



HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ
KONSEKVENsutREDNING (FASE II)

NYERE TIDS KULTURMINNER, RÅDE - KORNSJØ

SAMMENDRAG



12

625.111 / -2000

HØYHASTIGHETSPROSJEKTET OSLO - KORNSJØ
KONSEKVENsutREDNING (FASE II)

NYERE TIDS KULTURMINNER, RÅDE - KORNSJØ

SAMMENDRAG

Jacobsoneriket
Direktoratet
Biblioteket

1. februar 1994

ROSLANDS ARKITEKTKONTOR AS

Medarbeidere:

Solrun Skogstad, fagleder nyere tid
Einar Haanæs Lunøe, sivilarkitekt MNAL

Prosjektleder:

Øistein Mangset, sivilarkitekt MNAL

Forord

Oppdragets art

NSB gjennomfører planlegging og konsekvensutredning vedr. høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø, hovedalternativ A. Konsekvensutredningens fase 1, grovmasket del, er gjennomført. For fase 2, den finmaskede del av utredningen, har NSB Banedivisjonen Region Øst engasjert Roslands Arkitektkontor AS for å kartlegge nyere tids kulturminner mellom Råde og Kornsjø.

For Fredrikstad - Sarpsborg ble det avgitt en foreløpig uttalelse dat. 30.06.93. Under arbeidet er det levert 2 delrapporter: for Fredrikstad og Sarpsborg med mellomliggende parsell, og for strekningen Hafslund - Halden, dat. hhv. 20.09.93 og 01.12.93. Dette materialet er videre bearbeidet og foreligger sammen med utredningen for Halden byområde og de øvrige mellomstrekningene i denne avsluttende rapporten.

Rapporten har to viktige målsettinger:

1. Den skal gi en oversikt over nyere tids kulturminner i de områdene de ulike parsellene og lenkene passerer.
2. Den skal videre presentere en sammenlignende vurdering av parallelle alternativ slik at det totale konfliktbildet ved valg av traséer det skal arbeides videre med kan klargjøres.

Grunnlag for beskrivelse og vurdering

Kunnskapen som rapportens konklusjoner bygger på, baserer seg på både innsamlet tilgjengelig materiale og på eget feltarbeid. Et omfattende historisk bakgrunnsmateriale har vært gjennomgått. Det refereres til litteraturliste.

Fra oppdragsgiveren har følgende materiale vært lagt fram:

Høyhastighetsprosjektet Oslo - Kornsjø (NSB Banedivisjonen, Region Øst):

- Sammendragsrapport, konsekvenser for miljø og naturressurser, dat. 10.04.92
- Grunnlagsrapport, konsekvenser for miljø og naturressurser, dat. 19.05.92.
- Beskrivelse av traséalternativene, dat. 22.04.92.
- Div. skissealternativ, framlagt under arbeidet.
- Skjeberg Nord til Halden: Traséutredning og tekniske konsekvenser, rapport Taugbøl og Øverland okt. 1992

Av materiale innhentet fra de berørte kommunene skal nevnes spesielt:

- Sentrumsplan 1991 for Fredrikstad
- Bevarings- og byfornyelsesplan for Sarpsborg, feb. 1990

Forberedende arbeider ble påbegynt i slutten av april i 1993. Prosjektet var bemannet og i full gang fra ca. 1. juni.

Universitetets Oldsaksamling utreder konsekvensene for automatisk fredede kulturminner. Målet har vært å se den historiske utviklingen som en helhet på tvers av skillet mellom før- og etter-reformatoriske kulturminner. Det planlagte samarbeidet med Oldsaksamlingen kom i gang ved et møte den 25. okt. 1993, hvor Østfold fylkeskommune var representert i tillegg til NSB, Oldsaksamlingen og Roslands Arkitektkontor. Deretter har det vært jevnlig arbeidsmøter mellom prosjektgruppene.

Oldsaksamlingen har foretatt registreringer i Skjeberg og det foreligger en rapport for strekningen Foss - Ingedal. Konklusjonene i rapporten er innarbeidet i vår omtale av hver enkelt parsell. Det foreligger videre en oversikt over fornminneregistreringer i Råde kommune. For de øvrige strekningene, inkludert byene, begrenser materialet seg til markeringen på økonomisk kartverk.

Rapporten er redigert med et sammendrag (dette bindet), en kartdel, og et bilag i form av databaseutskrift for parsellene. Se forøvrig avsnittet "Hvordan rapporten er bygget opp".

Prosjektet har bygd opp en betydelig samling lysbilder som illustrerer kulturområder og lokaliteter.

Arbeidet med rapporten avsluttes den 1. februar 1994.

Roslands Arkitektkontor AS

Innholdsfortegnelse

SAMMENDRAG

	FORORD.....	1.3
	Oppdragets art	1.3
	Grunnlag for beskrivelse og vurdering	1.3
	OPPSUMMERING.....	1.8
1.	INNLEDNING.....	1.11
1.1.	Rapportens oppbygning	1.11
	Parsell.....	1.11
	Område.....	1.11
	Lokalitet.....	1.11
	Illustrasjoner.....	1.11
	Kart.....	1.11
1.2.	Metode for evaluering og konfliktvurdering.....	1.12
	Nyere tids kulturminner, arkeologi og landskap.....	1.12
	Evalueringen.....	1.12
	Forståelse av inngrepet.....	1.13
	Konfliktvurdering.....	1.13
	Konklusjon.....	1.13
	Avbøtende tiltak.....	1.13
1.3.	Nivåer for registrering, vurdering og rapport.....	1.13
	Parsell.....	1.13
	Registreringsnivåer.....	1.14
1.4.	Databasen.....	1.14
	Skjema "område".....	1.14
	Skjema "objekt".....	1.17
1.5.	Hva er gjort?.....	1.18
	Forarbeid.....	1.18
	Feltarbeidet.....	1.18
2.	NATURFORHOLD, HISTORIE.....	2.1
2.1.	Råde, Onsøy.....	2.1
2.2.	Nedre-Glommaregionen.....	2.2
2.2.1.	Fredrikstad.....	2.3
	Byutvikling.....	2.3
	Hendelser, planer og reguleringer.....	2.3
2.2.2.	Sarpsborg.....	2.5
	Byutvikling.....	2.5
	Hendelser, planer og reguleringer.....	2.5
2.3.	Skjeberg, Berg.....	2.7
2.4.	Halden.....	2.8
	Byutvikling.....	2.8
	Hendelser, planer og reguleringer.....	2.8
2.5.	Idd.....	2.10
3.	TRASÉBESKRIVELSE.....	3.1
3.1.	A Haug - Seut.....	3.1
3.2.	B Fredrikstad (Seut - Lisleby).....	3.1
3.3.	C Lisleby - Sandesund.....	3.1
3.4.	D Sarpsborg (Sandesund - Hafslund).....	3.2
3.5.	E Hafslund - Skjeberg.....	3.2

3.6.	F	Skjeberg - Rød.....	3.2
3.7.	G	Halden by.....	3.3
3.8.	H	Halden - Prestebakke.....	3.3
3.9.	I	Prestebakke - Kornsjø.....	3.3
4.		VURDERINGER OG KONFLIKTER.....	4.1
4.1.	Parsell A	Haug - Seut	4.2
4.2.	Parsell B	Fredrikstad (Seut - Lisleby).....	4.8
4.3.	Parsell C	Lisleby - Sandesund.....	4.17
4.4.	Parsell D	Sarpsborg (Sandesund - Hafslund).....	4.22
4.5.	Parsell E	Hafslund - Skjeberg.....	4.33
4.6.	Parsell F	Skjeberg - Rød.....	4.37
4.7.	Parsell G	Halden by.....	4.48
4.8.	Parsell H	Halden - Prestebakke.....	4.53
4.9.	Parsell I	Prestebakke - Kornsjø.....	4.57
5.		APPENDIX.....	5.1
5.1.		Litteraturliste.....	5.1

ILLUSTRASJONER

BILDE EGNE REGISTRERINGSFOTOS:

A	Burum i Råde
B	Strømsnes i Råde
C	Rektor Westersgt., ved Fredrikstad stasjonsområde
D	Sandesund stasjon
E	Fritznerbakken i Sarpsborg
F	Ingedalsletta
G	Bisseberg Nedre
H	Allé ved Fossby gård, Fossby/Torpum
I	Elvegata i Halden
J	Solbergkasa
K	Herrebøkasa. Bergstien (Kongeveien)

BILDE FLYFOTOGRAFIER (SKRÅFOTO)

1	Burum, Elvestad, Kjellerød, Råde fra NV (A1, A2, A3)
2	Auberg, Strømsnes, Strømshaug fra S (A2, A3)
3	Seutelva, Onsøy stasjon sett fra S (A4)
4	Trosvik sett fra SØ (B1)
5	Lisleby fra SV (C1, C2, C3)
6	Nes, Greåker, fra SV (C4)
7	Greåker, Hannestad, Yven sett fra SV (C4)
8	Sarpefossen, Hafslund fra Ø (D1, D2, E1, E2)
9	Skjebergsletta mot Bjørnstadletta (E3, E4)
10	Bisseberg, Ingedal sett fra Ø (F1, F5)
11	Ingedalsbekken, Øyestadgårdene, mot Løkke (fra Ø) (F1, F2, F3, F5)
12	Bisseberg sett fra SØ (F1)
13	Fra SØ mot (Nygård, Alkerød, Hjelmungen) Viksletta mot Ingedal (F5,6,7)
14	Fra V mot Fossby, Torpum (F9, F10)
15	Fra SØ Berg, Fossby/Torpum, Viksletta (F9, F10)
16	Halden by fra V med bybru & Immanuelskirken (G1, G2)
17	Lille Iddeletta fra Ø, Klepper, Gimmen, Myrene (H1, H2)
18	Lille Iddeletta sett fra NV, Dalhaugen, Bekkevoll, Klepper (H2)
19	Prestebakke sett fra S (I1, H3)
20	Paulsbo sett fra S (I1)

BILAG

DATABASE

BESKRIVELSE OG VURDERING AV OMRÅDER OG LOKALITETER

Parsell A
Område 01
 Lokalitet 001
 Objekter
Område 02
Område n
Parsell B
Parsell C

KARTBILAG

Kartbladoversikt Råde-Kornsjø
Kartblad 1-25 i målestokk 1:10.000
Utsnitt byområdene målestokk 1:5.000

Oppsummering

Med kulturminner forstår vi alle spor etter menneskelig virksomhet i fortiden. I forvaltningen av kulturminner skiller det mellom automatisk fredete kulturminner (fornminner) og nyere tids kulturminner. Fornminnene er eldre enn reformasjonen (1537), og de er automatisk fredet i henhold til Lov om kulturminner. Dersom en planlagt utbygging kommer i konflikt med fornminner må disse søkes frigitt. Nyere tids kulturminner er fra tiden etter reformasjonen. De kan vernes gjennom fredning eller reguleres til spesialområde bevaring.

Registrering av automatisk fredede kulturminner faller inn under Oldsaksamlingen.

Registrering av nyere tids kulturminner i inngrepsområdet er foretatt av Roslands Arkitektkontor på oppdrag fra NSB Baneregion Øst. Registreringen har vært foretatt på lokalitetsnivå i en korridor langs traseene, og er lagt inn i en database bygd opp for prosjektet. Vurdering av kulturminnene er foretatt med grunnlag i det sett av delverdier som er foreslått av Riksantikvarens evalueringsutvalg. Ved vurdering av konfliktgrad er muligheten for tilpasninger og avbøtende tiltak trukket inn.

De største konfliktene

Parsell A Haug - Seut :

Kjellerød, Strømsnes, Aueberg (135-02,05) Traseált. A3: Konflikt med landskapets kulturhistoriske innhold ved store landskapsinngrep, gjennomskjæring av ferdsselsveier og nærhet til markante tun.

Onsøy stasjonsområde og gårdene rundt (134-02): Traseált. A4 vil medføre konflikt med et område med kulturhistorisk innhold, og et kulturlandskap av regional verdi.

Parsell B Fredrikstad:

Labråten, Trosvik (103-01,3) Traseált. B1: Konflikt med eldre forstadsområde ved landskapsinngrep, gjennomskjæring av eldre gjennomfartsvei og nærhet til eldre tun- og hageanlegg til tradisjonsrik gård. Gravlund kan bli berørt.

Trara (103-08) Traseált. B3: Konflikt med eldre kvartalsplan. Eldre bebyggelse blir direkte berørt.

Grønli (103-10) Traseált. B3: Gjennomskjæring av bydel og kvartalsplan. Eldre bebyggelse blir direkte berørt.

Lahellemoen (103-18): Traseált. B3 vil gjennomskjære eldre samferdselsårer langs Glomma, vil direkte berøre eldre bebyggelse.

Parsell C Lisleby - Sandesund:

Lisleby (103-20) Traseált. C1, C2, C3: Konflikt ved gjennomskjæring av eldre homogent tettsted og arbeidsmiljø.

Greåker (130-01,02) Traseált. C4: Konflikt ved gjennomskjæring av eldre industristed. Industribebyggelse og sammenhenger mellom bebyggelse blir direkte berørt. Landskapsinngrep.

Alvim (130-03): Traseált. D2 vil splitte området, gjennomskjære Kongeveien, direkte berøre gammelt gårdsområde.

Enenda (102-03): Traseált. D2 vil beskjure gammelt gatetenett, vil direkte berøre eldre bebyggelse og Sarpsborg Stadion.

Parsell D Sarpsborg:

Fritznerbakken (102-07): Traseált. D2 vil direkte berøre gammel kvartalsstruktur og eldre bebyggelse.

Gleng (102-09): Traseált. D2 vil berøre hele bydelens struktur. Industtriminner og annen bebyggelse ved jernbanen blir direkte berørt.

Glengshølen (102-10): Traseált. D1 vil medføre konflikt med landskapsrommet og et historisk viktig forhold mellom Gleng og Glengshølen.

Parsell D og E:

Sarpsborg Stasjon (102-13): Traséalt. D2 vil gjennomskjære eldre bebyggelse langs jernbanen.

Parsell E Hafslund - Skjeberg

Borregård, Hafslund (102-16,115-01): Traséalt. D1-D2, D2-E1 vil gjennomskjære tradisjonsrike industrimiljøer med bakgrunn i herregårdskultur. Begge alternativ vil medføre konflikt med miljøer av regional og nasjonal verdi.

Parsell F Skjeberg - Halden:

Bjørnstadsetta (115-05) Traséalt. E3: Konflikt med landskapets kulturhistoriske innhold ved landskapsinngrep, beskjæring av eldre ferdselsveier og nærhet til markante tun.

Løkke (115-09) Traséalt. F1.F4: Konflikt med landskapets kulturhistoriske innhold ved landskapsinngrep og nærhet til eldre bebyggelse. Oppsplitting av jordvei. Konflikt med automatisk fredete kulturminner.

Ingedalsbekken, Øiestad, Voll, Syverstad (115-11) Traséalt. F1, F1A, F4, F5: Konflikt med landskapets kulturhistoriske innhold ved gjennomskjæring av ravedal, brudd av ferdselsveier, nærhet til tun. Konflikt med automatisk fredete kulturminner.

Bisseberg (115-12) Traséalt. F1, F5, F7: Konflikt med landskapets kulturhistoriske innhold ved landskapsinngrep, gjennomskjæring av gamle veifar, nærhet til tun. Beitemark, steingjerder berøres. Konflikt med automatisk fredete kulturminner.

Fosby, Torpum (101-02) Traséalt. F8: Konflikt med landskapets kulturhistoriske innhold ved gjennomskjæring av kulturlandskap av regional verdi, gjennomskjæring av gamle veifar, nærhet til markante tun og minner tilknyttet Karl 12.'s hærtog.

Parsell G Halden:

Sagbanken (0101-04): Traséalt. G1 vil medføre konflikter med eldre strukturer og direkte berøre kulturminner. Den største konflikten vil ligge i områdets eldre industrikultur.

Sørsiden (0101-07): Traséalt. G1, G2 vil medføre konflikter med eldre strukturer og direkte berøre kulturminner. Den største konflikten vil ligge i området rundt Immanuelkirken som har høy symbolverdi.

Nordsiden (0101-08): Traséalt. G1 vil medføre konflikter med eldre strukturer og direkte berøre kulturminner.

Parsell H Halden - Prestebakke:

Lille Iddeslette (101-11): Traséalt. H1 vil dele landskapsrommet, beskjære gml. sammenbindende gårdsveier og direkte berøre tun.

Vevlen - Bøklevene(0101-12) Traséalt. H2: Konflikt med landskapets kulturhistoriske innhold ved landskapsinngrep, gjennomskjæring av gamle veifar, nærhet til herregårdspreget tun og parkanlegg.

Buer (101-15): Traséalt. H2 vil medføre at viktige landskapsmessige og historiske sammenhenger brytes, eldre plasser berøres direkte.

Parsell I Prestebakke - Kornsjø:

Paulsbomoen (0101-17) Traséalt. II: Konflikt med landskapets kulturhistoriske innhold ved gjennomskjæring av landskapsrom, oppsplitting av jordvei og nærhet til småbrukstun.

Valg mellom parallelle traséalternativ

En vurdering av traséer på grunnlag av automatisk fredete kulturminner er bare foretatt på strekningen Foss-Ingedal under parsell F. For de andre parsellene bygger evalueringen på en vurdering av nyere tids kulturminner.

Parsell A

Både A2 og A3 medfører konflikter. A2, en utvidelse av nåværende trase, synes å være det mest skånsomme alternativ.

Parsell B

B1 kommer i stor konflikt med kulturminneinteresser. Tunnelalternativet B3 medfører, slik det er foreslått, større konflikter enn en utvidelse av den nåværende trasé B2 for den videre strekningen.

- Parsell C* Både C3 og C2, som er fortsettelser av B3 gjennom Fredrikstad, og C1 som er en utretting av eksisterende linje gjennom Lisleby, medfører større konflikter. Å følge dagens trasé, med mindre utrettinger etter passering av den eldre bebyggelse på Lisleby, ser ut til å være det mest skånsomme alternativ.
- Parsell D* Både D2 og D3 vil medføre større konflikter enn en utvidelse og utretting av den nåværende trasé D1.
- Parsell E* Lenke E1 vil ut fra en vurdering av nyere tids kulturminner være å foretrekke framfor lenke E2 for passeringen av Hafslund. E1 henger sammen med eksisterende bro over Sarpefossen. (For kryssingen av Sarpefossen, se parsell D). Både lenke E3 og E4 vil føre til konflikter. En justering av E3 i forhold til landskapet vil gjøre denne mer akseptabel.
- Parsell F* F2, F3, F5, F6 og F7 følger i hovedsak den eksisterende samferdselskorridor i området. Den østlige lenke F1 vil berøre færre kulturminner, men flere av disse har høy sjeldenhetsverdi. En sammenstilling av F2, F5 og F6 vil trolig være det minst konfliktfulle alternativ. For F9 og F10 vil vertikaltraséen ha stor innvirkning på graden av konflikt. Valget mellom de to alternativ henger først og fremst sammen med trasé gjennom Halden by, (se nedenfor).
- Parsell G* Begge alternativ G1 og G2 innebærer store konflikter med nyere tids kulturminner. Se for utdyping konklusjon for parsell G, s 4.46.
- Parsell H* Ut fra en vurdering av nyere tids kulturminner vil lenke H1 være å foretrekke framfor lenke H2. Ved kryssing av Lille Iddesletta bør traséen legges om.

1. Innledning

1.1. Hvordan rapporten er bygget opp

Rapporten er redigert i et sammendrag, et database-bilag i A4-format, og et kartbilag i A3-format. Selv med god kjennskap til traséområdene vil det antakelig være nødvendig å ha kartdelen oppslått ved gjennomlesingen.

Konfliktanalysene er organisert i tre nivåer: Parsell, område og lokalitet. (Det fjerde nivået - objekt - finnes bare i registreringsform, gruppert under lokaliteter men uten særskilte vurderinger.)

Parsell

Parsellene er høyeste nivå. I parsellbeskrivelsene (kap. 4) er konfliktene sammenfattet, og det er gjort en sammenlignende vurdering av parallelle traséalternativ. For å få en rask og kortfattet oversikt over konfliktene bør man lese parsellbeskrivelsene. Parsellene følger naturlig nok NSB's inndeling, slik den er angitt for detaljplannivå pr. sept. 93. Der et område ligger på skillet mellom to parseller, er dette tilordnet én av parsellene, og de nødvendige henvisningene er gjort.

Område

Område betegner her et avgrenset areal med kulturhistorisk innhold. Dette er høyeste nivå for registrering. Det er først og fremst *området* som danner perspektivet for vurdering og konfliktanalyse.

Lokalitet

Hvert område kan inneholde en eller flere *lokaliteter* som er beskrevet og vurdert. Lokalitet svarer logisk til begrepet anlegg, for eksempel tun, kvartal eller lignende.

Områder og lokaliteter er presentert i form av registrerings- og evalueringsskjema som er sortert i parsell-rekkefølge.

Illustrasjoner

Rapporten er illustrert med flyfotografier utlånt fra NSB, hvor traséforingene er markert. Videre er det medtatt et utvalg av egne fotos som er tatt under markarbeidet.

Kart

Prosjektet har utarbeidet et eget kartgrunnlag i målestokk 1:10000 som dekker alle parsellene. De sentrale byområdene er i tillegg vist på 1:5000 kart. Det er utarbeidet oversiktskart hvor hele traséen er innpasset i et A3-format. På kartene er aktuelle lenker inntegnet. Hovedhensikten med kartet er å redegjøre for inndelingen i kulturområder og hvordan lenkene skjærer gjennom disse. **Store konflikter** er markert med skravur langs traseen. Markeringen knytter seg først og fremst til selve inngrepet, og viser ikke konfliktens utstrekning, hvilke objekter som berøres, eller eventuelle sekundære virkninger.

Den detaljerte konfliktvurderingen framkommer i rapportens tekstdel under kap. 4 "oppsummering av konflikter", eller mer detaljert i databaseutskriften for områder og lokaliteter.

1.2. Metode for evaluering og konfliktvurdering

Kulturminner er alle spor etter menneskelig virksomhet i fortiden, også slike som knytter seg til tradisjon, tro eller sagn. I et samfunn som vårt som er i hurtig endring, vil fortiden være nær oss i tid.

I forvaltningen av kulturminner skiller man mellom automatisk fredete kulturminner (forminner) og nyere tids kulturminner. Automatisk fredete kulturminner er eldre enn reformasjonen (1537) og altså fredet etter Lov om Kulturminner (1978). En tiltakshaver kan søke om frigiving av automatisk fredete kulturminner, og vil dersom søknaden innvilges normalt bli møtt med krav om arkeologiske undersøkelser av kulturminnet.

Nyere tids kulturminner er minner fra etter-reformatorisk tid. De kan fredes, reguleres til bevaring etter Plan- og Bygningsloven med spesielle vedtak, eller inneha en mer uformell vernestatus i form av verneplaner og andre former for bevaringslister.

Nyere tids kulturminner, arkeologi og landskap

Automatisk fredete kulturminner og nyere tids kulturminner illustrerer ulike deler av en kontinuerlig historisk utvikling. Ved å se landskap, forminner og nyere tids kulturminner som en helhet, kan man ofte oppdage sammenhenger, kunnskap og verdier som ellers ikke ville vært synlige.

Den historiske dybden og kontinuiteten i et område vil variere. Mange landskapsområder i Østfold kan framvise tallrike kulturminner og bosettingsspor som dokumenterer en intensiv og ofte kontinuerlig utnyttelse av ressursene i landskapet fram til våre tider.

Evalueringen

For å kunne angi graden av konflikt er det viktig å ha foretatt en vurdering av kulturminnene man står overfor som ikke bare bygger på kvantitative forhold, men også på en analyse av kvalitet. Slike verneverdivurderinger er vanlige i kulturminne-fagmiljøet og bygger på en oppsplitting av verdibegrepet i et antall delverdier. Kriteriene bør kunne anvendes på både automatisk fredete kulturminner og nyere tids kulturminner, og de vil kunne klargjøre verdiene både for fagfolk og legfolk. For bygninger har et eget evalueringsutvalg nedsatt av Riksantikvaren foreslått følgende delverdier:

- Bygningshistorisk verdi
- Sosialhistorisk verdi
- Næringshistorisk verdi
- Historisk verdi knyttet til person/hendelse
- Estetisk verdi
- Identitetsverdi

De fire første delverdiene er med et fellesbegrep samlet i *kunnskapsverdi*, mens de to siste grupperes som *opplevelsesverdi*. Det er videre listet opp fire grunnkriterier som disse verdiene vurderes i forhold til:

- Alder
- Autentisitet

- Miljøsammenheng
- Representativitet/sjeldenhet

Prosjektet har forholdt seg til dette materialet og lagt det til grunn for vurderingene uten at det er foretatt noen skjematisk evaluering.

Forståelse av inngrepet

En videre konfliktanalyse krever ved siden av et standpunkt til kulturminneverdiene også en analyse av inngrepet og dets påvirkning på miljøet. Ikke bare horisontal, men også vertikal plassering av dobbeltsporet i et jomfruelig landskap har stor betydning for inngrepets karakter. For dobbeltspor langs en eksisterende trasé vil spørsmålet reise seg på hvilken side det nye sporet vil bli etablert. Spesielt gjennom tettbebyggelse vil dette ha stor betydning og er flere steder kommentert i konfliktanalysene.

Det foreligger ennå ikke vurderinger fra tiltakshaveren på hvor deponi av tunnelmasser skal skje. Støyskjerming vil bli gjennomført ved passering av de fleste tettstedene. Dette vil mange steder bety en visuell barriere som vil forringe kulturminnemiljøer. Dette er imidlertid foreløpig bare sparsomt kommentert.

Konfliktvurdering

Vi har i konfliktangivelsen prøvd å skille mellom direkte konflikt der kulturminner helt eller delvis blir utslettet, konflikt pga. nærhet til miljøer og konflikt med landskapets kulturminneinnhold.

Konflikter ved indirekte utbygging, som senterutvikling, veiomlegginger, park and ride-arealer ved nye stasjonslokaliseringer er foreløpig bare antydnet. For å gjøre en grundigere vurdering av dette problemområdet trengs det et planunderlag som er kommet lenger.

Konklusjon

- A-område: Liten konflikt med kulturminner/kulturlandskap
- B-område: Stor konflikt, men avbøtende tiltak vil kunne dempe konflikten betydelig.
- C-område: Stor konflikt, "avbøtende" tiltak vil ha liten effekt eller vil kun påvirke detaljer

Avbøtende tiltak

Muligheten for avbøtende tiltak vil være en medvirkende faktor i konfliktanalysen. Så lenge man er på et plannivå der man snakker om trasékorridorer har vi som regel ikke gått inn på å drøfte f.eks. flytting av enkeltminner som bygninger eller hele miljøer. Horisontal- og vertikaltrasé er kommentert i forbindelse med en del konflikter der slike justeringer kan virke dempende.

1.3. Nivåer for registrering, vurdering og rapport

Parsell

Parsell eller lenke representerer inngrepet som bestemmer området for undersøkelsene. Korridoren er registrert i en skjønsmessig bredde, avhengig av traséens kurvatur, natur- og kulturmiljøets "naturlige grenser" og utstrekningen av inngrepets virkning. Flere parallelle traséforslag kan f.eks. tilsi at registreringskorridoren slås sammen til et større sammenhengende område. En stiv trasé, utvidelse av eksisterende linje med ett spor og direkte konsekvenser kun for få kulturminner kan tilsi en smal registreringskorridor.

Registreringsnivåer

Område er det høyeste registreringsnivået. Ved avgrensingen vil både visuelle forhold som landskapsbilde/landskapsrom og områdets kulturhistorie spille inn.

Hovedvekten av verne vurdering og konfliktvurdering er foretatt på områdenivå.

Lokalitet eller anlegg. Mindre områder med en klar funksjonell eller fysisk sammenheng; det kan være gardstun, industrianlegg, bykvartal, torv osv. En lokalitet kan godt bestå av bare ett objekt. Den enslige skolestua eller det gamle tuntreet som står alene igjen på jordet er også lokaliteter.

Objekter vil si enkeltstående kulturminner, både hus og andre typer minner - fra tekniske minner til dammer, tuntrær/alléer osv. Det foretas ingen verne vurdering eller konfliktvurdering på objektnivå.

1.4. Databasen

Prosjektets kunnskap er samlet i en database som er bygget opp for formålet. Databasen har en hierarkisk oppbygning. Nyere tids kulturminner registreres på tre nivåer, nemlig som kulturminneområder, lokaliteter og objekter. Objekt-skjemaet er en forenkling av SEFRAK-skjemaene. Vi har utviklet et hjelpeprogram som er benyttet til elektronisk overføring av data fra den nasjonale SEFRAK-databasen. (Her er medtatt de data som var lagt inn hos NIT pr. oktober 93.) Fra *Verneplan for jernbanebygninger* er overført de 120 registrerte bygningene på strekningen, med angivelse av vernestatus. Objektene, som er gruppert under de respektive lokaliteter, presenteres i listeform.

Registrerte poster

Databasen inneholder:

Områder:	87	poster
Lokaliteter	270	poster
Objekter	ca. 3000	poster

Skjema "område"

LOKALISERING/STATUS

Kommunenr./områdenr.

Navn/betegnelse

Kommune

Kartreferanse

Foto

Gårds- og bruksnummer

Avgrensing

Tidligere registreringer

Vernestatus/planstatus

BESKRIVELSE

Naturgrunnlag

Dagens arealbruk/landskapsbilde

- En grovoversikt over dagens situasjon, slik den framstår som ramme omkring kulturminnearven. Samtidig er dagens situasjon en del av områdets historiske dybde.
- By og landskap kan deles inn etter mer eller mindre klare grenser for å beskrive delenes karakter. Disse områdene særtrekk kan være resultat av ulike historiske, funksjonelle, kulturelle og funksjonelle forhold. De kan også på høyst forskjellig måte være utsatt for krefter som påvirker deres utvikling i dag. Hvor enhetlige de framstår vil også variere. Vi kan snakke om homogene byområder med enhetlig karakter og strukturell stabilitet. Mer sammensatte områder kan ha stor grad av funksjonsblanding og være i sterk endring slik at gamle og nye strukturer brytes mot hverandre. Randområder, restarealer eller sterkt omdannede partier vil kunne karakteriseres som amorfe soner med uklar struktur. Strukturbegrepene som knyttes til de enkelte lokalitetene vil være ledd i avgrensning av områdene, sammen med overordnede fysiske karakteristika, terreng- og landskapsdrag.

Historisk utvikling

- Hovedlinjer, overordnede kulturbestemte strukturer; kommunikasjon, tettsteder, kirke, administrasjon, eierforhold osv.
- Samfunnssektor
- Her trekkes linjene i den historiske utviklingen opp kronologisk. Viktige hendelser, strukturerende kulturhistoriske betingelser.

Beskrivelse av kulturminnearven

- området som helhet, og de enkelte lokaliteter
- stedsnavnene
- forhold til landskap
- forhold til større kulturbestemte strukturer
- samfunnssektor
- innbyrdes forhold
- sosial struktur
- alder/tidsdybde

I dette viktige avsnittet forsøker en å gi en oversikt over kulturminnearven eller kultursporene i området. Hva området selv forteller om sin historie, beskrivelse av de ulike typer minner; bebyggelse, spesielle trekk ved kulturlandskapet, tekniske installasjoner osv, samt strukturer i bebyggelse og landskap.

VURDERING

VIRKNING / KONFLIKTVURDERING

Foretas samlet for alle nivåer; område, lokalitet, objekt

- Kort fysisk beskrivelse av tiltaket
- Oppsummering av kulturminner som blir direkte berørt
- Hvordan vil tiltaket endre landskapets kulturhistoriske innhold? Vil inngrepet føre til tap/reduksjon av kulturhistoriske verdier? Vil indre sammenhenger mellom kulturminner bli berørt, sammenhenger til områdene rundt?
- Hvordan påvirkes mulighetene for å oppleve landskap og kulturminner; støy, forurensning, barriere osv.
- Ringvirkninger; er det mulig å forutse om kulturminnemiljøet vil utsettes for press (videre utbygging) eller stagnasjon (fraflytting/bruksendring) som følge av tiltaket (ny stasjonslokalisering, nye barrierer, endret kommunikasjonsmønster).
- oppsummering/gradering av konflikt

Avbøtende tiltak

Konklusjon

- A-område: Liten konflikt med kulturminner/kulturlandskap

- B-område: Stor konflikt, men avbøtende tiltak vil kunne dempe konflikten betydelig.
- C-område: Stor konflikt, "avbøtende" tiltak vil ha liten effekt eller vil kun påvirke detaljer

Skjema "lokalitet"

LOKALISERING/STATUS

Lokalitetsnummer

Type: Klassifikasjonsverktøyet skal benyttes i ulike sammenhenger og fungere for tette bystrøk såvel som for landområder og tettsteder. Kategoriene er derfor vurdert ut fra ulike tilnæringsmåter. Det benyttes strukturbegreper fra steds- og byanalyse, ved siden av terminologi for beskrivelse av landskapskarakter.

- Praktbygg og landskapsmonumenter
- Markant tun - vegetasjonsmasse
- Markant tun - bygningsmasse
- Øvrige tun
- Monument
- Frittliggende punkt/lamell
- Frittliggende bebyggelse lineært langs vei
- Elv-/fossrelatert bebyggelse
- Havnerelatert bebyggelse
- Bebyggelse organisert langs jernbanen
- Gaterelatert bebyggelse
- Gaterelatert bebyggelse med tilløp til kvartalsstruktur
- Kvartalsbebyggelse
- Utfylt kvartal med intern organisering
- Villabebyggelse organisert etter rutenettplan
- Frittliggende, terrengtilpasset bebyggelse
- Feltutbygging med intern organisering
- Bebyggelse organisert i forhold til en plass
- Bebyggelse organisert i forhold til en park
- Enkelbygning organisert etter et aksesystem
- Sentrale torg og byrom
- Plener og grøntanlegg
- Markant vegetasjon
- Anlegg/industri
- Samferdselsanlegg

BESKRIVELSE

Samfunnssektor er en felles tråd som går gjennom alle registreringsnivåer. Begrepet favner både næring, offentlig organisasjon og kulturfenomener, og er egnet til å gi en førstehånds forståelse av kulturminnets/kulturmiljøets forhold til samfunnet og samfunnsutviklingen. Samfunnssektor er en minste fellesnevner mellom de ulike typer kulturminner (hus, andre minner og landskap) og de ulike registreringsnivåene, som også gjør våre registreringer sammenlignbare med SEFRAK. Inndelingen i samfunnssektorer kodes både i forhold til opprinnelig og nåværende tilhørighet, og gruppert etter om de i hovedsak er knyttet til:

- 1 landbruk, fiske fangst
- 2 fast bosetting uten tilknytting til spesiell virksomhet
- 3 fritid, ferie
- 4 industri, bergverk, energiproduksjon

- 5 merkantil virksomhet
- 6 offentlig forvaltning, kirke og militærvesen
- 7 undervisning, forskning, idrett og andre kulturformål
- 8 samferdselsformål (allmenn ferdsel)
- 9 offentlig tjenesteyting og sosiale formål
- 10 sagn, tro og forestillinger

Beliggenhet: i forhold til landskap og større kulturbestemte strukturer

Objektene innbyrdes forhold: fysisk, funksjonelt, alder, stiluttrykk, preg og autenticitet

VURDERING

Her gis ingen generell vurdering, men det påpekes om lokaliteten eller enkeltobjekter merker seg ut.

Skjema "objekt"

LOKALISERING/STATUS

Type kulturminne

Vernestatus

- Fredet
- Regulert til spesialområde bevaring
- Annen vernekategori
- Ingen vernestatus

BESKRIVELSE

Samfunnssektor

Alder

Hovedkonstruksjon

1.5 Hva er gjort?

Forarbeid

Arbeidet ble satt igang omkring månedsskiftet april/mai 1993. Hovedoppgaven i denne perioden var foruten planlegging av prosjektet å samle inn og analysere ulikt materiale som berører traséene:

- Historisk litteratur som bygdebøker, historielagsårbøker mm.
- Kommuneplaner
- Prosjekt Naturgass til Østlandet tangerer traséen
- Kopiering av omfattende SEFRAK-materiale med kartfesting
- Gamle kart

Prosjektet har utarbeidet et eget kartgrunnlag i målestokk 1:10000, med aktuelle traséer og andre avmerkinger på egne folier.

Feltarbeidet

Feltarbeidet er gjennomført med en begrenset, men kompetent stab som også har utført det forberedende arbeidet og rapporten. Det er ikke benyttet egne feltarbeidere som kun etterlater seg registreringene. Konflikter og konklusjoner er gjennomgått i fellesskap.

Registreringsarbeidet har konsentrert seg om definerte kulturminneområder, og de lokaliteter som inngår i disse. Kunnskap om enkeltobjekter har vært tilgjengelig i registreringene, først og fremst i form av SEFRAK-data, men hovedoppgaven har vært å finne de store linjene i områdets historie og analysere kulturminnearven ut fra hva som finnes av spor i dag.

2. Naturforhold, historie

2.1. Råde, Onsøy

Østfold er delt i 6 landskapsregioner. (jfr. Nordisk Ministerråds Miljørapport). En av disse er raområdet som strekker seg fra den store NV - SØ raformasjonen og ned mot kysten. Råde og Onsøy er del av denne regionen. Ra-området har for en stor del hatt sammenhengende jordbrukskultur fra yngre steinalder til i dag, og har alltid vært blant landets beste jordbruksområder. Et karakteristisk trekk ved området er de mange adelige setegårdene eller herregårdene - et sjeldent trekk i norsk sammenheng. Utbyggingen av høyhastighetsbanen vil berøre den sentrale delen av Råde og den østre delen av Onsøy. Tomb-godset har hatt en spesielt viktig innvirkning på det her berørte område i Råde. Kjølberg Herregård er lokalisert langs jernbanetraseen i Onsøy.

Ra-landskapet er karakterisert av utpregede slettebygder med store flater som strekker seg opp mot ra-ryggen. Etter landhevingen er det sandblandet leire på de slake skråningene ned fra Raet, og havleire på de lavtliggende slettene. I *Råde* brytes sletten av lave, skogkledte åsrygger. Tunplassering på ra-ryggen eller koller i terrenget er karakteristisk, og det er flere langstrakte tunklynger. Eikebakker og einerbakker forekommer ofte.

Onsøy-bygda ligger utenfor det store Raet og er omgitt av skogkledte åser. Den østre delen av Onsøy er dominert av Seutelva og dal-draget langs denne. Her er det leirjord, dels gjennombrutt av åsrygger, med våtmark og vegetasjonsbelter. Dette er et av de beste jordbruksstrøka i Onsøy. Bruksstørrelsen er relativt liten. Den eneste storgården er Kjølberg Herregård. Tunene er lagt til oppstikkende knauser eller skogbryn. Åkerholmer er typiske trekk. Velutviklede einerbakker er vanlige.

Begge områdene grenser mot Skinnerflo. Terrenget faller her skålformet ned mot innsjøen, og munner ut i Seutelvas daldrag. Jordsmonnet er leire. Ved Seutelva er det et mosaikkpreget småskalalandskap med stilleflytende loner i elveløpet.

Gjennom området har det fra gammelt av gått viktige samferdselsårer. *Den fredrikshaldske kongevei Moss - Svinesund* var hovedforbindelsen mellom Christiania og Halden/København. Den går på raet gjennom Råde. Til denne er administrasjonsstedet Karlshus og Råde kirke lokalisert. En sidegren av denne var *Kongeveien Moss - Fredrikstad*. Denne fulgte stort sett RV 110 fra Karlshus, men krysser Seutelva ved Kjølberg og fortsetter til Fredrikstad på østsiden av elva. Fra disse hovedveiene har viktige, lokale veifar gått. I 1879 ble *jernbanen* lagt gjennom området med stasjoner like ved Karlshus i Råde, og noe nord for Kjølberg bru i Onsøy. Onsøy er fra 1993 blitt en del av storkommunen Fredrikstad.



Burum i Råde



Strømsnes i R

2.2. Nedre Glomma-regionen

Nedre-Glomma-regionen er som Råde og Onsøy en del av raområdet. Her finner vi også de stedstypiske herregårdene. Godseierne hadde kapital og samlet store skogarealer på få hender. Både *Fredrikstad* (Vestsiden) og *Sarpsborg* er i hovedsak lokalisert på grunnen til tre slike: Nygård, Trosvik og Borregaard. Et annet karakteristisk trekk er den tidlige urbaniseringen av området. Dette henger delvis sammen med at industrialiseringen skjedde på et tidlig tidspunkt.

Utviklingen av begge byene hadde i stor utstrekning sin bakgrunn i tilvirkning og omsetning av trelast, noe Glomma var en viktig forutsetning for. Tømmerhandel i Østfold går tilbake til 1500-tallet. Etterhvert som kystskogen ble for hardt beskattet, ble tømmer og plankehandelen sentralisert til utløpet av vassdragene. Her var det vannkraft, fløtnings- og utskipningsmuligheter. En annen industri med gamle tradisjoner - teglbrenningen - fikk et oppsving mot slutten av 1800-tallet. Steinindustrien ble samtidig en viktig næring med kulminasjon i årene etter første verdenskrig.

Sarpsborg og Fredrikstad var de viktigste sentrene i regionen. Langs Glomma, mellom de to byene, vokste det etter 1850 frem et sammenhengende industriområde. Utenfor grensene til Fredrikstad i *Glemmen* lå store trelastbruk, teglverk og steinbrudd. Tettstedene *Lisleby* og *Nøkleby* vokste fram med bakgrunn i denne virksomheten. I *Rolvsøy* ble det anlagt teglverk på Evje og Valle, og det kom en kraftig tilstrømming av folk til kommunen særlig på 1890-tallet. *Greåkerlandet* og *Nesøya* ble alt fra 1820-tallet brukt som bordtomter av det tradisjonsrike Sanne og Solli Bruk. Etterhvert kom det teglverk og små verft langs elva. Elvebredden mellom Greåker og Sandesund utviklet seg til et sammenhengende industriområde med cellulosefabrikk og mekanisk verksted på Greåker, papirfabrikk og teglverk på Yven og tekstilfabrikk på Alvim. Greåker ble Tunes største tettsted.

Glomma var lenge den viktigste kommunikasjonsåren. Her trafikkerte også de såkalte Trippebåtene - små passasjerbåter som gikk mellom Fredrikstad og Sandesund. Det var anløpssted flere steder på begge sider av Glomma. I 1879 ble *Smålenbanen* (senere Østfoldbanen) bygd på strekningen Moss - Halden - Kornsjø. Traséen ble lagt gjennom Fredrikstad og Sarpsborg, og gjennom de tilløp til tettsteder som allerede var vokst fram i forbindelse med industrialiseringen - Lisleby, Nøkleby og Greåker. Banen bidro sterkt til urbaniseringen av Fredrikstad - Sarpsborg, og til å omdanne området til et tyngdepunkt innen norsk industri.

Allerede i 1880 var Østfold det mest industrialiserte fylket i landet. Industri- og arbeidsmiljøene har derfor her en spesiell og framtreddende plass - både fordi utviklingen av disse har foregått over lang tid, og fordi de i sammenligning med resten av Norge har hatt et stort omfang.

Fra slutten av 1800-tallet ble en mer differensiert industri, bl.a. kjemisk industri etablert. I dag utgjør de to byene, og området mellom dem langs Glomma, et sammenhengende tettstedsområde med et av landets største industristrøk.



Rektor Westersgt., ved Fredrikstad stasjonsomr

2.2.1 Fredrikstad

Opplysningene til dette kapitlet er i hovedsak hentet fra Sentrumsplanen av 1991. Det gjelder også kartene som illustrerer faser i byens utvikling.

Fredrikstads byutvikling, vesentlig knyttet til Vestsiden

Fredrikstads utvikling er en konsekvens av at Sarpsborg brant i 1567, dvs. under syvårskrigen 1563-70. Man valgte å flytte byen til utløpet av Glomma som på grunn av trelasthandelen var gunstig. Distriktet var et landbruksområde, der grunnen vest for Glomma var eid av setegårdene Nygård og Trosvik. I 1569 ble navnet Fredrikstad brukt for første gang.

Naturgitte forhold

Byen ligger på en landtange innrammet av Glomma og Vesterelva. Vestsiden er preget av 3 dalfører: Bydalen - Mørkedalen, Rolvsøyveidalen og Veumdalen. Mellom dalene ligger åsryggene Frydenberg - Bjørnefjellet, St.Hansfjellet - Brattliparken, Lykkeberget - Apenesfjellet - Bratthammeren.

Kommunikasjon

Kongeveien Moss - Fredrikstad har fra gammelt, sammen med Glomma, vært den viktigste ferdselsvei i distriktet. Denne krysset Glomma ved ferjestedet, som har hatt samme plassering langt tilbake. Fra ferjestedet fulgte Kongeveien Ferjestedsveien og krysset St.Croix-bekken, før den fulgte traséen til Nygaardgata fram til Tobiasbekken. Herfra Glemmen-gata fram til Trara-eka og videre Knipleveien. En annen viktig vei var Kirkestien mellom Kråkerøy og Gamle Glemmen Kirke.

Smålsensbanen ble offisielt åpnet i 1879, etter en anleggstid 1874-77, med stasjonsbygning fra 1879, og parkanlegg fra 1914. Ny innfartsåre blir bygget ferdig fra St.Croix-krysset langs jernbanen fram til Seut i begynnelsen av 1980-årene. Rolvsøyveien får også ny, effektiv tilknytning til innfartsåra.

Viktige hendelser, planer og reguleringer

1567-1653 :

Byen ble grunnlagt på østsiden. Gressvik ladested ved Gressvikfloa på vestsiden var byens havn. En ganske beskjeden bebyggelse innenfor den nyanlagte byen på østsiden ble herjet av flere branner fra 1660 og utover.

1653-1740 :

Festningsanleggene i Fredrikstad ble planlagt og påbegynt i 1653. I 1735 opprettes forstaden ved Vesterelven. I 1738 er grensene for forstaden trukket opp slik: sør for fergestedet - vest for Kongeveien fram til Evja og Bjørndalsbekken. Med dette startet bydannelsen på Vestsiden. Og fra 1740-årene blir det tillatt å bygge på Nygårds grunn.

1740-1837 :

Denne perioden var preget av konsolidering av festningsbyen og den første framvekst av bymessig bebyggelse på Vestsiden. All offentlig bebyggelse og embedsverk ble konsentrert til festningsbyen. Byveksten foregikk mellom Evja og Tobiasbekken, grunnet gode havneforhold, og de militæres ønske om ikke å få bebyggelse for nær Cicignon skanse.

1837-1884 :

Utviklingen i forstaden var temmelig fri, og langt på vei selvgrodd, noe som fortsatt er synlig i dagens gateløp. 1860-1875 ble en kraftig vekstperiode for byen. Det ble etablert 16 dampsgbruk. Det var bare to av dem som lå innenfor bygrensen, men alle ble styrt fra Forstaden og med utførsel over Fredrikstad. Byen var i 1874 blitt landets tredje største eksporthavn. Ringvirkningene fra trelastbransjens utvikling var mange:

etablering av mekaniske verksted som også bygde små dampbåter, kjemisk industri og selvfølgelig handel- og servicevirksomhet. Teglverksdrift og stenindustri ble også betydelige bransjer.

Resultatet ble stor befolkningsvekst som igjen førte til stor byggeaktivitet. Bebyggelsen lå fram mot 1860 mellom Kongeveien, St.Hansfjellet, Evja, Vesterelva og Dampskipsbrygga. I 1859 besluttet eieren av Lille Trosvik å legge ut tomter. Eieren av Nygård begynte også å selge tomter øst for Kongeveien, der det til dette tidspunkt ikke hadde vært noen bybebyggelse. Jernbanen kom i 1879. Stasjonen ble plassert nær ferjestedet, midt mellom Festningsbyen og Forstaden.

1884- 1912 :

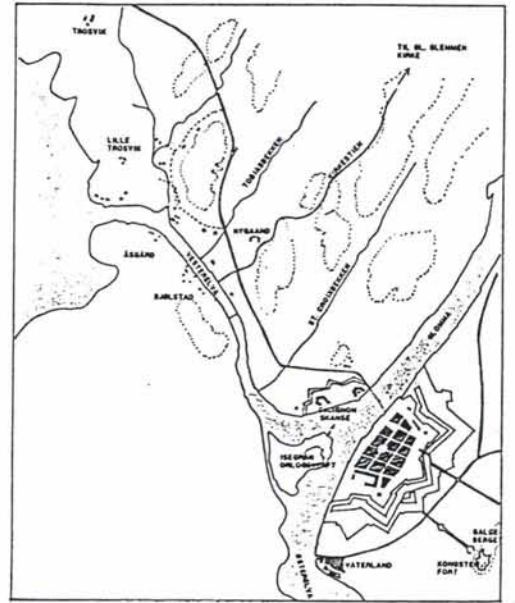
Veksten i perioden etter 1850 hadde skjedd i Forstaden. Her slo brukseierne seg ned med bolig og kontor, her skjedde utviklingen i næringslivet og her økte folketallet. Men fremdeles lå det offentlige sentrum på østsiden. Embetsverket og de militære var toneangivende i øst, mens næringslivet med trelastadelen var det samme i vest. Først i mellomkrigstida, og spesielt etter siste krig, skjøt utviklingen igjen fart på Østsiden.

1912- 1955 :

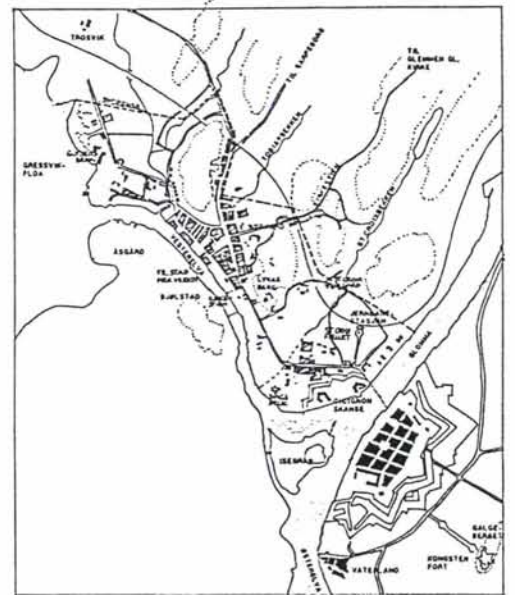
I denne perioden ble områdene innenfor den gamle bygrensen på Vestsiden stort sett fylt med bebyggelse, og veksten skjedde derfor vesentlig i Glemmen kommune. I motsetning til tidligere bebyggelse i Forstaden ble områdene fra siste halvdel av 1800-tallet og fram mot 1940 bygd ut etter rutenettplaner.

Midt på 1920-tallet ble professor Sverre Pedersen engasjert til å lage en byplan for Fredrikstad og deler av Glemmen. I 1929 forelå en vedtatt byplan. Pedersens plan er utformet som en reguleringsplan med vedtekter, og er den første moderne byplan for Fredrikstad. Vestsiden er naturlig nok preget av den eksisterende bebyggelsen, men inneholder viktige elementer til et nytt hovedveisystem. Veinettet som først ble ferdig utbygd rundt 1980 bygger på Pedersens plan.

1653 - 1740



1837 - 1884



1912 - 1955



2.2.2. Sarpsborg

Sarpsborgs byutvikling

Opplysningene til dette kapitlet er i hovedsak hentet fra Bevarings- og byfornyelsesplanen av 1990. Det gjelder også kartene som illustrerer faser i byens utvikling.

Naturgitte forhold

Sarpsborg blir kalt byen på raet. Den ligger på en åsrygg, avgrenset av Glomma, Glengshølen og Torsbekkdalen. Sarpsfossen er hovedgenerator for bydannelsen. Byen virker på grunn av sin plassering åpen og lys, med lange siktlinjer ut i landskapet rundt.

Kommunikasjoner

Den Fredrikshaldske kongevei, hovedveien fra Kristiania til København, krysset Glomma ved ferjestedet Sandesund, fortsatte Ferjestedsveien østover, og opp over Alvim vestover. Den gikk videre langs ra-ryggen mot Moss. Olav Haraldsonsgate var den opprinnelige veien fra Kongeveien via Tune kirke til Gleng og Gamlebyen. Tømmer og annen elvetransport gikk Sandesundveien mellom Glengshølen og Sandesund. For å lette kommunikasjonen på tvers av Glomma ble brua over Sarpsfossen anlagt i 1854. Smålsensbanen ble offisielt åpnet 1879. Den ble i 1877-79 lagt på Alvimveien, eller "chausséen", som var ferdigstilt i 1856. I utkanten av byen mellom Glomma og Glengshølen ble Sarpsborg stasjon plassert. Samtidig ble Sandesund stasjon anlagt. I dag ledes det meste av fjerntrafikken utenom sentrum via nye E6 og Sandesundbrua.

Hendelser, byplaner og reguleringer

Før 1563

Sarpsborg skal i følge Snorre være grunnlagt i 1016 da Olav Haraldson la en voll over tangen vest for fossen. Borregård, gården ved fossen, ble adelssete. På 1500-tallet ble de første sagbrukene anlagt ved fossen. Fossen gjorde det nødvendig å laste om varer som skulle opp eller ned elva. Elvetrafikken hadde sin landingsplass i Glengshølen, og sjøtrafikken i Sandesund.

1563 - 1839 :

Byen ble brent av svenskene i 1567 under sjuårskrigen (1563-70). Det ble da bestemt at den skulle flyttes til Glommas utløp, og Fredrikstad ble grunnlagt. Sarpsborg mistet sin bystatus og ble juridisk og administrativt lagt under Fredrikstad. Nye hus ble imidlertid reist på de gamle tomtene, innefor festningsvollen, og området ble etter hvert kalt "Gamlebyen". På 1700-tallet utviklet det seg også et tettsted innerst i Glengshølen og det ble vanlig å kalle området som hadde ligget til Sarpsborg for Gleng. I 1702 tok et stort leirras det meste av Gamlebyen.

1839 -1868 :

Økende skipsfart og skurlasttrafikk til Sandesund ga bl.a. som resultat at Sarpsborg på nytt fikk kjøpstadsrettigheter i 1839. Den nye byen ble lagt ved Sarpsfossen, rundt Borregårds anlegg med utgangspunkt i den eksisterende bebyggelsen i Gamlebyen og Gleng. Den første byreguleringen ble gjennomført i 1840. I 1857 ble Sandesund kjøpt til byen som havn og lagerområde.

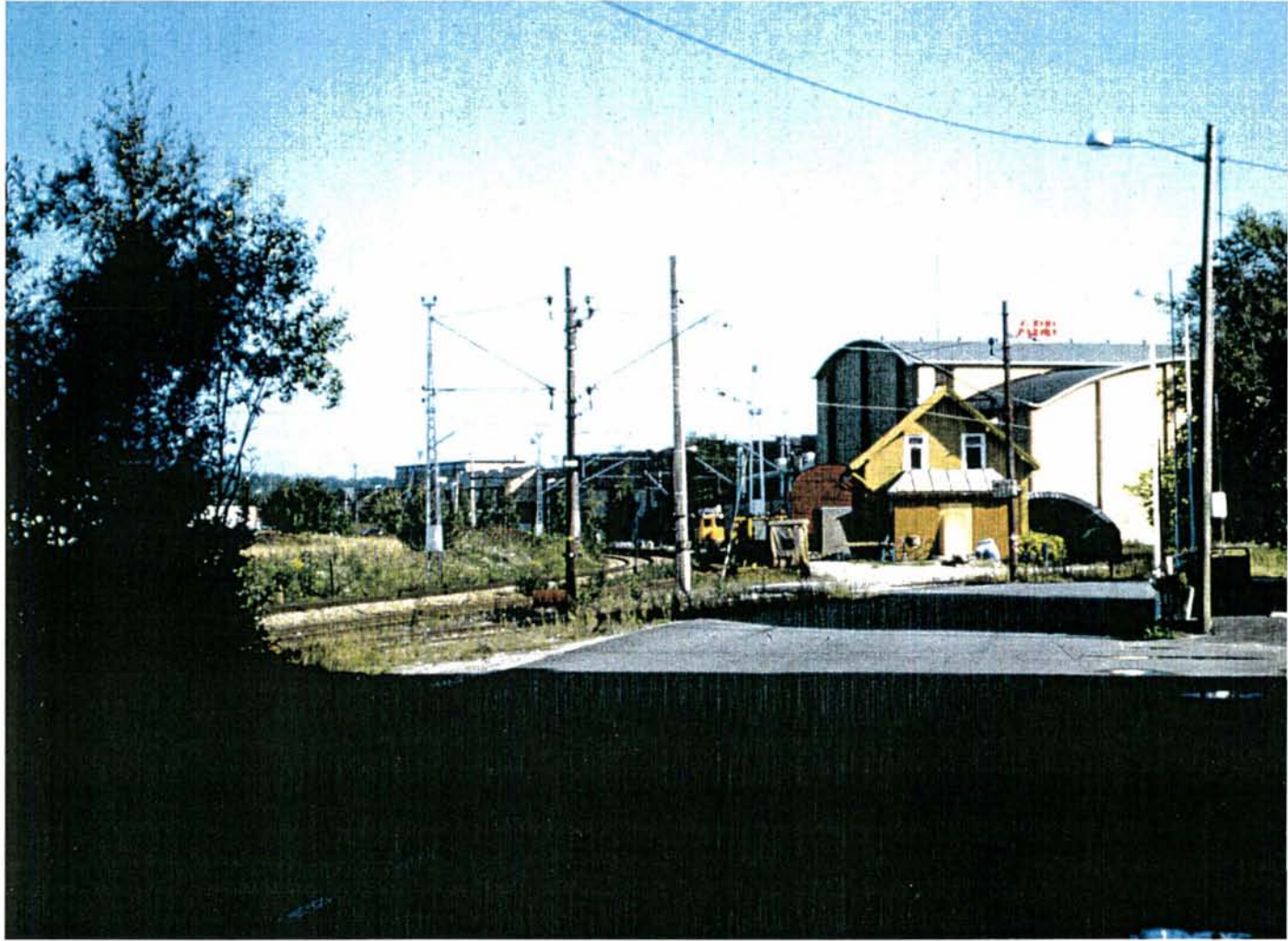
1868 - 1905.

I 1879 fikk byen sin første reguleringsplan, ing. Løvstads plan. Planen karakteriseres ved små kvartaler og brede gater. I 1882 ble det bygd kaianlegg S for Sandesund. I 1884 ble byen utvidet. Perioden 1890-1900 var en svært livlig tid i byens byggevirksomhet. Det ble i denne perioden bygget hele 300 gårder. Murtvang i sentrum ble innført delvis i 1899 og i 1902.

1905 - 1989.

I perioden 1901 til 1910 hadde Sarpsborg en befolkningsvekst på nesten seks ganger så mye som landets byer gjennomsnittlig. Dette på grunn av den store utviklingen som skjedde innen treindustrien og hvor Borregaard var ledende. Ved byutvidelsen i 1911 blir Borregård lagt til byen. Med reguleringer av Grotterøds grunn øst for Torsbekkdalen i 1913 og 1920 gikk man over fra rutenettsregulering til en planlegging som tar utgangspunkt i landskapets former. Ved siste byutvidelse i 1924 ble hele området mellom Torsbekken og jernbanen, sammen med Enenda, lagt til byen.

Forøvrig er det trafikksaneringsplaner og gatestengninger i boligområdene nær sentrum som har preget trafikkinngrepene. Veinettet er blitt differensiert i hovedtrafikkårer, samlegater, adkomstgater og gågater.

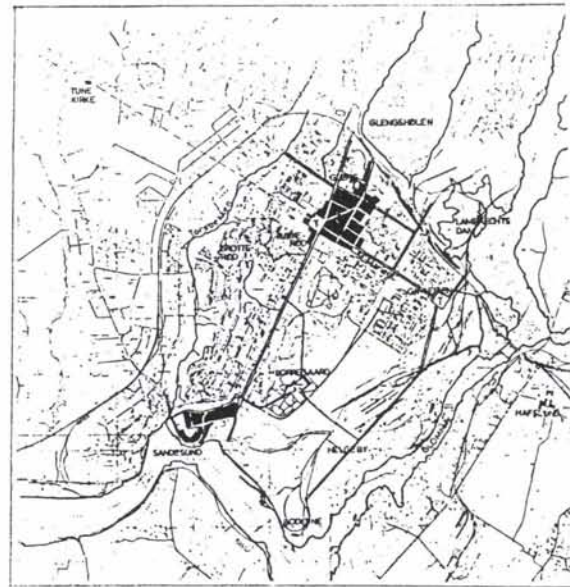


Sandesund sta



Fritznerbakken i Sarpborg

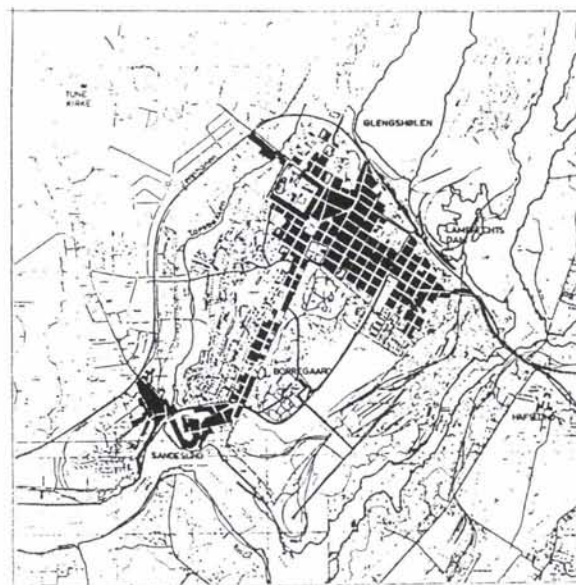
1840 Bebygde arealer ved den første byregulering



1868 Utbygde arealer



1905 Utbygde kvartaler etter ing. Lovstads plan fra 1879



2.3. Skjeberg, Berg

Skjeberg, Borge og Halden er del av Ra-området. Utbyggingen av høyhastighetsbanen vil berøre sørvest-delen av de to tidligere kommunene *Skjeberg* og *Berg*. Området er karakterisert av store flater med havbunnsleire og utvasket morenemateriale fra raet. Berggrunnen bryter ofte igjennom som mindre åser og åkerholmer. I grensesonen mot det store raet er det flere bekkedaler. Svartor-belter langs disse er karakteristisk - likeledes edelløvskog i sørhellinger.

Typisk for området er middelsstore gårdsbruk. Åkerarealet utgjør 80-90% av dyrket areal, og korndyrking er dominerende. Husdyrholdet er lite. Tunene ligger langs åskantene eller på oppstikkende høyder i landskapet. Velutviklede einerbakker er vanlige, og eikehager finnes. I øst støter området mot den sammenhengende industri- og tettbebyggelsen ved Halden. Området er overveiende jevnt bebygd, med unntak av tynt bebygde skogarealer og et par mindre tettsteder. Gjennom området har det fra gammelt gått viktige samferdselslinjer - bl.a. *Kongeveiene* og *Oldtidsveien*. I dag går *jernbane* (fra 1879) og Europavei gjennom området fra sørøst til nordvest, og ellers er veinettet relativt tett. Langs jernbanen vokste det fram små stasjonsmiljøer.

Skjeberg kommune er fra 1993 del av storkommunen Sarpsborg. Skjeberg var tidligere en rik jordbrukskommune, og en av landets viktigste kornbygder. Innenfor området ligger de to middelalderkirkene Skjeberg og Ingedal. Lengst i N mot Glomma finner vi herregården *Hafslund*. I tilknytning til denne vokste det tidlig fram et industri- og arbeidermiljø - i hovedsak basert på sagbruk. En differensiering og modernisering av dette industrigrunnlaget frambrakte tettstedet *Borgenhaugen* fra begynnelsen av 1900-tallet. *Stasjonsbyen i Skjeberg* ble kommunens administrasjonssenter. Ved Skjebergkilen like vest for Skjeberg stasjonsby ble *Høysand* Bad anlagt mot slutten av 1800-tallet. I tilknytning til dette vokste det etterhvert fram et tettsted med sterkt innslag av sommerhus.

Berg kommune ble i 1967 del av storkommunen Halden. I det aktuelle området er det rike jordbruksstrøk. Denne delen er sterkt berørt av sin nærhet til Halden by og av beliggenheten nær fjorden med gamle utskipningssteder for tømmer. De rike kjøpmanns- og patrisierslektene i Halden eide flere gårder og brukte disse delvis som landsteder. Over Svinesund har fra gammelt av den viktigste veien til Sverige gått. Da jernbanen ble bygd, la man linja inntil Halden by nede ved Ringdalsfjorden. *Berg jernbanestasjon* lå ikke langt fra Kongeveien og Svinesundveien, men noen stasjonsby ble det aldri her. Mot slutten av 1800-tallet vokste det fram små industristeder ved fjorden, på *Isebakke*, ved *Korterød* og etter 1920 i *Sponvika*. Først på 1960-tallet kom det fart i industriutbyggingen i Berg. Mesteparten av den nye industrien som storkommunen har fått etter den såkalte "Haldenkrisen" midt på 1960-tallet, er konsentrert til Sørli (ved jernbanelinja) og Isebakke.



Ingedal



Bisseberg Nedre



Allé ved Fosby gård, Fosby/Torpum

2.4. Halden

Haldens byutvikling

Opplysningene til dette kapitlet er i hovedsak hentet fra Byggekunst nr. 8/1991. Det gjelder også kartene som illustrerer faser i byens utvikling.

Naturgitte forhold

Store skoger langs et fløtbart vassdrag med fossefall velegnet for bruksdrift, samt en god havn, var grunnlaget for en omfattende handel og bydannelse på begge sider av Tistas utløp.

Kommunikasjoner

De viktigste ferdselsårene var mot øst Kongeveien opp Storkleva mot Sverige, i nord gikk tre veier ut fra bybroa, mot Rakkestad, Aremark og Kristiania. Tista var også lenge en viktig kommunikasjonsåre, men mistet etter at smålensbanen i 1879 ble åpnet, noe av sin verdi.

Hendelser, bybranner og reguleringer

Før 1660 :

Grunnen rundt Tistas utløp tilhørte fra 1500- til sist på 1600-tallet Os-godset. En plass under Os het Hallen, etter den helling denne lå i. Ladestedet utviklet seg i denne hellingen. Fra omkring 1530 ble det anlagt møller og vannsager langs Tistas løp. Halden hadde handelsprivilegier, og var en av flere utskipningshavner i Østfold underlagt Fredrikstad. Tiden fra 1500-tallet og fram til 1814 var urolige år med krig og stridigheter mellom Danmark-Norge og Sverige. Halden ble første gang befestet under Hannibalsfeiden, 1544-45. I 1658 blir Båhuslen avstått, og Halden får økt militærstrategisk betydning.

1660-1700 :

Selvokst middelalderstruktur preget fortsatt byen. Og som konsekvens av flere angrep fra 1658 til 1660 startet byggingen av Fredriksten festning. Arbeidet ble videreført i 1682-1701. Byen var sentrert innenfor trepalisadene på tangen sør for elveoset. På nordsiden lå noen bymarker og hager, samt mindrebevidlede hus, langs de viktigste ferdselsårene.

Haldens første store bybrann var i 1667. Festningen var da midt i sin anleggelse, og byen ble ikke anbefalt gjennoppbygget grunnet forsvarshensyn. Som en imøtekommelse av de militæres ønsker fikk byen en regulering hvor gatene skulle gå fra vannet mot festningen slik at de kunne bestrykes fra kanoner på festningen.

1700-1826 :

I 1686 ervervet Christian 5 Os-godsets grunn og gav det til byen slik at bymarker og innbyggerne på nordsiden ble innlemmet i byen. Deler av Tistedalen, der det bodde arbeidsfolk til sagene i Tistedalsfossen, ble samtidig innlemmet. Den bymessige bebyggelse grodde langs de gamle ferdselsveiene. Selv om innslaget av enger, løkker og hager likevel var stort til langt inn på 1900-tallet. På gårdsplasser mot elven og sjøen lå bordtomtene. Også kirke ble anlagt på Nordsiden etter byutvidelsen. Ved bybrannen i 1759 forsvant denne, og igjen var det bare Immanuels kirke på sørsiden som stod. Nordsiden ble bygd opp med noe breddeutvidede gater. Et krav om å rette gatene i forhold til festningens kanoner ble kun på få steder fulgt opp.

Det var sterke bindinger mellom byen og festningen gjennom hele perioden. Når Fredriksten kan ha mottoet "Ofte beleiret, aldri beseiret", skyldes dette ikke minst borgernes sterke forsvarsinnsats. Under Karl den 12.s beleiring i 1716 satte f.eks. fredrikshalderne selv fyr på byen.

1826-1850 :

I store trekk beholdt byen sin gatestruktur fra 1667 gjennom hele 1700-tallet og fram til 1826. I 1826 brant nesten hele byen. Større plasser, branngater med trekker som gnistfang, utviding av smale gater og fjerning av en del bebyggelse langs elva og opp mot festningen, ble resultatet av den reguleringsplan som ble lagt fram. Flere av byens plassdannelser og byrom fikk sin form i denne planen. Kristian Vs plass, Wiels plass, Johan Stangs plass, Tønne Huitfeldts plass og byens torg ble betydelig utvidet. En empireby reises i løpet av 2-3 år, på en empireplan, som i grove trekk bygde på den nedarvede bystruktur. Byens rådhus hadde en monumental plassering på torget, men brant i 1855. Torget ble da igjen utvidet.

1850-1930 :

Den eldste industrien lå langs Tista p.g.a. fossekraften. Etterhvert som damp, gass og elektrisitet avløste denne, sank trelastens betydning for byen. Videreførelse og mer allsidige bedrifter ble etterhvert viktige. Mange av disse ble lagt mer sentralt i byen, og nye bydeler med boliger, håndverk og handel, ble bygget. I 1870-1910 bygges Damhaugen, en bydel preget av sveitserstilen. I 1900-1930 reises jugend og nyempire-bygg på Brockram- og Busterudløkkene. I 1910-1930 bygges Os haveby.

Utover 1800-tallet ble ikke lenger sagmølen ført rett ut i vassdraget, men til en slipprenne. En mer planmessig oppfylling av Mølenområdet ble påbegynt. Mest var det enklere lagerskur som tålte litt setninger som ble bygget her. De gamle strandlinjene fra tidlig på 1700-tallet ble, og er, på grunn av grunnforhold, lett lesbare i bystrukturen. På kartet fra 1840 er elveoset flyttet betydelig utover i fjorden. Langs nordre bredd har bankeområdet vokst. På sørsiden grodde det fram en tange langs elva. Byen fikk mer havneplass, og i bukta mellom Langbrygga og Bakertangen kom i løpet av 150 år bydelen Mølen. Smålensbanen ble i 1870-åra lagt over dette området som til nå har vært havne- og jernbane-, tømmer- og næringsområde.

1930-1990 :

Empirebyplanen var i praksis gjeldende byplan fram til 1950-årene. Den stipulerte biltrafikken var økende, og først ble trapper og fortau, trær og andre fysiske hindringer fjernet. Så kom reguleringsplanene med breddeutvidelse av alle gater og mer kompakte kvartaler. Den neste epoken, generalplanperioden i begynnelsen av 1960-årene, innebar arealplanlegging og separering av trafikantgruppene. Bygrensene var for trange og kommunesammenslåing med Berg og Idd kom i 1967.

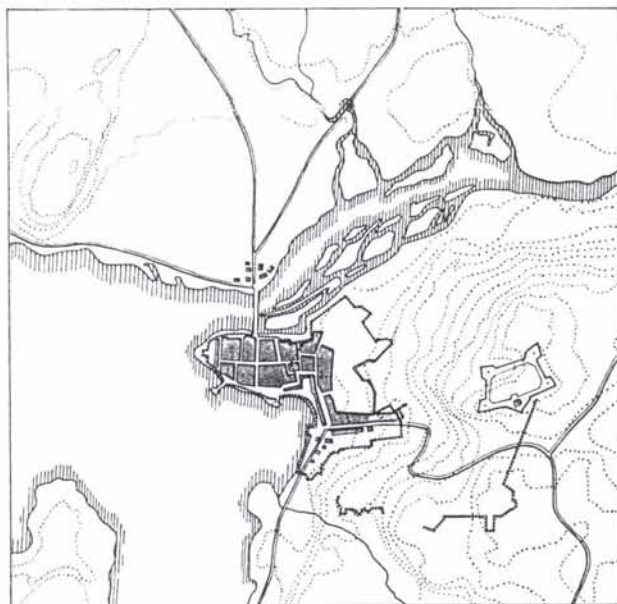
Den første store omleggingen av trafikksystemet ble ny bybru, som sto ferdig i 1964. Dessverre ble den mangehundreårige aksene Storgata, som var et sammenbindende ledd mellom nord- og sørsiden, brukket og borte. Generalplanen fra 1967 viste firefelts radiære innfartsårer til en indre ringvei rundt det gamle sentrum. Planen medførte en del riving på sørsiden.

1980-årene har vært preget av forsøk på å bygge igjen sårene etter omleggingen av hovedveisystemet.

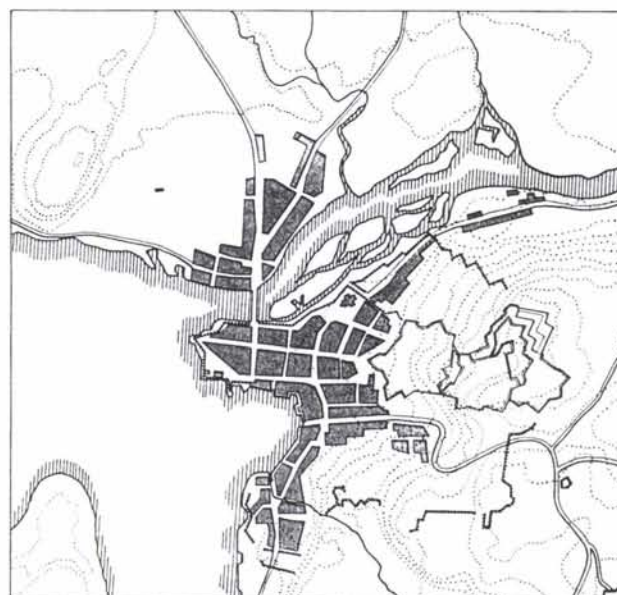


Elvegata i Halden

1660 Selvvokst middelalderstruktur



1710 Den befestede byen under Fredrikstens murer



1930 Industribyen



2.5. Idd

Banestrekningen mellom Halden og svenskegrensa var opprinnelig planlagt som et privat foretak. Hensikten var å komme raskest mulig til Sverige. Traséen går derfor i rett linje i grissgrendte strøk ned mot *Kornsjø*. Høyhastighetsbanen som i hovedsak følger denne, vil ikke berøre de sentrale og mest folkerike del-ene av Idd.

I den nordlige delen ligger *Lille-Iddesletta* som er del av Raområdet. Den er karakterisert som et klart landskapsrom der den åpne sletta innrammes av skogklede åssider. Jordsmonnet er sandblandet leirjord. Jordbrukskulturen har gamle røtter med konsentrasjon av fornminner fra jernalder på moreneryggene omkring sletta. I dag drives overveiende kornproduksjon. Skogsbygdene sør for sletta har en annen karakter. Her finner man et sammenhengende skoglandskap, men med strekninger med samspill mellom skog, bølgende jordbrukslandskap og vannspeil. Jordsmonnet er mindre sand- og grusavsetninger etter det store raet og Onsjømorenen. Deler av området ligger høyere enn den marine grense og er karakterisert av sprekedalsformasjoner. Jordbruksarealet er spredt med mange små bruk.

Idd var egen kommune fram til 1. januar 1967, da den ble innlemmet i storkommunen Halden. Jord- og skogbruk har fra gammelt vært de viktigste næringsveiene i bygda. Det har vært en del industri, bl.a. Herrebøfajanse på Iddesletta og Ør glassverk ved Ørsjøen - begge av kort varighet. Større betydning fikk steinindustrien ved Iddefjorden. Den startet i 1866 som gatesteinshoggeri, men snart ble granitt fra Idd eksportert til hele verden. Etter krigen gikk det tilbake med denne virksomheten. De rikeste jordbruksområdene er *Iddesletta* og *Enningdalen* med en del store gårder.

Typisk for det berørte området i Idd er små bruk og mange plasser. Flere av disse oppsto som en konsekvens av jernbanen, og ligger til denne. Jernbanen førte også med seg en del mindre industrivirksomhet som steinbrudd, torvstrøelskaper og sagbruk. Tettstedene er konsentrert til stasjonene *Aspedammen*, *Prestebakke* og *Kornsjø*.

Området er preget av nærheten til Sverige. Flere sentrale gamle forbindelser til Sverige gikk gjennom Idd, som *Bergstien* (også kalt Kongeveien) og *Olavsleden*. Idd ble sterkt berørt både i forbindelse med Karl 12.s felttog og de andre krigene opp mot 1814. Mange tradisjoner er knyttet til hendelser i denne perioden.



Solbergkasa



Herrebøkasa. Bergstien (Kongeveien)

3. Trasébeskrivelse

Traséalternativene som her er omtalt, er vist på kart i målestokk 1:10000, for byområdene også 1:5000. Kartene følger som eget bilag.

NSB's hovedalternativ A er vist i henhold til Beskrivelse av traséalternativene, dat. 22.04.92. For strekningen Hafslund - Halden har vi lagt til grunn en traséutredning fra Taugbøl og Øverland okt. 1992. I tillegg er vurdert en del skisseløsninger fra NSB, samt alternativ gjennom Sarpsborg utarbeidet av studenter ved Østfold Ingeniørhøgskole.

Parsellinndelingen følger NSB's inndeling, slik den er angitt for detaljplannivå pr. sept. 93. Av praktiske grunner, bl.a. for å kunne sortere alfanumerisk, har parsellene i denne rapporten fått bokstavkoder fra A til I, med undernummerering for delstrekninger og parallelle lenker innenfor hver parsell - eksempelvis E1, E2 osv.

3.1. Parsell A:

Haug - Seut

Utgangspunktet er parselldelet ved Haug nordvest for Råde, som ligger i dagens trasé. Betegnelsen er:

- A1: fram til Elvestad hvor traséen deler seg.
- A2: er den nåværende trasé gjennom Råde sentrum.
- A3: kurveutrettingen ved Råde som legger traséen utenom tettstedet.
- A4: de to traséene knyttes sammen og følger i hovedsak dagens linje i dalsenkningen langs Skinnerflo og Seutelva til Fredrikstad. Vesentlige avvik fra dagens trasé skjer et par steder underveis: Ved Ørmen sør for Skinnerflo hvor traséen går i en slak kurve noe lenger vest. Ved Onsøy rettes linjen ut og passerer øst for jernbanestasjonen, før den krysser Seutelva sør for Onsøy.

3.2. Parsell B:

Fredrikstad (Seut - Lisleby)

Både gjennom Fredrikstad og Sarpsborg byområder er et av alternativene i hovedsak å følge den eksisterende trasé. Begge byer, og Lisleby på mellomstrekningen, har i tillegg en tunnel-løsning som del av hovedalternativ A. Betegnelsene er:

- B1: følger nåværende trasé, men er forslått rettet ut fra Seut og inn til Frydenberg.
- B2: følger nåværende trasé gjennom Fredrikstad by.
- B3: er et tunnelalternativ som tar av fra B2 ved passeringen av St.Hansfjellet og kommer inn igjen ved Lahellemoen. Alternativet innebærer ny stasjonslokalisering.

Et tunnelalternativ noe lenger nord enn B3 er slått sammen med B3 i vurderingen.

3.3. Parsell C:

Lisleby - Sandesund

Traséen omfatter:

- C1: følger nåværende trasé, men med visse kurveutrettinger:
- C2: et skjæring/tunnel-forslag som tar utgangspunkt i eksisterende.
- C3: er et tunnelalternativ under Lislebyfjellet som kommer opp i dagen på nordvestsiden av det gamle Lisleby tettsted, for så å knyttes sammen med C4.

- C4: Ved Valle i Rolvsøy rettes traséen ut til en slakere kurve over Nesøya til Greåker. Ved Hannestad i Tune foreslås en kurveutretting som nesten går ut i Glomma.

3.4. Parsell D:

Sarpsborg (Sandesund - Hafslund)

omfatter tre alternative traséer:

- D1: følger dagens trasé, men har enkelte kurveutrettinger. Traséen er foreslått lagt østenfor nåværende ved passering av Sarpsborg. Stasjon og ved Sarpebrua.
- D2: følger noe vestenfor Sandesund stasjon, krysser nåværende trasé før den går gjennom Fritznerbakken sørover mot Sarpebrua.
- D3: er et tunnelalternativ med endret stasjonsplassering og tunnelinnslag på begge sider av byen.

Her foreligger også et alternativ med tunnel noe nord for Kulåsparken, men denne traséen er tatt ut ved videre vurdering av tunnelalternativer, grunnet enorme sår i bystrukturen.

3.5. Parsell E:

Hafslund - Skjeberg

Det er flere alternative traséforslag mellom Sarpsborg og Halden. Disse er ikke adskilte, gjennomgående traséer, som kan beskrives hver for seg, men sammenkoblede lenker med fra én til tre parallelle føringer. De vestlige alternativ følger i hovedsak det åpne landskapsrommet hvor dagens vei- og jernbane ligger. Den østlige traséen ligger delvis over "fingerspissene" i landskapet, slik at de sørvest-nordøstgående åsryggene blir beskåret.

Strekningen fra Hafslund til parselldelet NV for Skjeberg sentrum er kalt *Parsell E*. Den videre inndelingen er slik:

- E1: eksisterende trasé fra Hafslund til Borgenhaugen.
- E2: det østlige forslaget som krysser Sarpefossen.
- E3: østlig trasé forbi Klavestadgårdene, møter eksisterende NV for Skjeberg sentrum.
- E4: vestlig trasé forbi Klavestadgårdene, følger eksisterende på Bjørnstadsetta.

3.6. Parsell F:

Skjeberg - Rød

Ved inngangen til neste parsell som er kalt *Parsell F*, splittes traséen i 3 varianter. To alternativ går gjennom Skjeberg sentrum.

- F2: følger i hovedsak nåværende trasé, men med kurveutretting, mens
- F3: er lagt litt lenger vest og utenfor bebyggelsen. Begge er løst med tunnel gjennom fjellet ved Øvre Guslund og går deretter sammen til felles trasé F5.
- F1: er lagt betydelig lenger øst, hvor den går i tunnel under Lilletoppen og deretter deler seg i F1 og F4. F1 fortsetter som en østlig trasé ovenfor Bisseberg og over kommunegrensen til Halden.
- F1A: er lagt lenger øst for F1 mellom Skjebergsletta og kommunegrensen til Halden.
- F4: bøyer av i sørlig retning og går sammen med F5 ved Øyestadgårdene. Fellestraséen
- F5: splittes igjen ved Melløs, i
- F6 og
- F7: som begge alternativ kutter kurven ved Ingedal stasjon; F7 lengst øst og med størst andel i tunnel. F6 og F7 går sammen med F1 på Viksletta.

F8: følger nåværende trasé et stykke, men går videre østenfor industriområdet ved Berg. Ved Knivsøåsen deler traséen seg igjen i

F9 og

F10: som henger nøye sammen med føringen gjennom Halden by. Store deler av disse lenkene går i tunnel under Knivsøåsen og Ravnberget.

3.7. Parsell G:

Halden by

G1: Nordside-alternativet er fortsettelsen av lenke F10. Fra tunnelåpningen under Ravnberget skjærer traséen over vika i Ytre havn og går inn til ny stasjon på Sagbanken på nordsiden av Tista. Jernbanetraséen krysser elva ved Bybrua og går inn i tunnel i skrenten nord for Immanuel kirke.

G2:- Sørside-alternativet er en forlengelse av lenke F9. Denne traséen går i bru over Tistas munning, hvor elveløpet er forutsatt forskjøvet nordover med tilsvarende utfylling/utvidelse av Mølenområdet. Traséen går over nåværende stasjonsområde og inn i fjellet ved Immanuel kirke.

3.8. Parsell H:

Halden - Prestebakke

Fra utgangspunktet i Halden foreligger to varianter for stigningen opp på høydedraget nord for Prestebakke stasjon.

H1: betegner både den første fellesstrekningen i tunnel under Festringsfjellet, og den nordøstlige fortsettelsen som kommer ut i dagen i dalsøkket ved Hattfjell. Etter en kort dagsone hvor traséen krysser eksisterende linje, går den igjen inn i tunnel der den dreier sydover og munner ut i dagen ved Eikelifjellet. Deretter ligger traséen øst for eksisterende linje før den går sammen med H2 ved Stenersrød.

H2: dreier tidligere mot syd og kommer ut i dagen ved Halvgården. Deretter følger traséen overgangen mellom Lille-Iddesletta og skråningen øst for denne, sydover. Den passerer øst for Kleppergårdene, Solberg og Torsåsen og går igjen inn i tunnel, avhengig av vertikaltraséen, et sted mellom Stokkebru og Budalen. Tunnelen dreier mot øst og kommer ut på sørsiden av Snesåsen. Traséen går deretter vest for eksisterende til Stenersrød.

H3: Fra Stenersrød går traséen som fellesstrekning med noe fall mot Prestebakke, hvor Ørelva passerer på bru.

3.9. Parsell I:

Prestebakke - Kornsjø

I1: Traséen fortsetter forbi Danmarkstjern, krysser eksisterende linje to ganger ved Lasætre og svinger mot øst parallelt med eksisterende linje. Traséen faller igjen noe mot Lysedalen, som krysses på bru. Eksisterende linje krysses på strekningen sydover mot Langtjern. Traséen følger RV 101 mot Kornsjø. Gjennom Kornsjø rettes traséen ut og krysser grensen på samme sted som dagens bane.

4. Vurderinger, konflikter

Innhold

Dette kapitlet inneholder et sammendrag av registreringene, konfliktanalysene og konklusjonene fra database-delen. Stoffet er redigert i parsell-rekkefølge, fra Råde (Haug) til Kornsjø.

Under hver parsell er først gitt en beskrivelse og vurdering av de områder som berøres av inngrepet. Med *område* menes her et avgrenset areal med kulturhistorisk innhold, slik det er definert i rapportens innledning.

Deretter følger konfliktanalyse og konklusjon for hver lenke (traséalternativ) innenfor parsellen. Her beskrives konsekvensene for kulturminnestrukturen og for lokaliteter og objekter innenfor hvert område som berøres. Konfliktene er gradert slik:

A-område:

Liten konflikt med kulturminner/kulturlandskap.

B-område:

Stor konflikt, men avbøtende tiltak vil kunne dempe konflikten betydelig.

C-område:

Stor konflikt, avbøtende tiltak vil ha liten effekt eller vil kun påvirke detaljer.

For utdyping av avbøtende tiltak bør databasen brukes som oppslagsverk. Tiltakene har på strekninger der utredningstraséen kun har vært tegnet inn på kartgrunnlag M711, vært vanskelig å kommentere. Horisontale traséforslag er her for grove, og vertikaltrasé eksisterer ikke. Det er bare parsell F som har vært dekket av et detaljert tegningsunderlag.

Prioritering

Et avsluttende avsnitt for hver parsell gir en sammenlignende vurdering og prioritering av eventuelle parallelle trasé-alternativ.

Nummerering

Områder og lokaliteter er nummerert slik:

"Kommunenr. - områdenr. - lokalitetsnr.",

f.eks.:

0103-01-01 står for Labråten som er en lokalitet under området

0103-01 Labråten/Trosvikstranda

4.1. Parsell A

Haug - Seut

Kommuner
Kartblad

0135 Råde, 0134 Onsøy
1,2,3,4,5,6

4.1.1. Områder

0135 - 01 Haug, Burum, Elvestad

Området er del av ralandskapet. De høyereliggende deler er åpne landskap med storskalapreg. Det er et utpreget jordbrukslandskap der tuna ligger i flatt lende, dels som enkelttun, dels samlet. Gårdene var opprinnelig del av Tomb herregårds eiendom. Jernbanen fra 1879 går nær gårdene, der det har ligget planoverganger og vokterbolig. Fra gammelt av har det vært flere forbindelser opp til Kongeveien på raryggen. Gårdene har bevart eldre bebyggelse, bl.a. gamle hovedbygninger med empirepreg på Haug og Burum. Likeledes er åkerholmer og beitebakker karakteristiske innslag. På disse ligger fornminner lokalisert.

0135 - 02 Kjellerød

Området er del av ralandskapet. De høyereliggende deler er her mer småskalert enn de lavere. Det er et utpreget jordbruksland, men preget av nærheten til Råde stasjon. Jernbanetraséen fra 1879 går gjennom området. Kjellerødgårdene ligger like ved og på begge sider av jernbanetraseen. Det er lokalisert en del boligeiendommer langs Rv353 som her løper parallelt med jernbanen. Gårdsbebyggelsen har bevart eldre bygninger og store markante trær. Av bebyggelsen langs veien og jernbanetraseen må villaeiendommen Kjellvang i nyklassisistisk stil, bygd for en bankdirektør, fremheves som et sjeldent innslag. Likeledes sveitserstilsbygningene lenger øst, som er resultat av spekulasjonsbyggeri 1907-20.

0135 - 03 Råde stasjon og sentrum

Råde tettsted består av et offentlig sentrum med tiliggende boligområder. Stedet er del av ralandskapet. Den søndre delen av området består av rester av det gamle gårdsbruket Skråtorp, som fortsatt har sveitserstilbebyggelse av høy bygningshistorisk verdi. Selve jernbaneområdet er et komplekst industriområde der stasjonsbygningen fra 1878, meieriet og enkelte andre bygninger fra sist på 1800-tallet har både høy bygningshistorisk og næringshistorisk verdi. De sentrale deler av Råde kommunesenter preges av bebyggelse og planidealer fra 1950-årene. Bygdetunet utgjør et vesentlig innslag i tettstedet.

0135 - 04 Strømshaug, Råde prestegård, Lunder, Tverrbekk

Området er del av ralandskapet. I nord og nær toppen av raet ligger den tettere bebyggelsen i området. Den resterende delen er jordbruksareal med spredte gårder. Området avgrenses i vest av Aubergbekken. Langs denne går jernbanetraseen fra 1879. Her er områdets eneste industri lokalisert, Impregneringsfabrikken (Slipperten) fra 1879. Området er preget av prestegården, Strømshaug og gårdene på raet. Kirken ligger som et viktig landskapsmonument. Draget med gamle plasser fra Råde kirke, via prestegården, til Bekkhus er verdt å framheve for både bygningshistorisk og sosialhistorisk verdi. Spennet til kulturminnene, kvaliteten på mange av dem, og landskapet rundt - gjør dette til et kulturlandskap med stor dybde og opplevelsesverdi.

0135 - 05 Hisingby-Strømsnes

Området er del av randskapet. Det var del av den gamle Onsøy-fjerdingen. Strømsnesgårdene utgjorde et nes ned mot Skinnerflo og Krogstadfjorden. Det er et utpreget jordbruksområde der gårdsbebyggelsen ligger som enkelttun eller som langstrakte tunklynger på koller i landskapet. Strømsnestuna i nord utgjør her en egen grend med markante tun preget av sveitserstilen. Området har bevart en eldre karakter fordi arealbruken er uendret og få fortettinger er gjort. Jordveien skal være lite planert, og bekkedaler med kantvegetasjon fører ned til Auberghølen som avgrenser det mot øst. Parallelt med denne går jernbanetraseen fra 1879, og v110, - den gamle Kongeveien mellom Moss og Fredrikstad. Langs denne finnes bebyggelse som ikke er jordbruksrelatert, så som skolen (1867) og lærerbruket. Området er del av landskap 46 Råde - et "Østfoldlandskap av regional betydning." Auberghølen er en våtmarksbiotop av stor betydning.

0135 - 06 Skinnerflo

Et område som landskapsmessig har høy verdi og som står i nær sammenheng med Auberghølen og Seutelva. Nåværende jernbanetrasé går på vest-sida av Skinnerflo og tett inntil vannspeilet.

0134 - 01 Ørmen

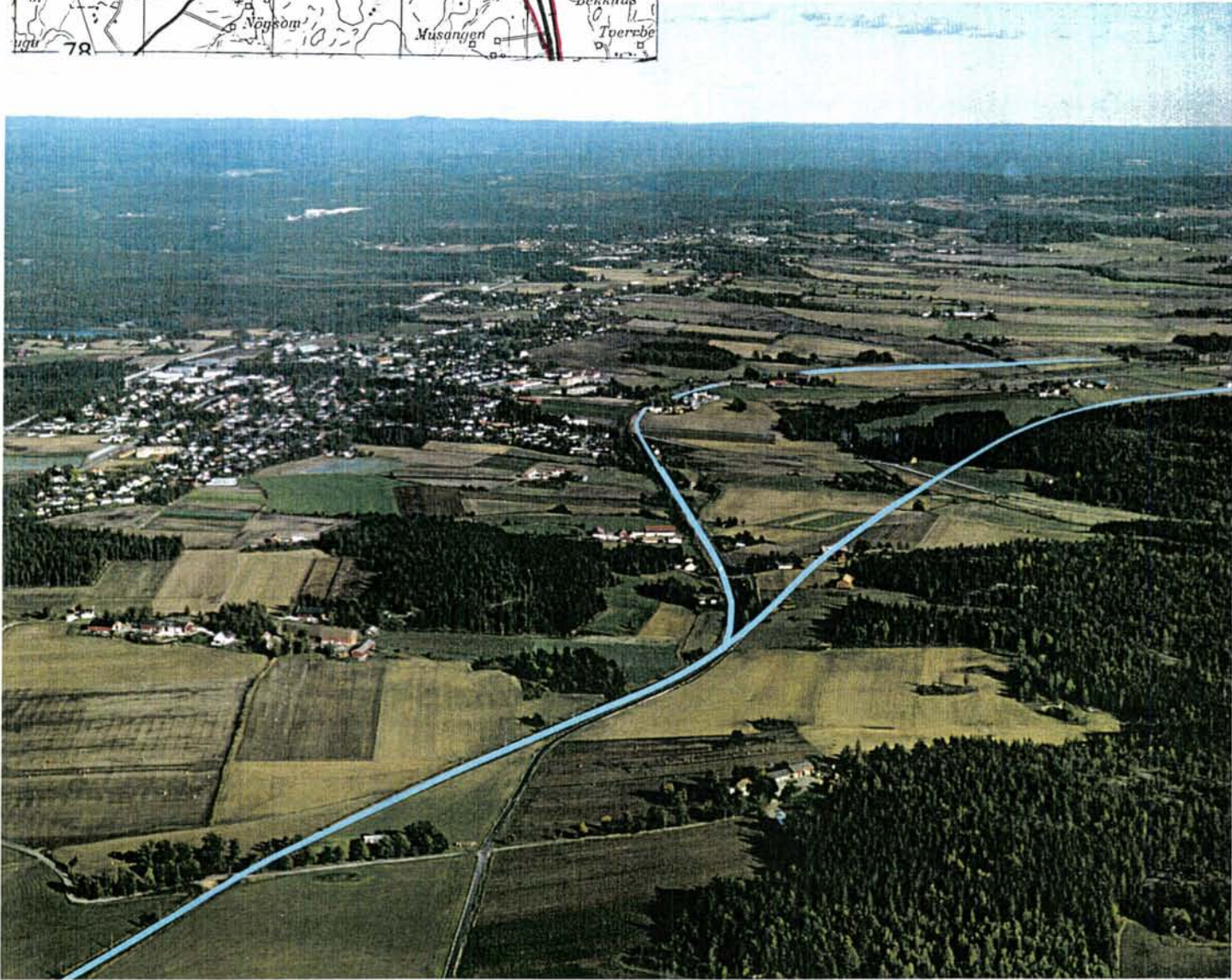
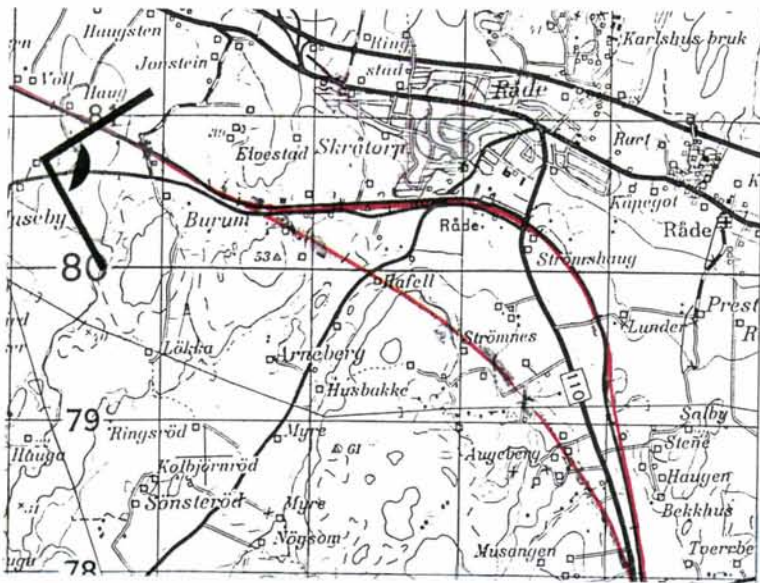
Dette er det nordligste området i Onsøy lokalisert ved Seutelvas utløp i Skinnerflo. Området omfatter den sentrale delen av den gamle Ørmenfjerdingen. Det er et jordbruksområde med butikk og småindustri lokalisert i nord ved v110 og jernbanetraseen. Det er få innslag av ny bebyggelse, og tunas eldre plassering er bevart. Innslag av beitebakker med einer er et karakteristisk trekk. V110 som går gjennom området følger i hovedsak traseen til Kongeveien Moss - Fredrikstad. De gamle forbindelsene over elva og vestover til Onsøy kirke er fremdeles i bruk. Det var skysstasjon på Krabberød. Disse gamle strukturene, sett i sammenheng med beliggenheten langs Seutelva og til Skinnerflo, to av de meste særpregede landskap i Østfold, gjør dette til et område med kulturhistorisk innhold.

0134 - 02 Onsøy stasjonsgrend

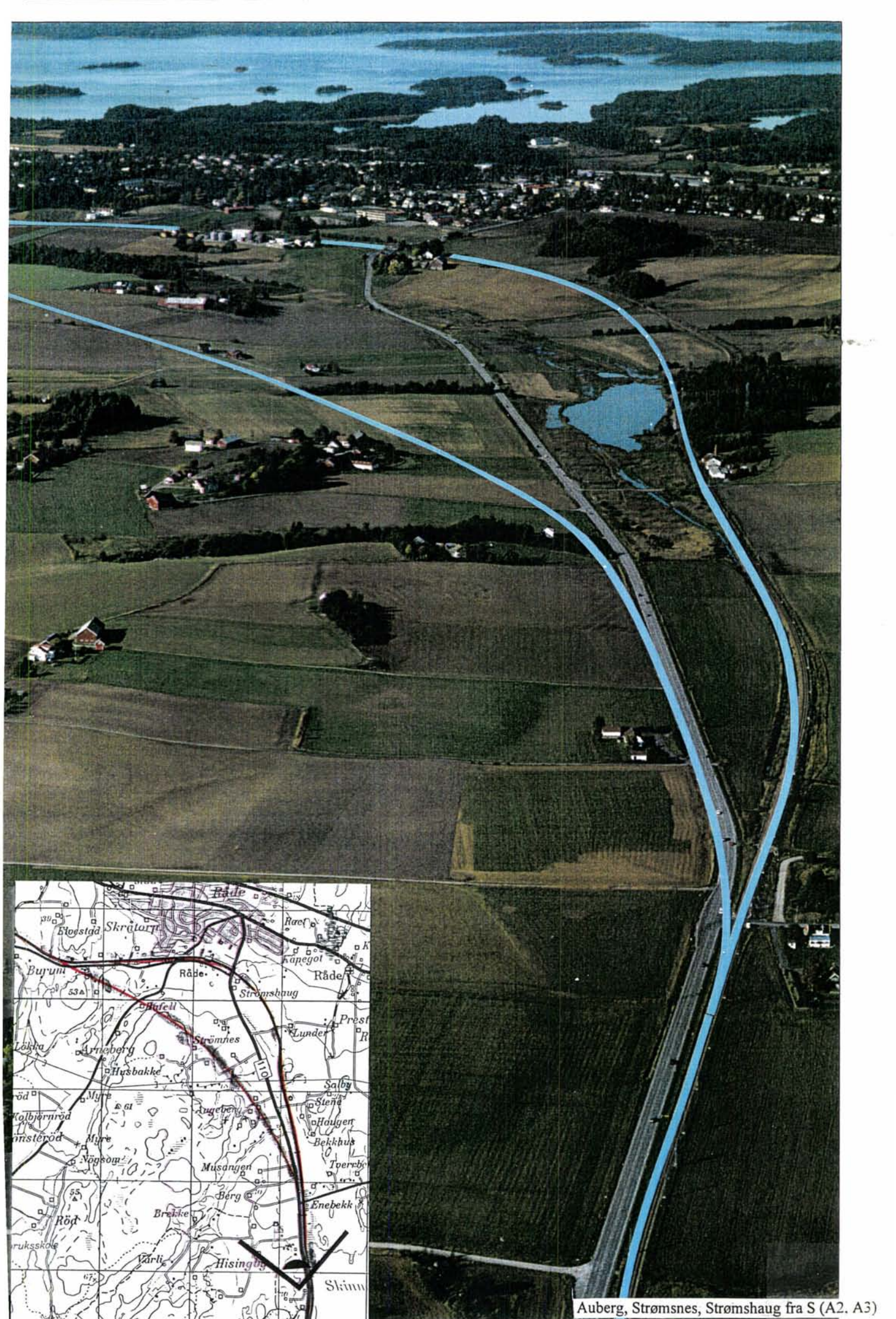
Dette er et småkupert område, sterkt preget av de gamle kommunikasjonsårene Kongeveien Moss - Fredrikstad (v110) og jernbanen 1879. Området var i sin tid del av Kjølberg herregård. Det var et marginalt område med flere husmansplasser. I dag finner man her et rikt innslag av gammel beitemark med einer. Det er lite igjen av minner som relaterer stedet til herregårdstida. Det gamle sundstedet ved Seutelva der reisende på Kongeveien ble satt over, og Fossebekken med tradisjonen om gammelt sag og møllebruk, er med på å gi området historisk dybde. Det avgjørende for områdets preg i dag har vært lokaliseringen av Onsøy stasjon i 1879 med tilløp til et lite tettsted i området rundt. Stasjonsbygningene utgjør et miljø med høy autentisitet. Områdets tilknytning til den gamle herregården, eldre tiders samferdsel, som jernbanen fra 1879 etter hvert er blitt en del av, gir det høy kunnskapsverdi. Det er samtidig del av landskapsdraget langs Seutelva, et i regional sammenheng verdifullt kulturlandskap.

0134 03 Kjølberg

Området har sammenhengende jordbruksareal med skogklede koller av varierende størrelse. Langs Seutelva er det fruktbart jordbruksland. Alléer og gammel beitemark med einer er karakteristiske trekk. Det er sammensatt av mange kulturhistoriske elementer. De viktigste er herregården Kjølberg, som var privilegert adelsgård senest fra midten av 1400-tallet, fremdeles med herregårdspreget bevart, og Kongeveien mellom Moss og Fredrikstad. De fleste kulturminnene har forbindelse med disse. De gamle gårdstuna til Kjevelsrød og Strand er markante innslag ved Seutelva. Strand har som gammel embetsgård en bebyggelse som gjenspeiler dette. Militære tradisjoner som ekserserplass,



Burum, Elvestad, Kjellerød, Råde fra NV (A1, A2, A3)



Auberg, Strømsnes, Strømshaug fra S (A2, A3)



Seutelva, Onsøy stasjon sett fra S (A4)

batteriveien til Slevikkilen og minnet om slaget ved Kjølberg Bru i 1814, gir området historisk dybde og mangfold. Det er samtidig del av landskapsdraget langs Seutelva, et i regional sammenheng verdifullt kulturlandskap..

0134 - 04 Skåra - Ørbekk

Overveiende flatt jordbruksland der tunbebyggelsen ligger samlet i det langstrakte fellestunet på Skåra. I tettbebyggelsene ved Skåraåsen og Ørbekk er eldre tun inkorporert. Området grenser i sør inntil tettbebyggelsen i Fredrikstad. V110 ble hovedvei etter at Seut bru ved Ørbekk i 1859 erstattet Kjølberg bru som viktigste overfart av elva. Ørbekkrisset viser en typisk utvikling av et gammelt veiknutepunkt. Skåratunet representerer den gamle gårdsbebyggelsen, og har høy kunnskapsverdi med sine velholdte tun med flere bygninger av høy autentisitet. Tunet utgjør en viktig del av landskapet, der det ligger på en høyde over Seutelva. Landskapet langs Seutelva er et kulturlandskap av regional verdi. Skårakilen er naturreservat.

4.1.2. Parsell A, sammendrag konflikter

Lenke A1:

0135-01 Haug, Burum, Elvestad:

Kulturminnestruktur: Traséen danner en barriere i det åpne landskapet. Den beskjerer gamle veifar mellom raet og Krogstadfjorden. Disse følger til dels mindre nord/sør-gående åsrygger som deler opp storskalalandskapet.

Lokaliteter, objekter: Ved 02 Haug vil utvidelsen få konsekvenser for den gamle tunplasseringen og for kontakten mellom denne og dagens tun nord for jernbanetraseen. Ved 04 Elvestad kan et verdifullt beite- og fornminne område bli berørt.

Avbøtende tiltak: Tiltak som hensynsfull plassering og detaljert tilpassing av sideterreng, der landskapselementer og kulturminner berøres, kan i stor grad dempe de negative konsekvensene. Anleggsfasen må søke å unngå de nevnte kulturlandskaper.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten.

Lenke A2:

0135-02 Kjellerød

Kulturminnestruktur: Utretting og utvidelse av nåværende trasé medfører en vesentlig barriere i det sør-skrånende landskapet. Et større sår i åsryggen ved Kjellerødgårdene vil bryte en gammel ferdselsvei, mellom raet, Elvestad, via Kjellerød til Tomb.

*Lokaliteter, objekter:*Traséen vil direkte berøre gamle trær og bebyggelse ved 01 den nordre Kjellestad gården. Her ligger den nyklassisistiske villaen 04 Kjellvang svært nær. Bebyggelsen ved 03 Brogård og spekulasjonsbyggeriet ved Fjell blir berørt.

B: konflikt, avbøtende tiltak ikke vurdert.

0135-03 Råde stasjon og sentrum

Kulturminnestruktur: Utvidelsen til dobbeltspor kan medføre at en lokalitet som 03 Skråtorpveien i større grad usynliggjøres. Dermed forsvinner viktigheten av landskapsdraget fra Vannsjø og raet mot Krogstadfjorden.

Lokaliteter, objekter: 02 Skråtorp berøres i liten grad, mens 01 Råde stasjon utgjør et komplekst og helhetlig industriområde der utvidelse av trasé kan lage sår.

B: konflikt, avbøtende tiltak ikke vurdert.

0135-04 Strømshaug - Tverrbekk

Kulturminnestruktur: De eldre ferdselsveiene i området berøres, sett bort fra ved Strømshaug, i liten grad av en utvidelse, da jernbanetraseen følger den naturlige grensen Auberg-hølen og -bekken danner. Ved Strømshaug gikk det tidligere ferdselsveier i sørvest-nordøst retningen.

Lokaliteter, objekter: 01 Strømshaug og 05 "Slipperten" står grunnet nærhet til eventuelle inngrep i fare for å bli berørt. Den under 03 Råde kirke, prestegård, osv. nevnte kirkeveien forbi "slipperten" berøres.

B: konflikt, avbøtende tiltak ikke vurdert.

Lenke A3:**0135-02 Kjellerød**

Kulturminnestruktur: Et større sår i åsryggen ved Kjellerødgårdene vil bryte en gammel ferdselsvei, mellom raet, Elvestad, via Kjellerød til Tomb. For det andre vil traséen danne en kraftig barriere i det tidligere kulturhistorisk sammenhengende landskapsdraget mellom Råde og Tomb. Alternativet vil også bryte den tidligere faste grensen mellom Onsøy og Råde som her fulgte Aubergbekken fra Auberg hølen til Krogstadfjorden.

Lokaliteter, objekter: Traséforslaget vil direkte berøre 01 det midterste Kjellerød tunet og sammenhengen mellom de øvrige tuna. Åsen ved Kjellerød har forøvrig rester etter gammelt beiteland.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0135-05 Strømnes - Hisingby

Kulturminnestruktur: Alternativet vil bryte den tidligere faste grensen mellom Onsøy og Råde som her fulgte Aubergbekken fra Auberg-hølen til Krogstadfjorden. Traséen vil også beskjære det nes Strømnes-grenda ligger på, og dermed dele denne grenda. Alternativet krysser de fleste gårdsveier i den nordre og søndre delen av området, og bryter forholdet mellom gårdstuna og det østenforliggende landskapsdrag, med en historisk viktig ferdselsåre.

Lokaliteter, objekter: Flere tun og bebyggelse på 01 Strømnes med plassen Hafeld berøres direkte av traséforslaget. Det samme gjelder for det østre tunet på 02 Auberg. Auberg-hølen og Skinnerflo utgjør en våtmarksbiotop av regional betydning.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

Lenke A4:**0135-06 Skinnerflo**

Kulturminnestruktur: Skinnerflo utgjør, sammen med de tilliggende våtmarksområder, et landskap av høy regional verdi. Sjøen har vært strukturerende for eiendommene rundt. Kantene er sårbare og berøres ved den foreslåtte utrettingen i sørvest.

Avbøtende tiltak: God planlegging av vertikaltrase, unngåelse av skjæringer i landskapet langs vannets vestre kant og pene masseplasseringer, underbygging, vil kunne gjøre traseen til en del av landskapet.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0134-01 Ørmen:

Kulturminnestruktur: Tradisjonelt har de viktigste ferdselsårer fulgt Seut-elva og landskapet langs denne. De sekundære har derimot i stor grad gått på tvers og møtt hovedåren ved Seutelva. Den eksisterende jernbanetraseen er et kulturelement i samspill med landskapet, mens den foreslåtte traséen, med streng linjeføring, ikke på samme måte kan tilpasses dette småskalerte terrenget. Kryssing av mindre gårdsveier og landskapsdrag er ved avvik fra dagens trasé gjennomgående. 01 Ørmenneset blir indirekte berørt av foreslått trasé da sammenhengen til

de vestenforliggende Ørmengårdene brytes. Ved 04 Krabberød - Svirød berøres forholdet til Seutelva direkte.

Lokaliteter, objekter: Tunet på 02 Ørmen mellom vestre tangeres. Linjen vil komme i konflikt med midtre og søndre del av den samme lokaliteten. Likeles vil den direkte berøre østre del, et tun, i 03 Ørmen østre. Traséen vil indirekte berøre 04 Krabberød - Svirød og direkte forholdet til Seutelva.

Avbøtende tiltak: Den foreslåtte trase vil ved en lavtliggende vertikaltrase, sporet lagt så lavt i terrenget som mulig, unngår å bli en markant barriere i områdets nordre del. En flytting av traseen noe lenger mot nordøst ville være en heldig løsning for området.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0134-02 Onsøy stasjonsgrend

Kulturminnestructur: Tradisjonelt har de viktigste ferdselsårer fulgt Seutelva og landskapet langs denne. De sekundære har derimot gått på tvers og møtt hovedåren ved elva. De stive kurvene i den foreslåtte traséen kan ikke, på samme måte som for den eksisterende, tilpasses det småskalerte landskapet. Traséen kommer derfor i konflikt med gamle gårdsveier, daler og åsrygger. Dette skjer både ved 01 Foss, hvor gårdsveien tar av til Veumneset, ved 02 Myra der et kulturlandskap på en tunge beskjæres, og ved 03 Onsøy Stasjon, der et sammenhengende område fra kongeveien og ned til elva deles. Ved 04 Sundet bryter traséen av både landskapsrommet og gamle ferdselsveier.

Lokaliteter, objekter: Alternativet vil direkte berøre 02 Myra, og jordveien til 03 Ødegården, samt indirekte berøre tuna på de to Ødegården-brukene og direkte berøre 04 Sundet. 03 Onsøy stasjon mister sin funksjon som tyngdepunkt, da den blir liggende uten forankring til jernbanetraseen og stasjonsgata, v408.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0134-03 Kjølberg

Kulturminnestructur: Tradisjonelt har de viktigste ferdselsårer fulgt Seutelva og landskapet langs denne. De sekundære har derimot gått på tvers og møtt hovedåren ved Seutelva. De stive kurvene i den foreslåtte trasé kan ikke, på samme måte som for den eksisterende, tilpasses dette småskalerte landskapet. Dette kommer til syne ved kryssing av mindre gårdsveier og åsrygger. 01 Kongeveien passerer Seutelva og landskapsdraget langs denne, konsekvent og i rett vinkel, på Kjølberg bru. Den foreslåtte trasé skjærer her på skrå og splitter kulturlandskapet. Kulturminnernes klare plassering i landskapsrommet forvanskes i den nordre delen av området.

Lokaliteter, objekter: 01 Kongeveien berøres direkte ved Kjølberg bro. 02 Kjevelsrød berøres indirekte ved at sammenhengen til 0134-02-03 og 04, Sundet, Onsøy stasjon og Ødegården berøres. 03 Kjølberg hovedgård og 04 Strand berøres i liten grad.

Avbøtende tiltak: Det er vesentlig at linjen blir lagt lavt i terrenget.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0134-04 Skåra - Ørbekk

Kulturminnestructur: Berøres i liten grad da traséen her følger Seutelva og landskapets hovedtrekk.

Lokaliteter, objekter: 01 Skåratunet berøres i liten grad.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

4.1.3. Parsell A, konklusjon

I Råde og Onsøy er det ikke foretatt noen evaluering av traseer på grunnlag av automatisk fredede kulturminner. Utfra en vurdering av nyere tids kulturminner vil både lenke A2 og lenke A3 medføre konflikter. Det synes som lenke A2, en utvidelse av nåværende trase, vil være den minst konfliktfulle løsning. A4 langs Seutelva vil medføre konflikt med kulturverninteresser og kulturlandskap.

4.2. Parsell B

Fredrikstad (Seut - Lisleby)

Kommune
Kartblad

0103 Fredrikstad
6 Og 7 Utsnitt 1,2,3

4.2.1. Områder

0103 - 01 Labråten/Trosvikhavna

Et tildels småkupert område som var del av den gamle setegården Trosvik. I 1859 ble det bygd bru over Seutelva, og Onsøyveien som går gjennom området ble den viktigste veien til Fredrikstad nordfra. I 1879 ble jernbanen lagt gjennom området med stoppested på Seut. Det dominerende innslaget idag er boligbebyggelse fra tiårene før 1900 og opp til våre dager. Lengst i nord ligger gården Labråten med tun, hage og rester av innmark. Sør for denne er et industrifelt mellom jernbanelinja og Onsøyveien. Tunet på Labråten er et minne om den gamle gårdsbebyggelsen i området, det har gitt et bystrøk navn og er et viktig miljøinnslag. Den eldre boligbebyggelsen har varierende bygningshistorisk verdi, men miljøverdien er høy. Her må lokaliteten ved Seutbrua, like ved Labråten gårdstun, fremheves. Den har estetiske kvaliteter og ligger godt synlig ved innfartsårene til Fredrikstad.

0103 - 02 Seutelva

Dette området, lokalisert i det flate lendet mellom Mosseveien og elva, var også del av Trosvik gård. I dag er det et sammenhengende industrifelt med kaiområder, og små lommer av eldre sjølbygde arbeiderboliger ved elva. Den markante teglbygningen på Seutelvens Mekaniske Verksted, grunnlagt 1917 har fasade mot Mosseveien. Den er et viktig element i det industridominerte området som det eldste industriforetaket i området. Miljøene med arbeiderboliger langs Seutelva er viktige innslag.

0103 - 03 Trosvik

Landskapet er flatt, men tunet på Trosvik gård og omgivende hage ligger på en høyde. Rester av jordveien fortsetter over i et grøntanlegg som omfatter Vestre Fredrikstad Gravlund, idretts- og skoleanlegg og friarealer. I ytterkantene er boligbebyggelse lokalisert. Trosvik gård var adelig setegård, og store jordeiendommer lå til den. Flere prominente personer i regionens historie residerer her - bl.a. festningsbyggeren Cicignon. Tunbebyggelse og hageanlegg har historisk verdi. Sammen med Vestre Fredrikstad Gravlund, der den eldste delen og gravkapellet er et tidstypisk kulturminne fra slutten av 1800-tallet, danner det et sammenhengende grøntareal med høy opplevelsesverdi. Dette forsterkes av de mindre miljøene med eldre boligbebyggelse.

0103 - 04 Fjellberg

Et tildels sterkt kupert område som opprinnelig var del av Trosvik gård. På 1800-tallet lå det både sagbruk og teglverk her. I 1905 ble det bygd et epidemi-lasarett. Området har i hovedsak bevart en eldre struktur. Selv om eldre næringsbygg og sosiale bygg er borte, er tomtene i bruk på samme måte. Den gamle boligbebyggelsen langs foten av knausene er i hovedtrekk bevart. Svabergget med festningsbyggerens Cicignons inskripsjon må bemerkes. Det viser området gamle tilknytning til Trosvik gård og til en av de kjente menn i norsk historie - noe som er med på å gi området kunnskapsverdi.

- 0103 - 05 Frydenberg
- Bystrøk sør for Knipleberget. Frydenberg inneholder lokaliteter med høy opplevelsesverdi, både fordi bygningene flere steder er gode stileksempler, og pga. at enkelte bakgårder sier mye om tidligere tiders liv. Ved undergangen for Vestre Frydenbergvei ligger, som ved Østre Frydenbergvei, bebyggelse fra sist på 1800-tallet som danner gode eksempler. Området deles av jernbane og vei i sør, noe som både bryter gateløpet Østre Frydenberg, og beskjærer den søndre delen av landskapsformasjonen Frydenbergfjellet.
- 0103 06 Sembgate / Frydenberggate
- Vest for St.Hansfjellet, ved foten og ut i dalen der Bjørndalsbekken rant, ligger den delen av området som har høyest kulturhistorisk verdi. Den terrengtilpassede, lineært strukturerte bebyggelsen langs Myragate forteller mye om St.Hansfjellet som strukturerende faktor i Fredrikstad. Hele Bjørndalsbekk-dalen er som landskaprom og bygningsmiljø et helhetlig område med estetisk verdi, såvel som identitetsverdi, på tross av hard oppussing på enkelte steder. Området deles av jernbanetraseen og v110.
- 0103 07 St.Hansfjellet
- Området har sitt navn etter St. Hansfjellet, en av de mange nakne fjellnabbene i Nedre Glommaregionen. Jernbanen og v110 går gjennom fjellet i tunnel. I det dengang marginale og sterkt kuperte terrenget vokste det fram en arbeiderforstad på 1800-tallet. Den eldste bebyggelsen, små trehus, lå til de gamle veifarene ved foten av fjellet. Senere på 1800-tallet kryper den, strukturert etter en rutenettsplan, opp på den søndre delen av fjellet. Idag er resten av området bebygd med boligkomplekser. Enkelte lokaliteter som Myragate og Glemmengate inneholder bygninger som er godt holdt og gode eksempler for sin tid og bruk.
- 0103 08 Trara
- Området ligger på en frodig flate som heller sørøstover mot Rolvsøyveien og vestover mot Bjørndalens ende. Dette er en komplett bydel som inneholder boligbebyggelse fra slutten av 1800-tallet og opp til i dag, samt servicefunksjoner og kommunale kontorer. Det gjennomskjæres av viktige gamle veier som Glemmengt. (Kongeveien) og Traraveien. Bebyggelsen er forsøksvis strukturert i kvartaler i sørøst, ellers strukturert etter veiene. Trara har som område alle nivåer av bebyggelse, fra praktbygg til arbeiderstuer. Samtidig er flere av bygningene gode representanter for sin tid. Sveitserbebyggelsen langs Øyvind Sørensen gate er et godt eksempel på dette.
- 0103 09 Glemmen kirke
- Forstadsområde som vokste fram i dalen ved munningen av Tobiasbekken (som rant der Rolvsøyveien går idag) og langs Glemmengt. (Kongeveien). Sentralt i området ligger Glemmen kirke fra 1949, men på gammelt kirkested. Nord for kirkeområdet ligger rester av gamle sveitser- og jugendkvartaler, mens det i den østre delen ligger veianlegg, bensinstasjon og siste rest av kvartalsbebyggelsen vest for Brochsgt.. Kirken og omgivelsene er som delområde homogent og avgrenset av en vegetasjonsvegg. I Steffensv. ligger rester av en planlagt, sen 1800-talls struktur, som har fått noen huller i form av parkeringsareal i senere tid.
- 0103 10 Grønli
- Området har navn etter en plass under Nygård. Det er lokalisert ved Grønlijellets fot på flaten vestover mot Rolvsøyveien. Området deles av jernbanetraseen og v110. Mye av utviklingen av området er knyttet til stoppestedet Grønli. På flaten ligger boligbebyggelse og noe industri i kvartaler. Langs kanten av fjellet ligger bebyggelsen tett på begge sider av Åsveien. Dette er den eldste boligbebyggelsen i området. Fjellet ble på 1920-tallet bebygd med villaer i kvartalstruktur. Vest for

St.Hansfjellet, ved foten og ut i dalen der Bjørndalsbekken rant, ligger den delen av området som har høyest kulturhistorisk verdi. Bebyggelsen langs Myragt. er terrengtilpasset og viser et godt eksempel på hva som strukturerte den eldre bebyggelsen. Hele Bjørndalsbekk-dalen er som landskapsrom og bygningsmiljø et helhetlig område med estetisk verdi såvel som identitetsverdi, på tross av hard oppussing enkelte steder. Rundt Frydenberg, spesielt i sør, er 1920-30-tallets bebyggelsen godt holdt og danner et estetisk bilde.

0103 11 Apenesfjellet

Bebygd høyde nær sentrum av byen. Fjellet ble bebygd fra midten av 1800-tallet, mest av småkårsfolk. Kirkestien som krysser fjellets norddel er et gammelt veifar, og her ligger den eldste bebyggelsen. I nord har de senere års utvikling medført sanering, og store murbygninger er blitt konsekvensen. Området er meget helhetlig. Det bærer fortsatt siste del av 1800-tallet i seg og små trehus er vanlige. Bebyggelsen har verneverdige innslag. Lokalteter som Kirkestien, Mellomgate og Badehusveien har strukturer som i seg selv kan betraktes som verneverdige.

0103 12 Hassingen

Hassingen var navnet på en tidligere plass under Nygård. Som kjerne i området ligger Dammyr-fjellet - en forlengelse av Bratthammeren. Største del av bebyggelsen ligger på det gamle jordbruksarealet mellom disse. Bebyggelsen langs Ryenveien og Bryggeriveien er den eldste. Den nordre delen er preget av 1930- til 1950-tallets villaer. Området er som helhet ikke sammenhengende. Lokaliteten Bryggeriveien er et viktig kulturminne. Dens sammenheng med Kirkestien og bebyggelsen på Apenesfjellet og med gamle Fredrikstad Centralbryggeri er viktig.

0103 13 Dammyr

Området er en dal vest for Dammyrfjellet. Det har navn etter en plass under Nygård. Det inneholder industri, langs foten av Dammyrfjeller eldre bolighus, og på den andre siden kommunikasjonsårer. Industrien kom etter 1900. Området er idag sterkt utsatt for trafikk.

0103 14 St.Croix

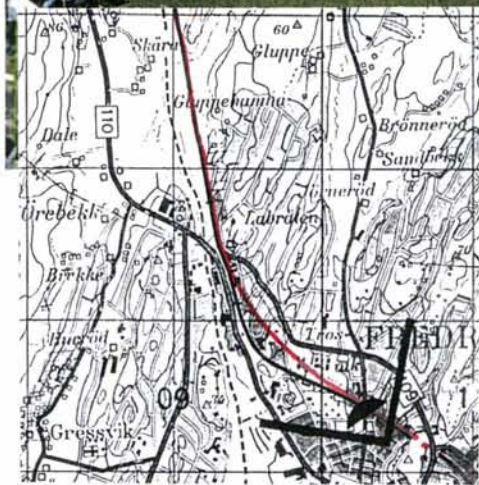
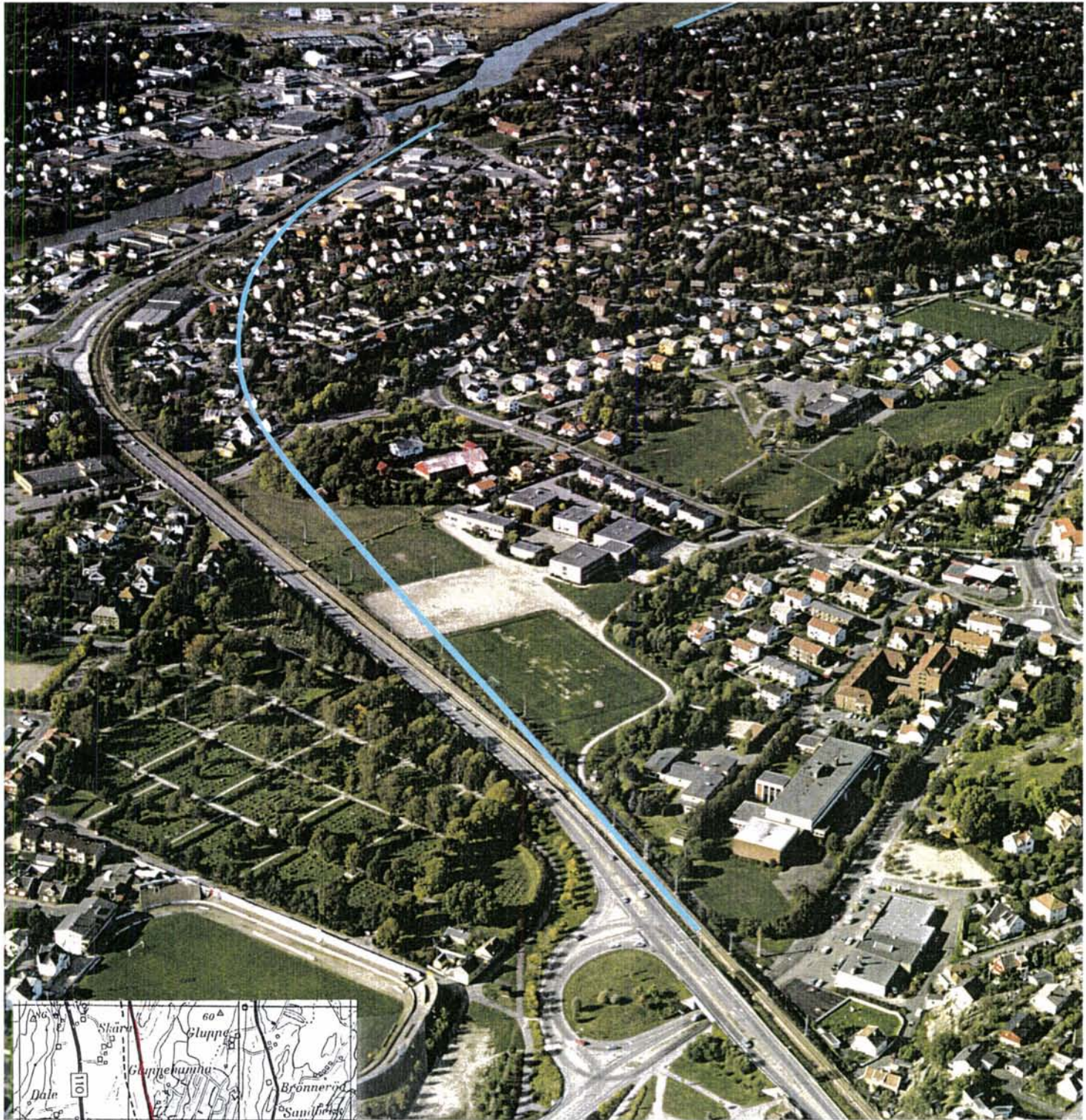
Området ligger i bunnen av bydalen mellom fjellnabbene Apenesfjellet, Dammyrfjellet, Kapellfjellet og Lykkeberg. Det har sitt navn etter St. Croix gård. Jernbanen går gjennom området. Sør for denne ligger bynære kvartaler med bynære funksjoner, nord for denne dominerer boligene. Her ligger også tunet på St. Croix hovedgård med den store empirebygningen. Rektor Westers gt. har en rekke med autentiske sveitservillaer. Ellers er det eksempler på verdifulle villaeiendommer med forskjellig stilpreg. Her ligger også institusjonene St. Croix skole og St. Croix bad som har bevart et eldre preg og har identitetsverdi.

0103 15 Fredrikstad stasjon

Området er del av det gamle jordbruksarealet rundt St. Croix gård. Jernbaneområdet ble anlagt 1874 - 75. I 1914 ble Jernbaneparken åpnet. Dette er et viktig grøntområde i Fredrikstad by. Stasjonsbygningen er av stor verdi, både som del av byplanen i området, men også som del av en funksjon bl. a. knyttet til Smaalenenes utvikling. De andre bygningene på området har stor verdi som del av den industrielle historie, og de utgjør sammen med stasjonsbygningen, fortsatt et viktig bilde i denne delen av Fredrikstad.

0103 16 Guldbergsiden

Guldbergsiden var som del av Nygaard området for fergestedet og landet innover mot Kapellfjellet og St.Croix. Her lå Guldbergplassene. Den eldste bebyggelsen finner man på Skansen og vestover på Kapellfjellet. Dette var sjølbygde arbeiderboliger fra 1860. Området har i hovedtrekk bevart et preg fra tidlig 1900-tall. Historiske linjer kan trekkes lenger



Trosvik sett fra SØ (B1)

tilbake, da området er rikt på kulturminner. Forholdet til Glomma som en gang var viktig for området, er forsvunnet. Dagens veier har derimot strukturert bebyggelsen slik at den er lett å fatte. Den nye Brogata bryter med dette gamle gatenettet, og ødelegger noe av sammenhengen i bebyggelsen rundt Kapellfjellet. Området har i enkelte deler svært høy kunnskapsverdi både med tanke på leveforhold og byggeskikk.

0103 17 Bydalen

Bystrøk i dalen mellom høydedraget Dammyrfjellet til Bratthammeren i vest, og Lahellemoen-Kiæråsen i øst. Utnyttelsen av området er 3-delt. I nord et industriområde med Fredrikstad Bryggeri. Øst for dette et område med eldre bolighus, fortrinnsvis sjølbygde arbeiderboliger. Nede i bydalen er villabebyggelsen del av regulerte kvartaler. Området har i hovedsak bevart de opprinnelige strukturer og bygninger. Enkelte av de tidlige industrier og små butikker er forsvunnet, men et bilde av tiden rundt 1900 er fortsatt levende. Den høye autentisiteten til enkelte av minnene og deres klare sammenhenger, gir området høy opplevelselses- og kunnskapsverdi.

0103 - 18 Kapellfjellet/Lahellemoen

Området var del av den gamle herregården Nygård. Her lå de gamle plassene Lahelle og Bilitt. Området skråner fra Kapellfjellet og ned mot Glomma. Ca 1860 begynte en utbygging av området med industri nede ved elva og sjølbygde arbeiderboliger ved knauser og svaberg. I dag er dette et tettbygd boligstrøk. Jernbanen (1879) og Lislebyveien (1885) som løper parallelt med Glomma, har sammen med denne virket strukturerende på bebyggelsen. Området har i hovedtrekk bevart et preg fra tida like etter 1900, men linjene kan trekkes lenger bakover. Gamle direkte industrirelaterte minner er borte, men det har bevart et rikt mangfold av kulturminner representativt for miljøet i et arbeiderstrøk rundt 1900. Dette gir området bygningshistoriske og sosialhistoriske kvaliteter. Tilknytningen til oppblomstringen av trelastindustrien rundt 1860, som lenge var regionens bærende næringsvei, belyser både lokal og regional identitet.

4.2.2. Parsell B, sammendrag konflikter

Lenke B1

0103 - 01: Labråten/Trosvikhavna:

Kulturminnestruktur: Traséen begynner like sør for Seut å gå på tvers av landskapets hovedretninger. En av disse åsryggene beskjæres uheldig ved 05 Siewersvei. Eldre tversgående kommunikasjonsårer som Onsøyveien brytes. Onsøybrua gjorde denne i sin tid til ny hovedinnfart som fortsatte over i Gamle Kongevei.

Lokaliteter, objekter: Eldre bebyggelse i 02 Onsøyvn og 05 Siewers vei berøres. 04 Trosvikhavna vil bli indirekte berørt. Et nyere industriområde blir ved utrettingen direkte berørt.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0103 - 02: Seutelvens industriområde

Kulturminnestruktur: Berøres i liten grad da kurveutretting skjer mot øst.

Lokaliteter, objekter: Berøres i liten grad da kurveutretting skjer mot øst.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0103 - 03: Trosvik

Kulturminnestruktur: Traséen går her på tvers av landskapets hovedretninger og blir liggende høyt, som en barriere i det slake landskapsrommet i enden av Veumbekken.

Lokaliteter, objekter: Kulturlandskapet rundt 01 Trosviktunet vil i stor grad berøres. Traséutvidelsen vil berøre de siste rester av Trosvik gårds jordvei, og få negative konsekvenser for Gravlunden og 03 Mørcheløkka.
C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0103 - 04: Fjeldberg

Kulturminnestruktur: Traséen går nord i området på tvers av landskapets hovedretning, og sammenhengen til område 0103-01 Labråten / Trosvikhavna er brutt. Denne sammenhengen vil ikke bli bedre ved foreslått alternativ.

Lokaliteter, objekter: Traséen vil i 0103-01 Labråten / Trosvikhavna komme i konflikt med 05 Siewersvei, som står i bygningshistorisk sammenhengen med bebyggelsen 03 Seutveien.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0103 - 05: Frydenberg

Kulturminnestruktur: Traséutvidelsen går på tvers av Frydenbergs hovedretning. Det ligger eldre, tversgående kommunikasjonsårer på begge sider av fjellknausen. Disse gjøres mindre synlige når sporantallet fordobles. Både 01 Vestre Frydenbergvei og 03 Østre Frydenbergvei er grenstrukturer til denne gamle Kongeveien, i dag Glemmengate.

Lokaliteter, objekter: En eldre jernbaneundergang og enkelte bygg i tette, sårbare lineære strukturer i 01 Vestre Frydenbergvei, 02 Frydenbergstien og 03 Østre Frydenbergvei berøres direkte.

Avbøtende tiltak: Vurdering av vertikaltrase og skjæringshøyder ved sørenden av Frydenberg, og utforming av broer og underganger ved kryssningspunktene, vil være viktig for å opprettholde helheten i et område som allerede er delt.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0103 - 06: Sembsgate/Frydenberggate

Kulturminnestruktur: Traséutvidelsen går på tvers av landskapets hovedretning og blir liggende høyt, som en barriere i landskapsrommet. Området blir i sterkere grad enn tidligere delt i to. Konflikten synliggjøres ved passering av eldre tversgående kommunikasjonsårer som 02 Myragate. Dette er en gren fra den gamle Kongeveien, Glemmengate, langs foten av St.Hansfjellet, mot sjøen, og berøres av en bredere kulvert og større tunnelinnslag.

Lokaliteter, objekter: Bebyggelse langs 01 Nordre og Søndre Tunnelgate og ved tunnelinnslaget under 02 Myragate berøres.

Avbøtende tiltak: Vurdering av vertikaltrase ved passering av området og ved inngangen til tunnelen under St. Hansfjellet vil gjøre store utslag på barriere-virkningen. Det er også viktig å vurdere skjæringshøyder ved sør-enden av Frydenberg.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0103 - 07: St. Hansfjellet

Kulturminnestruktur: Traséen går på tvers av landskapets hovedretning. Området passerer i tunnel og de eldre kommunikasjonsårer rundt foten av området berøres ved at de blir vanskeligere å lese. 01 Glemmengate som er gamle Kongevei berøres.

Lokaliteter, objekter: Eldre industri og boliger langs 01 Glemmengate berøres av en bredere kulvert og større tunnel innslag.

Avbøtende tiltak: Man bør vurdere høyden på banelegemet ved inngang til tunnel, jo lavere jo bedre. Samtidig er skjæringshøyder viktige å studere. De broene eller lokkene som legges over innslagene blir viktige for sammenhenger rundt St. Hansfjellet.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

Lenke B2**0103 - 08: Trara**

Kulturminnestruktur: Den eksisterende bebyggelsesstruktur blir i liten grad berørt.

Lokaliteter, objekter: Bebyggelsen i 01 Øyvind Sørensen gate står allerede uten den helt store sammenheng med de omliggende områder og er lett å skade. Alléen langs gata danner en skjermvegg mot vei og jernbane, denne vil sannsynligvis bli berørt. 02 Traraveien kan bli berørt. *Avbøtende tiltak:* *Skjæringshøyder og kommunikasjon på tvers av banen er det viktig å formgi på en god måte, da det her er snakk om gamle og fortsatt viktige sammenhenger.*

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0103 - 09: Glemmen kirke

Kulturminnestruktur: Området er lite helhetlig og blir som helhet lite berørt. En utvidelse av nåværende trasé nord i området vil danne en sterkere barriere i landskapsrommet. Sammenhenger mellom Grønli/Trara og Fredrikstad by blir berørt. Den viktige sammenhengen med de omkringliggende områdene 08 Trara, 10 Grønli og 11 Apenesfjellet, bør det tas hensyn til.

Lokaliteter, objekter: 01 Steffensvei kan bli berørt.

Avbøtende tiltak: *Vurdering av høyde på banelegemet, bro og undergangsutforming og forhold til veianlegg og fyllinger, vil ha stor betydning for området langs banen.*

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0103 - 10: Grønli

Kulturminnestruktur: Utvidelsen til to spor i dette området vil danne en sterkere barriere mellom Grønli og Fredrikstad by.

Lokaliteter, objekter: Eldre bebyggelse langs 01 Øyvind Sørensen gate vil sannsynligvis i enda sterkere grad enn i dag bli liggende bak en jordvoll, og trehusmiljøet i bunnen av Aasveien, langs 02 Grønli fjellets vestre kant, kan bli berørt.

Avbøtende tiltak: *Banelegemets høyde ved passering av Rolvsøyveidalsens ende og utforming av kanter, kan være bestemmende for tiltakets virkning på omgivelsene.*

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0103 - 11: Apenesfjellet

Kulturminnestruktur: Lokaliteter som 01 Kirkestien, Mellomgate og 02 Badehusveien er deler av strukturer som i seg selv kan betraktes som verneverdige kulturminner. Traséen blir liggende såvidt mye lavere enn bebyggelsen på fjellet at tiltaket vil ha liten fysisk virkning. Den konflikt at utbyggingen i for stor grad vil dele områder fra hverandre, er her ikke gjeldende, da dette området alltid har ligget hevet over byen. Men også her kan viktige sammenhenger bli endret. Det gjelder kontakten til områdene 14 St.Croix nordre del, 13 Dammyr, 12 Hassingen og 10 Grønli. Randområdene betyr mye for det resterende området.

Lokaliteter, objekter: Sammenhenger og bebyggelse i nord 01 Kirkestien kan bli berørt på samme måte som en mindre arbeiderbolig lokalitet 02 Badehusveien sør i området kan bli. Bebyggelsen langs fjellets østre kant kan bli berørt da den er svært utsatt for støy.

Avbøtende tiltak: *Det bør gis en god utforming til sammenbindende elementer. Spesielt gjelder dette bro over til Dammyr, Hassingen og undergangen mot St. Croix nordre del.*

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0103 - 13: Dammyr

Kulturminnestruktur: Traséforslaget følger opp eksisterende struktur.

Lokaliteter, objekter: Industribebyggelse av liten historisk verdi kan bli berørt.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0103 - 14: St. Croix

Kulturminnestruktur: Området kan bli mer delt enn det er i dag., selv om en gjennomgående kvartalssruktur, med bebyggelse og historie, binder sammen. De utplukkede lokalitetene henger på liknende vis dårlig sammen da de i alt for stor grad splittes av jernbanetraseen og riksvei 110.

Lokaliteter, objekter: Ved 03 St.Croix skole og bad er et bygningsmiljø utsatt. Det er i volumer kraftig nok til å tåle en utbygging, men mangler kontakt med resterende deler av området. 01 St.Croix hovedgård og bebyggelsen rundt denne vil i enda større grad forsvinne fra byen. Fasaderrekka, bygningene og alléen langs 04 Rektor Westersgate står i et dialektisk forhold til jernbanestasjonen og kan bli berørt.

Avbøtende tiltak: *Barrierevirkningen bør dempes. Ved Dammyrs søndre ende er det mulig å åpne for kontakt ved å utvide og rive på nordsiden. Ved undergangen kan utforming, eventuelt å legge banen på søyler over en lengre strekning være et poeng. Ved stasjonen må behov for avbøtende tiltak unngås.*

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0103 - 15: Fredrikstad stasjon

Kulturminnestruktur: Stasjonen er en viktig brikke som skaper logikk i områdets byplan. Den gir Jernbaneparken og Jernbanegata verdi. Utretting av svingen eller utvidelse av stasjonsområdet kan medføre store inngrep i et svært helhetlig rom mellom Stasjonsbygningen og allé og fasaderrekke langs Rektor Westersgate.

Lokaliteter, objekter: Stasjonsbygningen og fotjengerunderganger kan bli berørt.

Avbøtende tiltak: *Ved utvidelse/utretting er rommet mellom stasjonen og R. Westers gate viktig.*

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0103 - 16: Guldbergsiden

Kulturminnestruktur: Den foreslåtte trasé bryter ikke med områdets struktur, og opprettholder virkningen av jernbanen som barriere mot Glomma.

Lokaliteter, objekter: 01 Skansen og 02 Lislebyveien kan, der de ligger nærmest stasjonsområdet, bli berørt.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0103 - 18: Kapellfjellet/Lahellemoem

Kulturminnestruktur: Langs Glomma vil de tidligere viktige adkomstene til elva bli mindre synlige grunnet banen som en kraftigere barriere.

Lokaliteter, objekter: En utvidelse av nåværende trasé vil bli et inngrep i det homogene miljøet av eldre trehusbebyggelse på begge sider av jernbanen, i 01 Lislebyveien og 05 Hjalmar Bjørges vei. Utretting av kurven lenger nord vil i liten grad komme i direkte konflikt med kjente kulturverninteresser.

Avbøtende tiltak: *Bebyggelse på begge sider av traseen bør beholdes da dette er viktig for sammenhengen mellom områder. Lislebyveien bør ikke avskjæres.*

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten.

Lenke B3

0103 - 08: Trara

Kulturminnestruktur: Det ligger eldre kommunikasjonsårer med kvartalsplaner fra sist på 1800-tallet som kjerne i bydelens struktur. Begge deler berøres direkte av den foreslåtte tunneltraséen.

Lokaliteter, objekter: På østsiden av St.Hansfjellet blir en viktig del av trær og bebyggelse i 01 Øyvind Sørensensgate og 02 Traraveien skadelidende før banen kan forsvinne i tunnel.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0103 - 10: Grønli

Kulturminnestruktur: Bydelen og kvartalsplanen fra sist på 1800-tallet blir delt i to og den sterke barriere i Rolvsøyveidalen opprettholdes.

Lokaliteter, objekter: Traséforslaget innebærer sanering av eldre bebyggelse dels langs 01 Øyvind Sørensens gate og i trehusmiljøet 02 langs foten av Grønlijfjell før banen kan forsvinne i tunnel.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0103 - 12: Hassingen

Kulturminnestruktur: Tunneltraséen danner, hvis den går dypt nok, få nye konflikter med landskapet. Konflikt vil oppstå ved plassering av ny stasjon i tilknytning til tunnelanlegget. Det er i denne sammenhengen Bryggeriveien og Hassingens vestre bebyggelse kan bli berørt. Den historisk viktige Kirkestien fortsetter med gren, Bryggeriveien, fra Apenesfjellet til Hassingen.

Lokaliteter, objekter: 01 Bryggeriveien og bebyggelsen langs denne kan ved et uheldig inngrep i større grad enn i dag miste sammenhengen med den samtidige bebyggelsen på Apenesfjellet.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0103 - 13: Dammyr

Kulturminnestruktur: Tunneltraséen danner, hvis den går dypt nok, få konflikter i området. Ved eventuell stasjonslokalisering blir gatestrukturen i områdets nordre del sterkt berørt.

Lokaliteter, objekter: Bebyggelse langs Dammyrgate og Bryggeriveien kan bli direkte berørt.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0103 - 14: St. Croix

Kulturminnestruktur: Deler av barrieren som i dag eksisterer i St. Croix kan fjernes slik at bydelen igjen kan bli sammenhengende. Den gjennomgående kvartalstrukturen fra sist på 1800-tallet, som i dag ligger delt mellom et nordre og et søndre område, kan styrkes.

Lokaliteter, objekter: 01 St. Croix hovedgård, 02 Sportsveien, på nordsiden av eksisterende jernbane, kan igjen bli stående i sammenheng med 03 St. Croix Skole og bad. Enkeltojekter kan på den måten styrkes.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0103 - 15: Fredrikstad stasjon

Kulturminnestruktur: En tunneltrasé med endret stasjonslokalisering kan endre svært mye i dagens stasjonsområde. Her forsvinner det hierarkiet som i dag eksisterer og stedets logikk fjernes. Nedleggelsen av sporene i området vil kunne gi grunnlag for byutvikling og styring av nye sammenhenger i byen.

Lokaliteter, objekter: Enkelte bygg i området kan gis nye funksjoner uten å tape verdi.

Avbøtende tiltak: Endret stasjonslokalisering vil ha store konsekvenser. Da nye lokaliseringer ikke er foreslått er det vanskelig å foreslå avbøtende tiltak og angi graden av konflikt.

0103 - 17: Bydalen

Kulturminnestruktur: Tunneltraséen danner, hvis den går dypt nok, få nye konflikter med landskapet. Kommer traséen i dagen innerst i Bydalen kan sammenhenger i planen brytes.

Lokaliteter, objekter: 01 Fredrikstad Bryggeri fra 1880-årene og arbeiderboliger i 02 Bydalsveien, kan ved, stasjonslokalisering eller dag-trasé, bli direkte berørt.

Avbøtende tiltak: Ved valg av tunneltrase bør denne legges nordenfor bryggeriområdet.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0103 - 18: Kapellfjellet/Lahellemoem

Kulturminnestruktur: Tunneltraséen vil uansett hvor tunnelinnslaget legges bryte viktige, på langs med Glomma gående, ferdselsårer. Dessuten får uheldig lagt tunneltrasé innvirkning på landskapsrommet, og kontakten til Glommas vestbredd.

Lokaliteter, objekter: Gamle lineære strukturer og bebyggelse langs 01 Lislebyveien og 02 Gamleveien blir direkte berørt. Sentral og identitetssterk bebyggelse langs 03 Snarveien kan også ved en uheldig løsning bli berørt.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

4.2.3. Parsell B, konklusjon

I Fredrikstad er det ikke foretatt noen evaluering av traseer på grunnlag av automatisk fredede kulturminner.

Ut fra en vurdering av nyere tids kulturminner vil B1 komme i stor konflikt med kulturminneinteresser. Tunnelalternativet B3 medfører, slik det er foreslått, større konflikter enn en utvidelse av den nåværende trasé B2 for den videre strekningen.

4.3. Parsell C

Lisleby - Sandesund

Kommuner
Kartblad

0103 Fredrikstad, 0131 Rolvsøy, 0130 Tune
7 Utsnitt 2, 8 Utsnitt 2, 9,10 Utsnitt 2

4.3.1. Områder

0103 19 Kiæråsen/Lislebystranda

Området er sammensatt av ei flat elveslette langs Glomma og et større sammenhengende fjellområde. I dag er her gamle ubebygde industriområder, nyere næringsbygg, kaiområder og et lite felt med eldre trehusbebyggelse langs Lislebystranda. I Kiæråsen er det granittfjell med tydelige spor etter brudd. Både brudda i Kiæråsen og trehusmiljøet på Lislebystranda er viktige dokumenter om den gamle industrisatsningen i området. Trehusmiljøet på Lislebystranda har høy opplevelsesverdi.

0103 20 Lisleby

Området har navn etter gården Lisleby som i dag er helt borte. Lisleby er i dag betegnelsen på et større tettsted. Denne delen av Lisleby inneholder den eldste bebyggelsen i tettstedet. Det er et delvis kupert område, jernbanetraseen danner grense mellom dette og industriområdet langs elva. Lislebyveien (1885) har virket strukturerende på bebyggelsen. Bydelen er knyttet til industriveksten fra ca 1860. Den formidler arbeiderklassens byggeskikk, bokultur og ei utvikling over tid. Den inneholder også de tidstypiske institusjonene som vokste fram på denne tida. Disse var del av et generelt samfunnssyn, men hadde spesiell relevans til arbeiderklassen - som frikirkelige forsamlingshus og avholdslosjer. Området har derfor bygningshistoriske og sosialhistoriske kvaliteter som gir det høy kunnskapsverdi. Det belyser med sin forbindelse til den første fase av trelastindustrien etter 1860, en av regionens viktigste næringsgrener, både lokal og regional identitet.

0103 21 Nøkleby

Området har navn etter gården Nøkleby hvis grunn mesteparten av bebyggelsen er lokalisert på. Den er i dag en bydel i tettstedet Lisleby. Området er variert med hensyn til kulturminner. Det avspeiler det gamle næringslivet og bosettingen knyttet til dette, industriveksten fra ca 1860 og bosettingen knyttet til denne. En bosetting som delvis ble strukturert av elva, jernbanen og anlagte veier. Bebyggelsen rundt stasjonen viser utviklingen mot et større tettsted med større villaer i hager og butikker. Området har bygningshistoriske og sosialhistoriske kvaliteter som gir det høy kunnskapsverdi. Det belyser med sin forbindelse til teglverksindustrien, en av de viktigste industrigrener i regionen, lokal og regional identitet.

0103 22 Glemmen Vestre

Glemmengårdene var den eldste gården i Glemmen Herred og ga da også navn til kommunen. Gårdens sentrum lå ved Glemmen Kirke. Dette bruket ligger i utkanten mot Rolvsøy. Tunbebyggelsen framstår som en typisk representant for større gårdsbruk fra de første tiårene etter 1900. Den har høy autentisitet og høy bygningshistorisk verdi der den ligger omgitt av hage og alle. Plasseringen i det åpne storskalalandskapet gjør den til et viktig miljøinnslag i et stadig mer industrialisert område.

0130 01 Greåker tettsted

Området ligger på den flate elvesletta ved Glomma under Greåkerfjellet. Greåker er et av de viktigste stedene i regionens industrihistorie. Stedet er knyttet til to kjente bedrifter - Sanne og Solli Bruk og Greåker

Cellulose (Senere Greåker Papir). Da jernbanetraseen ble anlagt på 1870-tallet ble det åpnet stasjon på Greåker 1879. Banen kom til å virke strukturerende på bebyggelsen. Den strukturen som framkom i tiårene rundt 1900 er godt bevart. Stedet har derfor høy kunnskapsverdi om eldre industristeder. Viktige elementer av industri- og arbeiderkulturen er godt bevart. Det belyser ved sin forbindelse til den første fase av treforedlingsindustrien, en av regionens viktigste næringsgrener, både lokal og regional identitet.

0130 02 Greåker/Hannestad/Yven

Området igger på den flate elvesletta langs Glomma opptil Sarpsborg. Hannestad/Yven er et tradisjonsrikt industriområde. Jernbanen har også her virket strukturerende på bebyggelsen. Den strukturen som framkom i tiårene rundt 1900 er godt bevart. Sjøbygde arbeiderboliger dominerer. Området har en variert kulturminnebestand som spenner fra den gamle jordbruksbebyggelsen, minner knyttet til industri og arbeiderkultur, innslag av villaer for borgerskapet og bygninger for fellesskapet - som skole og bedehus. Stedet har derfor høy kunnskapsverdi. Stedet belyser med sin forbindelse til den første fase av den industrialiseringsprosessen som begynte i regionen etter 1860, både lokal og regional identitet.

0131 01 Evje/Hauge

Området er del av et åpent storskalalandskap som strekker seg ned til Glomma - ei flat leirslette der bebyggelsen ligger på svaberg eller ved oppstikkende knauser. Området har et variert preg - med hensyn til bebyggelsens karakter og stilpreg. Blandingen av eldre gårdsbebyggelse, små boligeiendommer knyttet til den eldste arbeiderpregede bebyggelsen, en konsekvens av etableringen av teglverk langs Glomma i 1874, og de større villaer fram til 1940, avspeiler samfunnsutviklingen. I denne utviklingen har også jernbanen spilt en viktig rolle, noe som er godt synlig i bebyggelsens struktur.

0131 02 Valle, Nes

Området er del av et åpent storskalalandskap som strekker seg ned mot Glomma. Det er en blanding av gammel jordbruksbebyggelse og jorder og tettstedsbebyggelse. Den eldste del av denne var en konsekvens av industriveksten i området. Både teglverkene i Rolvsøy som var lokalisert ved Glomma og Greåker var viktige arbeidssteder. Oppstikkende knauser og svaberg har vært strukturerende for den jordbruksrelaterte bebyggelsen. For fremveksten av tettstedene har Glomma, jernbanen med stoppested og Nesveien, den gamle ferdselsveien fra Glemmen kirke til Rolvsøysund, vært bestemmende. Området belyser den utvikling som fant sted i Rolvsøy fra slutten av 1800-tallet. De forskjellige lag av stedets utviklingshistorie kommer her klart fram: kulturminner og landskap som dokumenterer den gamle jordbruksbygda, stedets viktige beliggenhet kommunikasjonsmessig og tettstedsbebyggelse som resultat av industrivirksomheten nede ved Glomma. Flere av disse minnene har høy autentisitet - noe som gir området høy kunnskapsverdi.

4.3.2. Parsell C, sammendrag konflikter

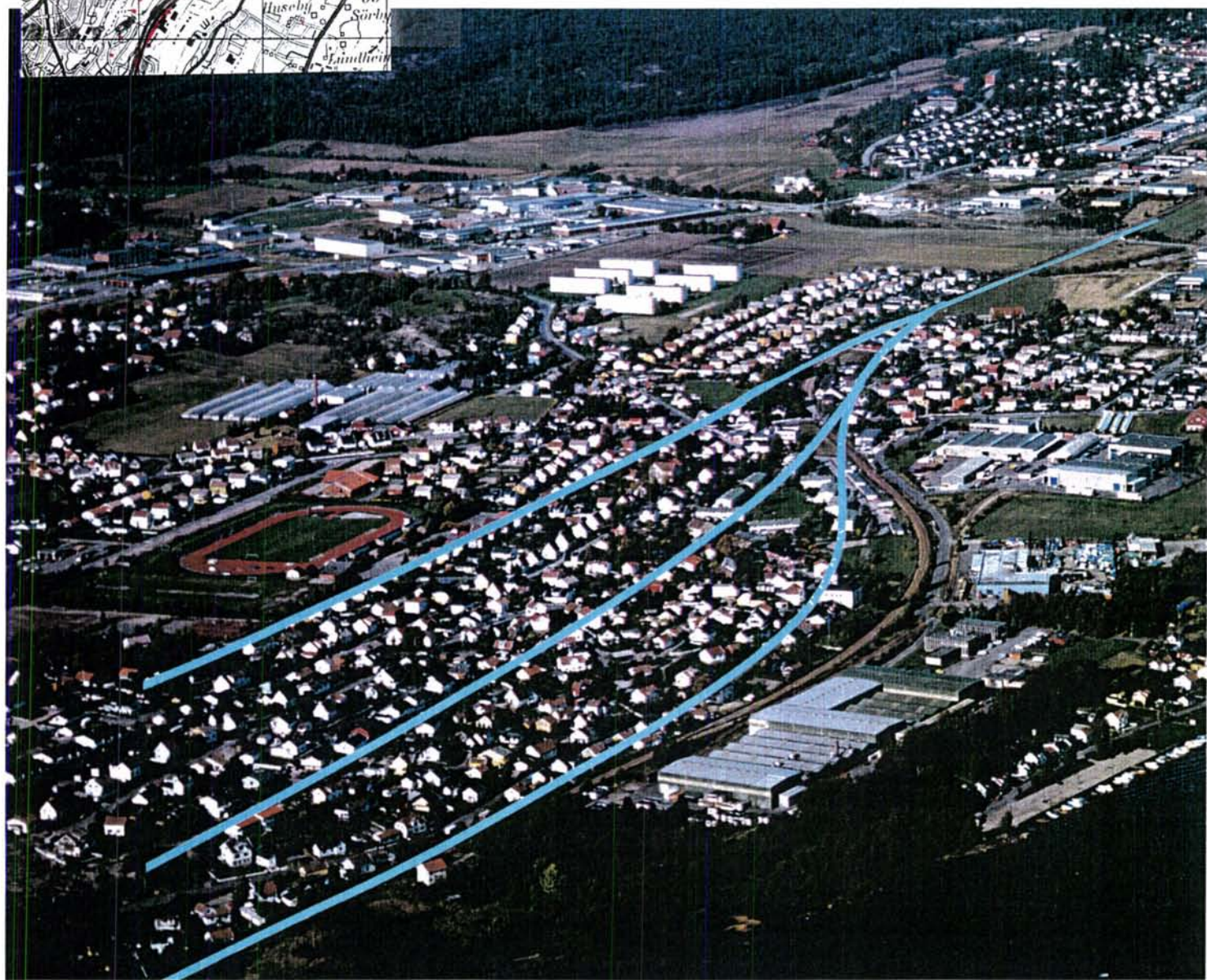
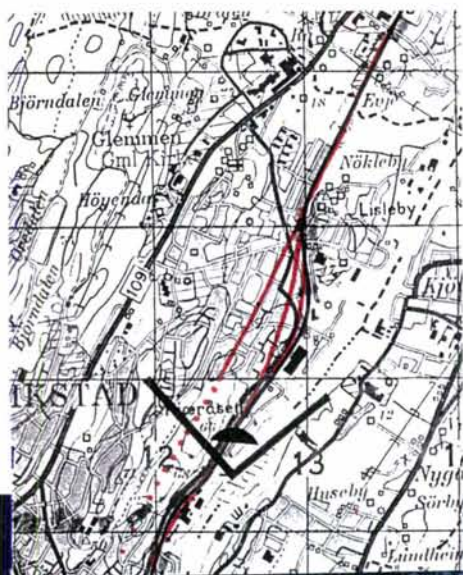
Lenke C1

0103 - 19: Kiæråsen/Lislebystranda

Kulturminnestruktur: Traséutvidelsen medfører en bredere hylle i skråningen under Kiæråsen.

Lokaliteter, objekter: Det er ingen kjente konflikter med kulturminner i området.

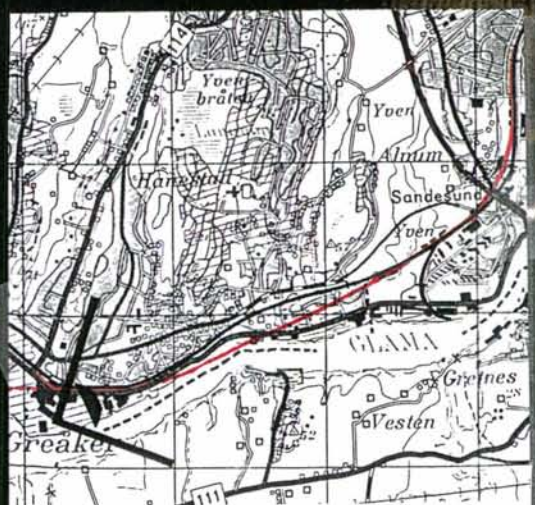
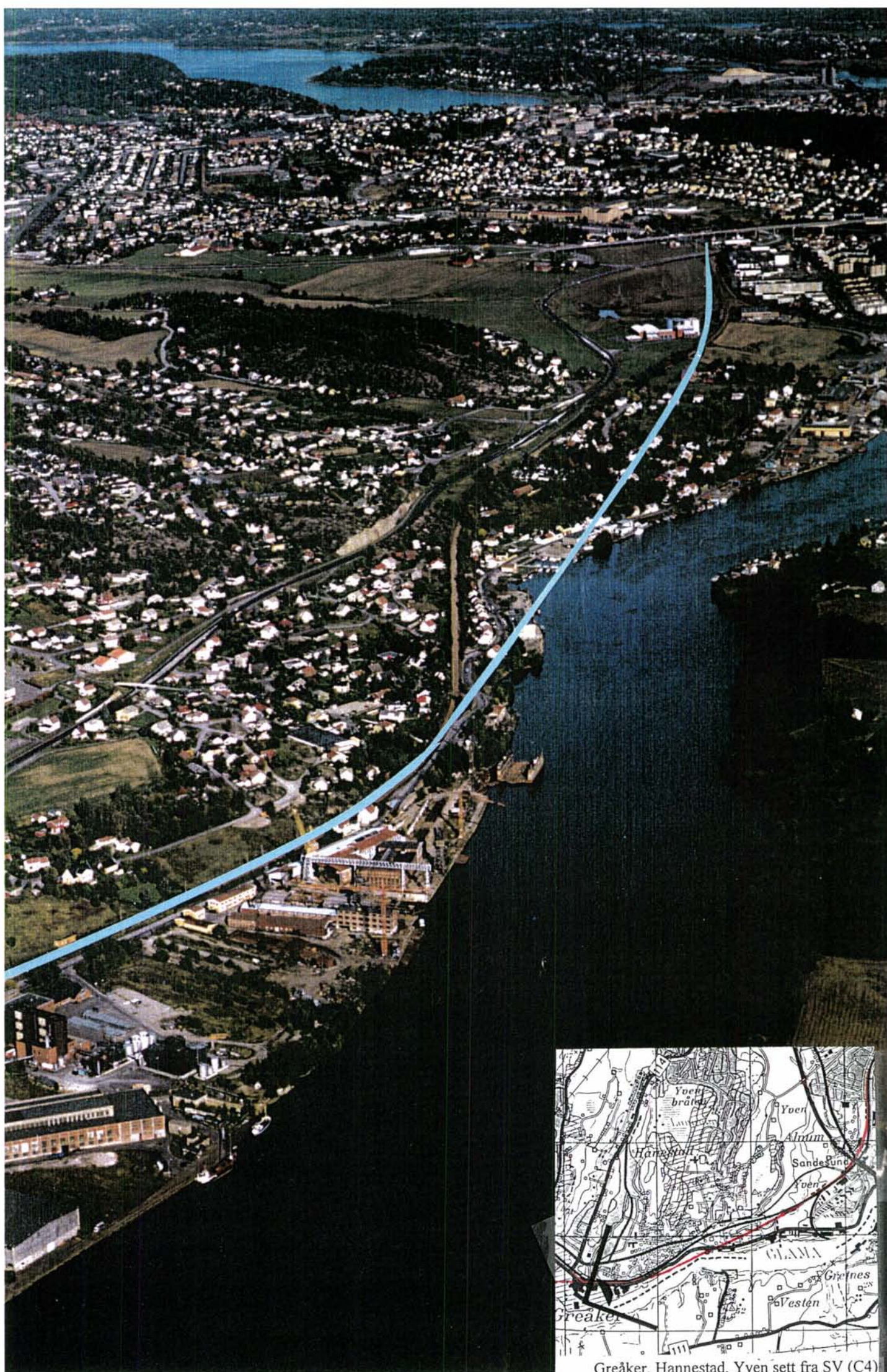
A: liten konflikt med kulturminner/-landskap



Lisleby fra SV (C1, C2, C3)



Nes, Greåker, fra SV (C)



Greåker, Hannestad, Yven sett fra SV (C4)

0103 - 20: Lisleby

Kulturminnestruktur: Den foreslåtte utretting med utgangspunkt i eksisterende trasé vil på flere steder krysse Lislebyveien og dermed bryte en gammel og viktig ferdselsåre. Den lineære struktur langs veien og dens forgreninger blir sterkt beskåret.

Lokaliteter, objekter: Sammenhengende miljøer med eldre, tett trehusbebyggelsen langs 01 Lislebyveien vil ved utvidelse og utretting direkte bli berørt. Inngrepet vil bryte et kulturhistorisk homogent område og få store konsekvenser.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

Lenke C2**0103 - 19: Kiæråsen/Lislebystranda**

Kulturminnestruktur: Traséutvidelsen medfører en bredere hylle i skråningen under Kiæråsen.

Lokaliteter, objekter: Det er ingen kjente konflikter med kulturminner i området.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0103 - 20: Lisleby

Kulturminnestruktur: Den foreslåtte utretting med utgangspunkt i eksisterende trasé vil på flere steder krysse Lislebyveien og dermed bryte en gammel og viktig ferdselsåre. Slik forslaget er lagt er vertikalkurvaturen avgjørende for konsekvenser i søndre og nordre del av strukturen i gamle Lisleby.

Lokaliteter, objekter: Et sammenhengende miljø med eldre, tett trehusbebyggelsen langs 01 Lislebyveien, vil ved dette forslaget bli direkte berørt. Inngrepet vil bryte inn i et kulturhistorisk homogent område og få store konsekvenser.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

Lenke C3**0103 - 19: Kiæråsen/Lislebystranda**

Kulturminnestruktur: Berøres i liten grad da trasé er foreslått som tunnel.

Lokaliteter, objekter: Berøres i liten grad da trasé er foreslått som tunnel.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0103 - 20: Lisleby

Kulturminnestruktur: Alternativet tilsier et tunnelinnslag i søndre del av Torpedalsveien, og traséen vil passere Lisleby Stadion vesentlig liggende som erstatning for veien. Noen direkte konflikt med liggende struktur er forslaget ikke før ved kryssing av Leiegata og Lislebyveien.

Lokaliteter, objekter: Traséen vil direkte berøre bebyggelsen langs Torpedalsveien. Denne er, sett bort fra arbeiderbebyggelse i 02, av nyere dato. Stasjonsområdet som ligger i fortsettelsen av 03, villaområdet langs Lislebyveien med Lisleby Skole, blir direkte berørt.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0103 - 21: Nøkleby

Kulturminnestruktur: Forbindelseslinjer mellom Nøkleby og Lislebyveien blir berørt, og ny markant barriere kan oppstå i området.

Lokaliteter, objekter: Traséen vil direkte berøre stasjonsområdet (103-20-1)01 Lisleby stasjon og området rundt vil bli direkte berørt. Siste rest av 02 Nøklebytuna blir indirekte berørt. Linjen vil direkte berøre lokaliteter med eldre arbeiderboliger (103-19-2), stasjonsområdet (103-20-1) og indirekte berøre det autentiske villaområdet langs Lislebyveien.

med Lisleby Skole (103-19-3) Det vil få negative konsekvenser for et stort område.

B: konflikt, avbøtende tiltak ikke vurdert.

Lenke C4

0103 - 21: Nøkleby

Kulturminnestruktur: Forbindelseslinjer mellom Nøkleby og Lislebyveien blir berørt og en markant barriere kan oppstå ved kryssing av disse.

Lokaliteter, objekter: Traséen vil berøre bebyggelse i østre del av 01 Lisleby stasjon og 02 Nøkleby gård og eldre arbeiderboliger rundt denne.

Avbøtende tiltak: Støydempende

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten.

0103 - 22: Glemmen Vestre

Kulturminnestruktur: Foruten at Råbekken, som var en gammel grense, krysses, brytes her ingen eldre struktur.

Lokaliteter, objekter: Passering skjer i god avstand til gårdstunet på Glemmen vestre.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0131 - 01: Evje/Hauge

Kulturminnestruktur: Alternativet følger eksisterende jernbane og vil i så måte ikke bryte mer enn tidligere de liggende strukturer av veier fra vest på Rolvsøysletta og ut til Glomma. Nye på tvers gående overganger vil likevel i stor grad bryte med det slake og åpne landskapet

Lokaliteter, objekter: Randbebyggelsen langs åsryggen i 01 Hauge skole, 02 og 03 Hauge vestre kan bli berørt ved utvidelse til dobbeltspor.

Avbøtende tiltak: Traseen kan for sammenhenger i dette flate landskapet med fordel holdes nede i åkerhøyde. Det er viktig at slake landskapsformer som her med gårdstun og andre kulturminner får ligge som "øyer" i åkre.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0131 - 02: Valle, Nes

Kulturminnestruktur: Opplevelsen av og sammenhengen mellom gammel gårdsbebyggelse, i to parallelt med linjen gående drag, vil bli redusert ved Vallegårdene. Alternativet utgjør videre en barriere i landskapet på Visterflos vestbredd, og elvelandskapet i møtet med Glomma svekkes. Linjen krysser den gamle 02 Nesveien og vil direkte få konsekvenser for et større område kulturhistorisk knyttet til denne veien. I forhold til sammenhengene mellom gårdsbebyggelsen og Glomma ligger jernbanetraseen som barriere.

Lokaliteter, objekter: Linjen vil indirekte berøre lokaliteter med verdifull eldre gårdsbebyggelse ved 01 Valle, 02 Fjellberg, 03 og 04 Valle og 05 Valleveien. Nesgårdene og bebyggelse langs 07 Nesveien berøres direkte.

Avbøtende tiltak: Avgjørende for graden av konflikt vil være mot hvilken side linjen utvides. For å opprettholde karakteren til det flate landskapet kan det å legge banen i en kulvert ut til kanten av sundet ved kryssing av Nesveien være en løsning.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0130 - 01: Greåker tettsted

Kulturminnestruktur: Fjerning av eksisterende trasé med jernbanebru over Rolvsøysund, og voller i Greåker tettsteds "bakkant" vil redusere stedets identitet. Ved en nedleggelse av eksisterende jernbane vil området miste en av sine historisk viktige strukturerende elementer. Traséforslaget vil i stedet på grunn av sin plassering bli en barriere mellom Greåker gamle tettsted og industri og kaiområdet. Det generelt

viktige forhold til Glomma svekkes. Greåker blir ikke lenger liggende ute ved Glomma, men i stedet "bakenfor" jernbanen.

Lokaliteter, objekter: En fjerning av eksisterende linje vil redusere opplevelsen av 02 Stasjonsgata og sentrum, og miljøet ved det gamle 01 sund/ferjestedet ved Rolvsøysund. Den foreslåtte trasé kan berøre lokalitetene; 02 Stasjonsgata, 03 Greåker papir, 04 Enghaug og 05 O. Eidsætersvei, med miljøer som dokumenterer industri- og arbeiderkultur.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0130 - 02: Greåker/Hannestad/Yven

Kulturminnestruktur: Glomma er det kulturhistoriske og landskapsmessige drag de bebygde strukturene her føyer seg etter og forholder seg til. Dette gjelder for begge sider av elven. De lokalitetene som blir direkte berørt eller står i fare for å bli det er alle viktige enkeltelementer i dette større miljø. Den foreslåtte trasé bryter delvis denne tradisjonen og blir derfor en sterk barriere mellom steder på begge sider av Glomma.

Lokaliteter, objekter: 02 Bolighus i sveitserstil, 04 rekke med eldre hus på ballastsand på Hannestad, 06 eldre bebyggelse til Hannestadbakken, 07 eldre bebyggelse til Teglverksveien / Allégata og ytterkanten av leirtaket på Yven, blir alle berørt av dette traséalternativet. Traséen vil ytterligere redusere jordveien til 08 Lensmannsgården og indirekte berøre gårdsanlegget. Miljøet langs eksisterende jernbanelinje, med fyllinger, jernbaneover- og underganger, har også verneverdi, og vil ved dette forslaget forsvinne.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

4.3.3. Parsell C, konklusjon

På strekningen Lisleby - Sandesund er det ikke foretatt noen evaluering av traseer på grunnlag av automatisk fredede kulturminner.

Ut fra en vurdering av nyere tids kulturminner vil både C3 og C2 som er fortsettelse av B3 gjennom Fredrikstad, og C1 som er en utretting av eksisterende linje gjennom Lisleby medføre større konflikter. Å følge dagens trasé med mindre utrettinger etter passering av den eldre bebyggelse på Lisleby ser ut til å være det mest skånsomme alternativ. Ved passering av Greåker, Hannestad og Yven må nye forslag vurderes.

4.4. Parsell D

Sarpsborg (Sandesund - Hafslund)

Kommune
Kartblad

Sarpsborg 0102
10 Utsnitt 1,2,3,4

4.4.1. Områder

0102 - 01 Alvim søndre

Det meste av området er preget av løsmasse, leire og elvesedimenter. Det er i hovedsak nyere utbygd og med unntak av Utsiktsveien inneholder det få potensialer for funn av minner. Utsiktsveien har derimot som helhet stor verdi som del av et arbeidsmiljø som fikk sitt preg på slutten av 1800-tallet. I nord brytes dette gateløpet av nyere veianlegg og mister noe av helhetsbildet.

0102 - 02 Vesteng

Området ligger på løsmasse, leire og elvesedimenter på Torsbekkdalens vestsida. Sandesund stasjon og Tune Melkefabrikk utgjør den vesentligste del av kulturminnearven i det. De utgjør i sammenheng med den industri de omgis av, et område med identitetsverdi. De er satt i nye sammenhenger og har fått nytt innhold. Det er likevel viktige rester som står igjen, som sier mye om Tune og Sandesunds historie. I den nordre delen av området finnes ingen kulturminner av viktighet.

0102 - 03 Enenda

Området ligger på løsmasse, leire og elvesedimenter på Torsbekkdalens vestsida. Det har tidligere vært nyttet som beite og jordbruksland. Området inneholder en rekke eldre bygg. Dette gjelder spesielt langs gatene Olav Haraldsonsgate, ved den gamle planovergangen som en gang fantes her, samt langs Valaskjoldsgate. Bebyggelsen er preget av sveitserdetaljer og er viktig for stedets identitet. Valaskjold gård er på tross av de endringer i bruk som har skjedd i senere tid, et viktig minne fra den tid da jordbrukslandet lå helt inn i byen. Sammen med Sarpsborg Stadion, i utgangspunkt bygd som nødsarbeid i mellomkrigstida, utgjør den et sammenhengende grønt- og friareal.

0102 - 04 Torsbekkdalen

Torsbekkdalen er et lite dypt landskapsrom, stort sett ubeygd, der den nylagte Industriveien med tilliggende industri utgjør dalbunnen. Torsbekken gikk tidligere midt i dalen, og grunnen ble brukt som beite- og jordbruksland. Det er et viktig landskapstrekk på linje med Sarpefossen på byens østre side og har vært en formgivende faktor for Sarpsborgs bydannelse.

0102 - 05 Grotterød

Området er en flate på Torsbekkdalens østre kant. Det har tidligere vært nyttet som beite- og jordbruksland, Grotterødløkkene, frem til slutten av 1800-tallet. Det er et helhetlig planlagt og samtidig utbygd område. Området har som helhet preg av hageby, langs kanten mot Vingulmorkplataet ligger institusjonsbygg knyttet til Vingulmork aldershjem. Hovedbygningen på Grotterød gård står fremdeles.

0102 - 06 St. Olavs Gravlund

Området er en bakke fra Torsbekkdalen stigende mot øst. Gjennom dette går de gamle veifarene St. Mariesgt. og Olav Haraldsonsgt. Det er et todelt område der søndre del er bygd opp langs og rundt St. Maries gt. med flere samtidige hus i rutenettplan. Nordre del er kirkegård, St. Olavs gravlund (med eldre sykehusbygg) som ble anlagt de første tiårene av 1900-tallet. Området inneholder eldre bebyggelse med dels høy

opplevelsesverdi. Det høye antall bakgårder med tilhørende funksjoner som verksteder, bryggerhus og frukthager gir et godt bilde av et eldre bysamfunn.

0102 - 07 Fritznerbakken

Området er en bakke fra tidligere Torsbekken stigende mot øst til ei flate som kan sees som en del av raet. Bebyggelsen i området er kvartalsstrukturert, den sørøstre dels etter reguleringsplanen fra 1879. Sørøstdelen er bygd opp i forhold til Gleng og Olav Haraldsonsgt., den gamle innfartsveien fra Tune. Området inneholder eldre bebyggelse dels av svært høy opplevelsesverdi. Bakgårder med tilhørende funksjoner som verksteder, bryggerhus, smier og frukthager er det mange av, og de gir et godt bilde av arbeideres byliv tidlig på 1900-tallet. Bygningene gir således også kunnskap om disse eldre yrker.

0102 - 08 Borg Bryggeri

Området ligger innerst i tidligere Torsbekken på båndet over til Glengshølen. Det har preg av industriområde. Tradisjonen går tilbake til "Lande Gaard og bryggeri" anlagt 1855. Som gammelt industriområde inneholder det mye eldre industriarkitektur, men også rester av hageanlegg som tilhørte Lande Gård.

0102 - 09 Gleng

Området er del av en skrånende flate ned mot Glengshølen og Bytangen. Det har preg av å være en del av raet. Området er i sin helhet kvartalsstrukturert, der alle gater ender nederst i stasjonsområdet. Det omfatter det gamle Gleng som var sentret for landingstrafikken ved Glengshølen. Det har tradisjoner tilbake til det gamle Sarpsborg, og som en arbeiderbydel. Området inneholder eldre bebyggelse med dels høy bygningshistorisk og sosialhistorisk verdi. Bakgårder med verksteder og bryggerhus finnes, men det er de noe større bedriftene som har satt spor i området. Dette er bygninger som fortsatt gir kunnskap om eldre tiders yrker og arbeidsliv. Området er i dag preget av en del nybygg, spesielt i vest der helheten har gått tapt.

0102 - 10 Glengshølen

Området er en bakevje i Glomma og ligger som en stor bukt mellom fjellnabbene Opsund og Kurland. Glengshølen var i bruk som elvetrafikkhavn og opplagsplass for tømmer til midt på 1900-tallet. Det har i dag preg av gressbakke eller park med strand som følger vannkanten. Glengshølen som landskapsrom med rester av tidligere tømmermottak er i seg selv et kulturminne som en viktig del av Sarpsborg historie.

0102 - 11 Sentrum

Området ligger på den øverste delen av raet og skråner ned mot Glengshølen og Bytangen i nord. Det er i sin helhet kvartalsstrukturert. Etter den første regulering fra 1840 ble bare torgets plassering bestemt så de eksisterende veier ble strukturerende for byveksten. Rutenettplanen fra 1879 ble lagt til grunn for videre utbygging av området. Området inneholder eldre bebyggelse med tildels svært høy bygnings- og sosialhistorisk verdi. Bolighus med bakgårder, verksteder og bryggerhus finnes. Dessuten større bedrifter, butikker og murhus. Området er i dag mangesidig og preget av en del nybygg.

0102 - 12 Borgarsyssel

Området ligger på den sørøstre del av raet. Størstedelen er i dag et museumsområde. Borgarsyssel er Østfold Fylkes friluftsmuseum opprettet 1921. Grunnen det ligger på er mye eldre og var vestre avgrensning for det første Sarpsborg grunnlagt av Olav Haraldsson. Dette ble kalt Gamlebyen, og største delen av denne ble tatt av et leirras i 1702. Innenfor museumsområdet er det bare kirkeruinen og St. Olavs Voll, ei arbeiderbrakke fra 1840-tallet, som har hatt sin opprinnelige plassering her. Utenfor museumsgjerdet står en del bygninger som i

bysammenheng er mer viktige. Dette er eldre boliger, butikker og et bakeri, de har tildels høy autentisitet.

0102 - 13 Sarpsborg stasjon

Jernbanestasjonen og sporområdet ligger på nordøst-kanten av raet. Stasjonsbygningen og andre bygg knyttet til jernbanen danner en lineær struktur langs Varteiggata og sporene. Sporene danner et bånd rundt Sarpsborgs nordvestre-kant, og er byens avgrensning mot Borregaards område på Bytangen. Stasjonen og jernbanen ble anlagt 1876-79. Stasjonsbygningen er en sveitserstil-inspirert monumental bygning nært knyttet til gateplanen. Området inneholder eldre bebyggelse med dels svært høy bygningshistorisk verdi. Det har også andre konstruksjoner knyttet direkte til jernbanedrift som er identitetsgivende.

0102 - 14 Borregaard på Opsund

Området ligger som ei flate av elvesedimenter midt mellom viktige landskapsformer, og brukes i dag som lagerplass for flis og tømmer for Borregaard Fabrikker. I 1802 bodde det husmenn og arbeidere på Opsund. Det ble etterhvert tatt i bruk som tømmerlager. Området er fortsatt i bruk som opplagsplass og har enkelte spredte kulturminner.

0102 - 15 Borregaard Fabrikker

Området ligger på raet dels i den gropen som ble dannet ved det store leirraset i 1702. I dag et sammenhengende industriområde med kontinuitet bakover til 1500-tallet, da de første vannsagene tilknyttet Borregaard Herregård kom i drift. Området opp mot Sarpefossen og rv 127, der de eldste bygningene ligger, er knyttet til en viktig del av norsk industrihistorie - den industrielle revolusjonen ved Borregaard på 1890-tallet. I dag er dette del av et moderne industrilandskap. Området er symbol på industriveksten i Østfold.

0102 - 16 Tarris

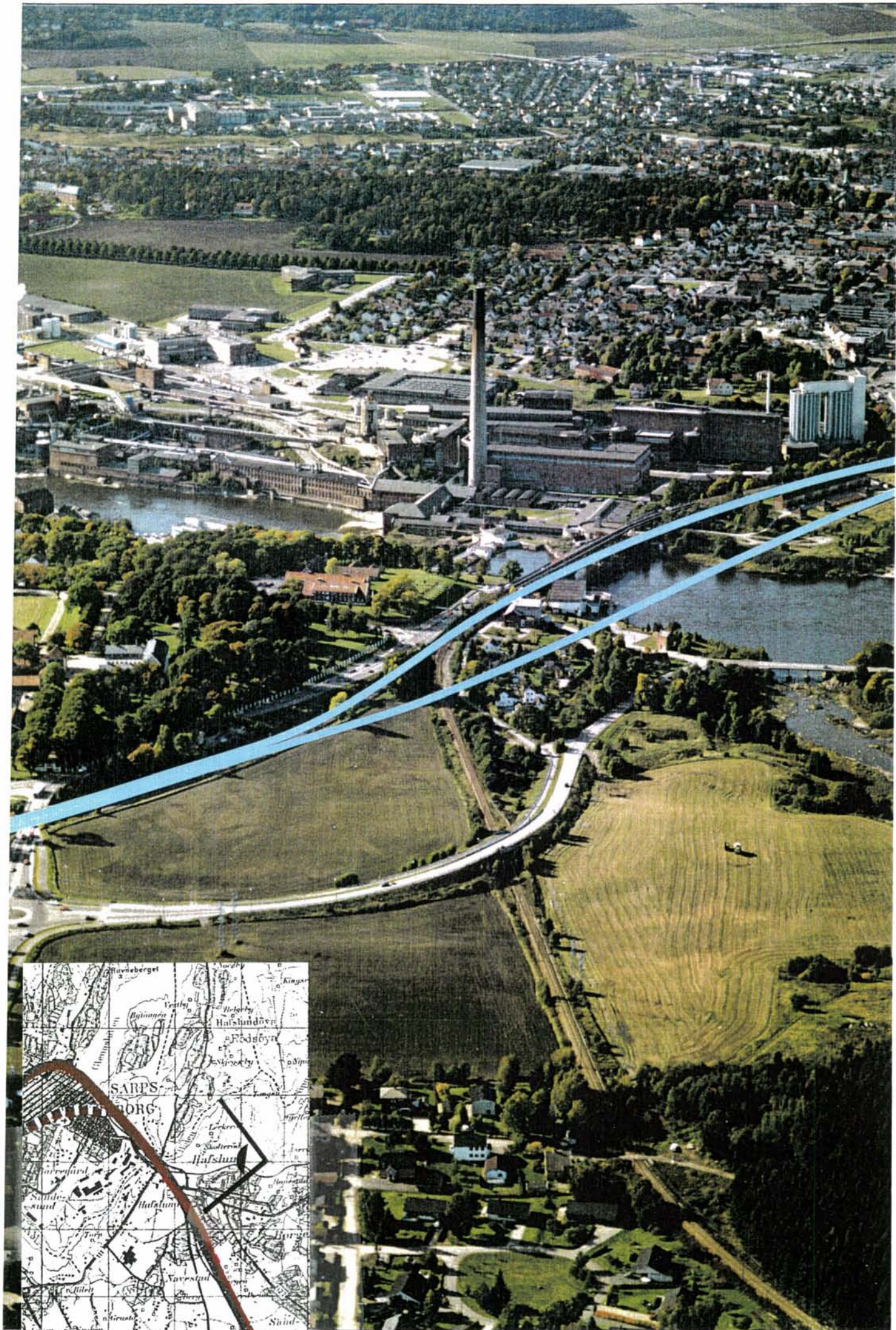
Området er lokalisert på Glommas elvebredd på nordøstre odde av Sarpsborgs landskapstunge. Her ligger arbeiderboligen Tarris med uthus, hage og brakkområder ned mot elva. Eksisterende jernbanelinje går i ytterkanten av området mot nordvest. Tarris representerer en patriarkalsk holdning som var utbredt i flere eldre industrisamfunn. Den er også et eksempel på den engelske innflytelsen - et kollektivt boliganlegg i form av kaserne med små familieeiligheter bygd av tegl. Beliggenheten uten yngre bebyggelse i nærheten, nærheten til fabrikanlegget og den høye autentisiteten til arbeiderkasernen, gir den høy kunnskapsverdi om eldre arbeiderboliger. Den har meget høy identitetsverdi med sin tilknytning til arbeiderklassen - dette kombinert med den dominerende beliggenheten gir den høy opplevelsverdi.

0130 - 03 Alvim

Området ligger på leire med oppstikkende knauser og svaberg av varierende størrelse. Det har i dag et sammensatt preg - gamle gårdsanlegg, Kongeveien, moderne veianlegg og industri. Bebyggelsen på tuna har bygningshistorisk verdi. Her må spesielt det gamle svalgangshuset på Alvim Nordre fremheves. Alvims sentrale posisjon som den største og viktigste gården i Tune, den sentrale beliggenheten ved Kongeveien, ikke langt fra det gamle fergestedet Sandesund og jernbanestasjonen fra 1879, gir området høy kunnskapsverdi. Tunas beliggenhet på berg gjør dem godt synlig i det åpne landskapet. De kan lett oppleves fra E6 og rv. 109, noe som gir dem høy pedagogisk verdi og høy opplevelsverdi. Restene av eldre industri i søndre del av området er også verdifull.

0130 - 04 Motorveien

Området ligger på gammelt jordbruksareal. Et motorveilandskap fra 1980-tallet i sterk kontrast til omliggende områder.



Sarpefossen, Hafslund fra Ø (D1, D2, E1, E2)

0130 - 05 Klokkerjordet Gamle jorder som tilhørte Brevik og Klokkergården. Området ble bygd ut etter 1945 med trehusbebyggelse.

0130 - 06 Lande Området ligger på leire og løsmasse nær kanten av raet. Mye av grunnen var gammelt jordbruksareal. Trehusbebyggelse dominerer, langs Olav Haraldsonsgt. og på Kjenshaugen er det eldre boliger. Et større skoleanlegg og nyere boligfelt er med og danner dagens bilde. Området er derfor blandet, men har eldre bebyggelse som viktig miljøinnslag.

4.4.2. Parsell D, sammendrag konflikter

Lenke D1

0102-01: Alvim søndre

Kulturminnestruktur: Traséen følger logisk eksisterende planer og landskapets hovedtrekk. Dobbeltspor i tillegg til all annen kommunikasjon i området er med på å skape vanskelige og uoversiktlige sammenhenger. Det ligger gårder her som tidligere delvis hang sammen. Den gamle Kongeveien ned til Sandesund ferjested passerte nordøst i området, og brytes.

Lokaliteter, objekter: Bebyggelse langs 01 Utsiktsveien berøres indirekte.

Avbøtende tiltak: En vertikaltrase der sporene blir liggende lavt i terrenget vil være å foretrekke framfor en opphevet versjon.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0102-02: Vesteng

Kulturminnestruktur: Industri og boligbebyggelse strukturert av jernbanen berøres direkte av en utretting nord i området. Den gamle Kongeveien passerte på planovergangen i sør, brytes. Rester av denne viktige ferdselsvei forsvinner.

Lokaliteter, objekter: 01 Sandesund stasjon og Tune Melkefabrikk utgjør en viktig del av kulturminnearven i området, og blir ved denne traséen i liten grad berørt. Boligfelt i nord vil bli berørt.

Avbøtende tiltak: Av hensyn til områdets helhet er det viktig at nye traseer følger opp allerede eksisterende strukturer så langt det lar seg gjøre. Særlig viktig er den klare plassering banen i dag har på vestre kant av Torsbekkdalen.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0130-03: Alvim

Kulturminnestruktur: Et dobbeltspor i tillegg til all annen kommunikasjon er med på å skape vanskelige og uoversiktlige sammenhenger. Gårder som tidligere hang sammen er delt av E6, som her går parallelt med den gamle Kongeveien. Fjerning av planovergang vil i sør beskjære rester av denne veien. Traséen vil bli liggende som en barriere mellom bydeler

Lokaliteter, objekter: En utvidelse av dagens trasé vil ikke gjøre ubotelig skade sett bort fra at 02 Kongeveien her blir brutt. 03 Haugen på Alvim vil landskapsmessig bli skadelidende.

Avbøtende tiltak: Det er viktig for sammenhenger at Kongeveien og Haugen, Alvim ikke beskjæres.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0130-04: Europavei 6

Kulturminnestruktur: Gårder som tidligere hang sammen er delt av E6, som her går parallelt med den gamle Kongeveien. Dobbeltsporet vil muligens virke som et dele på tvers av disse veiene igjen, og dermed i større grad splitte området.

0130-05: Klokkerjordet

Kulturminnestruktur: Området er i øst strukturert av jernbanen, og en utretting får konsekvenser for strukturer i sammenhengen mellom Klokkerjordet og Vesteng.

Lokaliteter, objekter: En utvidelse av dagens trasé innebærer at østre deler av områdets bebyggelse blir berørt.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0130-06: Lande

Kulturminnestruktur: Berøres i liten grad da trasé følger eksisterende, men utvidelsen vil skape et mer markant skille mellom bydeler.

Lokaliteter, objekter: 01 Kjenshaugen ligger noe nordenfor og høyere enn dagens trasé men kan bli berørt av en utvidelse.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0102-03: Enenda

Kulturminnestruktur: Berøres i liten grad da trasé vesentlig følger den eksisterende. Utvidelsen vil skape et mer markant skille mellom bydeler.

Lokaliteter, objekter: 01 Valaskjold gård, 02 Olav Haraldsonsgate og 03 Valaskjoldsgate med Sarpsborg Stadion, kan bli berørt.

Avbøtende tiltak: En utvidelse av D1 vil kunne gjøres skånsomt og eventuell støy vil kunne reguleres ved å legge sporene lavt, med lave jordvoller, i terrenget.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0102-07: Fritznerbakken

Kulturminnestruktur: Traséen følger logisk eksisterende planer og landskapets hovedtrekk.

Lokaliteter, objekter: En utvidelse av nåværende trasé vil i liten grad berøre kulturminner. Det vil i så fall være i nordre del, 01 Follogate, nær "Pappen".

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0102-08: Borg bryggeri

Kulturminnestruktur: Traséen følger logisk eksisterende planer og landskapets hovedtrekk.

Lokaliteter, objekter: Bebyggelse som er knyttet til bryggeriet kan bli berørt ved utretting ut i Glengshølen.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0102-09: Gleng

Kulturminnestruktur: En utvidelse og utretting av nåværende trasé vil berøre Stasjonsområdet, 01 Glengsgates søndre del, og dermed et historisk viktig forhold mellom Gleng og Glengshølen.

Lokaliteter, objekter: Steinfundamenter og steinbro, samt eldre hus nederst i 01 Glengsgate kan bli direkte berørt.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten. Må sees i sammenheng med 0102-10 Glengshølen.

0102-10: Glengshølen

Kulturminnestruktur: En forskyvning av sporene ut i Glengshølen vil få store konsekvenser for landskapsrommet og for et historisk viktig forhold mellom bydelen Gleng og Glengshølen.

Lokaliteter, objekter: Utvidelsen av traséen kan medføre fare for at steinfundamenter og steinbro under jernbanen, samt rester etter opplagsplasser blir berørt.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0102-11: Sentrum

Kulturminnestruktur: Å følge dagens trasé har liten innvirkning på områdets struktur.

A: liten konflikt med kulturminner/landskap

0102-12: Borgarsyssel

Kulturminnestruktur: En utvidelse og utretting av nåværende trasé berører sammenhenger som før var viktige mellom gamlebyen og Glomma.

Lokaliteter, objekter: Berøres i liten grad da trasé passerer østenfor.

A: liten konflikt med kulturminner/landskap

0102-13: Sarpsborg stasjon

Kulturminnestruktur: En utvidelse av nåværende trasé medfører utfylling i Glengshølen og et bredere stasjonsområde enn i dag. Ved eventuell stasjonsflytting må forhold til byen generelt klargjøres.

Lokaliteter, objekter: En utvidelse av nåværende trasé vil i stor grad berøre kulturminner knyttet til jernbanen. Spesielt blir steinarbeider langs linja og broanlegget over Glomma berørt, men også dreieskive og bygninger inne på området kan bli berørt.

Avbøtende tiltak: *Bytilknytningen bør opprettholdes.*

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0102-14: Borregaard på Opsund

Kulturminnestruktur: Traséen krever utfylling i Glommas elveløp og bryter dermed med et for byen strukturerende element. Sammenhengen mellom Borregaards fabrikkanlegg endres.

Lokaliteter, objekter: Bebyggelse i 01 Tømmerveien blir direkte berørt samt at traséen berører gamle vaskeplasser langs Glomma. Borregaards jernbane og tunnel sørover til det søndre fabrikkområde.

Avbøtende tiltak: *Ved flytting av ny trase nærmere dagens vil konflikter i området kunne unngås.*

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0102-15: Borregaard fabrikker

Kulturminnestruktur: Sammenhengen mellom Borregaards fabrikkanlegg endres.

Lokaliteter, objekter: Berøres i liten grad av denne trasé.

A: liten konflikt med kulturminner/landskap

0102-16: Tarris

Kulturminnestruktur: Traséen ligger helt ut til elva som en kraftig barriere mellom Tarris og Glomma.

Lokaliteter, objekter: 01 arbeiderboliger på Tarris berøres direkte ved denne føring av trasé.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

Lenke D2**0130-03: Alvim**

Kulturminnestruktur: Området er i dag langs søndre kant strukturert av jernbanen. Det var også de tidligere kommunegrensene. Denne avgrensning forsvinner, og traséen vil dele området på ny. Et sammenhengende gammelt gårdsområde 03 Haugen, som ligger parallelt med 02 gamle Kongevei, blir sammen med kongeveien brutt.

Lokaliteter, objekter: 03 Haugen på Alvim inneholder landskap og viktige såvel fornminner som nyere tids kulturminner og vil ved trasé lagt for langt mot nord bli sterkt berørt.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0130-04: Europavei 6

Kulturminnestruktur: Gårder som tidligere hang sammen er delt av E6, som her går parallelt med den gamle Kongeveien. Dobbeltsporet vil muligens virke som et dele på tvers av disse veiene igjen, og dermed i større grad splitte området.

0130-05: Klokkerjordet

Kulturminnestruktur: Området er i øst strukturert av jernbanen, og dette alternativet får konsekvenser for strukturer i sammenhengen mellom Klokkerjordet og Vesteng.

Lokaliteter, objekter: Den søndre del av boligbebyggelsen i området berøres.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0102-02: Vesteng

Kulturminnestruktur: Området er strukturert av jernbanen og traséen bryter nord i området den eksisterende struktur, mens den som strukturerende element forsvinner i sør. .

Lokaliteter, objekter: Det er vesentlig boligbebyggelse som blir direkte berørt, mens 01 Sandesund stasjon og Tune Melkefabrikk berøres indirekte ved at jernbanen som del av miljøet forsvinner.

Avbøtende tiltak: Av hensyn til områdets helhet er det viktig at nye traseer følger opp allerede eksisterende strukturer så langt det lar seg gjøre. Særlig viktig er den klare plassering banen i dag har på vestre kant av Torsbekkdalen.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0102-03: Enenda

Kulturminnestruktur: Gatenettet i boligområdet i Enenda berøres sterkt. Byens viktigste gate Olav Haraldsonsgate beskjæres av trasé gjennom Fritznerbakken. Denne er opprinnelig en del av Sarpsborgs eldste veinett, og er av stor viktighet i dag. Traséforslaget kommer ved denne konflikten også i konflikt med andre gater som er del av rutenettsplanene her.

Lokaliteter, objekter: Både 01 Valaskjold gård, Sarpsborg Stadion og 03 Valaskjoldsgate, med tidlig 1900-talls bebyggelse kommer i direkte konflikt med traséen

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0102-04: Torsbekkdalen

Kulturminnestruktur: Foreslått trasé følger denne ravinedalen uten å bryte denne naturlige og historisk viktige grense.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0102-06: St. Olavs gravlund

Kulturminnestruktur: Den nordvestre del av gatenettet nær Olav Haraldsonsgate, og gata i seg selv, brytes av forslaget. Landskapet blir også sterkt berørt.

Lokaliteter, objekter: Både 01 Olav Haraldsonsgate og bebyggelsen her er kulturminner av stor interesse.

Avbøtende tiltak: Det mest nærliggende vil være å følge gammel trase, eller finne en med tilsvarende logikk og omrammingsfunksjon for Sarpsborg. Det vil være mulig å legge traseen inn i Torsbekkdalen, til Enenda for derifra å gå i tunnel gjennom Fritznerbakken, men da må vertikaltraseen legges lavere enn dagens.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0102-07: Fritznerbakken

Kulturminnestruktur: En traséføring som ikke går i tunnel gjennom området er nærmest en form for rasering av eldre strukturer, bebyggelse og et i dag klart definert område. Hele kvartalstrukturen i området brytes, samt at landskapet blir beskåret og sterkt berørt. Bydelen deles.

Lokaliteter, objekter: Traséforslaget som går gjennom Fritznerbakken vil berøre kulturminner av høy verdi nær begge innslagene, og ved 02 Ferdersgate, Islandsgate, Lindesnesgate, og 03 Roald Amundsens gate.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0102-09: Gleng

Kulturminnestruktur: Traséforslaget berører en hel bydels struktur. Bydelen deles i to. 01 Glengsgate, som er en av Sarpsborgs rygggradsgater, krysses. Jernbanestasjonens plassering har sammen med denne gata vært styrende for gatenettet i området. Og når dennes plassering ikke lenger blir logisk vil dette medføre at bydelen kan miste sin logikk.

Lokaliteter, objekter: Viktige industriminne som 01 bebyggelse langs Glengsgate, 02 Jernbanegata, med Sarpsborg Elektriske fabrikk, sekkefabrikken, stasjonsbygningen og annen bebyggelse nær jernbanen berøres.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0102-10: Glengshølen

Kulturminnestruktur: Om Gleng som bydel svekkes blir også det kulturhistorisk viktige forholdet mellom Gleng og Glengshølen svekket.

Avbøtende tiltak: Traseen gjennom Fritznerbakken kan gjennomføres som tunnel lagt lavere og med utslag nord for eldre bebyggelse i enden av Glengsgate på en slik måte at det ikke berører Glengshølen. Eller sporet kan holdes nær Fritznerbakken når det kommer inn mot Sarpsborg stasjonsområde.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0102-11: Sentrum

Kulturminnestruktur: Ved valg av trasé gjennom Fritznerbakken berøres en kvartalsstruktur som strekker seg opp i sentrum. Gater fra sentrum har retninger som står i sammenheng med dagens stasjonslokalisering.

B: konflikt, avbøtende tiltak ikke vurdert.

0102-13: Sarpsborg stasjon

Kulturminnestruktur: Fritznerbakketraséen vil i stor grad bryte den lags jernbanen strukturerte bebyggelse. Dette er bebyggelse som ligger som avslutning av flere gater fra de mer sentrale deler av byen.

Lokaliteter, objekter: 01 Varteiggata henvender seg også til Gleng, og inneholder flere gamle lagerskur og mindre bedrifter fra tidlig 1900-tall. Traséen er foreslått lagt oppå denne bebyggelsen. Broene over Glomma blir berørt.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0102-15: Borregaard fabrikk

Kulturminnestruktur: Sammenhengen mellom Borregaards fabrikk-anlegg endres.

Lokaliteter, objekter: 01 utgjør det nordre og tidlige fabrikkområdet, og kan bli berørt. Lokaliteten i området blir direkte berørt samt at traséen krever utfylling i Glommas elveløp. Borregaards jernbane og tunnel sørover til hovedfabrikkområdet berøres også.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

Lenke D3

0102-16: Tarris

Kulturminnestruktur: Traséen følger allerede eksisterende viktige kommunikasjonsårer og lager ingen vesentlige nye konflikter med grunnleggende strukturer.

Lokaliteter, objekter: Traséen er lagt sør for, men svært nær 01 Tarris. Alternativet vil direkte berøre Tarrisområdet, og komme i konflikt med arbeiderboligen og rester av eldre broer og veier.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0102-01: Alvim søndre

Kulturminnestruktur: Ved forskyvning av spor mot nord, inn i tilliggende Alvim nordre, vil jernbanen som grense forskyves og nordre avgrensning for bebyggelsen i Alvim søndre forsvinner. Dobbeltspor i tillegg til all annen kommunikasjon i området er med på å skape vanskelige og uoversiktlige sammenhenger. Den gamle Kongeveien ned til Sandesund ferjested passerte nordøst i området, og brytes.

Lokaliteter, objekter: Bebyggelse langs 01 Utsiktsveien berøres indirekte.

Avbøtende tiltak: En vertikaltrase der sporene blir liggende lavt i terrenget vil være å foretrekke.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0102-02: Vesteng

Kulturminnestruktur: Dobbeltsporet bryter ved denne trasé de eksisterende strukturer for områdets søndre del. Den bryter også landskapsdraget som følger kanten av Torsbekkdalen.

Lokaliteter, objekter: Fjerning av planovergang der fortsatt rester av Kongeveien ligger, samt direkte berøring med 01 Sandesund stasjon og Tune Melkefabrikk, vil være konsekvenser av denne traséen.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0102-04: Torsbekkdalen

Kulturminnestruktur: Dette er et viktig landskapstrekk på linje med Sarpefossen på byens østre side og har vært en formgivende faktor for Sarpsborg bydannelse. Tunnel traséer med eventuell bro over Torsbekkdalen vil ha virkning på dalens kanter. Torsbekkdalen er et mindre dypt landskapsrom og vil ved tversgående traséer lett bli delt, og miste sin utstrekning og verdi.

Avbøtende tiltak: Viss tunneltrase skal velges er det viktig at eventuell bro over dalen blir såpass høy at den markerer det underliggende landskapsrom. Om det ikke kan gjøres på den måten, må den andre ytterlighet velges, å føre banen så lavt som mulig, helst slakt innover dalen, deretter på tvers og inn i tunnel. Det går an å ta utgangspunkt i dagens trase og slakt svinge av mot øst, for å gå inn i tunnel innerst ved Enenda, og derfra under Fritznerbakken, og ut like vest for Sarpsborg stasjon.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0102-05: Grotterød

Kulturminnestruktur: Eventuelle tunnel-traséer vil beskjære nord-/sørgående gater for hele området før tunnelinnslaget kommer. Både Ringgata nærmest Torsbekken og Storgata, som ligger noe lenger øst, er gater med stor viktighet for sammenhengen i planen fra 1913.

Lokaliteter, objekter: Boligbebyggelse fra mellomkrigstiden blir på begge sider av dalen berørt.

Avbøtende tiltak: Det mest avbøtende tiltak vil være å følge gammel trase eller finne et med tilsvarende logikk og omrammingsfunksjon for Sarpsborg.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0102-11: Sentrum

Kulturminnestruktur: Tunnelløsninger, med innslag og stasjonslokalisering på nye kanter av byen, vil kunne ha store konsekvenser for bystruktur og eldre bebyggelse. Konflikten ved tunnelinnslag i sentrumsnære områder generelt er store da både gatestruktur, trafikkårer og eldre bebyggelse berøres. Vertikalkurvaturen vil være bestemmende for ingrepets størrelse.

Lokaliteter, objekter: 01 Vadtvedt Mekaniske Verksted, 02 Oscarsgate, Varteigsgate, og 03 St. Mariesgate er lokaliteter av høy verdi, som alle kan bli berørt.

Avbøtende tiltak: For sentrumsnære tunnelinnslag finnes få avbøtende tiltak.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0102-13: Sarpsborg stasjon

Kulturminnestruktur: Traséen vil føre til en mulig nedleggelse av det tidligere stasjonsområde. Området vil i så måte bli sterkt berørt i seg selv, men endringen vil også berøre sentrum. Jernbanen og spesielt stasjonen er en del av byens struktur.

Lokaliteter, objekter: 01 Varteiggata henvender seg også til Gleng, og inneholder flere gamle lagerskur og mindre bedrifter fra tidlig 1900-tall. Disse og jernbanestasjonen ble lagt i nærhet til jernbanen, og mister noe av sin identitet når denne forsvinner. Broene over Glomma blir berørt.

Avbøtende tiltak: Bytilknytningen bør opprettholdes.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0102-12: Borgarsyssel

Kulturminnestruktur: Nærliggende viktige ferdselsårer, både nye og gamle, kan bli brutt av trasé.

Lokaliteter, objekter: Vertikalkurvatur og mer spesifiserte forslag vil være bestemmende for konsekvenser av traséen. Uansett står viktig eldre bebyggelse i fare for å bli berørt.

Avbøtende tiltak: Det er viktig å legge eventuell tunnel lavt nok til at Borgarsyssel ikke såres.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0102-15: Borregaard fabrikker

Kulturminnestruktur: Sammenhengen mellom Borregaards fabrikk-anlegg endres.

Lokaliteter, objekter: Borregaards jernbane og tunnel sørover til hovedfabrikkområdet berøres. 01 den eldste delen av Borregaard fabrikker vil trolig bli direkte berørt av tunnelinnslag. Det vil få negative konsekvenser for en av de viktigste industriområder i Norge.

Avbøtende tiltak: Det ville være ønskelig å klare å følge dagens trase ved delikat utforming.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

4.4.3. Parsell D, konklusjon

I Sarpsborg er det ikke foretatt noen evaluering av traseer på grunnlag av automatisk fredede kulturminner.

Ut fra en vurdering av nyere tids kulturminner vil både D2 og D3 medføre større konflikter enn en utvidelse og utretting av den nåværende

trasé D1. Glengshølen er historisk og som landskap et viktig område, og bør ikke berøres i for stor grad. Kryssingen av Sarpefossen innebærer for alle lenker en stor konflikt, men å følge dagens, eller å finne en ny løsning lenger nord, ser ut til å være den minst konfliktfulle løsning.

4.5. Parsell E

Hafslund - Skjeberg

Kommune
Kartblad

0115 Skjeberg
10-12

4.5.1. Områder

0115 - 01 Hafslund

Området ligger på raet mot Glomma. Det består av Hafslund Hovedgård med jordvei, rester av det gamle industrimiljøet med røtter i hovedgården og eldre samferdselsstrukturer, bl.a. jernbanen med vokterbolig. Det er karakterisert av en variert kulturminnestruktur, og inneholder kulturminner av regional og nasjonal verdi.

0115 - 02 Borgenhaugen

Tettsted vokst fram i tilknytning til industrimiljøet rundt Hafslund og Borregaard. Her lå tidligere plasser og arbeiderboliger. Området ble planlagt utbygd like før 1940. Bebyggelsen stammer fra ca 1900 og framover. Den eldste bebyggelsen er lokalisert langs Jernbanegata som fører fra raveien til Borgen stoppested.

0115 - 03 Nordberg

Tettbygd område sør for Hafslund og vest for Nyveien (nåv. v 583) og jernbanelinja. Spredte innslag av plasser og småbruk utparsellert fra gårdene Berg og Borgen. I dag er det nyere boligfelt som dominerer, og en del eldre, frittliggende villa-eiendommer.

0115 - 04 Borgen, Navestad, Klavestad

Landskapsrom avgrenset av skogklede åser og tettstedsbebyggelse. Jordbruksstrøk der tuna ligger samlet på knauser eller på rekke i åsen som Borgentuna. Gjennomskjæres av jernbanelinja med flere planoverganger. Nyveien (nåv. vei 583), forbindelsen opp til Hafslund og Sarpsborg fra ca 1900, og den viktige eldre tverrforbindelsen opp til raet, Klavestadgata, går også gjennom området. Flere av tuna har eldre bebyggelse godt bevart. I samspillet mellom bebyggelsen, landskapet rundt den og det åpne landskapsrommet ligger områdets verdi.

0115 - 05 Bjørnstadsletta

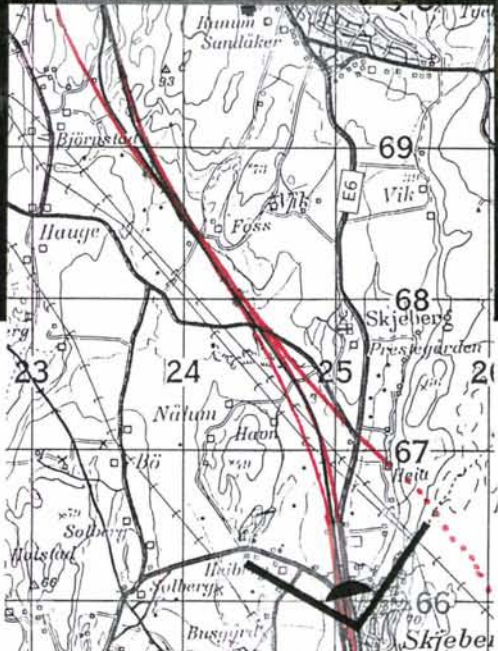
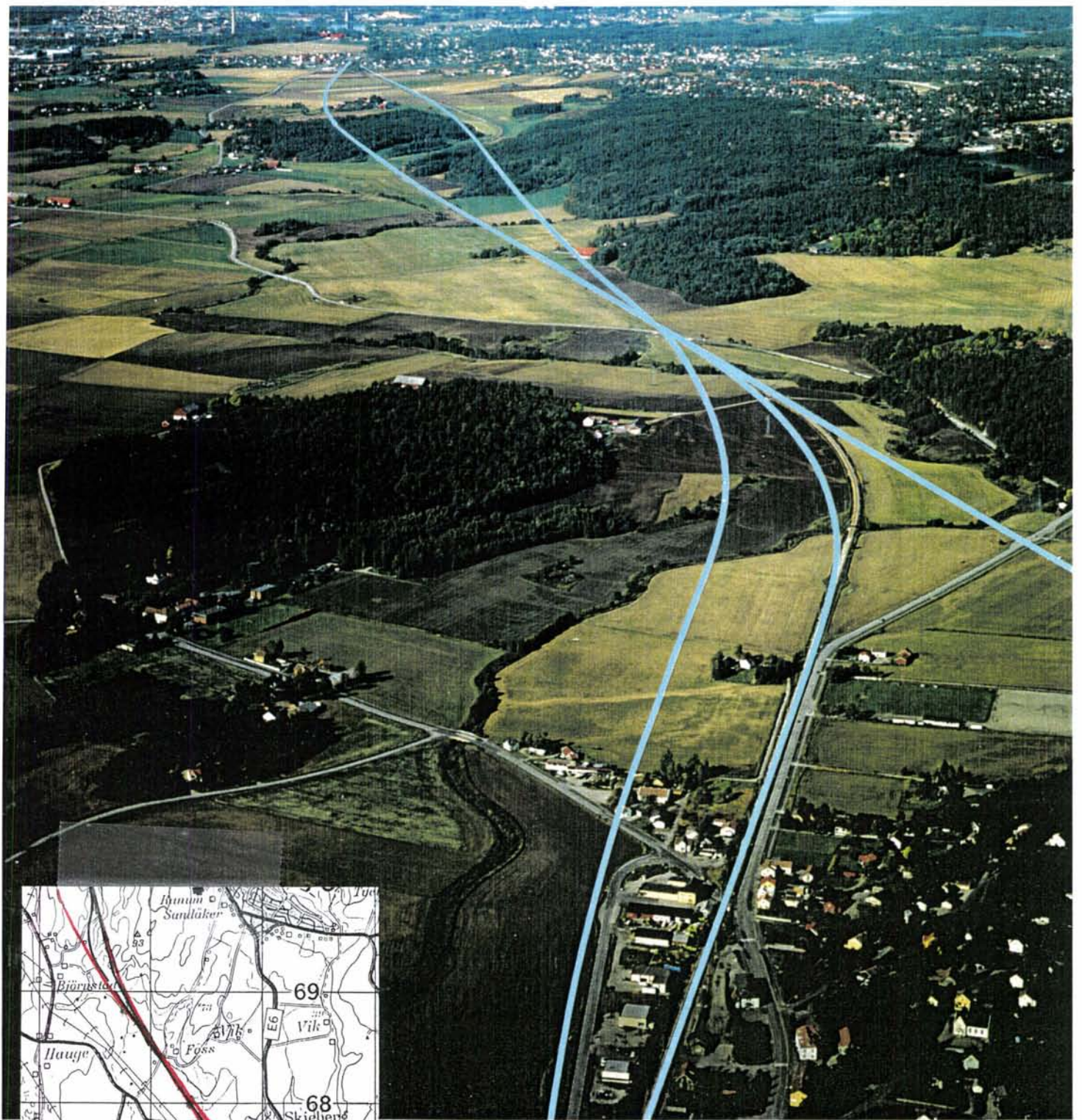
Landskapsrom - stor, flat slette avgrenset av skogklede åser. Jordbruksstrøk der tuna ligger i flatt lende, få fremmedelementer i form av ny bebyggelse og ikke jordbruksrelatert bebyggelse. Tuna ligger som enkelt- eller dobbelttun. Den gamle Kongeveien over Sandesund gikk gjennom området - delvis i samme trasé som gamle E6. Ved Haugegården tar Nyveien (nåv. v 583) av fra denne og fortsetter opp til Hafslund. Like ved Hauge ligger Galgeberget - bygdas gamle rettersted. Ved Foss like inntil jernbanelinja lå Skjebergs eldste skolehus og gamle klokkebolig. Ved Bjørnstad finnes en liten samling med nyere bolighus satt opp fra 1945. Her ligger også steinbrudd tatt opp 1940 - 45. Stort potensiale for tufter etter husmannsplasser i skogområdene ved Bjørnstad.

4.5.2. Parsell E, sammendrag konflikter

Lenke E1:

0115-01 Hafslund

Kulturminnestruktur: Linjen forsterker den barriere som allerede eksisterende kommunikasjonsårer danner mellom Hafslund hovedgård og



Skjeborgsletta mot Bjørnstadletta (E3, E4)

Nipa, Glomma. Dette skjer ved et punkt på landskapsformasjonen raet, sør for Sarpefossen, som i seg selv er sårbar.

Lokaliteter, objekter: 04 rester av allé, med "de to i alléen", banevokterboligen og det som var veien mellom Hafslund hovedgård og Hafslundsøy, vaskerstua og Hafslund mølle blir ytterligere svekket. Sarpehaugen med 03 Utsiktsveien med dennes møte med Sarpebroa, er en viktig lokalitet og kan ved ny passering av Glomma bli berørt. 02 Hafslund Kapell ligger innenfor klare avgrensninger, og en av dem er et trafikkknutepunkt der ny trasé må passere.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0115-02 Borgenhaugen

Kulturminnestruktur: Traséen danner i forhold til strukturer og sammenhenger en logisk vestre avgrensning av området.

Lokaliteter, objekter: 01 NSB's omformer stasjon med boliger, ligger tett opp til dagens trasé.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

Lenke E2:

0115-01 Hafslund

Kulturminnestruktur: Linjen kommer i tillegg til den barriere allerede eksisterende kommunikasjonsårer danner mellom Hafslund hovedgård og Nipa, Glomma. Dette skjer ved møtet mellom en ny broløsning og den store men sårbare landskapsformasjonen raet, sør for Sarpefossen.

Lokaliteter, objekter: 04 rester av allé, med "de to i alléen", banevokterboligen og det som var veien mellom Hafslund hovedgård og Hafslundsøy, vaskerstua og Hafslund mølle blir direkte berørt. Sarpehaugen med 03 Utsiktsveien med dennes møte med Sarpebroa, er en viktig lokalitet og blir ved denne passeringen av Glomma mindre berørt. 02 Hafslund Kapell ligger innenfor klare avgrensninger, og en av dem er et trafikkknutepunkt der traséen må passere.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

Lenke E3:

0115-02 Borgenhaugen

Kulturminnestruktur: Traséen beskjerer Riseberget som har navn etter en plass som lå her. Dagens bebyggelse ligger på og rundt dette som fungerer som avgrensning av tettbebyggelsen. Jernbanegata er en av flere eldre veier mellom ferdselsårer på raet og bebyggelsen vestenfor dette.

Lokaliteter, objekter: 01 NSB's omformerstasjon med boliger, omformergårdene, ligger tett opp til dagens trasé og blir direkte berørt av dette traséforslaget. 02 Jernbanegata og bebyggelsen nord for det tidligere stoppestedet Borgen blir berørt.

Avbøtende konflikt: Konflikter med de ovennevnte deler av områdene vil kunne unngås ved en mindre utrettet E3.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0115-03 Nordberg

Kulturminnestruktur: Traséen berører Jernbanegata som fortsetter i Bakkeveien. Nyveien, jernbanen og bebyggelsen mellom disse, ligger i forhold til Riseberget. Riseberget som strukturerende element er viktig også for Nordberg.

Lokaliteter, objekter: 01 Langs Nyveien, mellom denne og jernbanen, Riseberget, ligger eldre boliger.

Avbøtende tiltak: Det er viktig å beskjer Riseberget forsiktig.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0115-04 Borgen, Klavestad, Navestad

Kulturminnestruktur: Traséen danner få endringer i dagens situasjon, der jordveien på 01 Borgen, og 02 Klavestad, fortsetter å være delt av jernbanen. Det bør taes landskapsmessige hensyn til begge gårdssområdene, da de sett fra forskjellige ståsteder utgjør viktige punkter i strukturen av området.

Lokaliteter, objekter: 03 Klavestadgata, er av de eldre veier fra raet. Denne beskjæres. Også rester av veien mellom Klavestad og Bjørnstad, 02 Solligata, rett vest for dagens jernbanespor, langs åsen, blir berørt. Tuna på 02 Klavestad og på 01 Borgen berøres i liten grad.

A: liten konflikt med kulturminner/landskap

0115-05 Bjørnstadsletta

Kulturminnestruktur: Traséen blir liggende over "fingerspissene" på landskapet, dvs. at de sørvest-nordøst-gående åsryggene blir beskåret like nordøst for der de avsluttes. Traséen bryter dermed også forbindelsen mellom gårdene, Bjørnstad og Haug, vest for dagens trasé og de plassene, Krapset, Lia og Gadås, som lå under disse.

Lokaliteter, objekter: 01 Bjørnstadgårdene og 02 Hauggårdene berøres i liten grad. Men bebyggelsen på gården 03 Foss og den fra tidligere viktige ferdselsveien 04 Fossegata berøres direkte.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

Lenke E4:

0115-03 Nordberg

Kulturminnestruktur: Traséen berører Jernbanegata som fortsetter i Bakkeveien. Riseberget som strukturerende element er viktig også for Nordberg.

Lokaliteter, objekter: 01 Nyveien, jernbanen og bebyggelsen mellom disse, ligger i forhold til Riseberget. Bebyggelsen kan bli berørt ved breddeutvidelse og utretting ved tidligere Borgen stoppested.

Avbøtende tiltak: Ved å utvide mot øst vil man unngå konflikter. Riseberget bør beskjæres forsiktig.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0115-04 Borgen, Klavestad, Navestad

Kulturminnestruktur: Traséen blir liggende mer sentralt i området, men jordveien på 01 Borgen og 02 Klavestad, fortsetter å være delt av jernbanen. Klavestad deles fra søndre del av den åkerholme gårdene er del av og snittet i det slake landskapet med markant plasserte gårdstun endres sterkt.

Lokaliteter, objekter: 03 Klavestadgata er en av de eldre veier fra raet. Denne beskjæres. 02 Klavestad berøres i liten grad men bør taes landskapsmessige hensyn til.

Avbøtende tiltak: Hensynsfull høyde på skinnegangen, godt detaljerte og velutformete skjæringer og masseplaneringer vil dempe konfliktene.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0115-05 Bjørnstadsletta

Kulturminnestruktur: Traséen deler vest for 01 Bjørnstad av det som var Solligata, veien til Klavestad, men følger logisk grensen mellom plassene, Krapset, Lia og Gadås, som lå øst for dagens jernbane og gårdene, Haug og Bjørnstad i vest.

Lokaliteter, objekter: 01 Bjørnstadgårdene og 02 Hauggårdene berøres i liten grad. Ved 03 Foss kommer traséen svært nær nyere tids kulturminner av høy verdi. Her krysses også 04 Fossegata.

Avbøtende tiltak: Landskapsmessige hensyn blir viktige å ta, for å bevare logikken i landskapet.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

4.5.3. Parsell E, konklusjon

Det foreligger ingen vurdering av traseer automatisk fredede kulturminner. Følgende evaluering gjelder kun nyere tids kulturminner.

Lenke E1 vil ut fra en vurdering av nyere tids kulturminner være å foretrekke framfor lenke E2 for passeringen av Hafslund. Denne henger sammen med eksisterende bro over Sarpefossen. (For kryssingen av Sarpefossen, se parsell D). Både lenke E3 og E4 vil føre til konflikter. En justering av E3 i forhold til landskapet vil gjøre denne mer akseptabel.

4.6. Parsell F

Skjeberg - Rød

Kommuner
Kartblad

0115 Skjeberg, 0101 Halden
13-17

4.6.1. Områder

0115 - 06 Skjebergsletta

Flatt leirområde som strekker seg fra raet ned til Skjebergkilen. Det utgjør et helhetlig landskapsrom med gamle gårder og forbindelser mellom steder med historisk dybde. Skjeberg kirke og prestegård ligger sentralt på en større knaus. Middelalderkirken med prestegården markerer det gamle sentrum i Skjeberg og har en dominant plass i jordbrukslandskapet. Alléer fører mot kirken og framhever den ytterligere. Plassene under prestegården er lokalisert i det marginale strøket under åsen mot øst. Vik ligger under samme ås, de andre tuna ligger lokalisert under åsdraget mot vest. Området gjennomskjæres av de gamle Kongeveiene, gamle E6 og RV 110.

0115 - 07 Skjeberg stasjonsby

Stasjonsbyen er lokalisert på Skjebergsletta, men er skilt ut som eget område. Tettbebyggelsen vokste opp i tilknytning til den gamle Kongeveien og jernbanen. Det var administrasjonssentrum for gamle Skjeberg kommune med godt bevarte bygninger som viser dette. Bygningsmiljøer fra 1920-tallet er det dominerende. I ytterkanten ligger den gamle skysstasjonen på Nordre Guslund. Ei karakteristisk stasjonsgate løper parallelt med jernbanetraseen.

0115 - 08 Guslundjordene, Torgauten

Et helhetlig landskapsrom delvis avgrenset av åsrygger. Bebyggelsen ligger langs kantene. Overveiende jordbruksareal, unntatt mot vest der villabebyggelse er lokalisert i åsen mot Høisand. En del av denne har sin opprinnelse i eldre sommerhus, og noen av disse har bevart et eldre preg. Tuna på Torgauten og Gran er lokalisert i nedkant av denne åsen. Eldre veifar og Guslundbekken, hvor det var mølledrift, er karakteristiske trekk ved området. Faret til Kongeveien krysser Guslundbekken på en gammel steinbro. Området gjennomskjæres av jernbanelinja og av gamle og nye E6.

0115 - 09 Løkke

Et helhetlig landskapsrom avgrenset av åsrygger. Overveiende jordbruksareal, unntatt mot sørvest, hvor en del boligeiendommer av varierende alder og et bedehus er lokalisert. Noen av disse boligeiendommene har bakgrunn i gamle plasser. Området gjennomskjæres av Guslundbekken, som er en ravedal med rik kantvegetasjon. Løkkebrukene ligger på hver side av denne. Vestre Løkke som einbølt tun, mens tuna til Østre Løkke ligger samlet. Gårdene danner helhetlige tun. I Løkketkrysset er yngre boligeiendommer lokalisert.

0115 - 10 Høiliåsen

Bergområde med myrstreknings, lite dyrka mark. Det ble brukt som beiteområde av gårdene rundt. Potensiale for funn av husmannsplasser. Den gamle Kongeveien passerer gjennom området i draget nord for Høiliåsen.

0115 - 11 Ingedalsbekken

Området utgjør et frodig jordbrukslandskap langs Ingedalsbekken som går i en dyp bekkedal med rik løvtrevegetasjon. I sør har det form av en

smal tarm, mot nord utvider det seg til ei skålformet slette. Tuna ligger opp mot skogbrynet som avgrenser den dyrka marka. De ligger einbølt omgitt av jordveien, med unntak av Syverstadtuna som ligger samlet til det gamle veifaret fra Bakke opp til raet. Ravinedalen som deler området i to er romdannende. Tuna ligger harmonisk i forhold til denne, omgitt av et kulturlandskap med eldre preg, bl.a. en rik løvtrevegetasjon, åkerholmer og beitemark. Det er få fremmedelementer i form av nye hus. Det eldre kulturlandskapet, de gamle veifara og den gamle jernbanebrua som jernbanen krysser Ingedalsbekken på, er alle kunnskapsberettende. Det estetisk vakre kulturlandskapet gir området høy opplevelsesverdi.

0115 - 12 Ingedal

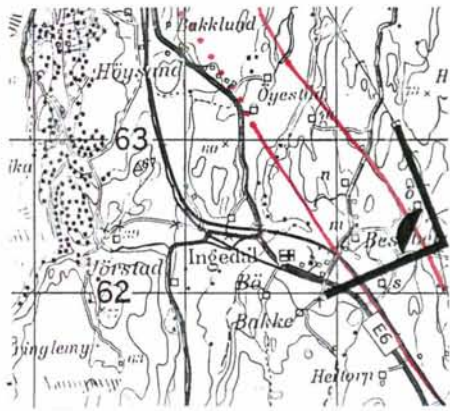
Dette er den sentrale del av Ingedal Sogn. Et landskapsrom avgrenset av åsrygger mot vest og øst, hovedsaklig jordbruksarealer. Det er sammensnørt mot sør og nord med en smal passasje for gamle E6 og jernbanetraseen (1879) som går gjennom området. I nord ligger Ingedal middelalderkirke. Like ved den er Bakke gård lokalisert. Den var trolig prestegård alt i katolsk tid. Seinere ble den presteenkesete og kapellangård. Einbølte tun er lokalisert i det sentrale slettelandet, med husmannsplasser opp mot skogkanten. På Bisseberggårdene er det store og tildels sammenhengende steingjerder. Bruka Melløs, Knatterød og Fredheim sør for Bisseberg utgjør et karakteristisk småbruksmiljø. Ingedal Stasjon utgjør et stasjonsområde med boligeiendommer. Ved Ingedal kirke ligger skole og lærerbolig, moderne serviceanlegg med motell og bensinstasjon. Fra kirken går en gammel bygdevei (nåv. 595) opp til raet. Området gjennomskjæres av gamle veifar som Kongeveien og Mostien. Den dominerende kulturminnestrukturen er jordbruksbebyggelsen. Den er del av et sammenhengende kulturlandskap med historisk dybde og estetiske kvaliteter.

0101 - 01 Viksletta

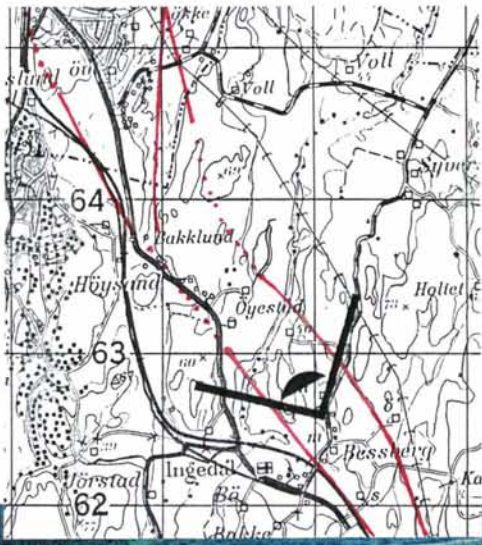
Viksletta utgjør et stort åpent landskapsrom avgrenset av åsrygger og knauser. Kulturlandskapet har eldre preg med mye løvtrær som rand- og kantvegetasjon ved bekkedaler, i eiendomsskiller og mot skogbrynet. Bebyggelsen er godt synlig i dette landskapet, enten i form av enkle tun, dobbelttun, klyngetun eller annen bebyggelse langs jernbane og Kongevei. På Husebygårdene er det rester av et gammelt teigsystem og steingjerder. Opp mot skogkanten i øst er småbruksbebyggelse lokalisert. Deler av denne har røtter i eldre husmannsplasser. Det er innslag av eldre jordbruksrelatert småindustri som meieri, mølle og sagbruk. Gamle Berg skole var lokalisert i Svingen der Kongeveien svingte mot nord. Kulturminnenes mangfold, historiske dybde, og den høye autentisiteten til mange av dem, gir området som helhet høy kunnskapsverdi. Beliggenheten i et jordbrukslandskap med eldre trekk, dels med estetiske kvaliteter, er med på å gi kulturminnene i området høy opplevelsesverdi.

010102 Torpum, Fossby, Lundestad

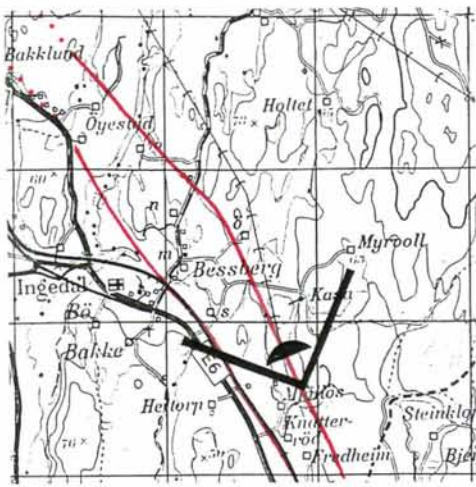
Området omfatter et stort areal som strekker seg ned til kysten. Her er en blanding av flate jorder, skogåser og mer kupert fjordlandskap. Kulturminnestrukturen er variert. Den spenner fra gammel tradisjonsrik storgårdsbebyggelse og plasser, til eldre industrirelatert bebyggelse ved kysten. Område er preget av nærheten til Halden og Sverige, og gjennomskåret av eldre og viktige veifar som førte til disse stedene. Ved disse ble skysstasjoner og gjestgiverier lokalisert. Den rike og varierte kulturminnebestanden i området der enkeltminner som bygninger, miljøer og kulturlandskap har høy autentisitet - gir det høy kunnskapsverdi. Dette forsterkes av tradisjonen om de mange svenskefeider, og konkrete steder og minner knytta til disse. Tross at



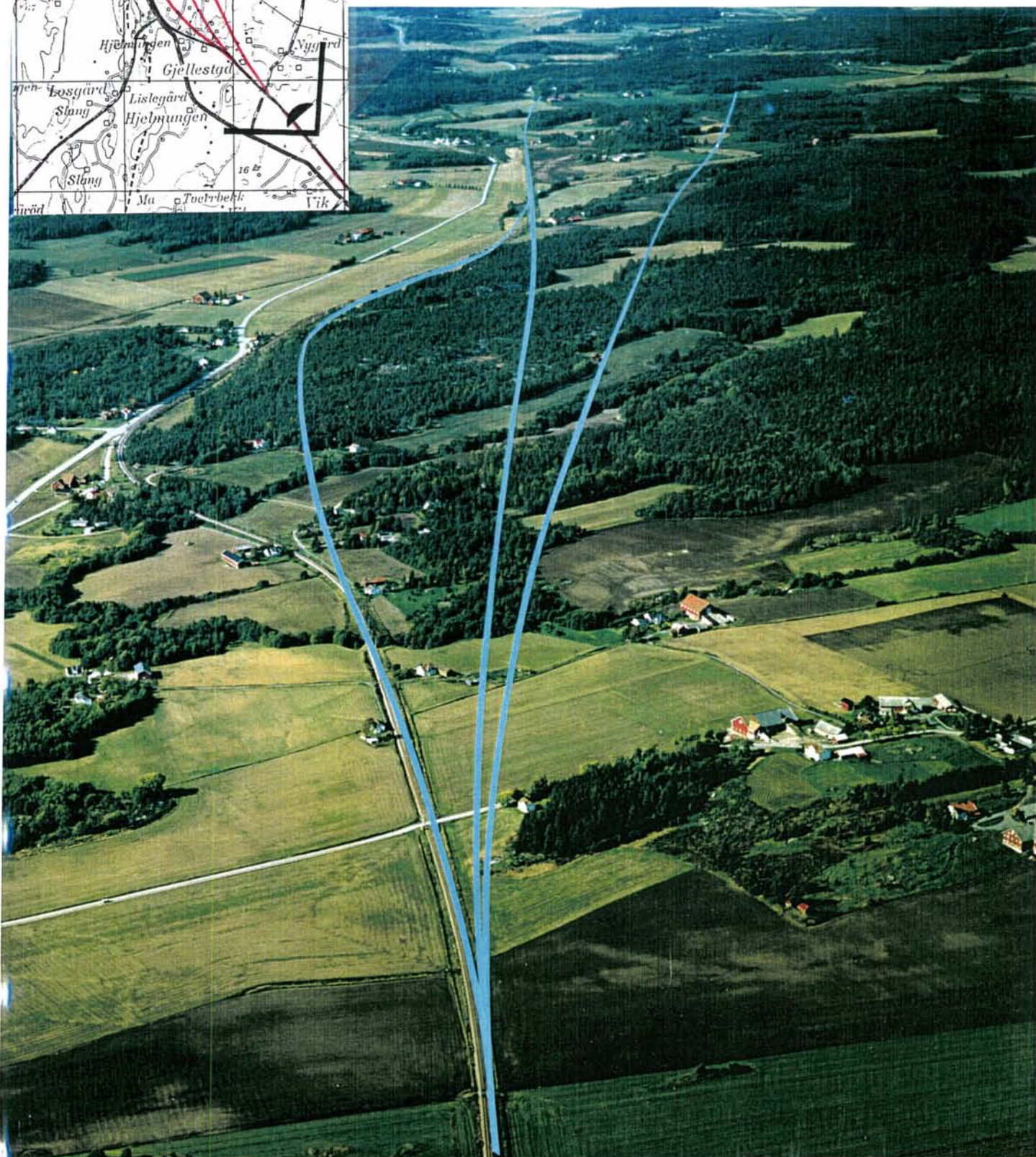
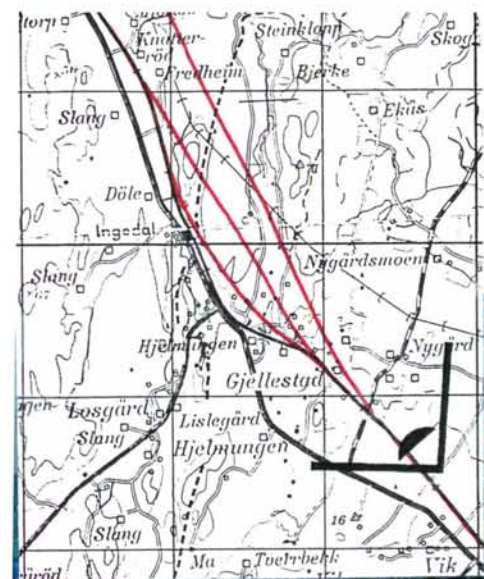
Bisseberg, Ingedal sett fra Ø (F1, F2)



Ingedalsbekken, Øyestadgårdene, mot Løkke (fra Ø) (F1, F2, F3, F5)



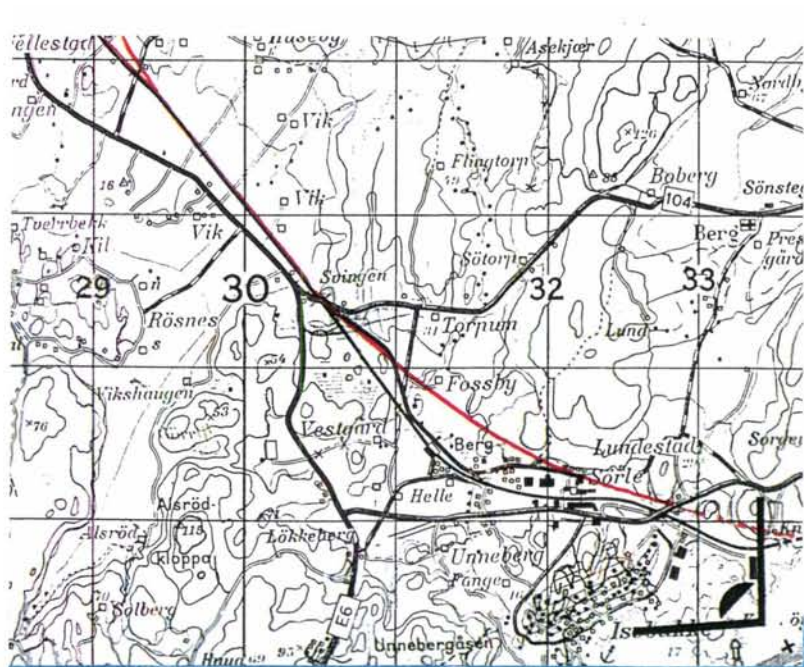
Bisseberg sett fra SØ (F1)



Fra SØ mot (Nygård, Alkerød, Hjelmingen) Viksletta mot Ingedal (F5,6,7)



Fra V mot Fossby, Torpum (F9, F1)



Fra SØ Berg, Fossby/Torpum, Viksletta (F9, F10)

deler av området er bygd ut med industrifelt, er det stedvis bevart et eldre kulturlandskap med estetiske kvaliteter.

0101 03 Knivso, Remmen, Rød

Dette området strekker seg inntil den gamle bygrensa til Halden. Jordbruksarealet ligger som tunger mellom knauser og åser, ispedt et sterkt innslag av edelløvsog. Ned mot strandlinja er det et kupert landskap. Her har det fra gammelt ligget havneleier ved Knivso, i Sorgenfribukta og på Rødstranda. Området er sterkt influert fra Rød Herregård hvor slektene Tank og Anker hadde sitt sete. Den eldre bebyggelsen i området har høy autentisitet og er i overveiende grad preget av bedrestandskultur. Den viser utviklingen fra en eldre herregårdskultur med røtter i 1700-tallet til tidstypiske større villaeiendommer fra slutten av 1800-tallet. De store hage- og parkanleggene er en viktig del av dette. Den østlige delen av området - Rød og Remmen - er et av kulturlandskapene i "Østfoldlandskap av betydning" utgitt av Miljøvern avdelingen Fylkesmannen i Østfold. Er karakterisert som: Rød Herregård med historisk hage og park. Frodig ravinedal med edelløvsog og store eiketrær ved Remmen.

4.6.2. Parsell F, sammendrag konflikter

Lenke F1:

0115-06 Skjebergsetta

Kulturminnestruktur: Traséforslaget deler et nord-/sør-gående kulturminneområde i to. Eldre ferdselsveier går historisk sett på langs med dalen, mellom raet og Skjebergkilen. Den kontinuitet, og landskapsbeskrivelse, disse danner, brytes.

Lokaliteter, objekter: 01 Skjeberg kirke og prestegård, berøres ikke direkte, men landskapsformen lokaliteten ligger på mister sin frie plass i åkerlandskapet. 03 Hestehagen, Nylende, Heia, er en rekke av tidligere plasser under prestegården, langs området østkant. Denne berøres ved tunnelinnslag, og står i fare for å miste sammenhenger sørover til andre plasser i området. Under 03 ligger også Bekkevold som blir direkte berørt.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

Avbøtende tiltak: *Landskapsmessige hensyn blir viktige for dette området da landskapet binder sammen og lesliggjør den historiske området har. Det er viktig at "ting" settes fast, til landskapet eller allerede eksisterende strukturer, og ikke blir liggende å flyte landskapsrommet.*

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0115-07 Skjeberg stasjonsby

Kulturminnestruktur: Dette trasé forslaget fjerner jernbanen som strukturerende element for området.

Lokaliteter, objekter: Skjeberg stasjon, spesielt, og enkelte omkringliggende bygninger, mister det de er bygd opp rundt.

B: konflikt, vurderende tiltak ikke vurdert.

0115-09 Løkke

Kulturminnestruktur: Traséen deler ved oppsplitting av jordveier og historisk viktige sammenhenger et sammenhengende område i to. Stien mellom de to Løkkegårdene og den eldre veien langs Guslundbekken deles av trasé. Kantene av området splittes.

Lokaliteter, objekter: Lokaliteten 03 Løkkebakken berøres direkte ved sin nærhet til tunnel innslag. 02 Løkke vestre blir delvis delt fra jorda, og det samme gjelder for 01 Løkke østre.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0115-10 Høiliåsen

Kulturminnestruktur: Berøres i liten grad da trasé er foreslått som tunnel.

Lokaliteter, objekter: Berøres i liten grad da trasé er foreslått som tunnel.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0115-11 Ingedalsbekken

Kulturminnestruktur: Den foreslåtte trasé deler et sammenhengende område i to på et nytt og hittil uberørt sted. Dette har direkte innvirkning på eldre ferdselsveier som på begge sider har fulgt Ingedalsbekken fra raet mot Ingedal kirke, og kongeveien som passerte der. Langs bekken ligger et belte av gammel beitemark og edelløvskog av svært høy verdi.

Lokaliteter, objekter: Det er ingen lokaliteter som direkte berøres. Jordveien og den tidligere forbindelse mellom 01 Øyestad og 03 Voll Vestre berøres direkte. Steingjerder og rydningsrøyser kan bli berørt, og det samme gjelder 0115-12-02 Bissebergplassen.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0115-12 Ingedal

Kulturminnestruktur: Traséforslaget rammer plasser og veier fra gårdene på Ingedalssletta til disse. Traséen blir liggende delvis over "fingerspissene" på landskapet, slik at de sørvest - nordøst gående åsryggene blir beskåret like nordøst for der de avsluttes.

Lokaliteter, objekter: 02 Bisseberg, inneholder flere gårdstun og plasser, beliggende innenfor et småskalert landskap dekket av kulturspor. Både den historisk viktige veien gjennom Bisseberg fra Ingedal kirke til raet, gårdenes jordveier nord for tuna og sammenhengen til plassen Bissebergkasa, berøres. Også beitemarker, steingjerder og rydningsrøyser blir her berørt. Ved 04 Melløs, Knatterød, Fredheim berører traséen jordveien og veier til utmark nordafor tuna. Her finnes også vegetasjon som indikerer forskjelligartet bruk av landskapet. Lokaliteten utnytter et marginalt område. 06 Seut berøres direkte og sammenhengen til 06 Døle som denne lå under beskjøres. 07 Ingedal stasjon faller ut av sin opprinnelige kontekst.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0101-01 Viksletta

Kulturminnestruktur: Traséen går på tvers av historiske ferdselsveier og landskap, og danner ny barriere mellom plasser og gårder som ligger nede på sletta. Også en viktig siktlinje fra gården 03 Gjellestad nordre og 04 Nygård mot Gjellestadhaugen berøres. Planfrie overganger må ikke konkurrere med haugen.

Lokaliteter, objekter: 05 Rynningen berøres direkte. Det samme gjør 03 Gjellestad og sveiserboligen sørvest for 04 Nygård. Beitemark, steingjerder og rydningsrøyser berøres på strekningen.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster. Gjellestadhaugen er et fornminne av meget høy verdi. Det er gjort ØK registrering men ingen K.U. i området. Det tæes derfor forbehold.

Avbøtende tiltak: Overganger i forbindelse med ny trase bør i størst mulig grad legges til allerede eksisterende naturformasjoner eller som underganger, for i minst mulig grad å bryte Viksletta som landskapsrom, eller komme i konflikt med Gjellehaugen.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

Lenke F1A

0115-06 Skjeborgsletta

Kulturminnestruktur: Se F1

Lokaliteter, objekter: Se F1

Arkeologi: Se F1

Avbøtende tiltak: Se F1

Konflikt: Se F1

0115-09 Løkke

Kulturminnestruktur: Traseen deler ved oppsplitting av jordveier og historisk viktige sammenhenger et sammenhengende område i to. Kantene av området splittes.

Lokaliteter, objekter: Lokaliteten 01 Østre Løkke får traseen ganske nær og blir skilt fra deler av jordveien.

B: konflikt, avbøtende tiltak ikke vurdert.

0115-11 Ingedalsbekken

Kulturminnestruktur: Den foreslåtte trase vil dele et sammenhengende område på et nytt og hittil uberørt sted. Langs bekken ligger et belte av gammel beitemark og edelløvsskog av svært høy verdi. Den vil få innvirkning på de gamle ferdselsveiene på begge sider av Ingedalsbekken som førte mot Ingedal kirke og kongeveien.

Lokaliteter, objekter: Traseen vil direkte berøre 03 Voll vestre. Jordveien til både Voll og Syverstad med innslag av åkerholmer og beitemark blir berørt. Tuna vil bli skilt fra deler av jordveien.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

C: Stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt.

0115-12 Ingedal

Kulturminnestruktur: Traseforslaget vil ramme veier fra gårdene på Ingedalssletta til gamle plasser.

Lokaliteter, objekter: 02 Bisseberg, inneholder flere gårdstun og plasser, beliggende innenfor et småskalert landskap dekket av kulturspor. Traseen vil skjære i ytterkanten av lokaliteten 02 Bisseberg, og ramme jordveien til Bisseberg Østre. Sammenhengen mellom Bisseberg og plassen Bissebergkasa blir berørt. Ved 04 Melløs, Knatterød, Fredheim berører traséen jordveien og veier til utmark nordafor tuna.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av rike fornminneforekomster.

B: Konflikt., avbøtende tiltak ikke vurdert.

Lenke F2:

0115-06 Skjeborgsletta

Kulturminnestruktur: Traséen følger dagens jernbane og underbygger den historiske struktur av ferdselsveier i området. Passasjer over banen får konsekvenser i form av nye landemerker på Skjeborgsletta.

Lokaliteter, objekter: 03 Slettevold og Heiastua berøres.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

Avbøtende tiltak: Se F1.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0115-07 Skjeberg stasjonsby

Kulturminnestruktur: "Oldtidsveien" som strukturerer 02 må omlegges og blir liggende som et ruvende element nord i området.

Lokaliteter, objekter: "Oldtidsveien" gjennom 02 Hanskemakerbru, Folkvang, Torslund blir ved ny veiovergang berørt. Bebyggelsen langs jernbanen, delvis 01, mest 03, kan bli berørt. Ved Guslundåsen ligger 04 trevarefabrikker og eldre bebyggelse. Spesielt blir et eldre sveitserhus ved Guslundåsen berørt.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

Avbøtende tiltak: RV 110s passering av traseer på Skjebergsletta bør ikke foregå som overgang, grunnet opplevelsen av Skjeberg stasjonsby som del av Skjebergsletta.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0115-08 Guslundjordene

Kulturminnestruktur: Forbindelsen mellom de to Guslundgårdene sør for Guslundåsen brytes, både ved at et eldre veifar her forsvinner, men også ved at Guslundbekken passerer. Kantene av området splittes.

Lokaliteter, objekter: 04 Guslundbekken og veien mellom gårdene berøres direkte.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster

Avbøtende tiltak. I forhold til landskapsrommet er det få avbøtende tiltak. Om det skulle være noen må det ligge i vertikalkurvaturen.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

Lenke F3:

0115-06 Skjebergsletta

Kulturminnestruktur: Traséen blir liggende midt mellom Skjebergbekken og 02 Havn nordøst for Nålumåsen og berører, ved en beskjæring i den slake dalen, forholdet mellom Nålumåsen, Havn og Skjeberg kirke med åsen denne ligger på.

Lokaliteter, objekter: 02 Havn og 03 Heiastua berøres ikke direkte men blir liggende nær traséen.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

Avbøtende tiltak. Se F1

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0115-07 Skjeberg stasjonsby

Kulturminnestruktur: Traséen blir liggende vestenfor de gamle strukturer og deler "Oldtidsveien" før denne møter kongeveien over Sandesund.

Lokaliteter, objekter: 02 Oldtidsveien, Hanskemakerbru, Folkvang, Torslund, blir berørt ved ny plassering av trasé og veiovergang. 03 Skjeberg stasjon mister sin kontekst. Ved Guslundåsen ligger 04 trevarefabrikker og eldre bebyggelse. Spesielt blir et eldre sveitserhus ved Guslundåsen berørt.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

Avbøtende tiltak: Se F2.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0115-08 Guslundjordene

Kulturminnestruktur: Se F2.

Lokaliteter, objekter: Se F2.

Arkeologi: Se F2.

Avbøtende tiltak: Se F2

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

Lenke F4:**0115-09 Løkke**

Kulturminnestruktur: Traséen deler ved oppsplitting av jordveier og historisk viktige sammenhenger et helhetlig område i to. Stien mellom de to Løkkegårdene og den eldre veien langs Guslundbekken deles av trasé. Kantene av området splittes.

Lokaliteter, objekter: Lokaliteten 03 berøres direkte ved sin nærhet til tunnel innslag. 02 Løkke vestre får traséen svært nær og blir kilt opp mot fjellet den ligger langs, samt delt fra jorda. 01 Løkke østre berøres i liten grad. 04 Løkke bedehus, Albany, berøres ikke direkte.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0115-10 Høiliåsen

Kulturminnestruktur: Berøres i liten grad da trasé er foreslått som tunnel.

Lokaliteter, objekter: Ved tunnelinnslag i vest er det potensiale for funn etter rester av plassen Grønli, se lokalitet 0115-08-03 som dekker husmannsplassene øst på Guslundjordene.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0115-11 Ingedalsbekken

Kulturminnestruktur: Berøres som for F5.

Lokaliteter, objekter: Traséen har tunnelinnslag svært nær 01 Øyestad søndre. Se F5.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

Lenke F5:**0115-08 Guslundjordene**

Kulturminnestruktur: Ved at Gamle Kongevei og jordene krysses midt i området oppstår en deling av dette. Et nytt tungt element tilføres ved krysset mellom trasé og Kongevei. Kantene av området splittes.

Lokaliteter, objekter: 03 Husmannsplassene Bakkelund, Skidnepytt og Grønli berøres ved tunnelinnslaget. Gamle Kongevei krysses.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

Avbøtende tiltak: Se F2

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0115-10 Høiliåsen

Kulturminnestruktur: Berøres i liten grad da trasé er foreslått som tunnel.

Lokaliteter, objekter: 01 gamle Kongevei og Sarabråten krysser området over den foreslåtte tunnel.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0115-11 Ingedalsbekken

Kulturminnestruktur: Kryssingen av Ingedalen har store konsekvenser for sammenhenger i området. Ingedalkirkens plassering har vært styrende for plassering av flere gårder og ferdselsveier. Inngrepet vil ha innvirkning på eldre ferdselsveier som på begge sider har fulgt Ingedalsbekken fra raet mot Ingedal kirke og Kongeveien, som passerer her. Traséen bryter sammenhengen mellom Øyestadgårdene, via Gamle Kongevei, til Ingedal kirke. Langs Ingedalsbekken ligger eldre beitemark i edelløvsskog som er av høy verdi.

Lokaliteter, objekter: Den berører direkte jordveien til 01 Øyestad Søndre. Selve tunet berøres ikke men dettes forhold til Ingedalsbekken og Ingedal kirke berøres sterkt.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0115-12 Ingedal

Kulturminnestruktur: Traséforslaget følger dagens trasé og opprettholder eksisterende struktur. Veien fra 01 Ingedal kirke nordøstover gjennom 02 Bisseberg er en viktig eldre ferdselsvei til raet, denne berøres. Traséen får innvirkning på sikt og landskapssammenheng mellom disse lokaliteter. Se også 0115-11 Ingedalsbekken for konflikter her. Forbindelsen mellom 05 Heltorp og Torp berøres. Beitemark, steingjerder og rydningsrøyser berøres.

Lokaliteter, objekter: 02 Bisseberg, inneholder flere gårdstun og plasser. Jordveien vest for 02 Bisseberg med frukthage berøres.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

Avbøtende tiltak: Traseen må nøye tilpasses landskapet ved passering av Ingedalsbekken. Vertikalutforming kan være avgjørende for konfliktpotensialet.

B: stor konflikt, tiltak vil kunne dempe konflikten

Lenke F6**0115-12 Ingedal**

Kulturminnestruktur: Traséforslaget følger delvis dagens trasé og opprettholder eksisterende struktur.

Lokaliteter, objekter: Ved 04 Melløs, Knatterød, Fredheim berører traséen jordveien og veier til tuna. Lokaliteten utnytter et marginalt område. 06 Seut og sammenhengen til Døle som denne lå under beskjæres. Den gamle plasseringen av Døle berøres direkte. 07 Ingedal stasjon, faller ut av sin opprinnelige kontekst.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av rike fornminneforekomster.

B: konflikt, avbøtende tiltak ikke vurdert.

0101-01 Viksletta

Kulturminnestruktur: Traséen går på tvers av historiske ferdselsveier og landskap, og danner ny barriere mellom plasser og gårder som ligger nede på sletta. Også viktige siktlinjer fra gårdene 03 Gjellestad nordre og 04 Nygård mot Gjellestadhaugen berøres. Planfrie overganger må ikke konkurrere med haugen.

Lokaliteter, objekter: Veien fra 01 Hjelmungen til 05 Rynningen berøres. Det samme gjør 03 Gjellestad og Nygårdsgata under 04 Nygård. Steingjerder og rydningsrøyser berøres på strekningen.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster. Gjellestadhaugen er et fornminne av meget høy verdi. Det er

gjort ØK registrering men ingen K.U. i området. Det taes derfor forbehold.

Avbøtende tiltak: Overganger i forbindelse med ny trase bør i størst mulig grad legges til allerede eksisterende naturformasjoner eller som underganger, for i minst mulig grad å bryte Viksletta som landskapsrom, eller komme i konflikt med Gjellehaugen.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

Lenke F7

0115-12 Ingedal

Kulturminnestruktur: Traséforslaget rammer plasser og veier fra gårdene på Ingedalssletta til disse. Traséen blir liggende delvis over "fingerspissene" på landskapet, slik at de sørvest- nordøst gående åsryggene blir beskåret like nordøst for der de avsluttes.

Lokaliteter, objekter: Ved 04 Melløs, Knatterød, Fredheim berører traséen jordveien og veier til tuna. Lokaliteten utnytter et marginalt område som traséen ligger i søndre del av. 06 Seut og sammenhengen til 06 Døle som denne lå under beskjøres. 07 Ingedal stasjon faller ut av sin opprinnelige kontekst.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0101-01 Viksletta

Kulturminnestruktur: Traséen går på tvers av historiske ferdselsveier og landskap, og danner ny barriere mellom plasser og gårder som ligger nede på sletta. Også viktige siktlinjer fra gården 03 Gjellestad nordre og 04 Nygård mot Gjellestadhaugen berøres. Planfrie overganger må ikke konkurrere med haugen. Traséforslaget blir liggende som dele midt i landskaps- og kultursammenhenger.

Lokaliteter, objekter: Veien fra 01 Hjelmungen til 05 Rynningen berøres. Det samme gjør 02 Alkerød og 03 Gjellestad. Gjellestad mellom og sveiserboligen på 04 Nygård berøres direkte. Beitemark, steingjerder og rydningsrøyser berøres på strekningen.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster. Gjellestadhaugen er et fornminne av meget høy verdi. Det er gjort ØK registrering men ingen K.U. i området. Det taes derfor forbehold.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

Lenke F8

0101-01 Viksletta

Kulturminnestruktur: Traséen følger allerede eksisterende jernbane og opprettholder i så måte den eksisterende struktur i området. Traséen berører der den er foreslått den dypeste og beste jorda i området. Det er ikke skjedd utskiftning på Viksletta så viktigheten av overganger for en effektiv drift har vært stor. De nye planfrie overgangene kan bli de nye "Gjellestadhauger" i et område der denne haugen er identitetsskapende. Gårdene ligger som landemerker i området.

Lokaliteter, objekter: Det kan oppstå konflikt sørvest for 04 Nygård ved overgang i Nygårdsgata. Forbindelser til 04 Huseby og 07 og 08 Vik gårdene, endres. 09 Svingen berøres direkte.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster. Gjellestadhaugen er et fornminne av meget høy verdi. Det er gjort ØK registrering men ingen K.U. i området. Det taes derfor forbehold.

Avbøtende tiltak: Overganger i forbindelse med ny trase bør i størst mulig grad legges til allerede eksisterende naturformasjoner eller som

underganger, for i minst mulig grad å bryte Viksletta som landskapsrom, eller komme i konflikt med Gjellehaugen.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0101-02 Torpum, Fossby, Lundestad

Kulturminnestruktur: Traséforslaget bryter ved 01 Fossby, Torpum, Vestgård de eksisterende strukturer og ligger midt i Fossby gårds jordvei. Den forsterker en deling av et sammenhengende kulturlandskapsområde fra Åsekjær i nord via Flingtorp, Søtorp, Torpum, Fossby til Vestgård i sør. Vidar Asheim ser på området som interessant for naturvernområde.

Lokaliteter, objekter: Alléen opp til Fossby og rester av Gamle Kongevei og Svinesundsvei med allé berøres direkte, det samme gjelder 01 gården Fossby med minner etter Karl 12s hovedkvarter, med voller og dam, samt rester etter mølledrift. Langs bekken ligger edelløvsog av meget høy verdi. 02 Berg tettsted rundt den fjernede Berg stasjon berøres i nord, langs Sørliveien. Ved 03 Lundestad berøres sammenhenger mellom Lundestad og Isebakke, Knivsø og Sorgenfribukta, som er historisk viktig.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster. Det er gjort ØK registrering men ingen K.U. i området. Det tæs derfor forbehold.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

Lenke F9

0101-03 Knivsø, Remmen, Rød

Kulturminnestruktur: Traséen går på tvers av landskapet, og forbindelsene mellom de større gårdene Lundestad, Sorgenfri, Remmen og Rød til sjøen, brytes.

Lokaliteter, objekter: 01 Knivsø barnehjem, som er en tidligere villa, berøres direkte. På odden sør for denne villaen kan det ha ligget et tollsted. Ved 02 Sorgenfri berøres en historisk viktig kontakt ned til Sorgenfribukta, som var denne gårdens badested. Ved Refne er det mulige rester av hageanlegg.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster. Det er gjort ØK registrering men ingen K.U. i området. Det tæs derfor forbehold.

Avbøtende tiltak: Av hensyn til viktige nord-sør-gående sammenhenger er det viktig at dalene ikke beskjæres, spesielt gjelder dette for Knivsø og Sorgenfribukta. Det bør også tæs hensyn til en i dag forsvunnet sammenheng mellom Rød og sjøen.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

Lenke F10

0101-03 Knivsø, Remmen, Rød

Kulturminnestruktur: Traséen går på tvers av landskapet, og forbindelsene mellom de større gårdene Lundestad, Sorgenfri, Remmen og Rød til sjøen, brytes.

Lokaliteter, objekter: 01 Knivsø barnehjem, som er en tidligere villa, berøres direkte. På odden sør for denne villaen kan det ha ligget et tollsted. Ved 02 Sorgenfri berøres en historisk viktig kontakt ned til Sorgenfribukta, som var denne gårdens badested. Ved Refne er det mulige rester av hageanlegg.

Arkeologi: Den historiske kontinuitet markeres av fornminneforekomster. Det er gjort ØK registrering men ingen K.U. i området. Det tæs derfor forbehold.

Avbøtende tiltak: Se F9

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

4.6.3. Parsell F, konklusjon

Rapporten fra Oldsakssamlingen konkluderer ikke med valg av alternativ. Den påpeker imidlertid konfliktområder som i stor grad sammenfaller med konfliktområder for nyere tid. F1A er ikke vurdert av Oldsakssamlingen.

F2, F3, F5, F6 og F7 følger i hovedsak den eksisterende samferdselskorridor i området. Her er kulturspor fra den eldste bosetting. I nyere tid har ferdsele skapt grunnlag for bosetting og miljøer som idag har stor kulturhistorisk interesse. Den østlige lenke F1 vil berøre færre kulturminner, men flere av disse har høy sjeldenhetsverdi. Denne lenken skjærer landskapet "over fingerspissene" og mange gamle forbindelseslinjer brytes. F1A, en variant av F1, vil være mer skånsom enn F1 i Bissebergområdet, men vil føre til en stor konflikt ved kryssing av Ingedalsbekken. En sammenstilling av F2, F5 og F6 vil trolig være det minst konfliktfulle alternativ.

Lenke F8 innebærer en meget stor konflikt i Fossby-, Torpum-området. Det bør sees på andre passeringsalternativer for dette området.

Ingen evaluering av traseer er foretatt i tidligere Berg kommune for automatisk fredede kulturminner.

For F9 og F10 vil vertikaltraséen ha mye å si for graden av konflikt. Valget mellom de to alternativ henger først og fremst sammen med trasé gjennom Halden by, se nedenfor.

4.7. Parsell G

Halden by

Kommune
Kartblad

0101 Halden
17

4.7.1. Områder

0101 04 Sagbanken

Området er lokalisert på nord-sida av Tista på sagflis og elvegrus ført med elva. Rødsbukta ble på denne måten utfylt. På buktas vest-side ble Sukkerraffineriet anlagt i 1754. I 1860 overtok Saugbrugsforeningen og etablerte seg her med det store høvleriet. Området avspeiler dermed en viktig del av Haldens næringshistorie. Her er utnyttelsen av elvebredden til sjøboder, bordbrygger og lagerhus en viktig del. Mangfoldet av minner, produksjonsbygninger, lagerhus, tilknytningen til jernbanen med den gamle svingbrua og arbeiderboligene gir det høy kunnskapsverdi. Autentisiteten til flere av minnene og beliggenheten gir det høy identitetsverdi da det avspeiler viktige sider ved Haldens industri- og næringshistorie.

0101 05 Mølen

Området er lokalisert på sør-sida av Tista på sagflis og elvegrus ført med elva. Ved anlegget av Smaalensbanen ble byens stasjon plassert på Mølen (åpnet 1879) med jernbanebru over Tista. Stasjonsbygningen, en teglbygning i middelalderinspirert gotikk, er foreslått fredet. Den står i sammenheng med andre fine bygninger i stasjonsmiljøet. Svingbrua har høy sjeldenhetsverdi.

0101 06 Tista

Området langs Tista fra Femsjøen ned til Bybrua. Dette området er sterkt knyttet til Haldens historie og industrialiseringen i Østfold. Med tradisjoner tilbake til 1500-tallet, og en kulturminnearv som beskriver den rike industritradisjonen har det høy identitetsverdi i regional sammenheng. Jernbanetraséen opptil Tistedalen Stasjon er et stykke ingeniørkunst med høy næringshistorisk verdi. Området besitter med sitt mangfold av minner og den høye autentisiteten til mange av dem høy kunnskapsverdi.

0101 07 Sørsiden

Området ligger dels på løsmasse avlagt ved Tistas utløp og dels på Fredriksten Festnings fot. Det er sterkt preget av empirebebyggelsen som ble satt opp etter siste store bybrann. Til tross for sentrumringforsøket på 1960-tallet, med endringen av bybruas retning og en del revede hus i nordre del av sørsiden, danner det et helhetlig byområde. Empireplanen fra 1826 og bebyggelsen som ligger her i dag, utgjør et område av høy bygningshistorisk verdi. Det er særlig kantene av området, spesielt mot Tista i nord, som i dag har fått et endret ansikt etter riving av hus og flytting av bybro på 1960-tallet. Immanuelkirken er av høy regional som nasjonal verdi. Denne ligger i dag trangt og kommer ikke til sin rett. Gatene bak kirken er bygningshistorisk meget verdifulle. Her er Fredrikshaldstilen flere steder representert. Større arbeiderboliger og tidlige frimenighetshus ligger også i dette området.

0101 08 Nordsiden

Området har spesielt rundt Wielsplass viktig empirebebyggelse fra etter bybrannen i 1826. Denne danner på tross av sentrumringforsøket på 1960-tallet, med endringen av bybruas retning og en del revede hus i nordre del av sydsiden, et helhetlig byrom på nordsiden. Det ligger et



Halde, by fra ned med bybru & Irmanuslskirken (G. S.)

fullt leselig 1500-talls gatenett på denne siden som binder sammen et område av høy bygningshistorisk verdi, og tildels av meget høy estetisk verdi. Flytting av bybro på 1960-tallet, og branner i forskjellige deler av nordsiden, på forskjellige tider, har gjort bydelen mangesidig og svært interessant. Stilepokene empire, sveitser, historisme og jugend er representerte. Banken utgjør et spesielt særegent trehusmiljø av betydelig alder.

0101 09 Damhaugen, Porsnes

Området var et gammelt myrområde nede ved Tista og Osbekken. Porsnes lå som en kulle i dette landskapet. Bebyggelsen rundt Porsnes er den eldste. Opprinnelig var det flest håndverkere som bodde her. Etterhvert kom det flere leiegårder for industriarbeidere, da området i nord grenser opp til industriene på Kaken. Området er på tross av kraftige endringer i den sentrale og vestre delen svært helhetlig, og inneholder bebyggelse av bygningshistorisk og sosialhistorisk verdi. Det ligger fortsatt flere nærmest intakte bakgårdsmiljøer i området som forteller viktig industrihistorie

0101 10 Rødsveien

Området skråner fra nord mot sør og var opprinnelig jordbruksland. Det grenser inntil Rød herregård og Saugbrugsforeningens gamle industriområde ved Tista. Er i dag et villaområde. Utbyggingen med villaer og Halden Stadion startet på 1930-tallet. Før det lå det en del spredt bebyggelse langs Rødsveien og Peder Ankers vei. Området inneholder bebyggelse med bygningshistorisk og sosialhistorisk verdi.

4.7.2. Parsell G, sammendrag konflikter

Lenke G1

0101-04 Sagbanken

Kulturminnestruktur: Strukturerende elementer som Tista berøres ved traséføring på nordsiden. Et gjennom historien ustrukturert område blir belagt med streng struktur.

Lokaliteter, objekter: Traséalternativet vil medføre konflikt med et gammelt og tradisjonsrikt industriområde knytta til to av 01 Haldens viktigste industrier, Sukkerverket og det senere Høvleriet. Det kan medføre riving av 03 den fredede sjøboden. Traséens nærheten til arbeiderboligene i 01 og Høvleriet, samt fjerning av eldre lagerskur, vil føre til en redusering av dette miljøets identitet.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0101-05 Mølen

Kulturminnestruktur: Trasé på nordsiden endrer et tidligere stasjons og opplagsområde til et brakkområde, eller et potensielt byutviklingsområde. Dette område som byen delvis, med f.eks. jernbanehotell, er bygget opp rundt, fjernes. Det vil få konsekvenser for et framtidig Halden.

Lokaliteter, objekter: Verdifulle samferdselsminner som 01 stasjonsbygningen, lagerskur og svingbru blir direkte berørt av alternativet. Også annen historisk tilknyttet bebyggelse i byen berøres ved flytting av trasé til nordsiden. Den fredningsønskede stasjonsbygningen i Halden vil ved et nordre alternativ helt miste sin funksjon. At jernbanen fjernes er et tap av identitet i området.

B: konflikt, avbøtende tiltak ikke vurdert.

0101-06 Tista, Tistedalen

Kulturminnestruktur: Tista har oppi gjennom tidene forandret løp flere ganger. Og på elvens løsmasseavsetninger ligger tidligere planketomter,

og senere løst strukturerte industri områder. Elveløpet er i seg selv ikke å vurdere som "hellig". Men kryssing ved Bybrua vil på tross av muligheter for ny bybro få store konsekvenser for Tista som viktig byrom i Haldens bystruktur.

Lokaliteter, objekter: Det finnes spor etter tidligere industriell aktivitet knyttet til Tistas utløp som vil bli berørt. Traséalternativet vil berøre 01 fabrikkbygninger fra 1950-tallet på Grønland. En ny jernbanetrasé vil medføre at den gamle jernbanetraséen med sin markante steinoppbygging blir overflødig og at Tistedalen stasjon blir liggende uten en viktig sammenheng. Dette er en konflikt med et markant samferdselsminne.

Avbøtende tiltak: *Detaljplanlegging og et klart forhold til de inngrep i elverommet som må gjøres, vil kunne dempe konflikten ved kryssing av løpet og dets bredder.*

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0101-07 Sørsiden

Kulturminnestruktur: Den mest vesentlige endringen et uansett nytt alternativ kan medføre, er en gjenopptagelse av 04 Storgata som sammenbindende akse mellom nord og sør side. Alternativet vil ellers ikke ha noe synlige virkninger på annet enn byutviklingsmuligheter på sørsiden.

Lokaliteter, objekter: 03 Immanuelkirken, 02 den eldre bebyggelsen langs Kirkegata og ved bybruas søndre landingspunkt, kan ved denne traséen gis mer luft og et bedre forhold til Tistas utløp. Passeringen av Immanuelkirken blir uansett å regne for en konflikt. Rommet rundt kirken og bebyggelsen langs 06 Elvegata blir av et nordre alternativ direkte berørt.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0101-08 Nordsiden

Kulturminnestruktur: Den mest vesentlige endringen et uansett nytt alternativ kan medføre, er en gjenopptagelse av 04 Storgata som sammenbindende akse mellom nord- og sørside. Nordsidens forhold til Tista med det gamle fisketorget og den nederste sankebommen, som i dag er Wiels plass, blir klart brutt ved dette nordre alternativet. Også det forhold at 01 Banken er strukturert av Tistas tidligere løp er viktig. Banken har historisk sett ligget nær elva. Den kulturhistoriske kontinuitet brytes.

Lokaliteter, objekter: Det er trangt om plassen rundt 01 Bankens møte med 03 Wielsplass, Kongsgården og Bybrua i 04 Storgata.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0101-09 Damhaugen

Kulturminnestruktur: Blir i svært liten grad berørt av ny trasé, men kan bli av ringvirkninger.

A: liten konflikt med kulturminner/landskap

0101-10 Rødsveien

Kulturminnestruktur: Blir i svært liten grad berørt av ny trasé, men kan bli av ringvirkninger.

Lokaliteter, objekter: Avslutningen av Rødsbakken og villaområdet her kan bli berørt.

A: liten konflikt med kulturminner/landskap

Lenke G2

0101-04 Sagbanken

Kulturminnestruktur: Strukturerende elementer som Tistas utløp berøres ved traséføring på sørsiden. En eventuell endring av Tistas løp for å få lange rettstrekningslinjer på stasjonsområdet, kan medføre endringer i områdets avslutning mot elveløpet. Områdets karakter kan bli vesentlig endret.

Lokaliteter, objekter: Traséalternativet vil kunne medføre konflikt med 01 et gammelt og tradisjonsrikt industriområde knyttet til to av Haldens viktigste industrier. Ved endringer av Tistas løp vil nærheten til 01 Høvleriet og de eldre lagerbyggene i området føre til en av dette miljøet.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0101-05 Mølen

Kulturminnestruktur: Traséalternativet vil medføre, grunnet behov for lange rettstrekningslinjer, en oppstramming av områdets struktur. Dagens spor ligger i forhold til stasjonsbygningen parallelt, mens ny trasé vil ligge anderledes. Det kan bli nødvendig å endre Tistas nedre løp.

Lokaliteter, objekter: Verdifulle samferdselsminner som 01 stasjonsbygningen, lagerskur og svingbru blir berørt av alternativet. Stasjonsbygningen kan beholde sin funksjon.

B: konflikt, avbøtende tiltak ikke vurdert.

0101-06 Tista

Kulturminnestruktur: Tista har gjennom tidene forandret løp flere ganger. Og på elvens løsmasseavsetninger ligger tidligere planketomter, og senere løst strukturerte industriområder. Elveløpet er i seg selv ikke å vurdere som "hellig", men kryssing vil få store konsekvenser for Tista som viktig byrom i Haldens bystruktur. Tistas løp må også om nødvendig omreguleres grunnet behov for lange rettstrekningslinjer på stasjonsområdet. Sørsidealternativet gir landskaps og kulturhistoriske konflikter knyttet til kryssing av, og eventuell utfylling av Tista, ved dennes munning.

Lokaliteter, objekter: Traséalternativet vil kunne berøre fabrikkbygninger fra 1950-tallet på Grønland før den går i tunnel under festningen. En ny jernbanetrasé vil medføre at den gamle jernbanetraséen med sin markante oppbygging av kraftig hoggen stein blir overflødig og at Tistedalen stasjon blir liggende uten en viktig sammenheng. Dette medfører konflikt med et markant samferdselsminne.

Avbøtende tiltak: Detaljplanlegging og et klart forhold til de inngrep i elverommet som må gjøres, vil kunne dempe konflikten ved kryssing av løpet og dets bredder.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0101-07 Sørsiden

Kulturminnestruktur: Den mest vesentlige endringen et uansett nytt alternativ kan medføre, er en gjenopptagelse av 04 Storgata som sammenbindende akse mellom nord og sør side. Langs jernbanens trasé gikk i mange år et annet sterkt strukturerende element - plankerenna. Så ble Smaalensbanen lagt her. Og nå foreslås ny trasé som en kontinuerlig del av områdets nordre kant og avgrensning mot Tista. Strukturen rundt Ohmes plass vil bli berørt.

Lokaliteter, objekter: Alternativet opprettholder dagens stasjonsplassering, men vil skape en stor konflikt ved 03 Immanuelkirken. Her ligger gamle skanser som blir direkte berørt. Rommet rundt kirken og bebyggelsen langs 06 Elvegata blir berørt. Den eldre bebyggelsen langs 02 Kirkegata ved Bybruas søndre landingspunkt kan bli berørt.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0101-08 Nordsiden

Kulturminnestruktur: Den mest vesentlige endringen et nytt alternativ uansett kan medføre, er en gjenopptagelse av Storgata som sammenbindende ledd mellom nord og sør side. Det søndre alternativet vil ellers ikke ha noe synlige virkninger på annet enn byutviklingsmuligheter på nordsiden.

Lokaliteter, objekter: Bli i svært liten grad berørt av traséforslaget, men kan bli av ringvirkninger, som endring av Tistas utløp.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0101-09 Damhaugen

Kulturminnestruktur: Bli i svært liten grad berørt av ny trasé, men kan bli av ringvirkninger.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

0101-10 Rødsveien

Kulturminnestruktur: Bli i svært liten grad berørt av ny trasé, men kan bli av ringvirkninger.

A: liten konflikt med kulturminner/-landskap

4.7.3. Parsell G, konklusjon

I Halden er det ikke foretatt noen evaluering av traseer på grunnlag av automatisk fredede kulturminner.

Ut fra en vurdering av nyere tids kulturminner vil i første omgang G1 falle heldigst ut, da denne ikke berører Immanuelskirka i så stor grad som G2. G1 berører derimot Elvegata. G2 Sørsidealternativet kan underbygges ut fra historisk kontinuitet. Mellom Sørsiden og Tista har det fra først av ligget et befestningsverk - trepalisader. På 1800-tallet ligger plankerenna her, og senere kommer Smålensbanen. Sørsidens viktigste havn var Indre havn. Nordsiden har derimot i større grad hatt Tista som havn, og vært nærmere knyttet til elveløpet. Fiskebrygga og den nederste sankebotnen lå på Nordsiden. Wiels plass ligger direkte til elveløpet, og det finnes synlige rester av gamle strandlinjer i Sagbankens avslutning mot Bankenområdet. Sagbanken har dessuten i større grad vært bebygd, og har hatt en struktur, mens det mer kunstig oppbygde Mølenområde har vært bordtomter. G1 nordsidealternativet vil beskjære bydelens kontakt med elveløpet, og det byrom som knytter seg til dette, da traséforslaget i stor grad vil ta dette i bruk. G1 kan også innebære et alt for høyt brohode på nordsiden, slik at Wielgården og Wielsplass i for stor grad blir berørt.

Ved valg av et sørside alternativ, som også kan beholde stasjonsområdets identitet, er det en forutsetning at tunnelinnslaget ved Immanuelkirka legges tilstrekkelig langt vestenfor denne, slik at rommet rundt bygget styrkes.

Begge alternativer innebærer store konflikter med nyere tids kulturminner.

4.8. Parsell H

Halden - Prestebakke

Kommune
Kartblad

0101 Halden
18, 19, 20, 21, 22

4.8.1. Områder

0101 - 11 Lille Iddesletta

Området består av Lille Iddesletta - ei klart avgrenset slette beliggende mot raet ca 30 m høyere enn Iddesletta. Det er et svært gammelt område der menneskelig aktivitet kan spores langt tilbake. Det er et jordbruksområde med et markant kulturlandskap preget av intensiv utnyttelse. Gårdsbebyggelsen ligger som enkelttun eller samlet i dobbelttun. De eldste og største gårdene ligger midt på sletta, mens de yngre og minste bruka ligger ut mot kantene. Flere av våningshusene stammer fra tidlig på 1800-tallet. Noen få lagårder av type eldre enn sveitserstilen står også tilbake. Området er ved vegetasjon delt i en nordre og søndre del.

0101 - 12 Bøklevene - Myrene

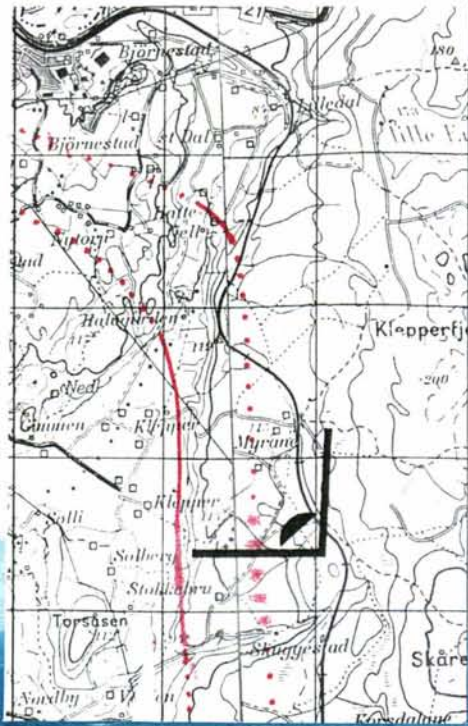
Området er del av et høytliggende skog- og fjellområde, som skrånar bratt ned mot Iddesletta. Det var brukt som utmark for de store gårdene på sletta, og det meste av bebyggelsen som ligger her i dag har sin opprinnelse i plasser under disse. I skrånningen ned mot sletta ligger Vevlen, som er representativ for et eldre fenomen på Iddesletta - sommerresidenser for Haldenborgere. Her er denne særlig monumentalt utformet med den patrisieraktige hovedbygningen og det store parkanlegget som ligger godt synlig i skrånningen opp mot Iddeplataet, ikke så langt fra den gamle Kongeveien, eller Bergstien. Den gamle traséen er intakt i de kjente, for ikke å si beryktete, Bøklevene opp til plataet. Småbruk med karakteristisk bebyggelse, ensomt liggende plassstuer og små jordveier, steingjerder og gamle veifar som beskriver utnyttelsen av et heller marginalt område, kjennetegner miljøet her oppe.

0101 - 13 Aspedammen

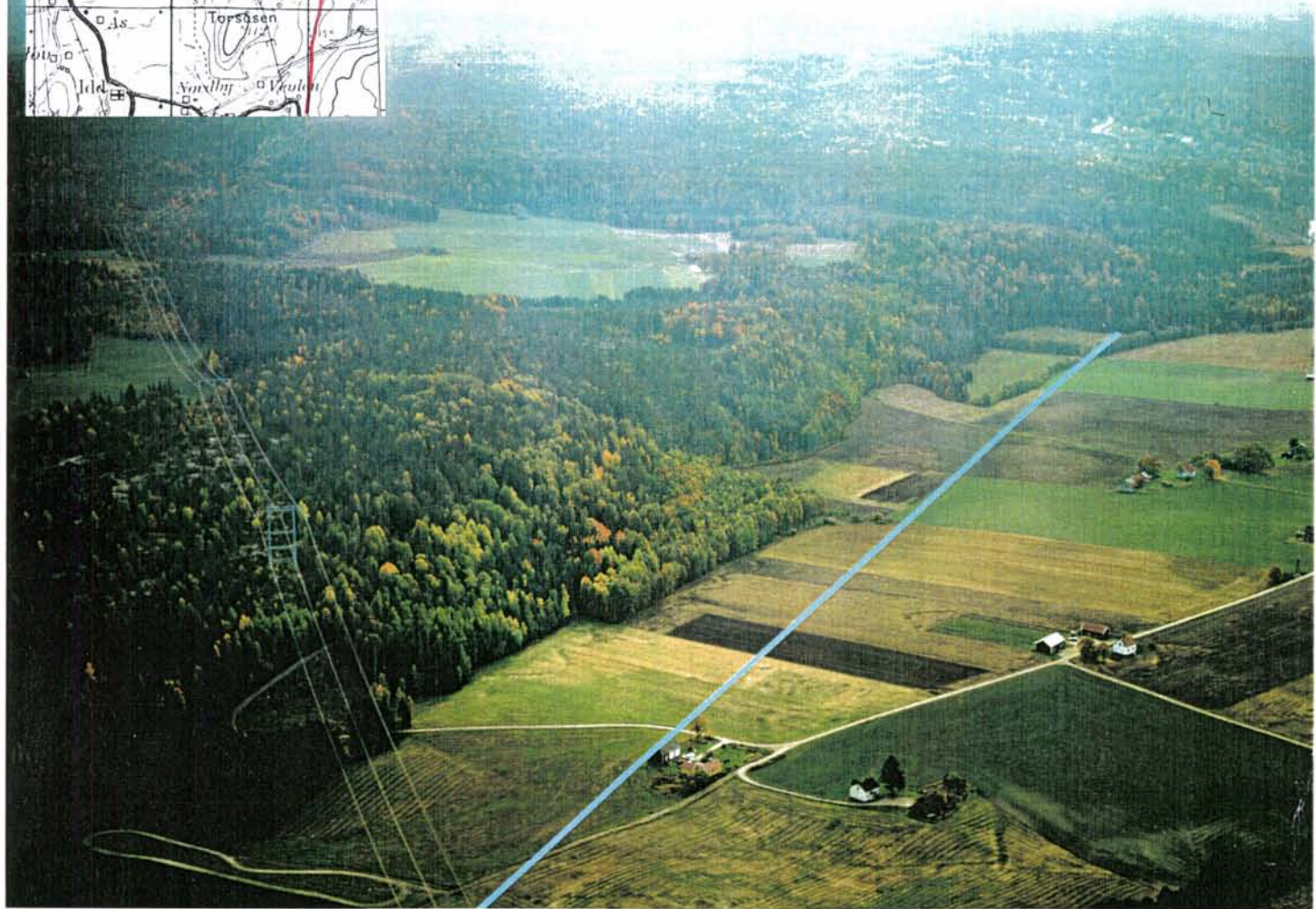
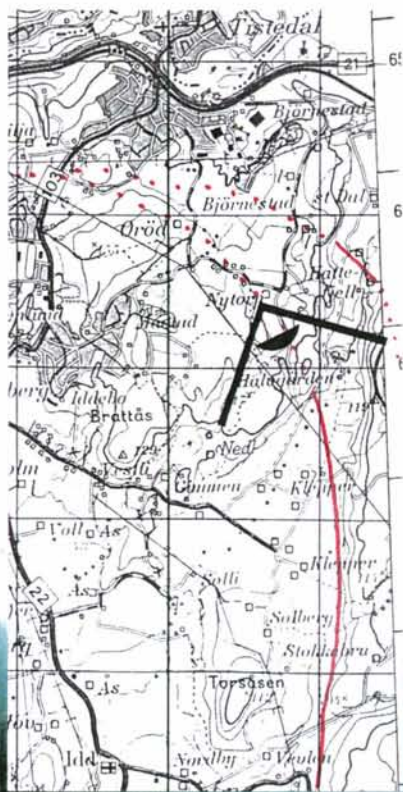
Landskapet er karakterisert av sprekkedalsformasjoner med et smalt dalsøkk der Aspedammen stasjon ligger - omgitt av høyere fjellpartier mot øst og vest. Gjennom området har fra gammelt av Kongeveien eller Bergstien, som den også kalles, gått. Den krysses av et annet eldre veifar, Olavsleden, som går fra Vammen til Tistedalen over Aspedammen. Fra Aspedammen ble det bygd vei sørover til Prestebakke og Kornsjø i 1823. Jernbanen stod ferdig i 1879 med stasjon på Aspedammen. Jernbanetraseen går dels på en høy markant fylling og gjennom en liten tunnel ved Herrebøkasa. Aspedammen har vært et knutepunkt med gamle tradisjoner. Bebyggelsen rundt stasjonen har bevart en eldre karakter. I tillegg er det her spor av aktiviteter som gruvedrift, torvtak, steinbrudd m.m. Dette sammen med de gamle ferdselsårene som har bevart en eldre karakter, og de mange velholdte små plasser og bruk, gir området som helhet en eldre karakter.

0101 14 Lundene

Området like vest for Lilleraet gjennom Idd. Det er svært lite bebygd. Lundene gård danner med sin innmark det eneste jordbruksareal. Nord og øst for gården ligger større myrområder, Lundenemosen, der torvdrift har satt sine spor. V101 går gjennom området fra nord til sør, og det var skysstasjon og gjestgiveri på gården. Dagens bane går i det myrlendte terrenget øst for veien. Området vest for denne er preget av mindre



Lille Iddeletta fra Ø, Klepper, Gimmen, Myrene (H1. I



Lille Iddesletta sett fra NV, Dalhaugen, Bekkevoll. Klepper (H2)

marginale bruk der steingjerder og de enkelte bruks plasseringer forteller mye om stedets jordsmonn, det samme gjør bebyggelsens dimensjoner. De fleste husene på de eldre plassene skal skrive seg fra slutten av 1800-tallet. Området har bygningshistorisk og sosialhistorisk interesse fordi det uttrykker utnyttelsesgraden i et marginalt område.

0101 15 Buer

Området ligger like vest for Lilleraet gjennom Idd. De store Buegårdene ligger i sørhellinga mot sørvest i et frodig landskap i kontrast til de marginale strøka mot øst som er dominert av små bruk. Den gamle riksveitraséen og jernbanetraseen har vært strukturerende for annen bebyggelse, og rundt tidligere Buer stasjon er det en fortetting av hus. Bebyggelsens dimensjoner, steingjerder, rydningsrøyser forteller mye om områdets jordsmonn og utnyttelsen av dette. De rike Buegårdene har en mer storslått bebyggelse, her er det bevart bl.a. gamle empirebygninger. Kulturminner og kulturlandskap i området viser et spenn som har bygningshistorisk og sosialhistorisk interesse.

4.8.2. Parsell H, sammendrag konflikter

Lenke H1

0101-11 Lille Iddesletta

Kulturminnestruktur: Området er ved vegetasjon delt i en nordre og søndre del, som igjen er sammenbundet med eldre veier. Landskapet rammer området klart inn. Traséforslaget deler områdets nordre del i to. Tunnelutslagene blir svært synlig i området og dets kulturhistoriske kontinuitet blir sterkt berørt, eller delt.

Lokaliteter, objekter: traséen går rett gjennom tunet på 02 Storedal søndre og 03 Hattefjell, samt at den beskjerer de i området sammenbindende gårdsveier.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0101-12 Bøklevene - Myrene

Kulturminnestruktur: Berøres i liten grad da trasé er foreslått som tunnel.

Lokaliteter, objekter: Berøres i liten grad da trasé er foreslått som tunnel.

0101-13 Aspedammen

Kulturminnestruktur: Området er bygget rundt jernbanen og mister en ryggrad som er i bruk. Det er mulig at 02 Kongeveien helt øst i området vil bli beskåret.

Lokaliteter, objekter: Berøres i liten grad da trasé er foreslått som tunnel, men 07 Aspedammen stasjon mister en logisk sammenheng.

Avbøtende tiltak: Vertikaltrase og endelige bestemmelser av plassering for tunnelinnsloga bør gjøres ut fra de mulige konflikter som her er påpekt.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0101-14 Lundene

Kulturminnestruktur: Traséen følger i stor grad eksisterende, men bryter i søndre del av området landskapets logikk.

Lokaliteter, objekter: 02 Lundemosen med torvstrø- og brikettfabrikk berøres direkte.

B: konflikt, avbøtende tiltak ikke vurdert.

0101-15 Buer

Kulturminnestruktur: Traséen skjærer her landskapet over fingrene og krysser en eldre gårdsvei fra Buer til Ellefsrød. Sammenhenger mellom 07 Stenersrød og Albekk og Høili brytes.

Lokaliteter, objekter: Alternativet passerer plassene 07 Albekk og Høili, i sør, samt 02 Tomoen, i nord. Både disse og 01 Eikeli blir indirekte berørt av traséen.

Avbøtende tiltak: Ny trase lenger øst.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

Lenke H2**0101-11 Lille Iddesletta**

Kulturminnestruktur: Området er ved vegetasjon delt i en nordre og søndre del, som er sammenbundet med eldre veifar. Landskapet rammer området klart inn. Traséen beskjærer nordre del av områdets søndre del, for deretter å ligge noe ut fra østre kant av området. Passeringen nord for 05 Gimmengårdene beskjærer øst for Kleppergårdene, krysser to av de eldre og viktige ferdselsveier til de ovenforliggende Myrene og Klepperfjellene.

Lokaliteter, objekter: De største konflikter er knyttet til passeringen av 07 Dahlhaugen og Bekkevold, som i seg selv er av nyere dato, og videre en for nær passering av 06 Kleppergrenda, som er av meget stor interesse sett fra et kulturminnesynspunkt.

Avbøtende tiltak: Traseen bør legges så nært fjellet som mulig, slik at jernbanen blir liggende som del av den barrieren som naturen skaper.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0101-12 Bøklevene - Myrene

Kulturminnestruktur: Traséen vil ved kryssing av en viktig gammel ferdselsåre 04 opp fra Iddesletta gjennom Vevlen Gård og 07 Kongeveien som går opp Bøklevene, skape en barriere i lia.

Lokaliteter, objekter: Traséen vil kunne komme i konflikt med et kulturlandskap som ligger opp til 05 Vevlen gård som er et anlegg av høy verdi. Den vil foruten å berøre flere rester av veifar, direkte berøre bebyggelse på 08 Bøklevene. Langs bekken fra Kverndalen har det dessuten ligget flere kverner.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0101-13 Aspedammen

Kulturminnestruktur: Området er bygget rundt jernbanen og mister en ryggrad som er i bruk. I de daler der tunneltrasé skulle kunne komme fram i dagen går veier til vestenforliggende gårder. Dette gjelder i Kleggedalen og der 08 Holmberg ligger. Vertikaltrasé vil være bestemmende for konflikter.

Lokaliteter, objekter: Berøres i liten grad da trasé i stor grad er foreslått som tunnel. 08 Holmberg kan bli berørt, og 07 Aspedammen stasjon mister en logisk sammenheng.

Avbøtende tiltak: Se H1

B: Stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten.

0101-14 Lundene

Kulturminnestruktur: Traséen er foreslått lagt slik at den beskjærer 04 Lundene gårds jordvei og viktig ferdselsåre sørvestover fra gården. Den krysser også 01 Folkåa som har vært historisk viktig.

Lokaliteter, objekter: 04 Lundene gård blir direkte berørt ved at jordveien i et marginalt område beskjæres.

Avbøtende tiltak: Gjennomskjæring av Lundenes jordvei bør unngås.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0101-15 Buer

Kulturminnestruktur: 05 Buergrenda vestenfor og nedenfor dagens jernbane mister mye av sin landskapsmessige og historiske sammenheng til den øvre delen av Buer. Sammenhenger mellom 07 Stenersrød, Albekk og Høili brytes, samtidig som forholdet til 08 Bjerkebekk, Holtekas, endres.

Lokaliteter, objekter: Alternativet innebærer på tross av at det her er snakk om glissen bebyggelse, at alt av eldre plasser, 07 Stenersrød, 06 Stenersrød, 04 Havrekas og Sørbu, direkte berøres.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

4.8.3. Parsell H, konklusjon

På strekningen Halden - Prestebakke er det ikke foretatt noen evaluering av traseer på grunnlag av automatisk fredede kulturminner.

Ut fra en vurdering av nyere tids kulturminner vil lenke H1 være å foretrekke framfor lenke H2.

4.9. Parsell I

Prestebakke - Kornsjø

Kommune
Kartblad

0101 Halden
23, 24, 25

4.9.1. Områder

0101 - 16 Prestebakke, Enningdalen

Området er del av det vestre raet gjennom Idd. Det er skogkledt, og dyrkningsområder og tett bebyggelse ligger som lommer. Sentrum er lokalisert rundt Prestebakke kirke ved Kirkebukta, en innbuktning av Ørsjøen. Riksv 101 og jernbanetraseen går gjennom området. Sistnevnte har stasjon på Prestebakke. Ørsjøen var også en benyttet transportåre. Området er delt mellom et sentralt område og et svært grissgrendt. Det sentrale har bygninger som Prestebakke gård, stasjon og kirke som er av meget høy bygningshistorisk verdi. Dette er også bygninger som har identitetsverdi. Prestebakke stasjon er foreslått freda. Like vest for sentrum ligger eldre småindustrimiljø med mølle og møllemesterbolig. Prestebakke har historisk interesse da stedet har vært arena for flere kriger og dermed lagt grunnlag for mange historier som fortsatt lever på folke-munne.

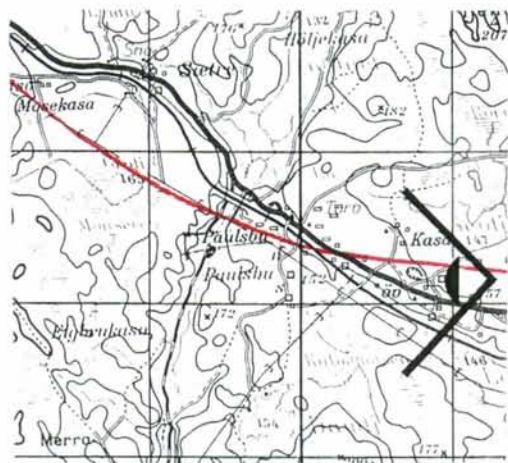
0101 - 17 Sætre - Paulsbo

Området ligger på det vestre raet, og har fra gammelt vært et marginalt strøk. Her er store skogstrekninger og myrer. Opprinnelig var det få gårder og plasser. De gamle tuna på Paulsbo og Sætre har derfor høy kunnskapsverdi, særlig fordi det står eldre bebyggelse tilbake. I 2. halvdel av 1800-tallet førte Svenskeveien og jernbanen til økt bosetning strukturert etter disse samferdselsårene. Bøen stoppested, den gamle riksveitraséen og plassene i området rundt det har høy miljøverdi. Det samme har den eldre bebyggelsen langs veien på Paulsbo. Disse miljøene har på grunn av den gamle veiens eldre preg, nærheten til jernbanen og kulturminner knytta til denne og den eldre bebyggelsen, karakteristisk for slike miljøer, høy kunnskapsverdi. Det er en del av vår nære fortid som allerede begynner å få sjeldenhetsverdi.

0101 - 18 Kornsjø

Området er lokalisert i det småkuperte landskapet ved det store Kornsjøvassdraget og grenser til Sverige. Det er et tettsted vokst opp rundt Kornsjø Stasjon, og det er dominert av jernbanen og den aktivitet som fulgte med denne, bl.a. industrivirksomhet. Tyngdepunktet av bebyggelsen er bolighus fra mellomkrigstida. Den mest markante og autentiske bebyggelsen er fra slutten av 1800-tallet som Kornsjø stasjonsbygning (freda), butikk/hotell ved denne og de store arbeiderbrakkene. Disse bygningene gir stedet identitetsverdi. Sammen med den gamle plass-stua ved sundet, restene av den gamle steinbrua som krysset over til Sverige, industribygget på Munkholmen og de mange små boligeiendommene av forskjellig alder, flere med høy autentisitet, er de med på å vise spennvidden i tettstedet og den utvikling som fant sted her.





Paulsbo sett fra S (11)

4.9.2. Parsell I, sammendrag konflikter

Lenke I1

0101-16 Prestebakke, Enningdalen

Kulturminnestruktur: Traséforslaget berører ikke Prestebakke sentrum men beskjerer Lilleraet like vest for dette. Traséen bryter med den struktur eksisterende trasé danner, og beskjerer eldre vei fra Prestebakke via Åsen til Bøen.

Lokaliteter, objekter: Lokaliteten 02 Skansen, Bøkevengen, Vestbakke berøres direkte der forslaget beskjerer deler av Lilleraet. 03 Møllebakken og møllen, både ny og gammel, og dalen Ørelva går i samt jernbanebrua fra 1879 med steinoppbygginger berøres til en viss grad. Traséen kommer nær 04 Sagjordet og 05 Åsen gårdene. Traséen for indirekte virkning på 07 Prestebakke stasjon.

Avbøtende tiltak: Å legge traseen lenger vest enn den foreslåtte, eller bruke samme passasje over Ørelva som dagens trase er bedre løsninger enn den foreslåtte.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

0101-17 Sætre, Paulsbo

Kulturminnestruktur: Traséen bryter med den struktur eksisterende trasé danner, og krysser denne to ganger. Den beskjerer eldre vei mot Enningdalen og krysser dagens riksvei 101 til Kornsjø. Den eldste riksveien til Kornsjø krysses på flere steder. Sammenhenger rundt Paulsbogårdene brytes totalt av traséforslaget.

Lokaliteter, objekter: 01 Sætreplassene, Kasa berøres direkte der eksisterende trasé krysses ved gammel jernbaneundergang. Gammel riksvei og jernbanetrasé krysses ved 01 Bøen Stoppested, der den direkte vil berøre stoppestedet, bygninger og rester av en gammel vokterbolig. Plassen Myrvang og 02 Mosekas berøres indirekte. 05 Torvmyrer og tømmerveier krysses ved, og øst for, Lysedalen hvor Lysedalsbrua også indirekte blir berørt. En hel grend berøres direkte ved 04 Paulsbo og 06 som også hører til Paulsbo. Et sandtak og gårdsveier ved 07 Moen, samt et helhetlig landskapsrom med to Paulsbo bruk og Paulsbohagen splittes.

C: stor konflikt, tiltak vil ha liten effekt

0101-18 Kornsjø

Kulturminnestruktur: Eksisterende strukturer beholdes. Eventuelle utrettinger vil danne sår i et småskalert landskap.

Lokaliteter, objekter: Et eldre boligområde 01 innerst store Mosevik, og 02 butikker og boliger, samt industri på Munkholmen kan bli berørt.

Avbøtende tiltak: Hensynsfulle inngrep og klare plasseringer av løsmasse etter skjæringer gjennom dette kollete landskapet vil ha stor betydning.

B: stor konflikt, men tiltak vil kunne dempe konflikten

Appendix

Litteraturliste

- Bakke, Harald: 1950-53: *Skjeberg Bygdebok* del 1 og 2
 Bakke, Harald: 1915: *Id Herred*
 Bassøe, Hans: 1968: *Gårder og slekter i Råde*
 Bergh, Trond / Lange, Even: 1989: *Foretlet virke Historien om Borregaard 1889 - 1989*
 Bjørndal, Ivar: 1965: *Fra vannsag til atomreaktor*
 Bygd og By i Norge 1978: *Østfold*
 Børke, Erling: 1987: *Historiske hus i Halden*
 Coldevin, Axel: 1950: *Sarpsborg gjennom hundre år. 1839-1939*
 Dehli, Martin: 1960 - 1987: *Fredrikstad Bys Historie*
 Dehli, Martin/ Johansen, Erling/ Opstad, Lauritz: 1976: *Sarpsborg før 1839*
 Eliassen, Sven G.: 1978. *Tune. 1537-1800. Sarpsborg.*
 Eliassen, Sven G.: 1983: *Tune. 1800 - 1930*
 Ellefsen, Karl Otto/Tvilde, Dag: 1991: *Realistisk Byanalyse. Skrifter fra Arkitektavdelingen NTH*
 Forstrøm, O.: 1915: *Fredrikshald i 250 aar*
 Fredrikstad kommune: *Sentrumsplan 1991 for Fredrikstad*
 Fylkesmannen i Østfold Miljøvern avdelingen: 1993: *Østfoldlandskap av regional betydning*
 Glemmen Kommune: 1962: *Glemmen Bygdebok*
 Grøndahl, Ulf: 1988: *Tune gårdshistorie del 2*
 Halden Kommune, Planavdelingen: 1989: *Kommuneplan for Halden*
 Hultengreen, Harald: 1984: *Gamle arbeiderboliger i Østfold*
 Hultengreen, Harald: 1990: *Trippebåtene*
 Jacobsen, Frank K.: 1985: *Fredrikshald - Glimt*
 Jacobsen, Frank K.: 1991: *Halden - før og nå*
 Jacobsen, Frank K.: *Sævækællær og spinnejenter*
 Jensen, Inger: *Borgarsyssel museum*
 Just, Carl: 1948: *Aktieselskapet Hafslund*
 Kaurel, Finn: 1986: *Fredrikstad Byleksikon*
 Kiær A.: 1915: *Smaalenenes Amt 1814-1914*
 Kiær, A.: 1885: *Smaalenenes Amt. Norges Land og Folk.*
 Monsen, Gerh.: 1964: *Østfold Meieri*
 Munthe, C.O.: 1906: *Fredrikshalds og Fredriksstens historie indtil 1720*
 Nordisk ministerråd: *Miljørapport 1987 : 3*
 Norske Gardsbruk: *Østfold Fylke*
 Norvin, Kjell (red.): *Byggekunst nr. 3/1993. Landskapsanalyse*
 NSB Banedivisjonen, Region Øst: *Byanalyse Moss. (Dobbeltspor Sandbukta - Moss - Dilling. Asplan Østlandet AS*
 Nygaard, Truls: *Fredet Arkitektur*
 Sarpsborg Arbeiderblad: 1982: *Industriminne*
 Sarpsborg Handelsstands Forening: 1962: *Fra ravnekrok til fylkessentrum*
 Sarpsborg kommune: *Bevarings- og byfornyelsesplan for Sarpsborg, feb. 1990*
 Stubberud Tore: 1991: *Sarpsborg i gamle dager*
 Sætrang, Ivar: 1915: *Kirker og jordegods i Berg*
 Trætteberg, Hallvard: *Borg i segl, mynt og våpen.*
 Øy, Nils E.: 1990: *Onsøy Leksikon*

25. 03. 1997

 Østfoldregionen
 Østfoldregionen
 Østfoldregionen

