



Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Fakultet for samfunnsvitenskap
Institutt for landskapsplanlegging

Masteroppgave 2014
30 stp

Med IKEA som nærmeste nabo: Å planlegge for lokal sentrumsutvikling under påvirkning av en regional funksjon

En studie av muligheter for styrket stedstilhørighet i Vestby sentrum

Ås

Hvitsten

Matjord

IKKE

Jordbruk

Boliger

Jernbane

Båtliv

Jordbrukslandskap

lite

Asko

Vestbyrunden

Son Jordvern

Varehus

Ski

Moss

Outlet

FORORD

Høsten 2013 begynte oppgavetema og ta form på grunnlag av egen interesse for byutvikling av mitt bosted. Etter kommunikasjon med kommunens plansjef og et ønske om at oppgaven skulle kunne gi innspill til kommunens arbeid med områdereguleringen av sentrum, ble nåværende tema valgt.

I arbeidet med oppgaven har jeg tilegnet meg ny kunnskap på og i områder jeg ellers hadde lite erfaring med. Samtidig har jeg fått jobbe med noen av de temaene jeg har størst interesse for innen planleggingsfaget. Prosessen med utarbeidelse av analyser og løsningsforslag har vært en morsom og nyttig opplevelse som har gitt meg et stort faglig utbytte. I tillegg har arbeidet bidratt til at jeg ser mitt bosted med nye øyne.

Til å veilede meg gjennom arbeidet har Marius Grønning ved Institutt for landskapsplanlegging stått til god hjelp. Endeløst mange veiledninger og spontantur på befaring viser hengivenhet og interesse, og jeg retter en stor takk til ham for idèmyldring og inspirasjon.

Jeg vil også rette en stor takk til Vestby kommune, nærmere bestemt plansjef Lars Grimsgård og arealplanlegger Simon Friis Mortensen, som velvillig har stilt opp på møter og med generell hjelp og informasjon til oppgaven. I tillegg har Vestby kommune støttet arbeidet med et stipend som har kommet godt med i løpet av våren.

Videre vil jeg takke samtlige studenter med masterkontor på Planteskolens PL202 både for oppmuntring, gode latter og teknisk hjelp.

I fare for å bli for emosjonell vil jeg så begrense meg til bare å si; tusen takk, mannen min..

SAMMENDRAG

Vestby kommune er i gang med å plalegge for et nytt Vestby sentrum. På bakgrunn av undersøkelser gjort i den forbindelse kan det hevdes at lokalbefolkningen i Vestby tettsted føler liten stedstilhørighet til sitt lokalsenter. Denne mulighetsstudien har til hensikt å utforske forholdet mellom mennesker og sted, og å komme med anbefalinger til kommunen for hvilken retning den nye utviklingen av sentrum bør ta for å oppnå sterkere stedstilhørighet.

Det er dog ikke bare lokalbefolkningen det må planlegges for. I en stadig sterkere innlemmelse i Oslos ABS-region, og med en stadig økende befolkningmengde, er Vestby kommune avhengig av å skape et interessant og attraktivt sentrum for at de nye innflytterne, besøkende og andre tilreisende skal se Vestby som en god bostedskommune, og ikke bare som en handelsdestinasjon. I tillegg er det viktig å vise frem hva Vestby *er* for å kunne gi stedet en unikhet. Som oppgaven viser henger unikhet sammen med grad av stedstilhørighet.

Mulighetsstudien bygger på et teoretisk grunnlag om mennesker og sted, samt en landskapsanalyse av Vestby kommune og Vestby tettsted som tydeliggjør egenskaper og forutsetninger, og som gir mulighetsstudien dets rammer. Basert på teori, analyser og registreringer resulterer studien i 8 scenarioer med ulike muligheter for en styrket stedstilhørighet. Ved å forene gode egenskaper fra flere scenarioer kommer studien frem til en anbefaling som innehar alle foretrukne egenskaper for et godt sammenhengende sentrum, synlighet og tydeliggjøring av lokale, særegne elementer samt en god kobling mellom fremtidige IKEA og Vestby togstasjon.

ABSTRACT

Vestby municipality has started a planning process with an aim to improve the center of the town of Vestby. Local inhabitants who have participated in this process have so far shown a lack of place attachment. The purpose of this feasibility study is to explore the relationship between people and place and to produce a recommendation which offers the local government guidance to which strategy to choose for the new development.

The planning must not only aim to satisfy the needs of the local inhabitants but must also consider the increasing growth of the region which Vestby is a part of. Because of the expected population growth in the town of Vestby, the planning must also create an attractive local community that includes new and current inhabitants, as well as visitors who mainly come for shopping purposes. These groups must be made to perceive the town of Vestby as more than a place with affordable housing and shopping opportunities, but rather as an intriguing place with a unique character. The latter correlates closely with a strong sense of place or place attachment.

The feasibility study builds on theory about the relationship between people and place, as well as an analysis of Vestby municipality and town. The sum of theory, analyses and registrations result in eight different scenarios with different abilities to strengthen a sense of place or place attachment. By uniting favourable traits from several scenarios the study gives a recommendation which gives a well-composed town center, exposure of unique local character and a functional cohesion between the future IKEA building and Vestby train station.

INNHold

	Side...		
1 - Innledning	2	3 - Analyse av landskapet	26
1.1 - Avgrensning	2	3.1 - Vestby kommune under lupen	27
1.2 - IKEA til Vestby	4	3.2 - Demografi	28
1.3 - Stedstilhørighet for hvem?	6	3.2.1 - Befolkningsmengde	28
1.4 - Problemstilling	8	3.2.2 - Befolkningsfordeling	28
1.5 - Metode for arbeidet	10	3.2.3 - Befolkning fordelt på bygningstype	29
		3.2.4 - Pendling	29
		3.2.5 - Befolkning fordelt etter utdanningsnivå	30
2 - Teoretiske perspektiver på sted, stedstilhørighet og stedsidentitet	12	3.2.6 - Befolkningsframskrivninger	30
2.1 - Sted som bakgrunnsramme, opplevelse og sosial kontekst	13	3.3 - Naturressurser	31
2.1.1 - "Location"	13	3.4 - Utvikling av bosetning	32
2.1.2 - "Sense of place"	13	3.4.1 - Hølen	34
2.1.3 - "Locale"	15	3.4.2 - Son	36
2.2 - Sammenhengen mellom stedstilhørighet og stedsidentitet	17	3.4.3 - Hvitsten	38
2.3 - Sted som sosialt eller kulturelt konstruert kapital	19	3.4.4 - Vestby	40
2.3.1 - Sosial kapital	19	3.5 - Utvikling av transportlandskapet	42
2.3.2 - Kulturell kapital	19	3.6 - Utvikling av næringslandskapet	44
2.4 - De gode byrom	20	3.7 - Regional identitet	46
2.4.1 - Mennesker i sentrum	21	3.8 - Kulturlandkap og kulturminner i Vestby sentrum	48
2.4.2 - Lokalklima	21	3.8.1 - Kulturlandskap	48
2.4.3 - Beskyttelse	21	3.8.2 - Kulturminner	50
2.4.4 - Komfort	21	3.9 - Siktlinjer	52
2.4.5 - Materiell kvalitet	21	3.10 - Bevegelsesmønster i sentrum	56
2.4.6 - Bevegelsesrom og oppholdsrom	22	3.11 - Eiendommer ledige for utvikling	58
2.4.7 - Ulike byrom og ulike kvaliteter	22	3.12 - Støy	60
2.4.8 - Gode byrom i Vestby	24	4 - Forutsetninger for ny utvikling	62
		5 - Forutsetninger fra et høyere nivå	64

6 - Intro til mulighetsstudien	67
6.1 - Mulighetsstudiens tre tilnæringer	68
6.1.1 - Utvikling som retter seg mot et naturelement	68
6.1.2 - Utvikling langs en hovedakse/handlegate	69
6.1.3 - Utvikling med hovedfokus på fortetting	70
7 - Utvikling mot naturelement	73
7.1 - Scenario 1 - Se! Nordbylunden!	74
7.2 - Scenario 2 - Kult med kultur	76
7.3 - Scenario 3 - Opp i høyden	78
8 - Utvikling langs en hovedakse/handlegate	81
8.1 - Scenario 4 - Triangel	82
8.2 - Scenario 5 - En hovedakse	84
8.3 - Scenario 6 - omRINGER sentrum	86
9 - Utvikling med hovedfokus på fortetting	89
9.1 - Scenario 7 - Mest mulig fortetting	90
9.2 - Scenario 8 - 50/50	92
10 - Vurdering av de ulike scenarioene	94
10.1 - Oppsummering så langt	94
10.2 - Scenario 1 - 3: Utvikling mot naturelement	96
10.3 - Scenario 4 - 6: Utvikling langs en hovedakse	98
10.4 - Scenario 7 - 8: Utvikling med hovedfokus på fortetting	100
11 - Anbefaling for ny utvikling	102
12 - Kilder til innhold i oppgaven	104

1. INNLEDNING

til oppgaven

1.1 - Områdets avgrensning

Vestby kommune ligger helt sør i Akershus fylke og grenser til akerhuskommunene Frogn og Ås i nord, til østfoldkommunene Hobøl i øst, og Våler og Moss i sør. I vest har kommunen kun kystlinje mot Oslofjorden som ser over til Hurumlandet. Vestbys beliggenhet mellom Oslo og Sverige/Europa har bidratt til kommunens utvikling gjennom historien. Dette vil bli nærmere gjennomgått i landskapsanalysen i kap.3.

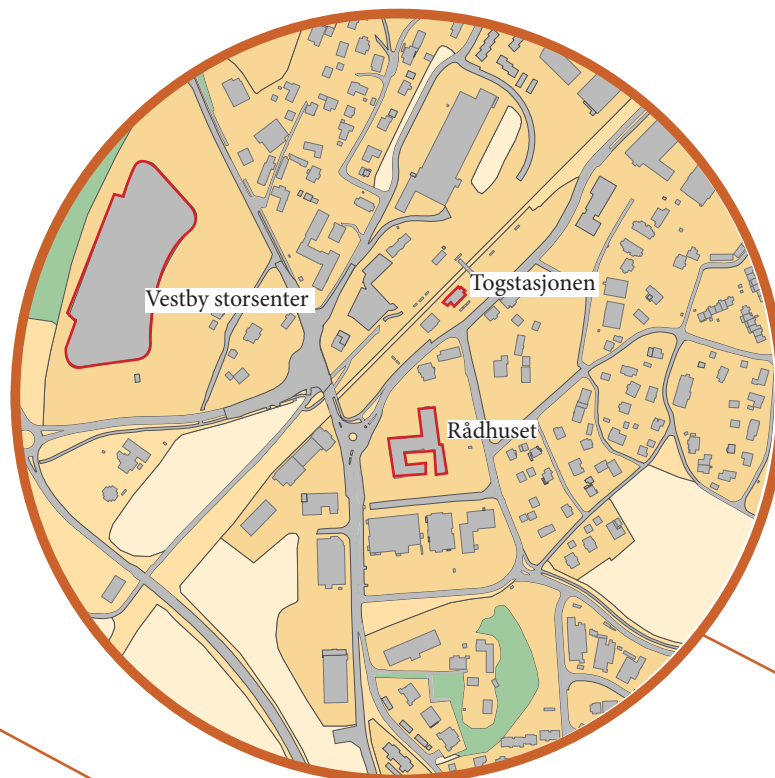
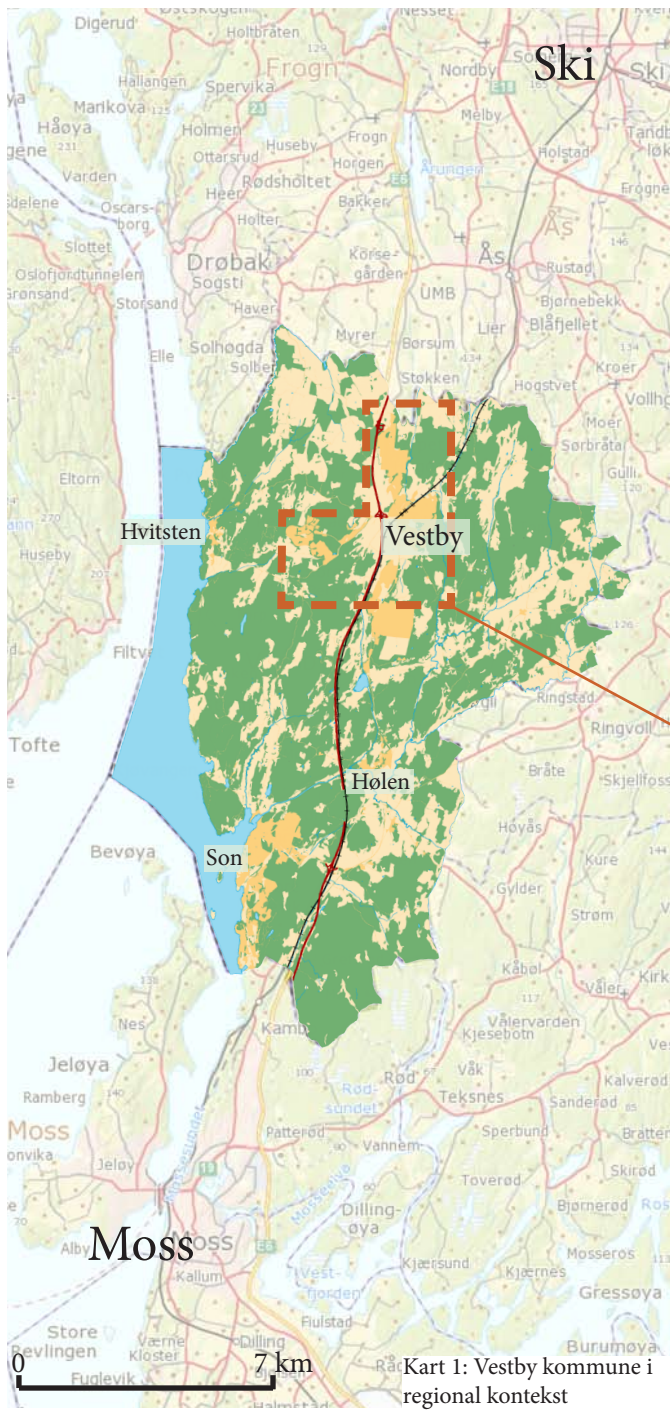
Opgaven fokuserer på tettstedet Vestby og utvikling i Vestby sentrum, men i landskapsregistreringen vil også kommunens øvrige tettsteder gjennomgås historisk. Dette for å komme nærmere et svar på hva som er særegent for Vestby tettsted, og om / hvordan dette tettstedet skiller seg fra de andre.

SSB definerer et tettsted som følgende:

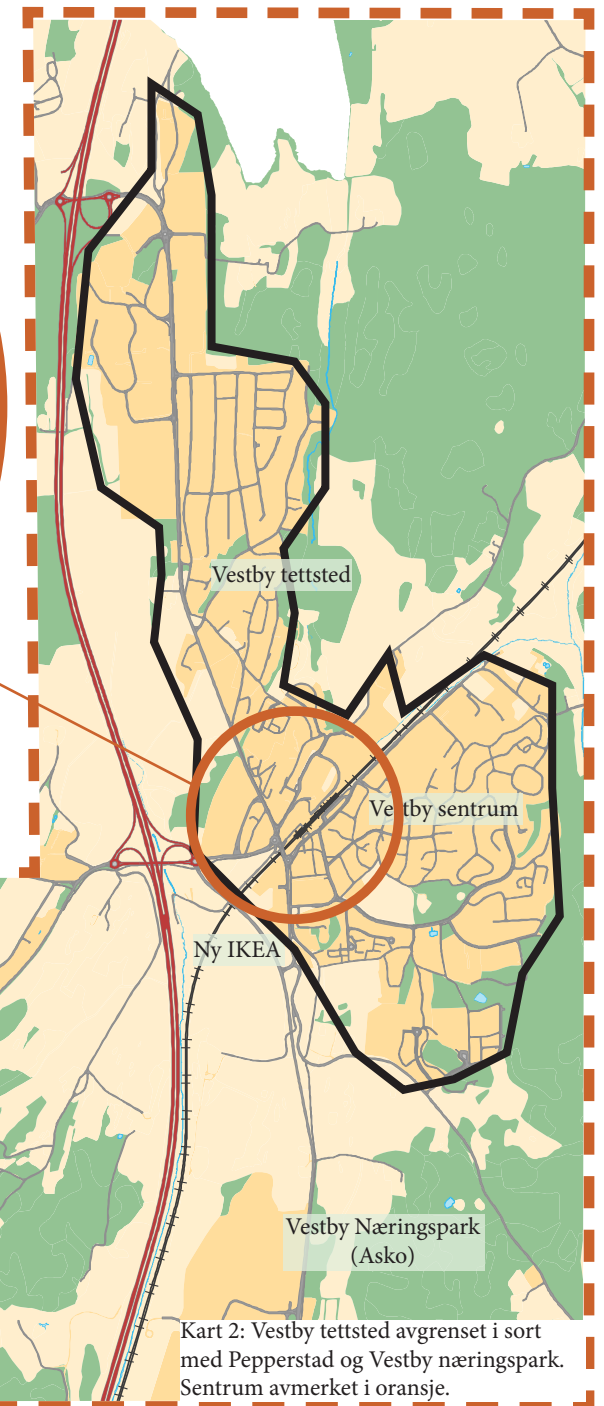
“En hussamling skal registreres som et tettsted dersom det bor minst 200 personer der, og avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter. Det er tillatt med et skjønnsmessig avvik utover 50 meter mellom husene i områder som ikke skal eller kan bebygges. Dette kan for eksempel være parker, idrettsanlegg, industriområder eller naturlige hindringer som elver eller dyrkbare områder. Husklynger som naturlig hører med til tettstedet, tas med inntil en avstand på 400 meter fra tettstedskjernen. De inngår i tettstedet som en satellitt til selve tettstedskjernen” (SSB 2012)

Ved anvendelse av denne definisjonen vil tettstedet Vestby avgrenses som vist på kart 2. I realiteten vil nok bosatte på Pepperstad skog anse seg selv som innbyggere av Vestby tettsted, men i følge SSBs tettstedsdefinisjon ligger Pepperstad skog for langt utenfor Vestby tettsted til at denne boligklyngen medregnes som areal under Vestby tettsted.

Da denne oppgaven snakker om Vestby sentrum menes området avgrenset i oransje. Denne avgrensningen er satt ut fra togstasjonen som kjernepunkt og hvor det markerte området tar utgangspunkt i en avstand på 500 meter fra togstasjonen i alle retninger. 500m gir en radius som omkranser det meste av daglige attraksjoner for lokalbefolkningen, og også historisk sett er dette regnet som Vestby sentrum. I hht kommunedelplanen for Vestby nord 2013-2025 ligger også samtlige arealer tiltenkt ny *sentrums*utvikling innenfor denne sirkelen. Å avgrense sentrum som en sirkel er i de fleste tilfeller ikke tilfredsstillende med tanke på lokale forhold som gir en annen form til avgrensningen, men med utprøving av en mer tilpasset avgrensning var den tilnærmet lik en sirkel. Derfor tar sentrumsavgrensning denne formen.



Kart 3: Vestby sentrum



Kart 2: Vestby tettsted avgrenset i sort med Pepperstad og Vestby næringspark. Sentrum avmerket i oransje.

1.2 - IKEA til Vestby

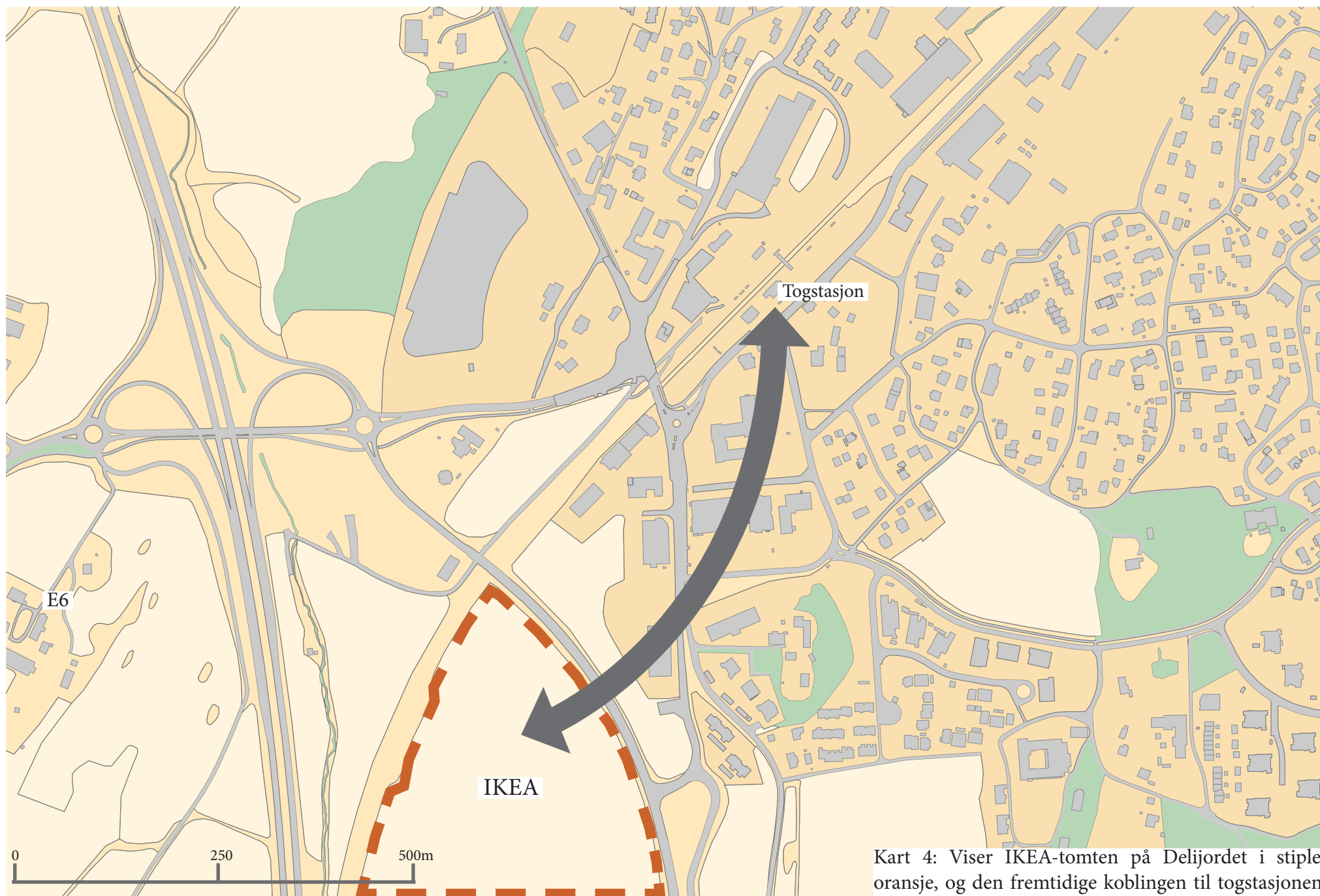
De siste par årene har det vært mye snakk i media om etableringen av et nytt IKEA-varehus i Vestby kommune. IKEA vurderte to tettsteder og åtte ulike tomter i Follo, men avgjørelsen falt til slutt på Delijordet like utenfor Vestby sentrum fordi de andre alternativene ikke var like gunstige. Enten var ikke tomtene store nok, opparbeidelse av tomtene ville blitt for dyre, eller så manglet tomtene gode nok veg- og togforbindelser. Delijordet i Vestby tilfredsstilte alle disse punktene, og i IKEAs konsekvensutredning av forslaget står det at “[k]onsekvensen av lokaliseringen av det aktuelle tiltak på Delijordet, er positiv for samfunnsmessig utvikling i regionen og i Vestby kommune/Vestby sentrum.” (IKEA, 2013)

Utbyggingen av IKEA har vært omstridt av flere årsaker. Den aller mest omtalte er at utbyggingen vil skje på Delijordet i Vestby. Varehuset vil legge beslag på et jorde på 135 daa med førsteklasses matjord. IKEA har tatt på seg ansvaret med å flytte den dyrkbare jorda, og støtter seg på forskning fra

Norges Miljø- og Biovitenskapelig Universitet som sier det ville være mulig å bruke denne matjorden til å etablere et nytt jorde et annet sted. IKEA mener at varehuset derfor, i realiteten, bare vil beslaglegge en liten prosentandel av Delijordet som matjord.

Til å begynne med var kommunens politikere splittet i saken, mye på grunn av spørsmålet om jordvern, men etterhvert som argumentene mot byggingen ble falsifiserte, ble det til slutt enstemmig oppslutning om forslaget. Saken gikk videre til Fylkesmannen i Akershus, som var negativ til forslaget på bakgrunn av nasjonale føringer som krever at handel skal planlegges ut fra en høy arealutnyttelse, høy kollektivdekning, redusert parkeringsdekning og redusert bilbruk - stikk i strid med hva et nytt IKEA-varehus vil generere. Saken gikk derfor videre til Miljøverndepartementet (Stoltenberg II-regjeringen), hvor det lenge var stor usikkerhet knyttet til saken. I desember 2013 ble saken derimot avgjort av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (Solberg-regjeringen), og byggingen av et nytt IKEA-varehus på Delijordet ble godkjent.

IKEAs konsekvensutredning (2013) påpeker at byggingen av et varehus så nær Vestby vil være positivt for utviklingen av sentrum. Ett av forholdene som talte for å velge Delijordet som lokalisering var nettopp nærhet til togstasjon. IKEA mener at det årlig vil komme 225 000 personer med kollektivtransport til varehuset, hvor tog genererer flest kollektivreisende, og at mange av de 225 000 personene derfor vil måtte gå gjennom Vestby sentrum for å komme til målet (se kart 4). Vestby kommune ser på dette som en verdifull gode som må utnyttes. For at de kollektivreisende og helst også de andre besøkende til IKEA skal forstå Vestby som noe mer enn et gjennomfartssted må ny utvikling fremheve Vestby sentrum og dets særegenheter som gjør at dette stedet skiller seg fra andre steder. I tillegg skal også lokalbefolkningen ha en sentral plass i utviklingen. Det store spørsmålet er: Hvordan få til dette?



Kart 4: Viser IKEA-tomten på Delijordet i stiplet oransje, og den fremtidige koblingen til togstasjonen.

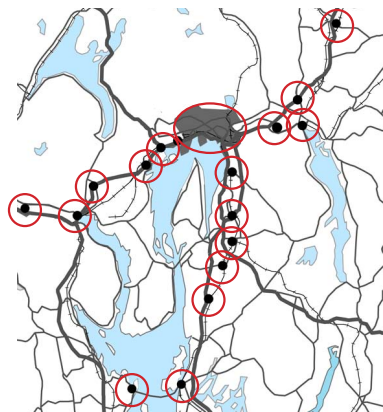
1.3 - Stedstilhørighet for hvem?

Det er nødvendig med en oppklaring i snakk om stedstilhørighet og -identitet. Vestby kommune ønsker først og fremst å gi sin egen lokalbefolkning økt grad av stedstilhørighet, men i en regional kontekst har Vestby en annerledes plassering i dag enn for 40-50 år siden - en annerledes plassering som fører til at stedstilhørighet og -identitet må ses i sammenheng med den nye regionale plasseringen.

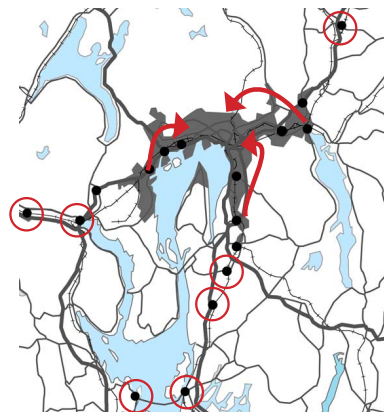
Ser man på den generelle utviklingen av Oslo-regionen var Oslo-regionen tidligere bare å regne som Oslo kommune, og hvor kommunegrensen satte grenser for byutviklingen (illustrasjon 1). I takt med samfunnsutviklingen har dette mønsteret endret seg radikalt, og i dag har vi å gjøre med en Stor-Oslo region som også inkluderer tettsteder som tidligere lå utenfor Oslo-regionen, eksempelvis Lørenskog og Sandvika. Slike tettsteders opprinnelige "rurale" plassering gav gunstige priser for bolig- og næringsetablering. Mer og mer utvikling av slike tettsteder førte til at de til slutt ble helt innlemmet i Stor-Oslo

som en legitim del av Oslos arbeids-, bo- og serviceregion (ABS-region). Særlig gjaldt dette tettsteder langs jernbanen som man enkelt kunne reise til og fra for å bo eller arbeide (illustrasjon 2). Aksen langs Østre linje, hvor Kolbotn og Ski har blitt slike sentralsteder, er den mest aktuelle å nevne i forbindelse med utvikling i Vestby. Tidligere var Vestby kommune sin egen ABS-region hvor befolkningen bodde og jobbet innad i kommunen. Med samfunnsutvikling og regionsforstørring har Vestby også blitt innlemmet i Oslos ABS-region (illustrasjon 3), men med en såpass rural plassering at det fremdeles er gunstig for bolig- og næringsetablering. Dette fører til økt tilflytting til Vestby, både av mennesker og bedrifter, og etableringen av IKEA er det nyeste tilskuddet i denne utviklingen. Vestby vil i fremtiden preges av stadig nye beboere som i større eller mindre grad har stedstilhørighet til et annet sted enn Vestby, men som kommunen likevel må ta hensyn til i sin utvikling. Stedstilhørighet er derfor ikke lenger noe som kun er rettet mot lokalbefolkningen som har bodd i Vestby over lang tid - utviklingen av Vestby sentrum skal også gi stedstilhørighet for IKEA-besøkende og til nyinnflyttere, og begrepet stedstilhørighet kan derfor ikke ses på som like statistisk som det en gang var.

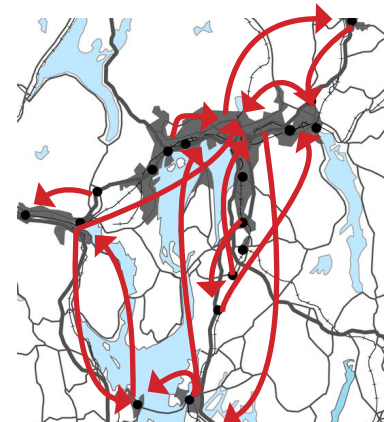
For at planlegging skal få et godt resultat er det viktig at planområdet ses i en slik regional kontekst. Ulike kommuner befinner seg i ulike regionale kontekster, og det som er riktig utviklingsstrategi for en kommune kan være helt feil for en annen kommune da kommunene har ulike utgangspunkt for sin utvikling. Å ikke ta hensyn til den regionale konteksten som planområdet befinner seg i kan føre til utilfredsstillende resultat som må planlegges på nytt etter kort tid. Det er derfor viktig at Vestby tar hensyn til sin regionale kontekst i planleggingen for sterkere stedstilhørighet - for hvem er det det skal planlegges stedstilhørighet for?



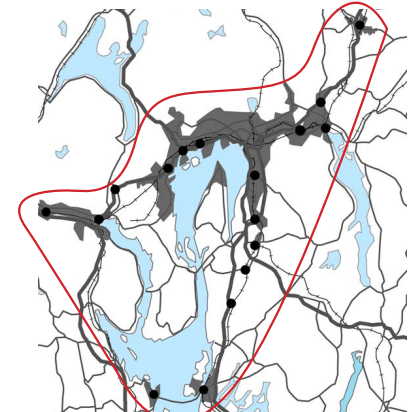
Illustrasjon 1: Rundt 1950 var byer og tettsteder rundt Oslo sin egen ABS-region. Kommunegrensene satte ofte grenser for regionene



Illustrasjon 2: Utvikling innen infrastruktur og tilgang på billige tomter for bolig- og næringsbebyggelse gav mulighet for et utvidet ABS-marked i utkanten av Oslo kommune



Illustrasjon 3: Etterhvert utvidet den arealtilgjengelige og godt økonomiske randsonen seg ytterligere lenger ut. Anleggelse av mer effektiv og tilgjengelig offentlig infrastruktur har ført til dagens situasjon hvor byer og tettsteder langt utenfor Oslo nå er en del av Oslos og hverandres ABS-region



1.4 - Problemstilling

Arbeidet med områderegulering av Vestby sentrum er i startfasen, og i forbindelse med oppstart av ny områderegulering for Vestby tettsteds sentrumkjerne arrangerte kommunen i juni 2013 en langhelg med aktiviteter som var rettet mot lokalbefolkningen. Det hele kan karakteriseres som en medvirkningsprosess med “noko attåt”, hvor hovedformålet var å skape entusiasme og engasjement for utviklingen, og å få lokalbefolkningen til å komme med innspill til ønsket sentrumsutvikling, hvor temaforelesninger, konserter og diverse aktiviteter for barn og voksne var sosiale attraksjoner.

Fra 25.april 2013 delte kommunen ut idèstartpakker - en arbeidsmappe hvor deltakere fikk mulighet til å lage skisser, skrive tekster og tenke visjonært og fremtidig for sitt tettsted. En måned senere ble disse så levert inn igjen og vist frem i løpet av medvirkningsopplegget i juni til inspirasjon for både kommunen og resten av lokalbefolkningen. Materialet ble samlet sammen til en avsluttende og oppsummerende rapport av medvirkningsopplegges

innspill til områdereguleringen, hvor resultatet tyder på at kommunen har et forbedringspotensiale. Særlig ble mangel på et levende sentrum med møteplasser og aktivitetsmuligheter, kultur, handel og grøntområder nevnt som tiltak til forbedring. I tillegg ble det avdekket en viss mangel på stedstilhørighet og -identitet (se figur 2).

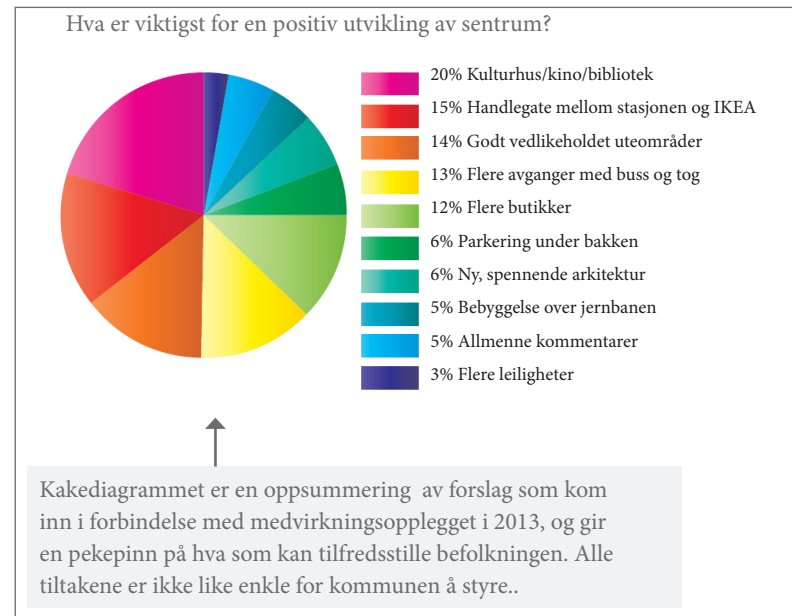
Vestby kommune kan, som konstatert i de foregående kapitlene, ikke bare planlegge for sterkere grad av stedstilhørighet for lokalbefolkningen. Både etableringen av IKEA og en stadig sterkere innlemmelse i Oslo-regionen gjør at det ikke lenger bare er lokalbefolkningen som skal kunne føle stedstilhørighet og -identitet til et sted. Dette må ihensyntas i planleggingen. Uansett valg av strategi må målet med utviklingen av sentrum være at både IKEA-besøkende, andre tilreisende og den stadig økende lokalbefolkningen med sine ulike behov kan finne noe spesielt i Vestby som gir en følelse av tilhørighet eller identitet til stedet. Men hvordan skape et sentrum som gir lokalbefolkningen mer stedstilhørighet, samtidig som utviklingen også skal gi besøkende et tydelig inntrykk av Vestby som sted? Etter samtaler med kommunen fattet jeg stor interesse for slike spørsmål, og jeg har derfor valgt å utforske forholdet mellom sentrumsutvikling og stedstilhørighet for å se hvordan ulike utviklingstrekk kan styrke eller svekke en følelse av tilhørighet og identitet, både blant lokalbefolkningen (ny som gammel), men også for besøkende og tilreisende.

Det er en viss forskjell på de tekniske og de vitenskapelige fagene og hvordan de utformer sine problemstillinger. De vitenskapelige fagene er opptatt av å forklare hvorfor noe er slik det er, og å lage en teori om dette. Innenfor de tekniske fagene handler problemstillingen om å finne en måte å løse det fysiske problemet på hvor teori og utprøving gir svaret. Denne oppgaven har en problemstilling av en teknisk art, da jeg vil teste ut tre utviklingsstrategier man kan velge i lokal stedsutvikling, og hvor resultatet skal styrke stedstilhørigheten og -identiteten til stedet.

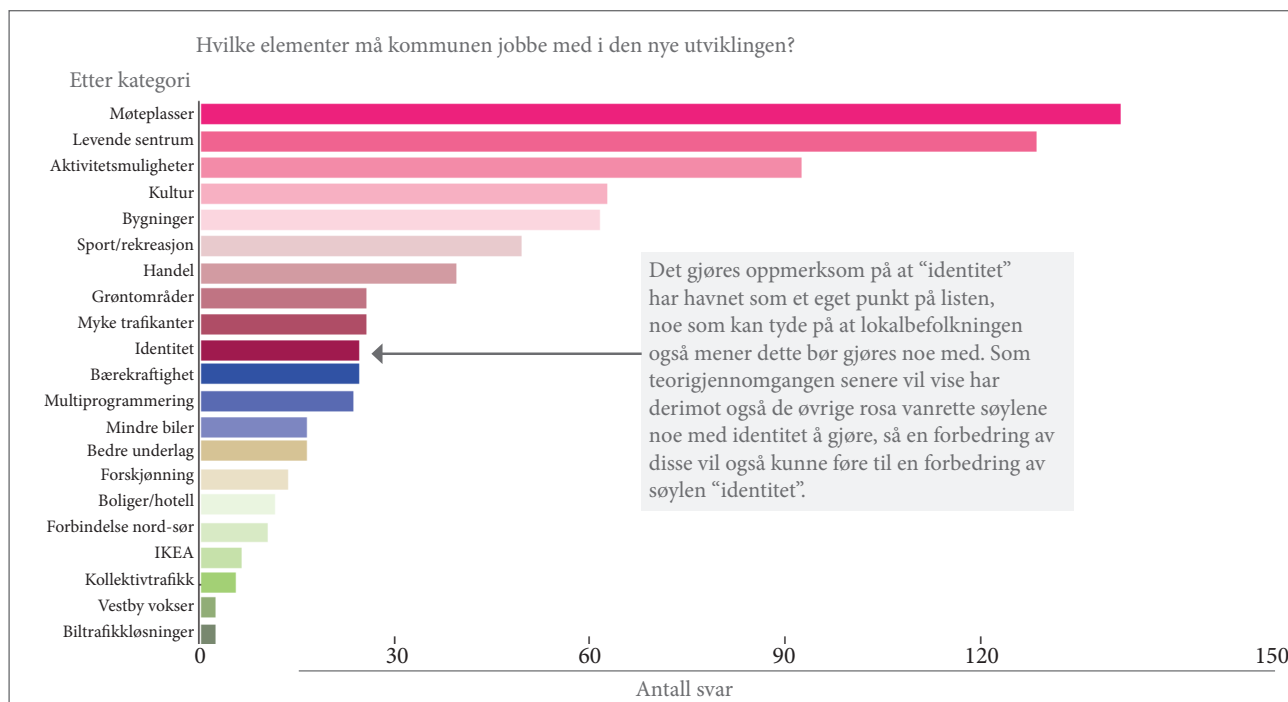
En problemstilling skal gjengi noe man ikke klarer å forklare, men en god problemstilling fanger opp nyansene i problemet og nevner sammenhenger som kan ha innvirkning på svaret. Derfor ble problemstillingen for denne oppgaven som følger:

Hvordan kan IKEA, som er en regional funksjon, knyttes til jernbanen på en slik måte at IKEA-besøkende også anvender sentrum, og hvor sentrumsutformingen samtidig bidrar til styrket stedstilhørighet og blir et attraktivt sted å være, både for de regionale og de lokale brukerne?

Figurene til høyre viser sammenfatninger av lokalbefolkningens svar på ulike spørsmål i forbindelse med medvirkningsopplegget i april/juni 2013. Det er i planlegging av nytt Vestby sentrum viktig å ta slike besvarelser i betraktning, men resultatet kan ikke alene basere seg på disse meningene. Meninger over tid, og besvarelser blir påvirket av bl.a. alder på de som besvarte. I tillegg vil kanskje ikke tilreisende eller nyinnflyttere se det som særlig positivt eller spesielt at Vestby også har en handlegate eller en kafè på hvert hushjørne i likhet med mange andre byer og tettsteder i Norge. Det må letes etter det som gjør Vestby til Vestby, og dette må vises frem på en god måte, til interesse og glede for både tilreisende, tilflyttere og allerede eksisterende befolkning.



Figur 1: Hva ønsker vestbyboerne seg mest?



Figur 2: Kommunen har grunn til å hevde at lokalbefolkningen mangler tilhørighet og identitet. Begge figurene er hentet fra Vestby kommune (2013b)

1.5 - Metode for arbeidet

Innhenting av bakgrunnsinformasjon har foregått gjennom litteraturstudie. Studiet har inkludert bøker om lokalhistorie og faglitteratur som sammen utgjør teoridelen i oppgaven. Teoridelen formidler viktigheten av å belyse forholdet mellom mennesker og sted i planlegging. Teoridelen danner grunnlaget for videre arbeid mot en mulighetsstudie hvor målet er å gi lokalbefolkningen bedre stedstilhørighet, samtidig som besøkende skal sitte igjen med et positivt minne fra Vestby, annet enn IKEA.

Et annet viktig informasjonsgrunnlag for oppgaven har vært offentlige rapporter og utredninger som har betydning for planområdet. Også informasjonsutveksling pr. e-post og møter med kommunen er med på å underbygge synspunkter om dagens utvikling i Vestby tettsted.

Befaringer har bidratt til bedre stedsforståelse, analyse av kartdata og andre data like så. Det er viktig å ha god forståelse for eksisterende strukturer og

mønstre i planområdet dersom man skal kunne si noe om videre utvikling, og befaring gir førstehånds erfaring. Kartdata støtter opp om og gjør det enklere å illustrere erfaringer gjort på befaring.

Arbeidet med analysene har vært en avgjørende del av prosessen med å tilegne seg kunnskap om, og forståelse av, steds karakter og stedlige egenskaper. Analysene i oppgaven gir generell bakgrunnsinformasjon om Vestby kommunes historie og særtrekk. Deretter følger en nærmere beskrivelse av planområdet Vestby tettsted og lokale forhold som må tas i betraktning i videre arbeid. Analysedelen skal avdekke hvilke begrensninger og muligheter som finnes i planområdet. Stedlige egenskaper og tidligere utvikling kan ha mye å si for resultatet av oppgaven, og det er viktig at disse kommer klart frem.

Forståelse for områdets historiske og fysiske kontekst danner grunnlag for utarbeidelse av mulighetsstudien. Mulighetsstudien formål er å avdekke ulike, men mulige utviklingstrekk hvor stedstilhørighet er et mål for sentrumsutviklingen. Mulighetsstudien kan ikke ses på som et fasitsvar, men som en utforskning og sannsynliggjøring av ulike scenarier. Mulighetsstudien avsluttes med en vurdering av positive og negative forhold ved de ulike utviklingsscenarioene som utgjør bakgrunn for endelig anbefaling av strategiske valg. Oppsummert skal oppgaven altså avdekke muligheter, sette alternativene opp mot hverandre, og komme med anbefalinger.

I arbeidet med en mulighetsstudie kommer man ikke utenom arbeid med dataverktøy, og oppgaven er fremstilt ved hjelp av kartgrunnlag fra ArcGis, samt Adobe-programmer som InDesign, Illustrator og Photoshop for bearbeidelse av 2D-illustrasjoner, tekst og bilder. 3D-visualiseringer er gjort ved hjelp av Google SketchUp. Alle illustrasjoner, tabeller, figurer, bilder og tekst er egen produksjon med mindre noe annet er oppgitt.

2. TEORETISKE PERSPEKTIVER

på sted, stedstilhørighet og stedsidentitet

Sted har utvilsomt betydning for menneskers liv. Hvordan vi forstår sted er med på å gi oss en forståelse av verden rundt oss. Vi kan føle tilhørighet til et sted og slå røtter der, eller vi kan føle oss utilpasse og malplasserte. Hvordan vi oppfatter og forstår sted kan ha betydning for hva vi velger å fokusere på når vi analyserer, planlegger og utformer steder. Begrepet sted stammer fra greske *topos* som den gang hadde en betydning som hang sammen med å eksistere – å eksistere var å eksistere i et sted (Casey 1997). I dag har vi et mindre entydig svar på spørsmålet om hva et sted er. Intuitivt kan vi si noe om hva vi legger i selve begrepet sted, dels bruker vi det om et konkret geografisk område, dels til å skille ulike typer områder fra hverandre, og dels i mer abstrakte uttrykk som “å dra av sted”, “være et sted i livet” og å “ha stedsans”. Til tross for sitt varierende meningsinnhold er stedsbegrepet relativt uproblematisk i hverdagslig kommunikasjon. Når vi bruker ordet tar vi hensyn til at det er diffust, uansett om vi snakker om en geografisk avgrensning, som *det stedet*, eller en men overført betydning, som *et visst ståsted*. Likevel går det ofte frem av konteksten begrepet brukes i hvilken betydning vi tillegger det.

Mer komplekst blir det når stedsbegrepet skal brukes i planlegging. Begrepet sted brukes hele tiden, men på en upresis måte. Det finnes en mengde begrepsforvirringer og et stort mangfold av definisjoner man kan bruke om sted i planlegging. Dette har en sammenheng med at ulike profesjoner har utviklet forskjellige tilnærminger til og forståelse av begrepet sted. Kartografer, arkitekter, naturvitere og planleggere kan alle ha ulike oppfatninger av hva de legger i begrepet, noe som kan være problematisk når man skal begynne med tverrfaglig planlegging.

Da denne oppgaven har som mål å belyse hvordan sted kan påvirke mennesker, og hvordan mennesker påvirker sted, vil jeg videre gjøre rede for ulike teoretiske tilnærminger til hvordan et sted og dets forhold til mennesker kan forstås, samt hvordan sted og identitet henger sammen og påvirker hverandre.

2.1 - Sted som bakgrunnsramme, opplevelse og sosial kontekst

For å besvare spørsmålet om hva et sted er henvises det til John A. Agnews og James S. Duncans artikkel *The power of place* (1989). Her slår Agnew & Duncan fast at det kan identifiseres tre hovedforståelser av stedsbegrepet. Noen geografer har lagt vekt på å se på sted som *location*, dvs. et spesifikt fysisk område som danner bakgrunnsramme for samfunnsmessig aktivitet. Andre igjen har lagt vekt på *sense of place*, altså den opplevelsels- eller følelsesmessige dimensjonen av sted. Atter andre har vært mest opptatt av sted som *locale* – som “setting” for hverdagens sosiale interaksjon. Agnew & Duncan utdyper ikke dette videre, så for nærmere forklaring av hva de ulike begrepene *location*, *sense of place* og *locale* innebærer gir Berg & Dale (2004) og Holloway & Hubbard (2001) dekkende beskrivelse.

2.1.1 - “Location”

Direkte oversatt betyr begrepet lokalitet, noe som i dagligtalen betyr hvor et sted er på kartet - et punkt. Et sted kan gis koordinater og blir dermed en lokalitet.

Allerede her kommer det frem at *sted* skiller seg fra *rom*. Et sted i forståelse som lokalitet betyr som sagt et punkt på kartet, mens *rom* er over alt. Denne første av de tre hovedforståelsene av sted legger vekt på stedet som bakgrunnsramme - “*de ytre, objektive, fysiske og materielle betingelsene som det sosiale og økonomiske liv foregår innenfor rammen av*” (Berg & Dale 2004:41). Dette kan sies å være sammenfallende med det tradisjonelle stedsbegrepet. Å kartlegge naturgrunnlaget, befolkningsutvikling, bosetningsmønster, næringsstruktur osv. gjennom statistikk, oppslagsverk, kart og lignende, uten at man nødvendigvis oppsøker stedet selv bidrar til et objektivt innhold. På denne måten reduseres stedet til en lokalitet (*location*), og innholdet blir statisk fordi man kun kartlegger det som hittil har vært, og ikke fremtidige endringer.

2.1.2 - “Sense of place”

I motsetning til *location* går *sense of place* på forholdet mellom mennesker og sted. Denne hovedforståelse av sted legger vekt på indre, subjektive meninger om stedet (Holloway & Hubbard 2001). Hvordan mennesker opplever stedet er viktig, og det er dette som må studeres nøyere dersom man skal få bedre forståelse for hvordan mennesker forstår steder (Berg & Dale 2004).

Frem til 1970-tallet ble sted betraktet som et allment ord som ikke trengte teoretisk eller faglig presisering. Sted var en lokalitet. Noen av de første og mest innflytelsesrike teoriene om begrepet *sted* kom fra Yi-Fu Tuan, som er å kjenne som fenomenolog. I fenomenologi ligger det at man ser på sted som opplevd fenomen - menneskenes opplevelse av stedet. En *lokalitet* blir til sted først når noen forbinder noe med det, har et forhold til det eller ilegger det mening (Berg & Dale 2004:42).

Ifølge Tuan (1974) kan sted deles opp til to ting:

- *Stedets sosiale plassering*
- *Stedets romlige plassering*

Han mener at den *sosiale plasseringen* kommer foran den romlige fordi mennesker karakteriseres først og fremst ut fra hvilken plass i det sosiale man har – babyen (individ) ligger i barnevognen (sted), studenten (individ) går på universitetet (sted) osv. Den *romlige plasseringen* er derimot mer enn en sosial plassering, og har samtidig en dypere mening enn bare et sted på kartet. Tuan snakker her om stedets personlighet. Et steds personlighet har videre to innfallsvinkler:

- *Et sted kan skape beundring*
- *Et sted kan skape begeistring*

Steder som skaper *beundring* er gjerne objektive og eksisterer uavhengig av menneskers tilstedeværelse. Helligdom er gjerne tilknyttet slike steder og gir følelsen av noe åndelig og unikt. Det samme gjelder naturfenomener som the Grand Canyon og Hardangerfjorden. Denne type sted kaller Tuan for *offentlige symboler (public symbols)* fordi de oppleves likt av ulike grupper mennesker. Vi oppfatter alle at en katedral er et hellig sted uansett om man er kristen, jøde eller muslim. Tanken og følelsen om at en katedral er et hellig sted eksisterer selv om det er mennesker tilstede eller ikke. I følge Lewicka (2008) viser undersøkelser gjort i miljøestetikk at mennesker foretrekker slike beundringssteder/historiske steder fremfor steder preget av kun moderne arkitektur. Historiske steder gir en følelse av at fortiden er med oss og vi tar inn over oss tradisjoner som eksisterte på stedet og det skapes en stedstilhørighet. I studien til Lewicka (2008) ble det funnet at menneskene som bor i byer og tettsteder, med tydelige historiske trekk i form av arkitektur eller historiske

plasser, viser sterkere stedstilhørighet til deres nabolag, by eller byregion enn de mennesker som bor i moderne kvartaler med nyere arkitektur. Både Lewicka (2008) og (delvis) Tuan (1974) har derfor en historisk tilnærming til sted.

Tuans *symbolske* steder kan strekke seg fra å omfatte en bygning til en by eller et land (Tuan, 1974). Stortinget har en objektiv fremstilling som et symbol på demokratiske tradisjoner, Stavanger er et offentlig symbol på nasjonen Norges olje-hovedstaden, mens Norge som land kan for mange være et symbol på flott natur. Offentlige symboler som kan sees eller som er kjent fra utsiden er tydelig basert på stereotyper og forestillinger. Det er kjent fra utsiden at Stavanger er en viktig by for oljeindustrien i Norge, men ikke alle i Stavanger jobber innen oljevirkosomhet. Norge oppfattes av mange som et land med flott natur, men ikke hele Norge er dekket av den.

Tuans andre tilnærming til sted er et sted som skaper *begeistring*. Dette er en mer subjektivt måte å se på sted, og henger sammen med menneskets personlige opplevelser av / i stedet. Slike steder må kjennes fra innsiden. Denne type sted kaller Tuan for *følelsessteder (fields of care)* og har tydelig sammenheng med Berg & Dale (2004) forklaring av *sense of place*. I motsetning til steder som har en kollektiv betydning (symbolske steder), baserer følelsessteder seg mer på individets oppfatning av et sted. En park kan få ulike personligheter på bakgrunn av menneskers subjektive meninger av parkens følelse, lukt og fysiske bruk, men også menneskers forhold til hverandre kan påvirke hvordan vi opplever og ser på parken. Har det foregått en krangel i parken vil parken oppleves på en annen måte enn for de som hadde grillaften i sola. I motsetning til steder som offentlige symboler er steder med individuell betydning vanskelige å registrere fordi det ikke nødvendigvis finnes en tydelig, fysisk markering av slike steder utad.

For å utvikle en *stedsfølelse* eller *sense of place* mener Tuan at man må kjenne et sted godt og reagere emosjonelt til det (følelsessteder). Tuan kaller møtet mellom mennesker og slike steder for *topophilia* som betyr kjærlighet til sted. Dette uttrykket henter til at individer først identifiserer seg til personlige og intime steder, for så å “konstruere” slike steder på bakgrunn av gjentatte erfaringer av stedet. Slike steder utvikles ikke bare gjennom synet, men også gjennom hørsel, lukt og berøring. Slike sanser krever nærkontakt til miljøet over lengre tid. Kjenskap til stedets ulike egenskaper gjør oss i stand til å huske stedet og å skape et forhold til det.

2.1.3 - “Locale”

Den siste av de tre stedsforståelsene Agnew & Duncan (1989) identifiserer må forstås som en slags møteplass eller et krysningspunkt hvor individers hverdagsaktiviteter møtes. Her drar Berg & Dale (2004) frem universiteter, kjøpesentre og bysentrum som eksempler. Videre forklarer de at “[s]ted forstått som “*locale*” formes gjennom [...] de rutinepregede aktivitetene som kjennetegner hverdagslivet både i hjem, skole og arbeid”. Slike aktiviteter er bakgrunnen for at steder hele tiden er i endring, samtidig som stedet også påvirker aktivitetene. Der stedets egenskaper påvirker mennesket (*sense of place*) påvirker menneskets aktiviteter stedet (*locale*). Mennesker og steder påvirker med andre ord hverandre gjensidig (Berg & Dale 2004).

Doreen Massey er en viktig geografisk teoretiker som setter fokus på nettopp dette. Hun har en strukturell tilnærming til sted som er mer dynamisk enn Tuans tilnærming, og som ser steder som nettverksbaserte møtesteder av materielle, sosiale og kulturelle relasjoner som påvirkes av globalisering som endringfaktor. I Masseys artikkel *A global sense of place* (1991) bruker hun sitt forhold til hjemstedet Kilburn High Road som eksempel. Her finnes både lokale, britiske puber som serverer fish&chips, indiske butikker med metervare

til sarier, og tagging på spansk. Likevel ser ikke Massey dette som et problem for stedstilhørigheten – ulike identiteter utgjør dette samfunnets eksistens. Uten variasjonene og mangfoldet hadde ikke Kilburn High Road vært et sted. Hun mener det er viktig å se på globalisering som en ressurs som kan gi nye sosiale relasjoner heller enn å være redd for hva som vil skje med “det gode, gamle”.

I likhet med Agnew & Duncan(1989), utdypet og gjenforklart av Berg & Dale (2004), mener Massey (1991) slikledes også at et sted kan konseptualiseres til et “knutepunkt” mellom sosiale relasjoner. For Massey gjelder dette både lokale sosiale relasjoner, såvel som sosiale relasjoner fra ulike deler av verden. Hun påpeker at et sted ikke er å anse som statisk fordi de sosiale relasjonene er hele tiden i endring. Vi kan dermed se hvordan *locale* (*knutepunkt*) skiller seg fra *location* (*lokalitet*).

Sted som *locale* ses dessuten som intersubjektivt konstituert. Dette betyr at mennesker på samme sted antas å utvikle tilnærmet like måter å oppleve sitt sted på. “*Stedstilknytning blir dermed et kollektivt fenomen*” (Berg & Dale 2004: 44). Flere sentrale teoretikere snakker om denne formen for kollektiv stedstilknytning. Maurice Halbwachs’ franske bok *Les cadres sociaux de la mémoire*, publisert i 1952, oversatt av Lewis A. Coser (1992), forklarer hva Halbwachs mener med det kollektive minnet. Halbwachs mener at en gruppe individer som har opplevd de samme hendelsene vil føle en *tilknytning* til hverandre som gruppe eller samfunn. Som innflytter vil man ikke ha de samme kollektive minnene som resten av samfunnet på stedet, og dersom de kollektive minnene er sterkt innlemmet i gruppen eller samfunnet vil dette kunne bidra til at innflyttere har vanskeligheter med å føle tilknytning til samfunnet og dermed også til stedet og til stedets identitet. Coser (1992) illustrerer det kollektive minnet gjennom egne erfaringer som immigrant i USA i 1940. Selv

om han etter ankomsten til USA fikk amerikanske venner og bekjente følte han seg ikke i stand til å knytte seg fullstendig til sine nye kontakter. Coser innså at etniske amerikanere og han selv ikke hadde stort nok kollektivt minne. Ulik oppvekst, barndom og ungdom bidro til at Coser ble ekskludert fra venners diskusjoner og mimring om deres egen bakgrunn, og de fra hans. Halbwachs påpeker at kollektivt minne ikke er en gitt prosess, men at det konstrueres gjennom det sosiale – *“While the collective memory endures and draws strength from its base in a coherent body of people, it is individuals as group members who remember”* (Coser 1992 : 22). Med dette mener Halbwachs at det kollektive minnet styrkes gjennom samfunnets tilhørighet til minnet - et felles minne danner med andre ord sosial tilhørighet, men at det dog er individet som minnes.

I mange tilfeller styrkes også individets minne av at flere minnes det samme, og selv om individet i samfunnet ikke har opplevd minnet direkte kan det ha blitt gjenfortalt i generasjoner, og at individet føler en tilknytning til hendelsen likevel. Kollektive minner bidrar med andre ord til at vi føler oss som en del av et samfunn eller en gruppe, og stedstilknytning blir dermed et kollektivt fenomen (Berg og Dale 2004: 44). Det finnes like mange kollektive minner i et samfunn som det finnes ulike grupper eller institusjoner. Familier, vennekretser eller kollegaer i en bedrift har alle sine minner som gruppen har konstruert, ofte over lange tidsrom. I slike situasjoner kan man trekke inn Habermas' teori om en kollektiv og individuell identitet (Buchecker, Hunziker & Kienast 2003) - at gruppens individer identifiserer seg med resten av gruppens medlemmer fordi de har ett eller flere felles kollektive minner, men at mennesket også har sin egen, individuelle identitet.

Også ifølge Per Gunnar Røe (2009) kan en fellesfølelse til tettstedet spille inn på hvordan befolkningen oppfatter stedet, og for hvordan forholdet

mellom beboerne utarter seg. Røe (2009) refererer til Lupi og Musterd som i 1981 påpekte at nybygde boligområder og tettsteder var preget av mye nabolagskontakt som var begrunnet i en felles opplevelse av å være ny på stedet, og av felles opplevelser og problemer. I tillegg mener Røe (2009) at lokalbefolkningen ei heller går upåvirket hen om rykter, skrivelier og omtaler om sitt lokalsted. Diskurser om og representasjoner av lokalstedet har betydning for både omdømme utad og identifikasjon, tilhørighet og stolthet innad. Dersom det skrives om et sted i media kan dette ha betydning i flyttebeslutninger, både i vurderingen av eget bosted (som man vurderer å flytte fra) og aktuelle bosteder (som man vurderer å flytte til).

2.2 - Sammenhengen mellom stedstilhørighet og stedsidentitet

Yi-Fu Tuans teori om hvordan mennesker forholder seg til steder var, som nevnt tidligere, blant de første til å utforske denne relasjonen. Siden hans utgivelser på 1970-tallet har en stor variasjon av konsepter og modeller blitt utviklet for å dypere utforske menneskers forhold til sted. Det har vært liten enighet om hvordan man definerer og måler menneskers forhold til steder, noe som har resultert i et forvirrende antall begrep (f.eks. stedstilhørighet, stedsidentitet, stedsfølelse og stedsavhengighet). De mest omtalte modellene er *stedstilhørighet (place attachment)* og *stedsidentitet (place identity)*.

Stedstilhørighet defineres som et dynamisk, men sterkt (og positivt) bånd mellom mennesker og steder (Manzo & Perkins 2006; Brown, Perkins & Brown 2003). Stedstilhørighet utvikles når et sted føles spesielt for brukerne; når brukerne får en *sense of place*, og når stedet gir muligheter for menneskene til å tilfredsstille sine funksjonelle behov (*locale*), samtidig som stedet også støtter deres individuelle behov. Her kan det trekkes en parallell til Tuans

begeistringssteder/følellessteder. Når mennesker begynner å føle stedstilhørighet til et sted får stedet en egenverdi som vi knytter opp til de sosiale arenaene, møteplassene og til utformingen av disse, og hvor forholdet mellom mennesker, men også mellom mennesker og sted får utfolde seg. Derfor er stedstilhørighet konstruert hovedsakelig som et resultat av menneskers sosiale og individuelle interaksjon på og med et sted. Stedstilhørighet dannes av menneskers konstruerte betydning og opplevelse av stedet, og der menneskenes behov tilfredstilles av tilbud på stedet (Shamsuddin & Ujang 2008; Massey 1991). En stor del av studiene om stedstilhørighet ser begrepet som sterkt knyttet sammen med varigheten av oppholdet på stedet, og til revitalisering av samfunn (Manzo & Perkins 2006).

Stedsidentitet er et annet viktig konsept som omhandler menneskers bånd (uansett positivt eller negativt) til steder. Stedsidentitet ble først introdusert av Harold Proshansky i 1978 hvor han definerte dette begrepet som “*those dimensions of self that define the individual’s personal identity in relation to the physical environment [...]*” (Lewicka 2008:211). Her påpekes det en distinksjon mellom det å identifisere seg *mot* eller *med* et sted. Negative opplevelser av eller på stedet kan føre til at mennesker velger å identifisere seg *mot* stedet. Er opplevelsen av stedet positiv vil dette gi en identifikasjon *med* stedet (Røe 2009). Ordet identitet kan deles opp til å bety to ting: likhet eller unikhhet (ref. Habermas kollektive og individuelle identitet i Bucheker, Hunziker & Kienast 2003). En følelse av stedsidentitet bør ifølge Lewicka (2008) inneholde begge disse betydningene. Her kan vi se en forskjell mellom sted og rom, hvor sted innebærer noe spesielt som vi knytter opp til unikhhet, mens rom er noe generelt, noe som er over alt. Vi skal både kunne føle felleskap, eller likhet, med andre på stedet, samtidig som vi også skal føle unikhhet og en individuell identitet, for at vi skal kunne snakke om stedsidentitet. Her bør imidlertid en differensiering påpekes; Når et sted får identitet i den unike

forstand det er snakk om her, innebærer dette at menneskene anerkjenner stedets unike egenskaper - at vi anerkjenner at det samme ikke eksisterer eller kan forekomme andre steder. Christian Norberg-Schultz (1980) snakker også om dette i form av "genius loci", hvor han bruker begrepet til å beskrive en u håndgripelig, men allmenn akseptert unik karakter ved stedet, altså at mennesker anerkjenner stedets unike egenskaper. Stedsidentitet, slik begrepet brukes i dagligtalen, innebærer derimot en *menneskelig* tilnærming til begrepet hvor det er menneskene som tillegger stedet dets unike egenskaper, ikke at menneskene anerkjenner stedets allerede eksisterende egenskaper. Tuans beundrings- og begeistringssteder forklarer også denne forskjellen. Beuringssteder anerkjennes av mennesker som noe universelt, men begeistringssteder er mer subjektive og eksisterer fordi menneskene har ilagt stedet unikheter ut fra egne preferanser.

Stedstilhørighet og stedsidentitet må ikke ses på som motsetninger eller konkurrenter. Shamsuddin & Ujang (2008) peker på en sammenheng mellom de to begrepene. De mener at grad av *stedstilhørighet* reflekteres i individets oppfatning av å *identifisere seg med* et sted. Igjen påpekes forskjellen mellom å *identifisere seg med* eller *mot* et sted. Identifiserer man seg mot stedet vil dette gi utslag i liten grad av stedstilhørighet. Sett fra motsatt side: har man ikke stedstilhørighet vil man heller ikke ha stor grad av stedsidentitet, eller man vil ikke kunne *identifisere seg med* stedet.

Forandringer i de fysiske omgivelsene, endring av fysisk bruk eller fysiske aktiviteter på stedet kan bidra til å bryte ned meningsinnholdet og *tilhørigheten* individene og samfunnet har til det eksisterende stedet. Dette gjelder særlig for de som har opparbeidet seg erfaring med og opplevelser av stedet over lang tid. Med andre ord vil ugunstig utvikling føre til at graden av stedstilhørighet og sense of place blir forstyrret, og dette vil kunne gi

en negativ effekt på menneskers følelser og fortolkninger av stedet, og vil kunne gi utslag i identitetsfølelsen til stedet. Flere har argumentert for at stedets eksistensgrunnlag er menneskers (gode) forhold mellom dem selv og stedet (Tuan 1974; Berg & Dale 2004), og ettersom et meningsinnhold og medfølgende tilhørighet er et steds attributter vil mangel på dette føre til mangel på sense of place og stedsidentitet.

Stedstilhørighet og identitet blir også påvirket av kvaliteter og karakteristikk ved stedet. Forskning på sense of place viser at et stedets kvaliteter og karakterer er viktig når mennesker skal konstruere sine meninger og opplevelser av stedet. Opplever mennesker at et sted har høy kvalitet og interessante karakterer styrker dette stedets unikheter og dermed også stedstilhørigheten og -identiteten (Shamsuddin & Ujang 2008).

2.3 - Sted som sosialt eller kulturelt konstruert kapital

Utviklingen av forsteder og tettsteder utenfor en storby har ifølge Edward Relph (1976) vært karakterisert som en “stedløs utvikling”. Steder som er preget av motorvei, bensinstasjoner, parkeringsplasser og frittstående butikker og næringsbygg med uniform arkitektur kaller Relph for *non-places*. Men Paul Knox (2008) peker på at stedsfølelse, eller *sense of place*, dreier seg om noe mer enn bare våre bebygde omgivers estetiske kvalitet. Han mener at stedsfølelsen er sosialt konstruert.

Sted kan betraktes som noe vi konstruerer eller knytter oss til (Tuan 1974; Knox 2008; Berg & Dale 2004). Mennesker som flytter til et tettsted som Vestby, vil enten allerede ha noen minner av og forhold til tettstedet fordi de kjenner til tettstedet eller mennesker som bor der. Eller, hvis dette ikke er tilfellet, vil de begynne arbeidet med å konstruere stedet nærmest fra bunnen av. Denne stedskonstruksjonen innebærer både en tilknytning til det materielle og den symbolske betydning (jamf. Tuans beundringssteder), og til det sosiale

ved stedet (jamf. Tuans begeistringssteder og Massey 1991). Det er dette Knox (2008) mener med at stedsfølelsen er sosialt konstruert. Gjennom en slik biografisk prosess skapes en tilhørighet og en identifikasjon med et sted (Røe 2009). Her påpekes en parallell til Shamsuddin & Ujang (2008) som mener at grad av stedstilhørighet reflekteres i individets oppfatning av å identifisere seg med stedet, og at stedsidentitet kommer først etter at stedstilhørigheten er etablert.

Tidligere, da familier stort sett ble boende i én by eller tettsted gjennom barnas oppvekst, fikk voksne og barn god tid til å bygge opp stedstilhørighet. Når mennesker i takt med utvidelse av ABS-regioner, som nevnt innledningsvis, velger å etablere seg på et nytt sted i forbindelse med ny jobb, barnas oppvekst eller skolegang vil de tilhørighets- og identitetskonstruerende prosessene starte på nytt. Og hvordan skjer dette? Ifølge Røe (2009) vil den sosiale konstruksjonen av en stedstilhørighet og -identifikasjon bygge både på sosial og kulturell kapital, men i varierende grad.

2.3.1 - Sosial kapital

I en identifikasjonsprosess hvor den sosiale kapitalen er viktig, mener Røe (2009) at opplevelsen av tilhørighet og identifikasjon særlig vil ha sammenheng med hvor mange gode relasjoner man har til andre bosatte på stedet. Denne sosiale kapitalen kan være dels til stede før man flytter, fordi man allerede har en relasjon til mennesker i området, eller fordi man har flyttet tilbake til et sted man har vokst opp og har sosial kapital liggende latent som aktiveres når det blir aktuelt. Den sosiale kapitalen kan også vokse med økende botid.

2.3.2 - Kulturell kapital

I en identifikasjonsprosess basert på kulturell kapital, vil opplevelsen av tilhørighet dreie seg om hvorvidt tettstedet har en karakter/image som man ønsker å assosiere seg med. Det kan dreie seg om arkitektur, utforming,

beliggenhet eller befolknings sammensetning som vil ha en betydning for om man ønsker å etablere seg der, og for opplevelsen av tilhørighet. I en større og større ABS-region er det sannsynlig at mange som flytter til Vestby ikke har et forhold til tettstedet fra før (sosial kapital), og at tilhørigheten derfor vil bygge på kulturell kapital.

Innledningsvis ble det klarlagt hva slags resultat lokalbefolkningen ønsker seg med den nye sentrumsutviklingen i Vestby. Disse faller inn under kulturell kapital, fordi det i størst grad var fysiske tiltak som sto på ønskelisten (møteplasser, rom for aktivitet, grønne områder). Muligheter for kulturell kapital gir også muligheter for sosial kapital. Sosial kapital skapes i de gode møteplassene, i parkene og i de offentlige aktivitetsrommene. Sosial og kulturell kapital etablerer derfor kriterier for hva som bør anses som *kvalitet* i denne oppgaven. Begrepet *kvalitet* vil i denne oppgaven tilsi hva slags ytelser som må etterstrebnes for å gi både lokalbefolkningen og tilreisende/besøkende sterkere opplevelse av Vestby som sted. Kvalitet kan ses på som noe annet i andre sammenhenger, men i denne oppgaven har et tiltak *kvalitet* hvis det legger til rette for sterkere grad av stedstilhørighet - og identitet som beskrevet gjennom kap.2.

I Vestby tettsteds tilfelle, hvor det har kommet frem at sentrum har et forbedringspotensiale, vil nøye planlagt utforming på premisser av hva som vil kunne gi sterkere grad av stedstilhørighet og -identitet være å anse som gode kvaliteter for ny utvikling. For at både sosial og kulturell kapital skal være mulig bør utformingen bl.a. følge premisser for gode byrom, som behandles videre.

2.4 - De gode byrom

Bylivet har gjennomgått en forvandling gjennom historien. Før var byrommenes kvalitet noe annet enn det er i dag, fordi bylivet var basert på nødvendige, arbeidsorienterte aktiviteter. Byrommene var formet deretter. Med industrialiseringen og den etterfølgende samfunnsutviklingen kom så muligheter for ikke lenger å måtte gå fra sted til sted; bilen gjorde det mulig å ferdes fra A til B uten å oppleve byrom, og mange byer opplevde at kvalitet ble sett fra privatbilismens perspektiv. I USA kalles dette fenomenet “De forlatte byer” som er byer hvor folk velger vekk bylivet på grunn av et fokus på kvalitet som favoritiserte bilen og ikke menneskene i byrommene. Slike byer har ikke tidsnok erkjent at dagens krav til kvalitet har endret seg, og at bruk av byens rom i dag er et valg, ikke en nødvendighet, noe som forutsetter at rommene blir utformet slik at de inviterer til ferdsel, opphold og aktivitet. I dag benytter vi byrom mest av alt som en frivillig aktivitet, og vi er opptatt av at utvikling ikke skal ha fokus på en type kvalitet som forhindrer oss i å gjøre dette. Derfor er det også viktig at samfunnsplanlegging tar hensyn til dagens syn på kvalitet for at utviklingen skal kunne bli en suksess.

Gehl har fremstått som en sentral teoretiker når det kommer til utforming av *livet mellom husene*, som er tittelen på hans utgivelse fra 1980. Gehl et al (2006) *Det nye byliv* legger også frem noen viktige kriterier for generell kvalitet i byrommene, og hvor noen av disse kvalitetene også kan fremme sosial og kulturel kapital.

2.4.1 - Mennesker i sentrum

Beboerne i by utgjør et viktig grunnlag for liv i byen. Byen blir tryggere både om natten og om dagen fordi man kan se lys fra vinduene i bygningene i byen, som gir en fornemmelse av at det er noen som holder øye med hva som skjer på gaten. I byer uten beboere i sentrum blir byen ofte sett på som utrygg og uinnbydende etter mørket faller og butikkene er stengt og kundene gått hjem. Det oppleves som utrygt å ferdes i forlatte områder. En god by har funksjonsblanding med beboere, kontorer, butikker og forskjellige tilbud som tiltrekker mange typer mennesker som bruker byen på forskjellige måter til forskjellige tider av døgnet.

2.4.2 - Lokalklima

I mange land, ikke minst i de nordiske, er det tydelige forskjeller på årstidene, og bylivets mønster følger deretter. At skandinaviere foretrekker å sitte i solen henger sammen med klima, og mikroklima i byer kan ha stor påvirkning på vår bruk av byen. Et mikroklima påvirkes av måten man bygger på – hvis en åpen plass er for stor kan vinden bli kjølig og føre til at det ikke er behagelig å bruke byrommet. Bebyggelse i 4-6 etasjer tillater solen å slippe til i mindre, men likevel åpne byrom, og en tett bygningsmasse kan føre til at vinden ikke slipper til.

2.4.3 - Beskyttelse

I gode byrom skal man ikke behøve å være redd for ulykker. En god by fokuserer derfor på kvaliteter som gir gode forhold for myke trafikanter. Utrygghet, i form av øde og mørke byrom og gater er heller ikke gode kvaliteter for byrommene. For tryggheten er det viktig at byrommene brukes, og det er ikke alltid den beste løsningen å fjerne biltrafikk helt fra gateplan. Biler kan man regne med til de fleste av døgnetstider, og hvis disse legges i tunnell under byrommene mister man litt av tryggheten med å bli sett. Er det da en kvalitet å legge parkering under bakken?

Som nevnt under punkt 2.4.1 får man mer trygghet av funksjonsblanding i sentrum, hvor både kontorer, boliger og forretninger er å finne på samme sted. Dette forhindrer at byrommene og gatene blir øde og forlatt etter butikkene er stengt og kunder og ansatte er gått hjem. Den siste typen beskyttelse kommer i form av beskyttelse mot ubehagelige sanseinntrykk som temperatur, lukt og syn.

2.4.4 - Komfort

Mulighet for utfoldelse handler om hvordan byrommet bør utformes slik at de mest grunnleggende menneskelige handlinger kan foregå under gode forhold. Fotgjengere skal kunne bevege seg fritt, stå og sitte der det føles mest naturlig for at komfort skal oppleves som en kvalitet. Derfor er utforming av byrommenes mellomrom også viktig.

2.4.5 - Materiell kvalitet

Materiell kvalitet handler om å utnytte de attraksjoner og tilbud som finnes i og omkring området. Det gjelder å skape byrom i menneskelig skala, med fine detaljer, gode materialer og møbler. Byrommet skal by på opplevelser, utsikter og attraktive sanseinntrykk.

2.4.6 - Bevegelsesrom og oppholdsrom

Der gaten inviterer til bevegelse inviterer torget og plassen til opphold. Mennesker går saktere over plasser og stanser oftere opp. Byens parker hører i likhet med torg og plasser også med under kategorien "offentlige byrom" og inviterer til opphold og aktivitet. De fungerer som samlingspunkt. En attraksjon som gjør byrommene populære er andre mennesker, og når sentrale byrom har høy aktivitet tiltrekkes enda flere mennesker. På torg og plasser hvor det ikke finnes mennesker vil heller ingen nye mennesker komme til. Det kan være på grunn av skalaforhold at byrommene ikke brukes, og å være gjest i store, folketomme byrom har aldri vært attraktivt. Ville man selv ha valgt det store teateret med få besøkende, fremfor det lille teateret med full sal?

2.4.7 - Ulike byrom med ulike kvaliteter

Det store bildet viser at byaktivitetene som forekommer oftest er de mest nødvendige, dagligdagse aktiviteter, og som utgjør det meste av bylivet. Året rundt, uansett vær og fokus på kvalitet foregår det et stort antall nødvendige aktiviteter. At det ikke fokuseres på kvalitet som tilrettelegger for de nødvendige aktivitetene betyr ikke at kvalitet ikke er viktig, snarere tvert i mot. Gode byer er ikke kun gode til hvilepauser eller kafèbesøk – byene skal også være gode for andre typer aktiviteter, og for å oppnå dette må det fokuseres på en kvalitet som også muliggjør utøvelse av nødvendige gjøremål.

Et byrom benyttes ikke bare av unge med behov for konstant stimulering, men også av eldre med oftere behov for hvilepauser. Ikke alle brukere av byrom er heller i like god fysisk form, og å måtte gå lange omveier for å komme frem til målet er derfor ikke ønskelig eller overkommelig for mange. Et godt nettverk av forbindelser og jevnlig oppholdssteder gir kvaliteter som de eldre verdsetter, mens yngre mennesker kanskje ønsker seg andre typer kvaliteter. Utvikling med høy kvalitet må ta hensyn til alle slike sosiale forskjeller. I tillegg varierer behovet for størrelse på et byrom ut fra hvor mange mennesker

som bor på stedet, og for typen arrangement. I byen som helhet har mennesker behov for både aktive og rolige, små og store byrom. Det er viktig for byen å ha steder hvor mennesker kan trekke seg tilbake fra trafikken og øvrige aktiviteter for å finne ro. Videre gjennomgås ulike typer byrom:

Promenaden: et lineært byrom; gaten/stien der det er bevegelse i en bestemt retning som er det karakteristiske trekk. En by har et nett av lineære byrom hvor fellesaktiviteten er bevegelse. Som planlegger kan man ha stor innflytelse på hvordan slike rom utformes og oppfattes, og om folk liker å være i slike byrom vil synergivirkningen komme av seg selv.

Det sentrale byrom: Byens sentrale torg eller byrommet danner ramme om mange forskjellige begivenheter. Sentrale byrom med enkel utforming kan fungere som arena for det stillferdige byliv som mange ønsker seg, men slike byrom kan enkelt endres til å være arrangør for større aktiviteter dersom det skulle være behov for det. Det er godt for en by å ha et byrom som kan romme både et dagligliv med gode rammer og som samtidig kan gi plass til særlige begivenheter. I løpet av året kan store og små arrangementer være med på å gi befolkningen stedstilhørighet, både som resultat av møte mellom mennesker, men også av møte med plassen og byen. De sentrale byrom er på grunn av sin beliggenhet det stedet man mest naturlig kommer forbi. Det gir slike plasser et stort potensielt publikum, men utformingen påvirker i hvor stor grad slike rom brukes eller ikke.

Det lokale byrom: Byrom som hovedsakelig betjener de lokale brukerne, og som ofte danner ramme for lek og annen type opphold. Denne type byrom stiller samme krav til utforming som de sentrale byrommene.

De stillferdige rom: Byrom som gjennom sin plassering og utforming rommer færre tilbud. Det er ikke alltid nødvendig med kostbare løsninger for å lage et

godt sted i en by. Det er også behov for små, anonyme steder for hvilepause og ettertanke.

Magnetens byrom: Byrom som ofte er formelle forplasser til magnetiske bygninger, f.eks rådhus, og som anvendes til festligheter og høytidligheter.

De mennesketomme byrom: Byrom karakterisert ved store flater med få aktiviteter og bygninger med få innganger. Slike områder, kalt SLOP (Space Left Over from Planning), er ofte rom mellom bygninger som får tildelt rollen som restarealer. Denne typen rom er i dag å karakterisere som rom med dårlig kvalitet fordi vi nå verdsetter helhetlige og funksjonelle byrom. SLOP-byrom oppfattes av samme årsak ofte som dårlige byrom fordi det har vært et større fokus på utforming av selve bygget enn på rommet mellom bygningene. Resultatet kan være forblåste rom som ofte ligger øde og mennesketomme.

Trafikkens byrom: Byrom dominert av mennesker i bevegelse fra A til B (i transit) som er i gang med dagligdagse, nødvendige aktiviteter. Det kan også være venterom for kollektivtrafikk eller gjennomgangsrom. Dersom er byrom har denne funksjonen kan det lett oppfattes som mindre trygt på kveldstid da brukerne har gått hjem.

De grønne byrom: Byens parker og grønne oaser som danner rammer om rekreative aktiviteter som lek og sport. Det kan oppleves som befriende å komme inn i et grønt rom etter å ha beveget seg gjennom en by. Parker fungerer som byens lunger og gir både bedre luftkvalitet pga evnen til å fange opp svevestøv, og bedre luftfuktighet. De grønne byrom kan være av ulike størrelser, men gir uansett en pause fra de øvrige byrommene.

2.4.8 - Gode byrom i Vestby

På grunnlag av de foregående kapitlene kan man se et bilde av hva som vil anses som kvaliteter i Vestby sentrum. Da målet er å oppnå sterkere stedstilhørighet og -identitet må tiltak som fremmer dette anses som tiltak med god kvalitet. Mennesker i sentrum er viktig for trygghetsfølelsen. Et utrygt sentrum oppleves ikke som tilhørighetsskapende. Det samme gjelder tilpasning til lokalklima. Et godt byrom hvor man kan nyte sola er et eksempel på verdier som settes høyt, uavhengig av sted. Hvis et sentrum *ikke* er tilrettelagt for slike verdier vil man heller ikke velge å oppholde seg på dette stedet, og man får heller ikke stedstilhørighet.

For dannelsen av *sense of place*, og for en positiv opplevelse av sted (identifikasjon *med* sted) er beskyttelse mot ubehagelige sanseinntrykk som temperatur, lukt og syn viktig å ta hensyn til. Utforming som ivaretar en positiv opplevelse av slike sanseinntrykk vil være å anse som en kvalitet i Vestby.

Mange besvarelser på medvirkningsopplegget i april/juni tydet på et ønske om høyere materielle kvaliteter. Å oppleve et sted som slitt og ustelt vil kunne bidra til at mennesker ikke føler tilhørighet til slike steder. At mange nevner bedre skjøtsel av uteområder i sine besvarelser tyder på at dette kan være en av årsakene til at det fornemmes en følelse av lav stedstilhørighet i Vestby.

En annen årsak til at stedstilhørigheten oppfattes som svak i Vestby sentrum kan være Vestby sentrums mangel på sosiale møteplasser, gode bevegelsesrom og oppholdsrom. God utforming av slike byrom gir muligheter for opparbeidelse av kulturell og sosial kapital som vil være med på å styrke tilhørighets- og identitetsfølelsen både for eksisterende og fremtidig befolkning. Som nevnt tidligere vil Vestby motta en befolkningsvekst som mest sannsynlig ikke har et forhold til Vestby fra før, og opparbeidelse av ny kulturell

kapital muliggjøres ved sosiale byrom. I tillegg er det viktig at byrommene i Vestby tar hensyn til ulike menneskers behov. Uavhengig av forutsetninger skal mennesker med ulike behov også kunne føle stedstilhørighet i sentrum, og det trengs derfor kvaliteter som tar hensyn til dette.

Først når utviklingen i Vestby sentrum tar hensyn til alle de overnevnte kriteriene kan det tenkes at stedstilhørigheten og -identiteten blir sterkere, og at byrommene så vil oppleves med god kvalitet.

3. ANALYSE av landskapet

For en tilhørighets- og identitetsskapende utvikling må det tas hensyn til både de eksisterende og de fremtidige forhold. Når utviklingen tar hensyn til dette vil det kunne legges til rette for en utforming av sentrum som er tilpasset de behov som befolkningen stiller eller kommer til å stille. Når man planlegger det fysiske miljø, en by eller et åpent landskap har man derfor bruk for systematiske undersøkelser av stedet. Dette gjøres ofte i form av en landskapsanalyse. En landskapsanalyse bør utformes i de tilfeller man mener at variasjoner i stedet er interessante, og hvor slike variasjoner bør ha innflytelse på planleggingsresultatet. En landskapsanalyse kan inneholde en rekke tema og innholdet må tilpasses problemstillingen for å ikke ende opp med et urelevant svar.

Ordet analyse kommer fra det greske *análysis*, *ana* = opp, oppå, oppad + *l`yein* = å løse. Å utforme en slik analyse innebærer derfor å plukke et geografisk område fra hverandre for deretter å samle det sammen igjen etterfulgt av en konklusjon om hva man fant, avhengig av problemstilling. Dette er en viktig del av planleggingen for å forstå områdets særpreg, tilstand, potensialer eller sårbarheter (Stahlschmidt & Nellemann, 2009)

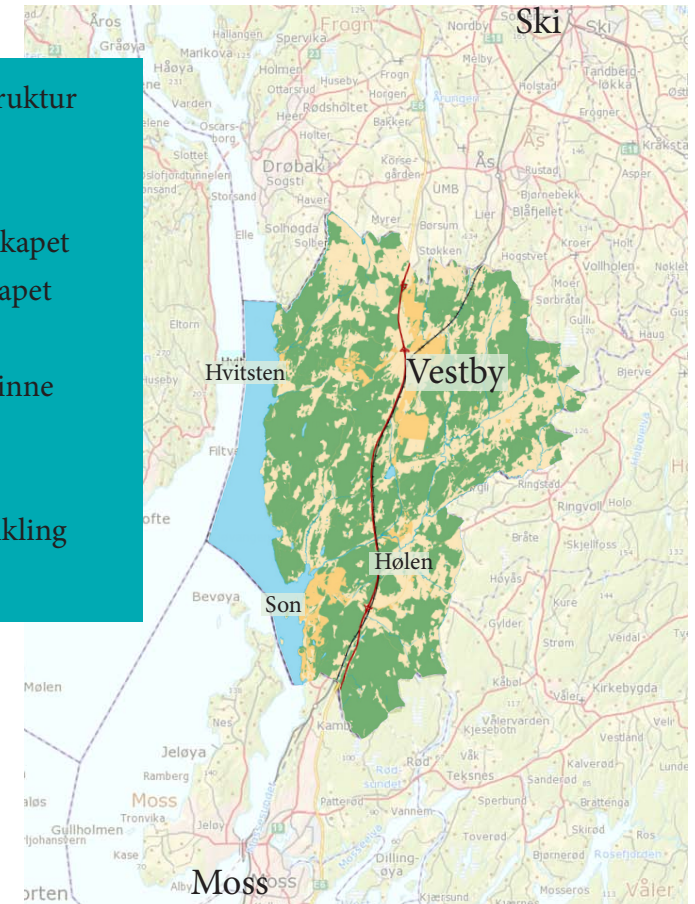
I følge Stahlschmidt & Nellemann (2009) finnes det to innfallsvinkler man kan ta mot å utarbeide en landskapsanalyse. Den første er i de tilfeller hvor man fremstiller en hypotese og utformer en analyse for å sjekke om den stemmer og for å komme med anbefalinger til forbedring. I den andre innfallsvinkelen begynner man å analysere før man har noen formening om det geografiske området, for så å se om analysen bringer arbeidet ett sted videre. Arbeidet med denne landskapsanalysen bygger på den første innfallsvinkelen for utarbeidelse – jeg har en hypotese om at Vestby sentrum gir mennesker svak tilhørighetsfølelse, og jeg vil gjøre analyser som kan gi meg svar på hvordan jeg kan løse probleme. Analysene vil bli førende for videre arbeid.

3.1 - Vestby kommune under lupen

- Demografi og sosial infrastruktur
- Naturressurser
- Utvikling av bosetning
- Utvikling av transportlandskapet
- Utvikling av industrilandskapet
- Regional identitet
- Kulturlandskap og kulturminne
- Siktlinjer
- Bevegelsesmønstre
- Eiendommer ledige for utvikling
- Støy

I Vestby kommune er det funnet rester etter bosetninger fra flere tusen år tilbake i tid, og kommunen har gjennom historien ligget strategisk plassert som en inn- og utfartsåre til Sverige og Europa. Utviklingen vil gjennomgå nærmere i delkapitler

I gjennomgangen av utvikling av bosetning vil kommunen deles opp i flere tettsteder, hhv Vestby, Son, Hølen og Hvitsten. Hvert tettsted vil få en gjennomgang av sine karakteristiske trekk gjennom historien. Dette vil kunne si noe om forholdet mellom Vestby tettsted og de øvrige tettstedene. De resterende delkapitlene i analysen vil kun omhandle Vestby tettsted, da dette er oppgavens hovedområde. Med de oppnevnte analysetemaene håper jeg å finne elementer som kan tas med i, eller som vil påvirke, det videre arbeidet mot et mål om å styrke Vestby tettsteds lokale identitet. Utvikling av



bosetning, hvordan industrilandskapet og transportlandskapet har endret seg over tid, hvilke naturressurser Vestby har, og den demografiske fordelingen i kommunen vil kunne bidra med informasjon som vil ligge som et bakteppe med mulighetsstudien senere i oppgaven. Jeg har valgt å utelukke noen tema som jeg mener ikke vil være interessante for resultatet, som f.eks geologi, fordeling av detaljhandel og kommunal politikk.

3.2 - Demografi

3.2.1 - Befolkningsmengde

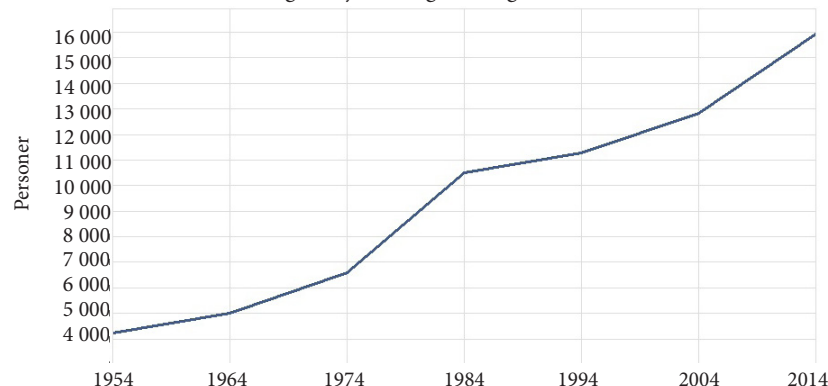
I følge tabell 1 (SSB 2014a) ble det i 1954 talt litt over 4000 innbyggere i Vestby kommune. Ved inngangen til 2014 hadde kommunen 15 994 innbyggere. Siden 1954 har folketallet vokst med drøyt 11 900 personer (se tabell 1). Det er viktig å ha et langsiktig perspektiv på planlegging slik at man står godt rustet til å møte en slik stadig økende befolkningsmengde.

I hht tall fra SSB bodde det, pr. 2012, 6425 personer innenfor grensen til tettstedet Vestby (SSB 2014b).

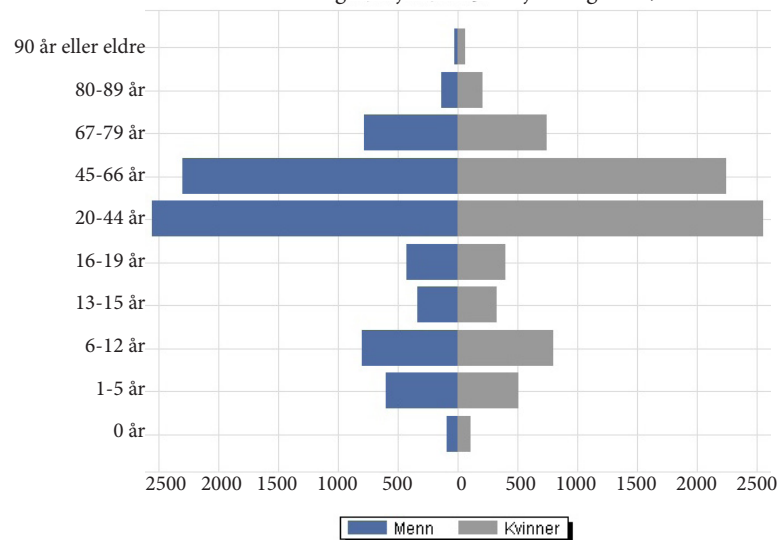
3.2.2 - Befolkningsfordeling

Ved inngangen til 2014 hadde Vestby kommune 15 994 innbyggere. Siden 1954 har folketallet vokst med drøyt 11 900 personer (se tabell 1). Fordelingen mellom kvinner og menn er omtrent lik (se tabell 2), hvor største delen av befolkningen er mellom 20 og 44 år, etterfulgt av aldersgruppen 45-66 år. Disse utgjør tilsammen omlag 10 000 personer. Med aldersgruppen 20-44 år følger også barn (i alder 1-12 år), som tilsammen utgjør omlag 2600 personer.

Tabell 1 Folkemengde 1. januar og endringer i kalenderåret etter tid



Tabell 2 Folkemengde 1. januar etter kjønn og alder, 2014

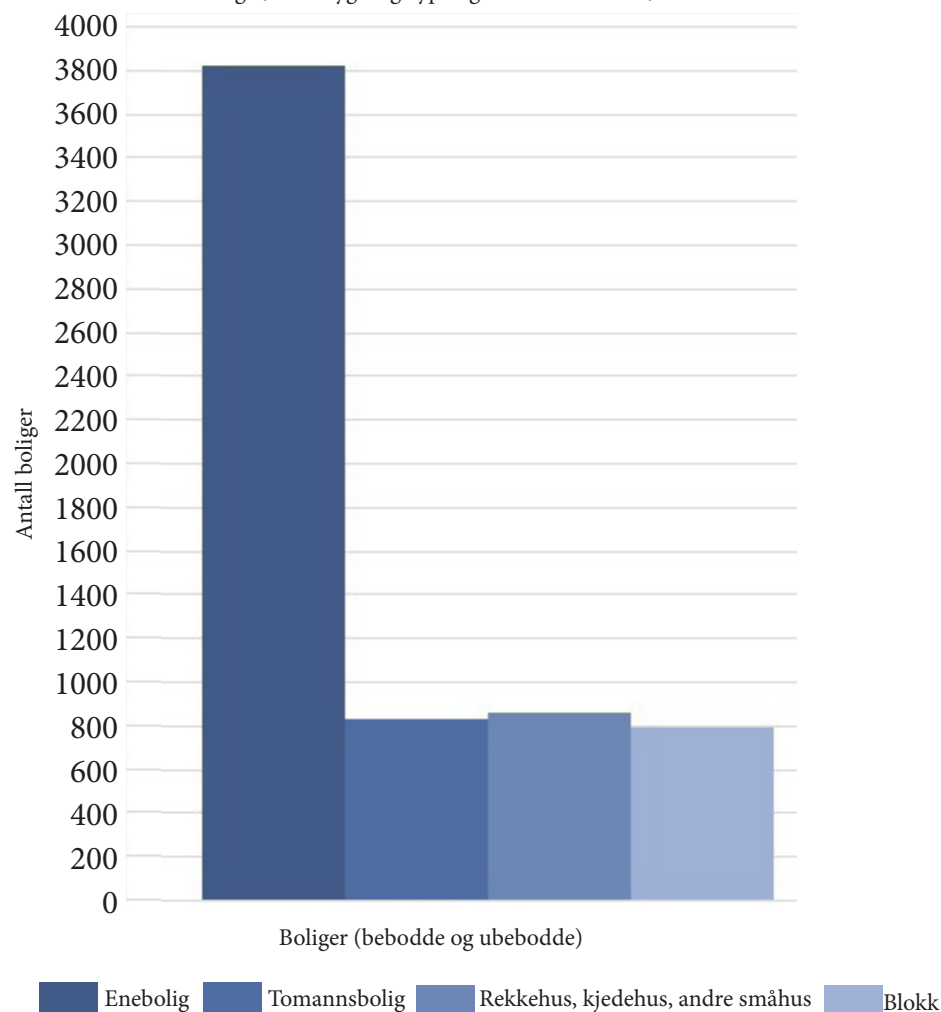


3.2.3 - Befolkning fordelt på bygningstype

Av de 15 994 innbyggerne bor et klart flertall i enebolig (tabell 3) (SSB 2014c). Enebolig er bygningstypen som preger Vestby, men dette mønsteret bør endres i fremtiden, for å kunne møte krav om bærekraftighet og arealeffektivitet.

Fordelingen mellom tomannsbolig, rekkehus/kjedehus/småhus og boligblokk er forholdsvis jevn. Disse bygningstypene egner seg bedre enn enebolig til å møte kravet om økt arealeffektivisering, men hvilken bygningstype man skal velge bør gjøres etter en arealvurdering.

Tabell 3: Boliger, etter bygningstype og statistikkvariabel, 2013



3.2.4 - Pendling

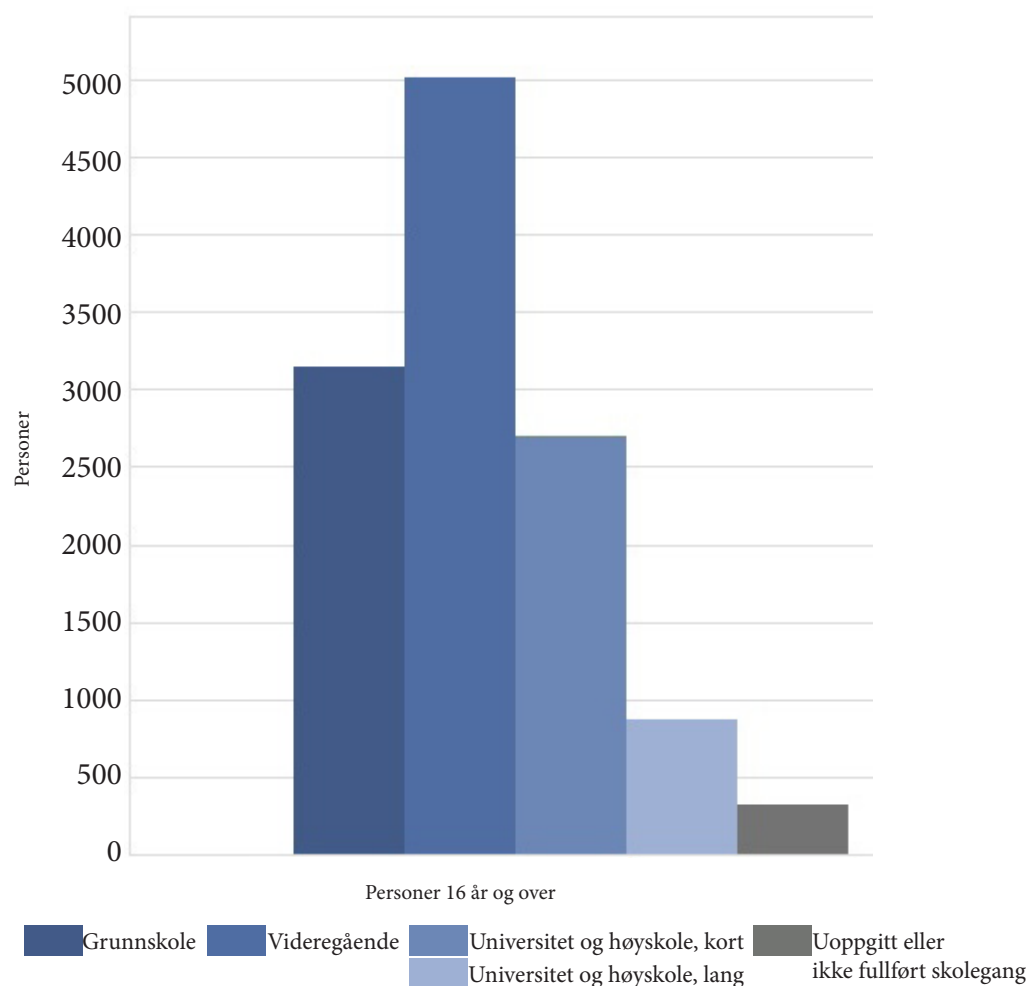
Vestby kommune har en gunstig beliggenhet i forhold til transport og kommunikasjon. Dette gjør det enkelt å pendle til og fra Oslo og omland med både tog og bil, og av egne erfaringer er togstasjonen om morgenen i Vestby full av mennesker som reiser ut av kommunen for å jobbe. Dette bekreftes også av Statistisk sentralbyrå der det kommer frem at 5104 personer pendler ut av kommunen. I følge sentralbyrået er det også 3355 personer som pendler inn til kommunen for å jobbe (SSB 2014d).

Tall for inn- og utpendling er derimot noe usikre kilder til pendlingsstrømmer. Arbeidstakende som har arbeidsstedsadresse utenfor kommunen, men som sitter hjemme og jobber, er medregnet som innpendlere i denne statistikken, selv om de ikke pendler i fysisk forstand. De som har arbeidsstedsadresse i kommunen, men som arbeider utenfor (typisk håndverkerbedrifter o.l.) er derimot ikke medregnet som pendlere, men utgjør i realiteten en forholdsvis stor mengde arbeidskraft. Statistikk for pendling er derfor usikre tall, men gir en indikasjon på hvordan mønsteret fordeler seg.

3.2.5 - Befolkning fordelt etter utdanningsnivå

Av tabell 4 (SSB 2014e) kommer det fram at omlag 5000 personer av Vestbys befolkning bare har fullført videregående skole. Litt over 3000 personer har bare fullført grunnskolen. De som har lavere grad fra universitets- eller høyskole, altså bachelorgrad eller årsenhet, utgjør ca. 2600 personer, mens de som har universitets- eller høyskoleutdannelse på over 3 år er knappe 1000 personer. Med økt tilflytting vil dette mønsteret trolig endres.

Tabell 4 Personer 16 år og over, etter nivå og statistikkvariabel, begge kjønn, 2012



3.2.6 - Befolkningsframskrivninger

I følge befolkningsframskrivninger fra SSB (2014f) (tabell 5) vil Vestby kommune kunne forvente en befolkningsøkning på omlag 10 000 personer innen 2040, dersom utviklingsnivået er høyt. Pr. 2014 har Vestby kommune nådd, og til og med overskredet, antall innbyggere som tidligere var fremskrevet med høy vekst som variabel, så det er derfor å anta at den høye veksten vil opprettholdes, og at Vestby kommune i 2040 vil nå 10 000 flere innbyggere (totalt antall innbyggere ca. 25 762). I alternativet med høyest befolkningsvekst legges det til grunn høy fruktbarhet, høy levealder, middels innenlandsk flytting og høy innvandring. Skulle det skje endringer i noen av variablene vil befolkningsframskrivningene kunne ende på "lav", noe som gir en befolkningsøkning på omlag 4000 personer. Dette er et ganske annet tall enn 10 000 og vil ikke føre til like mange utfordringer.

Tabell 5: Befolkningsframskrivning frem til 2040

	2014	2040		
	Høy	Middels	Lav	Høy
menn	7966	11077	9837	12915
kvinner	7962	11129	9939	12847
Sum	15928	22206	19776	25762

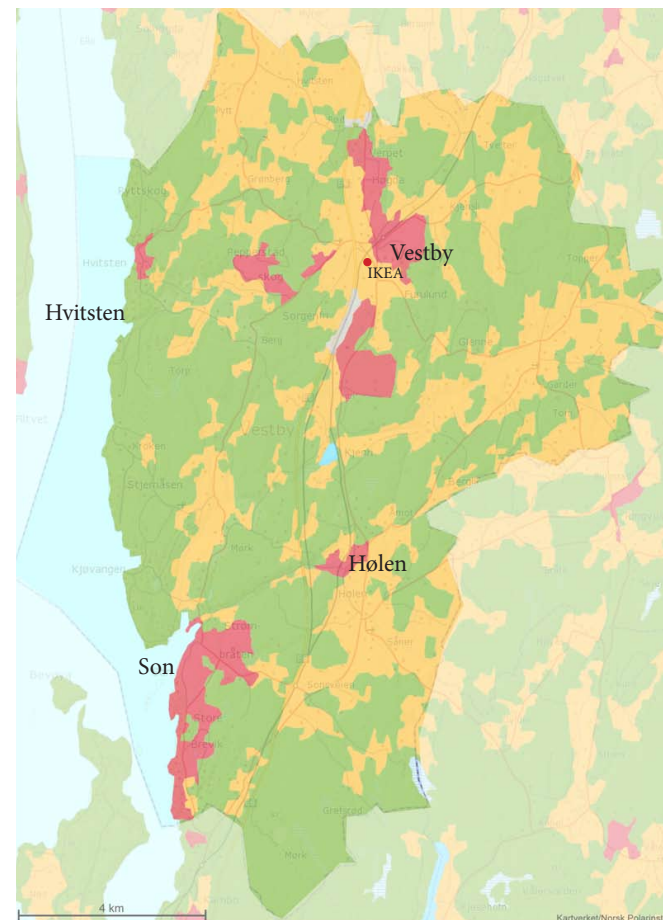
“La oss ikke håpe de kommer alle på en gang – vi må jo trives med tilpasningen også . Det handler om identitet. Det handler om å trives” (Ek Jacobsen, 1998:178-183)”

3.3 - Naturressurser

Vestby har lange tradisjoner som jordbrukskommune, og tradisjonen vedlikeholdes ved at kommunen har mye dyrket mark den dag i dag. Vestby kommune er dekket for det meste av dyrket mark og skog, og fordelingen av de to arealtypene er nokså jevn. Skogen har også spilt en stor rolle i utviklingen av kommunen, spesielt da Hølen og Son drev treforedling for eksport på 16- og 1700-tallet.

Av kart 5 kommer det frem at det ligger mye dyrket mark rundt Vestby tettsted. Som gjennomgangen av tettstedet kommer nærmere inn på, har det i lange tider vært gårdsbruk i og rundt Vestby, og dette er derfor en viktig del av tettstedets historie. Byggingen av IKEA på Deli-jordet like ved sentrum møtte krass kritikk av mange, mest på grunn av nedbygging av god landbruksjord, men etableringen av et stort næringsbygg i randsonen mellom sentrum og jordbrukslandskapet kan også være kritikkverdig med tanke på at den historiske forankringen på stedet vil bli oppbrutt (se mer under 3.9 - Siktlinjer).

Av blå naturressurser (elver, bekker osv.) kan den lange kystlinjen i kommunen trekkes frem som viktig. Sjøforbindelse har bidratt til at Vestby kommune kan vise til lang historie. Son og Hvitsten har gunstig plassering ved sjøen og er et yndet feriemål som sommerturister og hytteeiere. Også elven Såna, mellom Hølen og Son, bidrar til å berike kommunens blå strukturer. Det er etablert en tursti langs Såna som er med på å forsterke bevisstgjørelsen av det historisk viktige elveløpet. Foruten kystlinjen og Såna er det ikke særlige, nevneverdige forekomster av blå strukturer i kommunen.



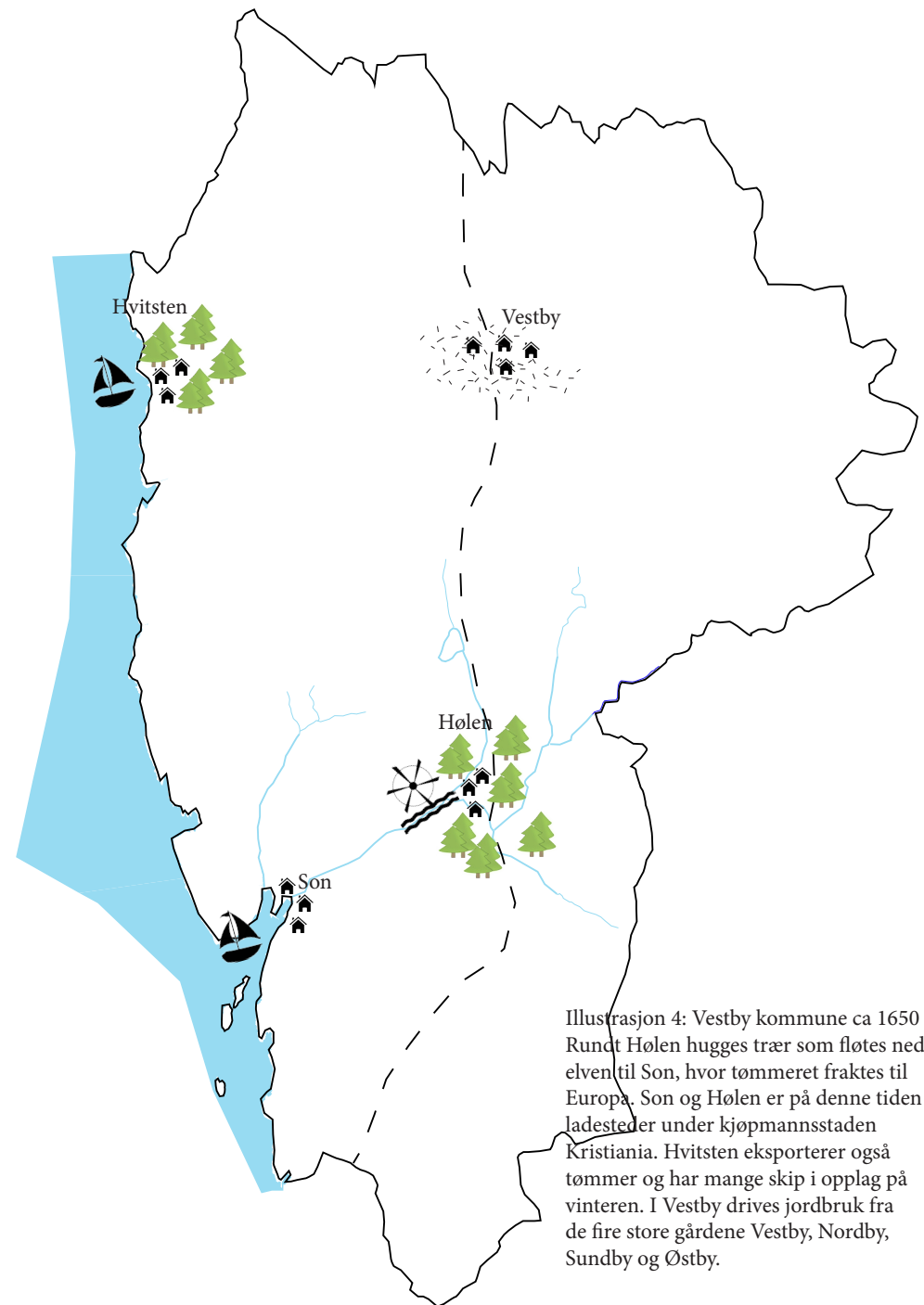
Kart 5: Fordeling av dyrket mark, skog og bebyggelse. Kartet er hentet fra miljostatus.no

3.4 - Utvikling av bosetning

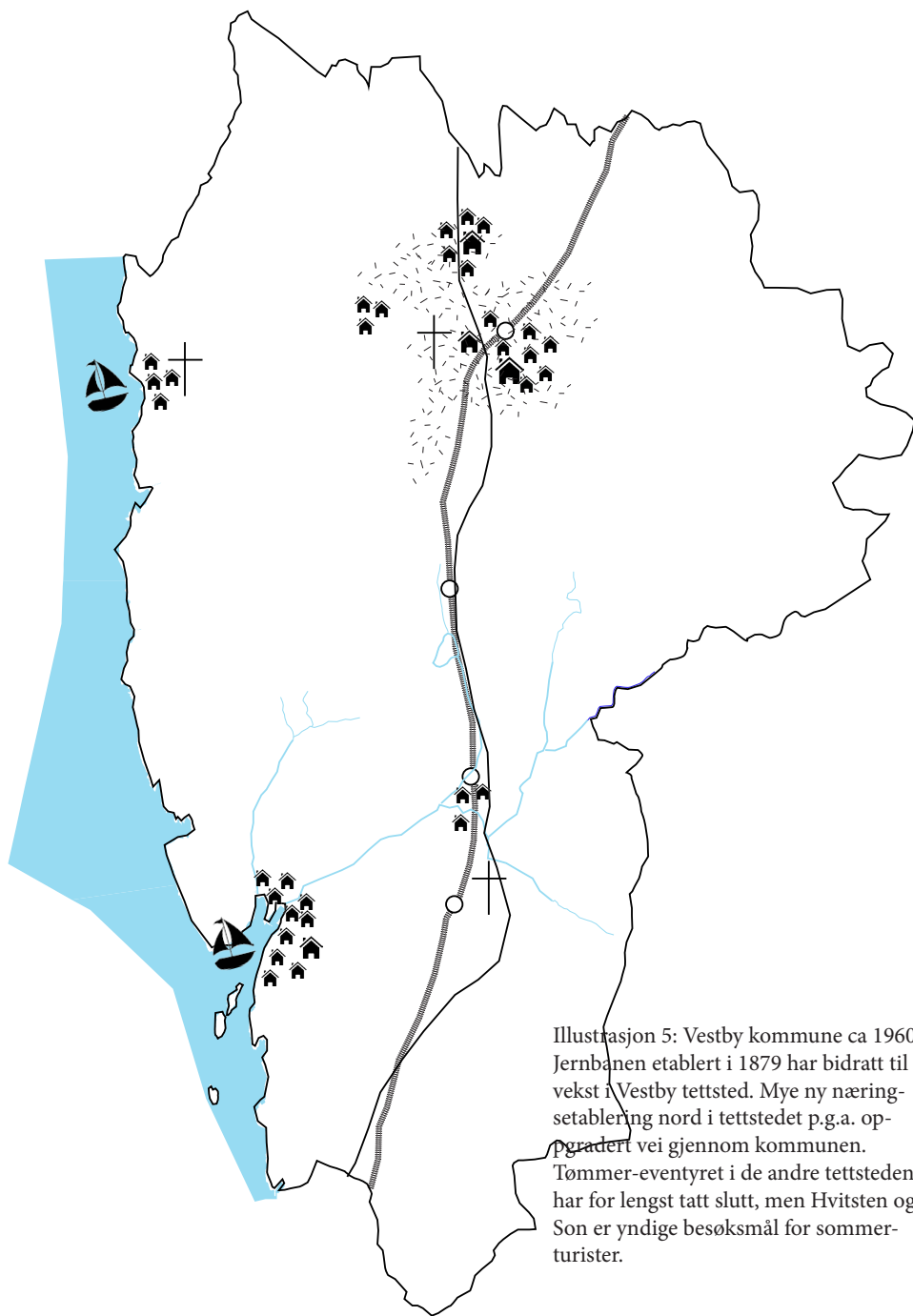
I Vestby kommune er det funnet rester etter bosetninger fra jernalderen, og lenge før anleggelsen av den Fredrikhaldske Kongevei på 1600-tallet lå det godt brukte stier på tvers gjennom kommune. Anleggelse av slike stier, og senere den Fredrikhaldske Kongevei, har ført til at kommunen gjennom historien har ligget strategisk plassert som en inn- og utfartsåre til Sverige og Europa (Ødegaard, 1990).

Dette har også gjenspeilet seg i bosetningsmønsteret. De gamle veiene førte med seg bosetninger som “perler på en snor”, og det var de best plasserte bosetningene som vokste til å bli dagens tettsteder i kommunen.

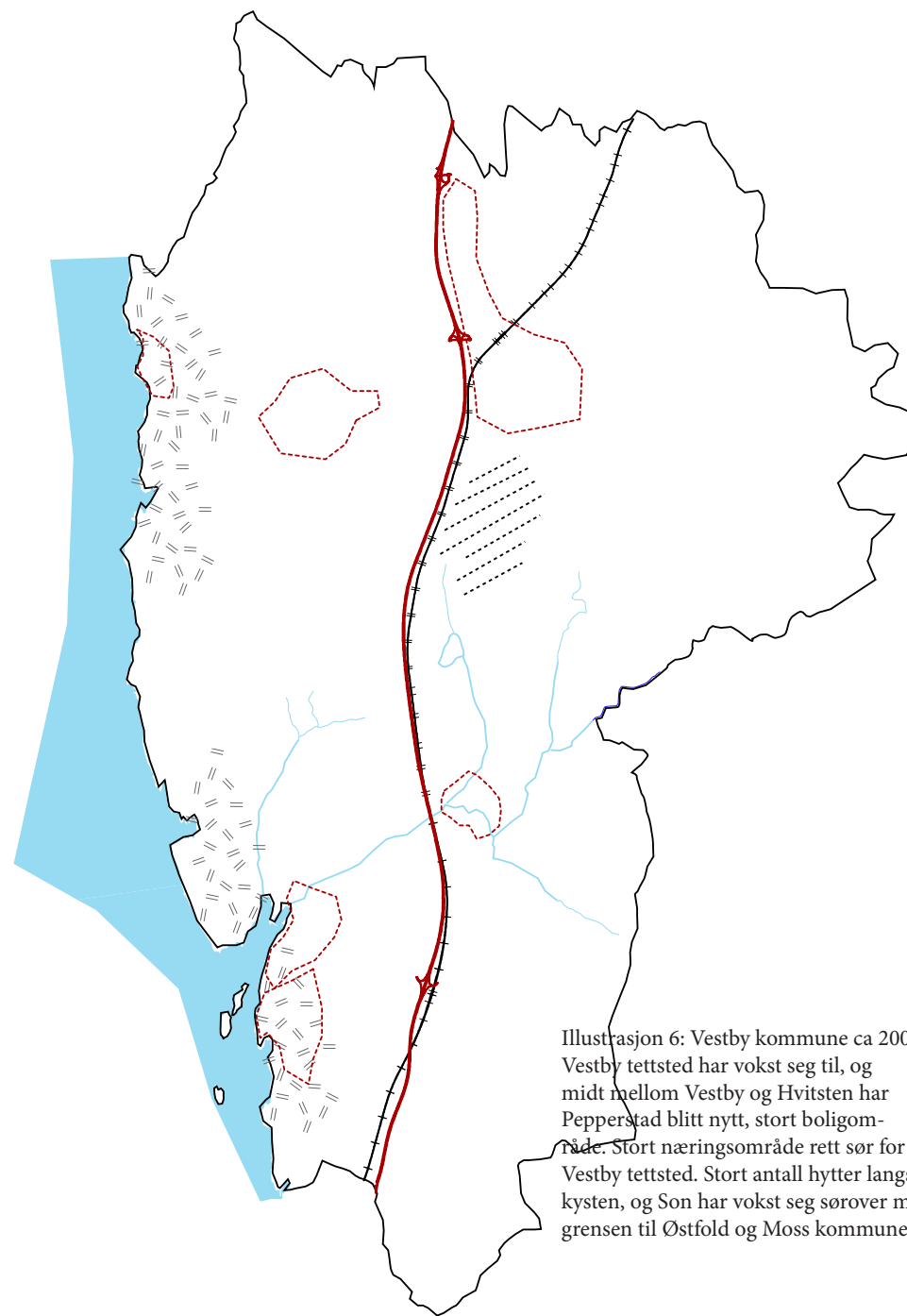
Da ferdsel til fots tok lang tid ble Vestby kommunes kystlinje utnyttet som transportmiddel. Kystlinjen bidro slikledes til veksten av de gamle bosetningene. Tre av fire tettsteder som omtales i denne oppgaven har sitt opphav i sjøfart og skipsindustri. To av tettstedene kan takke sin gunstige plassering langs den gamle Fredrikhaldske Kongevei, og senere etableringen av jernbanen for sin vekst.



Illustrasjon 4: Vestby kommune ca 1650
Rundt Hølen hugges trær som fløtes ned elven til Son, hvor tømmeret fraktes til Europa. Son og Hølen er på denne tiden ladesteder under kjøpmannsstenen Kristiania. Hvitsten eksporterer også tømmer og har mange skip i opplag på vinteren. I Vestby drives jordbruk fra de fire store gårdene Vestby, Nordby, Sundby og Østby.



Illustrasjon 5: Vestby kommune ca 1960
 Jernbanen etablert i 1879 har bidratt til vekst i Vestby tettsted. Mye ny næringsetablering nord i tettstedet p.g.a. oppgradert vei gjennom kommunen. Tømmer-eventyret i de andre tettstedene har for lengst tatt slutt, men Hvitsten og Son er yndige besøksmål for sommer-turister.



Illustrasjon 6: Vestby kommune ca 2000
 Vestby tettsted har vokst seg til, og midt mellom Vestby og Hvitsten har Pepperstad blitt nytt, stort boligområde. Stort næringsområde rett sør for Vestby tettsted. Stort antall hytter langs kysten, og Son har vokst seg sørover mot grensen til Østfold og Moss kommune.

3.4.1 - Hølen

Stedsnavnet har trolig sitt opphav i at elven Såna, som renner fra Såner til Son, danner en kulp akkurat ved Hølen. Et eldre ord for et bredere og dypere sted i en elv er "høl" (Franck-Nielsen, 1998). De eldste funnene av menneskelig aktivitet funnet i Hølen stammer fra ca 6000 – 4000 år f.Kr. Det ble gjort konsentrerte funn av redskaper i stein som taler for boplass eller oppholdssted for jegere og fangstmenn (Kock Johansen, 1997). Hølen selv gav kraft til vandrevne kverner og sager, og på 1600-tallet ble Hølen kategorisert som ladested med egne tollrettigheter på lik linje med Son. Hølen var Sons viktigste allierte i tømmereksporten (Gudmundsend, 2000).

Som ladesteder var Hølen og Son knyttet nært til hverandre gjennom handel, og de omtales gjerne som «tvillingladesteder» (Gudmundsend, 2000). I Hølen lå kjøpsmannshusene, og herfra ble de to ladestedenes handel administrert. Ved siden av sagbruk og kverner vokste det etterhvert også frem annen industri i Hølen, som ullvarefabrikk, frørenseri og garverier, og en rekke andre håndverksbedrifter (Frank-Nielsen, 1998). Da Smaalensbanen ble anlagt i 1879, fikk Hølen eget togstopp og en jernbanebru som passerer over Hølen (bilde 1 og 3). I tillegg går den Fredrikhaldske Kongevei gjennom Hølen, som en hovedferdselsåre mellom Oslo og Halden / Sverige (bilde 2). Dette bidro også til økt utvikling av stedet, og en godt bevart trehusbebyggelse med bygninger fra 1700- og 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet forteller mye om hva slags utvikling Hølen hadde.

Ved innføringen av Formannskapsloven i 1837 ble kommunene i Norge basert på den kirkelige inndelingen, der hvert prestegjeld skulle utgjøre en kommune eller et formannskapsdistrikt. Vestby prestegjeld ble delt i landkommunen Vestby og bykommunene Hølen og Son. Denne forskjellen ble gjort på bakgrunn av Hølen og Sons historie som ladesteder. De som skulle drive

handel i et ladested, måtte være borgere av en kjøpstad som for Sons og Hølen vedkommende var Christiania (Gudmundsend, 2000).

Hølen opphørte sin egen kommune i 1943 da Quisling-regjeringen vedtok å innlemme Hølen i Vestby kommune. Dette skal visstnok være regjeringens eneste vedtak som ikke ble opphevet etter krigen (Gudmundsend, 2000). Fram til Hølen ble en del av Vestby kommune på 1940-tallet hadde stedet status som landets minste by (Vestby kommune, 2012)

Ek Jacobsen skriver i *Follominne 1998*: "I Son bor det soninger, i Vestby er vi ikke sikre på hva det bor – vestbyinger? – men det høres litt rart ut. [...] For hølinger er det viktig å være høling. Det gir identitet. For soninger har det alltid vært viktig å være soning. Så viktig at kravet til å kunne kalle seg soning, litt flåsete sagt, har vært å kunne vise til tre generasjoner uavbrutte tradisjoner. Det gir i alle fall identitet! [...] "Vestbyfolk" gir ikke identitet – det er vi jo alle i denne kommunen. Hvordan folket fra stasjonsbyen opplever sin egen identitet vites ikke". (Ek Jacobsen, 1998:178-183)

Mellom 1914 og 1930 var Hølen et skatteparadis med kun 3% skatt. I en historiebok om Hølen fant jeg denne visa som gir en humoristisk beskrivelse av Hølen som skatteparadis:

*Hølen passende present
Frister sjøfolk, som bekjent, når de skal på farten.
Før de drar til sjøs en tripp, legger de igjen en snipp,
kanskje helst en svart en.*

*Snippen viser hvor de bor,
Skatten tynger ikke spor, der de står på dekket.
Kanskje ler de høyt og fritt, for de lurte "vesenet" gitt,
lurte den for trekket*

(Øystein Franck-Nielsen, 1998:158)



Bilde 1: Hølen anno 2014. Jernbanebrua over tettstedet



Bilde2: Gamle Fredrikhaldske Kongevei gjennom Hølen anno 2014



Bilde3: Hølen anno 2014

3.4.2 - Son

Stedsnavnet Son har ingen sikker forklaring i forskningen. En rådende tolkning er elvetilknytningen stedet har, og at navnet kommer fra elven Såna som har sin munning ved Son og Oslofjorden. Tidligere i historien ble navnet også skrevet Soon, Zoen og Zoon, men Son ble offisiell skrivemåte i 1891.

Sons storhetstid som handelssted og skipshavn ble etablert på 1500-tallet, da gjennom eksport av trelast til England, Nederland og Danmark. Tømmeret ble hugget i området rundt Son eller ble fløtet ned elva fra områder rundt Hølen. Når fjorden lå islagt fungerte også Son som havn for Christiania. For Nederlenderne var stedet såpass viktig at Oslofjorden fikk navnet Zoon Water på nederlandske sjøkart (Vestby kommune, 2012)

Det var lite fast bebyggelse på 1500-tallet, og et stykke ut på 1600-tallet var det fortsatt bare noen titalls innbyggere. I 1604 ble Son kategorisert som et ladested, dvs. en by med rett til å drive vareinnførsel (lossing) og –utførsel (lading). Et ladested hadde kun begrensede rettigheter og var underlagt et større kjøpsted – i Sons tilfelle Christiania (Gudmundsen, 2000). Tollinntektene i Son ble store, og rundt 1650 hadde folketallet steget til rundt 200. Etterhvert ble det også anlagt båt- og skipsbyggeri, rederi- og handelsvirksomhet, tobakkspinneri, hermetikkfabrikk og brennevinsbrenneri i Son. Flere av bygningene i sentrum er fra denne storhetstiden (Gudmundsen, 2002)

Da Moss ble kjøpstad i 1720 stagnerte veksten i Son, men forholdene forble stabile frem til midten av 1800-tallet. Tømmereventyret kom da til sin slutt, men Son klarte seg likevel godt, mye takket være de dyktige handelsmennene som hadde flyttet til Son i løpet av storhetstiden. Ved folketellingen i 1890 ble det registrert 774 mennesker innenfor ladestedets grensene (Gudmundsen, 2002).

I juni 2013 ble Son innlemmet i Riksantikvarens register over historiske byområder av nasjonal interesse fordi Son er å regne blant Norges viktigste historiske byområder.

Mellom 1916 og 1927 ble brennevin forbudt i Norge, men Son ble kjent som et paradys for smugling, og i det sosialdemokratiske vittighetsbladet Hvepsen ble det i 1924 skrevet et dikt om brennevinsparadiset i Son (Gudmundsen, 2002):

*Soon er Norges fagreste idyl, san.
Der er roser, sladder, fisk og fylld, san.*

*Der saa let man finder
søte smaa veninder, –
det er vort berømte forbuds skyld, san.*

*Politi, san, er man fri, san,
hovednæringsvei er smugleri, san.*



Bilde 4: Son havn



Bilde 6: Staselig trehusbebyggelse fra gamle storhetstider



Bilde 5: Sonskilen

3.4.3 - Hvitsten

Av naturlige årsaker har Hvitsten ikke vært gjenstand for bosetning fra tidlige tider slik som Hølen og Vestby. Havet sto høyere enn dagens nivå, og Hvitsten lå under vann. Den kjente historien til Hvitsten begynner på 1500- og 1600-tallet da strandstedet Hvitsten vokste frem til å bli et selvstendig ladested, under Christiania kjøpstad, i likhet med Son og Hølen.

På 1600-tallet var Hvitsten en viktig utskipningshavn for tømmer til Nederland, og for is til England. I likhet med Son og Hølen stagnert veksten en tid etter 1700, men Hvitsten vokste igjen utover på 1800-tallet gjennom annen næringsvirksomhet. Skipsredere hadde skip i opplag i Hvitsten, og mannskap og offiserer bosatte seg av den grunn i Hvitsten. I 1875 var det registrert 17 handelsskip i ladestedet. Skipsrederfamilien Olsen har satt sitt preg på Hvitsten. Petter og hans kone Bolette Olsen gav i 1887 både bedehus og skole til Hvitsten. Hvitsten skole er en av de eldste i Vestby (Vestby kommune 2013a)

Hvitsten fikk raskt en uregelmessig bebyggelse med små en- og toetasjes trehus spredt mellom fjellknausene, bundet sammen av trange, bratte gater. I lia ned mot Oslofjorden ligger flere staselige hus fra Hvitstens storhetstid, sammen med den gamle kirken i stavkirkestil, bygget i 1903 som en gave fra rederifamilien Olsen til Hvitstens innbyggere. Helt nederst i lia, nede ved Oslofjorden ligger torget som har fungert som samlingssted gjennom historien, og som fremdeles er stedet for offentlige arrangementer og samlinger i Hvitsten.

Etterhvert ble Hvitsten et yndet sted for tilreisende badegjester og sommerturister. På slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet fant også flere kunstnere, som Theodor Kittelsen og Edvard Munch, veien til

Hvitsten. Både «Kittelsen-huset», og Munchs bolig «Nedre Ramme» nord for sentrum er bevart. Hvitsten særpreges i dag av trehusbebyggelse fra 1700-, 1800- og 1900-tallet, som ligger langs trange, smale veier og stier. I dag fremstår stedet som et sjeldent godt bevart eksempel på et eldre trehusmiljø ved Oslofjorden, og det er i dag regulert til bevaring. Hvitsten hadde 81 fastboende i 1950, og i dag er det ca. 600 sommerhus i tillegg til ca. 100 helårsboliger i bygda (Vestby kommune, u.å)



Bilde 7: Gammel trehusbebyggelse i Hvitsten. Bildet er hentet fra akershus.kulturnett.no og er tatt av Øivind Möller Bakken



Bilde 8: Hvitsten kirke. Bildet er hentet fra akershus.kulturnett.no og er tatt av Øivind Möller Bakken

3.4.4 - Vestby

De eldste arkeologiske funnene, bl.a. noen steinøkser og -hakker, som er gjort i bygda Vestby er datert til omkring 6000 – 4000 år f.Kr. Noen av disse funnene er funnet samlet, noe som styrker teorien om at det fantes bosetning i området fra denne tiden. Denne typen bosetning var derimot avhengig av årstidene og av dyras forflytning, og helårsbosetning var derfor ikke vanlig (Kock Johansen, 1997).

Det antas gjennom funn av gravhauger og jordfunn at Vestby ble kultivert først i eldre jernalder, altså ca. 500 år f.Kr. På denne tiden var det vanlig med gårdsnavn som sluttet på -vin og -heim. Rester etter slike gårder er dog ikke funnet i området, men rundt år 500 e.Kr ble gårdsnavn på -by og -stad vanlig. By, býr = gård, og navnene Nordby, Sundby, Vestby og Østby tilsier at disse gårdene ble utskilt fra en hovedgård, antakelig med navn på -vin eller -heim (Vestby Historielag, 1981). Alle arkeologiske funn gjort i bygda tilsier at det i området i og rundt Vestby sentrum lå ca 40 små eller større gårder som alle kan stamme fra eldre eller yngre jernalder (Kock Johansen, 1997).

Bygdas første kirke ble anlagt ved Vestby gård, nåværende Prestegården, omkring år 1200, fordi det var her jordsmonnet var dypt nok til å anlegge gravlund. Denne steinkirken ble imidlertid revet i 1880-åra, og dagens kirke ble bygget i 1886.

Bygda vokste da jernbanen ble ferdigstilt i 1879 (Bilde 11). Vestby fikk egen stasjon som bidro sterkt til veksten. Det ble anlagt mølle i Vestby sentrum i 1920 som tok imot korn fra et større omland. Mølla, som er markert i bilde 13 og 14, står som et landemerke i Vestby sentrum og er fremdeles i drift som mølle. Etter etableringen av mølla kom det også etterhvert kjøpmannsgårder

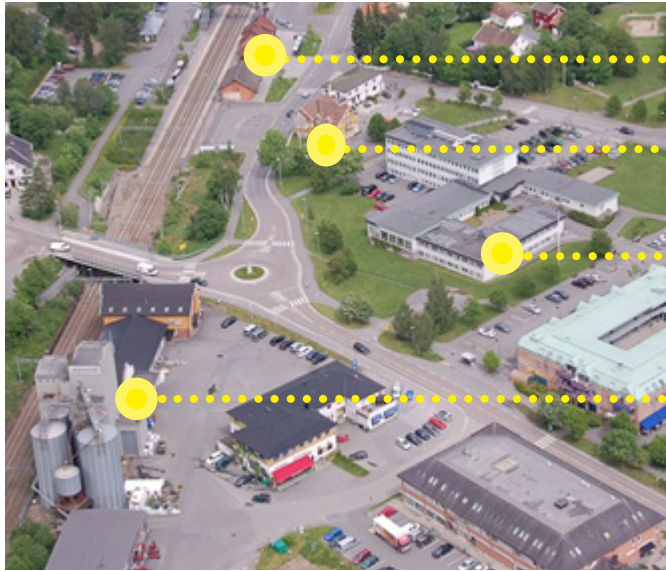
som Thorvaldsengården, sparebank, apotek, skomaker, meieri o.l. som gav den lille bygda grunnlag for ytterligere vekst. Etter 2. vk opplevde Vestby stor vekst i næringslivet, og dette gav ringvirkninger som flere bosatte og mer tilflytting. Det meste av denne veksten lå derimot lenger nord enn tettstedets opprinnelse ved togstasjonen, noe som resulterte i at Vestby sentrum stagnerte i vekst. Den ivrige næringsetableringen i nord har fortsatt frem mot vårt tiår, med etableringer som Norwegian Outlet og Bauhaus (se bilde 15). Tidligere lå også Outlet One i dette området, men flyttet nærmere sentrum, til Vestby storsenter, i 2013.



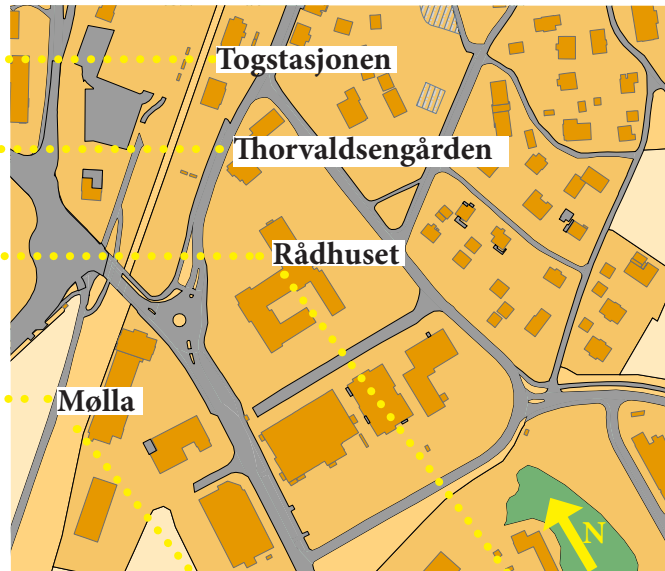
Bilde 11: Vestby ca. 1905. Thorvaldsengården midt i bildet, togstasjonen til venstre. Vestby Sparebanks hus til høyre. I bakgrunnen ses hovedbygningen på Grøstad gård. Bildet er hentet fra Vestby Historielags bok *Vestby som var...* (1981)



Bilde 12: Vestby 2013, togstasjonen til venstre, og den gamle Thorvaldsengården midt i bildet. Rådhuset skimtes mellom trærne til høyre.



Bilde 13: Hentet fra Vestby Næringssselskaps hjemmeside



Bilde 15: Næringsetablering i nord som bidro til stagnering av veksten i sentrum. Byggevarekjeden Bauhaus til høyre i bildet, Norwegian Outlet utenfor bildet til venstre. Bildet er hentet fra Vestby Næringssselskaps hjemmeside



Bilde 14: Vestby sentrum. Bildet er tatt fra en heisekran - et tilbud for besøkende til medvirkningsopplegget i juni 2013.

3.5 - Utvikling av transportlandskapet

Til og fra Kristiania gikk det veier gjennom Vestby kommune og Follo, først i form av tråkk og stier, så på midten av 1600-tallet anla Christian IV en kjørbær hovedvei fra Kristiania til Fredrikshald som fikk navnet Fredrikshaldske Kongevei. Kom man reisende sørfra gikk denne veien innom Hølen, før den gikk videre gjennom tettstedet Vestby og videre nordover til Korsegården i Ås kommune. Gjennomfarten bidro til fast bosetning i grender som til slutt lå som “perler på en snor” langs hovedfartsåren (Ødegaard, 1990).

Da den nye Mosseveien ble bygget på slutten av 1800-tallet ble den gjennom store deler av Follo lagt i ny trasè, slik at Kongeveien fremdeles er synlig mange steder, men fra Korsegården og sørover gjennom Vestby kommune ble den for enkelthets skyld lagt oppå den Fredrikshaldske Kongevei (Ødegaard, 1990). Dette er grunnen til at den ikke er særlig synlig som kulturminne i dag. Den nye Mosseveien (Rv1) (bilde 16 og 18) bidro til økt trafikk gjennom de tettsteder den gikk innom, og de gamle knutepunktene og stoppestedene langs Kongeveien ble utvidet og fikk mer aktivitet.

I ca. 1950 ble Rv1 rettet ut og utvidet, men lå fortsatt for det meste i samme trasè. I 1983 ble ny hovedvei anlagt utenfor Vestby sentrum som førte til mindre trafikk gjennom tettstedet. Denne nye hovedveien lå delvis i samme trasè som den senere utbyggingen av motorvei kom til å gjøre. For i 1999 ble det etablert ny firefelts motorvei gjennom Vestby kommune. Denne går utenom alle tettstedene i Vestby (bilde 17 og 19).

Jernbanen gjennom Follo ble ferdigstilt i 1879. Det ble anlagt togstasjon i Vestby, og dette togstoppet gav opphav til Vestby tettsted. Med jernbanen kom bank og kjøpmannsgårder, og i 1920 hadde også Vestby Mølle og Kornsilø AL kommet til bygda. Jernbanen gikk videre sørover gjennom Hølen og videre til Moss og Fredrikstad. I Hølen ble det bygget en massiv jernbanebru som fremdeles står. I 1996 ble den gamle jernbanelinjen modernisert til dobbeltspor, og fikk i samme anledning ny trasè som ikke lenger går innom Hølen.

Ses transportlandskapet som ett kommer Vestby klart frem som en kommune med god dekning av både vei- og togforbindelser. Den nye firefelts motorveien (E6), sammen med tilgang til jernbane, bidrar til høy attraktivitet for næringsetablering i kommunen. Motorveien og jernbanen kan i tillegg ses på som positiv for Vestbys synlighet. E6 og jernbanen er hovedfartsårer sørover til Sverige og videre til Europa, og alle som kjører på E6 og som tar toget nord- eller sørover kjører gjennom hele Vestby kommune.

Samarbeidsalliansen Osloregionen og samferdselsplaner fra Akershus fylke og Østfold fylke la i 2011 en strategi for gods og logistikk i regionen. Vestby Næringselskap AS og Moss Havn KF har undersøkt mulighetene for lokalisering av en framtidig godsterminal hvor utredningen konkluderer at er det beste alternativet for en godsterminal i det indre Oslofjordområdet utenom Alnabru er Vestby, og at etablering av en godsterminal i Vestby vil bidra til å øke mulighetene for godsoverføring til jernbane og skip.



Bilde 16: Mosseveien ble bygget opp på Kongeveien på slutten av 1800-tallet. Fra ca 1950 til 1983 var det korrekte navnet Rv1. Mellom 1983 og 1999 fungerte veien som E6. Veien omtales i dag som Gamle Mossevei. Ny E6 bygget i 1999 til høyre utenfor bildet.



Bilde 18: Mosseveien/ Rv1/E6 gikk gjennom Vestby tettsted frem til 1983. Etter E6 ble flyttet fikk veien navnet Fv6. Bildet er tatt i Vestby sentrum.



Bilde 17: Bildet viser et viktig krysningspunkt for Vestbys infrastruktur - Jernbanen nederst til venstre passerer under Gamle Mossevei. Nye E6 (fra 1999) synes i bakgrunnen. Jernbanen og E6 møtes ved Vestby tettsted og kjører parallelt gjennom resten av kommunen.



Bilde 19: Bildet viser E6 fra 1999 i forgrunnen og Gamle Mossevei (E6 mellom 1983 og 1999) i bakgrunnen.

3.6 - Utvikling av næringslandskapet

Det meste av næringen er lokalisert rundt de to største tettstedene; Son og Vestby. Son har mindre gunstig plassering i forhold til Vestbys grad av tilgjengelighet, og det meste av næringen er derfor lokalisert i Vestby. Jernbanen har spilt en viktig rolle for næringsetablering i Vestby tettsted. Jernbanen ble ferdigstilt i 1879, og med den kom bank og kjøpmannsgårder, og i 1920 fikk Vestby også etablert mølle (bilde 21).

Fra omlag 1950 var det stor etableringsaktivitet langs hovedveien gjennom Vestby tettsted, mye takket være den oppgraderte hovedveien gjennom tettstedet. Frem til 1950 var Vestby sentrum bare et rådhus, en skole, trelastvirksomhet, en mølle og seks forretningsgårder, med omkringliggende boligbebyggelse for det meste rundt stasjonsbygget (Vestby Historielag, 1981), men med utviklingen av transportlandskapet fulgte også utvikling av næring. På 1960- og 70-tallet førte etableringen av Møbelsenteret omlag 2km nord for Vestby sentrum, med seg matvarebutikker, gardinforretning, treningssenter,

bensinstasjon, verksteder og hotell, samt et kommunalt industriområde og flere forretningsbedrifter til denne delen av tettstedet. I 1983 ble ny hovedvei derimot anlagt utenfor Vestby sentrum som førte til mindre trafikk gjennom tettstedet, men etableringsaktiviteten i Vestby nord avtok ikke nevneverdig. Dette nye "sentrumet" ble ytterligere forsterket av etableringen av Bauhaus, Norwegian Outlet og andre bedrifter i nyere tid, Norwegian Outlet åpnet så sent som i 2010 (bilde 20).

Det har blitt erkjent i ettertid at utviklingen av næring nord i tettstedet har bidratt negativt til sentrumsutviklingen i og rundt det opprinnelige Vestby sentrum. Den nye næringsetableringen i nord har ført til at det opprinnelige sentrum av Vestby har dødd ut, og dette er årsaken til at Vestby kommune nå ønsker å rette fokus tilbake til Vestby sentrum for å forsøke å gi området livet tilbake.

De nyeste planene for IKEA i Vestby ble godkjent i 2013. Byggingen er ennå ikke påbegynt, men IKEA vil utvilsomt føre med seg en endring av næringslandskapet. I tillegg til et nytt, stort varehus vil IKEA også måtte ha lagervirksomhet i nærheten.

I følge Vestby Næringssselskap AS og Moss Havn KFs mulighetsstudie om plassering av jernbaneterminal for gods i Vestby hevdes det at Follo/Mosseregionen er i ferd med å bli det nye tyngdepunktet for gods og logistikk i det indre Oslofjordområdet, og at en ny godsterminal i Vestby vil bidra til konsentrasjon av det areal- og transportintensive næringslivet. Sammen med bygningsmassen generert fra IKEA vil ringvirkningene av en slik godsterminal sette stort preg på næringslandskapet. Godsterminalen tenkes å plasseres i nærheten av eksisterende Vestby Næringspark som ligger sør for Vestby sentrum. Her ligger massive lagerbygninger, som f.eks Askos hovedlager (bilde 22 og kart 6).



Bilde 20: Norwegian Outlet etablert i Vestby næringsområde, omlag 2,5km nord for Vestby sentrum. Området fortsatte å vokse til tross for at E6 fikk ny trassé i 1999. Disse områdene har egen avkjøring fra E6 i nord. Bildet er hentet fra Vestby Næringssselskaps hjemmeside.



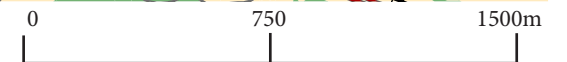
Bilde 21: Den første mølla ble etablert i Vestby i 1920 under navnet Vestby Mølle og Kornsilø AL. Mølla har blitt utvidet og oppgradert med jevne mellomrom og fremstår i dag som et landemerke i sentrum av Vestby tettsted. Stiplet rød linje viser gamle mølla.



Bilde 22: Vestby Næringspark. Asko lengst til venstre. E6 i forgrunnen. Jernbanen går mellom E6 og næringsparken. Bildet er hentet fra Vestby Næringssselskaps hjemmeside.



Kart 6: Næringslandskapet startet sin historie i Vestby sentrum med etablering av div. kjøpmannsgårder og mølle. Næringslivet fant derimot på 1960-tallet grobunn 2km nord for Vestby sentrum hvor et større næringsområde ble etablert. I nyere tid har Vestby næringspark blitt etablert i syd. Her planlegges det også for tørrhavn/godsterminal i samarbeid med Moss Havn.



3.7 - Regional identitet

Jeg stilte spørsmålet “Hva forbinder du med Vestby?” til 30 personer på den sosiale mediasiden Facebook, alle i alderen 20-35 år og fra ulike deler av Osloregionen. Sammenfatningen av hva de svarte illustreres i figur 3. Figuren viser størrelsesforholdet mellom de ordene som ble nevnt flest ganger - Outlet og IKEA som de to mest nevnte ordene - og hvor de mindre ordene ble nevnt færre ganger. Det viste seg at de fleste hadde et eller annet forhold til Vestby, enten i form av shoppingerfaring på Outlet, eller etter å ha fulgt med på prosessen rundt IKEA-etableringen. Jordbruk, matjord og jordbrukslandskap nevnes av mange. Noen hadde bare kjørt forbi på vei til Oslo, Moss eller Sverige, og andre svarte at de ikke hadde noe forhold til Vestby annet enn at de visste det var et lite sted på Østlandet.

At mange forbinder Vestby med handel har en sammenheng med Vestbys regionale plassering. Som nevnt i kap 1.2 har denne endret seg i takt med samfunnsutviklingen. Idag har vi å gjøre med en Stor-Oslo region som også

inkluderer tettsteder som tidligere lå utenfor Oslo-regionen, eksempelvis Lørenskog og Sandvika. Slike tettsteders opprinnelige “rurale” plassering gav gunstige priser for bolig- og næringsetablering. Etterhvert som slike områder ble mer og mer utviklet flyttet den billige etableringsrandsonen seg lenger og lenger vekk fra Oslo. Vestby kommune har hatt gunstige priser for bolig- og næringsetablering i mange år, noe som har ført til etablering av store handels- og næringsområder som Norwegian Outlet, Bauhaus og Asko. Stor-skala handels- og næringsetablering i Vestby har gitt Vestby en regional identitet som regionscenter for lagervirksomhet og varemerkeutsalg. Mange oppsøker kommunen for å besøke nettopp slike steder. Ut i fra strategier i kommunen vil Vestby trolig forbli i en slik posisjon en tid fremover. Bl.a. diskuteres muligheter for tørrhavn i Vestby som et samarbeid mellom Moss Havn og Vestby kommune.

I desember 2013 ble etableringen av nytt IKEA varehus godkjent i regjeringen, og IKEA vil trolig bidra til at Vestby fremstår enda sterkere som en regional handels- og næringsdestinasjon. Det kan bli en utfordring for kommunen å fremstå som noe mer enn et regionalt handels- og næringscenter fordi denne identiteten har blitt sterkt forankret gjennom de siste årenes utvikling, og vil bli ytterligere forsterket med etableringen av IKEA. At folk reiser til handelsdestinasjoner og tilbake har ført til at Vestby for noen kan kategoriseres som et *ikke-sted* (*non-place*), jamf. teori om sted. For at besøkende skal få et sterkere bilde av hva Vestby *egentlig* er, er det viktig at den nye utviklingen i Vestby sentrum tydeliggjør lokale særegenheter som gjør Vestby til et *sted*. For synligheten sin del er det positivt at kommunen har mange besøkende, uavhengig av bakgrunn for besøket, men det vil være viktig at de besøkende også oppdager Vestby som noe mer enn en regional handelsdestinasjon.



Figur 3: Spørsmålet "Hva forbinder du med Vestby?" gav dette svaret.

3.8 - Kulturlandskap og kulturminner i Vestby sentrum

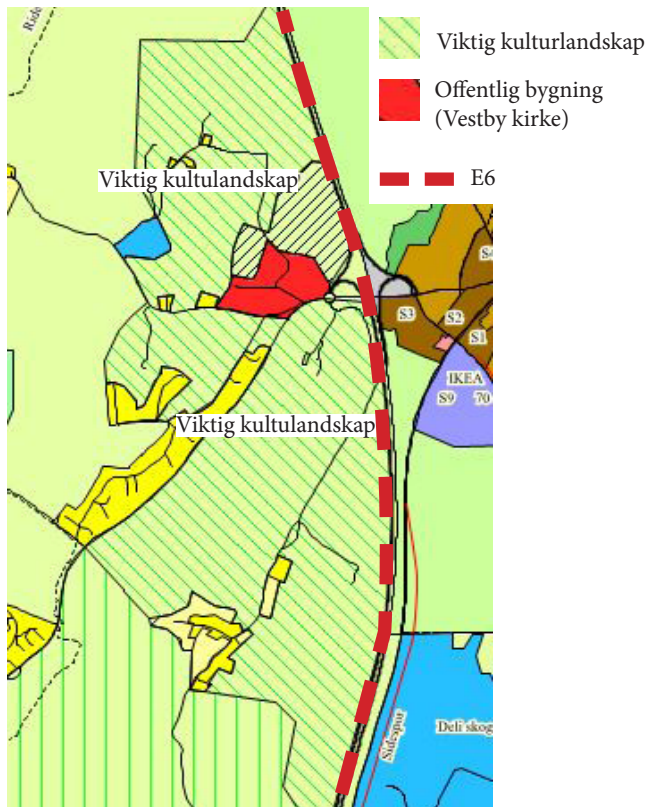
3.8.1 - Kulturlandskap

Et kulturlandskap kan defineres som alt landskap som er påvirket av menneskelig virksomhet (Kock Johansen, 1997). Et kulturlandskap er derfor ikke statisk. Landskapsbildet i dag er et annet enn det som eksisterte i forrige århundre, mens vikingetidas landskap var et annet enn bondesteinalderens kulturlandskap. Det er derfor viktig å ta vare på alle typer kulturlandskap som en kunnskapsbase for nåværende og kommende generasjoner.

Kulturminner og kulturlandskap skal forvaltes gjennom Plan- og bygningsloven av 2008, Naturmangfoldloven av 2009 og Kulturminneloven av 1978. Naturmangfoldloven §33, bokstav f gir hjemmel til å verne kulturlandskap som verneområde på land. Det finnes flere typer av verneområde på land hvor typen *landskapsvernområde* vil passe best til kulturlandskap. §36 sier: "Som landskapsvernområde kan vernes natur- eller kulturlandskap av økologisk, kulturell eller opplevelsesmessig verdi, eller

som er identitetsskapende" (Naturmangfoldloven, 2009). Denne formen for vernområde på land tillater bruk, men setter krav til skjøtsel og vedlikehold av kulturlandskapet. Denne vernekategorien passer godt i Nordbylundens tilfelle. Nordbylunden ligger på østsiden av sentrum og er omlag 30 daa (bilde 23) - et område jeg i denne oppgaven har valgt å klassifisere som et kulturlandskap. Andelslaget Beitepatruljen har de senere årene hatt kuer og hester på beite i Nordbylunden som et skjøtselstiltak og bidrar slikledes ikke bare til skjøtsel, men også til å tydeliggjøre det historiske beiteområdet som Nordbylunden er. I tillegg til å ha vært / å være beitemark er det i Nordbylunden også funnet arkeologiske kulturminner i form av gravfelt. Gravfeltet i Nordbylunden er strategisk plassert på en høyde og er godt synlig fra flere retninger på lang avstand. På grunn av beitet og gravfeltene anser jeg derfor Nordbylunden som et kulturlandskap med lokal verdi. Det vil være viktig å bevare Nordbylunden som naturelement med status som landskapsvernområde da lunden er et "kulturlandskap av opplevelsesmessig verdi" og fordi den er "identitetsskapende" da den bringer noe spesielt til landskapet - noe som gjør Vestby til Vestby.

På vest-siden av E6 er landskapet preget av jordbruk. Fylkeskommunen og Riksantikvaren har påpekt at dette landskapet er et bevaringsverdig kulturlandskapet av nasjonal betydning, se kart 7 (Vestby kommune, 2007). At landskapet vest for E6 har havnet i denne kategorien kan forstås som at landbrukslandskapet i Vestby er objektivt representativt for jordbrukshistorien i Norge. Her spiller møtet mellom dyrket mark og skog, samt synligheten av et historisk jordbruk inn for kategoriseringen dette landskapet har fått. De gamle gårdsbrukene og kirken med tilhørende grønne lund, ligger godt synlig i landskapet, som er med på å styrke den særegne og historiske følelsen til kulturlandskapet. Dette landskapet gir derfor særegenhet til Vestby og må tas hensyn til i ny utvikling (se illustrasjon 7).



Kart 7: Utklipp av kommuneplankartet 2013, hentet fra kommunens hjemmesider. "Viktig kulturlandskap" er med i planen.



Bilde 23: Kulturlandskapet Nordbylunden ligger med nærhet til sentrum og kan kategoriseres som et lokalt viktig kulturlandskap



Illustrasjon 7: Panorama av kulturlandskapet vest for E6, sett fra toppen av mølla i Vestby sentrum. IKEA har innvirkning på helhetsinntrykket av landskapet.

3.8.2 - Kulturminner

Kulturminneloven §1 sier at “kulturminner [...] med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning” (Kulturminneloven, 1978).

Kulturminneloven §2 definerer begrepet kulturminne som følgende:

“Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til” (Kulturminneloven, 1978). Dette inkluderer gravplasser, boplasser, kirker, veifar, bautasteiner, arbeid- og verkstedsplasser, gjerder, vollgraver o.l.

SEFRAK-registeret (SEkretariatet For Registrering Av faste Kulturminne i Norge) er resultat av registreringer gjort mellom 1975 og 1995, og viser eldre bygninger og andre kulturminner som må tas ekstra hensyn til i planlegging. SEFRAK er først og fremst et generelt kulturhistorisk register som har verdi særlig som kildemateriale for lokal historie. Funn som er registrert i SEFRAK er ikke tillagt spesielle restreksjoner, men viser til et varsko om at det bør gjøres en lokal vurdering av verneverdien før tiltak igangsettes.

Det er gjort et stort antall SEFRAK-registreringer i og rundt Vestby tettsted. Mange av disse er bygninger, men også en rekke arkeologiske funn er registrert. I sentrumskjernen av tettstedet er det registrert en rekke bygninger som er datert fra før 1900. Det er meldeplikt om tiltak på bygningene på Grøstad gård, Nordby gård og Søndre Randum. Vestby kirke med tilhørende prestegård (Vestby gård) er kategorisert som fredete bygninger.

I hht Kulturminneloven (1978) er automatisk fredete kulturminner alle kulturminner fra før reformasjonstid (1537), eller de til enhver tid erklærte stående byggverk med opprinnelse fra perioden 1537-1649. Vil noen sette igang tiltak som kan virke inn på automatisk fredete kulturminner må det,

tidligst mulig før tiltaket planlegges iverksatt, meldes fra til vedkommende myndighet. Det avgjøres snarest mulig om, og i tilfelle på hvilken måte, tiltaket kan iverksettes. Avgjørelsen kan påklages til departementet innen 6 uker fra underretning (Kulturminneloven, 1978). Området rundt Randum er registrert som automatisk freda kulturminne. Det samme er området ved Follo Folkehøyskole, men dette kulturminnet er fjernet.

Vestby sentrum har, som det kommer frem av kart 8, en rekke kulturminner i og rundt sentrum som må tas hensyn til i forbindelse med ny utvikling. Bilde 26 viser Thorvaldsengården som ligger midt mellom togstasjonen og rådhuset, og som er ett av få historiske bygg i sentrum som fremdeles representerer sin epoke på en forholdsvis god måte. Thorvaldsengården er bygget før 1900 i sveitserstil. I forbindelse med oppgradering av sentrum bør også Thorvaldsengården gjennomgå restaurering for å tilbakestille det staselige bygget til sin opprinnelige stand.

Bilde 25 viser Nordby Gård som ligger i sørlig ende av Vestby sentrum. Denne gården er trolig én av fire utskilte gårder fra hovedgården i området, hvor de resterende gårdene er Vestby (Prestegården), Sundby og Østby. Nordby Gård er den som vil bli mest påvirket av ny utvikling, da gården ligger svært sentrumsnært og ikke er særlig arealeffektiv. Dersom bygningene bevares og det innføres ny bruk hvor offentligheten har tilgang, vil dette kunne slå ut positivt for graden av stedstilhørighet til sentrum. Gården vil bidra som kunnskapsbase om Vestbys historie og kan bli et landlig element i en ellers urban utvikling, og vil slikledes være noe særegent for Vestby. Derfor kan Nordby gård bli en kvalitet for sentrumsutvikling som jo har fokus på stedstilhørighet.

Mølla i sentrum av Vestby, bilde 28, er ikke registrert som kulturminne, men jeg velger likevel å tillegge mølla like mye vekt som de registrerte

kulturminnene da den på lik linje med disse representerer en epoke og har historisk verdi. Mølla har spilt stor rolle for utviklingen av Vestby, og det vil derfor være viktig å bevare mølla i ny utvikling.

Bilde 27 viser Søndre Randum i forgrunnen og Øvre Randum i bakgrunnen. Søndre Randum er registrert med tre bygninger fra før 1900 med ilagt meldeplikt ved riving eller ombygging. Gårdsanlegget på Søndre Randum, med umiddelbar nærhet til sentrum, bør derfor bevares og synliggjøres som et særegent element for Vestby sentrum. I forbindelse med utvikling av nytt sentrum anbefales det derimot at området Søndre Randum også får en opprydning da området i dag fremstår som rotete. Det må søkes etter å fremstille gården som på bilde 27, som er tatt i 1963.



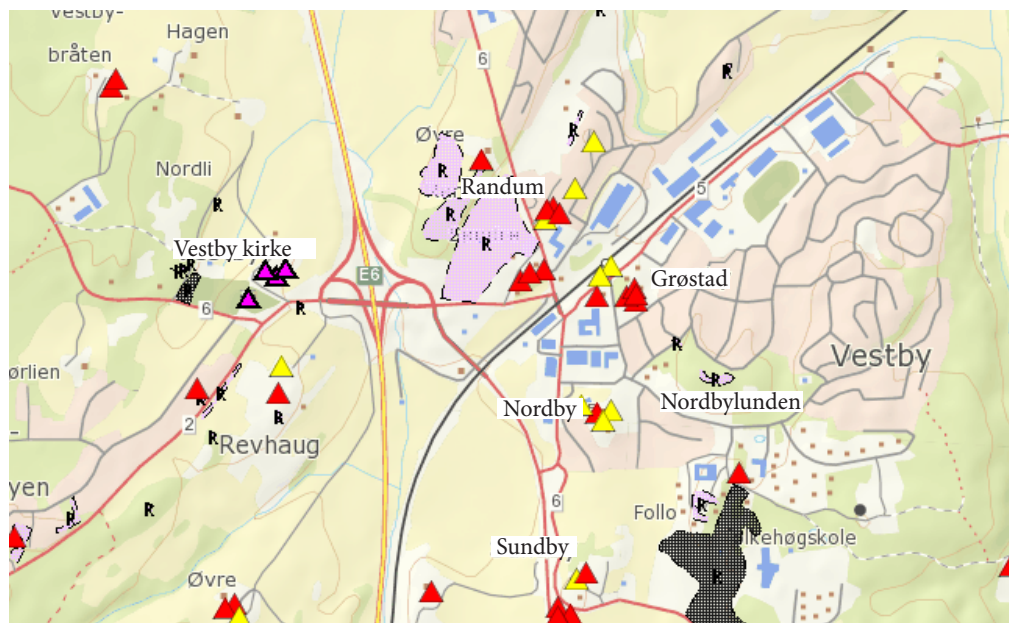
Bilde 25: Nordby gård



Bilde 26: Thorvaldsengården





Bilde 27: Søndre Randum. Bildet brukes etter tillatelse fra Akershus Museum.






Kart 8: Kulturminner i og rundt Vestby sentrum som kan ha påvirkning på ny utvikling.

Arkeologiske kulturminner

-  Fjerna
-  Automatisk freda

Bygning fra før 1900

-  Ruin eller fjernet bygning
-  Annen SEFRAC-bygning
-  Meldepliktig ved riving/ombygging

Fredete bygninger

-  Bygning



Bilde 28: Vestby Mølle

3.9 - Siktlinjer

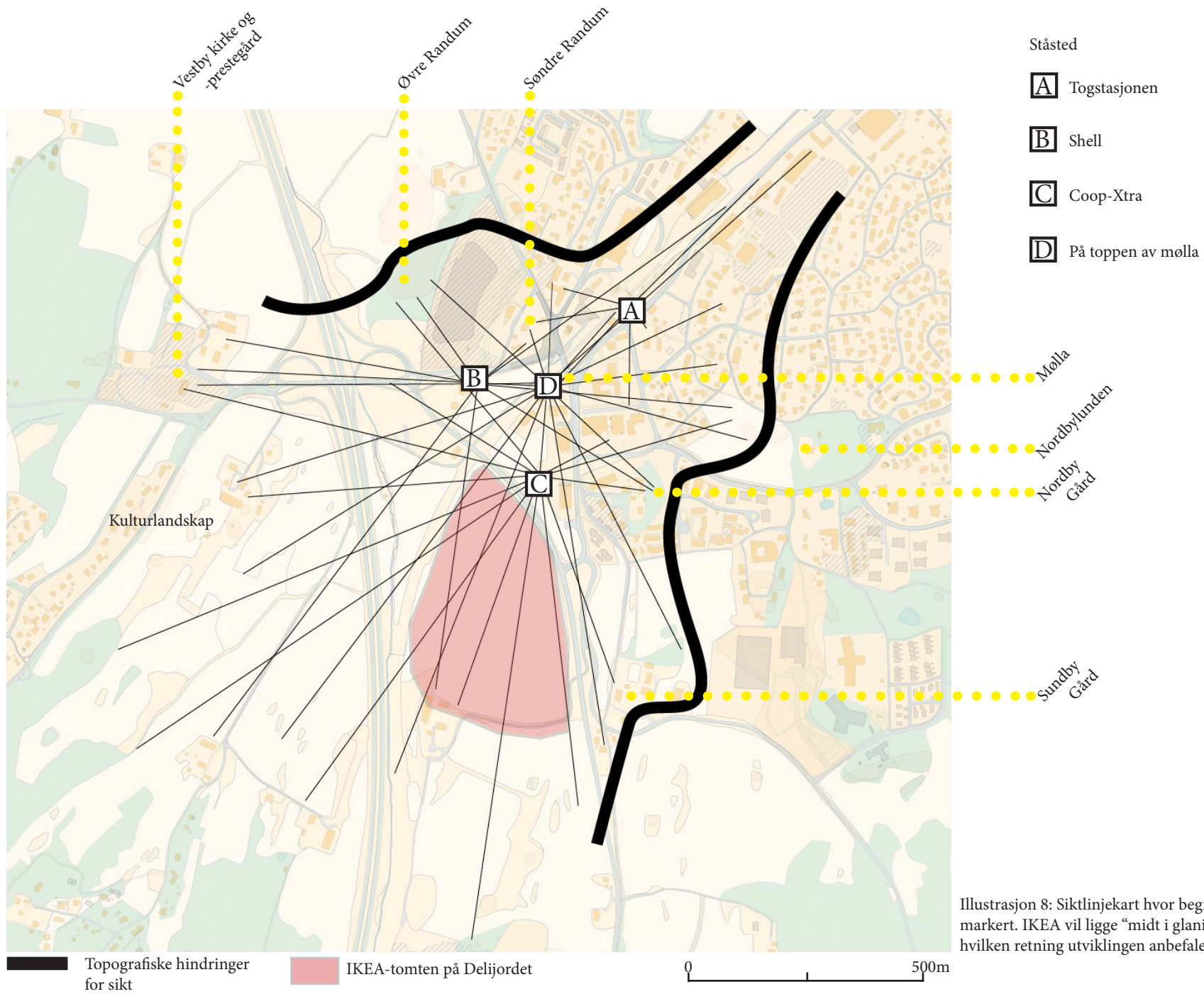
Det er viktig å ta hensyn til siktlinjer i planlegging fordi siktlinjer gir grunnlag for bedre orientering i landskapet, og kan i tillegg sikre brukerne visuelle linjer til viktige elementer på stedet. Siktlinjer har også gjennom historien spilt en viktig rolle i byplanlegging. Det var typisk at det ble planlagt en siktlinje mot kirken i sentrum for å "lede vei" og for at befolkningen enkelt skulle finne frem til det som ble sett på som et samlingssted. Utsikt til Vestby kirke er tilgjengelig fra visse steder, men kirken ligger såpass langt unna sentrum at det kommer for mange elementer i veien for å kunne ha en klar siktlinje til kirken fra store deler av sentrum.

Vestby sentrum har i dag få byggverk som er høye nok til å blokkere utsikt mot f.eks Nordbylunden, men situasjonen kan endre seg med den nye utviklingen. Siktlinjeregistreringen gir en pekepinn på hvor høyt det er anbefalt å bygge på stedet, da det er viktig at de nye byggene ikke blir høyere enn at man kan se de særegne landskapselementene fra sentrum.

Ett byggverk som synes fra samtlige vinkler i sentrum er mølla som ligger plassert sentralt i sentrum av Vestby. At kun ett byggverk skiller seg ut på denne måten bidrar også til bedre orientering for menneskene på stedet. Mølla er i tillegg et historisk element som har spilt stor rolle for utviklingen av Vestby, og det vil derfor være viktig å inkorporere mølla i ny utvikling, og at det ikke bygges rundt mølla på en slik måte at den ikke lenger fremgår like tydelig i landskapet.

Markert med rød helskravur i illustrasjon 8 er tomten hvor IKEA skal etableres. Som det kommer frem vil IKEA legge seg midt i flere siktlinjer mot sør og sør-vest. Blant annet vil utsikt mot kulturlandskapet på vestsiden av E6 bli påvirket av varehuset. Det samme vil utsikt mot Sundby Gård i sør som er en av de eldste gårdene i Vestby tettsted. Etableringen av IKEA vil ha konsekvenser for hvilken retning utviklingen anbefales å orienteres i.

Siktlinjeregistreringene gir et bilde av hvordan topografien er i og rundt Vestby tettsted. Landskapet er klart mer kuppert i østlig og nordlig retning da siktlinjene er korte i disse retningene. Mot vest og sør-vest er siktlinjene lenger, noe som vil si at landskapet er flatere. Dette mønsteret er illustrert i illustrasjon 8. At topografien er kuppert mot øst og nord vil være positivt for utviklingen i den forstand at det skal mye til for å bygge ned disse godt synlige topografiske elementene. I Vestby sentrums tilfelle er det kupperte området mot nord og øst dekket av grøntdrag. Uansett hvor du står i Vestby sentrum kan man se trærne på Nordbylunden og Søndre og Øvre Randum.



Illustrasjon 8: Siktlinjekart hvor begrensninger pga topografi er markert. IKEA vil ligge "midt i glaninga" og vil ha konsekvenser for hvilken retning utviklingen anbefales å orienteres i.

Bildene viser utsikt de ulike ståstedene har. Ståsted A (togstasjonen) har begrenset sikt på grunn av omkransende topografi (A2). Likevel syns mølla (A1). Ståsted B (Shell) ser store deler av sentrum, men mølla blokkerer for utsikt mot rådhuset og andre bygg i sentrum. Nordbylunden og grøntdraget på Nordby Gård skimtes over mølla og annen bebyggelse (B1). Ståsted C (Coop-Xtra) har panoramautsikt mot kulturlandskapet på vestsiden av E6 (C1) og mot Øvre og Søndre Randum (C2). Herfra ser man også Nordbylunden (C3) og Nordby Gård (Såvidt med på bilde C3). Fra ståsted D (toppen av mølla) ser man det meste. Nordbylunden, Nordby Gård (D1), togstasjonen og videre nord-øst (D2). Man kan også se Øvre Randum og kulturlandskapet på vestsiden E6 (D3), samt sørover mot Sundby Gård (D4).



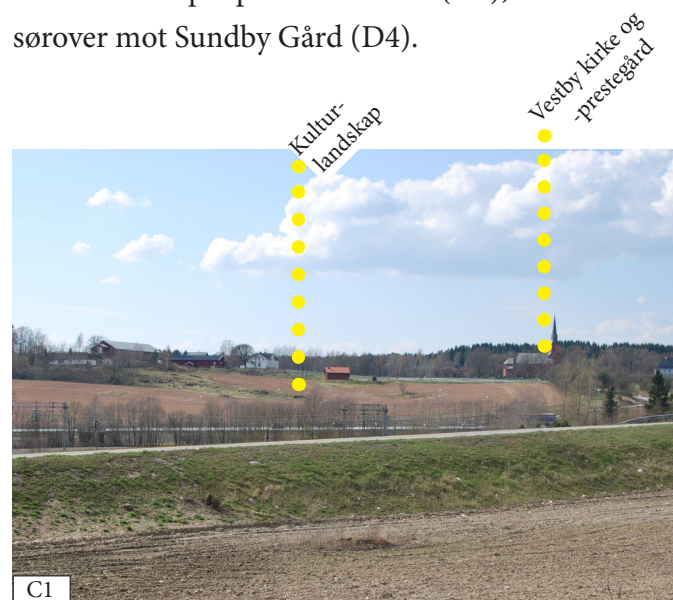
A1



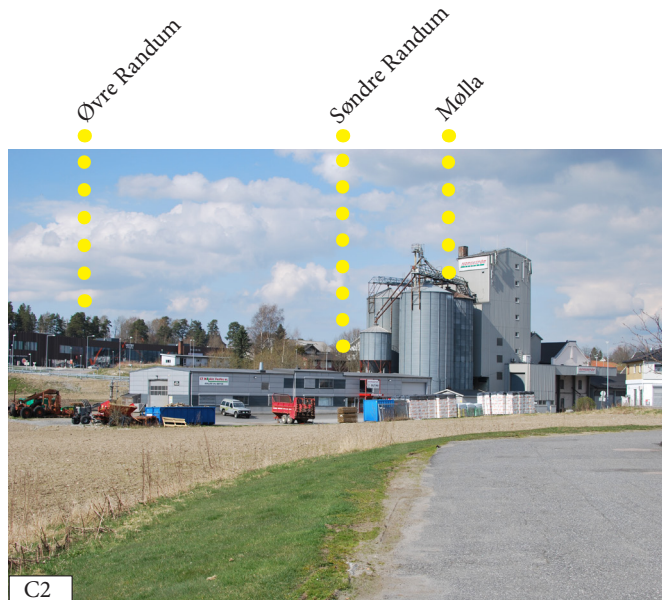
A2



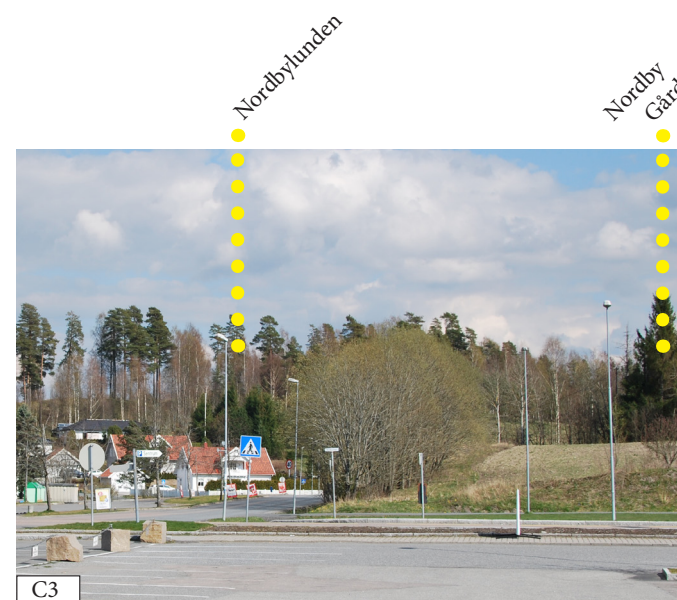
B1



C1



C2



C3



D1

Togstasjonen
Nordbyhunden
Nordby Gård



D2



D3

Kulturlandskap
Vesby storsenter
Øvre Randum



D4

Nordby Gård
Sundby Gård

3.10 - Bevegelsesmønstre i sentrum

I løpet av en dag har de aller fleste av oss vært fotgjenger én eller flere ganger. Det kan være på vei til toget, til bussen, til arbeidsplassen, skolen eller barnehagen, eller til parkeringsplassen. Det knytter seg en rekke aktiviteter til det å gå. Vi stopper kanskje opp foran et butikkvindu, eller vi setter oss ned for å slappe av eller for å se på livet rundt oss.

Som fotgjenger erfarer vi områdene vi går forbi på en mer direkte måte enn ved å kjøre bil. Dette kom frem i gjennomgangen av teori om sense of place - at fotgjengerer får en høyere følelse for steder enn de som kjører bil. Vi kan registrere elementer omkring oss med alle våre sanser, og vi får dermed ett inntrykk av stedet (NIBR, 1973).

Fotgjengerer vil som regel velge korteste vei mellom A og B. Hvilken vei som velges avhenger likevel av hensikten med turen, tid til rådighet, kjennskap til området og gangtrafikkmiljøets egnethet. Dette gjør ett bevegelsesmønster individuelt adskilt fra alle andres bevegelsesmønster. Likevel kan det påpekes noen fellestrekk:

- Fotgjengerer velger den korteste avstanden. Dersom dette betyr å krysse en sterkt trafikkert vei i stedet for å gå en lengre omvei, vil fotgjengeren ta denne risikoen fremfor å gå rundt. Fotgjengerer som skal i diagonal retning gjennom et gatenett, følger tilnærmet diagonalen selv om det ikke er lengre å gå i en L-form.
- Fotgjengerer foretrekker veier hvor de kan se målet eller en kjent bygning på vei til målet, og hvor oversikten er god mellom fotgjengeren og (del) målet. Likevel oppleves veier som ofte gir retningsendring som mer interessante enn lange, rette veier, og disse veiene virker derfor også mer forlokkende.
- Fotgjengerer foretrekker som regel å gå i rene gangveier og -gater. Jo mer kjørende trafikk gaten inneholder, desto mindre attraktiv blir den for fotgjengerer. Faktorene avstand og oversikt veier likevel tyngre enn antall kjøretøyer i nærheten (NIBR, 1973).

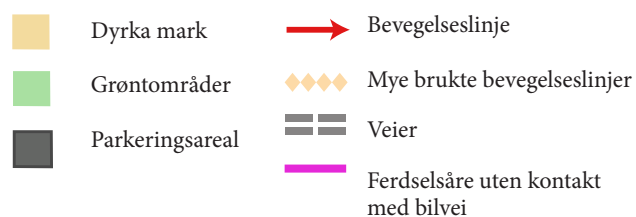
Det er på bakgrunn av disse punktene viktig å kartlegge eksisterende bevegelsesmønstre i sentrum for å få et bilde av hvordan mennesker beveger seg gjennom sentrum i dag. Bør dette bevegelsesmønsteret videreføres i ny utvikling? Eller er bevegelsesmønsteret ugunstig og bør endres? En registrering av bevegelsesmønsteret vil kunne gi svar på dette.

Av illustrasjon 9 kommer det frem hvilke bevegelseslinjer som er mest brukt, og det er et tydelig mønster som viser at det er lite aktivitet i sør-vestlig del av sentrum. Dette henger sammen med få boliger og at næringen i denne delen av tettstedet i stor grad legger til rette for biler. Dette gjenspeiles i tilgangen på parkeringsarealer. Sammen med få grøntområder gjør store parkeringsarealer det lite attraktivt å bevege seg i denne delen av sentrum.

Lenger nord i sentrum, i området mellom rådhuset, togstasjonen og Vestby storsenter, er det naturlig nok mer bevegelse. Togstasjonen generer endel myke trafikkanter ca. én gang i timen i forbindelse med folks ankomst og avreise med tog. Utenom togavgangene beveger seg flest folk til og fra boligområdene nord og øst for sentrum, og til og fra handel- og servicetilbud i og utenfor sentrum. Etableringen av det nye Vestby storsenter som åpnet våren 2013 har generert flere myke trafikkanter gjennom sentrum enn tidligere.

Som illustrasjon 9 også viser kommer myke trafikkanter ofte inn på eller krysser bilveier. Dagens utforming av Vestby sentrum gir få muligheter for myke trafikkanter til å velge andre ruter for ferdselen enn langs bilveiene. Ser man vekk fra den uoffisielle stien som er tråkket opp over plenen ved rådhuset, er det kun tre ferdselsårer for myke trafikkanter som skjer uten kontakt med bilvei. Dette kan skape farlige situasjoner, og kan i hht NIBR rapport (1973) oppleves som lite attraktive ferdselsområder. Da myke trafikkanter kommer i kontakt med biltrafikk såpass ofte som i Vestby sentrum er det grunnlag for å påstå at sentrum er mest tilrettelagt for biltrafikk. I følge teori om gode byrom må det tilrettelegges for gående i større grad enn dagens situasjon for at byrommene skal føles trygge og attraktive, og for at befolkningen skal kunne ha grunnlag for å føle stedstilhørighet.

I området hvor det forekommer mye ferdsel av myke trafikkanter, er det også mest grøntareal. Dette kan gi en bedre opplevelse av gåturen, selv om det ligger bilvei tett inntil.



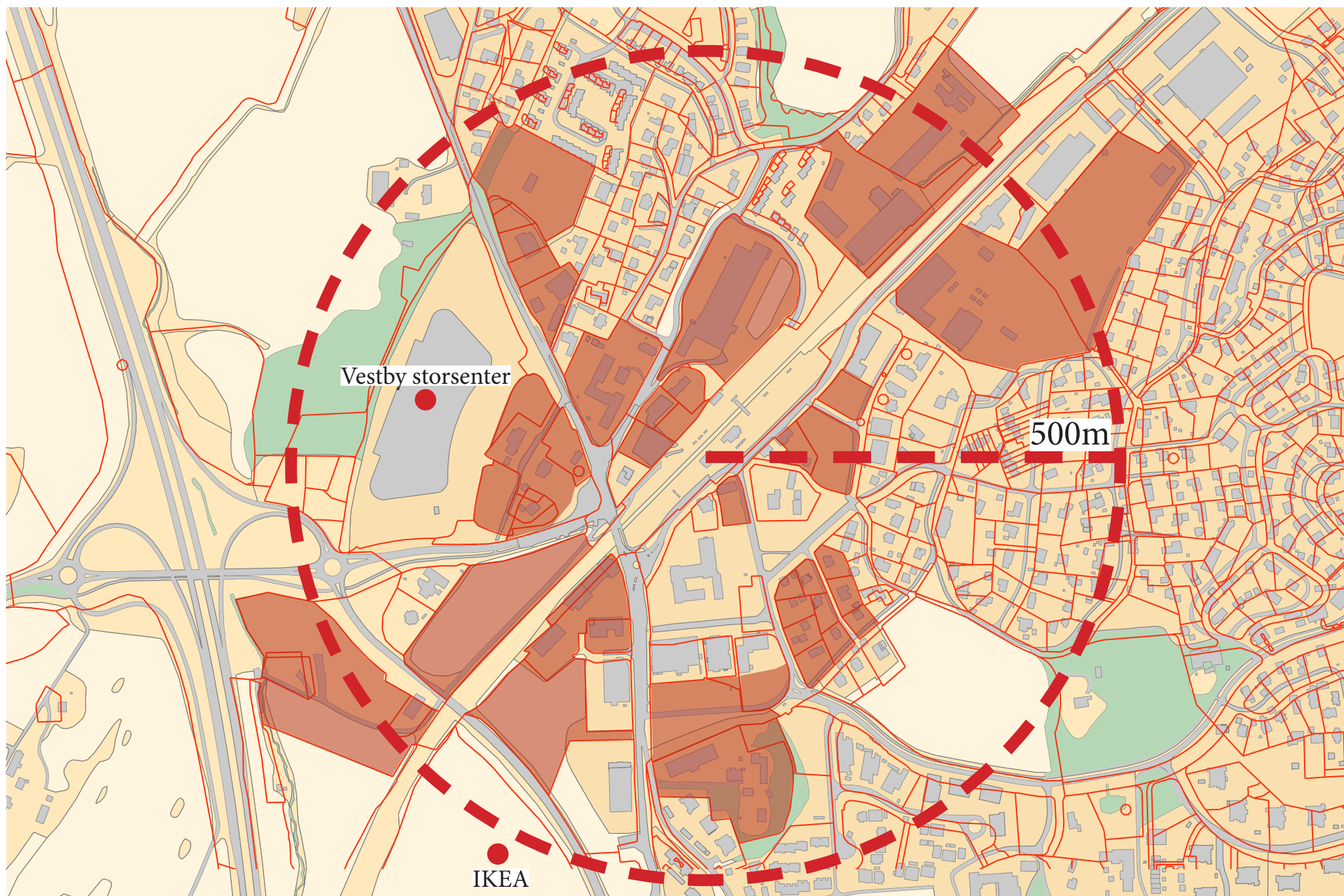
Illustrasjon 9: Dagens bevegelsesmønster kartlagt ut fra egne erfaringer som bosatt i Vestby sentrum.

3.11 - Eiendommer ledige for utvikling

I hht kommunedelplan 2013-2025 for Vestby nord (Vestby kommune 2013c) åpnes det opp for utvikling av en rekke tomter med nærhet til sentrum på tilsammen ca. 215 daa. Som kart 9 viser ligger alle tomtene innenfor en radius på 500m fra togstasjonen. Dette er svært positivt da NIBRs rapport *TIL FOTS - Planlegging med hensyn til fotgjengeren* (1973) viser til flere undersøkelser som sier at folk er vanligvis villige til å ta beina fatt dersom avstanden fra boligen til busstoppet eller togstasjonen er 400-500m. Dette vil bidra til en mer miljøvennlig tettstedsutvikling og vil være i tråd med nasjonale føringer, som vil bli gjennomgått i kap. 5.

At kommunen åpner for utvikling av eiendommer i sentrum er også positivt for muligheten til å skape et levende sentrum. Som teori for gode byrom påpekte, er det viktig med menneskers tilstedeværelse i sentrum for at livet skal kunne være levende til alle døgnets tider, og et levende sentrum oppfattes som et trygt sentrum. En økning av liv i sentrum vil kunne være bidragsytende til at man får en god opplevelse av Vestby sentrum, og at stedstilhørighet dannes.

I kommunedelplanen for 2013-2025 legges det opp til at tomtene skal for det meste planlegges for kontorbygg og næringsbygg. Dette kan tolkes som et håp om at etableringen av IKEA vil bidra såpass mye til annen næringsetablering i området at kommunen ser det som nødvendig å avsette størsteparten av utviklingsarealet i sentrum til slike formål.

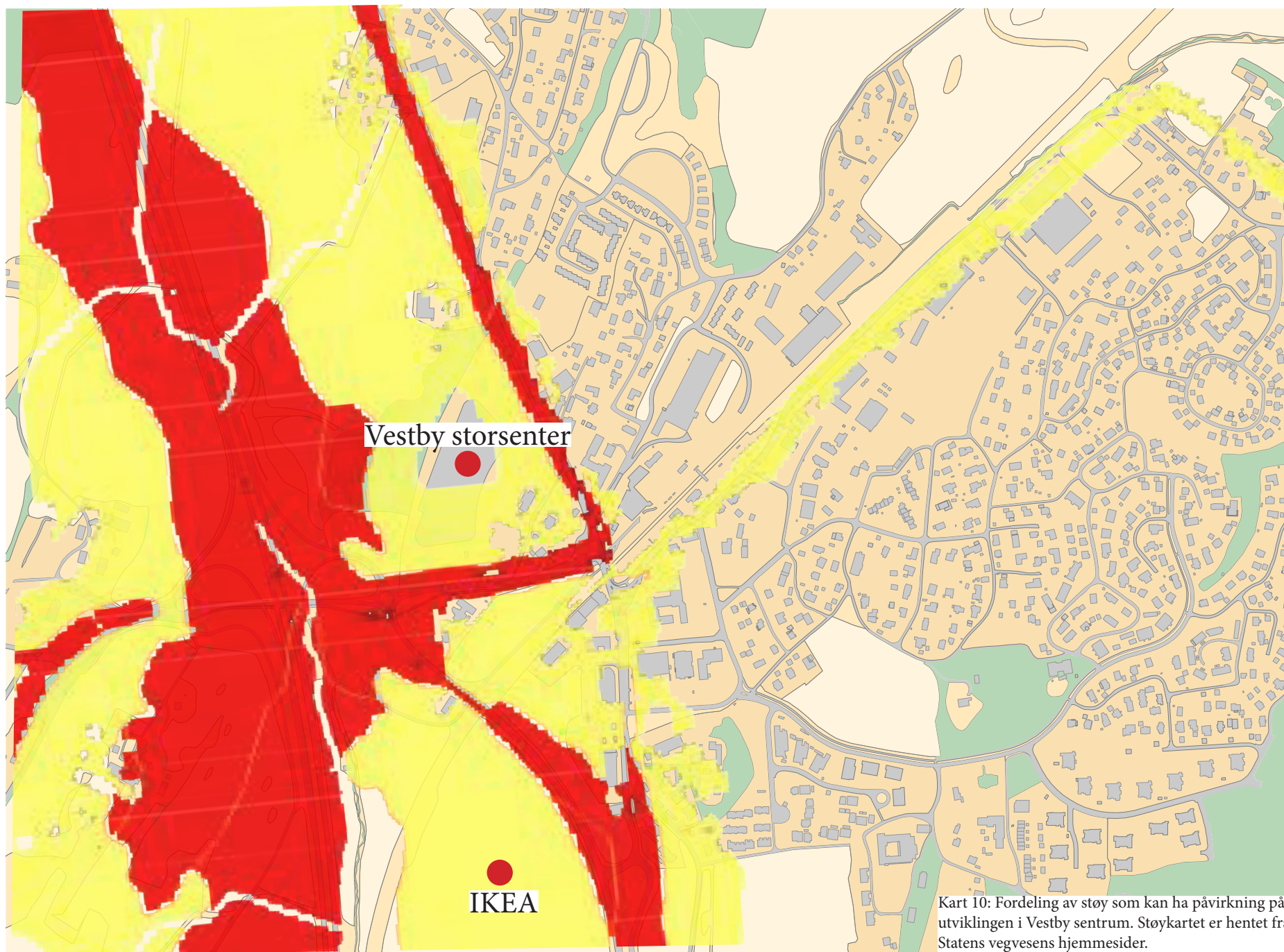


Kart 9: En grafisk fremstilling av alle eiendommene som åpnes for utvikling i kommunedelplan for Vestby nord 2013-2025 (Vestby kommune 2013c)

3.12 - Støy

En sammenstilling av Statens vegvesens støyregistreringer gir følgende kart over Vestby sentrum (kart 10). Det er ikke anbefalt å etablere boliger innenfor rød støysone. Opphold over lengre tid innenfor rød støysone kan ha helseskadelig effekt, i tillegg til at støyen innenfor rød sone kan forårsake bygningstekniske skader på grunn av vibrasjoner. Innenfor gul støysone kan boliger etableres, men avbøtende støytiltak bør gjøres.

Støyregistreringene tar i liten grad hensyn til eksisterende bygninger og topografi, og kartet vil i derfor kunne se annerledes ut ved etablering av nye bygg i sentrum og hvor lokal topografi medregnes som støyskjermende elementer. Bygninger og topografi fungerer godt som støyskjerm, men det er som nevnt ikke anbefalt å legge bygninger med varig opphold innenfor rød støysone. Derfor bør andre støyskjermende konstruksjoner vurderes for å kunne utvikle tomter innenfor rød støysone. Slike vurderinger vil ikke gjøres i denne oppgaven.



Kart 10: Fordeling av støy som kan ha påvirkning på utviklingen i Vestby sentrum. Støykartet er hentet fra Statens vegvesens hjemmesider.

4. FORUTSETNINGER

for ny utvikling

I tiden som kommer vil arbeidet med å revitalisere Vestby sentrum for alvor settes i gang. Vestby kommune vil gi beboerne et sentrum de kan være stolte av og som beboerne i større grad enn i dag kan føle tilhørighet til og å være stolte av, og som besøkende kan bli imponerte over. Sentrumsutviklingen må derimot forholde seg til noen allerede gitte forutsetninger, hvor mange har blitt avdekket i registreringene gjort i forrige kapittel. Det er viktig at kommunen og utviklere gjør seg kjent med disse forutsetningene for at arbeidet mot et nytt sentrum skal få en helhet. Følgende nevnes forutsetninger som denne oppgaven vil legge til grunn for den nye utviklingen:

- Befolkningsfremskrivninger vil være en viktig forutsetning som må ligge til grunn for utviklingen av Vestby sentrum. I hht kap. 3.2 om demografi vil det komme omlag 10 000 nye innbyggere til Vestby kommune innen 2040. Regionale føringer har som mål at 75% av disse skal bosette seg i kollektivknutepunkter. Vestby tettsted er det største kollektivknutepunktet

i kommunen, og at 7 500 personer innen 2040 skal bosette seg i Vestby tettsted vil skape utfordringer som må tas til etterretning i arbeidet med nytt sentrum.

- Tett inntil Vestby sentrum, på vestsiden av E6, ligger kulturlandskap som ifølge Riksantikvaren og Fylkeskommunen er av nasjonal betydning. På østsiden ligger et kulturlandskap som jeg har valgt å klassifisere som lokalt viktig - Nordbylunden. I tillegg finnes det mange kulturminner i og rundt Vestby sentrum som vil gi føringer for videre utvikling.
- Å bevare gode siktlinjer til landemerker og andre kjente elementer i Vestby sentrum vil være viktig for at mennesker enkelt skal kunne orientere seg rundt, og for at særegne elementer ikke blir borte.
- De særegne elementene er viktige å fremheve ikke bare for lokalbefolkningen, men også for besøkende. For den regionale identiteten er det viktig at Vestby sentrum i fremtiden fremstår som tydeligere og mer interessant, og ved å spille på lokale særegenheter i form av kulturminner og kulturlandskap på stedet vil Vestby ha større mulighet for å bli husket som noe annet enn en handelsdestinasjon. Målet med utviklingen må derfor ikke være "å bli som de andre". Hvis Vestby sentrum skal bli noe lokalbefolkningen kan være stolte av, og besøkende imponerte over, vil ikke nødvendigvis utviklingen innebære kafèer på hvert gatehjørne og andre kvaliteter som man også finner i andre byer og tettsteder.
- Jernbanen deler sentrum i to og ligger som en barriere i landskapet, men det er denne jernbanen som helt siden 1879 har gitt liv til Vestby tettsted. Togstasjonen ligger på nordsiden av sentrum, og vil være et viktig utgangspunkt for fremtidig utvikling hvor bærekraft blir stadig viktigere.
- Nord for jernbanen, og 400m nord-vest for sentrum, ble det nye Vestby storsenter etablert i 2013. Dette har gitt tettstedet økt konkurransedyktighet

mot omkringliggende byer og tettsteder. For å få storsenteret til å jobbe positivt sammen med det nye sentrum må storsenteret inkorporeres i sentrumsutviklingen på en god måte. Det er viktig at det anlegges til en god, kommuniserende løsning mellom sentrum og storsenteret for at storsenteret ikke skal fungere som en motvekt til sentrumsdannelsen.

- Den nye IKEA-etableringen sør for sentrum legger føringer for vekst i denne retningen. At kunder som kommer med tog til Vestby stasjon må gå gjennom Vestby sentrum for å komme til IKEA, ses på som en særdeles god grunn til å styrke attraktiviteten og tilhørigheten til sentrum ytterligere. At gjennomstreifende IKEA-kunder oppfatter sentrum som noe interessant og spennende er avgjørende for å få Vestby tettsted til å fremstå som et sted i seg selv, ikke bare som en sted for transit.
- Tilgangen på tilgjengelige arealer i nærhet til sentrum er god og vil komme godt til nytte i planleggingen av et nytt sentrum. Forutsatt at disse utvikles helhetlig vil sentrum kunne oppnå kvaliteter som trengs for å styrke stedstilhørigheten blandt lokalbefolkningen og besøkendes inntrykk av Vestby.

Dermed får vi et bilde av Vestby sentrum som et triangel, hvor togstasjonen, Vestby storsenter og IKEA er ytterpunkter. Utfordringen vil være å få disse ytterpunktene til å jobbe sammen, snarere enn å jobbe mot hverandre, og hvor Vestbys lokale forhold får en sentral plass i utviklingen mellom disse ytterpunktene. Føringene for den fremtidige utviklingen kan illustreres som vist i illustrasjon 7. Storsenteret, togstasjonen og IKEA som et triangel, med jernbanen i midten, er markert med store oppmerksomhetstegn fordi disse vil være absolutte elementer i en fremtidig utvikling. De mindre oppmerksomhetstegnene er de mest fremtredende lokale særegenhetene som også bør tas hensyn til.

- ! Elementer som *bør* tas hensyn til i ny utvikling,
- ! Absolutte elementer å ta hensyn til i ny utvikling



Illustrasjon 7 Forutsetninger som må tas hensyn til ved ny utvikling. Vestby storsenter, togstasjonen og jernbanen er eksisterende elementer som trekker utviklingen i ulike retninger. IKEA er godkjent, men fremdeles ikke bygget. Likevel må det tas hensyn til IKEAs tiltrekningskraft i utvikling av Vestby sentrum. Resterende elementer bør også inkorporeres i utviklingen, og muligheter og konsekvenser for en slik utvikling utforskes i denne oppgaven.

5. FORUTSETNINGER

fra et høyere nivå

Etter plan- og bygningsloven har kommunen i første rekke lokalt selvstyre når det kommer til planleggingen. Kommuneplanleggingen skal både ta hensyn til kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver, og skal legge retningslinjer og pålegg fra statlige og regionale myndigheter til grunn i planarbeidet. Gjør ikke kommunen dette kan statlige og regionale organer komme med innsigelse til kommunens planer. Det er vanlig at regjeringen utarbeider *stortingsmeldinger* om regional og kommunal planlegging, og *rundskriv* om nasjonale mål og interesser i fylkesplanleggingen. For å fremme en bærekraftig utvikling har det i tillegg blitt lovbestemt i plan- og bygningsloven av 2008 at Kongen hvert fjerde år skal utarbeide et dokument med *nasjonale forventninger* til regional og kommunal planlegging. For å bidra til gjennomføring av gjeldende nasjonal politikk mener regjeringen at det er viktig at kommunen fokuserer på de nasjonale forventningene i sin planlegging.

Følgende styringsdokumenter gir sentrale og gjeldende nasjonale føringer for miljøvennlig by- og tettstedsutvikling og samordnet areal- og transportutvikling:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging T-1497, vedtatt ved kgl.res. 24.06.2011
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, vedtatt ved kgl.res. 20.08.1993
- St.meld. nr.21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk
- Meld.St.26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023

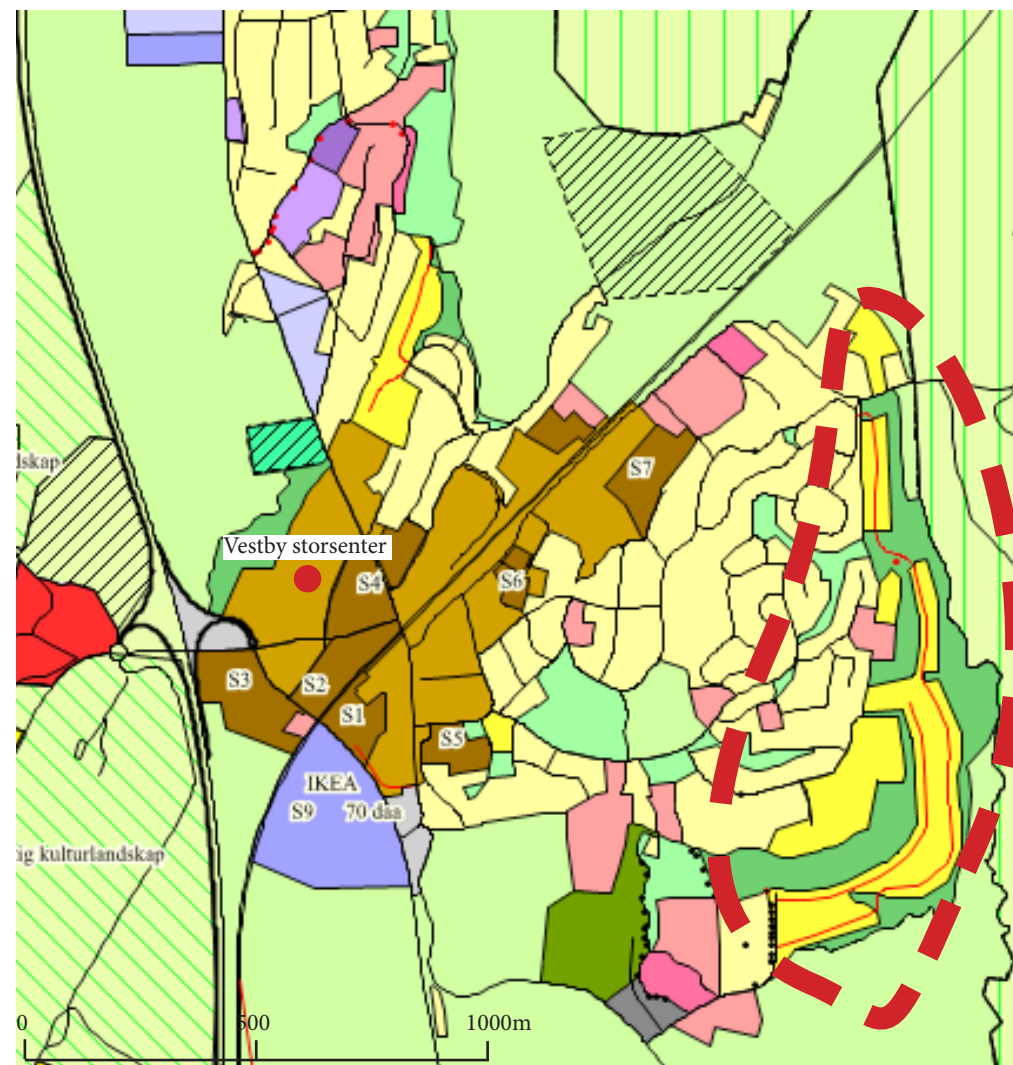
Oppsummert sier disse dokumentene at kommunen skal gjennomføre en utbyggings- og lokaliseringpolitikk som reduserer transportbehovet og som gir grunnlag for en sterkere satsing på kollektivtransport og på sykkel og gange (Fylkesmannen i Oslo og Akershus, 2013). I tillegg til styringsdokumenter har det blitt utviklet diverse “programmer” for god tettstedsutvikling. I 2001 samarbeidet Miljøverndepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet, Landbruksdepartementet og 6 kommuner om et prosjekt for å vurdere og utvikle virkemidler som kan stimulere til bedre arealutnyttelse i byer og tettsteder. Prosjektet ble kalt “*Program for utvikling av miljøvennlige og attraktive tettsteder i distriktene*”, eller “*Tettstedsprogrammet*”, hvor et nedenfra og opp- perspektiv, satsing på kvinner og ungdom, samt bruk av stedenes egne ressurser og egenart i tettstedsutviklingen var viktige tema (Miljøverndepartementet, 2005).

Vestby kommune vedtok i 2007 kommuneplan for 2007-2019 hvor utvikling for Vestby sentrum klarlegges. I kommuneplanen har kommunen formulert følgende avsnitt om utvikling av Vestby sentrum/tettsted:

“Vestby sentrum skal utvikles til et livskraftig kommunesenter med forretninger, tjenesteyting og kulturtilbud. [...]. Når man skal utvikle et livskraftig kommunesenter, er det grunnleggende at sentrum innbyr til aktivitet både på dagtid og kveldstid. Ønsket er et “levende” sentrum. Derfor er det viktig at det bor mennesker i sentrum og at en del av arealene planlegges for både næring og boliger.” (Vestby kommune, 2007:6-7)

I hht teori om gode byrom viser Gehl et.al (2006) til viktigheten av menneskers tilstedeværelse i byrommene, både på dagtid og på kveldstid. Formuleringer som overnevnte tyder på at kommunen har forstått denne viktigheten, og at kommunen er opptatt av å gi befolkningen et godt og levende sentrum. At det bor mennesker i sentrum som generer liv er ønskelig som resultat av den fremtidige utviklingen.

Ved en nærmere kikk på kommuneplanens plankart kommer det derimot frem at det legges opp til fremtidig boligbygging for det meste utenfor nåværende tettstedsareal. Denne strategien videreføres til kommunedelplanen for Vestby nord vedtatt 2013 (kart 11). Nye Vestby storsenter, som vil være en viktig destinasjon å inkorporere i den fremtidige planleggingen på grunn av dets tiltrekkingskraft, ligger 1,6km i gangavstand fra disse boligområdene. For at folk skal anse en avstand som “rimelig” opererer man vanligvis med 500-1000m som maks avstand mellom bolig og attraksjoner for daglige behov (NIBR, 1973). Flere undersøkelser viser i tillegg til at folk er villige til å gå 400-500m fra sitt hjem til busstoppet/stasjonen (NIBR,1973), og boligområdet som foreslås utbygget utenfor sentrum ligger heller ikke innenfor en slik avstand. På toppen av det hele vil store topografiske forskjeller fra A til B forminske denne avstanden. Det kan oppleves som tungt å bevege seg ut fra sentrumskjernen i Vestby på grunn av motbakkene, og det er derfor grunnlag til å anta at den normalt aksepterte gåavstanden på 1000m til daglige



Kart 11: Utsnitt av plankart for Kommunedelplan Vestby nord 2013-2025. Rød stiplet linje er min avmerkning av fremtidig boligområde. Kartet er hentet fra follokart.no.

gjøremål i realiteten er kortere i Vestby sentrum. Dette gjør at topografien i Vestby sentrum gir større sannsynligheten for at boligbyggingen 1,6km fra Vestby storsenter og utenfor 500m fra stasjonen vil generere biltrafikk i stedet for gående til disse attraksjonene. I hht nasjonale føringer er dette ikke ønskelig. I *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging T-1497* (Miljøverndepartementet 2011), står det at:

“By- og tettstedskommuner [som] vektlegger fortetting og transformasjon i sentrum og rundt kollektivknutepunkter [...] bidrar til å forhindre byspredning. Fortetting og omforming bør skje med kvalitet og uten at det forringer omgivelsene eller fører til økt forurensning”. (Miljøverndepartementet 2011:18)

Fortetting og utvikling av boligområder nær viktige kollektivknutepunkt, både i byer og tettsteder er, som det her kommer frem, en prioritert nasjonal oppgave. Befolkningsvekst og stor boliggetterspørsel, i tillegg til økt oppmerksomhet på miljø- og klimaproblematikk fra statlig nivå, setter slikledes et sterkt fokus på å bygge tettere, også i Vestby.

Nasjonale føringer fokuserer mest på de fysiske fordelene av å bygge tett. De psykiske fordelene ved fortetting tas ikke opp. Slik det kom frem etter en behandling av teori om gode byrom er menneskers tilstedeværelse i sentrum viktig for trygghetsfølelsen, i tillegg til at mennesker i sentrum skaper gode sosiale møteplasser, som igjen gir mulighet for sosial og kulturell kapital. Boligbygging på utsiden av sentrum kan være negativt for livet i sentrum. Det må bygges tett - ikke spredt!

6. INTRO

til mulighetsstudien

Hvordan kan IKEA, som er en regional funksjon, knyttes til jernbanen på en slik måte at IKEA-besøkende også anvender sentrum, og hvor sentrumsutformingen samtidig bidrar til styrket stedstilhørighet og blir et attraktivt sted å være, både for de regionale og de lokale brukerne?

Problemstillingen for denne oppgaven er å finne frem til ulike utviklingstrekk som legger til rette for at stedstilhørigheten kan styrkes, samtidig som IKEA blir en gode, og ikke en byrde, for sentrumsutviklingen. I tillegg har Vestby storsenter vist seg svært aktuell å innføre som det andre elementet som vil legge føringer for utviklingen. For å komme nærmere en anbefaling til utvikling vil jeg i følgende kapittel jobbe med tre ulike tilnærminger til problemstillingen. De tre tilnærmingene tar utgangspunkt i tre vanlige strategier for utvikling av et område:

- Utvikling som retter seg mot et naturelement (sjøfront, elv, grøntområde)
- Utvikling langs en hovedakse/handlegate
- Utvikling med hovedfokus på fortetting

Etter en teoretisk og praktisk gjennomgang av de tre mulige utviklingsstrategiene vil jeg kunne komme med anbefalinger for kommunen

om hvilket av alternativene i mulighetsstudien som er best egnet til å ta vare på og forsterke en stedstilhørighet. Å kartlegge ulike utviklingstrekk på denne måten vil ikke gi et fasitsvar på hva slags utvikling Vestby sentrum bør få, men vil snarere kunne brukes til idemyldring innad i kommunen hvor strategiene kan være en pekepinn for hvilken retning utviklingen bør ta, dersom målet er høyere grad av stedstilhørighet. Før jeg begir meg ut på mulighetsstudien vil jeg forklare nærmere hva en mulighetsstudie innebærer.

For å få til en bærekraftig utvikling slik plan- og bygningsloven krever, er det viktig at de valgene vi tar nå er til det beste for fremtida. Innenfor planleggingsfeltet vil mye av valgene dreie seg om balansen mellom bruk og vern av både naturressurser, eksisterende bygningsmasse og arealbruken generelt. Det er sjelden at valg fører til positive effekter for alle, men å avveie ulike sannsynligheter på veien mot fremtida er viktig for å kunne skape en bærekraftig utvikling. Det er i slike tilfeller en mulighetsstudie og planlegging ved hjelp av scenarier kommer inn i bildet. Mange forhold kan inkluderes i en mulighetsstudie, men metodikken er uansett den samme. Formålet er å få frem ulike tenkelige utviklingsmuligheter, for så å veie disse opp mot hverandre og å velge det utviklingstrekket som fremmer den ønskede og den mest bærekraftige utviklingen. Framtida vil etter all sannsynlighet ikke bli akkurat slik den ene eller den andre mulighetsstudien beskriver, men heller bestå av elementer hentet fra flere av studiene. En mulighetsstudie kan ikke inneholde alle faktorer som kan påvirke fremtiden selv om slike faktorer potensielt kan ha mye å si for utviklingsmulighetene. F.eks utelukkes olje- og gassproblematikk, fremtidige finanskriser og globale matvaresituasjoner fra mulighetsstudier i planfaget fordi det blir for vidtomspennende. Det er derfor vanskelig å predikere nøyaktig hvordan fremtidens utvikling vil skje, men ved hjelp av mulighetsstudie og arbeid med scenarier får man et tydeligere bilde av ulike planfaglige valg og dets konsekvenser.

6.1 - Mulighetsstudiens tre tilnærminger

6.1.1 - Utvikling som retter seg mot et naturelement

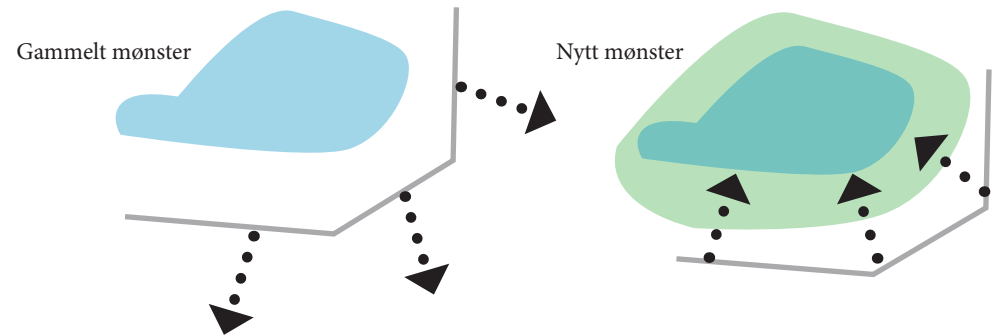
En måte å utvikle et område på handler om å fremme en utvikling hvor formålet er å vende oppmerksomheten mot et naturelement. Det kan f.eks være en sjøfront, en elvebredde, en kunstig eller ekte dam, en grønn lunge osv. Denne type utvikling kan ha to utgangspunkt.

- Man ønsker å rette utvikling mot naturelementet fordi det er estetiske verdier ved naturelementet som bør synliggjøres, altså en utvikling som kommer på grunn av naturelementet, eller
- utvikling har av naturlige årsaker vendt seg mot naturelementet som deretter blir oppgradert på grunn av utviklingen, altså en utvikling som kommer på grunn av økt oppmerksomhet mot naturelementet

En forskningsrapport av Vegard Gundersen fra Skog og Landskap om *Livet*

mellom trærne - En beskrivelse av forholdet mellom menneske og skog (2009), viser blant annet at skog gir respondentene «[...]følelsen av mental velvære når det gjelder det å slappe av og redusere stress[...]». Vitenskapen slår også fast at elementene som gir oss mennesker trygghet er vann, stein, fjell og et vidt utsyn med oversikt over bevegelser i terrenget (Waaseth 2006). Det kan derfor være hensiktsmessig å vende utviklingen av et område mot et slikt landskapelement for å oppnå kvaliteter som bidrar til god psykisk helse.

Eksempler hvor byen har satt fokus på naturelement er f.eks Lille Lungegårdsvann og Bryggen i Bergen, og den mye omtalte revitaliseringen av Drammens elvefront (bilde 29).



Bilde 29: Resultatet av utvikling langs elvebredden i Drammen. Her førte oppgradering av elvefronten til at utviklingen rettet seg mer mot elven enn tidligere.

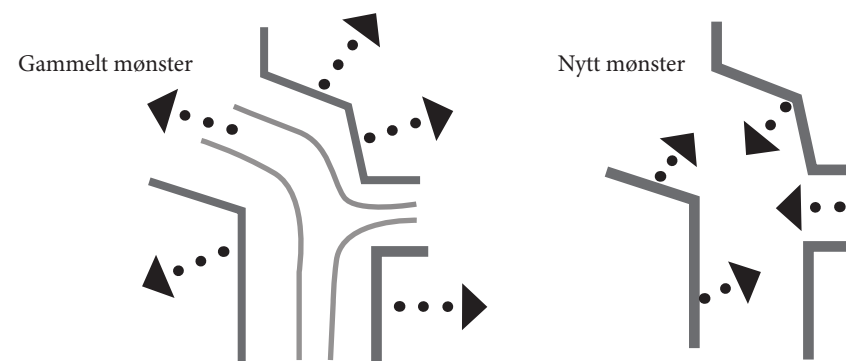
6.1.2 - Utvikling langs en hovedakse/handlegate

Denne formen for planlegging er særlig vanlig der det tidligere har gått en større vei gjennom planområdet, og hvor den nye veien har blitt lagt utenfor sentrum. Tilbake sitter sentrum med en gate som er utformet for store trafikkmengder og som ikke har gode forhold for myke trafikanter. I slike tilfeller kan den gamle hovedåren bli oppgradert gjennom ny utvikling. Den nye utviklingen vil trekke til seg forretninger som vender seg mot hovedåren, og livet er tilbake i gaten, men nå på de gåendes premisser. Som eksempel fra Norge nevnes gamle E18 gjennom Askim sentrum (bilde 30). Etter at E18 ble flyttet til utsiden av sentrum ble den gamle traséen omregulert til gågate som gav Askim en ny hovedåre/handlegate gjennom deler av sentrum (bilde 31).

Revitalisering av slike hovedårer fører til enklere gange mellom funksjoner, som igjen gir mer levende byområder. Dette kom også frem i gjennomgang av teori om gode byrom. God utvikling handler ikke bare om høy arealutnyttelse, men også *god* arealutnyttelse. I dette regnes bokkvalitet, uteområder og bevegelsesmønstre, og hvordan funksjoner er plassert i forhold til hverandre.

Står man overfor en helt ny etablering av en hovedåre, og utvikling av en gammel vei ikke er tilfellet, er det viktig å forstå strukturer som eksisterer i dag. Hvilken retning beveger folk seg i? Burde hovedåren dermed ligge i denne retningen? Bør hovedåren ligge mellom to endepunkter? Hvor ligger evt. slike endepunkter? Har man slik forståelse vil fortetting komme naturlig rundt hovedåren fordi området blir attraktivt i seg selv. Det påpekes at en hovedåre ikke nødvendigvis trenger å være en handlegate. Det kan også være utvikling av en grønn akse gjennom byen, som på lik linje vil fungere som et samlingspunkt for folk.

I hht til Gehl et.al (2006) er derfor utvikling av slike sentrale områder viktig for at området skal bli funksjonelt og attraktivt. Utforming av uterom har ofte blitt sett i sammenheng med økende fortetting i byer, men det er viktig at uterom ikke skal bli oppfattet som et resultat av en rest mellom bygningene, men at det skal være et planlagt og godt utformet sted for mennesker å være.



Bilde 30: Gamle E18 gjennom Askim sentrum. Bildet er tatt i 1972 av Valter Bakkene, og brukes etter tillatelse fra Askim Historielag.



Bilde 31: Ny gågate gjennom Askim sentrum.

6.1.3 - Utvikling med hovedfokus på fortetting

Sammenliknet med våre naboland i Skandinavia begynte befolkningen både Island, Sverige og Danmark å bosette seg i tettsteder tidligere enn nordmennene. Frem mot 2012 ligger Norge stadig under alle våre naboland når det gjelder prosentandel av befolkningen som bor i tettsteder, se tabell 5 (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2011)

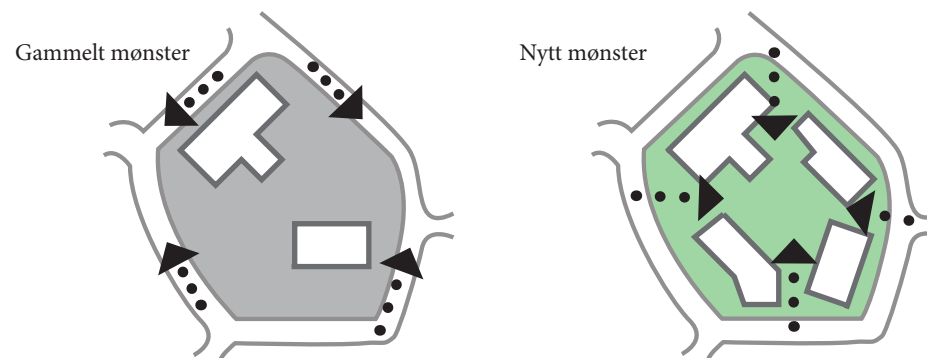
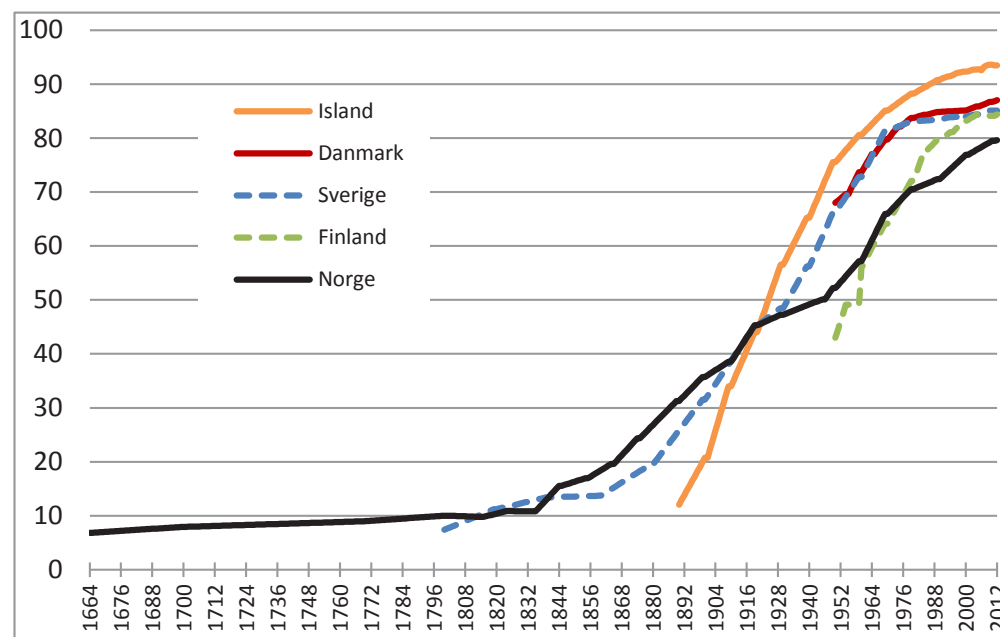
Sett fra den positive siden indikerer dette at Norge til alle tider har hatt et livligere bygdesamfunn enn våre naboland. En spredt bosetning strider derimot med innholdet i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging T-1497 (Miljøverndepartementet 2011):

“Økt fortetting og transformasjon, en mer effektiv og attraktiv kollektivtrafikk og bedre tilrettelegging for syklende og gående er nødvendig for å oppnå en bærekraftig by- og tettstedsutvikling. Ved å lokalisere forretninger, kontorer og boliger sentralt eller i kort avstand til kollektivknutepunkter reduseres transportbehovet og avhengighet av bil.” (Miljøverndepartementet 2011)

Vi er avhengige av å planlegge for en tett by for at ikke arealet vi legger krav på skal føre til byspredning. Slik T-1497 sier vil byspredning føre til større avstander mellom de ulike funksjonene - og dermed økende transportbehov. En motivasjonsfaktor for videre arbeid mot fortetting er statistikk fra SSB som viser til en høyere økning i antall bosatte i tettsteder enn økning av tettstedsarealer. Dette kan indikere en økende effektivitet i arealutnyttelsen. Som et godt eksempel på en fortettingsprosess i Norge nevnes Pilestredet park i Oslo. Bygningsmassen i Pilestredet Park er en blanding av transformerte eldre hospitalbygninger og nybygg tegnet av flere forskjellige arkitekter. Bygningene, hvorav omtrent halvparten er nyoppførte, forholder seg delvis til den gamle

strukturen, og parker og grøntdrag er bevart. I Pilestredet Park er det bygget over 1500 bolig, og bidrar dermed godt til å minste byspredningen. Området fikk Oslo bys arkitekturpris i 2005.

Tabell 5: Prosentandel av den nordiske befolkningen bosatt i tettsted





Bilde 32: Området var preget av lite fristende uteoppholdsareal, og tettheten var lav.

Fordeler med fortetting:

- Fortetting gir relativt mindre transport
- Fortetting skåner landbruksområder, bevarer biologisk mangfold og sammenhengende friluftsområder
- Fortetting kan bety mindre ressurser til drift av tettstedet, fordi alt ligger mer samlet
- Fortetting kan gi urbane kvaliteter
- Fortetting kan gi alternative botilbud
- Fortetting kan gi bedre servicetilbud



Bilde 33: Gjennom fortetting og transformasjon av Pilestredet park har området fått et ansiktsløft og fremstår nå som et attraktivt område for bosetting. Prosjektet har fått mye ros for utforming av både bygninger og utearealer.

Ulemper med fortetting:

- Fortetting kan føre til at grønne lunger bygges ned
- Fortetting kan gi uheldige trafikkbelastninger
- Fortetting kan gi reduserte bokvaliteter dersom man ikke tar hensyn til avstand mellom byggene.
- Fortetting kan forstyrre eller ødelegge tettstedets særpreg, kulturhistoriske elementer og landskapstrekk dersom man ikke har kunnskap om lokale forutsetninger og forhold.

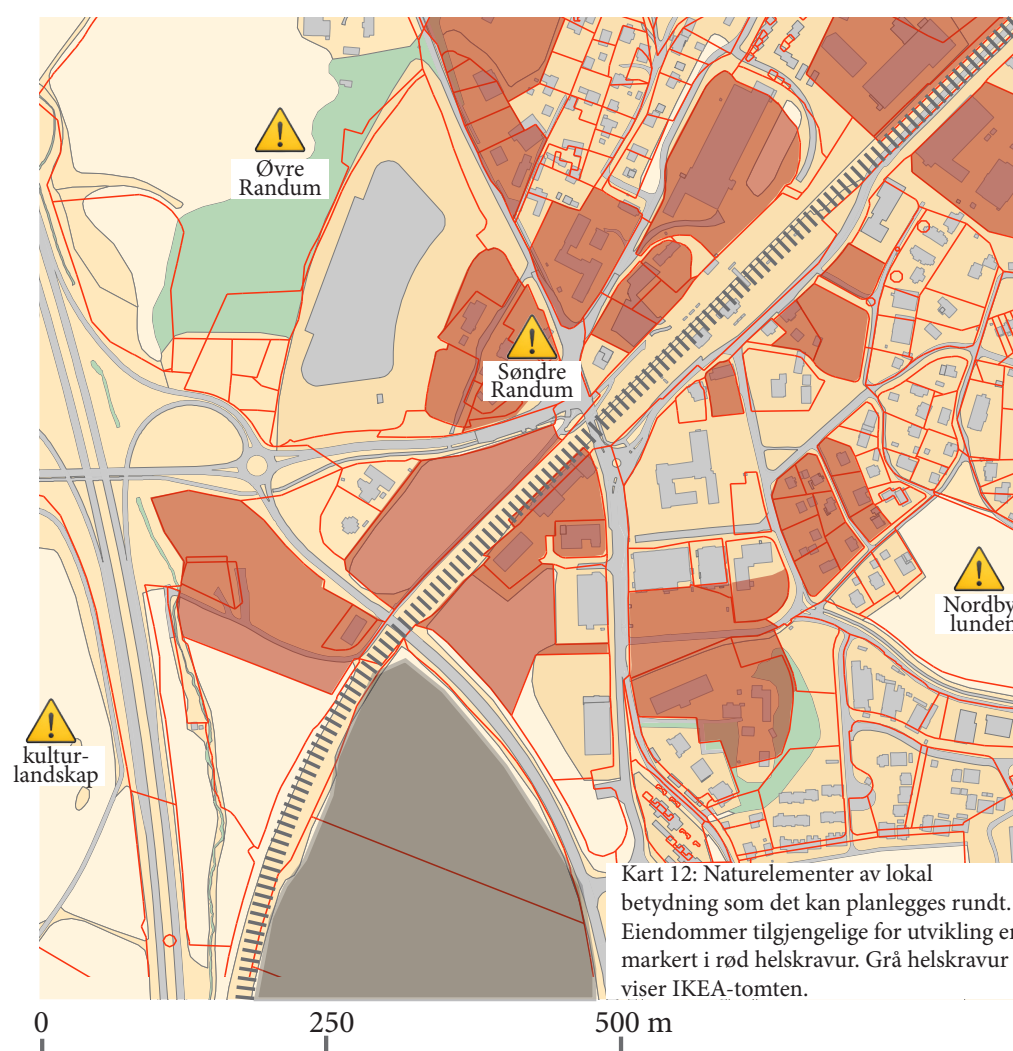
7. UTVIKLING mot naturelement

Av analysene kom det frem at Vestby har lange tradisjoner som landbrukskommune, og det ligger landbruksjord tett inntil Vestby tettsteds areal. På grunn av topografien rundt tettstedet rettes oppmerksomheten også naturlig mot det åpne landskapet i vest/sør-vest, eller mot naturelementene i det kupperte landskapet mot nord og øst. Da Vestby tettsted ikke har noen elv eller sjø å rette utviklingen mot, slik som i Drammen eller Bergen, kan landbruket eller andre særegne naturelementer substituere som strategi for utviklingen. I hht Waaseth (2006) føler mennesker trygghet ved et vidt utsyn med oversikt over bevegelser i terrenget, noe et jordbrukslandskap gir på lik linje med utsikt mot sjø. Utsikt mot trær og skog gir i følge Gundersen (2009) også respondentene «[...]følelsen av mental velvære når det gjelder det å slappe av og redusere stress».

Av siktlinjeanalysen kom det frem at Vestby tettsted har endel slike positive naturelementer nært inntil sentrum, som er godt synlige fra mange vinkler.

De høye trærne på toppen av Nordbylunden i øst syns stort sett fra hele sentrum, og utsikten mot nord-vest, i retning Søndre og Øvre Randum, preges også av grønt. Vender man seg mot vest og sør-vest får man utsikt mot et kulturlandskap som er kategorisert som nasjonalt viktig av Riksantikvaren og Fylkeskommunen.

De følgende 3 scenarioene ser på muligheter for og konsekvenser av utvikling mot naturelement som har vist seg å være særegne for Vestby sentrum.



7.1 - Scenario 1 - Se! Nordbylunden!

Scenario 1 fokuserer på Nordbylunden som naturelement. Nordbylundens nordside er preget av et åpent, lett kuppert landskap med bjørkeskog. Sørsiden av lunden er åpen beitemark uten vegetasjon. Vestsiden er tettere, og man kan bare såvidt skimte sentrum mellom furutrærne og krattet. Østsiden grenser mot Sole Skog. Nordbylunden er lokalitet for kulturminner i form av gravhauger, og jeg har valgt å kategorisere Nordbylunden som kulturlandskap med lokal verdi på grunn av sammenhengen mellom naturen og kulturminnene i Nordbylunden. Nordbylunden kan ses fra mange vinkler i sentrum, og en bevisstgjøring av Nordbylunden som naturelement vil kunne bidra til kvaliteter som styrker stedstilhørighet- og identitet.

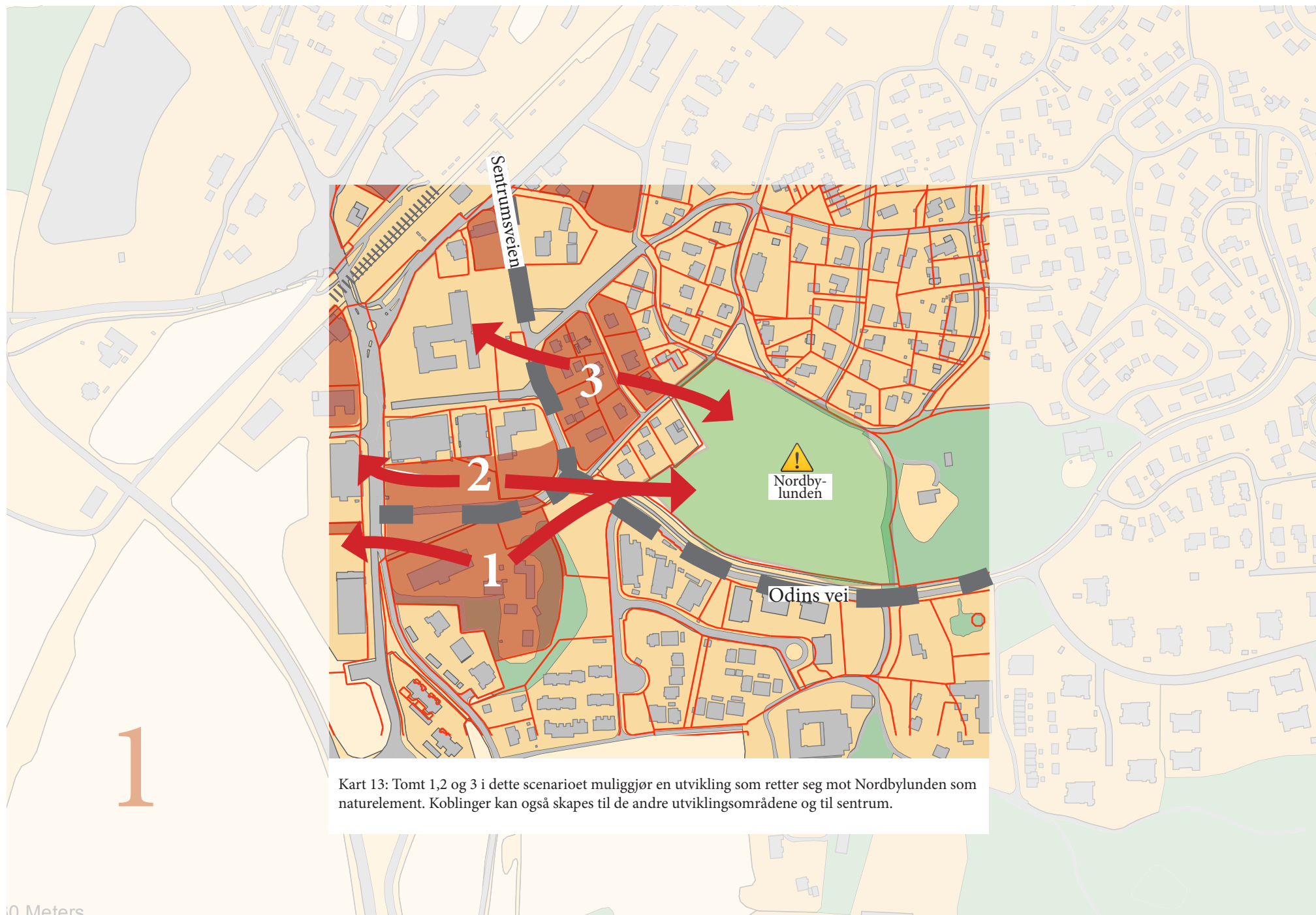
Et viktig poeng ved å utvikle mot et naturelement er at utviklingen fremhever naturelementet, men også at utviklingen fungerer som kobling mellom naturelementet og resten av byen. På vestsiden av Nordbylunden, nede i Vestby sentrum, ligger tre områder som kan utvikles slik at oppmerksomheten rettes mot Nordbylunden, og som kan fungere som en god kobling mellom Nordbylunden og sentrum. Område 1 er Nordby Gård som inneholder tre kulturminner i form av et bolighus, uthus og flerbrukshus bygget før 1900. Dersom det planlegges for å åpne Nordby Gård for offentligheten vil dette kunne gi forutsetninger for et godt resultat, fordi scenarioet setter fokus på *to* elementer som kan fortelle noe om hva slags sted Vestby er. Område 2 er i dag kun parkeringsplasser. Område 3 utgjør til sammen 10 private eiendommer med sentrumsnær beliggenhet som kommunen ser for seg å utvikle i forbindelse med fornyelse av sentrum.

Områdene 1-3 ligger strategisk plassert for utvikling, midt mellom Nordbylunden og sentrum. Dette gjør det enkelt å planlegge for en god kobling mellom disse tre områdene, sentrum og Nordbylunden. I tillegg ligger de

tre områdene med nærhet til hverandre, som gjør en helhetlig planlegging enklere enn hvis områdene hadde ligget på forskjellige sider av Nordbylunden. Helheten kan derimot trues av utvikleres ulike ønsker.

Scenario 1 har derimot noen svakheter og trusler som må vurderes opp mot styrkene og mulighetene. De tilgjengelige arealene i scenarioet ligger på vestsiden av sentrumsveien og Odins vei, og scenarioet innebærer derfor å måtte krysse disse veiene, eller at det planlegges for smarte krysningsmuligheter, for at koblingen mellom arealene for utvikling og Nordbylunden skal fungere optimalt. Da Odins vei fungerer som adkomstvei til hele Sole Skog boligområde er dette en forholdsvis trafikkert vei, og en kryssning som skal fungere for mange mennesker kan derfor bli utfordrende å få til. Alternativt må adkomstveien til Sole Skog boligområde legges om, noe som også krever videre utredning og vil være kostbart. I tillegg ligger det tre private eiendommer mellom Nordbylunden og områdene tiltenkt utvikling, noe som gjør at en kobling mellom disse områdene og Nordbylunden blir mindre helhetlig. Alternativet er å innlemme de tre private eiendommene inn i utviklingsarealene, men boligene på privateiendommene er forholdsvis nye og det vil derfor være kostbart for kommunen/utbygger å kjøpe disse.

Scenarioet påvirkes i liten grad av eiendomsstrukturer. Eiendommene som dette alternativet berører er allerede aktuelle for utvikling. De av eiendommene som ikke er lagt ut for utvikling er eiendommer tilknyttet infrastruktur og eies av kommunen selv eller Fylkeskommunen.



Kart 13: Tomt 1,2 og 3 i dette scenarioet muliggjør en utvikling som retter seg mot Nordbylunden som naturelement. Koblinger kan også skapes til de andre utviklingsområdene og til sentrum.

7.2 - Scenario 2 - Kult med kultur

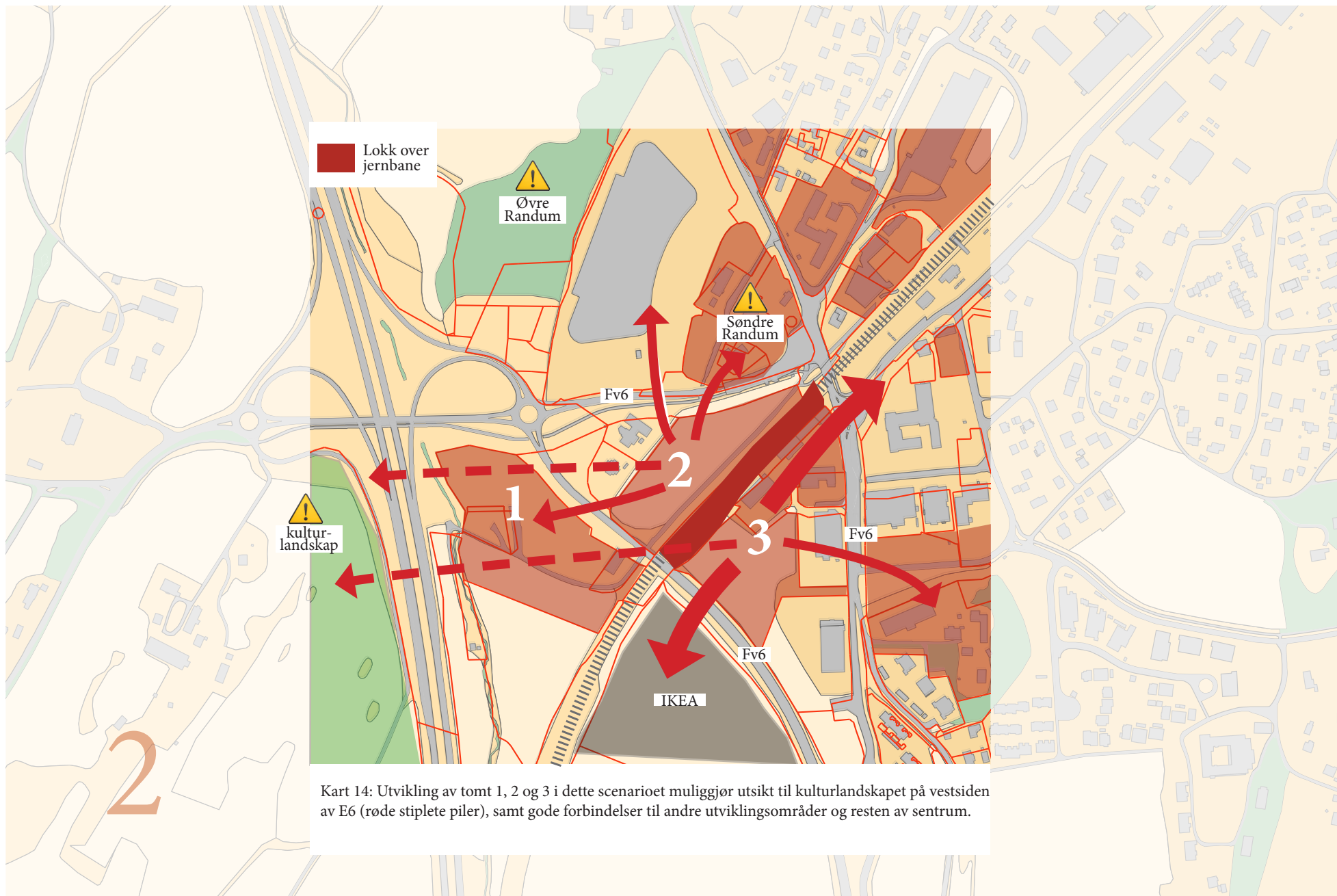
Scenario 2 tar for seg jordbruks- og kulturlandskapet rundt Vestby tettsted som har vist seg å være viktig for den historiske utviklingen av tettstedet. Der analysen viste at Hvitsten, Son og Hølen har identiteter som henvender seg mot sjø og sjøfart, har Vestby gjennom dette landskapet identitet som et jordbrukssted. Jordbrukslandskapet kan derfor substituere som naturelement å vende utviklingen mot. Scenarioet fokuserte på landskapet på vestsiden av E6 - et landskap som har blitt klassifisert som nasjonalt viktig kulturlandskap av Riksantikvaren og Akershus Fylkeskommune. Fordelene med å fokusere på dette naturelementet er at det bidrar til en bevisstgjøring om hva som gjør Vestby til et sted. Ved å rette fokus mot noe som kan billedliggjøres som Vestbys opphav, kan både lokalbefolkningen og besøkende lettere forstå Vestby i en kontekst og kjenne på følelsen dette gir for stedsopplevelsen. At ny utvikling tar hensyn til siktlinjer til det gamle kulturlandskapet, samtidig som det legges til rette for kvaliteter som verdsettes av mange, vil scenarioet forene gammelt og nytt til en symbiose hvor det nye sentrum da vil gi rom for konstruksjon av stedstilhørighet uavhengig av botid og bakgrunn.

Siktlinjeanalysen viste at etableringen av IKEA vil legge seg "midt i glaninga" mellom sentrum og kulturlandskapet. Ved å vende siktlinjene rett mot vest, illustrert ved stiplet hvit pil på kart 14, slik at oppmerksomheten treffer kulturlandskapets rundt Vestby kirke vil man unngå å få IKEA midt i siktlinjen. Dette setter dog detaljerte krav til bebyggelsens retningsorientering og utforming for å muliggjøre en slik utsikt - en løsning som kan trues dersom utviklere ikke tar tilstrekkelig hensyn til ønsket resultat.

E6 går i en nord-sørlig akse foran kulturlandskapet, men motorveien ligger lavt i terrenget og forstyrrer ikke kulturlandskapet nevneverdig. I hht analysen om regional identitet kom det frem at mange forbinder Vestby nettopp med

jordbrukslandskap, så at E6 går langs kulturlandskapet har tydelig satt preg på de besøkendes og forbipasserendes inntrykk av Vestby, og E6 ses derfor ikke på som særlig negativ. E6 genererer derimot støy, og område 1, som ligger nærmest E6 og som er tiltenkt utvikling, ligger i rød støysone. Det blir avgjørende med avbøtende tiltakt for at utviklingen på dette området ikke skal oppleve støyen fra E6 som forstyrrende eller sjenerende. Støyen på område 1 er derimot såpass kraftig at det ikke anbefales for varig opphold på området, og den eneste trolige løsningen som vil løse dette vil være lokk over E6.

Det er dog flere svakheter ved scenario 2 som påvirker resultatet. Utvikling av område 1-3 medfører kryssing av Fv6 på flere steder, og det må, i likhet med scenario 1, enten legges til rette for gode kryssinger som oppleves som trygge, eller veinettet må legges om. Sistnevnte er ikke aktuelt av flere åpenbare årsaker som faktisk gjennomførbarhet og økonomi. I tillegg må det anlegges lokk over jernbanen for et optimalt resultat, noe som er kostbart, men som vi gi positive effekter for området som helhet. Dersom lokk etableres over jernbanen legger dette gode føringer for en helhetlig utnyttelse av område 1-3, samt en enklere kobling mellom område 3 og Vestby storsenter, og mellom område 1-2 og Vestby sentrum. Lokk over infrastruktur byr på utfordringer med tanke på topografi og økonomi, men i dette tilfellet vil resultatet av lokk gagne sentrumsutviklingen såpass mye av det likevel anbefales. Foruten infrastruktur kommer ikke scenarioet i konflikt med arealer som ikke er tiltenkt utvikling.



Kart 14: Utvikling av tomt 1, 2 og 3 i dette scenarioet muliggjør utsikt til kulturlandskapet på vestsiden av E6 (røde stiplede piler), samt gode forbindelser til andre utviklingsområder og resten av sentrum.

7.3 - Scenario 3 - Opp i høyden

Dette scenarioet ser på muligheten for å utnytte det høyeste bygget i sentrum for å øke oppmerksomheten mot naturelementene i og rundt sentrum.

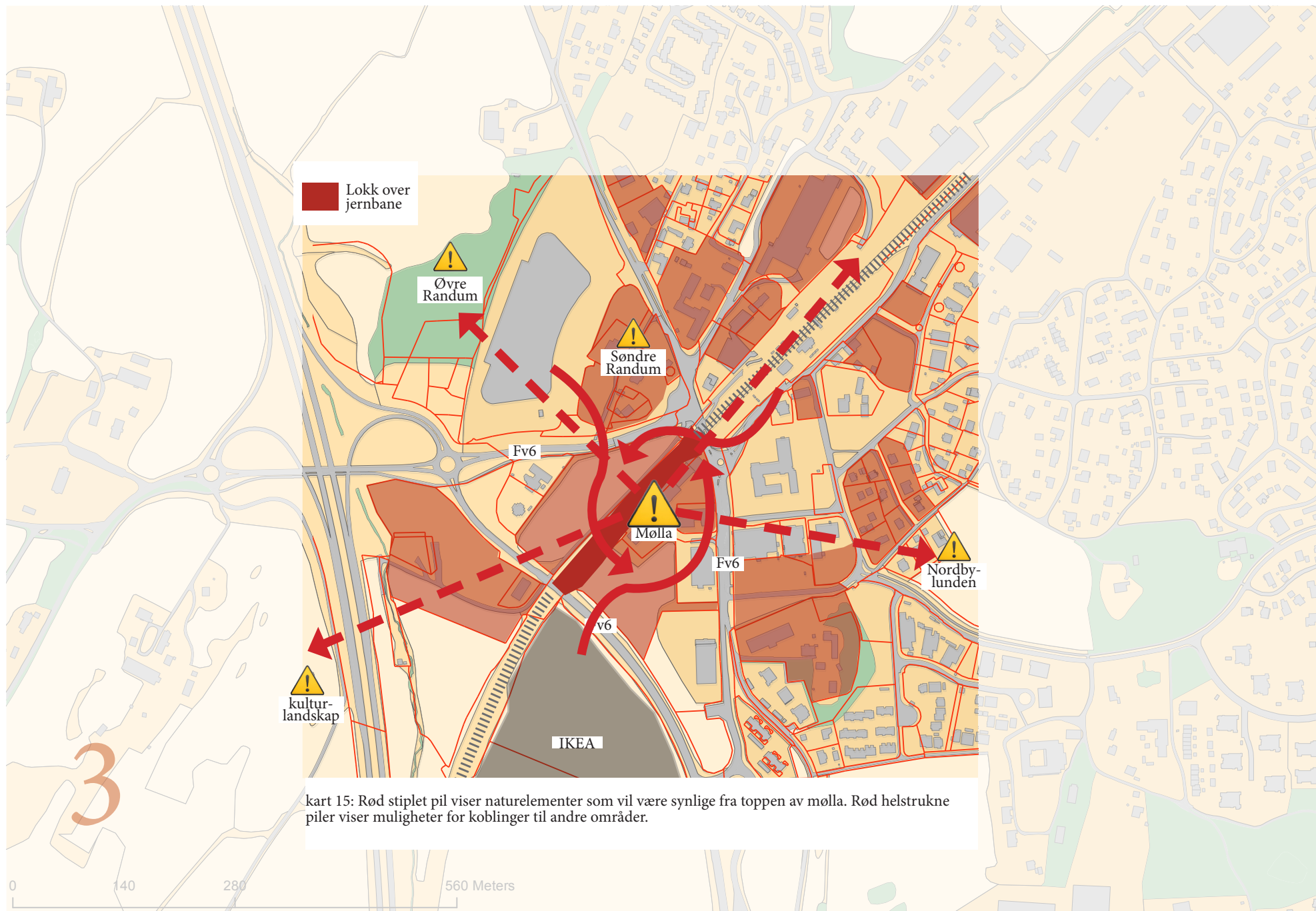
Scenarioet legger opp til utvikling av de samme områdene som i scenario 2, men hvor utviklingen rettet seg mot mølla, og ikke mot kulturlandskapet i vest. Å rette utviklingen mot mølla vil føre til en *indirekte synliggjøring* av naturelementer i og rundt Vestby sentrum. Jeg fremhever *indirekte synliggjøring* fordi utsikt til naturelementer i og rundt sentrum vil kreve at lokalbefolkningen og besøkende aktivt oppsøker møllas toppetasjer, men at de herfra til gjengjeld vil ha full oversikt over landskapet og de særegne elementer det har å by på. Mølla drives av Norgesfôr, som feiret 60-års drift i 2013.

På befaring i mølla den 29.april fikk jeg en gjennomgang av møllas funksjoner, og det ca.30m høye hovedbygget inneholder en mengde rør og kanaler hvor kornet blir både tørket og malt. At bygningsmassen er tilpasset spesielt for drift av mølle vil innebære en omfattende transformasjonsprosess.

Utnyttelse av mølla til andre formål vil innebære at det må bygges et nytt anlegg et annet sted, eller at driften legges helt ned. Dette er negativt for de ansatte og for dagens brukere av mølla, men dersom mølla skal utvikles til å bli et kjernepunkt for Vestby sentrum må mulighetene for hel- eller deltransformasjon av mølla vurderes. Mølla er den mest omfattende transformasjonsprosessen på utviklingsarealene i dette scenarioet, og scenarioet kommer ellers ikke i konflikt med andre arealer som ikke er tiltenkt utvikling.

I tillegg ligger mølla sentralt plassert midt mellom IKEA og togstasjonen, og utvikling rundt mølla muliggjør en god kobling mellom disse to ytterpunktene. For at løsningen rundt mølla skal fungere optimalt må det også i dette scenarioet helst anlegges lokk over jernbanen. På den annen

side er jernbanen også en del av Vestbys historie, og at jernbanen ligger i dagen vil synliggjøre jernbanens forankring i Vestbys historie. Derimot genererer jernbane støy til utviklingsområdene rundt mølla, noe som gjør et lokk ønskelig. Lokk vil tillate optimale, funksjonelle koblinger mellom alle utviklingsområdene, men området vil også kunne fungere godt selv uten anleggelse av lokk. Området har direkte kobling til sentrum med butikker og rådhus, og en oppgradering av dagens jernbanebru vil forbedre koblingen til Vestby storsenter og de andre utviklingsområdene nord for jernbanen. Derfor anser jeg ikke lokk som like nødvendig for å oppnå et godt resultat av dette scenarioet som i scenario 2.



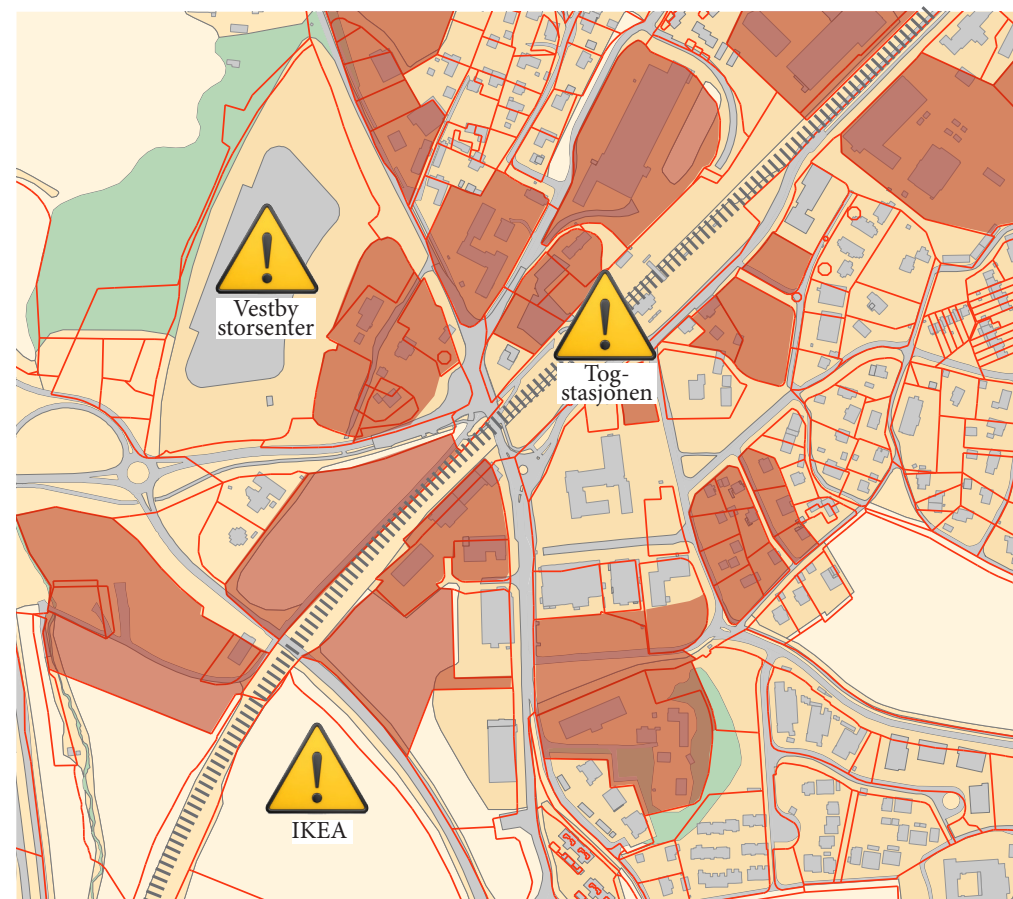
kart 15: Rød stiplet pil viser naturelementer som vil være synlige fra toppen av mølla. Rød helstrukne piler viser muligheter for koblinger til andre områder.

8. UTVIKLING

langs en hovedakse/handlegate

Utvikling hvor hovedakse er strategien trenger ikke nødvendigvis å bety handlegate, som nevnt i kap. 5.1.2, men kan også f.eks. innebære utvikling langs en serie av gode uteområder for felles aktivitet. Etter en gjennomgang av forutsetninger for ny utvikling i kap.4 kom det frem at Vestby sentrum omringes av et triangel hvor endepunktene er viktige elementer som må inkorporeres i den nye utviklingen. Å etablere hovedakser mellom disse ytterpunktene kan være hensiktsmessig for at lokalbefolkningen og besøkende enkelt skal kunne ta seg fra det ene ytterpunktet til det andre, men med gjennomtenkt og god utforming av hovedaksene kan de virke forlokkende og interessante i seg selv. Dersom gatenettet forholder seg til lokale særegenheter i tillegg til å ha funksjon som attraksjon i seg selv, vil dette sammen kunne bidra til å bedre stedstilhørigheten blant lokalbefolkningen, samtidig som å gi besøkende en positiv opplevelse av hva Vestby er som sted, jamfør Shamsuddin & Ujang (2008) som mener at steder med interessante karakterer kan gi stedstilhørigheten og -identiteten (Shamsuddin & Ujang 2008).

Følgende vil ulike muligheter for koblinger mellom ytterpunktene utforskes nærmere. Scenarioene vil til slutt vurderes i form av styrker, svakheter, muligheter og trusler. Hvorvidt scenarioene tar hensyn til lokale særegenheter (f.eks kulturminner og kulturlandskap, og siktlinjer til disse) vil kunne si noe om hvor egnet scenarioene er for å bidra til en styrket grad av stedstilhørighet og stolthet.



Kart 16: Scenarioene tar for seg utvikling langs en hovedakse mellom ytterpunktene Ikea, Vestby storsenter og togstasjonen.

8.1 - Scenario 4 - Triangel

Scenario 4 omhandler konsekvenser av og muligheter for planlegging langs et hovedaksesystem lagt i et triangel. Hovedaksene går mellom togstasjonen, Vestby storsenter og IKEA. Dette gir gode forbindelser mellom attraksjoner med mange besøkende i Vestby sentrum. Det nyetablerte storsenteret har bidratt til at flere myke trafikkanter ferdes i dette området nå enn før, og Vestby storsenter er derfor et viktig ytterpunkt å innlemme i hovedaksesystemet, i tillegg til en kobling mellom togstasjonen og IKEA. Det vil også være fordelaktig med en kobling mellom Vestby storsenter og IKEA for at gående som vil ta seg mellom de to handelsdestinasjonene skal kunne gå den raskeste veien, og slippe å gå omveien om sentrum. Dette er i henhold til forskningsrapporten fra NIBR (1973). Enkle adkomster og god utforming vil kunne generere flere mennesker til hovedaksene, som igjen vil føre til mer utvikling langs alle ferdssårene. Forutsetningen er at det bor nok folk i sentrum til at ferdssårene blir brukt hyppig nok, og til at næring dermed overlever.

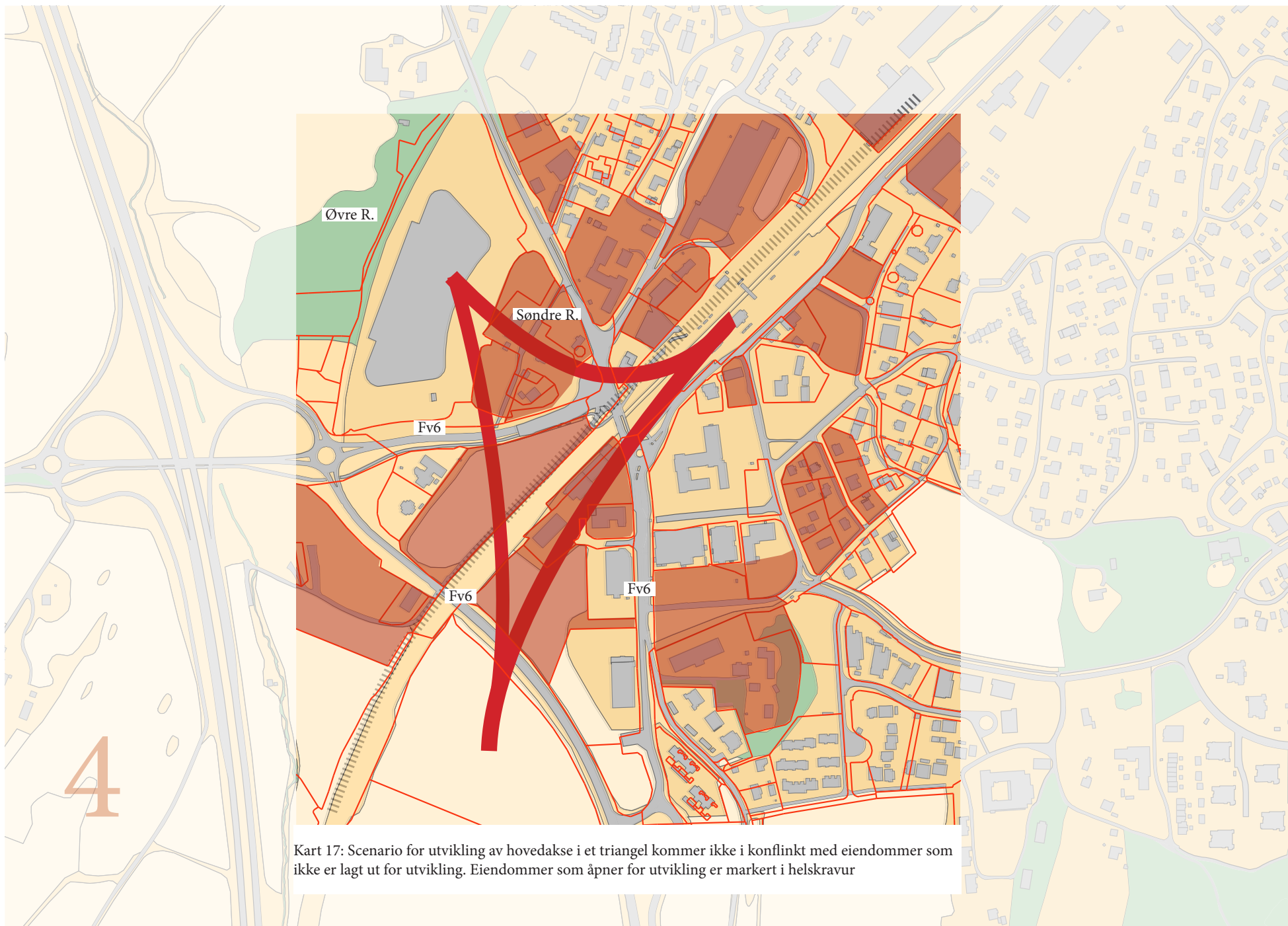
Scenarioet påvirkes i liten grad av eiendomsstrukturer. Eiendommene som dette alternativet berører er allerede aktuelle for utvikling. De av eiendommene som ikke er lagt ut for utvikling er eiendommer tilknyttet infrastruktur og eies av Jernbaneverket og Fylkeskommunen. Veier og jernbane vil forøvrig gi utfordringer når det kommer til kryssing. En utfordring vil være å utforme slike kryssinger på en god måte for å gi brukerne en positiv opplevelse av hovedaksene som helhet.

At den ene hovedaksen legges forbi mølla og Thorvaldsengården er positivt fordi dette vil gi oppmerksomhet til og muligheter for bruk av de to kulturminnene, samtidig som at hovedaksene mellom stasjonen-Vestby storsenter og IKEA-Vestby storsenter ligger i en slik retning at man vil kunne

se grøntdraget på Øvre Randum. Man passerer også Søndre Randum som grøntdrag og kulturminne. Slike fordeler kommer naturlig av planlegging for et slikt mønster. Derimot har scenarioet som svakhet at det ikke legges opp til utnyttelse av alle særegne elementer i og rundt sentrum. Utvikling av et mønster som inkluderer alle særegne elementer vil kreve ekstra oppmerksomhet mot Nordbylunden, kulturlandskapet i vest eller Nordby Gård og for å få frem disse elementene i utviklingen.

Utvikling av mindre gater og plasser innenfor og utenfor triangelet anses som en nærliggende mulighet. I dette ligger også muligheten til å legge til rette for en forbedring av dagens bevegelsesmønsteret til fordel for myke trafikkanter i sentrum.

Det vil ikke være like nødvendig med lokk over jernbanen i dette scenarioet som i de foregående scenarioene 2 og 3. Det må legges til rette for to kryssinger av jernbanen, noe som er overkommelig uten lokk. I tillegg vil aksene mellom Vestby storsenter og togstasjonen krysse jernbanen hvor det finnes en eksisterende kryssing, som med oppgradering og utvidelse også i fremtiden vil kunne fungere som kryssing av jernbanen. Dette er også kostnadsbesparende fremfor å bygge helt ny kryssing.



Kart 17: Scenario for utvikling av hovedakse i et triangel kommer ikke i konflikt med eiendommer som ikke er lagt ut for utvikling. Eiendommer som åpner for utvikling er markert i helskravur

8.2 - Scenario 5 - En hovedakse

Dette scenarioet fokuserer på en hovedakse mellom IKEA og togstasjonen, hvor mindre akser springer ut fra denne. Selv om en lang og rett hovedgate gir brukeren oversikt og oppfattes som den korteste veien, oppleves likevel veier som innebærer retningsendring som mer interessante enn lange, rette veier, og disse veiene virker derfor også mer forlokkende, jamfør NIBR (1973).

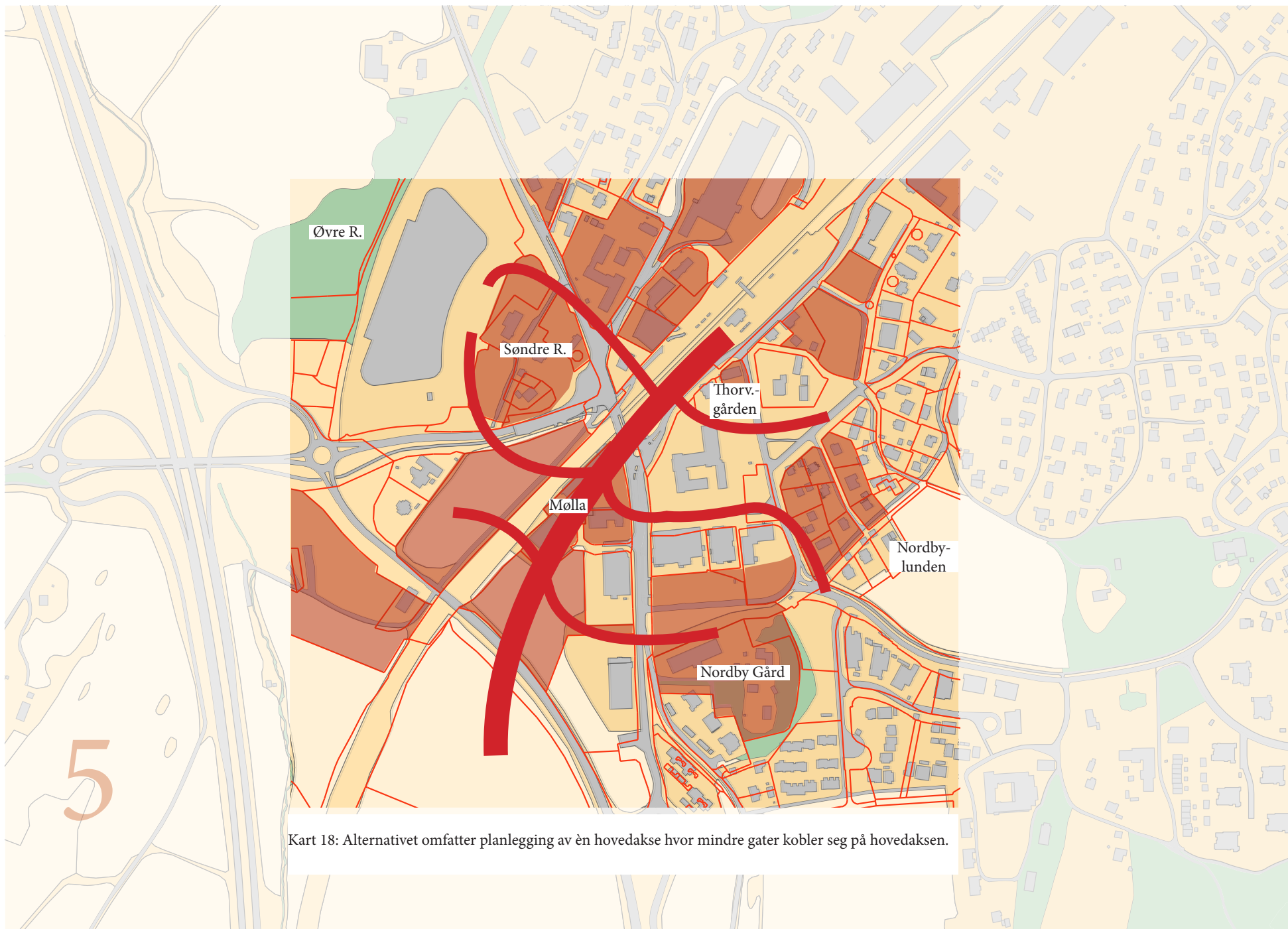
Mønsteret av mindre akser likner dagens bevegelsesmønster, men gir forbedringer til dette mønsteret da det gjør forbindelser mellom øst og vest lettere enn dagens situasjon. Ved å gi en sammenhengende akse for myke trafikkanter vil dette være en stor forbedring fra dagens bevegelsesmønster, som ofte fører til ulykkesutsatte møter mellom mennesker og biler. For at det skal bli en positiv opplevelse å bevege seg gjennom sentrum er det viktig at utviklingen legger mer til rette for myke trafikkanter enn i dagens situasjon.

Scenario 5 blir i større grad enn scenario 4 påvirket av eiendomsstrukturer. To av de mindre gatene som kobler seg på hovedaksen strekker seg utenfor områdene som er tenkt utviklet, og eiere av eiendommer som de mindre gatene berører kan sette en stopper for gjennomføringen. Da scenarioet tar eksisterende bebyggelse i betraktning er det også vanskelig å legge de mindre gatene andre steder, da de vil komme i konflikt med eksisterende bebyggelse.

Hovedaksen som går mellom IKEA og togstasjonen muliggjør bruk av mølla og Thorvaldsengården i ny utvikling. I tillegg møtes hovedaksen og to mindre akser ved mølla, noe som legger til rette for å skape et større samlingspunkt her. Det vil også kunne etableres mindre samlingspunkter hvor de andre, små aksene krysser hovedaksen. Som gående fra togstasjonen til IKEA vil derfor hovedaksen virke variert og interessant, og scenarioet gir en god løsning på denne delen av problemstillingen.

Den andre delen av problemstillingen som omhandler mulighet for styrket stedtilhørighet håndterer også scenarioet godt. Mølla og Thorvaldsengården blir liggende langs hovedaksen, og de mindre aksene passerer eller legger seg i retning av andre særegne elementer i sentrum. Både Nordby Gård og Nordbylunden vil få bedre koblinger til sentrum, det samme gjelder Søndre Randum. Utviklingen må planlegges nøyere for at kulturlandskapet i vest skal synes fra sentrum.

Det trengs derimot anleggelse av lokk for at resultatet skal bli optimalt. De mindre aksene krysser jernbanen på 3 steder hvor det ikke finnes kryssninger fra før. I tillegg innebærer scenarioet utvikling på arealer som i kommunedelplanen ikke er tiltenkt utvikling. Det må foretas en avveining om arealet som scenarioet krever også skal innlemmes i kommunedelplanen som arealer tiltenkt utvikling. Det gjelder særlig arealer rundt Rådhuset.



Kart 18: Alternativet omfatter planlegging av en hovedakse hvor mindre gater kobler seg på hovedaksen.

8.3 - Scenario 6 - omRINGER sentrum

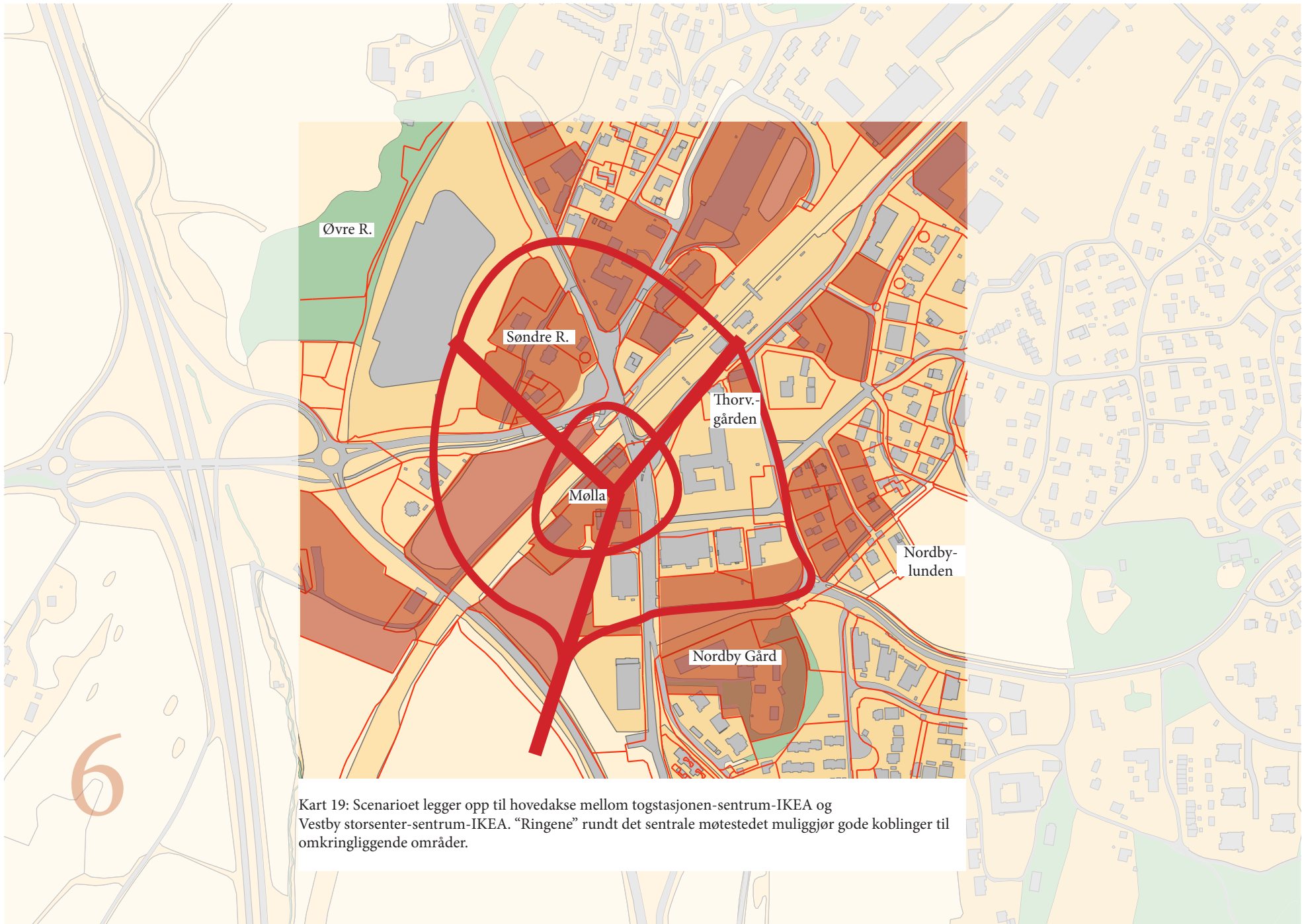
Dette scenarioet har ett tyngdepunkt, hvor de tre ytterpunktene møtes, samtidig som det legges opp til mindre møtepunkter der "ringene" møter hovedaksene. Dette gir 7 møtplasser og gir gode muligheter for varierte uterom. Dette er positivt med tanke på å styrke stedstilhørigheten - mange ulike typer byrom vil kunne tilfredsstillende menneskers mange ulike behov. Et tilfredsstillende byrom vil så kunne gi stedstilhørighet.

Hovedaksene møtes ved mølla, noe som i likhet med scenario 5 gir muligheter for å planlegge for dette området som en sentrumskjerne. Dette vil gi brukerne et tydelig bilde av sentrums grenser, hvor innerste ring og området mellom denne og ytterste ring vil forsterke denne forståelsen ytterligere. Utenfor ytterste ring vil attraksjonene som togstasjonen, Vestby storsenter og IKEA ligge, og besøkende til disse attraksjonene vil gjennom dette mønsteret for utvikling bli trukket gjennom sentrums kjerneområde på vei dit.

Dette scenarioet gir gode muligheter for å fremheve lokale særegenheter. Hovedaksen mellom togstasjonen og IKEA legger også i dette scenarioet opp til å utnytte mølla og Thorvaldsengården som attraksjoner med lokal særegenhet. Den ytterste ringen legger seg rundt Søndre Randum, noe som bidrar til god sikt til dette området fra mange retninger. Østover strekker den ytterste ringen seg mot Nordbylunden og Nordby Gård, som gir økt oppmerksomhet til disse områdene. Vestover gir ytterste ring muligheter for siktlinjer til kulturlandskapet på vestsiden av E6. Innerste ring kranser rundt mølla som lokal særegenhet, og gjør at denne blir et stor del av sentrum. Utviklingen må planlegges nøyere for at kulturlandskapet i vest skal synes fra sentrum.

Scenario 6 kan påvirkes av eiendomsstrukturer. Hovedaksene forholder seg for det meste til eiendommer tiltenkt utvikling, noe de to ringene derimot i mindre grad gjør. I øst sammenfaller ytterste ring godt med dagens veinett, noe som gjør det enkelt å omregulere dette arealet til andre formål. Dette gjør det derimot utfordrende å finne alternative arealer til adkomst for bil og redningskjøretøyer til boligene i øst. Det kan være en mulighet for shared space, altså hvor biler og mennesker beveger seg i samme gate, men dette må utredes nærmere og vil ikke bli gjort i denne oppgaven.

For et optimalt resultat må det anlegges lokk over jernbanen. Scenarioet innebærer mange krysninger av jernbanen, noe som ikke vil være en gunstig løsning uten lokk. Lokk er derimot kostnadskrevenende og det må gjøres en avveining på grunnlag av oppnåelig resultat sett opp mot økonomi.



6

Kart 19: Scenarioet legger opp til hovedakse mellom togstasjonen-sentrum-IKEA og Vestby storsenter-sentrum-IKEA. "Ringene" rundt det sentrale møtestedet muliggjør gode koblinger til omkringliggende områder.

9. UTVIKLING

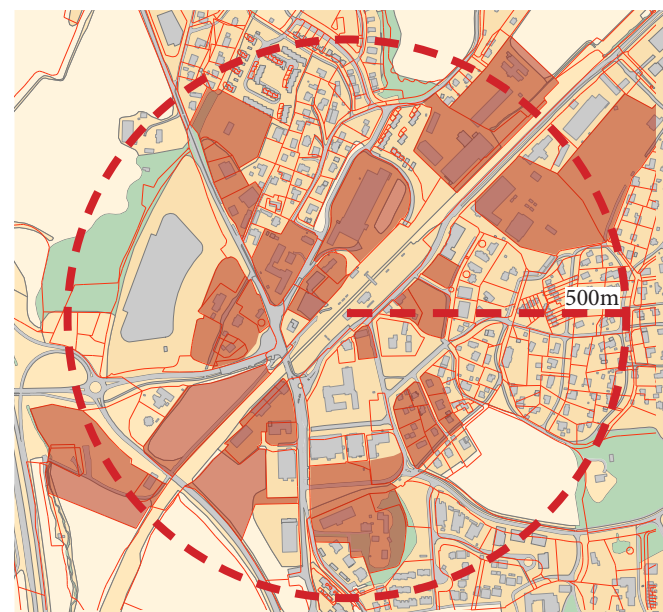
med hovedfokus på fortetting

Utvikling med hovedfokus på fortetting vil si å forholde seg til en strategi om knutepunktsutvikling og en arealbesparende utvikling. Dette vil være i samsvar med nasjonale og regionale føringer, som diskutert i kap.3.

Fortetting stiller krav til utforming av både bygg og uterom for at resultatet skal oppfattes som godt. I den innledende forklaringen av disse scenarioene i kap. 5.1.3, ble Pilestredet park nevnt som et godt eksempel på fortetting. Her fungerer bygg og uterom sammen som et godt resultat og hvor kvaliteten på området kan sies å være god for brukerne fordi de tilfredsstiller deres behov. Ny utvikling i Vestby sentrum må i denne oppgaven ta i betraktning hva som er relevant kvalitet i Vestby, og med en økende befolkning som ikke har særlig forhold til Vestby fra før, og som har ulike bakgrunner og behov, følger også behov for å vise Vestby fra sin beste side, samtidig som man må legge til rette for sosiale møteplasser, rolige møteplasser og aktive møteplasser

hvor befolkningens økende ulike bakgrunner og behov kan tilfredsstilles. En tilflytter fra et urbant sted vil ha andre syn på hva som er kvalitet enn en tilflytter fra et ruralt sted. For at begge tilflytterne skal føle stedstilhørighet til Vestby sentrum er det viktig at utviklingen oppfatter slike forskjeller som kriterier for kvalitet, ikke at én kvalitet gjelder for alle. I en fortettingsprosess er det derfor viktig å tenke gjennom hva som kan gi den relevante kvaliteten til Vestby sentrum som vil gi stedstilhørighet både til den nye og den eksisterende lokalbefolkningen.

Følgende vil ulike muligheter for fortetting sett opp mot ønsket om økt stedstilhørighet utforskes nærmere. Scenarioene vil til slutt vurderes i form av styrker, svakheter, muligheter og trusler. Hvorvidt scenarioene tar hensyn til ulike menneskers behov, og om det settes fokus på lokale særegenheter (f.eks kulturminner og kulturlandskap, og siktlinjer til disse) som kan skape et godt inntrykk av hva Vestby er som *sted*, vil kunne si noe om hvor egnet scenarioene er til å bidra til en styrket grad av stedstilhørighet og stolthet.



Kart 20: Rød helskravur markerer eiendommer tiltenkt utvikling. Alle ligger innenfor en radius på 500m fra togstasjonen. Dette er positivt med tanke på nasjonale føringer for klimavennlig tettstedsutvikling.

9.1 - Scenario 7 - Mest mulig fortetting

Dette scenarioet tar utgangspunkt i at alle de tilgjengelige tomtene utnyttes maksimalt til fortetting med hovedformål bolig. Scenario 7 legger da til rette for at det i Vestby sentrum blir plass til mange av de fremtidige tilflytterne til tettstedet. Alle tomtene er innenfor en radius på 500m fra togstasjonen, og fortetting innenfor denne avstanden fra et kollektivknutepunkt er i hht nasjonale føringer for god areal- og tettstedutvikling.

I følge teori om gode byrom er det en viktig sammenheng mellom befolkningsgrunnlag og mengden liv i sentrum. Scenarioet gjør et levende sentrum mulig.

Etter å ha registrert støy i området, jamf. kap 3.12, kommer det frem at store deler av område 1 ligger i rød sone (se kart 21). For at det skal være mulig å planlegge for bygninger med varig opphold på dette området kreves det svært gode avbøtende tiltak, og lokk over E6 er tidligere nevnt som et alternativ. Deler av område 2, 3 og 4 ligger også i rød sone, og helt i gul sone. Innenfor gul støysone kan det planlegges for langvarig opphold, men også her må det gjøres avbøtende tiltak. Gul sone påvirker også område 5. Område 7, 8, 10 og 12 påvirkes noe av gul sone, men ikke nevneverdig problematisk.

Hva gjelder lokale, særegne elementer den nye utviklingen kan spille på for å gi befolkningen er følelse av stedstilhørighet, har jeg i flere anledninger nevnt Søndre Randum, Nordby Gård, mølla, Thorvaldsengården, Øvre Randum, Nordbylunden og kulturlandskapet på vestsiden av E6 som særlig fremtredende. Da scenario 7 ser på konsekvensen av å bygge på alle de tilgjengelige tomtene kommer dette i konflikt med noen av disse særegne elementene. Bl.a. vil bygging på område 4 innebære å bygge ned Søndre Randum som registrert kulturminne og grønndrag. Det samme gjelder område 5 hvor Nordby Gård ligger. På område 3 ligger mølla som kan bidra positivt til ny utvikling. Disse vil m.a.o. forsvinne som særegne elementer i sentrum.

Bygging på område 1-3 kan også forårsake at utsikt mot kulturlandskapet i vest forsvinner.

I scenarioet planlegges det for flest mulig boliger på de tilgjengelige tomtene. Dette vil gjøre passasjen mellom IKEA og togstasjonen lite innbydende, og med bare boliger i sentrum kan rommet mellom byggene føles som private eller halvprivate rom som ikke byr inn for ferdsel. Dette er negativt for en kobling mellom IKEA og stasjonen.

Mange bosatte i sentrum gir dog behov for gode og varierte byrom som tilfredsstillende ulike brukergruppers behov. Det er viktig at fortetting på de tilgjengelige tomtene tar hensyn til dette og at uterommene ikke fremstår som et restareal. For en helhetlig løsning på fortettingen forutsetter det også at ulike utviklere samarbeider om felles løsninger.



Kart 21: Scenarioet ser muligheter og konsekvenser av boligfortetting på samtlige tilgjengelige arealer. Støy markert i rød og gul helskravur.

9.2 - Scenario 8 - 50/50

Dette scenarioet tar utgangspunkt i at 6 av områdene som er tilgjengelige for utvikling utnyttes maksimalt til fortetting med hovedformål bolig, og at de resterende 6 områdene planlegges som rekreasjonsområder, aktivitetsområder eller rene grøntområder. Scenario 8 legger da i mindre grad enn scenario 7 til rette for at det i Vestby sentrum blir plass til like mange av de fremtidige tilflytterne til tettstedet, men områdene 9, 11 og 12 er de største områdene og vil fremdeles ha plass til mange boliger. I følge teori om gode byrom er det en viktig sammenheng mellom befolkningsgrunnlag og mengden liv i sentrum. Scenarioet gjør det noe mer krevende å opprettholde et liv i sentrum.

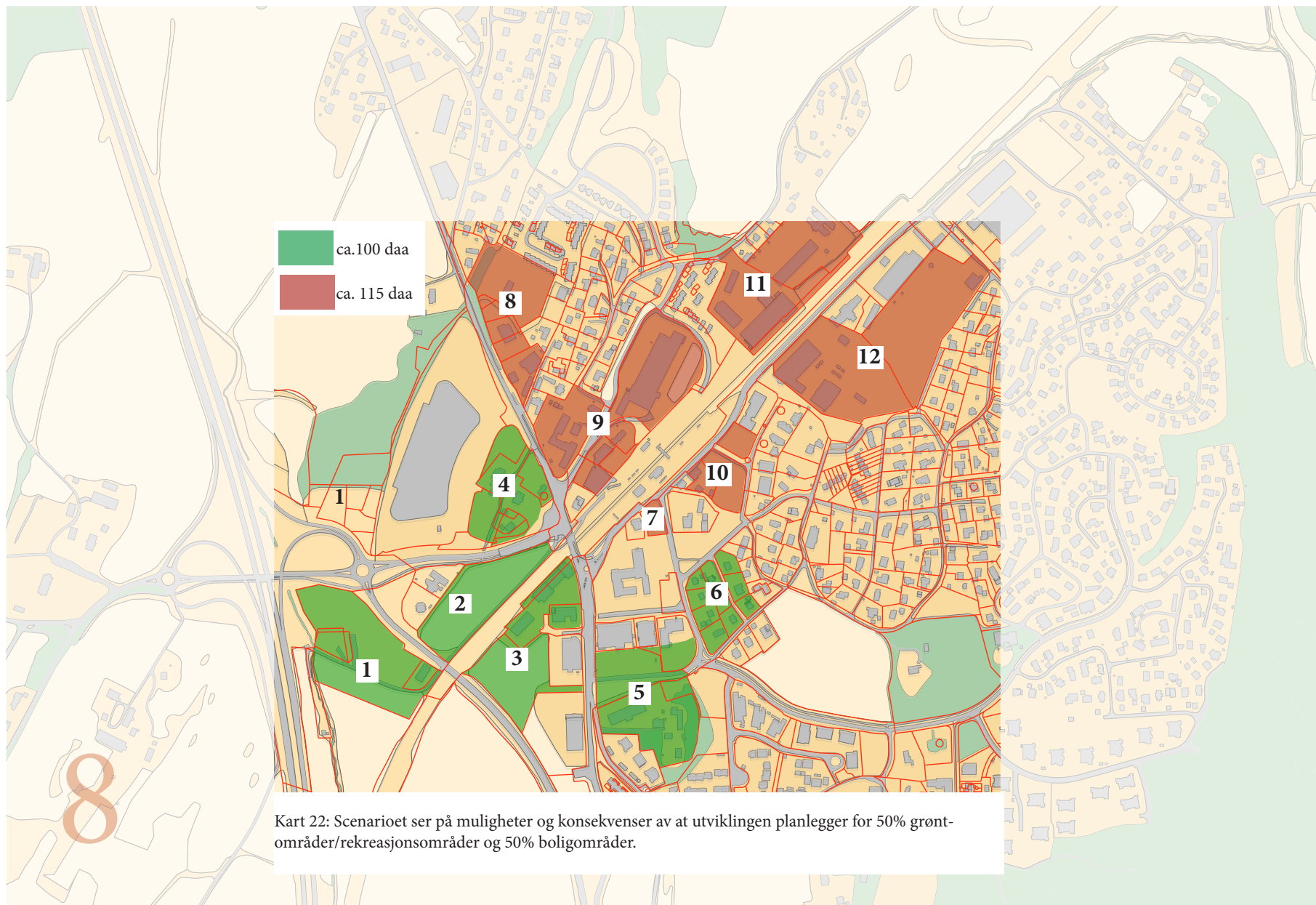
Områder som ligger innenfor rød eller gul støysone er områder som det i dette scenarioet planlegges for rekreasjon, aktivitet eller grøntområder, og vil derfor stille mindre krav til avbøtende tiltak da oppholdet ikke er av langvarig art.

Scenarioet legger til rette for en god kobling mellom IKEA og togstasjonen da område 3 utvikles som grøntområde og ikke for boligbygging. En grønn passasje mellom stasjonen og IKEA vil virke innbydende på IKEA-besøkende som kommer med toget, og de grønne områdene vil også bidra til en økning i mengden grøntareal i sentrum sett i forhold til dagens situasjon, til glede for lokalbefolkningen.

Da det i scenario 8 ikke planlegges kun for bolig tar scenarioet i større grad enn scenario 7 hensyn til lokale særegenheter i og rundt Vestby sentrum. Ved å ikke bygge på område 1, 2 og 3 vil kulturlandskapet på vestsiden av E6 fremdeles være godt synlig fra sentrum. Ved å ikke bygge ned område 4 og 5 vil Søndre Randum og Nordby Gård fremdeles kunne fremstå som lokale kulturminner og grøntdrag. Scenarioet innebærer derimot at mølla fjernes som lokal særegenhet.

Scenario 8 gir muligheter for å planlegge gode og varierte uterom da mengden areal å ta av er stor. Et problem kan derimot være at det samlet sett store arealet satt av til rekreasjon og fritid ikke vil bli brukt dersom brukergruppen ikke er stor nok. I tillegg krever store grøntområder gode skjøtsels og vedlikeholdsplaner.

Å planlegge for boligbygging på bare halvparten av det ledige arealet vil i det lange løp kunne føre til at boligområdenes kapasitet blir sprengt, og at grøntområdene står i fare for å bli bygget ned, eller at ny boligbygging skjer utenfor sentrum. Dette vil ikke være i samsvar med nasjonale og regionale føringer.



10. VURDERING

av de ulike scenarioene

10.1 - Oppsummering så langt

I hht problemstillingen skal oppgaven forsøke å klargjøre ulike utviklingsmuligheter som kan være aktuelle i Vestby sentrum - en utvikling som skal skape en god kobling mellom IKEA og togstasjonen, samtidig som det legges til rette for at følelsen av stedstilhørighet og -identitet blir styrket.

Hvordan kan IKEA, som er en regional funksjon, knyttes til jernbanen på en slik måte at IKEA-besøkende også anvender sentrum, og hvor sentrumsutformingen samtidig bidrar til styrket stedstilhørighet og blir et attraktivt sted å være, både for de regionale **og** de lokale brukerne?

Det er vanskelig å sette opp en mal for hvillke kriterier som skal telle tyngst av scenarioenes muligheter og konsekvenser. Scenarioene omhandler tre ulike tema som har ulike interne kriterier, og varierer fra de andre scenarioene. Derimot kan det settes opp to kriterier som vil kunne gi en pekepinn på om scenarioet er godt egnet for en sentrumsutvikling i Vestby. Disse kriteriene gis i problemstillingen:

1) Scenarioenes egenskaper til å skape en god kobling mellom IKEA og togstasjonen

2) Scenarioenes egenskaper til å styrke en stedstilhørighet- og identitet, både for lokalbefolkningen og besøkende.

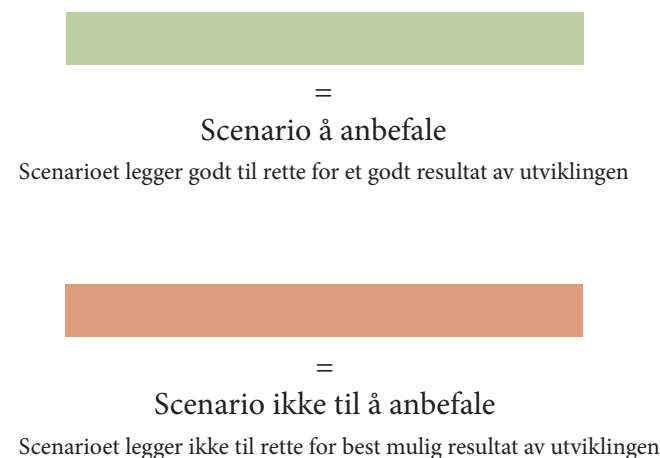
Da koblingen mellom IKEA og togstasjonen er en viktig del av oppgaven har dette vært en del av alle scenarioene, i større eller mindre grad. Det vil ha konsekvenser for anbefaling av scenario hvis det ikke legges til rette for muligheter for en god kobling mellom IKEA og togstasjonen.

For at utviklingen av Vestby sentrum skal inneha kvaliteter som tilfredsstillende både eksisterende og fremtidig lokalbefolknings behov har det vært påpekt gjennom oppgaven at det kreves et bevisst forhold til *hva* som er kvalitet. 1800-tallets byforhold satte andre krav til kvalitet enn hva dagens byforhold gjør, og i dag er det å oppholde seg i sentrum som oftest et frivillig valg vi tar, foruten turer for nødvendige ærend. Dette innebærer at det også må legges til rette for frivillig opphold i sentrum, og de som oppholder seg der har ulike behov og ulike ønsker som utforming må imøtekomme. Når befolkningen opplever å få en *sense of place*, altså at man begynner å etablere en subjektiv mening om et sted, begynner konstruksjonen av stedstilhørighet og -identitet. Positive opplevelser legger til rette for en styrket stedstilhørighet, mens

negative opplevelser av et sted kan bidra til å bryte denne stedstilhørigheten ned. Slik som Vestby sentrum er utformet i dag, hvor bilen har prioritet foran mennesker, hvor sittemulighetene er få, og hvor byrommene er kjedelige og mørke, er det mest sannsynlig at befolkningen og besøkende ikke sitter igjen med et positivt bilde av Vestby. Sentrums utforming tilfredsstillende ikke krav til hva vi i dag anser som kvalitet, og vi får dermed negative opplevelser av Vestby sentrum som sted. Dagens sentrumsutforming gir heller ikke grobunn for økt kulturell eller sosial kapital som jeg behandlet under kap. 2, og legger derfor heller ikke til rette for at ny befolkning uten tilknytninger til Vestby fra før får mulighet til å konstruere denne typen kapital selv. Økt satsing på slik *kvalitetsrettet utvikling* vil kunne bidra til bedre stedstilhørighet for lokalbefolkningen og for besøkendes opplevelse av Vestby som sted.

I en sentrumsutvikling bør det derimot ikke bare satses på nye elementer. Ved å fremheve Vestby sentrum historiske verdi vil man også kunne komme nærmere en styrket tilhørighetsfølelse. I kap.2 kom det frem at Lewicka (2008) viser til en sammenheng mellom menneskers tilhørighetsfølelse og alder på deres omgivelser. Folk tenderer til å føle sterkere stedstilhørighet til steder med historisk verdi enn til steder kun preget av ny arkitektur. Derfor har det vært viktig i denne oppgaven å avdekke hvilke elementer utviklingen i Vestby sentrum kan spille på for å oppnå en slik tilknytning mellom historie og stedstilhørighet. For å fremheve hva Vestby *er* har jeg gjennomført en rekke analyser og registreringer som har gitt meg et svar på hva som bør satses på av eksisterende elementer. Da kultiverte landskap har vært en del av Vestbys historie lenge kan det være hensiktsmessig å spille på dette for å få frem særegenheter på stedet. I tillegg har det blitt registrert kulturminner i og rundt sentrum som med mer synlighet og bevissthet, og bedre tilgjengelighet kan være med på å danne en stedstilhørighet til Vestby. Dette gjelder ikke bare for lokalbefolkningen, for også besøkende vil kunne få et bedre inntrykk av hva som er *spesielt* ved Vestby hvis dette vises frem og gjøres tilgjengelig.

Scenarioene vil rangeres ut fra et liggende diagram som gir en antydning til hvorvidt scenarioet er å anbefale som ny utviklingsstrategi eller ei. Dersom scenarioenes har egenskaper som skaper en god kobling mellom IKEA og togstasjonen, og samtidig evner å styrke en stedstilhørighet- og identitet, både for lokalbefolkningen og besøkende vil diagrammet se ut slik:



Scenarioene kan i tillegg ha andre muligheter eller konsekvenser som også vil ha påvirkning på vurderingen av scenarioene. Dette kan være faktisk gjennomførbarhet, økonomisk byrde eller fremtidige problemer/fordeler som scenarioene kan gi.

10.2 - Scenario 1-3: Utvikling mot naturelement

1 Scenario 1 - Se! Nordbylunden!

Scenarioet muliggjør en kobling mellom IKEA og stasjonen, men vil innebære en omvei mellom de to ytterpunktene, og vil slik sett ikke gi den beste løsningen. I tillegg bidrar scenarioet kun delvis til å styrke en stedstilhørighet og -identitet, da Nordbylunden og Nordby Gård er de eneste særegne elementene som får fokus.

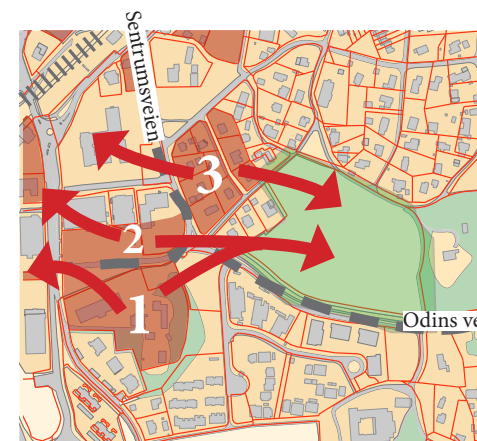
2 Scenario 2 - Kult med kultur

Scenarioet muliggjør en god kobling mellom IKEA og togstasjonen, samt mellom Søndre Randum, Vestby storsenter og resten av Vestby sentrum. I tillegg legger scenario 2 også tilrette for sterkere stedstilhørighet og -identitet ved å synliggjøre mange særegne elementer

3 Scenario 3 - Opp i høyden

Scenario 3 bidrar til god kobling mellom IKEA og togstasjonen, og legger svært godt til rette for sikt til samtlige særegne naturelementer i og rundt Vestby sentrum.

1



Styrker

- Setter fokus på Nordbylunden som lokalt kulturlandskap og særegent element
- Gir god forbindelse mellom Nordbylunden og sentrum
- Lokalbefolkningen og besøkende vil bli mer bevisst på Nordbylundens historiske verdi
- Krever ingen eller liten befolkningsøkning for å oppnå godt resultat

Muligheter

- Gir gode forutsetninger for kobling videre mot togstasjonen, Vestby storsenter og IKEA.

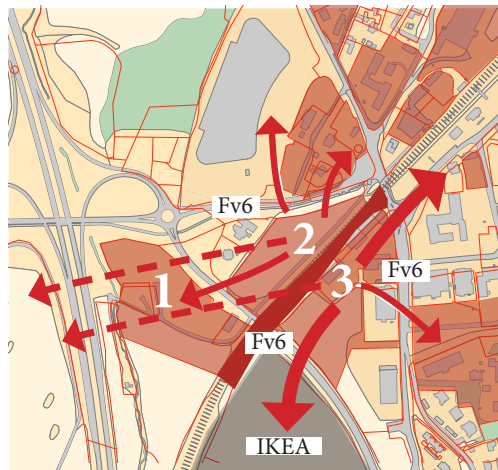
Trusler

- Dersom område 1-3 eies av forskjellige utviklere vil dette kunne føre til et lite helhetlig resultat dersom det ikke samarbeides om en felles løsning

Svakheter

- Må krysse Odins vei og Sentrumsveien
- Tre privateiendommer må innlemmes i utviklingen for optimalt resultat
- Setter ikke fokus på andre lokale særegenheter enn Nordbylunden og Nordby gård
- Kobling mellom IKEA og togstasjonen vil oppleves som en omvei

2



Styrker

- Setter fokus på kulturlandskapet på vestsiden av E6 som viktig kulturlandskap og særegent element
- Gode siktforhold på grunn av gunstig topografi
- Krever ingen eller liten befolkningsøkning for å oppnå et godt resultat
- Utsikten til kulturlandskapet vil være oppnåelig uten at lokk over jernbanen anlegges

Muligheter

- Gir gode forutsetninger for kobling videre mot Vestby storsenter, IKEA og jernbanen/ sentrum
- Lokk over E6 gjør direkte kobling til kulturlandskapet mulig

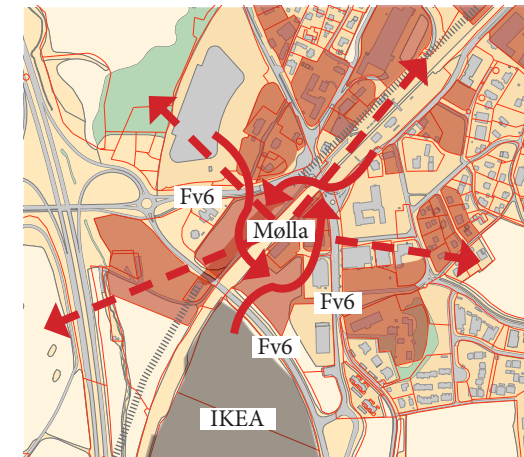
Svakheter

- Må krysse Fv6 flere steder
- At IKEA skal etableres i sør gjør utsikten over kulturlandskapet mindre
- Støy setter stedvis store krav til avbøtende tiltak
- Setter krav til lokk for optimal utnyttelse og løsning

Trusler

- Dersom område 1-3 eies av forskjellige utviklere vil dette kunne føre til et lite helhetlig resultat dersom det ikke samarbeides om en felles løsning
- Dersom lokk over jernbanen ikke anlegges vil dette kunne føre til at løsningen ikke fungerer optimalt

3



Styrker

- Legger godt til rette for sikt til naturelementer av lokal særegenhet
- Sentral beliggenhet gjør mølla attraktiv som fremtidig samlingspunkt
- Krever ingen eller liten befolkningsøkning for å oppnå et godt resultat
- Utsikt fra mølla vil være mulig uten at lokk over jernbanen anlegges

Muligheter

- Gir gode forutsetninger for kobling videre mot Vestby storsenter, IKEA og togstasjonen/ sentrum

Svakheter

- Tilgang til mølla innebærer kryssing av jernbanen og Fv6 flere steder
- Støy fra jernbanen kan føre til behov for avbøtende tiltak
- Setter krav til lokk for optimal utnyttelse og løsning
- Transformasjon av mølla vil innebære å måtte flytte eller legge ned den eksisterende driften

Trusler

- Dersom områdene for utvikling rundt mølla har forskjellige eiere vil dette kunne føre til et lite helhetlig resultat dersom det ikke samarbeides om en felles løsning.
- Dersom lokk over jernbanen ikke anlegges vil dette kunne føre til at løsningen ikke fungerer optimalt.

10.3 - Scenario 4-6: Utvikling langs en hovedakse

4 Scenario 4 - Triangel



Samlet sett får scenario 4 trekk for at det ikke tar hensyn til alle de lokale særegenhetene i og rundt Vestby sentrum. Scenarioet bidrar til god kobling mellom IKEA og togstasjonen, og mellom togstasjonen/IKEA og Vestby storsentersamt, men oppnår ikke optimale forhold for mulighetene til å etablere en styrket stedstilhørighet og identitetsfølelse.

5 Scenario 5 - Èn hovedakse



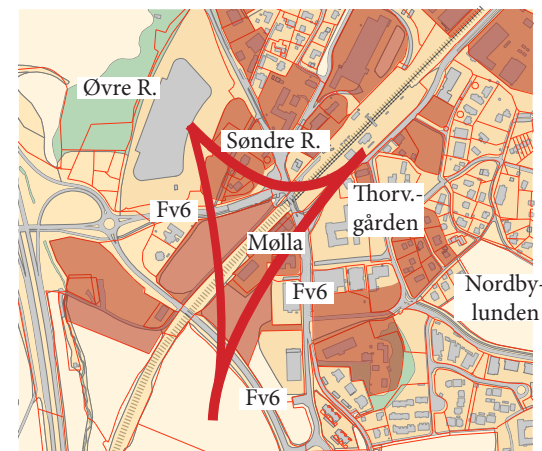
Scenario 5 gir gode forutsetninger for en attraktiv kobling mellom IKEA og togstasjonen. I tillegg tas det godt vare på mulighetene for en styrket stedstilhørighet og -identitet ved at scenarioet utnytter de lokale særegne elementene godt. Forholder seg til dagens bevegelsesmønster, men gir forbedringer. En svakhet ved scenarioet er beroendet av lokk over jernbanen for et optimalt resultat. I tillegg forholder ikke scenarioet seg kun til arealer tiltenkt utvikling.

6 Scenario 6 - omRINGER sentrum:



Scenario 6 gir en god løsning på hele problemstillingen, men løsningen forutsetter lokk over jernbanen for å få en god helhet. I tillegg forholder ikke scenarioet seg kun til arealer tiltenkt utvikling.

4



Styrker

- Gir gode forbindelser mellom ytterpunktene
- Tar vare på Øvre Randum, mølla og Thorvaldsengården som særegne elementer
- Kommer ikke i konflikt med eiendommer som kan sette stopper for utviklingen
- Gir lite behov for lokk over jernbanen

Muligheter

- Gir gode muligheter for å planlegge rundt Thorvaldsengården og mølla som attraksjoner av lokal verdi i sentrum
- Gir mulighet for utvikling av mindre koblinger innenfor triangelet etter behov. Èn av hovedårene er aldri langt unna.

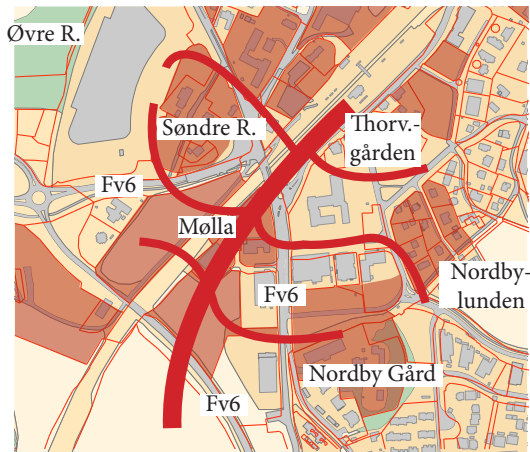
Svakheter

- Lange, rette veier kan oppfattes som kjedelige
- Gir en ny krysning av jernbanen
- Krysser Fv6 opptil flere ganger
- Har ikke maksimalt fokus på særegne elementer i Vestby sentrum

Trusler

- For lite bosetning i sentrum vil ikke gi nok bevegelse av mennesker til å opprettholde et godt sentrum
- Økt biltransport vil gjøre utfordringene rundt kryssing av veier mer utfordrende
- For tett utvikling vil kunne gi negative konsekvenser for opplevelsen av uterommene i hovedårene

5



Styrke

- Hovedaksen gir god kobling mellom togstasjonen-sentrum og sentrum-IKEA
- Veier som innebærer retningsendring oppleves som mer interessante enn lange, rette veier
- Legger godt til rette for lokale særegenheters synlighet
- Forbedrer dagens bevegelsesmønster
- Gir tre møtesteder som kan bidra til variasjon i uterom

Muligheter

- Gir gode muligheter for å planlegge rundt Thorvaldsengården og mølla som attraksjoner i sentrum av stor, lokal verdi
- Gir mulighet for utvikling av både offentlige, halvprivate og helt private uterom mellom gatenettet etter behov.

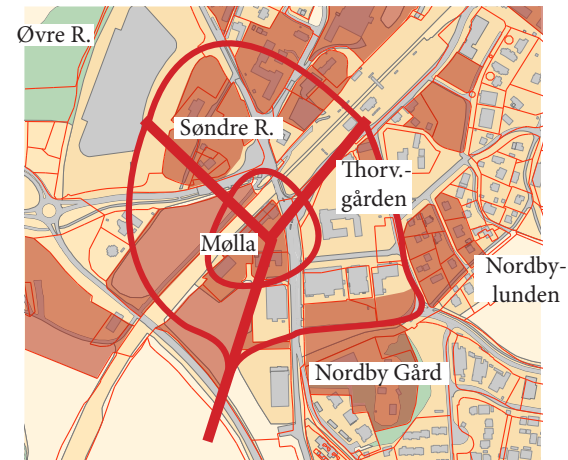
Svakhet

- Forholder seg ikke bare til eiendommer tiltenkt utvikling
- Gatenettet fra Vestby storsenter til IKEA vil ikke bli den korteste veien for myke trafikkanter
- Krysser Fv6 og jernbanen flere steder
- Gir behov for lokk over jernbanen for optimalt resultat

Trusler

- Økt biltransport vil gjøre utfordringene rundt kryssing av veier mer utfordrende.
- Dersom eiere av eiendommer som ikke er tiltenkt utvikling ikke er enig i planene vil dette kunne bryte ned helheten

6



Styrke

- Hovedaksene gir god kobling mellom togstasjonen-sentrum, Vestby storsenter-sentrum og sentrum-IKEA
- Veier som innebærer retningsendring oppleves som mer interessante enn lange, rette veier
- Legger godt til rette for lokale særegenheters synlighet
- Gir et tydelig sentrum

Muligheter

- Gir gode muligheter for å planlegge rundt Thorvaldsengården, mølla og Søndre Randum som lokale attraksjoner i sentrum.
- Gir gode muligheter for varierte uterom i sentrum da det planlegges for 7 møteplasser
- Gir mulighet for utvikling av både offentlige, halvprivate og helt private uterom innenfor og mellom "ringene"

Svakhet

- Eiendommer som ikke er tiltenkt utviklet berøres
- Krysser Fv6 og jernbanen flere steder
- Gir stort behov for lokk over jernbanen for å kunne gjennomføres

Trusler

- Økt biltransport vil gjøre utfordringene rundt kryssing av veier mer utfordrende.
- Dersom eiere av eiendommer som ikke er tiltenkt utvikling ikke er enig i planene vil dette kunne bryte ned helheten

10.4 - Scenario 7 og 8: Utvikling med hovedfokus på fortetting

7
Scenario 7 - Mest mulig fortetting:



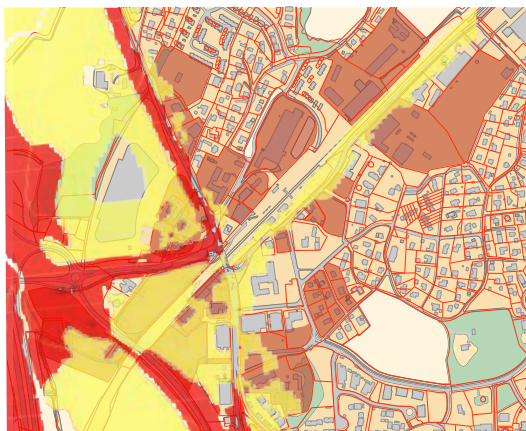
Scenario 7 kommer dårlig ut som et alternativ for utvikling av Vestby sentrum. Lokal særegenheter bygges ned og scenarioet vanskeliggjør en god kobling mellom IKEA og togstasjonen.

8
Scenario 8 - 50/50:



Scenario 8 en god løsning på problemstillingen. Det vil kunne legges til rette for en god kobling mellom IKEA og togstasjonen og mange av de lokale særegenhetene bevares. Usikkerheten rundt fremtidig bruk (hovedsakelig om grøntområdene vil måtte bygges ned på grunn av behov for flere boliger) er dog såpass stor at dette spiller negativt inn på resultatet.

7



Styrke

- Økt befolkningsmengde i sentrum gir grunnlag for liv i sentrum
- Alle de tilgjengelige tomtene ligger innenfor en radius på 500m fra togstasjonen

Muligheter

- Fortetting av mange områder med nærhet til hverandre kan gi god og sammenhengende løsning

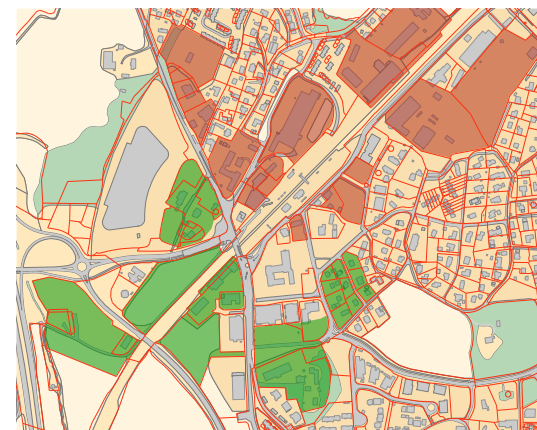
Svakhet

- Alle områdene kan ikke utnyttes maksimalt pga støy
- Søndre Randum, mølla og Nordby Gård bygges ned som kulturminner og grøntdrag
- Sikt til kulturlandskap i vest blir borte
- Gir dårlige forhold for kobling mellom IKEA og togstasjonen

Trusler

- For høy fortetningsgrad kan føre til tap av uteområder
- Dersom én av utviklerne ikke er med på planene kan dette føre til mindre helhetlig løsning

8



Styrke

- Støynivået kommer ikke i konflikt med områder planlagt for langvarig opphold
- Legger godt til rette for at lokale særegenheter bespares
- Alle de tilgjengelige tomtene ligger innenfor en radius på 500m fra togstasjonen
- Grønn kobling mellom IKEA og togstasjonen er positivt for opplevelsen av denne ferdselsåren
- Øker mengden grøntareal i sentrum

Muligheter

- Muligheter for å planlegge gode og varierte uterom da mengden areal som ikke skal bebygges med bolig er stor
- Utvikling av mange områder med nærhet til hverandre kan gi god og sammenhengende struktur
- Ingen boligfortetting rundt mølla vil kunne gi denne et berettiget fokus som kulturminne

Svakhet

- Vil gi plass til færre beboere i sentrum
- Vil gi mindre befolkningsgrunnlag for liv i sentrum

Trusler

- For lav boligfortetting i forhold til etterspørsel kan føre til økt press på de grønne områdene
- Dersom én av utviklerne ikke er med på planene kan dette føre til mindre helhetlig løsning

11. ANBEFALINGER

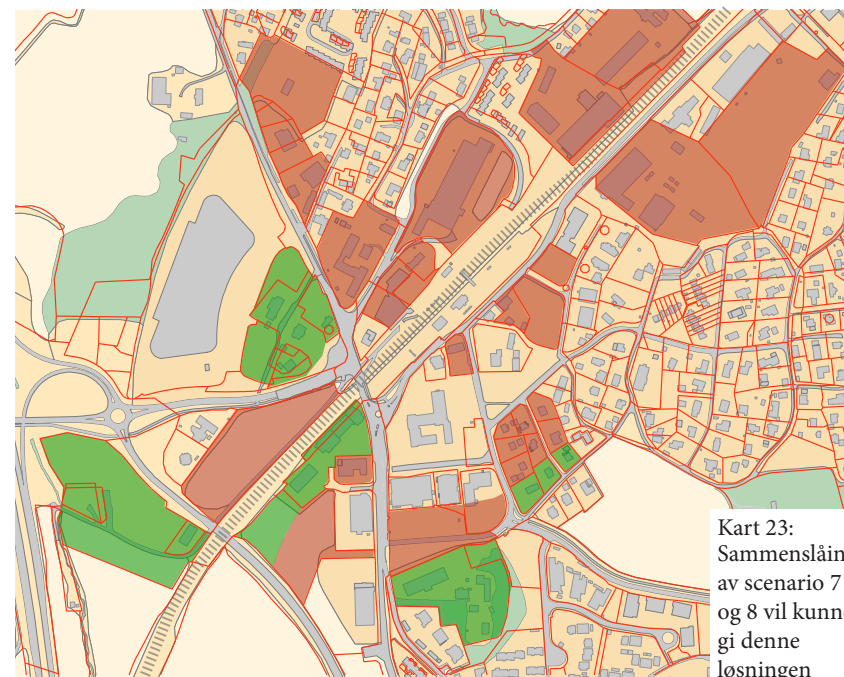
for ny utvikling

Som nevnt under kap. 6 - INTRO til mulighetsstudien er det sjelden at planlegging fører til positive effekter for alle. I tillegg vil ikke framtida bli akkurat slik det ene eller det andre scenarioet beskriver, men heller bestå av elementer hentet fra flere av studiene. Følgende vil jeg derfor forsøke meg på en sammenslåing som vil gi et bedre resultat enn de enkeltstående scenarioene.

Noen av scenarioene utmerket seg som gode alternativer for utviklingsstrategi i utviklingen av Vestby sentrum. Scenario 3, 5 og 6 tilfredsstillte problemstillingen på en svært god måte, etterfulgt av scenario 4 og 8.

Scenario 7 kom dårlig ut av vurderingen i forrige kapittel. Forskjellen mellom scenario 7 og 8 er mengden areal satt av til bolig, og selv om scenario 8 slo bedre ut på vurderingen enn scenario 7 vil det likevel foreslås en gyllen middelvei mellom disse. Scenario 8 fikk trekk i sin vurdering for å innebære en mulig fremtidig trussel om boligmangel og press på de grønne områdene,

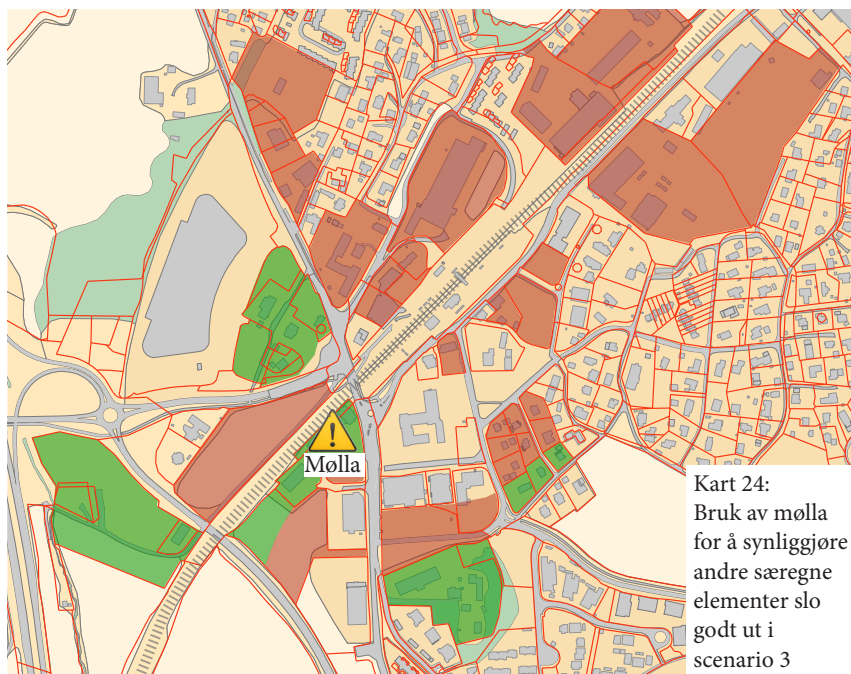
mens scenario 7 fikk trekk for å ikke legge nok til rette for kobling mellom togstasjonen og IKEA, samt at det kunne være en trussel at byrommene mellom bygningene ikke ble bra nok utformet. Ved å forène disse to scenarioene ville man muligens fått en bedre løsning, hvor f.eks 75% av arealene tiltenkt utvikling ble fortettet med bolig, og hvor de resterende 25% ble satt av til grøntareal. Ved å strategisk velge hvilke områder som da skulle bli utviklet som grøntareal og hvilke som skulle bli utviklet som bolig, vil man kunne styre utviklingen såpass mye at det fremdeles ville være mulig å heve frem lokale særegenheter, få til en kobling gjennom sentrum, få plass til mange boliger, samt å muliggjøre et mangfold av byrom.



Kart 23:
Sammenslåing
av scenario 7
og 8 vil kunne
gi denne
løsningen

Hvis man legger kart 23 som grunnlag, og gjør en påføring av de andre, gode scenarioene oppå dette, vil man kunne sitte igjen med en løsning som tilfredsstillende de fleste krav som stilles av problemstillingen.

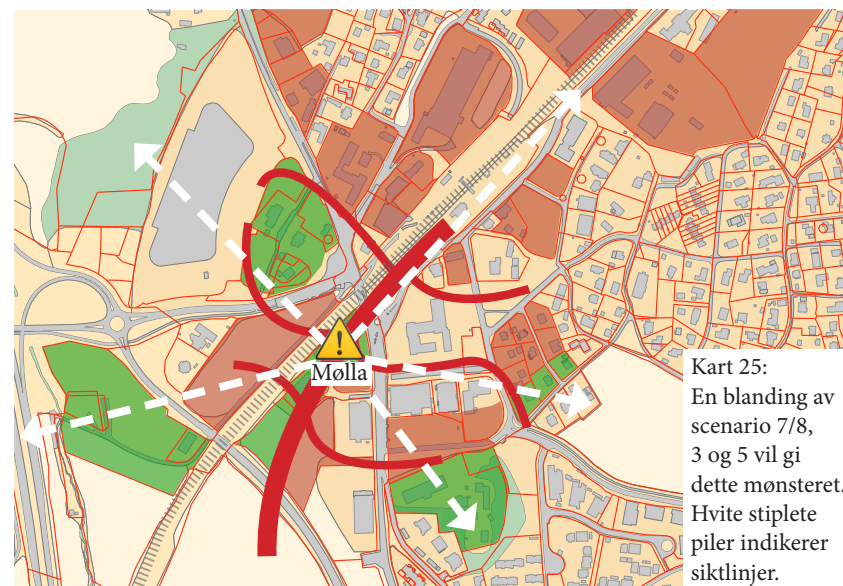
Av scenario 1-3 var det nr.1 sp,om kom dårligst ut fordi det bl.a. ikke la til rette for en god kobling mellom IKEA og togstasjonen, og fordi det kun var Nordbylunden og Nordby Gård som fikk fokus av sentrums særegne elementer. Scenario 3 kom best ut på bakgrunn av scenarioets egenskaper til å legge til rette for en god kobling mellom IKEA og stasjonen, samt at man fra toppen av mølla som transformert, kulturhistorisk bygning i sentrum vil kunne se alle de lokale særegenhetene i og rundt Vestby sentrum. Å planlegge for at mølla i fremtiden blir transformert til offentlig bygning vil derfor kunne legge godt til rette for at stedstilhørigheten og -identitet på stedet blir styrket.



Kart 24:
Bruk av mølla
for å synliggjøre
andre særegne
elementer slo
godt ut i
scenario 3

Av scenario 4-6 kom både 5 og 6 ut som gode alternativer for utviklingsstrategi. Forskjellen mellom scenario 5 og 6 er at scenario 5 forholder seg til dagens bevegelsesmønster. Dette er positivt fordi det gir et gjenkjennelig bevegelsesmønster for lokalbefolkningen. I tillegg gjør scenario 5 forbedringer i bevegelsesmønsteret i de områder som i dag fungerer dårlig, samtidig som de bevegelseslinjer som er mest brukt i nord blir oppgradert. Scenario 5 gir gode koblinger mellom boligområdene i Vestby og IKEA og Vestby storsenter, samt en god, interne kobling mellom IKEA, Vestby storsenter og togstasjonen.

En sammenslåing av scenario 7/8, 3 og 5 vil kunne gi et utviklingsmønster som vist i kart 25. Her legges det til rette for en god, interessant og variert kobling mellom IKEA og togstasjonen hvor området rundt mølla blir sentrums kjerne. Samtlige av de lokale særegenhetene bevares og synliggjøres fra toppen av den transformerte mølla. Basert på det teoretiske grunnlaget, analysene og registreringene vil jeg si at denne løsningen gir et meget godt svar på problemstillingen i denne oppgaven.



Kart 25:
En blanding av
scenario 7/8,
3 og 5 vil gi
dette mønsteret.
Hvide stiplede
piler indikerer
siktlinjer.

12. KILDER

til innhold i oppgaven

- Agnew, J.A og J.S. Duncan (1989) "Introduction". I: Agnew, J.A & J.S. Duncan (eds): *The Power of Place*. University Press, Cambridge.
- Berg, N. G., Dale, B. (2004) "Sted - begreper og teorier". I: *Mennesker, steder og regionale endringer*. Red: Berg, N. G., Dale, B., Lysgård, H. K., Løfgren, A. Tapir akademiske forlag, Trondheim
- Brown, Perkins & Brown (2003) "Place attachment in a revitalizing neighborhood: Individual and block levels of analysis". I: *Journal of Environmental Psychology* 23 (2003:259–271)
- Buchecker. M., Hunziker, M., Kienast, F., (2003) "Participatory landscape development: overcoming social barriers to public involvement". I: *Landscape and Urban Planning* 64 (2003:29–46)
- Casey, E. (1997) *The Fate of Place - A Philosophical history*. University of California Press, California og London
- Coser, L. A., (1992) *Maurice Halbwachs - On Collective Memory*. The University of Chicago Press, Chicago og London.
- Dahl, I. (2004) "På sporet av ladestedet Hølen grenser". I: *Follominne, årbok 2004*. Red: Lindblom, S. Follo Historie- og museumslag.
- Ek Jacobsen, A. (1998) "Hvorfor Hølen er Hølen...". I: *Follominne Jubileumsårbok 1998*. Red: Slettejord, K. Follo historielag, Follo museum.
- Frank-Nielsen, Ø. (1998) "Byen under brua. En vandring i Hølen med Helge Holter". I: *Follominne Jubileumsårbok 1998*. red: Slettejord, K. Follo museum, Follo historielag
- Fylkesmannen i Oslo og Akershus (2013) *Asker kommune – kommuneplan 2014 - 2026. Uttalelse til offentlig ettersyn* [online]. URL: <http://www.asker.kommune.no/PageFiles/19805/Uttalelse%20til%20offentlig%20ettersyn%20-%20fylkesmannen.pdf>. Lastet ned: 08.04.2014
- Gehl, J., Gemzøe, L., Kirknæs, S., og Søndergaard, B.S., (2006) *Det nye byliv*. Arkitektens forlag/The Danish Architectural Press, København
- Gudmundsen, I. (2000) "Da Vestby og Son kommuner ble forent". I: *Follominne Årbok 2000*. Red.: Ellingsen, A. Follo historielag, Follo museum.
- Gudmundsen, I. (2002) *Son leksikon*. Red.: Gudmundsen, I., et.al. Vestby historielag, Son
- Gundersen, V. (2009) "Livet mellom trærne - En beskrivelse av forholdet mellom menneske og skog". I: *Forskning fra Skog og Landskap* 8/09. Norsk institutt for skog og landskap
- Holloway, L., Hubbard, P. (2001) *People and place - the extraordinary geographies of everyday life*. Pearson Education Limited, Essex

- IKEA (2013) *Vestby, Deljordet, del av gnr 1/1, 3/1 og 11/1. Konsekvensutredning for kommunedelplan for Vestby nord. Tillegg til/endring av konsekvensutredning* [online]. URL: <http://vestby.follo.no/edbfilehandler.ashx?dokid=13007921&kom=vestby&version=1&reserved=0&variant=P&name=Konsekvensutredningstillegg+IKEA&fext=PDF&pageID=38&digest=A3aG08uiRkRBVasCmrCo3Qgg>. Lastet ned 08.04.2014
- Knox, P. (2008) *Metroburbia, USA*. Rutgers University Press, New Brunswick
- Kock Johansen, Ø. (1997) *Vestby bygdebok – Vestby fra istid til vikingtid* (1). Vestby kommune
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2011) *Regionale Utviklingstrekk* [online]. URL: http://www.regjeringen.no/nb/dep/kmd/tema/regional-_og_distriktpolitikk/bakgrunn-og-malsettinger-i-distrikts--og-regionale-utviklingstrekk-2011-rut-2011.html?id=657154#figurer. Lastet ned 26.0..2014
- Kulturminneloven (1978) *Lov om kulturminner (kulturminneloven)*. URL: <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50?q=kulturminneloven>. Lastet ned 23.03.2014
- Lewicka, M. (2008) "Place attachment, place identity, and place memory: Restoring the forgotten city past". I: *Journal of Environmental Psychology* 28 (2008:209–231)
- Manzo & Perkins (2006) "Finding Common Ground: The Importance of Place Attachment to Community Participation and Planning". I: *Journal of Planning Literature*, 20 (4). (2006:335-348)
- Massey, D. (1991) "A Global Sense of Place". I: *Marxism Today* [online]. URL: http://www.amielandmelburn.org.uk/collections/mt/index_frame.htm. Lastet ned 28.01.2014
- Miljøverndepartementet (2005) *Miljøvennlige og attraktive tettsteder – Erfaringer og anbefalinger fra Tettstedsprogrammet. Sluttrapport*. Miljøverndepartementet, Oslo
- Miljøverndepartementet (2011) *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging T-1497 (2011)*. Miljøverndepartementet, Oslo
- Naturmangfoldloven (2009) *Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)* URL: <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-19-100?q=NML>. Lastet ned 24.03.2014
- NIBR (1973) *TIL FOTS – Planlegging med hensyn til fotgjengeren*. Norsk institutt for by- og regionsforskning, Oslo
- Nordberg-Schultz, C. (1980) *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. Rizzoli, New York.
- Relph, E. (1976) *Place and placelessness*. Pion. London
- Røe, P.G. (2009) "Forstaden som sted". I: *Mennesker og steder i samspill*. Red: Berg, N. G., Jørgensen, S. H., Karlsen, A., Aase, A. Tapir akademiske forlag, Trondheim.
- Shamsuddin, S. & Ujang, N. (2008). Making places: The role of attachment in creating the sense of place for traditional streets in Malaysia. I: *Habitat International*, 32 (2008:399-409).
- SSB (2012) *Befolkning og areal i tettsteder, 1. januar 2012* [online]. URL: <http://www.ssb.no/befteft>. Lastet ned 04.02.2014
- SSB (2014a) *Tabell: 06913: Folkemengde 1. januar og endringer i kalenderåret (K)* [online]. URL: <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/saveselections.asp>. Lastet ned 04.02.2014
- SSB (2014b) *Tabell: 04859: Areal og befolkning i tettsteder (T)* [online]. URL: <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/saveselections.asp>. Lastet ned 05.02.2014

SSB (2014c) *Tabell: 09796: Boliger i alt og bebodde boliger, etter bygningstype og husets byggeår (K) (B)* [online]. URL: <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/saveselections.asp>. Lastet ned 06.02.2014

SSB (2014d) *Tabell: 03333: Sysselsatte per 4. kvartal, etter bosted, arbeidssted, inn- og utpendling og kjønn (K)* [online]. URL: <https://www.ssb.no/statistikkbanken/SelectVarVal/saveselections.asp>. Lastet ned 05.02.2014

SSB (2014e) *Tabell: 09429: Personer 16 år og over, etter kjønn og utdanningsnivå. Absolutte tall og prosent (K)* [online]. URL: <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/saveselections.asp>. Lastet ned 04.02.2014

SSB (2014f) *Tabell: 09482: Framskrevet folkemengde etter kjønn og alder, i 9 alternativer (K) (B)* [online]. URL: <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/saveselections.asp>. Lastet ned 05.02.2014

Stahlschmidt, P., og Nellemann, V. (2009) *Metoder til landskapsanalyse – kortlægning af stedets karakter og potentiale*. 2. utgave. Forlaget Grønt Miljø

St.meld. nr. 25 (2008-2009) (2009) *Lokal vekstkraft og framtidstru. Om distrikts- og regionalpolitikken* [online]. Kommunal- og regionaldepartementet, Oslo. URL: http://www.regjeringen.no/nn/dep/kmd/Tema/regional-_og_distriktspolitikk/bakgrunn-og-malsettinger-i-distrikts--og/stortingsmelding-for-distrikts--og-regio.html?id=528275 Lastet ned: 23.02.2014

Vestby Historielag (1981) *Vestby som var..* Vestby Historielag

Vestby kommune (2007) *Kommuneplan 2007-2019*. Vestby kommune

Vestby kommune (2012) *Tur 11: Rundtur Son – Hølen* [online]. URL: <http://www.vestby.kommune.no/ut-paa-tur-16-turtips-i-vestby.4918235-187466.html>. Lastet ned 05.02.2014

Vestby kommune (2013a) *Velkommen til Vestby – kystperlen i Follo*. URL: <http://www.vestby.kommune.no/fakta-om-vestby.80162.no.html>. Lastet ned: 05.02.2014

Vestby kommune (2013b) *Visjoner for Vestby – Nachspielrapport*. Vestby kommune.

Vestby kommune (2013c) *Kommunedelplan Vestby nord 2013-2025*. Vestby kommune

Vestby kommune (u.å) *Ladestedene Son, Hvitsten og Hølen – en informasjonsbrosjyre fra Vestby kommune*. Vestby kommune.

Waaseth, G. (2006) “Virksomheter på grøntområder på menneskets helse og velvære – en litteraturoversikt”. I: *BioforskFOKUS*, 1 (6). Bioforsk, Ås.

Ødegaard, P. (1990) “Mosseveien fra oldtidsvei til motorvei - Trekk av historien til hovedveien sørover gjennom Follo”. I: *Follominne, årbok 1990*. Red.: Aas, E. Follo Historie- og Museumslag.

Figurer:

1 og 2 - Vestby kommune (2013b) *Visjoner for Vestby – Nachspielrapport*. Vestby kommune.

Bilder:

7 - Hvitsten - <http://akershus.kulturnett.no/delving/search/item/AFM/AFM-P9109-0223>

8 - Hvitsten - <http://akershus.kulturnett.no/delving/search/item/AFM/AFM-P9109-0222>

13 - Vestby sentrum - http://www.vns.no/DSC_0135

15 - Næringsetablering i nord - http://www.vns.no/DSC_0118

20 - Norwegian Outlet - http://www.vns.no/DSC_0110

22 - Vestby Næringspark - http://www.vns.no/DSC_0143

27 - Søndre Randum - <http://www.digitaltmuseum.no/things/randem-sndre-grd/AFM/AFM.W130582>

29 - Drammen - <http://www.st-landskap.no/bysvis.pl?subartlistekat=31>

30 - Askim gågate. Fotograf: Valter Bakkene, Askim Historielag. Mottatt pr. e-post fra Askim Historielag

31 - Askim gågate - <http://www.smaalenene.no/nyheter/article3515811.ece>

32 - Pilestredet Park - <http://kart.finn.no/> – Historiske kart (år 2001)

33 - Pilestredet Park - <http://kart.finn.no/> – Historiske kart (år 2011)

Kart:

5 – kart over naturressurser hentet fra <http://www.miljostatus.no/kart/>

7 – kartutklipp av kommuneplanen 2007-2019 hentet fra <http://www.vestby.kommune.no/vedtatt-kommuneplan.82321.no.html>

8 - SEFRAK-registreringer hentet fra <http://www.miljostatus.no/kart/>

10 - Støykart hentet fra <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Stoy/Stoykart/Akershus>

11 – kartutsnitt av kommunedelplan 2013-2025 hentet fra http://195.1.20.76/GISLINEWebInnsyn_Follo/Map.aspx

Tabeller:

1 - Folkemengde 1. januar og endringer i kalenderåret etter tid - hentet fra <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/saveselections.asp>. Lastet ned 04.02.2014

2- Folkemengde 1. januar etter kjønn og alder, 2014 - hentet fra <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/saveselections.asp>. Lastet ned 06.02.2014

3 - Boliger, etter bygningstype og statistikkvariabel, 2013 - hentet fra <https://www.ssb.no/statistikkbanken/SelectVarVal/saveselections.asp>. Lastet ned 05.02.2014

4 - Personer 16 år og over, etter nivå og statistikkvariabel, begge kjønn, 2012 - hentet fra <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/saveselections.asp>. Lastet ned 04.02.2014

5 - Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2011) *Regionale Utviklingstrekk* [online]. URL: http://www.regjeringen.no/nb/dep/kmd/tema/regional-_og_distriktpolitikk/bakgrunn-og-malsettinger-i-distrikts--og-regionale-utviklingstrekk-2011-rut-2011.html?id=657154#figurer. Lastet ned 26.02.2014



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Postboks 5003
NO-1432 Ås
67 23 00 00
www.nmbu.no