Kommunaldepartementet (arbeidsmarknadstiltak)
Plangrunnlag:	Reguleringsplan
Kontakt:	Volda kommune, 6100 VOLDA, telefon: 70 07 65 00/70 07 65 82

Sjøhus i ny bruk

Det tradisjonsrike fiskeværet Kalvåg har fått nytt liv i det unike sjøhusmiljøet rundt vågen. Reiseliv har komme inn som eit viktig supplement til dei tradisjonelle næringane og har gjeve økonomisk grunnlag for istandsetjing, vern og vidareutvikling av bygningsmiljøet og tettstaden.

Kalvågen vert omkransa av meir enn 50 sjøbuer. Dei fleste er no sett i stand. Her et utsnitt av rekkja på nordsida av vågen.
(Foto: Lars Olav Rylandsholm)

Kalvåg, ytst ved kysten på øya Frøya i Bremanger, har ca. 600 innbyggjarar. Staden voks fram som eit resultat av dei rike sildefiskeria i området og utvikla seg under andre halvdel av 1800-talet til eit av dei viktigaste fiskeværa langs kysten. Busetnaden utvikla seg rundt Kalvågen med rekkjer av sjøhus og bustader lenger bak. Nedgang i fisket og dessutan omleggingar knytt til produksjonen førte til at stadig fleire av sjøhusa vart ståande tomme.

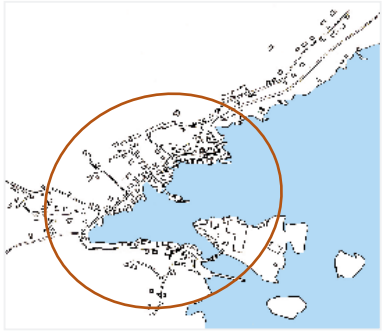
Det at bygningane byrja å forfalle, sette etter kvart preg på miljøet. Etter initiativ frå Kalvåg-prosjektet byrja ein rundt 1990 å setje i stand sjøhus for bruk i reiselivsnæringa.

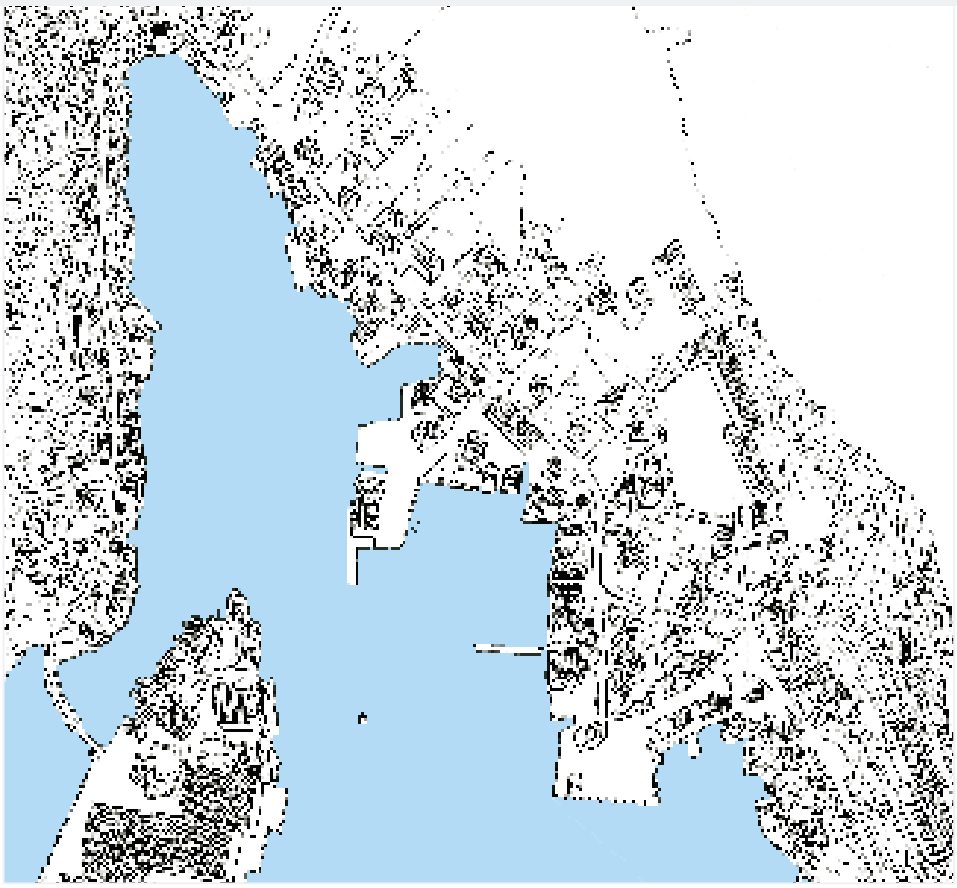
Dette har blitt utvikla stadig vidare, og i dag er dei fleste av dei omlag 50 buene rundt Kalvågen sette i stand. Dei fleste vert leigde ut til overnatting, men det er òg bygd ut gjestehamn, restaurant og andre servicetiltak retta mot både båtfolk og andre turistar. For båtturistane langs kysten er Kalvåg med si gode hamn og særmerkte bygningsmiljø ein attraktiv stoppestad. Gode tilhøve for sjøfiske og dykking, gjer òg sitt til at det kjem mange tilreisande.

Kystmuseet i Sogn og Fjordane spelar òg ei aktiv rolle ved at museet har etablert ei lokalavdeling i ei av buene og står bak planane for få Vamråk sildesalteri i bruk att.

Reiselivet blomstrar, og dei siste åra har det òg vore reist fleire nye bygningar i sjøhusrekkja.

Som mange andre stader var det ei omstridd rivesak som sette fart på arbeidet med å ta vare på bygningsmiljøet i Kalvåg. Kalvåg-prosjektet kom i gang frå 1990 og har som hovudformål å berge sjøhusmiljøet ved å gje sjøhusa ny bruk. Prosjektet har drive eit aktivt påverknads- og rettleiingsarbeid. Prosjektgruppa har vore samansett av representantar frå bl.a. Kalvåg bygdelag og kommunen. Kystmuseet har òg vore trekt aktivt inn i arbeidet.





Illustrasjon av Kalvåg henta frå estetisk plan. (Kollbjørn Nesje Nybø).

Etter kvart som istandsetjingsarbeidet utvikla seg, såg ein behov for få retningsliner og eit formelt plangrunnlag for å sikre at kvalitetane og miljøverdien på staden vert tekne vare på.

Estetisk Plan for Kalvåg vart lagt fram i 1995. Planen byggjer på ein grundig analyse av staden og gjev konkret rettleiing for vidare utvikling, både når det gjeld overordna forhold som vegnett og busetnadsstruktur og meir detaljert for delområde. Sentrale moment i planen er å vidareutvikle den tette, nesten byliknande karakteren - med særleg vekt på dei samanhengande rekkjene av sjøbuer rundt vågen. Planen viser òg plassering og hovudform for nye bygningar.

Estetisk Plan vart godt motteken av bygdefolket. Noko av forklaringa kan liggje i at han er svært konkret og lettfatteleg framstilt med mykje bruk av tredimensjonale skisser. Planen er ført vidare og arbeidd inn i reguleringsplanen for sentrum (1998).

Kalvåg-prosjektet skapte ein ny giv og brei semje om at sjøhusmiljøet langs vågen må takast vare på og utviklast vidare. I dag ser det ut til at ein har lukkast i å skape eit svært levedyktig grunnlag for å ta vare på dette miljøet. Eit utval med representantar frå Kalvåg bygdelag, Kystmuseet og Bremanger kommune vil føre vidare arbeidet med å utvikle den estetiske sida av miljøet.

Tiltak:	Vern av sjøhusmiljø og estetisk plan
Gjennomføring:	Etter 1990
Byggherre:	Grunneigarar
Finansiering:	Kalvåg-prosjektet har fått kr 215 000 i statlege midlar (DU). I tillegg har både kommunen og fylkeskommunen gjeve støtte til prosjektet og utvikling av estetisk plan.
Konsulentar:	Siv.ark. Kolbjørn Nesje Nybø (estetisk plan) og Arki arkitekter (reguleringsplan)
Plangrunnlag:	Reguleringsplan 1998
Kontakt:	Bremanger kommune, kulturseksjonen v/Liv Marit Bøen, tlf. 57 79 63 00

Kalvåg sett mot sør. (Foto: Lars Olav Rylandsholm)

Ringen er slutta: Riving av den gamle Knudsen-bua i 1989 gav startskotet til Kalvåg-prosjektet. Bua lengst til høgre er nyoppført på samme stad i samsvar med estetisk plan. (Foto: Ove Totland)

Vamråk sildesalteri skal drivast vidare på tradisjonelt vis i regi av Kystmuseet i Sogn og Fjordane. (Foto: Bjørn Fjellheim, Kystmuseet)

Vassenden skal bli vakrare!

Det er den enkle målformuleringa for Vassenden-prosjektet. I den vesle tettstaden Vassenden ved Jølstravatnet har folk sjølve gått i gang med å opparbeide og rusta opp gangstigar, grøntareal, strandområde, dessutan restaurert og bygd ut samfunnshuset og mykje meir.

Det istandsette strandområdet ved Vassendenbukta med rasteplass, badeplass,brygge og naust. (Foto: Jostein Kjøsnes)

Vassenden-prosjektet kom i gang i 1989. Initiativet kom frå ei gruppe enkeltpersonar, lag og organisasjonar som ønskte å gjere noko for å betre det fysiske miljøet. Vassenden, som har omlag 300 innbyggjarar, hadde gjennom utviklinga i 1960- og 1970-åra mista mykje av det som før var med på å gje staden identitet og særpreg. Sentrum hadde snudd ryggen til vatnet og elva, og vegen som tidlegare var både torg og handleplass, var blitt til ein viktig hovudveg for gjennomgangstrafikk. Fram til tidleg i 1970-åra var det likevel positive trekk; det vart bygd ein god del nye bustader. Seinare stagnerte utviklinga, og Vassenden fekk meir og meir preg av å vere ein sovande forstad til regionsenteret Førde.

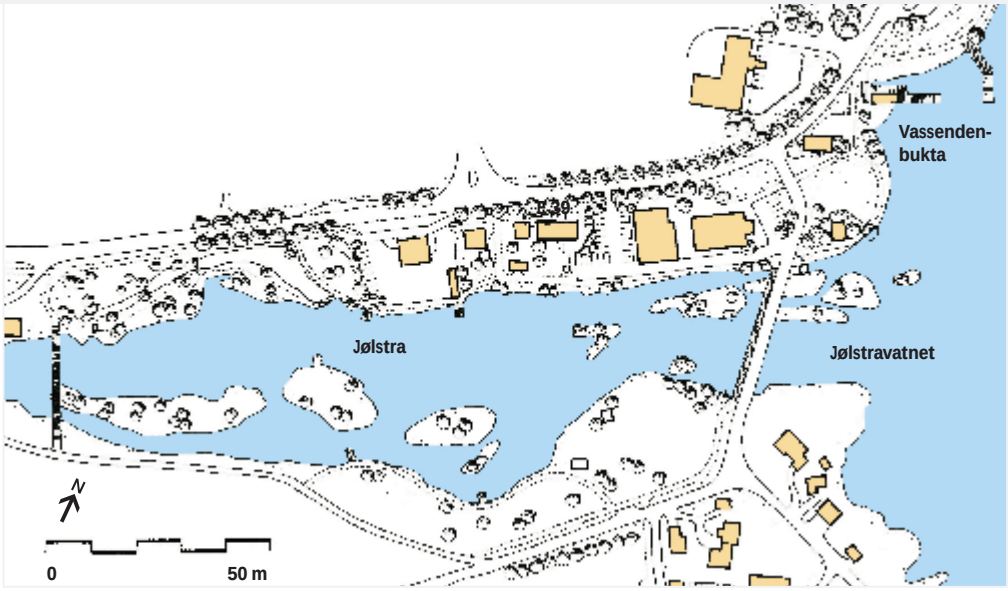
Prosjektet utvikla seg frå å vere eit grøntmiljø- og kulturlandskapsprosjekt, til òg å omfatte næringsutvikling og kulturtiltak.

Grunnideen var å skape eit ytre miljø som skulle virke stimulerande på enkeltmennesket. Samstundes låg det òg i botnen ein tanke om at dette på nytt ville gje ringverknader for den generelle utviklinga av lokalsamfunnet.

Ei rekkje tiltak knytt til grøntstruktur og fysisk miljø er gjennomført, og staden har på mange måtar fått att mykje av den tidlegare identiteten. Særleg har det vore arbeidd mykje med strandsonene langs vatnet og elva, bl.a. har ein fått til ein raste- og badeplass i Vassendenbukta, turstigar langs Jølstra og nytt uteanlegg ved samfunnshuset Gjesthalla.

Vassenden og Jølstravatnet. (Foto: Jostein Kjøsnes)

Ei side ved prosjektet som etter kvart fekk meir merksemd, var tiltak knytt til kulturliv, næringsutvikling og infrastruktur. Særleg vart dette tydeleg etter at Vassenden-prosjektet vart ein del av “Liv Laga”-prosjektet, som var ein del av fylkeskommunen si satsing på utvikling av gode lokalsamfunn. Dei viktigaste tiltaka frå denne perioden er utbygging og restaurering av Gjesthalla, ny bibliotekfilial og aktivt arbeid i samband med utbygginga av Samvirkelaget på Vassenden.



Dugnadsånda er den berande ressursen i prosjektet, men det har samstundes vore lagt stor vekt på å ha eit godt samarbeid med både lokale og sentrale styresmakter.

Dette har bl.a. resultert i at ein har klart å få støtte til prosjektarbeidet frå mange ulike kjelder og har hatt høve til å kjøpe tenester når det har vore naudsynt. Prosjektarbeidet har gjeve eit rikt tilfang av røynsler om utviklingsarbeid og mobilisering i lokalmiljøet, og Vassenden-prosjektet har vore mykje nytta som referanseprosjekt over heile landet.

Prosjektet er enkelt organisert med eit styre valt av eit folkemøte og med eit eige planleggjingsutval. Prosjektet knytte til seg ekstern landskapsarkitektkompetanse tidleg, noko som har vore fruktbart i samband med idear og planar.

“ Frå sovande forstad til levande lokalsamfunn” er prosjektet sine eigne ord på det som er oppnådd.

Betringa i det fysiske miljøet er tydeleg og imponerande i omfang og mangfald. Ringverknadene har òg vist seg. Vassenden har igjen auka folketalet, og handelslekkasjen til Førde er stogga. Yngre menneske deltek no i mykje større grad aktivt i lokalsamfunnet. Prosjektet er svært nøgd med resultata som er oppnådd, men ønskjer å komme vidare.

Framover skal ein rette fokus mot å utvikle Vassenden vidare som attraktivt buområde, utvikle fritids- og kulturtilbod og satse på miljøbasert næring. I fase 2 er tanken å utvide prosjektområdet noko geografisk til òg å omfatte Nedre Jølster.

Vassendenbukta med badeplassen. (Foto: Jostein Kjøsnes)

Området mellom samfunnshuset og vatnet før og etter istandsetjing. (Foto: Jostein Kjøsnes)

Tiltak:	Mange ulike nærmiljøtiltak
Gjennomføring:	Frå 1989
Ansvarleg:	Vassenden-prosjektet
Konsulent:	Landskapsark. Morten Grindaker
Kostnader:	Prosjektet har samla forvalta omlag 4 mill. kroner. Dugnadsinnsats kjem i tillegg
Finansiering:	Fylkesmannens landbruksavdeling, Landbrukets utviklingsfond, Statens vegvesen, NVE, Norsk kulturråd, Arbeidsmarknadsetaten, DN, SND, Det norske hageselskap, Statens landbruksbank, Jølster kommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune
Kontakt:	Vassenden-prosjektet v/Jostein Kjøsnes, tlf. 57 72 17 07 / 57 72 72 75

Fargebruk i sentrum

Årdal kommune gjennomfører no fleire spennande tiltak for å utvikle sentrum. Første steg har vore fargeplanar for bygningar i sentrum både på Årdalstangen og i Øvre Årdal.

Kommunen har nær 6000 innbyggjarar. Dei fleste bur i dei to tettstadene Årdalstangen og Øvre Årdal. Både Årdalstangen og Øvre Årdal er industrisamfunn knytta til smelteverksindustrien. Sjølv om mykje er oppnådd på miljøsida gjennom dei siste tiåra, har kommunen slite med eit rykte som ein ureina og einsidig industristad. Eit breitt grunnlagt seminar i 1993 med deltakarar frå heile landet, "Årdal miljøkunstprosjekt", vart eit utgangspunkt for vidare arbeid med tettstadmiljøet, bl.a. ei satsing på betre fargebruk.

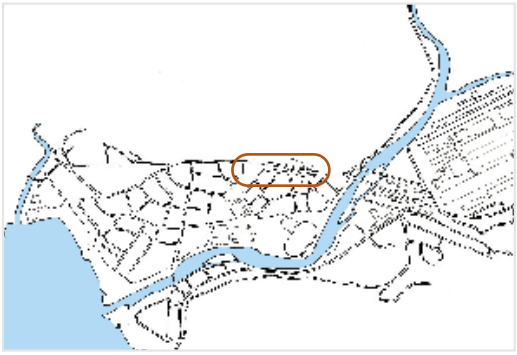
Måla med fargeplanane har bl.a. vore å skape ein sterkare sentrumsidentitet og få fram ei betre fargehaldning i det offentlege miljøet.

I dei siste åra har ein utarbeidd nye reguleringsplanar for dei to tettstadene. Fargeplanane har blitt til i ein parallell prosess med grunnlag i stad- og landskapsanalyser, og er knytta opp til reguleringsplanane gjennom planvedtak som krev at fargane så langt som mogleg er i samsvar med fargeplanen.

Hus langs Storevegen i Øvre Årdal med ny fargebruk.
(Foto: Årdal kommune)

For Øvre Årdal representerte denne collagen samansett av inntrykk frå natur og busetnad eit viktig utgangspunkt (utarbeidd av Grete Smedal)

Årdalstangen sentrum er prega av etterkrigsperioden når det gjeld byggjeskikk, og fargeplanen er utforma bl.a. med tanke på å gje det karakteristiske rådhuset ei meir sentral rolle. Øvre Årdal har eit større spenn i alderen på bygningane. Her har hovudvekta vore lagt på fargar på skalaen mellom gul og raud, men med ulik behandling av ulike bygningsgrupper. Fargeplanane er utarbeidde av eksterne fagkonsulentar, men i nært samarbeid med prosjektgrupper frå lokalmiljøet.



Utsnitt av fargeplan Øvre Årdal (utarbeidd av Grete Smedal)

Fargeplanane har utvikla seg gjennom ein open prosess der folkemøte og direkte oppfølging har vore avgjerande.

Planane vert følgde opp med detaljerte forslag for kvart enkelt hus og direkte dialog med brukarane. Dette har vore tidkrevjande, men viktig for gjennomføringa. Publikum og lokalpresse har følgd arbeidet med stor interesse, og kommunen vonar å ha lagt eit godt grunnlag for ein positiv prosess vidare.

Arbeidet med å utvikle sentrum i Årdal er ein del av kommunen sin økonomi- og handlingsplan 1998-01, der eit av måla er at kunstnerisk utsmykking, formgiving og fargebruk skal integrerast i arealplanlegging og tettstadutvikling.

Neste steg er opprusting av offentlege uterom i sentrum. Kommunen reknar med å setje i gang med anleggsarbeid i 1999.

Årdal kommune har ønskt synlege resultat raskt. Særleg i Øvre Årdal, der ein har komme lengst i gjennomføringa, har nye fargar sett sitt tydelege preg på sentrumsmiljøet.

Fargeplanane har lagt grunnlag for ei ny haldning til fargar og ei medviten haldning til bruken av fargar i tettstadene i Årdal. Andre tettstader kan lære mykje av måten arbeidet er gjort på. Bruk av spesialkunnskap, klar formell forankring og ei aktiv rolle når det gjeld deltaking og gjennomføring, har gjeve gode resultat.

I Øvre Årdal er hovudvekta lagt på fargar i skalaen gul til raud. Jugendprega eldre busetnad har fått ein mørkare karakter. (Foto: Årdal kommune)

Rådhuset på Årdalstangen er heldt i lyse fargar. (Foto: Årdal kommune)

Tiltak:	Fargeplanar og fargebruk
Gjennomføring:	Frå 1998
Ansvarleg:	Årdal kommune
Konsulentar:	Fyrsteamanuensis og int.ark. Grete Smedal (Fargeplan Farnes), Professor og biletkunstnar Bruno Lundstrøm (Fargeplan Årdalstangen)
Finansiering konsulenthjelp/brukarmedvirkning:	
	Kommunen kr. 127.000 Norsk kulturråd kr. 100.000.
Plangrunnlag:	Reguleringsplan Farnes 1996, Årdalstangen 1998
Kontakt:	Årdal kommune v/ nærmiljøleiar Siri Benjaminsen, tel. 57 66 50 00

Bygningsvern med kontinuitet

Lærdalsøyri er ein av dei gamle strandstadene i Sogn og Fjordane med ein stor verneverdig bygningsmasse. Det har vore drive eit aktivt bevaringsarbeid gjennom meir enn 25 år, og i dag er det eit godt restaurert bygningsmiljø som møter ein.

Fasaderekkja langs Øyragata. Okergult og grånyansar er typiske fargar i fargeplanen. (Foto: Leif Hauge)

Samfunnet på Lærdalsøyri har røter attende til 1600-talet. Nye og betre ferdselsvegar mellom øst og vest og auka handel la grunnlag for sterk vekst utover 1800-talet. Her møttest folk frå fjord- og kystbygdene, bønder frå dalstroka austpå og tilreisande kjøpmenn. Blomstringstida var midt på 1800-talet. I nyare tid flytta folk og verksemder ut og etablerte seg i nye område, og ein fekk periodar med forfall. Dette gjorde at dei gamle sentrumsområda ikkje vart dramatisk endra gjennom riving og nybygging. Eit fyrste registreringsarbeid på 1960-talet gjorde mykje for at tanken om å ta vare på den gamle busetnaden fekk gjennomslag. Omlegginga av riksvegen forbi Øyri var òg ein viktig føresetnad. I dag bur det omlag 1000 menneske på Lærdalsøyri.

Reguleringsplanen frå 1971 sikra formelt vern og danna grunnlaget for vidare arbeid.

Seinare har det vore drive eit kontinuerleg arbeid med huseigarane sitt arbeidsutval i hovudrolla. Dei to verneområda har ca. 160 hus, av dei ca. 65 bustadhus. Dei langt fleste av bustadhusa er utbetra, fleire med større utbetringslån frå Husbanken. Arbeidsutvalet har ein arkitekt som fagleg leiar og hjelper dei einskilde huseigarane med planlegging og søknader i samband med istandsettingsarbeidet. Arbeidsutvalet står òg for organisering av registrering og oppmåling av bygningane. Utvendig fargesetting skjer i samsvar med ein fargeplan som er utarbeidd av Riksantikvaren og arbeidsutvalet, og skiltinga i verneområdet følgjer retningsliner som er utarbeidde i samarbeid med kulturkontoret i kommunen.

Medan hovudvekta i dei fyrste åra vart lagt på bustadhus, har ein i dei siste åra fått attende ei viss næringsverksemd i området, bl.a. ved at kommunen har engasjert seg meir aktivt. Etter at kommunen kjøpte gamle Kvammes hotell i 1990 og sette bygningen i stand, har det kome inn ein del nye verksemder, som kafé, frisør og anna næringsverksemd.

Dette huset frå 1860 vart rehabilitert i 1988 for eit einsleg ektepar. Det ligg med forhagen mot Øyragata. Huset har ein typisk 3-romsplan med stove, kjøken og eit lite kammers. (Foto: Leif Hauge)

Frå verandaen på det gamle Kvammes hotell. (Foto: Amund Vik)

Det som var avgjerande for at arbeidet kom i gang, var organiseringa blant huseigarane i 1972 med arbeidsutvalet som eit organ for planlegging og tilrettelegging.

At arbeidsutvalet gjennom fagleg leiar har kunna tilby fagkunnig hjelp og rådgjeving, har sikra eit fagleg forsvarleg nivå i restaureringsarbeidet.

Det var òg avgjerande at Kulturrådet kom inn med eit større tilskott i byrjinga av arbeidet, slik at ein del viktige bygningar som var i sterkt forfall, vart berga. I dei siste åra har arbeidsutvalet hatt ein mindre årleg sum i støtte frå fylkeskommunen. All støtte går til bygningssarbeid.

Den enkle forma for organisasjon med direkte kontakt mot den enkelte huseigaren og fast fagleg hjelp har gjeve gode resultat.

Organisering baserer seg likevel på friviljug arbeid utan godtgjersle, og har gjort at mykje er oppnådd med lite offentleg støtte. Mykje av æra for at ein har lukkast over tid, må òg knytast til arkitekt Claus Lindstrøms arbeid som fagleg leiar av arbeidsutvalet.

Kontinuerleg og målretta arbeid over lang tid har gjeve gode resultat, og reint bygningsteknisk verkar miljøet i dag sikra. Organiseringa slik den er i dag og samarbeidet med Lærdal kommune skal førast vidare, men nivået og kvaliteten på arbeidet vil avhenge i viss grad av offentlege tilskott. Den store utfordringa vil liggje i å halde oppe busetnaden heile året og styrkje næringsverksemda i verneområdet.

Tiltak:	Vern av bygningsmiljø
Gjennomføring:	Frå 1972
Byggherre:	Grunneigarar
Finansiering:	Husbanken, dessutan ulike tilskott frå stat, fylkeskommune og kommune
Konsulentar:	Siv.ark. Claus Lindstrøm som fagleg ansvarleg for arbeidsutvalet
Plangrunnlag:	Reguleringsplan 1971
Kontakt:	Lærdal kommune, nærings- og kulturetaten v/Jon E. Tamnes, tlf. 57 66 62 22

Løytnantsbryggja med sjøbuer. (Foto: Leif Hauge)

Steinfylling vert strandpromenade og båtverkstad

Osøyro er namnsett etter Oselva si øyr ut i fjorden. Øyra låg lenge som ei rufsete steinfylling. Kontakten mellom tettstad og fjord er no knytt på nytt med ein gild strandpromenade. Dette har vore byrjinga på eit breitt utviklingsarbeid i tettstaden.

Gjestebryggja

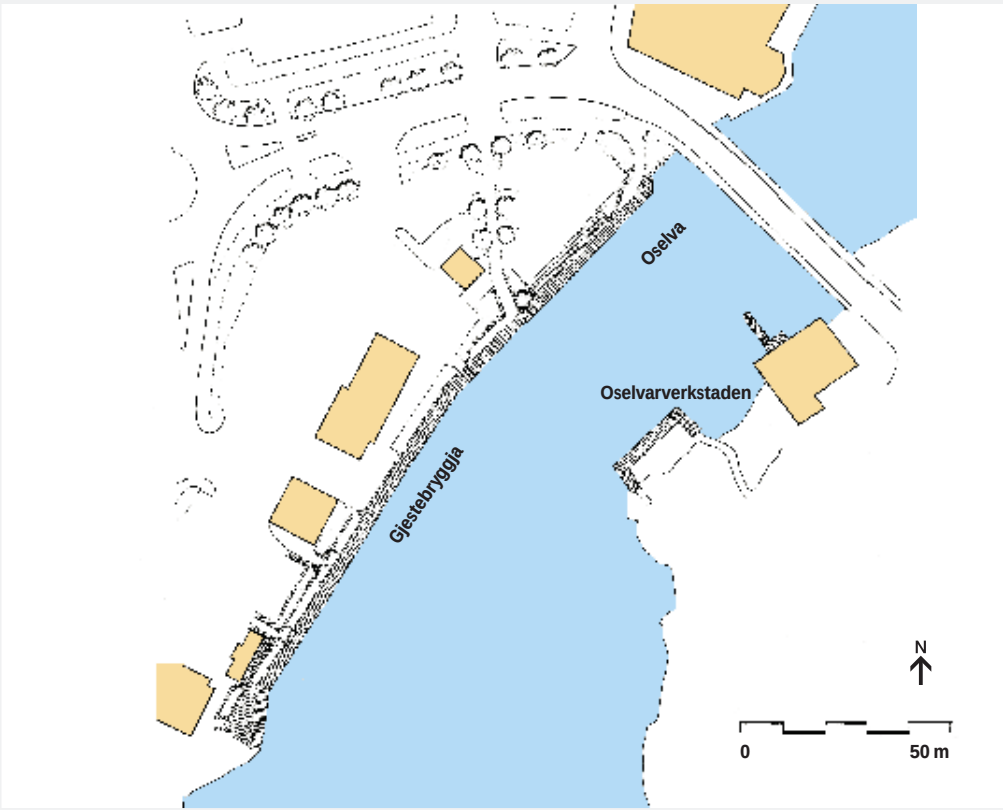
Os har vakse mykje som pendlingsomland til Bergen, men kommunesenteret Osøyro er ein livleg tettstad med rundt 2000 av dei 13 500 innbyggjarane i kommunen. Her er administrasjon og eit godt tilbod av handel og service.

Det var det lokale kravet om å gjere noko med steinfyllinga i fjøra som starta heile prosessen.

Tidleg i 1990-åra utvikla det seg eit breitt folkekrav om å få rydda opp i strandsona ved Osøyro. Handelsstanden og reiselivslaget var viktige pådrivarar. Det vart søkt tilskott frå Miljøverndepartementet gjennom Aksjon vannmiljø. I 1992 stod gjestebryggja ferdig på vestsida av elva. No var fleire komne på banen: Hordaland fylkeskommune gav i 1992 middel til ei stadanalyse, og Hordaland vegkontor starta planlegging av ei omlegging av riksvegane gjennom Osøyro. I 1994 vart strandsonetiltaka utvida med Oselvarbryggja på austsida av elva. Same året vart vegomlegginga fullført.

Samstundes med bygginga av strandpromenaden vart det reist forslag om eit senter for den tradisjonsrike Oselvarbåten ved Oselva sitt utlaup. Oselvaren er rekna som ei av dei beste småbåtane i landet for sigling og roing i den 1000-årige tradisjonen etter vikingskipa. Båten er Os sitt viktigaste symbol og er illustrert i kommunevåpenet. Berre to båtbyggjarar var framleis aktive ved Bjørnafjorden, og det hasta med å ta vare på båtbyggjarkunsten. Det vart arbeidd i fleire år med finansiering av Oselvarverkstaden før han stod ferdig i 1997.

Arbeidet har ikkje stoppa opp. Det er fleire prosjekt undervegs i kjølvatnet etter dei vellykka, gjennomførde tiltaka.



Det har vore brei deltaking i arbeidet, med fleire arbeidsgrupper. Bryggjene ved Oselva har gjeve Osøyro eit heilt nytt andlet mot fjorden. Det er mykje båttrafikk i sommarsesongen, og Oselvarverkstaden er ein populær attraksjon. Det nye trafikkanlegget er òg vellykka, sjølv om trafikk- og parkeringsarealet mellom strandpromenaden og sentrum framleis er særs stort.

Det er planlagt fleire nye prosjekt dei næraste par åra:

- Restaurerering av den 100 år gamle verkstadbygningen frå den nedlagde jernbanen Osbanen
- Park og møteplass ved Kyrkjeflaten
- Naust ved Oselvarverkstaden
- Os fiskerihamn

Osøyro har kome inn i ei spennande utvikling der det er skapt ei positiv haldning til forbetring av tettstadmiljøet. Det er satsa på avgrensa prosjekt som er akkurat store nok til at dei er krevjande, men ikkje umogelege å gjennomføre innanfor ein overskodeleg tidshorisont.

Ovanfrå:
Oselvarverkstaden
Parkering for gjestebryggja
Osbanestasjonen

Alle foto: Tor Lunde

Prosjekt:	Os sentrum, strandpromenade med gjestebryggje, båtverkstad, trafikkomleggingа
Byggeår:	1992-97
Byggherre:	Os kommune og Statens vegvesen Hordaland
Konsulentar:	Arkitektkontoret ABO, Arkitekt Stig Nord, Landskapsarkitektane Kalve Støle Smedsvig, Siv.ing. Lars Søfteland, Landskapsarkitektane Bull og Ragde, Ing Halldor Havsgård
Kunstnar:	Suvi Nieminen
Kostnad:	Gjestebryggja 2,7 mill. kr, Oselvarbryggja med verkstad 3,3 mill. kr, Trafikkomlegging 11 mill. kr
Finansiering:	Private: 1 mill. kr, Os kommune 7,05 mill. kr, Hordaland fylke 0,3 mill. kr, Norsk kulturråd 0,9 mill. kr, Statens vegvesen 7 mill. kr, Miljøverndepartementet 0,75 mill. kr
Planprosess:	Reguleringsplan 1983, endra 1993
Kontakt:	Os kommune, postboks 84, 5201 OS, tlf. 56 30 06 50

Møteplass på kaia

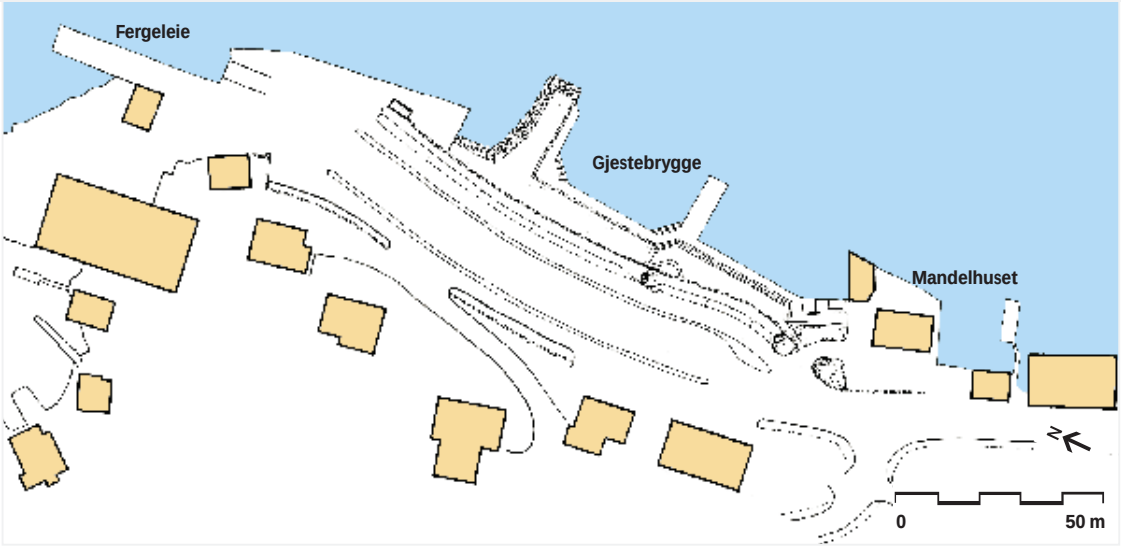
Den vesle tettstaden Våge i øykommunen Tysnes vender seg mot båtleia att. Ei sliten kai er omskapt til ein triveleg møteplass.

I Våge var utfordringa den same som i tallause kystkommunar over heile landet. Når det vert bygd nytt ferjeleie, ligg det gamle attende som ei røys. Stadig trafikkauke krev fleire og fleire oppstillingsplassar for kjøretøy som ventar på ferja. I Våge var mest heile sentrum ei samanhengande asfaltflate. Den nyaste ferjekaia leidde til at heile det gamle naustmiljøet og ei av dei gamle handelsbuene i Våge sentrum vart rivne. Våge er ein liten plass, med berre 150 innbyggjarar, men trafikken til ferjekaia tok størstedelen av plassen i sentrum.

I samarbeid med fylkeskommunen vart det bestemt at ein skulle satse på kaia i Våge.

Den nye trekaia er ei populær gjestebryggje.

Hordaland fylkeskommune har oppmoda til å gjere stadanalysar innanfor prosjektet Byggeskikk og tettstadforming i Hordaland. Analysen for Våge peika på strandsona og ferjekaia som førsteprioritet når ein skulle gå i gang med tiltak. Etter 30 år med ryggen mot sjøen var det på høg tid at ein vende seg mot den eldste ferdsleåra att. Det vart utarbeidd planar i tett samarbeid med Statens vegvesen, som er ansvarleg for ferjekaia.



Den nye kaia er bygd med høg standard. Det er ein steinmolo som skjermar mot norda-vind og bølgjer frå ferja. Ei trebryggje med trinn heilt ned i vassflata gjer det lettvint å komme i land frå småbåtar. Det er straum- og vatnuttak, bosspann og benkar. Kaia er og venteplass for dei som skal med ferja, men den viktigaste funksjonen er gjestebryggje og møteplass. Stadig fleire nyttar sjøen i fritida, og det er viktig med ei god gjeste-bryggje.

Kaia har vorte ein stor suksess og er utvida med ein mat- og skjenkestad.

Same året som kaia opna, i 1996, var ho ein stor suksess. Ho vart kalla Hordalands svar på Aker Brygge, med eit yrande båt- og folkeliv i sommarsesongen. Det er stutt veg til Bergen, og småbåttrafikken er mykje større enn ein hadde venta. Den nye mat- og skjenkestaden Mandelhuset, som er bygd i ein gammal landhandel ved enden av bryggja, er nok mykje av grunnen til suksessen. No er det meining i å seie at du må ned på kaia for å sjå på livet i Våge. Øyfolket har oppdaga gamleleia på nytt!

Alle foto: Hordaland fylkeskommune

Tiltak:	Nytt kaianlegg med gjestebryggje, Våge sentrum
Byggjeår:	1996
Byggherre:	Tysnes kommune
Konsulent:	Asplan Viak Bergen
Kostnad:	1,9 mill. kr
Finansiering:	Tysnes kommune 0,6 mill. kr, Statens vegvesen Hordaland 0,6 mill. kr, Kommunaldepartementet 0,7 mill. kr
Planprosess:	Byggeplan
Kontakt:	Tysnes kommune , 5685 UGGDAL, tlf 53 43 22 22

Byteltet - nytt møtested i gammel treby

Tanken bak byteltet i Egersund var å gi byen et møtested som kunne benyttes mer uavhengig av Sør-Vestlandets skiftende værforhold. Med tusen kvadratmeter overdekket og skjermet areal åpner teltet muligheter for et mangfold av arrangementer.

Byteltet i kveldsbelysning med skulpturen Losen i forgrunnen. (Foto: Johan Aakre)

Utendørs arrangementer i Egersund innebærer alltid en viss usikkerhet. Mangt et godt arrangement har regnet bort, og enda flere planer er lagt vekk av frykt for regn. Dette var den enkle bakgrunnen for ideen om et bytelt i Egersund, som ble en sentral arena i forbindelse med feiringen av byens 200-årsjubileum i 1998. Egersund by har omtrent 8500 innbyggere. Selve sentrum er kanskje best kjent for sin godt bevarte trebebyggelse og den gamle trekirken. I byteltet har trebyen fått et nytt element i moderne formspråk, sentralt plassert ut mot havna.

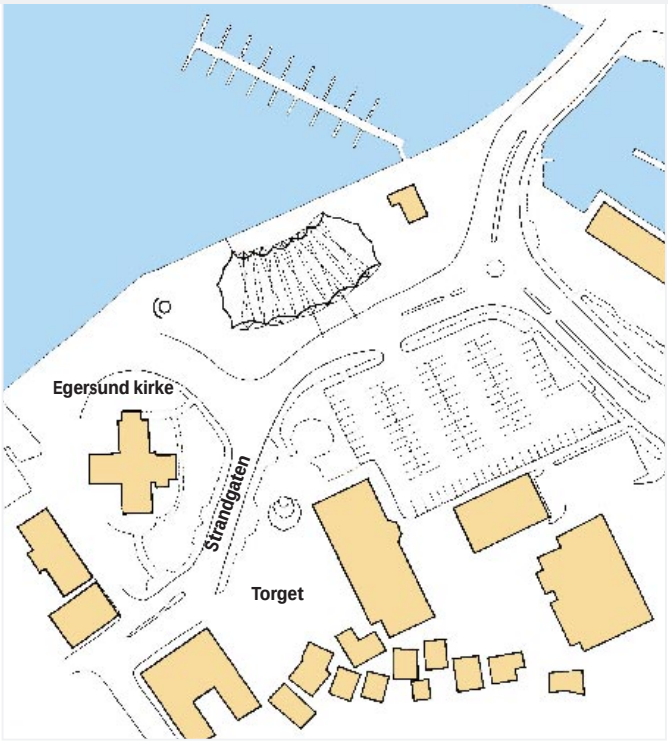
Byteltet har gjort havneparken til en åpen og fleksibel arena for mange slags aktiviteter.

Teltet er en halvpermanent konstruksjon, der selve teltduken i tak og vegger tas ned om vinteren mens master og tekniske serviceinstallasjoner er permanent. Veggene kan heises opp slik at teltet kan åpnes mer eller mindre mot omgivelsene avhengig av værforhold og bruk. Teltet kan møbleres på mange ulike måter og har vært benyttet til alt fra rockekonserter til religiøse møter, jubileumsfeiring, markedsdager og mye annet. I konsertsammenheng kan teltet ta opp til 2000 tilskuere.

Området avgrenses av et parkbelte langs vegsystemet på bysida, men åpner seg mer mot sjøen og havna. Nærheten til havna gjenspeiles i det maritime preget i utformingen av teltkonstruksjonen. Hele plassen har et ensartet belegg, slik at både teltet og arealet rundt kan brukes under ett. I den enden som vender mot havneutløpet, er det anlagt et nytt skulpturanlegg, Losen, utformet av billedhoggeren Hugo Wathne.

Prosjektet har blitt til gjennom et tett og effektivt samarbeid mellom entusiastiske enkeltpersoner, lokalt næringsliv og kommunen.

Ideen kom i utgangspunktet fra en enkeltperson som i neste omgang greide å trekke med krefter i det lokale næringslivet, og Stiftelsen Byteltet i Egersund ble etablert. På grunnlag av idéskisser og prosjektbeskrivelse ble det innvilget økonomisk støtte fra fylkeskommunalt og statlig hold og fra lokale bedrifter.



Stiftelsen tok ansvaret for selve teltkonstruksjonen over bakken, mens kommunen tok på seg oppgaven med å opparbeide selve plassen og å installere tekniske anlegg i grunnen.

Driftsansvaret for anlegget er lagt til et eget driftsstyre der både kommunen, de frivillige organisasjonene, sentrumsforeningen og de opprinnelige initiativtakerne er representert.

Byteltet er et teknisk og kulturelt eksperiment som går over en 10-årsperiode.

Etter den tid står det byen fritt å vurdere havneparkens videre bruk. Kanskje beholdes teltformen, kanskje kommer helt andre løsninger inn. Slik sett er teltet som form fleksibelt og uforpliktende sammenlignet med permanente bygg.

Teknisk og driftsmessig er også prosjektet forsøkspreget, en har vært nødt til å hente erfaring underveis. Drift og rigging gjøres nå enklere og rimeligere enn det ble lagt opp til i begynnelsen. Anlegget planlegges ferdigstilt i 1999 med et service- og kioskbygg.

Lokalt var nok mange skeptiske og dels negative til en konstruksjon som formmessig skiller seg så kraftig fra det tradisjonelle bygningsmiljøet. Etter hvert som anleggets kvaliteter og bruksmuligheter har blitt synliggjort, har nok stemningen snudd en del. Særlig har erfaringene fra den regnfulle sommeren 1998 - med feiring av byens 200-årsjubileum - bidratt til dette.

Tiltak:	Bytelt
Gjennomføring:	1997-98
Byggherre:	Stiftelsen Byteltet i Egersund og Eigersund kommune
Arkitekt:	Fortunen Arkitekter v/Petter Bergerud
Landskapsarkitekt:	Siggeir Torpe
Kostnad:	Byteltet: 2,6 mill., fundamenter, markdekke osv.: 1,75 mill.
Finansiering:	Norsk kulturråd ("Norske plasser"): 450 000. Norsk forskningsråd: 200 000 Rogaland fylkeskommune (næringsutv./reiseliv): 500 000, Stiftelsen Byteltet: 1 450 000 Eigersund kommune: 1 750 000
Plangrunnlag:	Reguleringsplan 1996
Kontakt:	Stiftelsen Byteltet i Egersund v/Johan Aakre, tlf. 51 49 35 00 Eigersund kommune v/Kåre Stangeland, tlf. 51 46 83 02

Egersund sentrum med byteltet og kirken midt i bildet. (Foto: Johan Aakre)

Skolenes jubileumsfest 1998 - alle elevene kunne delta! (Foto: Johan Aakre)

Kongebesøk i juni 1998. (Foto: Johan Aakre)

Stort løft for sentrum

I Moi har store deler av sentrum fått en gjennomgripende ansiktsløfting i de siste årene. Stasjonsområdet er rustet opp, hovedgata er bygd om til miljøgate, og gamle Moi bru er restaurert.

Lund er en innlandskommune med vel 3000 innbyggere helt sør i Rogaland. Administrasjons- og handelssenteret i kommunen er Moi i øvre enden av Lundevatn. Moi har også den største bedriften i området, Johs Rasmussens vindusfabrikk. Tettstedet ligger sentralt kommunikasjonsmessig med Sørlandsbanen og E39 (tidligere E18) gjennom og inntil sentrum. Moi hadde imidlertid gjennom mange år slitt med en uheldig utvikling i selve sentrum med stor handelslekkasje mot Eigersund og Flekkefjord og et nokså nedslitt fysisk miljø.

En idédugnad i 1991 ble den direkte opptakten til en ny giv, gjennom konkrete forslag til en rekke miljøforbedringstiltak.

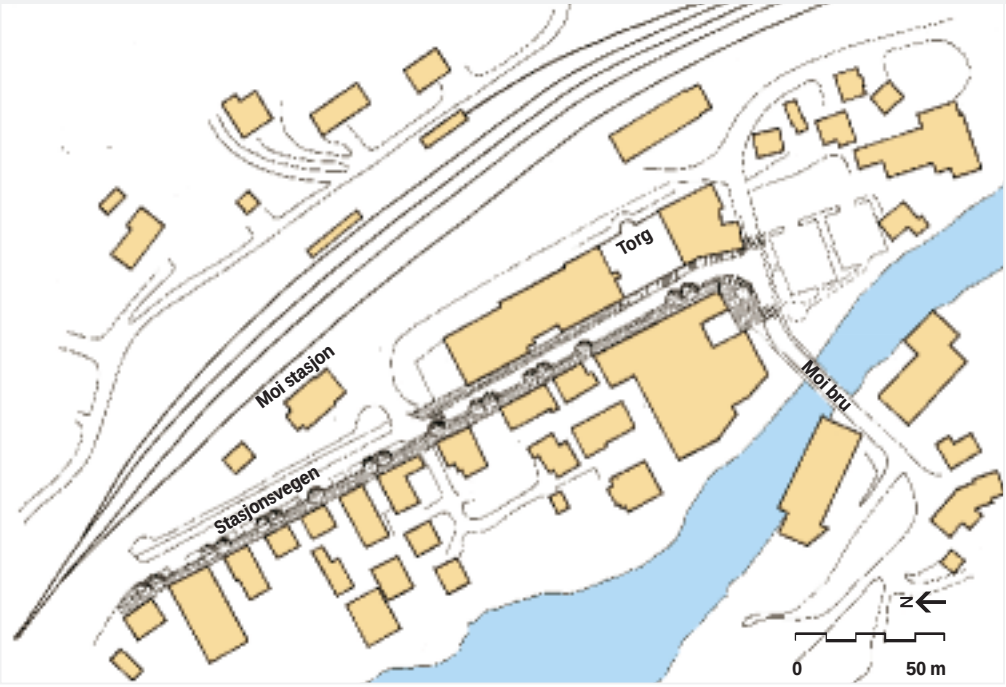
Før- og ettersituasjon på torget i Moi viser stor forandring. Den tidligere uoverstigelige muren har fått en åpning og ny trapp som binder sammen torget og stasjonsområdet. (Foto: Lund kommune)

Det ble laget en egen oppsummering etter idédugnaden med en analyse av tettstedet og forslag til forbedringer. Konklusjonene ble raskt videreført i de prioriterte tiltakene som var opprusting av hovedgata, Stasjonsvegen, og stasjonsområdet.

Stasjonsvegen var svært nedslitt, hadde mye uryddig parkering og dårlige forhold for fotgjengere. I 1993 ble gata ombygd til miljøgate med bredere fortau, innsnevret kjørebane og fartsdempende løsninger. Granittkanter, gatestein og betongheller har i stor grad erstattet den slitte asfalten, og gata har fått en gjennomgående trerekke. Samtidig ble et område ved stasjonen bygd om til kollektivterminal og fikk tilsvarende materialbruk. Mellom disse områdene ble det anlagt et nytt torg som binder gata og terminalen sammen på en fin måte.

I den samme perioden restaurerte NSB stasjonsbygningen fra 1904 (da jernbanen ble forlenget fra Eigersund til Flekkefjord) på en forbilledlig måte og bidrog dermed til at stasjonsområdet som helhet stod fram i ny drakt.

I 1996 ble arbeidet videreført gjennom restaureringen av Moi bru, ei steinhvelvsbru fra 1844 som var en del av den gamle sørlandske hovedveg.



Styringsgruppens gode politiske forankring og brede deltagelse for øvrig var avgjørende for at en kom raskt videre fra idéstadiet.

Styringsgruppen ble ledet av ordføreren, og hadde dessuten med lederen i teknisk hovedutvalg. Handelsstanden ble trukket tidlig inn i arbeidet, og private næringsdrivende har bidratt til finansieringen. Teknisk sjef var prosjektleder. Det var også vesentlig for arbeidet at kommunen tidlig knyttet til seg god ekstern fagkompetanse som fulgte opp prosessen fra idédugnad til ferdig anlegg.

Av videre tiltak arbeides det med å få fullført en sammenhengende tursti langs elva.

Det var omstridt lokalt å bruke så mye kommunale midler på sentrumsmiljøet, men kritikken stilnet etter hvert som en kunne vise til synlige resultater.

I første omgang fikk en faktisk en endring i handelsmønsteret ved at handelslekkasjen ble bremset, og handelen økte lokalt. Senere er det etablert nye, eksterne handelstilbud i nabobyene, som igjen har gitt noe nedgang i lokal handel.

Det viktigste for kommunen er likevel de klare tilbakemeldingene fra brukerne om at sentrum har blitt et mye triveligere sted.

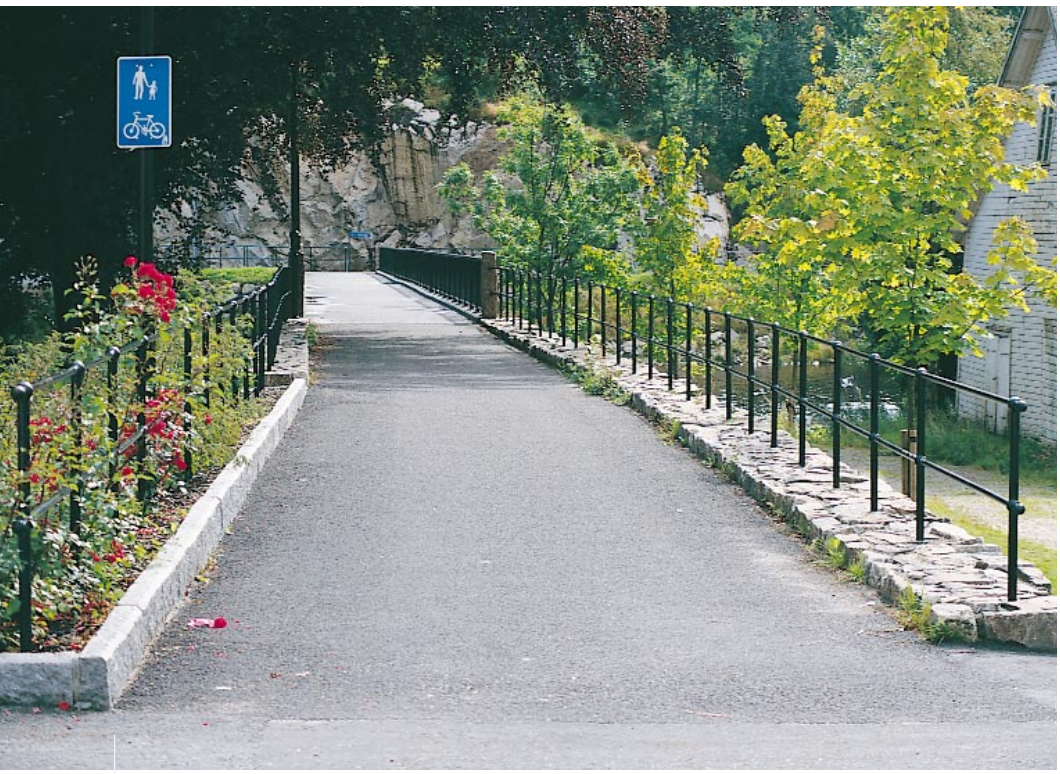
Stasjonsvegen etter ombygging. (Foto: Arild Beckstrøm)

Stasjonen sett fra terminalområdet. (Foto: Arild Beckstrøm)
Moi bru etter restaurering. (Foto: Arild Beckstrøm)

Tiltak:	Miljøgate, nytt torg og kollektivterminal. Restaurert bru
Gjennomføring:	1993–96
Byggherre:	Lund kommune
Konsulent:	Landskapsark. Terje Hindhammer
Finansiering:	Lund kommune 2,7 mill., tilskudd fra staten (kollektivterminal) 600 000, næringsdrivende 300 000 og NSB 250 000
Plangrunnlag:	Detaljplan
Kontakt:	Lund kommune, teknisk etat v/Rolv Lende, tlf. 51 40 11 00

Nøktern miljøgate

I Vigeland sentrum var trafikkmiljøet utrivelig. Det var stor fart og store asfaltflater. Miljøgata har gjort stedet mye triveligere, med lavere hastighet og bedre muligheter for gående og syklende.



Ny bru fra Ellas hage

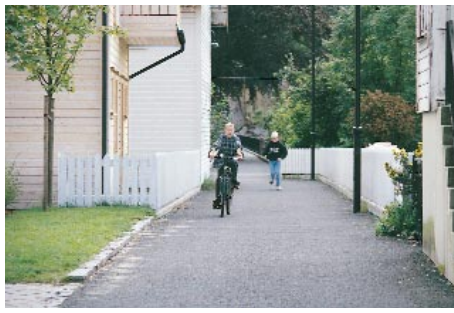
Snaut halvparten av Lindesnes kommunes 4300 innbyggere bor i Vigeland. Tettstedet var sterkt preget av trafikken på rv 460 med høy hastighet, dårlig sikt, ulykker og utrygghet. Miljøgateprosjektet ble prioritert av vegkontoret på grunnlag av trafikksituasjonen i Vigeland. Lindesnes kommunes estetikkutvalg hadde engasjert seg i behovet for estetisk forbedring av tettstedet

Det er bygd en enkel, men solid miljøgate.

Vest-Agder vegkontor har engasjert seg i flere miljøgateprosjekter. Felles for prosjektene er ønsket om en nøktern utforming, men bruk av solide materialer som granittkanter. I Vigeland er det etablert klarere kantsteinskille mellom kjørende og gående og bedre orden på parkeringen. Det er satset på et grøntanlegg, med 80 nye trær. De viktigste oppholdsarealene og atkomstene til forretningene er hellelagt. Det er også bygd nytt gatelysanlegg.

Ny bru over Audna er miljøgatas største enkelttiltak.

Det å bygge sammenhengende gang-/sykkelvei gjennom sentrum har vært en viktig del av prosjektet. Dette er skolevegen for mange barn, og før miljøgata stod ferdig, var den trafikkfarlig og førte til mye privat transport av skolebarn til tross for korte avstander. For å få gjennomført gang-/sykkelvegen måtte det bygges ny bru over elva Audna og skaffes passasje gjennom flere private eiendommer. Gang-/sykkelvegen er blitt en fin ryggrad i tettstedet, og den nye brua er spesielt tilpasset den gamle vegbrua på rv 460.



Alle foto:
Statens vegvesen, Vest-Agder

Kommunen har fulgt opp arbeidet med å anlegg nye parker.

Planprosessen i Vigeland har vært meget grundig. Arbeidet ble innledet med en omfattende stedsanalyse som gav ideer til flere løsninger. Det ble etablert en egen styringsgruppe med deltakere både fra handelsstanden og velforeningen, og det ble holdt to åpne møter. Den beste traseenfor ny gang-/sykkelveg var gjennom den overgrodde «Ellas hage». Det ble enighet om at denne burde kjøpes og opparbeides som park av kommunen. I tillegg er det opparbeidet en mindre park på den andre sida av elva, ved kirke og prestegård. Kommunen har også ryddet opp i trafikkforholdene rundt skolen i forbindelse med prosjektet og plantet allè langs vegen til skolen.

Miljøgata er vellykket og har medvirket til at bilene har redusert farten med nærmere 30 %. Noe av hastighetsreduksjonen skyldes nok effektive romlefelt, men disse har også medført støyproblemer. Flere bygninger i sentrum er blitt nennsomt satt i stand etter at miljøgata stod ferdig. Det er planlagt en forlengelse av gang-/sykkelvegen videre vestover.

Prosjekt:	Miljøgate og gang-/sykkelvei i Vigeland sentrum
Byggeår:	1997
Areal:	15,5 daa
Byggherre:	Statens vegvesen Vest-Agder og Lindesnes kommune
Konsulenter:	Via Nova Kristiansand og SMS arkitekter Kristiansand
Kostnad:	13,7 mill. kr (hvorav ny bru for gående og syklister 2,5 mill. kr)
Finansiering:	Private: 0,3 mill. kr, Lindesnes kommune 5,2 mill. kr, Vest-Agder fylkeskommune 1,4 mill. kr, Statens vegvesen 6,8 mill. kr
Planprosess:	Stedsanalyse og byggeplan
Kontakt:	Lindesnes kommune, teknisk etat 4520 SØR-AUDNEDAL, tlf. 38 25 51 01 eller Statens vegvesen Vest-Agder, postboks 157 4601 KRISTIANSAND, tlf. 38 12 15 00

Fra allaktivitetshus til kulturhus

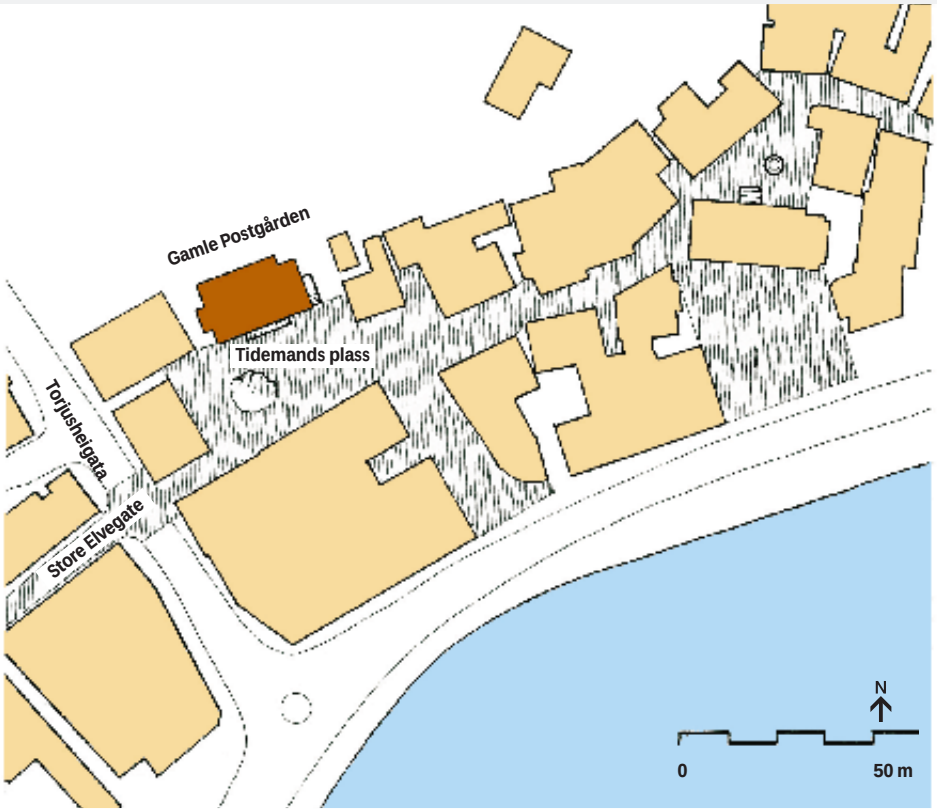
Med et bredt, lokalt organisasjonsliv i ryggen ble Mandals staselige, gamle posthus ombygd til allaktivitetshus. Nå er planene å la Postgården være første trinn i et større, regionalt kulturbygg

Planene om å flytte posthuset i Mandal ut fra praktgården fra 1905 midt på torget i byen dukket først opp på slutten av 70-årene. Forslag om at kommunen skulle kjøpe bygningen kom opp i kulturutvalget rundt 1980. Det var imidlertid vanskelig å få fram kommunale vedtak om å engasjere seg i bygningen. Det ble aksjonen «Vi bryr oss», som ble pådriveren som sikret Postgården til kulturformål. Noen stygge voldsepisoder i Mandal midt på 80-tallet hadde gjort det aktuelt å satse på kultur- og aktiviteter i sentrum og Stiftelsen Gamle Postgården sprang ut fra et bredt foreningsengasjement i byen.

Gamle Postgården allaktivitetshus ble innviet i 1992, og ble i en årrekke drevet av lokale organisasjoner organisert i en stiftelse

Det ble satt igang en storstilt innsamlingsaksjon for å skaffe midler til innkjøp og istandsetting av allaktivitetshuset. Med noe hjelp av statstilskudd og lav pris på overdragelsen av bygningen fra Posten til Mandal kommune stod allaktivitetshuset ferdig i 1992, som selve smykket i den nylig opparbeidete gågata. Stiftelsen Gamle Postgården hadde driftsansvaret og drev en mangfoldig virksomhet med bl.a kafè, barnehage og arbeidsmarkedskurs.

Fra 1998 har Mandal kommune overtatt driftsansvaret for allaktivitetshuset. Det er nå planer om videre utbygging



Etter noen års drift med stor frivillig innsats oppstod det problemer i allaktivitetshusets driftsøkonomi. Fra 1998 har Mandal kommune overtatt driftsansvaret. Nå er hovedvekten i bruken av huset lagt på ungdomsaktiviteter. Her drives ungdomsklubb, ungdomsdrevet kafe, ungdommens konsertforening med flere arrangementer i uka, utekonserter på torget om sommeren mv. .Kommunens kulturkontor samarbeider med en venneforening i et eget husstyre for å styre bruken av bygningen

Mandal kommune har vedtatt at Gamle Postgården allaktivitetshus skal utgjøre første byggetrinn i et regionalt kulturbygg. Bak Postgården ligger en ledig tomt som kan romme et fullverdig kulturbygg for Mandalregionens 23.000 innbyggere, med teaterscene, flere kinosaler og møte- og øvingslokaler for et mangfoldig kulturliv. Det arbeides også for å legge et nasjonalt opplevelsessenter for Torbjørn Egners livsverk til det nye kulturhuset.

Finansieringen av en slik stor utbygging er fortsatt uklar, men Gamle Postgården lever sitt eget liv som allaktivitetshus med en ideell plassering mitt i Mandal sentrum.

Prosjekt:	Gamle Postgården allaktivitetshus
Byggeår:	1992
Byggherre:	Mandal kommune i samarbeid med Stiftelsen Gamle Postgården
Arkitekt:	Wenche Moe
Kostnader:	2,5 mill kr
Finansiering:	Diverse lag og foreninger, Mandal kommune, statstilskudd til kulturbygg
Plangrunnlag:	Reguleringsplan og byggeplan
Kontakt:	Mandal kommune, kulturkontoret, 4501 MANDAL, telefon 38 27 31 00

Tursti fra sjø til hei

Groosebekken vandrepark knytter forbindelsen mellom strandområdene ved Groos og turområdene i Fjæreheia. På sin veg langs vassdraget fører stien gjennom sentrumsnære boligområder og representerer et svært verdifullt tilskudd til byens grøntstruktur.

Ved andedammen ved Berge Gård. (Foto: Leif Dalen)

Grunnlaget for et systematisk arbeid med turstien ble lagt i grøntstrukturplanen for Grimstad fra 1990. Gjennom lengre tid hadde det vært en økende bevissthet om det potensial Groosebekken representerte som et kontinuerlig og variert grøntdrag gjennom bebyggelsen, og som en forbindelse mellom kystsonen og heiområdene innenfor byen. Byområdet i Grimstad har ca. 8000 innbyggere.

Gjennom forbedring av eksisterende stier og opparbeidelse av nye stier er det etablert en 4 km lang sammenhengende tursti.

Stien knytter sammen større og mindre park- og grøntområder, bl.a. fører stien innom den flotte parken ved Dømmesmoen gartnerskole. Det er nå mulig å gå og sykle langs hele strekningen. Deler av den er også framkommelig med rullestol. I de trangeste og mest bymessige partiene er bekken kanalisert og erosjonssikret med tørrmurte natursteinskanter, og sidearealer er parkmessig opparbeidet. I andre deler med naturpregede omgivelser er utformingen mer uformell. En lekeplass er opparbeidet ved Groos.

I 1960- og 1970-årene var Groosebekken sterkt forurenset, og helsemyndighetene advarte mot bading i sjøen nær utløpet. Gjennom kloakksanering og annen tilrettelegging, bl.a. utlegging av gytegrus, er bekken på nytt blitt attraktiv for sjøørret, og badevannet er igjen klart og rent.

Oppmerkingsstolpe med vandreparkens logo. Utforming: Vidar Corn Jessen. (Foto: Bjørn Kristian Pedersen)

Langs hele strekningen er stien tilrettelagt med benker og merkeskilt med egen logo. Spesialutformede informasjonstavler langs stien gir opplysninger om natur- og kulturmiljø.

Ideen bak vandreparken var å sikre et sammenhengende grøntdrag gjennom bebyggelsen fra fjorden til heia lenger inne.

Fra Groosebekkens utløp.
(Foto: Leif Dalen)

Steinsatt bekkeløp ved
Berge Gård eldresenter.
(Foto: Leif Dalen)

Med utgangspunkt i grøntstrukturplanen ble det i 1992 utarbeidet en flerbruksplan for Groosebekken. Handlingsprogrammet som var en del av flerbruksplanen, definerte en rekke deltiltak og dannet det konkrete grunnlaget for den fysiske gjennomføringen som ble satt i gang i 1992.

Gjennomføringen ble organisert som et prosjekt med egen prosjektleder under teknisk etat. I tillegg til kommunale ressurser har prosjektet fått støtte fra Miljøverndepartementet.

Kommunen har de siste 15 årene tatt aktivt del i arbeidsmarkedstiltaksordninger, bl.a. i forbindelse med Groosebekken. Disse midlene har etter hvert falt bort, og kommunen har ikke maktet å holde vedlikeholdsnivået så høyt som ønskelig, men det arbeides aktivt for å styrke ressursene til dette.

Vandreparken har gitt en stor del av byens befolkning nye turmuligheter i nærmiljøet.

Med omtrent 5000 personer bosatt innenfor en avstand på 500 meter blir stien naturlig nok flittig brukt. Anlegget brukes bl.a. mye av skoler og barnehager. Kommunen la stor vekt på god utforming av oppmerking og informasjonstavler og brukte profesjonell ekstern bistand i den forbindelse. Dette ble forholdsvis kostnadskrevende, men kommunen og publikum er svært fornøyd med resultatet.

Vandreparken har blitt et variert anlegg med mange bruksmuligheter og gjennomgående høyt kvalitetsnivå.

Det arbeides nå med en informasjonsbrosjyre om vandreparken. Det foreligger videre konkrete planer om opparbeidelse av nye arealer langs en sidebekk og ytterligere fiskekultiveringstiltak for å få fisken til å gå lenger opp i vassdraget.

Store steiner lagt ut i bekken som strømbrytere for å bedre forholdene for fisk.
(Foto: Bjørn Kristian Pedersen)

Tiltak:	Opparbeidelse av tursti
Gjennomføring:	1992—-96
Byggherre:	Grimstad kommune v/teknisk etat
Kostnader:	1,6 mill. samt betydelig personalinnsats fra kommunens side
Finansiering:	Bidrag fra Miljøverndepartementet på i alt 1,2 mill. (miljøsysselsettingsmidler og midler fra Aksjon Vannmiljø), for øvrig kommunen.
Plangrunnlag:	Grøntstrukturplan 1990, flerbruksplan 1992
Kontakt:	Grimstad kommune v/bygartner Ove Bach, tlf. 37 25 04 19

Storstue mot sjøen

Arendal er i ferd med å realisere en ambisiøs gatebruksplan som har som mål å sikre et større sammenhengende fotgjengerområde i sentrum. Første etappe var opprusting av kaifronten mot Pollen, byens indre småbåthavn, og opparbeidelse av de tilgrensende gatene som gågater.

Kirkegaten med trappeanlegg og gågate.
(Foto: Ottar Johansen)

Den tidlige bybebyggelsen i Arendal lå på flere holmer atskilt av sund og bukter. Bratte fjellsider rundt byen stengte for videre vekst på landsida, og arealbehovene ble etter hvert løst gjennom utfylling i bukter, sund og kanaler. Den siste kanalen, mellom Pollen og Kittelsbukt, ble borte i 1933. Tyholmen ble dermed landfast.

Selve byområdet i Arendal har ca. 10 000 innbyggere. E18 ble lagt utenom bykjernen tidlig i 1980-årene, men sentrumsområdet hadde fortsatt mye lokal gjennomgangstrafikk, bl.a. forbi Pollen. I 1995 ble den nye Blødekjær-tunnelen (riksvegsanlegg) litt innenfor sentrum åpnet, og sentrum kunne avlastes for øst-vest-trafikk.

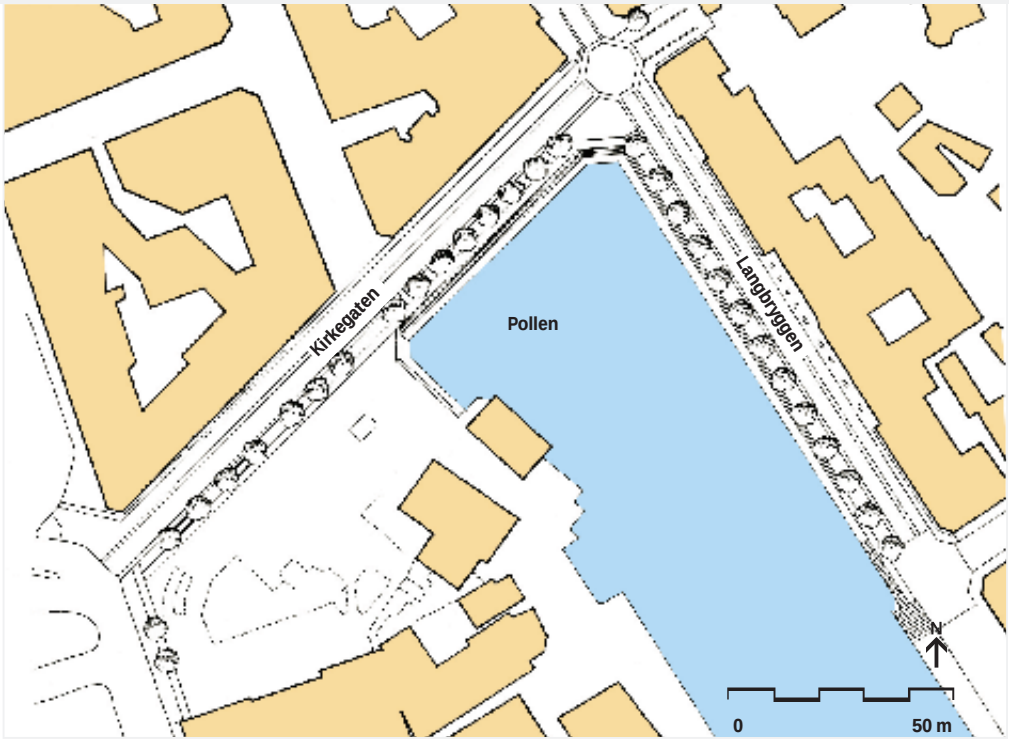
Den nye trafikkløsningen åpnet for å stenge gatene langs Pollen, Kirkegaten og Langbryggen for kjøretrafikk.

Den tidligere riksvegstraseen er ombygd til gågater. For å få et enhetlig materialpreg i sentrum er det brukt samme type heller i gatedekket som på torget og øvrige gågater. Som supplerende materialer er det brukt mye gatestein og granittkantstein.

Granittrappene mot sjøen innerst i Pollen er forlenget utover langs Langbryggen og danner en helhetlig front mot havnebassenget. Langs kaifronten er det plantet en rekke med lindetrær, slik det var tidligere. Trerekkene former en naturlig møbleringssone med benker, belysning og annet gateutstyr.

Løsningen er en oppfølging av den vedtatte gatebruksplanen, men tanken om å legge om til en helårs gågate skapte mye diskusjon.

Det ble fra kommunens side arbeidet aktivt overfor handelsstanden og brukerne av sentrum for å skape forståelse for den nye trafikkløsningen. Det ble gjennomført jevnlige informasjonsmøter med ulike interesseorganisajoner, brukergrupper og grunneiere. Grunneiere langs de berørte gatene har vært med på å finansiere deler av prosjektet mot å få rett til å benytte en del av gategrunnen til salgsareal.



Prosjektet ble gjennomført av en tverrfaglig prosjektgruppe med en prosjektleder fra teknisk etat. Statens vegvesen deltok også i prosjektgruppen. Vedlikeholdet for nyanlegget inngår i det normale vedlikeholdsopplegget for sentrum.

Ombyggingen og den nye trafikksituasjonen forbedrer kontakten mellom sentrum og sjøen, med trappeanleggene og den nye kaifronten som et samlende amfi mot Pollen.

Mange sittemuligheter og utsyn over det livlige havnebassenget gjør området til byens mest populære møtested om sommeren. En flytende scene gjør også området til en arena for ulike arrangementer. At området er bilfritt, er nok også en viktig grunn til at det fungerer så bra sommerstid.

Diskusjonen om trafikken har i første rekke gått på om det er riktig og nødvendig med slik stenging også vinterstid når trafikken er mye mindre. Stengingen har videre ført med seg økt trafikk og tendenser til avviklingsproblemer i andre deler av byen.

Arendal har ønsker om å videreføre gatebruksplanen og har prinsippvedtak om oppgradering og ombygging av en rekke gater i sentrum. Ideene om å gjenskape noe av kanalene i Arendal inngår ikke i dette, men i gatebruksplanen er det tatt hensyn til at kanalen mellom Pollen og Kittelsbukt kan komme til å bli åpnet.

Tiltak:	Opparbeidelse av havnefront og gågater
Gjennomføring:	1995–96
Byggherre:	Arendal kommune
Kostnader:	9 mill. kr.
Finansiering:	Arendal kommune: 4,35 mill. Statens vegvesen 3,3 mill. Gårdeiere: 1,37 mill
Plangrunnlag:	Gatebruksplan 1993
Kontakt:	Arendal kommune, teknisk etat v/Kåre Kristensen, tlf. 37 01 38 00

Oversiktsbilde fra Pollen med Langbryggen i forgrunnen. (Foto: Ottar Johansen)

Konsert i "Pollen amfi". (Foto: Ottar Johansen)

Møbleringssonen langs Kirkegaten. (Foto: Ottar Johansen)

Kanalbrygga - reiselivsmål og lokalt møtested

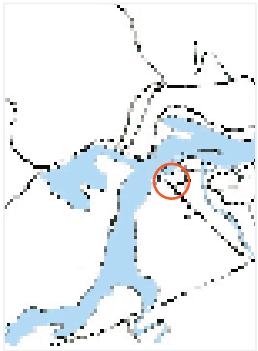
Telemarkskanalen er et kulturminne av nasjonal verdi og et stort reiselivsmål, med nærmere 100.000 besøkende hvert år. I Lunde er kanalbrygga i tillegg blitt et viktig lokalt møtested.

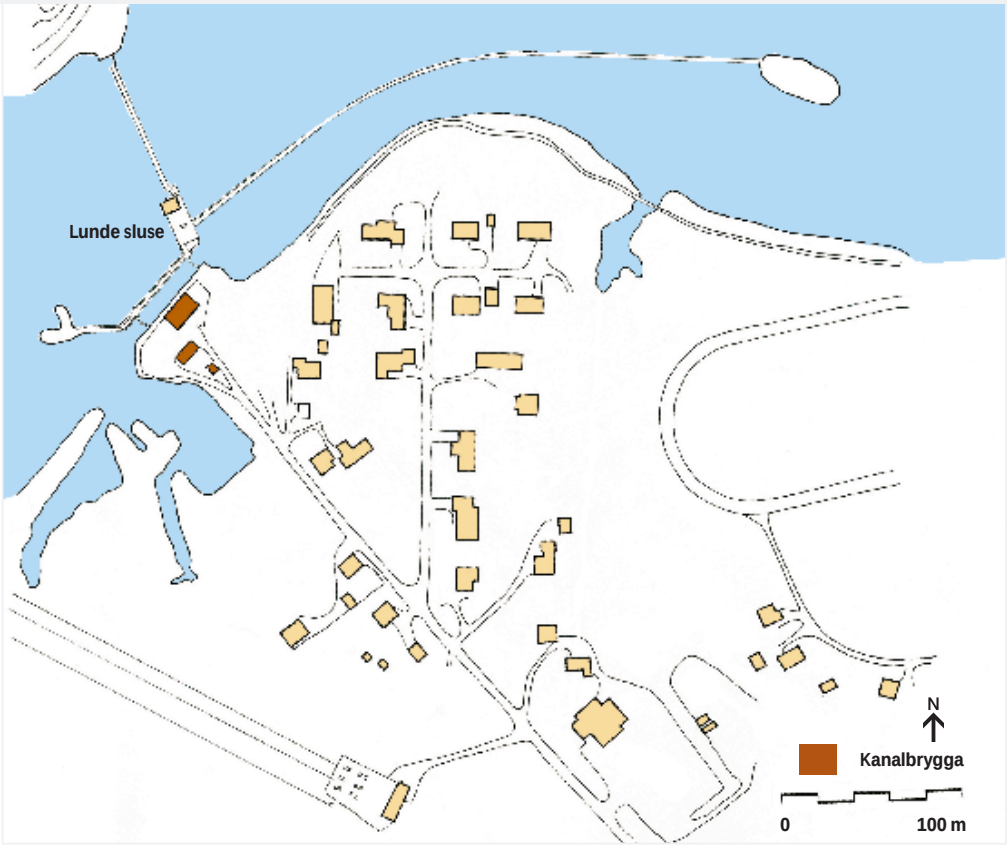
Lunde sluse med slusekroa.

Telemarkskanalen er 105 km lang og strekker seg fra kyst til fjell gjennom store deler av fylket. Den ble anlagt i flere perioder fra 1854 til 1892. Formålet var å binde bygdene langs de store sjøene sammen og gjøre transport av industriprodukter fra tresliperier og jernstøperi og naturressurser som stein og tømmer ned til kysten lettere. I mange år var kanaltrafikken selve livsnerven i de sentrale Telemarksbygdene. Først fra 1920-årene kunne vei og jernbane begynne å konkurrere med båttrafikken. Kanalbrygga ble derfor det naturlige møtestedet i bygdene i første del av vårt århundre. Etter krigen forfalt anlegget, og da tømmerfløtingen forsvant, ble det diskutert å legge ned hele kanalen.

På slutten av 70-tallet ble det heldigvis besluttet å satse på kanalanlegget som kulturminne og reiselivsanlegg. Kanalbåten D/S Victoria har drevet persontrafikk på kanalen helt siden 1882 og er nå selve dronningen i sommerens turisttrafikk. I 80-årene ble det gjennomført et stort rehabiliteringsarbeid på dammer og sluser i kanalen i regi av Vassdragsdirektoratet. Telemark fylkeskommune overtok kanalanlegget fra Staten i 1990, og samarbeider nå med Statens vegvesen Telemark om driften av sluseanleggene. Kanalen er et meget vellykket eksempel på kulturminner som ressurs i reiselivssatsing.

I Lunde er det investert i ombygging av pakkbua til slusekafe, det er anlagt gjestehavn og bygd servicebygg for båtturister.





I Lunde ligger sluse og brygge rett ved sentrum, og brygga er et knutepunkt i sommersesongen, ettersom de to kanalbåtene Victoria og Henrik Ibsen daglig møtes her på sin ferd i hver sin retning langs kanalen. Den gamle pakkbua er bygget om til en hyggelig slusekro, populær både blant turister og lokalbefolkning. Det er også anlagt gjestehavn med servicebygg for båtturister med bad og toalett. Disse tiltakene har bidratt til på nytt å gjøre kanalbrygga til et naturlig møtested for de 2.500 innbyggerne i Lunde tettsted om sommeren

Kanalbrygga er en stemningsfull ramme rundt en årlig visefestival. Nå satses det videre på kultur og arrangementer på brygga.

Det satses mye på kulturarrangementer i Nome kommune. Det er gode erfaringer med visefestivalen «Viser ved kanalen» som arrangeres i juni hvert år på Lunde brygge. Visefestivalen har en meget original scene: Den dampdrevne muddermaskinen som ligger fortøyd ved brygga. Dette er antakelig landets eldste anleggsmaskin, og den er restaurert ved en imponerende innsats av Telemarkkanalens venner.

Fylkeskommunen og kanalkommunene er nå igang med å planlegge en videre utbygging av kanalbryggene til spennende møtesteder for lokalbefolkning og turister, inspirert av de gode erfaringene fra Lunde brygge.

Prosjekt:	Lunde brygge
Gjennomføring:	1988 (ny dam) - 1996
Byggherre:	Vassdragsdirektoratet (dam) Telemark fylkeskommune (slusekro og gjestehavn)
Kostnader:	0,3 mill kr (slusekro) 0,75 mill kr (gjestehavn og servicebygg)
Finansiering:	Kanalfondet, interkommunalt næringsfond, Nome kommune, Kommunaldepartementet
Plangrunnlag:	Reguleringsplan, byggeplaner
Kontakt:	Nome kommune v/kultursjefen, 3745 ULEFOSS, telefon 35 94 60 00

Øverst: D/S Victoria i Lunde sluse.
Midten: Dampmuddermaskinen.
Nederst: Alle sluser betjenes manuelt.

Alle foto: Morten Krogstad

Vandring langs Vestfold-kysten

Kyststien i Larvik er en 33 km lang vandringsrute gjennom kystens natur- og kulturlandskap, fra Stavern i øst gjennom tettstedene Nevlunghavn og Helgeroa til Ødegården ved Mørjefjorden i vest. De tre tettstedene er en del av ruten ved at stien følger eksisterende veg- og gatenett gjennom tettbebyggelsen.

Hovedbilde: Bru Stavern
I Stavern går kyststien gjennom Fredriksvern Verft.
(Foto: Vidar Askland)

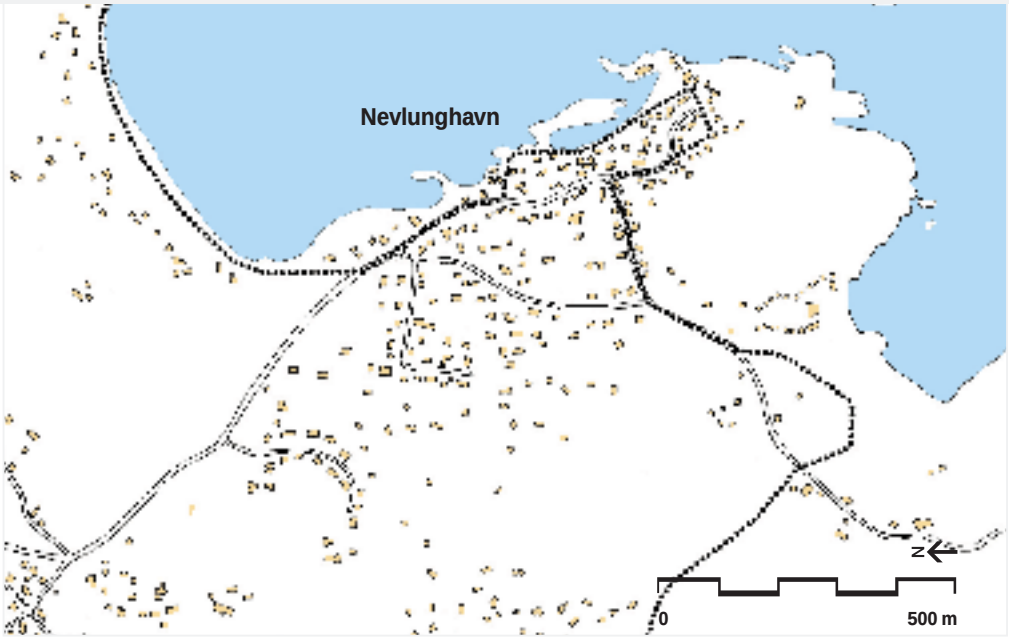
Søndre Vestfold har en attraktiv og mye brukt kystsone. Belastningen og slitasjen i de mest populære delene er stor, og det oppstår lett konflikter i forhold til landbruksinteresser og natur- og kulturverninteresser. Ved å tilrettelegge og informere ville en søke å fordele og styre bruken.

Ruten består hovedsakelig av stier og veier som allerede var i bruk, men nå bundet sammen og supplert med noen enkle opparbeidelsestiltak som klopper, trapper og lignende.

Stien stod ferdig i 1991. Hele ruten er merket opp med et enhetlig system. I tillegg til selve ruten har det vært lagt stor vekt på informasjon. Informasjonstavler og en egen kyststihåndbok med gode kart gir grundig informasjon om natur- og kulturhistoriske forhold. Stien er beregnet for gående, men enkelte strekninger kan brukes med rullestol. I øst starter stien i Stavern sentrum og føres gjennom militærområdet Fredriksvern Verft fra 1700-tallet. I Nevlunghavn føres stien gjennom den gamle trehusbebyggelsen og havneområdet. Gjennom Helgeroa følger stien sjøkanten forbi havneområdet.

Den overordnede ideen bak prosjektet har vært å gi allmennheten et bedre og rikere turtilbud samtidig som en søker å redusere belastningen på miljøet.

Oppmerking og tilrettelegging bidrar både til å styre ferdselen utenom de mest sårbare og konfliktfylte områdene og å spre trafikken mer jevnt utover kyststrekningen enn tidligere. Samtidig håper en at god informasjon og et godt turtilbud skal få brukerne av stien til å ta mer hensyn til natur og jordbruk.



Larvik kommune har vært ansvarlig for kyststien, men prosjektet er gjennomført som et bredt anlagt samarbeidsprosjekt med deltakelse fra bl.a. landbrukskontoret og grunneierorganisasjoner. En rekke andre organisasjoner har deltatt aktivt, særlig Larvik og Omegns Turistforening, som hadde ansvar for å gjennomføre oppmerkingen.

En har fått til et godt samarbeid med grunneierne i området, og rett til tilrettelegging og nødvendig vedlikehold er sikret gjennom frivillige avtaler. Prosjektet hadde et totalbudsjett på omlag 0,5 mill. kroner og har fått støtte både fra staten, fylkeskommunen og kommunen.

Turstien vedlikeholdes av Larvik kommune i samarbeid med Larvik og Omegns Turistforening.

Tilgjengeligheten til den attraktive kystsonen er bedret.

Ferdselen i området har økt merkbart, men en regner med at eventuelle ulemper ved dette kompenseres ved at trafikken er mer styrt og kanalisert enn tidligere. Tettstedene har alltid vært attraktive reisemål i dette området. Kyststien har gjort det lettere å oppleve tettstedene som en del av hele kystsonen, samtidig som stien bidrar til å avlaste tettstedene noe.

Larvik kommune ønsker å videreføre ideene og erfaringene fra kyststiprosjektet i andre deler av kommunen. I en ny grøntstrukturplan arbeides det nå med planer om grønne byvandringer i Larvik by og kyststi videre østover gjennom bl.a. Ula og Kjerringvik.

I Nevlunghavn føres stien langs havnefronten. (Foto: Gunnar Berven)

Eksempel på oppmerking i Nevlunghavn. (Foto: Vidar Askland)

Fra rasteplass i Helgeroa (Foto: Vidar Askland)

Tiltak:	Tilrettelegging av tursti
Gjennomføring:	1991
Byggherre:	Larvik kommune
Kostnader:	0,5 mill. kr.
Finansiering:	Spillemidler 170 000/Landbrukets utb.fond 80 000/ Miljøverndepartementet 85 000/Vestfold fylkeskommune 50 000/ Oslofjordens friluftsråd 40 000/Larvik kommune 50 000
Kontakt:	Larvik kommune, Kultur og idrett v/Knut Ludahl, tlf. 33 17 19 20

Industrihistorisk miljø som ressurs

De fleste viktige elementene i det industrihistoriske miljøet på Berger er bevart og danner utgangspunkt for mange tiltak og aktiviteter i lokalsamfunnet. De har også blitt en ressurs for næringsutvikling i området.

Fossekleiva Brukssenter.
(Foto: Anne Synnøve V. Horten)

Industrihistorien på Berger begynte i 1880, da industrimannen J. Jebsen overtok Berger gård. Med utgangspunkt i gode vannkraftressurser ble det i løpet av få år bygd opp to tekstilfabrikker, Nedre Berger og Fossekleven. Samtidig ble det bygd boliger for tilflyttende arbeidere. I alt ble det satt opp 32 bolighus, hvert for 2-4 familier. Senere fikk Berger både elektrisitetsverk, skole, sykestue, kirke, post, bank og butikker. På mange måter stod stedet fram som et industrielt mønstersamfunn der bedriften var involvert i alle sider av lokalsamfunnet.

Driften ved Fossekleven opphørte i 1965, og produksjonen ble samlet i Nedre Berger. Med nye boligfelt som har kommet til, bor det i dag 1 800 mennesker på Berger.

Bevaring av arbeiderboligene og ny aktivitet i Fossekleiva dannet grunnlaget for ny utvikling, nå med kulturmiljøet som en viktig ressurs.

Arbeiderboligene var i forfall og rivingstruet da kommunen tidlig i 1970-årene kjøpte opp samtlige. Kommunen utarbeidet utbedringsprogram og reguleringsplan. Boligene ble etter hvert videresolgt til private, men med klausuler som sikret bevaring. Bebyggelsen er nå stort sett holdt i god stand. Blant beboerne finnes faktisk femte generasjon etter arbeiderne som kom hit i 1880.

Et annet viktig initiativ kom fra private investorer som kjøpte fabrikkanlegget i Fossekleiva rundt 1980. Eierne gikk i gang med restaurering, og det ble utviklet et miljø av brukskunstnere og kunsthåndverk samt noe småindustri og service. Det er etablert et galleri og museum i anlegget, og en større sal gir muligheter for konserter og andre arrangementer. I de senere årene har kommunen gått inn på eiersida her, og de siste årene har Fossekleiva hatt en sentral plass i Vestfoldfestspillene.

Andre tiltak har også kommet i gang. Nytt postkontor er bygd gjennom et privat dugnadsinitiativ og opprettelse av et folkeaksjeselskap. Kyststi er opparbeidet langs strandområdene, og det er satt i gang arbeid for å restaurere Berger Brygge.

Prosessen på Berger er et resultat av mange ulike initiativ og drivkrefter.

Kommunen hadde en aktiv rolle i forbindelse med å få i gang bevaringen av arbeiderboligene. Når det gjelder utviklingen av næringsvirksomhet og kulturaktiviteter i Fossekleiva, var det i første omgang private investorer som var pådrivere, kommunen kom først inn som samarbeidspartner senere. I tillegg har ulike lokale utvalg, lag og foreninger spilt en svært aktiv rolle, eksempelvis gjennom nærmiljøutvalg og Berger museumsforening.

Industrisamfunnet på Berger er sikret bevaring gjennom ny bruk og er samtidig en del av et levende lokalmiljø.

Besøkstallene ved Fossekleiva brukssenter, museet og ulike arrangement har vist klar økning i de senere årene. Omfanget og spennvidden når det gjelder nye initiativ og tiltak er stor og vitner om bred deltakelse både fra lokalmiljø og kommunalt og fylkeskommunalt nivå.

Aktivitetene har hatt ringvirkninger til øvrig næringsliv i området og bidratt sterkt til markedsføring av kommunen og stedet. Når det gjelder videre planer, er det innredning av en av de gamle arbeiderboligene som en ny avdeling av Berger museum og restaureringen av Berger brygge som står først på programmet.

Tiltak:	Bevaring og utvikling av historisk industrimiljø
Gjennomføring:	Fra ca. 1975
Initiativtaker:	Svelvik kommune, private
Finansiering:	Mange ulike kilder
Plangrunnlag:	Reguleringsplan 1983, mfl.
Kontakt:	Svelvik kommune v/Arvid Askø. Tlf. 33 78 01 00

Fossekleiva med Brukssenteret og en del av arbeiderboligene. (Foto: Anne Synnøve V. Horten)

Arbeiderboliger langs Nedre gate. (Foto: Anne Synnøve V. Horten)

Uteanlegget ved Fossekleiva, opparbeidet i regi av hagelaget. (Foto: Anne Synnøve V. Horten)

Sentrumsopprusting med ringvirkninger

Hokksund gjennomførte i begynnelsen av 1990-årene en omfattende opprusting av gater og plasser i sentrum og fikk forbedret tilgjengeligheten. I etterkant har Hokksund sentrum fått økt handel og aktivitet, og det har vært omfattende nybygging i sentrum.

Handletorget med nytt forretningsbygg i bakgrunnen. Arkitekt: Telje-Torp-Aasen arkitektkontor AS. (Foto: Holden Foto)

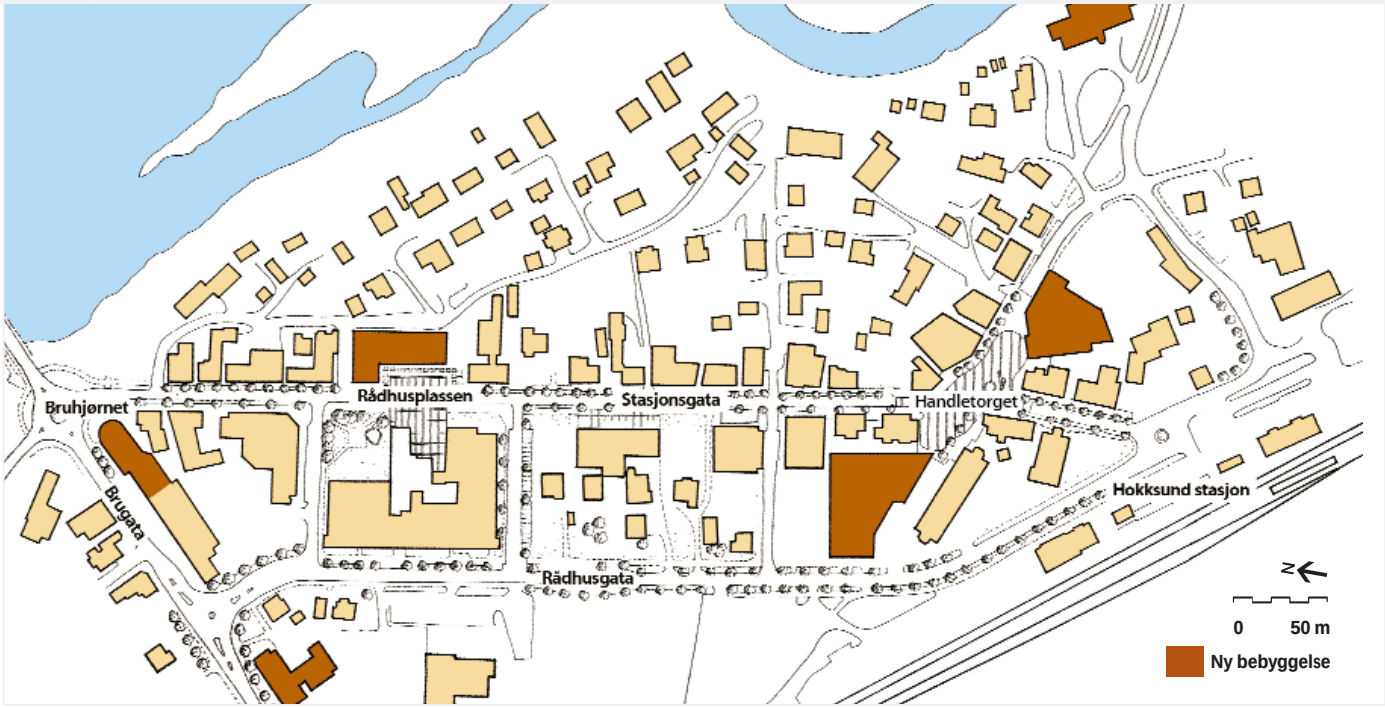
Hokksund er kommunesenter i Øvre Eiker kommune og har 6 500 innbyggere. Utviklingen av tettstedet har historisk vært knyttet til utvikling av kommunikasjonsårer – som ferjested, jernbaneknutepunkt og kryss mellom viktige hovedveger. Hovedvegtrafikken er nå lagt utenom selve Hokksund sentrum. Handelsmessig slet tettstedet i 1980-årene tungt i konkurranse med større kjøpesentre i distriktet. Atkomsten til sentrum var kronglete, og gater og andre utearealer var ganske nedslitt og dårlig tilrettelagt for opphold og for ferdsel til fots eller på sykkel.

Store offentlige investeringer i gater og på plasser ble muliggjort ved at Hokksund tok del i to statlige forsøksprosjekt, TON (trafikk, oppvekst og nærmiljø) i regi av Miljøverndepartementet, og Miljøgateprosjektet i regi av Statens vegvesen. Hovedgatene i sentrum, med Stasjonsgata som den viktigste, ble rustet opp til et vesentlig høyere kvalitetsnivå, og det ble anlagt to nye plasser (Rådhusplassen og Handletorget). I tillegg til den kvalitative forbedringen ble det også gjort en vesentlig omprioritering mht. bruken av gategrunn: fra kjøreareal over mot fotgjenger- og oppholdsarealer. Videre ble atkomsten fra hovedvegnettet til sentrum forbedret.

I de siste fem årene har det vært omfattende nybygging og fornyelse i sentrum.

Stedsanalysen som ble utarbeidet i begynnelsen av forsøksprosjektene, pekte bl.a. på en del aktuelle utbyggingsmuligheter i sentrum. Etter hvert kom også flere av disse prosjektene i gang, med utbyggingen ved Rådhusplassen som det første i 1992. Senere er det kommet to kombinerte bolig- og forretningsbygg rundt Handletorget. Det viktige Bruhjørnet har også fått et nytt bolig- og forretningsbygg, og lenger sør i Brugata er det oppført et nytt bygg med eldreleiligheter. Nytt tinghus er oppført mot elvebredden sørøst i sentrum. Samlet representerer disse byggeprosjektene private investeringer på ca. 80 mill. kr og en netto tilvekst på ca. 11–12 000 m2 gulvflate innenfor sentrumsområdet. Boligdelene utgjør samlet ca. 50 boenheter.

Det er rimelig grunn til å regne med at forbedret standard innenfor offentlige arealer har vært et vesentlig moment for å utløse de store private investeringene.



Etter at den fysiske opprustingen var gjort, så en tydelige endringer i bruken av sentrum. Generelt fikk området mer liv og aktivitet, folk begynte å bruke sentrum på en annen måte enn før.

Dette, sammen med innspill fra kommunen og andre aktører i forsøksprosjektene, var kanskje det som gav det avgjørende puffet for å sette i gang videre utbygging i sentrum.

Bevisstheten rundt kvalitet i det offentlige rom, både estetisk og funksjonelt, er vesentlig hevet.

Det er mye lettere for bygningsmyndighetene å sette krav til kvalitet i dag, og publikum er snare til å si ifra dersom det er noe som ikke er bra nok. Kommunen er tilført verdifull fagkompetanse som nå kommer andre deler av kommunen til gode. Handelen har i de siste årene holdt seg på en gjennomgående høyere nivå enn tidligere, og handletilbudet er gradvis forbedret. Hærverk har vært et mye mindre problem enn tidligere .

I hovedsak har de nye byggeprosjektene bygd opp under de områdene som stedsanalysen utpekte som viktige for styrking av sentrum. Paradoksalt nok var det staten som i forbindelse med nytt tinghus brøt mest med analysens anbefalinger ved å velge en lokalisering i utkanten av sentrum.

Kommunen ønsker også å videreutvikle boligsida i sentrum, og det arbeides bl.a. med planer for et større sentrumsnært boligprosjekt.

Tiltak:	Nybygg og fortetting i sentrum
Gjennomføring:	1992–97
Byggherrer:	Private og staten
Kostnader:	Samlet ca. 80 mill. kr fordelt på seks byggeprosjekt
Plangrunnlag:	Reguleringsplaner
Kontakt:	Nedre Eiker kommune, teknisk etat v/Ingar Vaskinn, Tlf. 32 25 10 00

Forretnings- og boligbygg. Styvekvartalet. Arkitekt: Arkitektkompaniet AS. (Foto: Holden Foto)

Rehabilitert bygg i Stasjonsgata. (Foto: Terje Hansen)

Stasjonsgata og Rådhusplassen med nytt forretningsbygg på høyre side. Arkitekt: Kjøpmannsinstituttet AS i samråd med Telje-Torp-Aasen arkitektkontor AS. (Foto: Terje Hansen)

Skilt og byggeskikk

Lillehammer kommune har arbeidet med styring av skilt og reklame i sentrum gjennom en årrekke. Det er satset systematisk på å utvikle både det formelle grunnlaget, utformingssida og holdninger og bevissthet rundt spørsmålet. Byen kan etter hvert vise fram gode resultater av dette arbeidet, særlig i byens viktigste handlegate, Storgata.

OL 94 gav viktig drahjelp, men arbeidet var godt i gang tidligere.
(Foto: Torgeir Kristiansen)

Byområdet i Lillehammer har 17 000 innbyggere. Byggeskikk i sentrumsområdet har lenge vært et sentralt tema for kommunen. Allerede i 1970-årene ble deler av sentrum regulert til bevaring, med klar vilje om å holde på eksisterende skala og karakter. Sentrum har etter hvert fått en rekke nybygg der videreutvikling av og tilpasning til det karakteristiske trehusmiljøet har gitt avgjørende premisser for utformingen, uten at en har henfalt til overflatisk stilkopiering. Storgata ble tildelt Statens byggeskikkpris i 1984.

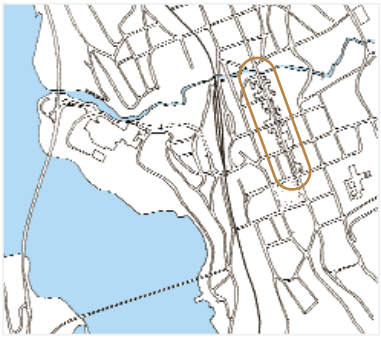
Arbeidet med bedre skilting er en del av et større prosjekt der det satses på mange områder for å forbedre det fysiske miljøet.

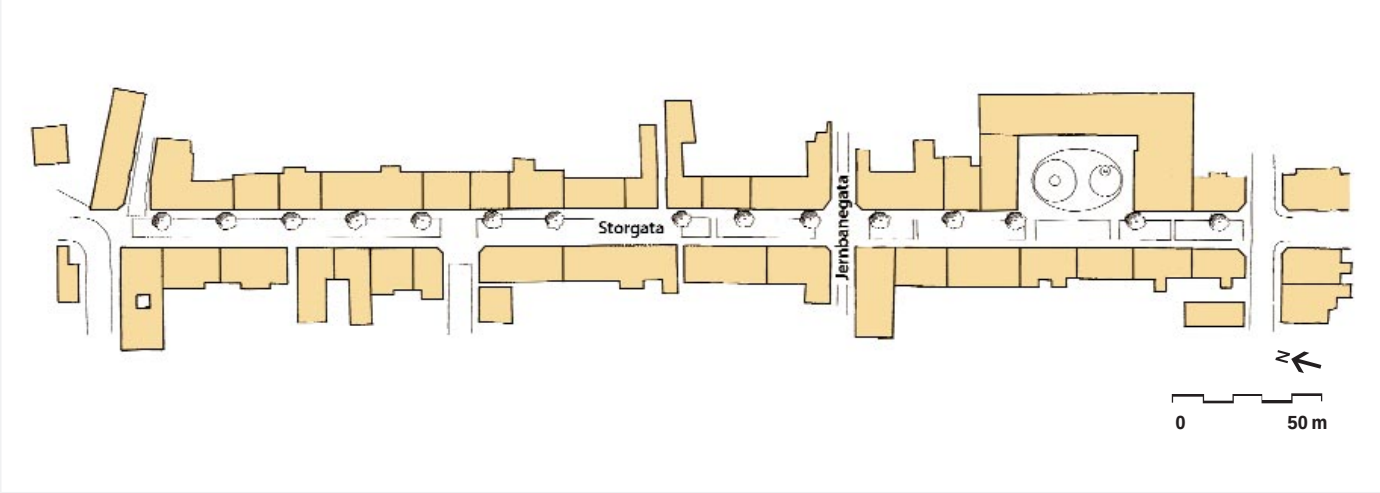
Kommunen er aktiv i forhold til å påvirke byggeprosjekter. Sentrum har en fargeplan og meldeplikt når verneverdige hus skal males, og det legges stor vekt på estetiske forhold ved utforming av veganlegg og andre tekniske anlegg.

Mange har forbundet denne satsningen med OL 94, men arbeidet begynte lenge før lekene og fortsetter i etterkant. OL betydde imidlertid ekstra drahjelp og ressurser i en periode.

Kommunens mål er ikke å fjerne reklamen, men å styre den og innpasse den på bygningsmiljøets premisser.

De første retningslinjene om skilt og reklame kom allerede i 1982. Fra 1988 har kommunen hatt en egen vedtekt til plan- og bygningsloven. Det formelle grunnlaget er senere videreutviklet og revidert. Vedtektene krever at alle former for reklame og skilt skal godkjennes, og gir videre en del konkrete bestemmelser om størrelse, utforming og plassering. Parallelt med utviklingen av et godt formelt verktøy har kommunen satset mye på holdningsutvikling, rettledning og aktiv påvirkning.





I 1996 utarbeidet kommunen en veileder i samarbeid med Miljøverndepartementet, fylkesmannen og fylkeskommunen (Skilt og reklame. Vedtekter og praksis i Lillehammer). Veilederen oppsummerer erfaringene fra Lillehammer og gir mange nyttige råd om hvordan slikt arbeid kan legges opp.

Når det kommer til den praktiske sida, er hele tiden utgangspunktet at skiltingen må underordnes bebyggelsens karakter. Det stilles spesielt strenge krav i områder med spesiell kulturhistorisk verdi. I slike miljøer er skiltingen i regelen begrenset til mindre uthengsskilt eller tekst direkte på fasaden.

> **En må ha et godt formelt grunnlag for å lykkes. Vel så viktig er det at det opprettholdes en fast holdning over tid, og at en makter å skape et samarbeid med de involverte.**

Kommunen innledet tidlig et samarbeid med fylkeskonservatoren og handelsstanden i et bygningskulturutvalg. Handelsstandsforeningen har arbeidet aktivt overfor sine medlemmer og bistått i dialog med bygningsmyndighetene. Prosessen har skapt en holdningsendring og sterkere selvjustis. Handelsstanden har blitt en positiv samarbeidspartner som ser at godt tilpasset skilting er med på å styrke sentrums særpreg og miljø.

Mange kan hente nyttige erfaringer fra arbeidet med skilt og reklame i Lillehammer sentrum. Ikke minst viser utviklingen her at en fast og konsekvent praksis over lang tid er viktig for å få resultater som vises i et helhetlig sentrumsperspektiv. Lillehammer kommune ønsker å fortsette denne praksisen videre, men peker også på områder der den ønsker å utvikle virkemidler som fungerer bedre, bl.a. i forhold til bensinstasjoner.

Eksempler på skilting langs Storgata, som uthengsskilt eller som skilting integrert på fasaden. (Foto Torgeir Kristiansen)

Tiltak:	Styring og utforming av skilt og reklame
Gjennomføring:	Fra ca. 1980
Ansvarlig:	Lillehammer kommune
Plangrunnlag:	Kommunedelplan og reguleringsplan.
Formelt grunnlag for øvrig:	Vedtekter til plan- og bygningsloven, om skilt og reklame (1993), med utfyllende retningslinjer (1996)
Kontakt:	Lillehammer kommune, teknisk etat v/Bjørn Kr. Sveen, tlf. 61 26 65 23

Sentrumsutvikling med basis i byggetradisjon

Lom kommune har gjennom meir enn tre tiår hatt ei klar haldning til utviklinga av byggjeskikk og bygningsmiljø i kommunesenteret. I det siste tiåret har òg trafikkmiljøet og grøntstrukturen i sentrum fått større merksemd og nødvendige forbetringar.

Det nye kryssområdet med kommunehuset i bakgrunnen. (Foto: Visus)

Fossbergom (Lom sentrum) er kommunesentrum i Lom og har 800-900 innbyggjarar. Frå 1960-åra og utover er sentrum sterkt endra med mange nybygg, både i offentleg og privat regi. I motsetnad til mange andre tettstader som har gått gjennom ei liknande utvikling, står bygningane her fram med eit klart felles uttrykk. Saltak, mørkbeisa trepanel og kraftige tredetaljer gjev eit heilskapleg preg med trekk frå tradisjonell byggjeskikk i Ottadalen.

Tettstaden er òg eit viktig knutepunkt for ferdsla over fjellet til Vestlandet og ein viktig innfallsport for fjellturisme. Midt i sentrum ligg krysset mellom riksvegane over Sognefjellet og Strynefjellet. I lange tider har dette vore ein naturleg stoppestad for trafikken, og dei tre overnattingsverksemdene i sentrum kan alle sjå attende på meir enn hundre år med samanhengande drift. Særleg om sommaren er trafikken stor og viktig for næringslivet i kommunen.

Kaotiske trafikktilhøve i turistsesongen tvinga fram ei opprydding i trafikken.

Arbeidet med det fysiske miljøet i Lom var lenge avgrensa til bygningane. Det sentrale området på Fossbergom var ei stor, samanhengande og uflidd asfaltflate med eit uryddig trafikkbilete og svært vanskelege tilhøve for fotgjengarar.

Den avgjerande endringa kom i 1991 då dette sentrale trafikkområdet vart opprusta i samarbeid mellom Statens vegvesen og Lom kommune. Riksvegkrysset vart bygd om til rundkjøring, det vart opparbeidd samanhengande fortau og gang- og sykkelvegar, og det vart rydda opp i parkeringstilhøva. Det vart lagt ned mykje arbeid frå begge partar i å finne fram til løysingar som kunne byggje opp under sentrumsområdet sitt særpreg og byggeskikken. Det er t.d. nytta lokalt steinmateriale i murar og trafikkøyer, og skilt og lys fekk høgare standard enn vanlege veganlegg. Dette kravde at kommunen måtte hjelpe til med å finansiere ein stor del av det som vart sett på som "ekstrakostnader".

Parallelt med dette prosjektet kom det i gang eit arbeid med ein tursti, Bergomsrunda, der elva Bøvra og turistattraksjonane ved sentrum er sentrale element. Ein viktig del av prosjektet var bygginga av ei tradisjonell utleggsbru over elva, og

sentrum fekk dermed ny kontakt med eit spennande naturelement. Arbeidet vart i hovudsak utført av elevar ved laftelina ved Lom vidaregåande skole.

Kommunedelplan for Fossbergom frå 1991 dannar grunnlaget for utviklinga i sentrum.

Som eit forarbeid til denne vart det med statleg støtte gjennomført ein stadanalyse. Denne analysen trekkjer saman med kommunedelplanen opp hovudlinene for sentrumsutviklinga.

Oppland Fylkeskommune har vore ein nær samarbeidspartnar og pådrivar i arbeidet.

Opprustingsarbeidet har både gjeve sentrum eit estetisk lyft og eit sikrare og meir triveleg miljø for fotgjengarar.

Kanskje er det òg fleire som stoppar på Fossbergom på veg mot Vestlandet og fjellet, enn det var før. Næringsdrivande i sentrum var lenge skeptiske til nye trafikkreguleringstiltak som kunne gjere tilkomst og parkering vanskelegare, men kritikken stilna etter kvart som anlegget vart ferdig.

Kommunen planlegg å føre arbeidet vidare i 1998-99, bl.a. skal området framfor stavkyrkja forbetrast både trafikalt og estetisk.

Tiltak:	Opprydding i trafikktilhøve og ny tursti med gangbru
Gjennomføring:	1991
Byggherre:	Lom kommune og Statens vegvesen Oppland
Kostnader/finansiering:	Trafikkløysing: Statens vegvesen 0,8 mill., kommunen 0,8 mill. Utleggsbru/tursti: Lom kommune 215 000, spelemidlar 165 000
Konsulentar:	Trafikkløysing: IKB Lillehammer (trafikk)/Moen og Feste (landskap) Utleggsbru: Sverre Sørumgård
Plangrunnlag:	Kommunedelplan 1991
Kontakt:	Lom kommune v/Kari Sveen, tlf. 61 21 10 00

Fossbergom med Lom stavkyrkje midt på bilete. (Foto: Kjell Volden)

Leiemurar bygd av rund elvestein skjermar gangareal mot trafikken. (Foto: Brynjulv Aartun)

Utleggsbrua over Bøvra, ein type konstruksjon som har svært lange tradisjonar i distriktet. Det har tidlegare vore ei utleggsbru omlag på same stad. (Foto: Visus)

Koparverket vert teke vare på som midtpunktet i bygda

Ideen om å ta vare på kulturmiljøet etter over 300 år med gruvedrift i Folldal voks fram gjennom eit breitt, lokalt engasjement.

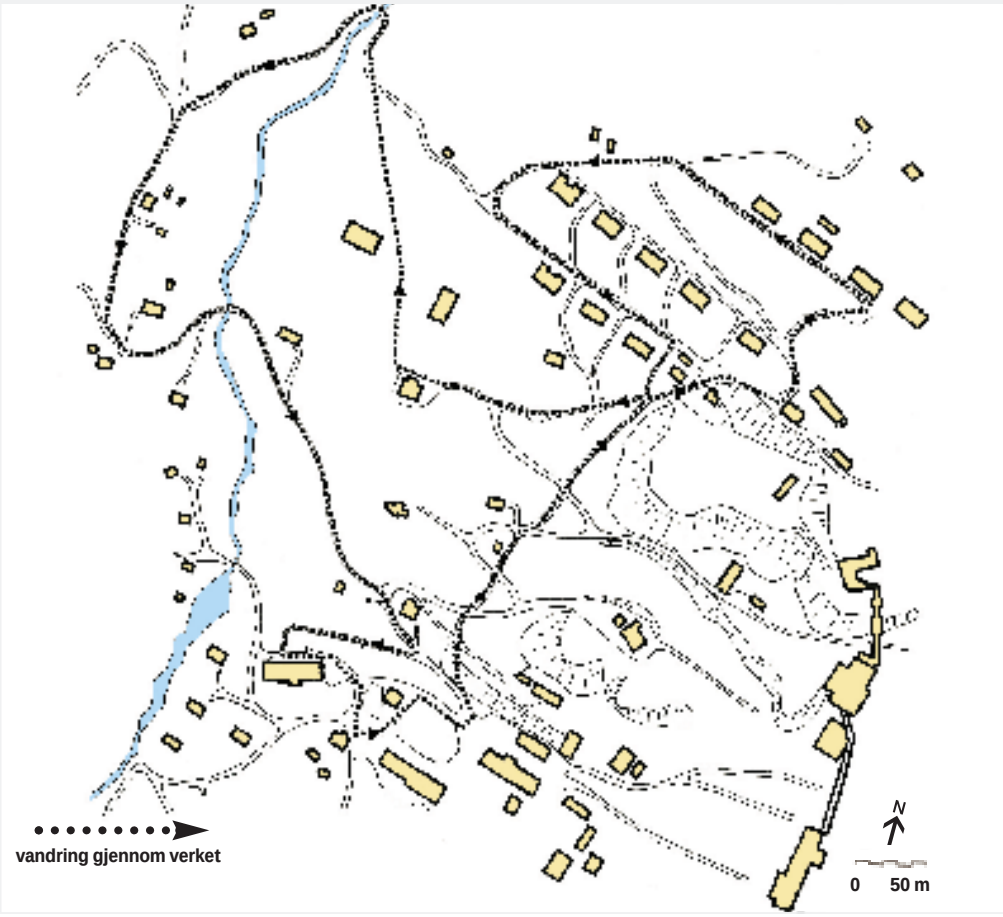
Folldal er ei fjellbygd mellom Rondane og Dovre. Mest halvparten av dei 1850 innbyggjarane i kommunen bur i tettstaden. Busetjinga har vakse fram rundt koparverket, som tradisjonelt har vore heilt dominerande som næringsgrunnlag i kommunen, med fleire hundre arbeidsplassar heilt fram til drifta vart lagt ned. Drifta i koparverket vart lagt ned for godt i 1993, men nedbygginga av gruveindustrien i Folldal hadde då gått føre seg i fleire år. Bygningane var til nedfalls, og det var store planar om riving tidleg i 1980-åra. Det var fagforeininga på verket i samarbeid med kommunens kulturutval som tok initiativet til å stoppe planane om riving og heller satse på vern av kulturmiljøet rundt koparverket, med gruver, tippområder, smeltehytte, verkstader, administrasjonsbygningar og mange bustadhus, til saman meir enn 60 bygningar og tekniske anlegg.

Over: Skråsjakttårnet

Under: Gruvearbeideren, skulptur av Kjell G. Kristensen

Folldal verk er no organisert som ei stifting. Målet for arbeidet er vern gjennom aktiv bruk.

Den fyrste fasen i arbeidet var å hindre riving. I 1988 vart Stiftinga Folldal Gruver oppretta. Ho er eigd av Folldal kommune. Stiftinga har seinare hatt ansvaret for arbeidet med vern og restaurering av verksområdet. I byrjinga vart det tilsett ein verneplankonsulent som samarbeidde med ein ekstern konsulent om den formelle verneplanen, som vart vedteken i kommunestyret i 1993. Stiftinga har hatt ein heiltidstilsett dagleg leiar frå 1991. Parallelt med planarbeidet har det vore drive praktisk restaureringsarbeid av ein stor bygningsmasse, som til dels var svært falleferdig då arbeidet byrja. Gjennom denne prosessen har ein utvikla brei kunnskap om anlegget sin historiske verdi, og det er lagt retningsliner for korleis restaureringsarbeida skal gjennomførast. Det er lokale handverkarar som har stått for byggjearbeida. Ein har òg bygd opp og ført attende ein del bygningar til verket, mellom anna heistårnet til gruvesjakta og ei stor mannskapsbrakke. Stiftinga eig no åtte bustadbrakker med til saman 30 leilegheiter som vert leigde ut til folk som bur der fast.



Målet med arbeidet er at Folldal verk skal vere meir enn eit museum. Verket skal bidra aktivt til utvikling av nye arbeidsplassar i Folldal, samtidig som dei store kulturhistoriske verdiane vert tekne vare på.

Vernet av Folldal verk har eit tredelt mål: sikring av dei verneverdige anlegga, utvikling av interesse for og kunnskap om gruvekultur og utvikling av reiselivspotensialet i kommunen. Ein har sett i stand gamle bygningar med overnattingskapasitet som gjev grunnlag for feltkurs for studentar og skuleelevar, og ein samarbeider med Norges Geologiske Undersøkelser i Trondheim om det pedagogiske opplegget kring geologi og landskap. Eit kommunalt eigedomsselskap har overteke verket sin administrasjonsbygning, som vert leigd ut til bedrifter med til saman 30 tilsette. Bevaringsarbeidet har sikra eit svært interessant industrikulturhistorisk anlegg. Dette utgjer eit einestående utgangspunkt for vidare satsing på undervising og reiseliv. Anlegget sikrar kontakt med universitetsmiljø innanfor bergverk og naturfag og kan òg gje grunnlag for næringsetableringar i tillegg til satsinga på reiseliv.

Øverst: Knuseverk
Midten: Boligbrakke
Nederst: Mekanisk verkstad

Alle foto: Stiftelsen Folldal gruver

Prosjekt:	Bevaring av gruvesamfunnet Folldal verk
Byggeår:	1988-
Byggherre:	Stiftelsen Folldal gruver
Arkitekt :	Enerhaugen Arkitektkontor AS, Oslo (reguleringsplan) og antikvarisk rådgjevar
Kostnader:	18,6 mill. kr
Areal:	400 daa
Finansiering:	Eigeninnsats/andre 10,8 mill. kr, Folldal kommune: 4,3 mill. kr, Arbeidsmarknadsetaten 2,3 mill. kr, Hedmark fylke 1,1 mill. kr, Riksantikvaren 0,4 mill. kr Plangrunnlag: Reguleringsplan 1993
Planprosess:	Del av langsiktig, etappevis bevaringsprosjekt for gruvesamfunnet Folldal, der reguleringsplanen er einaste formelle planvedtak
Kontakt:	Folldal kommune 2580 FOLLDAL, tlf. 62 49 10 00/Stiftelsen Folldal gruver 2580 FOLLDAL, tlf. 62 49 05 05

Det store hamskiftet

Rena i Østerdalen har vært gjennom et tiår som har snudd opp ned på tettstedet. Det har vært satt uvanlig mye krefter inn i planlegging av denne store omveltningen.

Rena er en stasjonsby med en lang og stolt historie. Den ble grunnlagt i forbindelse med framføring av Rørosbanen i 1871 og vokste sterkt som industristed etter etablering av kartongfabrikken i 1913. I 1987 stod Rena overfor store offentlige byggeoppgaver: Nybygg for distriktshøgskolen og utvidelse av eldreomsorgen skulle lokaliseres. Samtidig var kommunen inne i en kritisk utvikling, med sterk rasjonalisering i hjørnesteinsbedriften Rena Karton og stor nedgang i folketallet. Åmot kommune valgte å satse på utvikling av sentrum. I vedtaket om ny kommuneplan ble distriktshøgskolens nybygg flyttet fra Tallmoen utenfor tettstedet til den gamle sykehjemstomta. Samtidig ble det lagt ut ny sykehjemstomt midt i sentrum. Den tidligere redselen for at det skulle bli for trangt og bymessig på Rena, var erstattet med et ønske om å satse målbevisst på bymessige kvaliteter

Arkitektkonkurransen Rena 2002 gav et godt grunnlag for det videre planarbeidet.

Øverst: Høgskolen.
Nederst: Tursti langs Glomma.

Arkitektkonkurransen var første tiltak innenfor et stedsutviklingsprosjekt. Konkurransen bekreftet verdien i en satsing på å bygge ut tettstedet Rena. Planarbeidet ble nå formalisert som en ny kommunedelplan for Rena. I arbeidet med denne ble det utført et stort antall fagutredninger. Befolkning og brukerinteresser ble invitert til deltakelse gjennom elleve ulike temagrupper og møteserien Åmot i endring. Forslag til kommunedelplan forelå i 1992. Samlet har denne planprosessen gitt Åmot kommune en bred kunnskapsbase om Rena, blant annet transportplan, kulturhistorisk analyse og veileder for visuelt miljø. Vedtaket om Forsvarets etablering i Rena høsten 1992 førte til at planarbeidet måtte ta et skritt tilbake. Ville den nye, store virksomheten på Rødsmoen gi så stort press på sentrum at en likevel måtte utvide rammene for Rena? Kommunaldepartementet støttet prosessen med planleggingsmidler, som en direkte forlengelse av stedsutviklingsprosjektet fra 1987. Kommunedelplanen ble endelig vedtatt i 1996, uten det omstridte boligområdet Ilsåslia, som ville gitt en satelittutbygging i den grønne skråningen øst for Glomma

Renas særpreg og kvaliteter er ivaretatt til tross for et stort utbyggingspress.

Det omfattende planarbeidet har gitt gjennomslag for prinsippet om at Rena skal utvikles som et kompakt tettsted, klart definert i forhold til omgivelsene. Kvartalsstrukturen er beholdt med Tollef Kildes gate som hovedakse. Det er lagt stor vekt på bedre kontakt med elvelandskapet langs Glomma, med gode gangvei- og turveiforbindelser.

Planarbeidet har gitt premisser for løsninger i mange enkeltsaker. Nybyggingsprosjektene, både Høgskolen i Hedmark og omsorgsboliger i sentrum, er godt gjennomarbeidet, med et rikt utrykk i tråd med tradisjonene fra Renas tømmer- og panelbebyggelse. De har bidratt til å heve den samlede kvaliteten på Renas bygningsmiljø. Satsingen på sentrum innebærer at også handelen skal skje her. Søknader om handelsetableringer utenfor sentrum er avslått. Jernbanestasjonen er utviklet som skysstasjon felles for tog, buss og drosje. Parkering er fordelt flere steder i sentrums ytterkant, slik at store, dominerende parkeringsplasser i sentrumskjernen er unngått. Forretningsbygg i sentrum skal kombineres med boliger i andre og tredje etasje. Det skjer nå en betydelig fortetting i Rena, med mange nye boliger. Tettstedspreget forsterkes. Kommunen deltar aktivt i tilrettelegging ved grunnerverv og tomtesalg. Den nye kulturhustomta er plassert rett overfor Rådhuset og Rena torg. Dette blir Renas absolutte tyngdepunkt.

Den målbevisste satsingen på fortetting med kvalitet har gitt resultater. Nå arbeides det med en grøntstrukturplan. En viktig utfordring i det videre arbeidet framover vil være å heve den generelle standarden på gaterom og gategulv i sentrum.

Øverst: Rena stasjon.
Nest øverst: Høgskolen.
Nest nederst:
Gammelt og nytt bygningsmiljø.
Nederst: Ny sentrumsbebyggelse.

Prosjekt:	Rena sentrum
Gjennomføring:	1987-
Prosjektansvarlig:	Åmot kommune
Konsulenter:	Arkitektbua, Trysil (arkitektkonkurranse, kommunedelplan, visuelt miljø), Arkitektene Brand og Helland (kulturhistorisk analyse), Arkitektene Andersen og Fremming (høgskolen), Arkitekt Einar Myraker (kulturhus), Asplan Analyse (handels- og næringsanalyse), Asplan Lillehammer (areal- og transportplan), Terje Eek (boliganalyse), NORGIT (sysselsetting og befolkningsutvikling), Snøhetta (landskapsanalyse), Berdal Strømme/Norconsult (boligområder, trafikk og parkering, detaljplaner), Ungforsk (ungdomsundersøkelse)
Kostnad/finansiering:	ca. 20 mill. kr til planlegging, hovedsakelig tilskudd til sivil planlegging knyttet til forsvarets etablering. Handlingsplanens 49 prosjekter kostnadsregnet til 265 mill. kr (bl.a. kulturhus). Private investeringer ikke beregnet
Planprosess:	Kommuneplan 1987, kommunedelplan sentrum 1996 handlingsplan
Kontakt:	Åmot kommune v/Finn Nygård, Rådhuset 2450 RENA, tlf. 62 44 02 00

Grendeskole og aktivitetssenter

Utvidelsen av Maridalen skole har gitt et skoleanlegg med uvanlige kvaliteter, bygget for å kunne brukes av grendas befolkning nær sagt til alle døgnets tider.

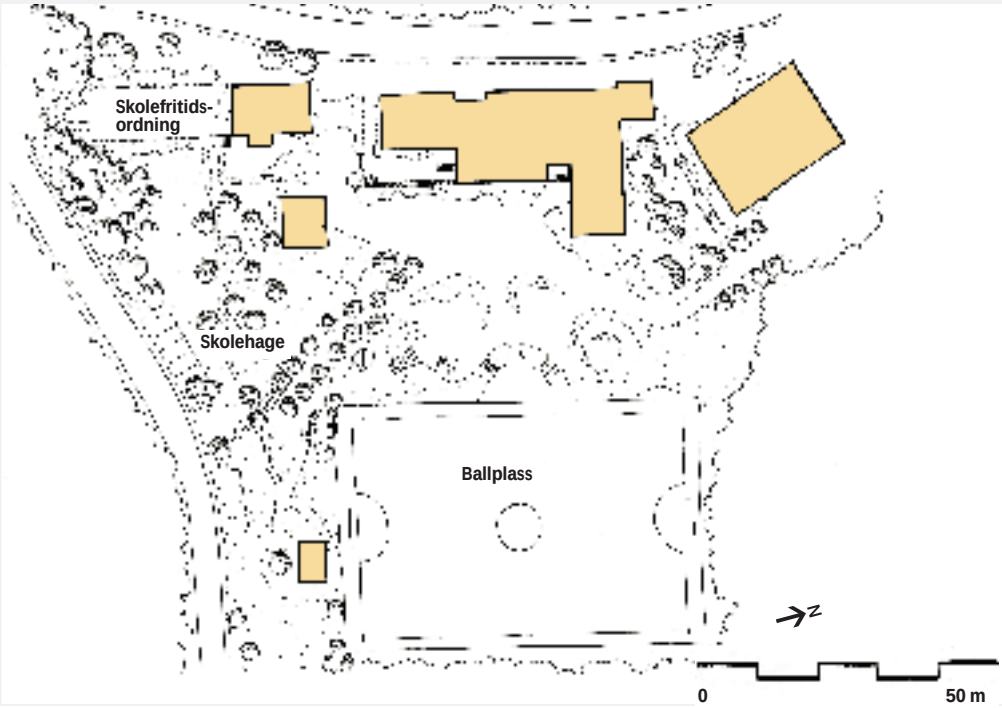
Maridalen skole med ny skolegård.

Skoggrenda Maridalen er en uvanlig del av storbyen Oslo. Her bor det 7-800 mennesker med stor avstand til det meste. Offentlig service begrenser seg til kirke, skole og barnehage. Skolen er en fådelt 1-7 skole med ca 70 elever. Som i andre bygdesamfunn har skolen en helt spesiell plass, som det absolutt viktigste fellesskapsanlegget. En aktiv foreldregruppe har arbeidet lenge med å knytte andre tiltak til skolen, og utvide aktivitetene med skolen som kjerne. Skolefritidsordning ble startet som foreldreinitiativ med lokaler i den gamle rektorboligen. Den store skoleutbyggingen etter 6-årsreformen og ny læreplan gav anledning til å realisere ønskene om et bedre skoleanlegg. Skolen måtte bygges ut for å møte kravene i den nye læreplanen etter Reform 97.

Og skolen ble bygget ut med en betydelig økning i bygningsarealet. Dette har gitt gode lokaler til kurs og kveldsaktiviteter, men det er først og fremst den uvanlige tilnærmingen til utearealet som har gjort skolen til et anlegg med sjeldne kvaliteter. Skolen deltar sammen med 7 andre i det landsomfattende utviklingsprosjektet «Levande skule» som drives i et samarbeid mellom Det norske hageselskap og Norges landbrukshøgskole (1996-2000).

Utearealet på skolen er utformet for å kunne møte Reform-97 sine intensjoner om et utfordrende og rikt læringsmiljø

Med lange dager på skolen er det en forutsetning at skolebarna kan oppholde seg mye utendørs for å kunne trives. Maridalen skole ligger midt i skogen, men utgangspunktet for utearealet var som det pleier å være: en stor slette for ballspill. Skoleanlegget er nå blitt bygd om til et område rikt på opplevelser og utfordringer. Det er muligheter for utendørs undervisning og det er lagt vekt på å sette istand den gamle eplehagen ved rektorboligen til en spennende skolehage. Den store skoleplassen er delt opp i mange mindre arealer med forskjellig karakter, med spesialdesignede klatrestativ og møbler. Deler av ballspillaralet er fjernet, men selve fotballbanen er fortsatt på plass.



Skolehagen er anleggets største attraksjon. I de fleste bygder har jordbruket blitt lite variert, derfor er det også utenfor byene av stor betydning at skolen kan ha en rik og variert skolehage som utgangspunkt for undervisning og aktiviteter. På Maridalen skole er skolehagen utformet for å kunne gi en inspirerende og variert læringsarena med vekt på kunnskaper om naturmiljø og ressursbruk.

Skolen er startsted for en kulturlandskapssti, som forteller mye om natur og kultur i skolens nærområde og gir viktige tilskudd til læringsmiljøet.

I arbeidet med å anlegge skolegården og skolehagen har det vært en formidabel dugnadsinnsats av elever, foreldre og lærere. Skolen er virkelig blitt et samfunnsbyggeprosjekt i grenda!

Skoleanlegget er tenkt bygd ut videre for å gjøre tilbudet enda bredere

Entusiasmen blant lærere og foreldre er ikke blitt mindre etter de gode erfaringene nyanleggene ved skolen har gitt. Nå planlegges det videre utbygging av skolegårdsanlegget med flere tiltak:

- et kombinert drivhus og hønsehus, medrom for flere slags dyr
- bygging av jordkjeller
- bygging av et hagehus i halmbyggingsteknikk, gjennomført som kurs og dugnad
- anlegg av en dam med bro i skolehagen
- forsøk med varmkompostering

Prosjekt:	Maridalen grendeskole
Byggeår:	1996-
Byggherre:	Oslo kommune, skolesjefen
Arkitekt:	Stein Halvorsen
Landskapsarkitekt:	Gaia Hurum v/Marianne Leisner og Todd Saunders
Klatre- og oppholdsmøbler:	Ketil Dybvig
Kostnader:	4,4 mill kr, hvorav uteanlegg 370.000
Finansiering:	Oslo kommune 4,3 mill kr, prosjekt «Levande skule» 100.000
Plangrunnlag:	Byggeplaner
Kontakt:	Maridalen skole v/Terje Bjerga, Gamle Maridalsvei 45, 0890 Oslo, tlf 23 00 52 90

Øverst: Spesialtegnet lekeplass.
Midten: Dugnad i skolehagen.
Nederst: Skolen før utbygging.

Alle foto: Prosjekt "Levande skule".

Fra jernverk til handelssenter

På Bærums Verk er kulturhistorie og bevaringsinteresser ivaretatt på en original måte: Jernverket har gjenoppstått som et handelssenter med et særpreg av gamle bygninger, industrihistorie og aktivt kunsthåndverk.

Verksgata

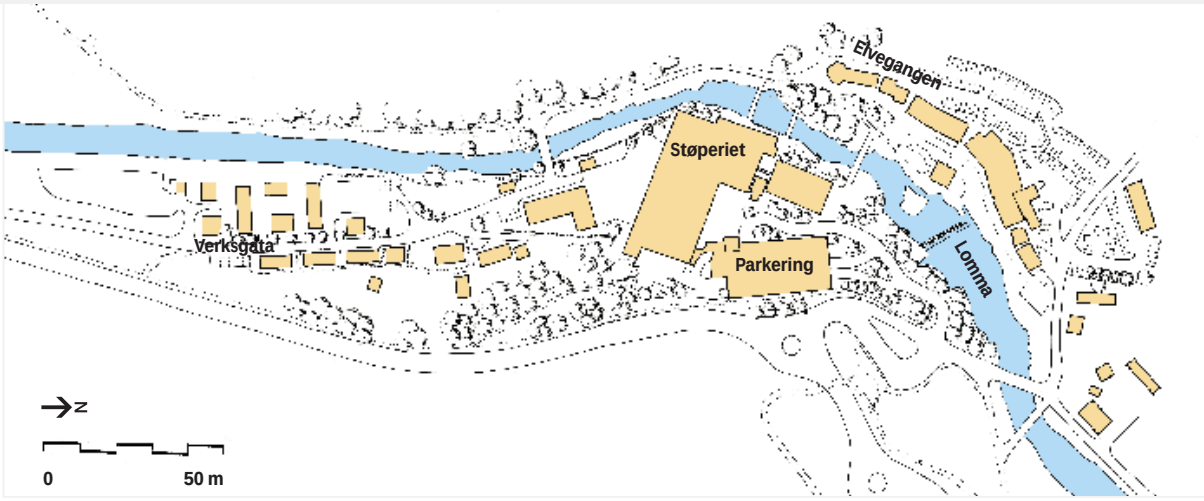
Bærums Verk har gjennom en 15-årsperiode utviklet seg fra å være en grend i jordbruksbygda Lommedalen til å bli en tett småhusforstad med 9000 av Bærum kommunes 100 000 innbyggere. Størstedelen av befolkningen reiser til arbeid i Oslo eller til mer sentrale strøk i Bærum. Parallelt med utbyggingen av boligområdene er lokal service som barnehager, skoler idrettsanlegg og kirke kommet på plass. Det ombygde jernverket er blitt Bærums Verks naturlige, sentrale møteplass, med et bredt handels- og servicetilbud.

Bærums Verk har utviklet seg fra å være et av Norges eldste industrianlegg til å bli senter i en moderne forstad.

Bærums Verk ble anlagt som et av Norges aller første industrianlegg. Utbyggingen i Lommedalen begynte i 1641, og støperivirksomheten ble drevet i over 300 år. I perioder var dette landets største industrivirksomhet. Støperiet leverte både krigsmateriell, maskindeler, redskap og ovner. Det ble også støpt fyrtårn ved Bærums Verk. Det var boligutbyggingen fra tidlig i 1980-årene som la grunnlag for å utvikle det gamle industriområdet til et handelssted. Den lange industrihistorien hadde etterlatt et stort antall bevaringsverdige bygninger og andre kulturminner, men også en industriruin. For selve jernverksområdet var det vedtatt en reguleringsplan i 1983 der de eldste bygningene ble regulert til bevaring. Sentralt i området ligger det også to fredede bygninger fra jernverkstida.

All skilting utføres etter eget skiltprogram

I 1985 stod første byggetrinn, et lokalsenter på 2 300 kvm, ferdig. Her ble nybygg tilpasset den opprinnelige byggeskikken. Dette området var blitt nær totalskadd i en brann i 1923. Anlegget mottok Statens byggeskikkpris i 1988. I denne første utbyggingsetappen inngikk også restaurering av det gamle vertshuset fra 1640. Dette er verkets eldste bygning og fortsatt serveringssted.



Den nye ideen for Bærums Verk er kombinasjonen av lokalsenter, bransjesenter for møbel og interiør, museum og kunsthåndverkssenter.

Det var lenge tvil om hvordan den sentrale delen av industriområdet skulle utvikles. Her lå støperiets produksjonslokaler som i 20 år hadde vært brukt til dørfabrikk. Suksessen med lokalsenteret Elvegangen gav mersmak. Etter grundige markedsundersøkelser ble det i 1994 besluttet å satse på en kombinasjon med tre elementer:

- et stort lokalsenter
- et bransjesenter for interiør og håndverk med en regional kundekrets
- et unikt historisk dokument med besøkende fra hele Østlandet

Som motto for handelsstedet ble Handel Håndverk Historie lansert. Dette kombineres med kunsthåndverkere, enkelte mindre gallerier og utsalg og ulike servicetjenester i de gamle bygningene i Verksgata. Til sammen er det nå 82 ulike forretninger, spisesteder, gallerier og serviceinstitusjoner i handelsstedet Bærums Verk, blant disse er det også et lite museum som forteller verkets og jernovnenes historie.

Det ble satset på å bygge ut handelsstedet innenfor rammen av de gamle industribygningene framfor å rive og bygge nytt. Dette har gitt et anlegg med helt spesielle miljøkvaliteter. Særpreget er dyrket helt til minste detalj, med et eget program for skilt, fargebruk og design, og et høyt ambisjonsnivå på alle tiltak i hele anlegget.

Langs elva Lomma bindes Handelsstedet Bærums Verk sammen med gangveier og grøntdrag, som gir gangveiforbindelser til boligområdene rundt senteret. Miljøet rundt handelsstedet er rikt på opplevelser og tjener som spaserturområde for folk i de nærmeste boligområdene.

Øverst: Verksgata
Midten: Elvegangen
Nederst: Støperiet og parkering

Alle foto:
Studio Øygarden

Prosjekt:	Bærums Verk, bevaring av industrikulturminner og utvikling av handels- og kunsthåndverkssenter
Gjennomføring:	1984-97
Areal:	19 000 kvm bebyggelse
Byggherre:	Løvenskiold Vækerø AS v/Bærums Verk AS
Kostnader, finansiering:	Investering i bygge- og utviklingskostnader 100 mill. kr, i sin helhet finansiert av utbygger ved egenkapital (20 %) og lån
Konsulenter:	Arkitekt Niels Torp AS (1. byggetrinn), Jens Treider (2. byggetrinn), landskapsarkitekt Grindaker AS (2. byggetrinn)
Plangrunnlag:	Reguleringsplan 1983
Utmerkelser:	Statens byggeskikkpris 1988, ICSC European Shopping Centre Awards 1998
Kontakt:	Løvenskiold Vækerø AS/Bærums Verk AS, tlf. 22 13 20 00

Miljøgate i historiske omgivelser

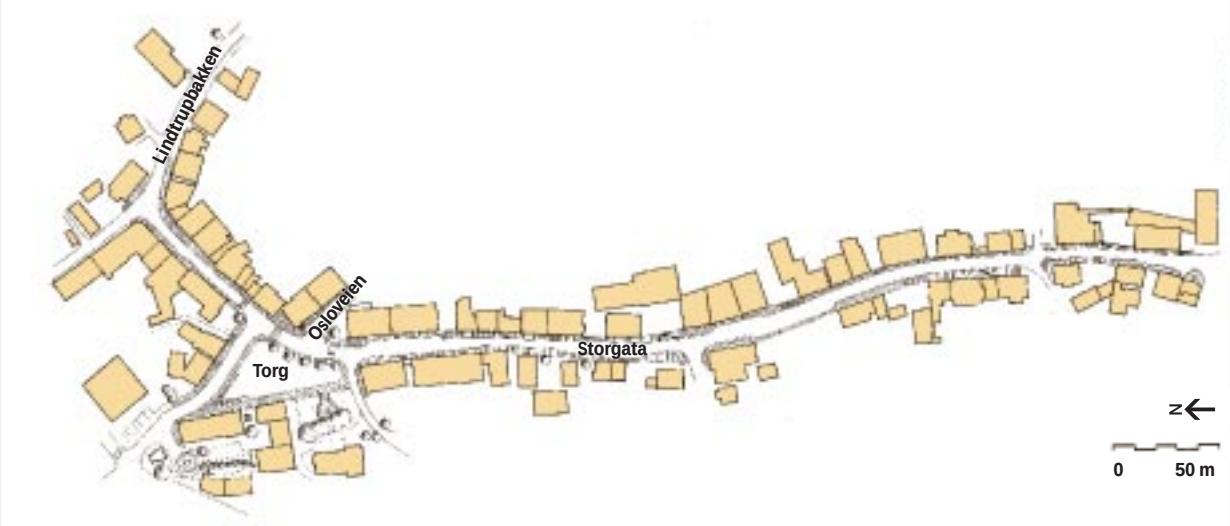
Drøbak i Indre Oslofjord er en trehusidyll med store bevaringsverdier. Nå er torg og hovedgate bygd om til en standard som harmonerer med bebyggelse og verne-ambisjoner.

Torget

Drøbak er kommunesenteret i Frogn kommune. 5000 av kommunens 9000 innbyggere bor i tettstedet. Byen er anlagt som vinterhavn for Christiania den gangen Indre Oslofjord frøs om vinteren og hovedstaden ble liggende uten båtforbindelse. Sentrum av byen, den tette trehusbebyggelsen, stammer fra seilskutetida og kan sammenlignes med en sørlandsby. Målestokken på bygninger og gater er dårlig tilpasset biltrafikk.

Sentrumsbebyggelsen har vært vernet i mange år, men gater og plasser var i svært dårlig forfatning da miljøgateprosjektet ble satt i gang.

Økt forståelse for vern av gamle trehusmiljøer har reddet bebyggelsen i Drøbak sentrum fra ødeleggelse. Den aktive Verneforeningen Gamle Drøbak og en formell bevaringsplan for sentrumskvartalene hadde i løpet av 1980-årene gitt stadig sterkere gjennomslag for bevaring av bebyggelsen og mer kultivert skilting og reklame. Gater og plasser hang etter i denne positive utviklingen. Torget, som en gang var byens stolthet, var blitt en stor, asfaltert parkeringsplass. Fontenen var blitt fyllmasse til moloen, kastanjetrærne hogd ned. Riksveg 153 brøytet seg gjennom Torggata, Storgata og Lindtrupbakken nesten uten fortau. Sidegatene Osloveien, Fiskerbakken og Havnebakken rundt torget var forsvunnet under den samme utflytende asfaltflaten. Den lille parken nederst på Torget med skulpturen Fisker'n lå i skyggen av en stor Narvesen-kiosk. Statens vegvesen satte midt i første halvdel av 1990-årene miljøgater på dagsordenen som strategi for hovedvei gjennom tettsted. Dette var et meget velkomment tiltak i Drøbak. Bevaringsinteressene sørget for at miljøgata i Drøbak kom høyt på Statens vegvesen Akershus' prioriteringsliste, og i 1995 kunne planleggingen begynne.



Miljøgateprosjektet er et skreddersydd anlegg for bevaringsområdet i Drøbak sentrum.

Hovedmålene for arbeidet med miljøgata har vært å gjenskape torget som Drøbaks hjerte og gjenskape gatene i sentrum som småbygater med gode fortau. Riksvegpreget skulle fjernes.
I planprosessen har det vært nært samarbeid mellom vegkontoret, Frogn kommune, Verneforeningen og fylkeskonservatoren, som alle deltok i prosjekteringsgruppen.
Gater og torg er nå bygd med høy standard. Det er brukt bred kantstein av røyken-granitt. Den røde granitten fra Røyken rett på den andre sida av Drøbaksundet har lang tradisjon som bygningsmateriale langs Oslofjorden. Det er også lagt nye fortausrenner og trappetrinn i røykengranitt. Fortauene er lagt med heller, torget med storgatestein. Det er lagt opp til faste plasser for torghandlere og ført fram elektrisk strøm til plassene. Gatene er bygd smale, 6 meter kjørebanebredde ved toveis trafikk.

Det er lagt vekt på forsiktig belysning i sentrum, med bare veggmonterte armaturer. Selve torget opplyses bare fra veggene omkring og fra torgbodene når det er handel. Drøbak var en internasjonalt preget sjømannsby. Klimaet nede ved fjorden er mildt, og det er en tradisjon på stedet med eksotisk plantebruk. Dette er fulgt opp i plantingene til miljøgata. Her er det både eksotiske trær og mye klatreplanter og vintergrønne busker.

Miljøgateprosjektet har løftet kvaliteten på hele Drøbak sentrum.

Etter ett års drift kan miljøgateprosjektet oppsummeres som meget vellykket. Hele Drøbak sentrum har fått en kvalitetsheving, og brukerne av sentrum trives meget godt. Prosjektet gjør det lettere å få forståelse for det langsiktige arbeidet med å kultivere en småby med store historiske verdier i bygninger og miljø.

Prosjekt:	Miljøgate, rv 153 i Drøbak sentrum
Gjennomføring:	1995-97
Areal:	14 daa
Byggherre:	Statens vegvesen Akershus/Frogn kommune
Kostnader, finansiering:	21,6 mill. kr. Statens vegvesen: 15 mill. kr, Frogn kommune: 6 mill. kr
Arkitekt og landskapsarkitekt:	Snøhetta AS
Underkonsulent veg og trafikkteknikk:	Berdal Strømme AS
Plangrunnlag:	Reguleringsplan, detaljplan, byggeplan
Kontakt:	Frogn kommune, 1440 DRØBAK, tlf 64 90 60 00

Øverst: I den lille forhagen ved biblioteket på torget skifter blomstene med årstidene. Midten: Veggmonterte lysarmaturer med oppheng i gammel stil. Nederst: Parken med Fisker'n er utvidet. Alle foto: Holthe-Berg

Trehuskulturen gjenoppdages

Tettstedet Sellebakk ved Glomma har fått øynene opp for sitt fine, bymessige trehusmiljø. Kommune og gårdeiere samarbeider nå aktivt for å ta vare på trehuskulturen.

Etter etableringen av den nye storkommunen Fredrikstad med en befolkning på 68.000 er det blitt lagt stor vekt på planlegging på lokalsamfunnsnivå i utviklingen av en ny kommuneplan. Blant tettstedet Sellebakks 3.000 innbyggere er det skapt ny forståelse for de verdiene som ligger i trehusbebyggelsen fra første del av århundret. Sellebakk skal være ett av de tre sekundærsentrene i den nye storkommunen og har et livlig varehandelstilbud. Utvikling av stedet med bevissthet om verdiene som ligger i trehustradisjonen har vært prosjektets hovedmål

Prosjektet startet med et arbeid for å bevisstgjøre gårdeiere om verdiene i den tradisjonelle trehusbebyggelsen på stedet

Øverst: Opprustning Torg.
Nederst: Ny brygge.

I 1992 gjennomførte daværende Borge kommune en enkel byggeskikkanalyse av Sellebakk og startet et samarbeid med handelsstand og gårdeiere for å utvikle prinsipper for forvaltning av trehusbebyggelsen. Tettstedet Sellebakk har røtter tilbake til 1860-årene. Ombygginger på 60- og 70 tallet hadde gjort stor skade på den rike trehusarkitekturen fra gjenreiseingen etter brannen i 1914. Det ble fokusert på tradisjonell utforming av fasader, dører og vinduer og stilt til rådighet mindre tilskuddsmidler for å stimulere god restaureringsskikk. Det ble også satt igang arbeid med skilting av forretninger. Som del av arbeidet ble det organisert en gårdeierforening. Det har vært bred lokal deltakelse i prosjektet, med handelsstand, historielag, skole, bibliotek og barnehage.

Rehabilitering av torg, brygge og enkelte viktige bygninger har gitt positive ringvirkninger for hele stedet

Med midler fra Kulturrådet og Miljøbyprosjektet ble torgflaten rehabilitert. Under den slitte asfalten lå det brostein, og det rehabiliterte torget ble et viktig signalprosjekt for det videre arbeidet med Sellebakk.

Sellebakk var opprinnelig anlagt med Glomma som viktigste transportvei. Rehabilitering av brygga ble også et viktig identitetsskapende prosjekt. Dette ble gjennomført som sysselsettingstiltak i 1993.

Det videre arbeidet med Sellebakk inngår nå i Fredrikstad kommunes Østsiden-prosjekt som er organisert som et kommunedelplanarbeid. Et videre mål vil være å ut-arbeide fortettingsplaner som ivaretar stedets kvaliteter i eksisterende tettsteder. Arbeid med en mer utfyllende stedsanalyse er igang, og det satses på fortetting med ny boligbebyggelse.

Prosjekt:	Sellebakk
Gjennomføring:	1992-
Byggherre:	Borge og Fredrikstad kommuner, private gårdeiere, Sellebakk handelsstand
Kostnader:	Offentlige anlegg 0,3mill
Finansiering:	Norsk kulturråd 0.1 mill, Milljøverndepartementet , Fredrikstad kommune, Borge kommune, private
Plangrunnlag:	Byggeplaner
Planprosess:	Byggeskikkveileder, kommunedelplan
Kontakt:	Fredrikstad kommune, plan og miljø, pb 1405, 1602 Fredrikstad, tlf 69 30 56 83

2 øverste bilder:
Før og etter restaurering.
Nest nederst: Bygningsrehabilitering i Emil Mørchsvei.
Nederst: Nymalt hus mot brygge
Alle foto: Terje Tjærnås.

Andre gode steder

Det er mange tettsteder og mindre byer som har drevet miljøforbedringstiltak de seinere årene. Denne listen gir en oversikt over noen slike steder. Opplysningene er innhentet fra fylkeskommunene. I tillegg til disse stedene er enda flere igang med planlegging. Omfanget av tiltakene og kvaliteten på det som er bygd vil kunne variere mye. En nærmere vurdering av stedene blir opp til de besøkende!

FINNMARK

Alta sentrum	*gågate og torg*
Hammerfest sentrum	*torg og havn*
Honningsvåg, Nordkapp	*gateopprustning*
Kirkenes, Sør-Varanger	*gågate og torg*

TROMS

Borkenes, Kvæfjord	*torg, vegomlegging, parkering*
Harstad sentrum	*gågate, torg*
Sørkjosen, Nordreisa	*park ved vegkryss*
Sørreisa sentrum	*park, torg, elvepromenade*

NORDLAND

Brønnøysund, Brønnøy	*torg, havnepromenade, park*
Kabelvåg, Vågan	*bebyggelse, havneområde og torg*
Mosjøen, Vefsn	*bevaring av bebyggelse, gågate, torg*
Sortland sentrum	*miljøgate*
Stokmarknes, Hadsel	*torg, park, kaipromenade*

NORD-TRØNDELAG

Levanger sentrum	*torg, miljøgate, strandpromenade*
Rørvik, Vikna	*gågate og torg*
Stjørdal sentrum	*gågate og torg*
Verdalsøra, Verdal	*torg*

SØR-TRØNDELAG

Botngård, Bjugn	*miljøgate, strandpromenade*
Oppdal sentrum	*miljøgate, rundkjøring, skiferprosjekt, skilting*
Støren, Midtre Gauldal	*miljøgate, byggeskikk*

MØRE OG ROMSDAL

Aure, Sykkylven	*miljøgate*
Batnfjordsøra, Gjemnes	*miljøgate og torg, kunst*
Brattvåg, Haram	*miljøgate*
Fosnavåg, Herøy	*bussterminal, sjøfront*
Skei, Surnadal	*miljøgate*
Molde sentrum	*torg, bussterminal mv*
Kristiansund sentrum	torg, gågate, havnefront

SOGN OG FJORDANE

Førde sentrum	*kulturhus*
Høyanger sentrum	*bygningsvern*
Selje sentrum	*torg, havn og bygningsvern*
Stryn sentrum	*miljøgate og torg*
Vik sentrum	*skilting*

HORDALAND

Bømlo, Bremnes	*sentrumsprosjekt, kollektivterminal, parkering*
Fedje sentrum	*bevaring av naustmiljø mv*
Mo, Modalen	*gjestebrygge, sjøhus, strand*
Norheimsund, Kvam	*gjestebrygge, promenade, handlegate*
Leirvik, Stord	*gateopprustning, torg*
Kinsarvik, Ullensvang	*miljøgate*
Vossevangen, Voss	*miljøgate*
Eidfjord sentrum	*torg, elvepromenade*
Odda sentrum	*gågate, torg*

ROGALAND

Hjelmeland sentrum	*byggeskikk, kulturhus, møteplass*
Jørpeland, Strand	*torg*
Sandnes sentrum	*gågate, sykkelveger, bussterminal, byggeskikk*
Vikevåg, Rennesøy	*gateopprustning, kai*

VEST-AGDER

Liknes, Kvinesdal	*miljøgate, torg, bussterminal*
Mandal sentrum	*strandpromenade, miljøgate*
Nodeland, Songdalen	*miljøgate*
Tonstad, Sirdal	*sentrum*
Tangvald, Søgne	*torg og møteplass*
Vanse, Farsund	*miljøgate*

AUST-AGDER

Grimstad sentrum	*havnepromenade*
Risør sentrum	*bygningsvern, båthavn*
Tvedestrand sentrum	*miljøgate, gatemiljø, byggeskikk*
Valle sentrum	*omkjøring, byggeskikk, gater og parker*
Østerholtheia, Gjerstad	*rasteplass*
Åmli sentrum	*miljøgate, park, badeplass*

TELEMARK

Bø sentrum	*park, kollektivterminal*
Gvarv, Sauherad	*torg, turveg, badeplass, miljøgate*
Lunde og Ulefoss, Nome	*miljøgater*
Rjukan, Tinn	*gater og torg, fortetting*
Seljord sentrum	*miljøgate, skilting, portaler, kunst*
Skien sentrum	*vannfront, park, promenade, kunst*
Porsgrunn sentrum	*handlegater, rådhusplass, strandpromenade*

VESTFOLD

Holmestrand sentrum	*strandpark, torg, fortetting*
Horten, Borre	*miljøgate*
Larvik sentrum	*torg*
Sandefjord sentrum	*torg og gågate*
Tønsberg sentrum	*miljøgate, sykkelveier, kaifront*
Hof sentrum	*gater og plasser*

BUSKERUD

Flå sentrum	*miljøgate*
Gol sentrum	*miljøgate*
Åros, Røyken	*mijøgate*
Lampeland, Flesberg	*miljøgate, ny handel*
Nesbyen, Nes	*sentrumsmiljø, torg*
Kongsberg sentrum	*boligfortetting, bevaring*
Hønefoss, Ringerike	*torg, gågate, park, elvepromenade*

OPPLAND

Fagernes, Nord-Aurdal	*torg, bussterminal, strandpark*
Gjøvik sentrum	*strandpromenade*
Raufoss, Vestre Toten	*miljøgate*
Bismo, Skjåk	*torg, parkering*

HEDMARK

Brumunddal, Ringsaker	*gågate, elvepark*
Elverum sentrum	*torg og elvepark*
Flisa, Åsnes	*miljøgate*
Os sentrum	*miljøgate, gangbru*
Kongsvinger sentrum	*veganlegg, bru, rådhusplass, elvepromenade*
Hamar sentrum	*gågate, park, skysstasjon, torg*

AKERSHUS

Ask, Gjerdrum	*miljøgate*
Årnes, Nes	*sentrumsopprustning, jernbanestasjon*
Nannestad sentrum	*sentrumsopprustning, kollektivterminal*
Vollen, Asker	*kyststi, kulturminnebevaring*
Asker sentrum	*sentrumsopprustning, jernbanestasjon*
Sandvika sentrum	*sentrumsopprustning, elvepromenade, jernbanestasjon*

ØSTFOLD

Svinndal, Våler	*miljøgate*
Rakkestad sentrum	*miljøgate*
Moss sentrum	*kanalpark, gjestehavn, bygningsvern, gågate*

Litteratur

Det finnes en svært stor mengde aktuell litteratur om stedsutforming. I denne oversikten er det lagt hovedvekt på informasjonsmateriale som er utarbeidet av offentlige myndigheter. Den er som regel tilgjengelig uten store kostnader (av og til gratis) fra utgiverne:

Publikasjoner fra Miljøverndepartementet bestilles fra Statens forurensingstilsyn, telefon 22 57 34 00, fax 22 67 67 06:
Stedsanalyse - innhold og gjennomføring, veileder T - 986 (1993)
Stedsanalyse - eksempel Brumunddal, T - 987 (1994)
Stedsanalyse - eksempel Sykkylven, T - 988 (1994)
Stedsanalyse - eksempel Halden, T - 989 (1994)
Stedsanalyse - eksempel Hokksund, T - 990 (1994)
Estetikk i plan- og byggesaker, veileder T - 1179 (1997)
Fortetting med kvalitet . Bebyggelse og grøntstruktur, veileder T -1136 (1996, rev 1999)
Fra plan til grønn virkelighet, veileder T - 813 (1991)
Trafikk, oppvekst og nærmiljø. En oppsummering av TON-prosjektet T -1106 (1995)
Handel, tilgjengelighet og bymiljø, rapport T - 1193 (1997)
Sentrumsutvikling i små tettsteder, rapport T -1161 (1996)
Utendørs reklame, T - 941 (1993)

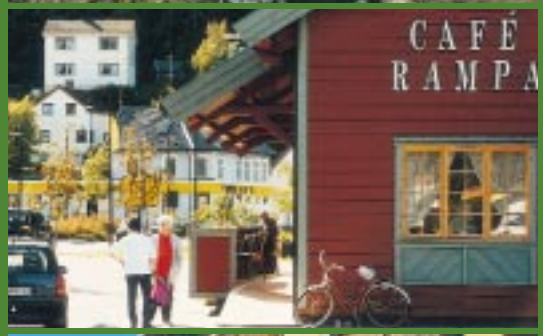
Publikasjoner fra Direktoratet for naturforvaltning bestilles over telefon 73 58 05 00, fax 73 58 05 01:
Uteinformasjon i naturvern, friluftslivs- og kulturminneområder, håndbok 2 (1991)
Naturvennlig tilrettelegging for friluftsliv, håndbok 3 (1993)
Gamle veger og vegfar Bruk, vern, vedlikehold, håndbok 5 (1994)
Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder, håndbok 6 (1994)
Naturforvaltning i kommunene, håndbok 12 (1997)
Kulturlandskapet i kommuneplanleggingen. En veileder med eksempler fra norske kommuner (utgitt sammen med Riksantikvaren) (1996)

Publikasjoner fra Vegdirektoratet bestilles over telefon 22 07 37 17, fax 22 07 36 79:
Veg- og gateutforming, håndbok 017 (1992)
Veger og gater, formingsveiledning for trafikkanlegg i byer og tettsteder, høringsutgave (1995)
Veg og kulturmiljø, håndbok 197 (utgitt sammen med Riksantikvaren) (1997)
Miljøgate. Stedet og vegen. Hovedrapport fra miljøgateprosjektet (1996)
Miljøgate. Stedet og vegen. Prosjektrapport fra pilotprosjekt i Stryn (1996)
Miljøgate. Stedet og vegen. Prosjektrapport fra pilotprosjekt i Rakkestad (1996)
Miljøgate. Stedet og vegen. Prosjektrapport fra pilotprosjekt i Os (1996)
Miljøgate. Stedet og vegen. Prosjektrapport fra pilotprosjekt i Batnfjordsøra (1996)

Publikasjoner fra Husbanken bestilles over telefon 22 96 16 00, fax 22 96 17 00:
Gode boligområder HB 3020 (1992)
Bolig- og miljøfornyelse HB 7.F.20 (1995)
Kunsten å velge riktig hus. Statens byggeskikkutvalg HB 7.E.16 (1997)
Mitt hus er din utsikt. God byggeskikk for hus og land - hva, hvorfor og hvordan Statens byggeskikkutvalg HB 7.F.19 (1998)
Vind og vær - håndbok i klimatilpassing av bebyggelse i vindutsatte strøk i Norge HB 3046 (1994)

Publikasjoner fra Norsk Form bestilles over telefon 22 47 74 00, fax 22 42 42 12:
Lokalisering og utforming av bensinstasjoner. Retningslinjer (1994)
Handelens ansikt. Retningslinjer for utendørs profilering (1997)
Gode byrom. Verktøykasse for møtesteder i byer og tettsteder (1997)

Et utvalg annen litteratur:
Estetikk i statlige bygg og anlegg. Veileder. Administrasjonsdepartementet, Kulturdepartementet, Samferdselsdepartementet (1995)
Grundt: Ta vare på kommunelandskapet. Kommuneforlaget (1997)
Bjørneboe/Guttu: Bedre byggeskikk i kommunene. Virkemiddelkatalog. Byggforsk (1992)
Bjørneboe/Søholt: På lag med befolkningen. Medvirkningsplanlegging i tre tettsteder. Rapport 230. Byggforsk (1998)
Sandberg: Arkitektur og omgivelser. Gyldendal (1997)
Guttu/ Næss/ Saglie: Natur- og miljøvennlig tettstedsutvikling. Oppsummering fra NAMITprosjektet. NIBR (1993)



Denne trykksaken er svanemerket

MILJØMERKET 241 307 Trykksak

Produsert av Falch Fargetrykk as

Utgiver: Miljøverndepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet

Flere eksemplarer av denne publikasjonen kan bestilles fra:
Statens forurensningstilsyn (SFT)
Strømsveien 96,
Postboks 8100 Dep. 0032 Oslo.
Telefon 22 57 34 00 Telefax 22 67 67 06
http://www.sft.no/skjema.html

Opplag: 6000 / mars 1999

Publikasjonen finnes på internett: http://odin.dep.no/md/

T 1264 ISBN 82-457-0235-8