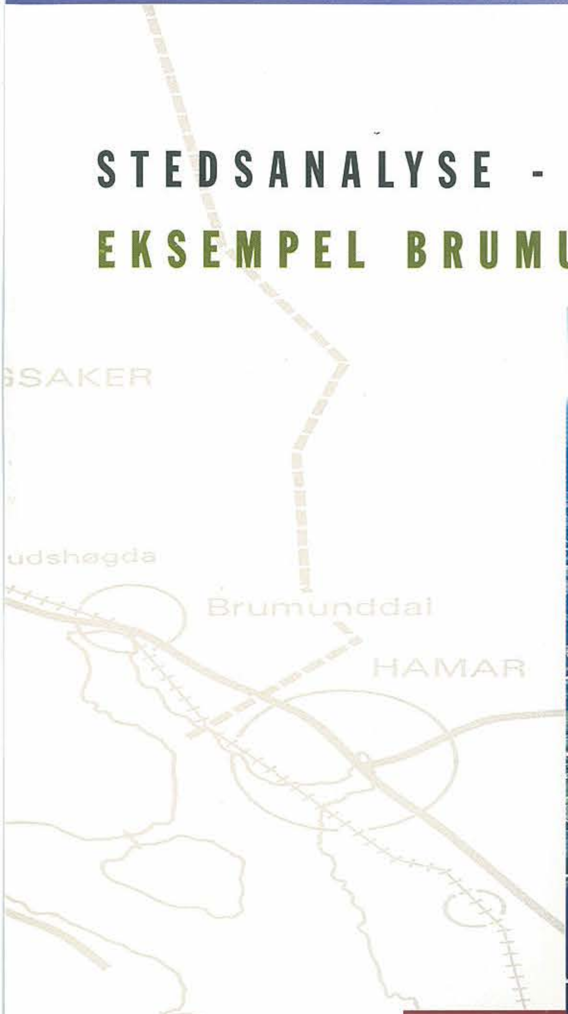
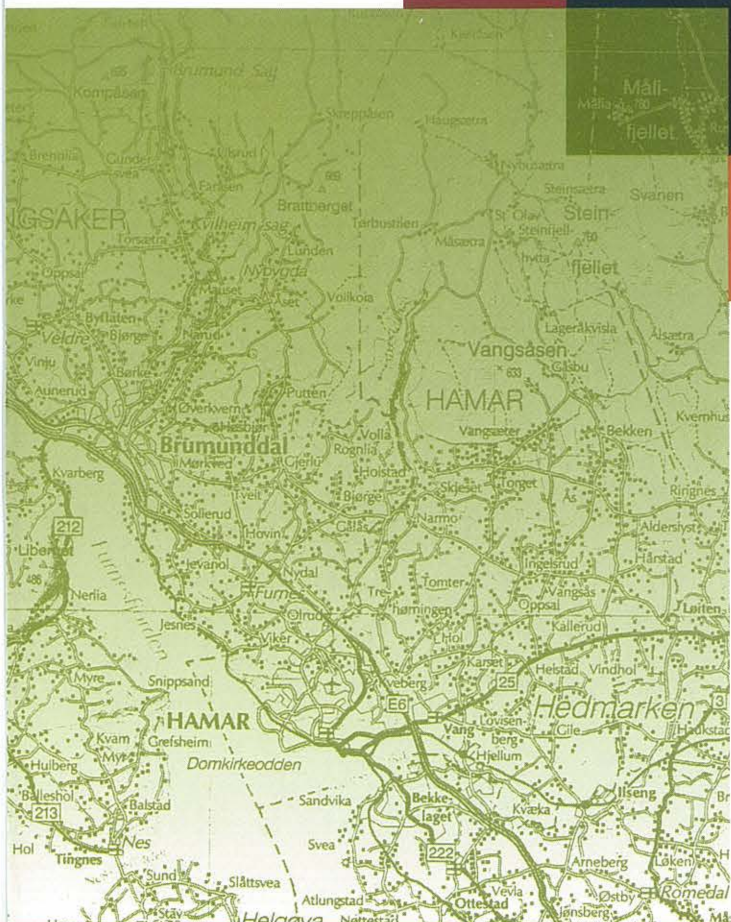
T-987
ISBN 82-7243-951-4

STEDSANALYSE -
EKSEMPEL BRUMUNDDAL

Dokument





Miljøverndepartementet

INNHOLD

FORORD

1 BAKGRUNN 3
Stedet i tall 3
Utvikling av tettstedet 3
Planarbeidet 5

2 STEDSANALYSEN 7
Analysemetoden 7
Natur og landskap 9
Historisk utvikling 11
Bebyggelsens organisering 17
Arkitektoniske kontekster i sentrum 21
Bygninger 27

3 BRUK AV ANALYSEN 31
Generelle retningslinjer 32
Retningslinjer til kommunedelplaner 32
Retningslinjer for områder 33
Retningslinjer for sentrum område 34
Prosjekter 35

VEDLEGG
Bakgrunnsmateriale
Litteraturliste
Illustrasjonsliste

Grafisk design: Skomsøy Grønli as

FORORD

Miljøverndepartementets veilederhefte "Stedsanalyse - innhold og gjennomføring" tar sikte på å gi inspirasjon og veiledning i utarbeiding av stedsanalyser.

Som supplement til veilederen er det utarbeidet 4 hefter med eksempler på utførte analyser. Eksempelheftene viser både metoder og anvendelsesmuligheter for stedsanalyser. Analysene er konsentrert om temaene historisk utvikling, natur og landskap, bebyggelsens organisering og bygninger og andre enkeltelementer, slik det er anbefalt i veilederen.

Alle steder har sin egenart og sine aktuelle planleggingsutfordringer. Vi håper veilederen og eksempelheftene til sammen vil gi et godt grunnlag for å velge et opplegg for stedsanalyse tilpasset sted, oppgave og situasjon.

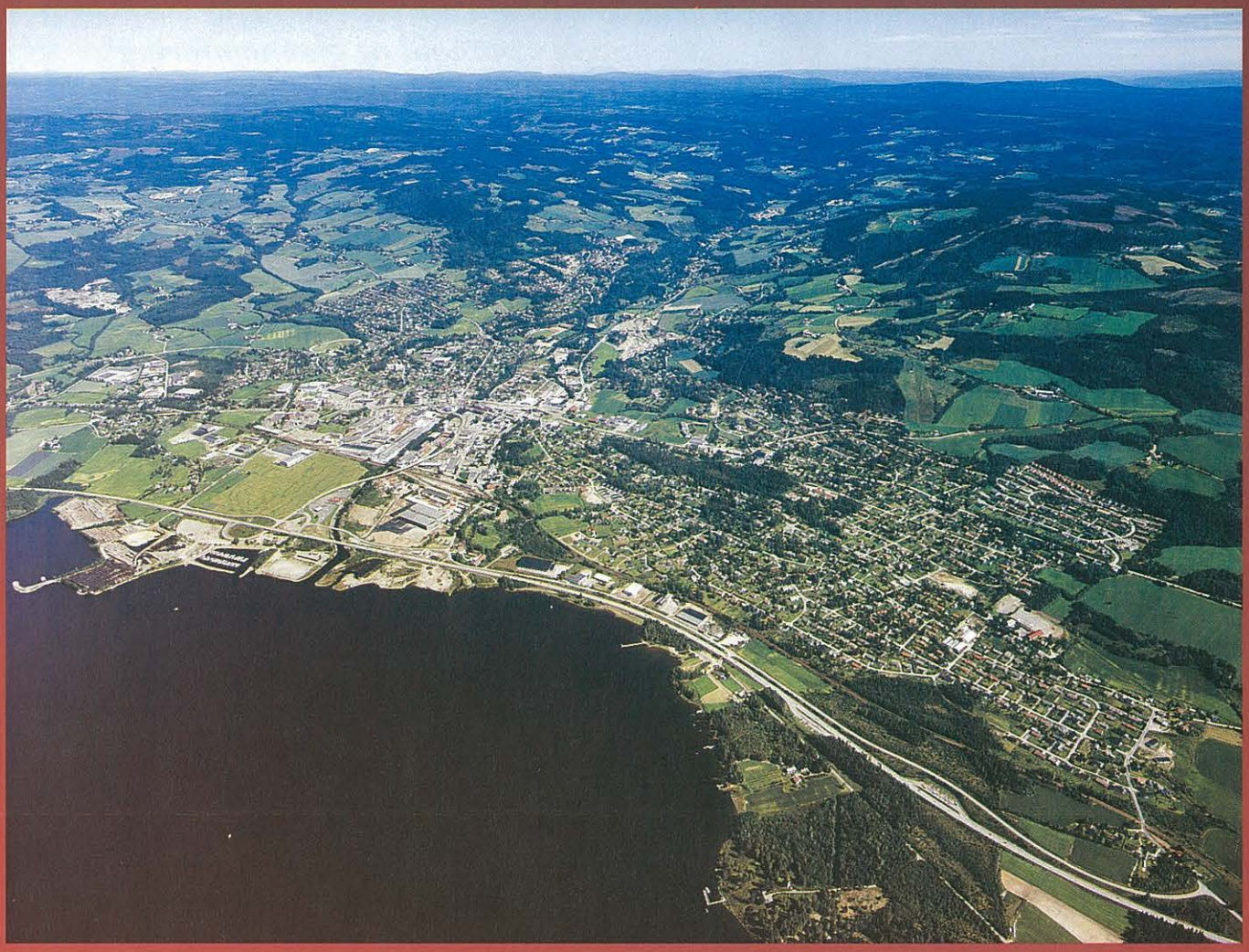
Dette eksempelheftet om stedsanalyse for Brumunddal viser en framgangsmåte bygd på prinsippene i "Realistisk byanalyse"(Ellefsen/Tvilde 1990). Analysen ble gjennomført i 1992 i forbindelse med arbeidet med ny kommunedelplan. Arbeidet er en del i en bredt anlagt stedsutviklingsstrategi som også omfatter de sosiale problemene stedet har stått overfor. Stedsanalysen og arbeidet med kommunedelplanen er finansiert innenfor kommunale budsjetter.

Arbeidet er utført av fagfolk med stor lokalkunnskap og er også blitt presentert for lesere med lokalkunnskap. For å kunne fungere pedagogisk i andre sammenhenger er analysen slik den presenteres i dette heftet noe omredigert og supplert med mer omfattende historisk materiale, samt med materiale om grønnstruktur. Retningslinjene til planen er omredigert slik at prinsipiell oppbygning og sammenheng til analysematerialet kommer tydeligere fram.

Stedsanalysen er i sin originale form utarbeidet av siv.ark. MNAL Eilert Ellefsen. Teknisk sjef i Ringsaker kommune har hatt det administrative ansvaret for arbeidet med kommunedelplanen for Brumunddal. Arbeidet ble organisert gjennom en tverrfaglig arbeidsgruppe under ledelse av planseksjonen. Materiale om grønnstruktur er utarbeidet av stud.arch. Eva Merete Lunde. De historiske figurbunnkartene og enkelte av de øvrige illustrasjonene er utarbeidet av arkitektstudenter ved Norges tekniske høgskole. Stud. arch. Randi Lile og stud. arch. Jeanette M Wikstrøm har bearbeidet illustrasjonene for denne publikasjonen.

Eksempelheftet er utarbeidet av siv.ark. MNAL Eilert Ellefsen og siv.ark. MNAL professor Karl Otto Ellefsen. Forfatterne er ansvarlige for tekst og illustrasjoner i heftet.

MILJØVERNDEPARTEMENTET 1993

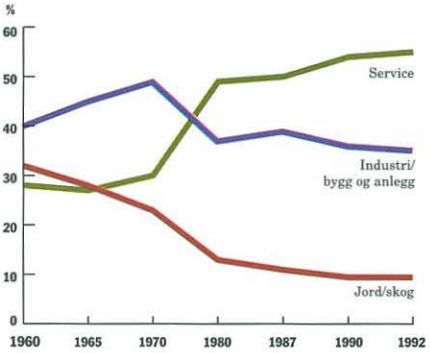


1 BAKGRUNN

Brumunddal er kommunesenter i Ringsaker kommune. Kommunen fikk sine grenser i 1964 etter sammenslåing av Nes, Ringsaker og Furnes kommuner. Dette ble en stor kommune med et areal på 1 277 km² og et folketall på ca. 31 200 (1992). Folketallet i tettstedet Brumunddal er ca. 8 300 (1992). Stedet har gjennom hele dette århundret hatt tilflytting. I den siste tiårsperioden har folketallet økt med 550 personer eller med 7,3 %.

STEDET I TALL

Bærebjelken i næringslivet i Brumunddal har vært industri med sterk tilknytning til primærnæringene. Sysselsettinga i industrisektoren på stedet er pr. 1993 ca. 1380 arbeidsplasser og stedet har fortsatt en stor innpendling til arbeidsplasser. Nedgangen i sysselsettingen var fra 1984 til 1992 på ca. 6 % av totalsysselsettingen. Første kvartal 1993 var den registrerte ledigheten i tettstedet 6 %.



Den relative endringen i næringsstruktur i Ringsaker for perioden fra 1960 til idag. (2)

UTVIKLING AV TETTSTEDET

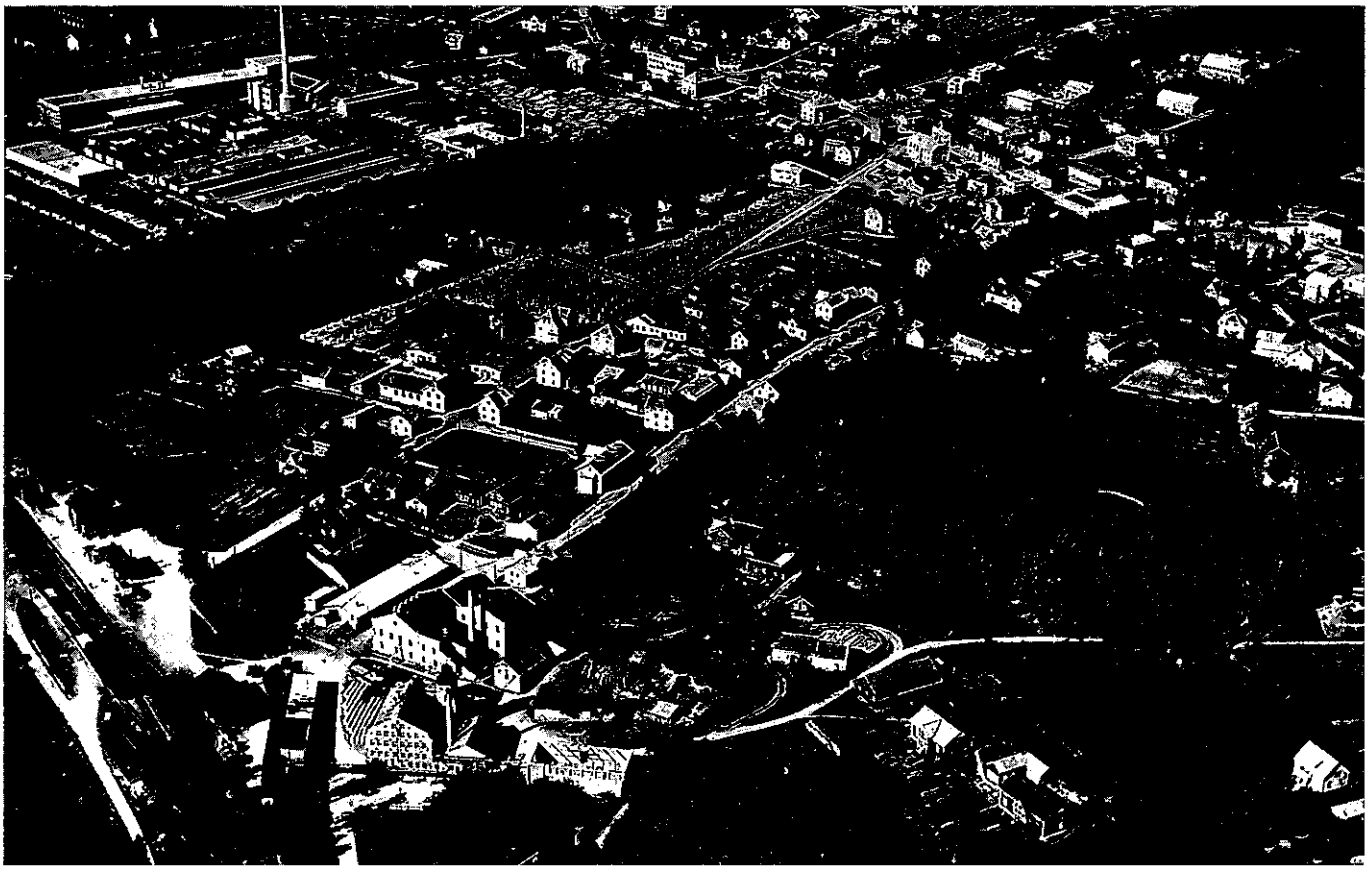
Tettstedsveksten i Brumunddal kan periodiseres med utgangspunkt i næringsutvikling og i endringer av forholdet mellom tettsted og omland.

Den første perioden var knyttet til utnytting av det lokale ressursgrunnlaget. Landskapssituasjonen er et bredt elvedelta ved Mjøsa. Elva er ei flomelv og jordbruksdistriktene på Hedemarken har lite naturlig vannkraft. Allerede i middelalderen ble et flomløp kultivert som møllerenne. Tettstedet utviklet seg fra møllerenna - "Kvernveita". Den ga energi og ferskvann til tidlig industriell virksomhet. Storbønder investerte, og håndverkere skapte verdiene stedet levde av. Ved slutten av forrige århundre hadde Brumunddal vokst til et tettsted med handelsmenn, håndverkere og arbeidere.

Jernbanen førte urbaniseringsprosessen videre. Den andre perioden i tettstedsutvikling strekker seg fra århundreskiftet og framover. Brumunddal ble et av de viktigste industristedene på det indre Østlandet med allsidig industri basert på lokale ressurser. Industrien videreforedlet produkter fra landsbygda eller produserte maskiner til bruk i jord- og skogbruk. Fram til slutten av 1960-tallet vokste denne industrien. Brumunddal var på 1960-tallet et allsidig industristed og et kommunikasjons- og handelssentrum for omlandet. På det tidspunktet kan vi se stedet som ei virkeliggjøring av sentrale idealer i etterkrigstidas

Øverste del av Gamlegata med Kvernveita fotografert i 1920. (3)

Brumunddal sett sydfra. (1)



Flyfoto av sentrumsområdet i Brumunddal fra 1955. Bildet illustrerer landskapsavgrensingen av sentrum og hovedele-mentene sentrumsområdet var sammensatt av. (4)

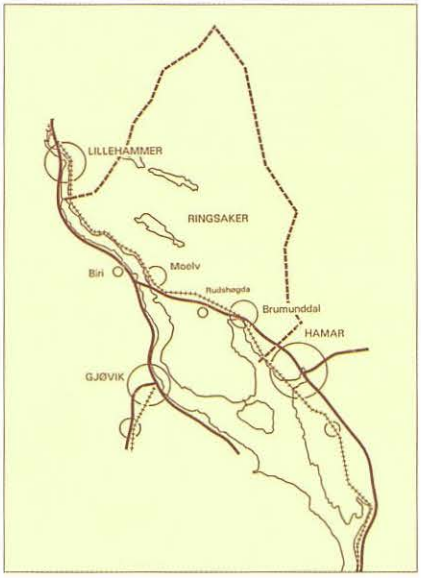
planlegging: Industrialisering, regional utvikling ved tettstedsvekst, trygge nye velferdssamfunn med basis i industriproduksjonen, trygge og sunne forhold i nærhet til naturen.

Vekstkreftene de neste 20 åra utviklet stedet som handelssentrum og sentrum for offentlige tjenester. Den økonomiske veksten førte til reduksjon av det nødvendige befolkningsgrunnlaget for ei rekke servicefunksjoner. Dette skapte behov for senterdannelser og sentrene ble styrket av en velferdsfilosofi med mål om at innbyggerne skulle ha lik tilgang på sosiale og kulturelle tjenester. Brumunddal ble altså i denne tredje perioden et eksempel på prosesser som urbaniserte bygde-Norge. I kommuner uten sentrum eller der nye sentra ble utpekt etter kommunesammenslåing, ble veksten sterkest. Brumunddal ble sentrum i den nye storkommunen Ringsaker med den sysselsettingsveksten i kommunal administrasjon, helse- og sosialvesen og skoleverk som utviklingen av offentlige tilbud førte med seg. Det siste tiårets utvikling peker mot både funksjonell og fysisk oppløsning av tettstedet. Liberalisering av restriksjoner på spredt boligbygging var første trinn i prosessen. Neste trinn var utvikling av tettstedsuavhengige boligfelter. Mobiliteten gjorde det mulig å etablere handelssenter langs trafikklinjene. De gamle sentrene står i et krevende konkurranseforhold til nyetableringene. Servicenæringas markedsgrunnlag er svekket. Brumunddal er blitt en av mange satelitter i den regionale byen.

Problemstillingene stedet står overfor i dag, kan altså knyttes til endring av næringsforutsetninger og til endring av stedets regionale rolle. Brumunddal er et eksempel på et allsidig industritettsted der den nasjonale nedgangen i industrisysselsetting merkes kraftig gjennom bedriftsnedlegginger og rasjonalisering. Bedriftsnedlegging har først og fremst skjedd i den mekaniske industrien og i konfeksjonsindustrien, mens nedgang i sysselsetting i treforedlings- og næringsmiddelindustri først og fremst skyldes rasjonalisering. Endringer i stedets regionale rolle kan illustreres ved konkurranseforholdene i detaljvarehandelen. Etableringen av et nytt "sentrum" på Rudshøgda nord for Brumunddal reduserte Brumundals relative andel av detaljhandelsomsetningen i Ringsaker fra 51.9 % i 1987 til 41,5 % i 1989.

Stedet illustrerer også fysiske konsekvenser av to andre nasjonalt sett typiske fenomener. Det ene er knyttet til sentrumsutvikling. Boligandelen i sentrum har sunket fra 1960-tallet og framover, slik at sentrum i dag er en ren servicekjerne. Samtidig står senteret i et sterkt konkurranseforhold innenfor et regionalt service- og arbeidsmarked. Det andre fenomenet er knyttet til planlegginga av stedet. Vegplanlegging og veginvesteringer

Soneplanen for Brumunddal fra 1983, modellen viser arealekspansjonen i tettstedet. (5)



"Mjøsbyen" : Byene Hamar, Gjøvik og Lillehammer, de store tettstedene Moelv og Brumunddal, mange mindre tettsteder og bolligfelter og i tillegg varehusetableringene langs i byenes randsoner. Regionen kan underdeles i handelsregioner og funksjonelle boligmarkeder, men fungerer i stor grad som ett arbeidsmarked. (6)

har i praksis fortrengt andre planleggingsmål knyttet til identitet, landskapsbevissthet, historiske minner og arkitektonisk kvalitet.

PLANARBEIDET

Stedsanalysen for Brumunddal må sees i sammenheng med et bredt anlagt arbeid for stedsutvikling. Hoveddelen i dette arbeidet er "Aksjonsplan Brumunddal" som forsøker å forstå og gripe inne i de sosiale problemstillingene stedet har stått overfor. Dette er et prosjekt som i hovedsak har statlig finansiering. Arbeidet for forbedring av fysisk miljø er derimot et rent kommunalt prosjekt. Dels er det rettet mot konkrete forbedringsprosjekter, dels søker en å lage rammeplaner som stedet kan utvikles etter. Den nye kommunedelplanen (1993 - 2004) for Brumunddal er den første delen av dette arbeidet. For at den fysiske planlegginga skulle knyttes opp til annen aktivitet for stedsutvikling, oppnevnte kommunen en arbeidsgruppe med representanter fra kommunale etater. Kommunedelplanen ble vedtatt av Ringsaker kommunestyre 30.06.93. Kommunedelplanens arealdel består av juridisk bindende plankart og bestemmelser. I tillegg er det utarbeidet retningsgivende temakart og retningslinjer. De vedtatte retningslinjene er konkretisert i temakart for grønnstruktur, trafikkstruktur og bebyggelsesstruktur.

I forbindelse med kommunedelplanarbeidet er det gjennomført en rekke ulike analyser - delvis ved hjelp av eksterne konsulenter. I stedsanalysen som her blir presentert, er hovedinnholdet hentet fra rapporten "Brumunddal sentrum – Bygningsmiljø og byggeskikk".

Målsettingen for dette arbeidet var følgende: "Gjennom en analyse av bygninger, bebyggelsesstruktur, bygningsmiljø, infrastruktur etc. i en historisk sammenheng, skal det gis retningslinjer i kommunedelplanen for utvikling av miljø og bygningsmiljø i Brumunddal. Retningslinjene skal først og fremst siktes inn mot detaljplaner, men kan også være til hjelp i byggesaksbehandlingen."

2 STEDSANALYSEN

ANALYSEMETODEN

Hovedtrekk

Metodisk bygger dette arbeidet videre på innfallsvinklen i Realistisk byanalyse (Ellefsen/Tvilde 1990). Metoden med begreper og analyseopplegg er også kort beskrevet i Miljøverndepartementets hefte: Stedsanalyse. Innhold og gjennomføring. Analysen er begrenset til stedsform. Den tolker stedets form som resultat av en historisk prosess. Både overordnet samfunnsutvikling og lokale drivkrefter fører til at stedet er i stadig endring. Analysen beskriver både faktorer i endringskreftene og de fysiske resultatene endringene fører til.

Gjennom analysen forsøker en å finne fram til de ordensprinsipper som har styrt og styrer utformingen av stedet. De fysiske karakteristika blir klassifisert med utgangspunkt i en definert terminologi. Det er i stedsutvikling et gjensidig avhengighetsforhold mellom de faktorene som påvirker fysisk form og formen sjøl. Terminologien bekskriver typiske trekk ved stedsform og ordner dem hierarkisk fra elementer i stedsstruktur ned til aspekter ved den enkelte bygningen.

Et sted kan fysisk bli tolket som et resultat av tre ulike forhold. Det første er karakteristika knyttet til stedlige forutsetninger eller locus. Det andre er de generelle prinsippene som blir anvendt i fysisk forming av stedet, eksempelvis prinsipper for å ordne bygninger i forhold til hverandre (bebyggelsesstruktur) eller prinsipper for organisering av den enkelte bygningen (bygningstype). Det tredje er stedets primære elementer som etterhvert som de blir etablert, påvirker stedets utvikling. Stedsanalysen søker å fange disse prinsipielt ulike fenomenene og deres utvikling over tid. Stedets fysiske karakteristika har sammenheng med de viktigste faktorene som har påvirket stedsutformingen. Lokal identitet er for stedets innbyggere derfor nært knyttet til lesbarheten av disse viktigste overordnete sammenhengene.

Et grunnleggende prinsipp i den valgte innfallsvinkelen er skillet mellom analyse og normative valg - sagt med andre ord: mellom analyse og plan. Analysen er, bortsett fra måten den velger typiske trekk gjennom sine begreper, ikke verdiladet. Den søker å gi et felles datamateriale som skal gi grunnlag for diskusjon. Det normative valget om framtidig form (prosjekt eller planprinsipper) bygger på et bredere kunnskapsgrunnlag og på verdi- og interessebestemte oppfatninger.

Avgrensing

Stedsanalysen legger hovedvekten på de sentrale områdene i Brumunddal. Dette er de områdene som i størst grad er endret gjennom de siste tiåras utvikling. De omkringliggende områdene er i stor grad homogene - med andre ord har de klare ordensprinsipper og er i liten grad utsatt for endringskrefter. Det er også sentrum som har størst potensial for planmessig styrt stedsforbedring. Analysen er også temamessig avgrenset i forhold til problemstillingene som tas opp i kommunedelplanen. Den tar for seg landskap og grønnstruktur, bebyggelsens ordensprinsipper og bygningskarakteristika med sikte på å kunne gi retningslinjer for videre

Brumunddal 1949.
Bebyggelsen er konsentrert om Gamlegata/ Nygata, om Furnesvegen og om Berger Langmoens veg. Langs elva ligger "Husebyenga" som reguleringsplanen fra 1948 la ut til park. Bildet illustrerer det store potensialet i landskap og grønnstruktur som etterkrigstidas planlegging kunne bygge på. (20)

utvikling.
Sammenlignet med den historiske byen er de arkitektoniske ordensprinsippene i et relativt nytt tettsted som Brumunddal enkle å avdekke. Derfor er analysemetoden forenklet i forhold til sin originale form. Samtidig krever denne stedstypen en utvidet bevissthet om landskapet som forutsetning for stedsforming. I analysen er derfor dette punktet ikke kun behandlet som et primært formende element, men er tatt opp som eget tema.

Trinnene i metoden
Analysen er framstilt i fire trinn.

1 Landskapet
Landskapsanalysen klarlegger de topografiske forutsetningene for stedet. Vi kan se landskapsanalysen som en spesialstudie av landskapet som primært element, dvs. landskapet som ordnende element for stedet.

2 Historisk utvikling og primære elementer
Dette er en historisk oversikt som beskriver utviklingen av stedets form over tid ved hjelp av figurbunnkart. Utvalget av kart er gjort for å vise viktige utviklingstrinn på stedet. Rekonstruksjon og forståelse av stedets fysiske utvikling er nødvendig for de andre trinnene i analysen.

De primære elementene er de overordnende elementene som har virket strukturerende på stedets utvikling. Enkelte elementer har vært konstituerende for stedets opprinnelse, slik som elva og møllerenna, mens andre ordner stedets vekst, slik byplanene og de viktigste kommunikasjonslinjene gjør det.

3 Bebyggelsens organisering
Stedet lar seg inndele i områder med ulik karakter. Områdene kan være resultat av ulike historiske, kulturelle eller økonomiske forhold, og de kan i ulik grad være utsatt for endringskrefter.

Analysen i Brumunddal avgrenser homogene områder. Dette er strukturelt sett stabile områder der hovedtrekkene i arkitekturen er sammenfallende. Områdene er hver for seg bygd ut over en relativt kort tidsperiode, de har ofte ensartet funksjon og er i liten grad utsatt for sterke endringskrefter.

Analysen avgrenser også sentrumsarealet. Dette kan vi definere som et sammensatt område. Området er gjenstand for strukturelle endringsprosesser. Tidligere strukturer er fragmenterte, og nye strukturer har ennå ikke blitt utkrystallisert.

Innenfor det sammensatte området i sentrum deler analysen bebyggelsen inn i arkitektoniske kontekster. Men betegnelsen kontekst beskriver vi konkrete og kartfestede fysiske sammenhenger. Hver kontekst uttrykker bestemte strukturelle prinsipper som organiserer bebyggelsen.

Kontekstene kan beskrives enkeltvis på bakgrunn av ordensprinsipper og av sin historiske opprinnelse. Dersom en skal forstå kontekstenes innbyrdes sammenheng, må de også beskrives i forhold til overordnende faktorer. Et fragment av stedet kan også forstås som del av flere arkitektoniske kontekster.

4 Bygningene
I realistisk byanalyse kategoriseres enkeltbygninger i forhold til bygningstype. Dette gir ett av utgangspunktene for områdeinndeling og for diskusjon av transformasjon eller med andre ord av endringene i stedets arkitektur over tid. I analysen for Brumunddal er intensjonen med bygningsanalysen å gi holdepunkter for vern og for diskusjon av enkeltbyggesaker i sentrumsområdet.

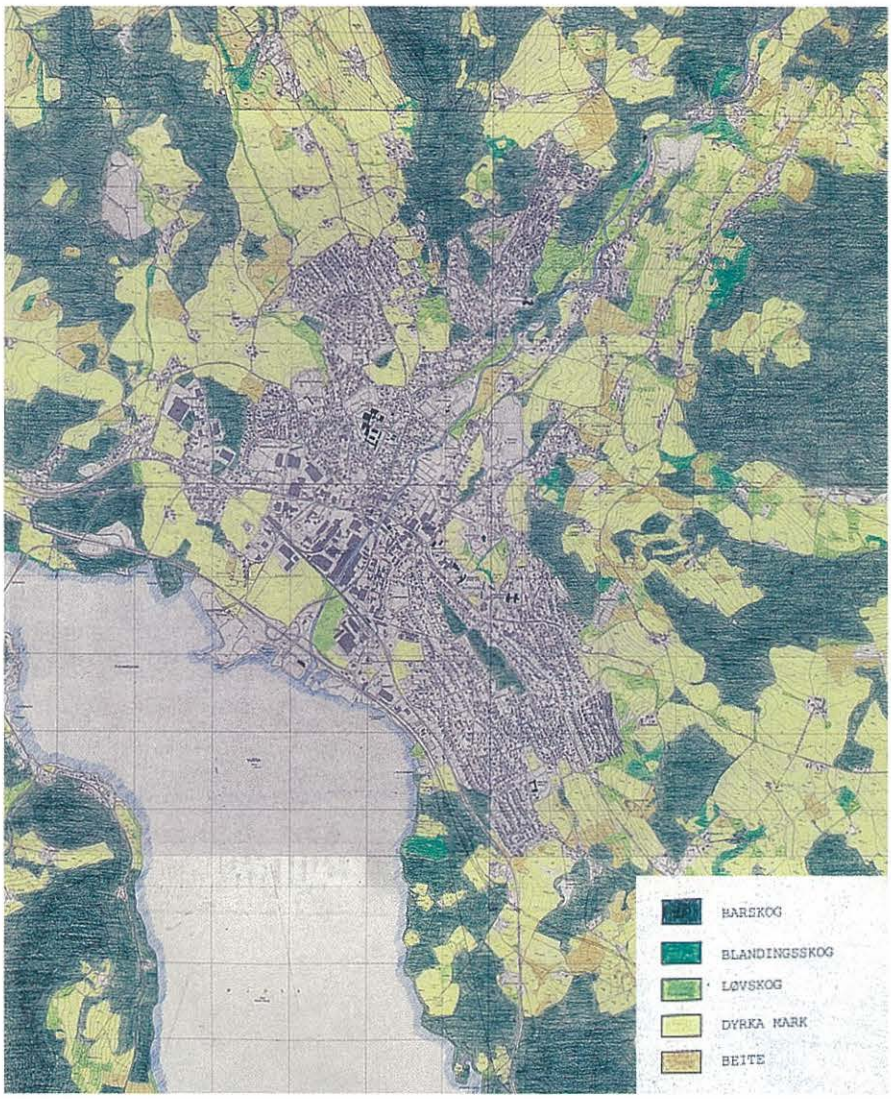
NATUR OG LANDSKAP

Brumunddal ligger øst for Mjøsa, der flatbygdene på Hedemarken går over i fjellområdene lenger nord. Ferdes en nordover, er det her en for første gang møter dalsidene. Dalen ligger mellom Høsbjørkampen og Bjørgeberget, to dominerende terrengformer med hver sin karakteristiske profil: rund og spiss. Den øverste del av dalen er en trang elvedal. Ned mot Mjøsa åpner dalen seg. Avsetningene i dalbunnen danner ei flat slette der elva gjennom tidene stadig har skiftet løp. Dalsidene vider seg til et bredt amfi rundt sletta. Dette store landskapsrommet er vendt vest mot Mjøsa med Bangsberget som fond på den andre sida.

Både dalbunnen og lisidene er gammelt kulturlandskap med dyrka mark og skog, avhengig av jordas bonitet og terrengets formasjoner. Åsene som danner dalens begrensende silhuetter, er dekket av skog.

Etter krigen har utbyggingen av boligområder skjedd i de lavere delene av dalen, og senere også oppover på jordene og i de skogkledte delene av dalsiden, slik at avgrensningen av tettstedet mot det omgivende kulturlandskapet løses opp.

Dalen er delt i mindre landskapsrom ved sekundære terrengformer som idag også kommer til uttrykk i romdannende vegetasjon. Disse landskapsrommene har vært primære elementer for ordning av bebyggelsen. De danner derfor et av kriteriene for områdeinndelingen i analysen. Elvesletta er begrenset mot sør av terrasserte avsetningsmasser og den skogkledte åsryggen med parken. Mot nord danner Bausbakkelva en definert avgrensning i nedre del.

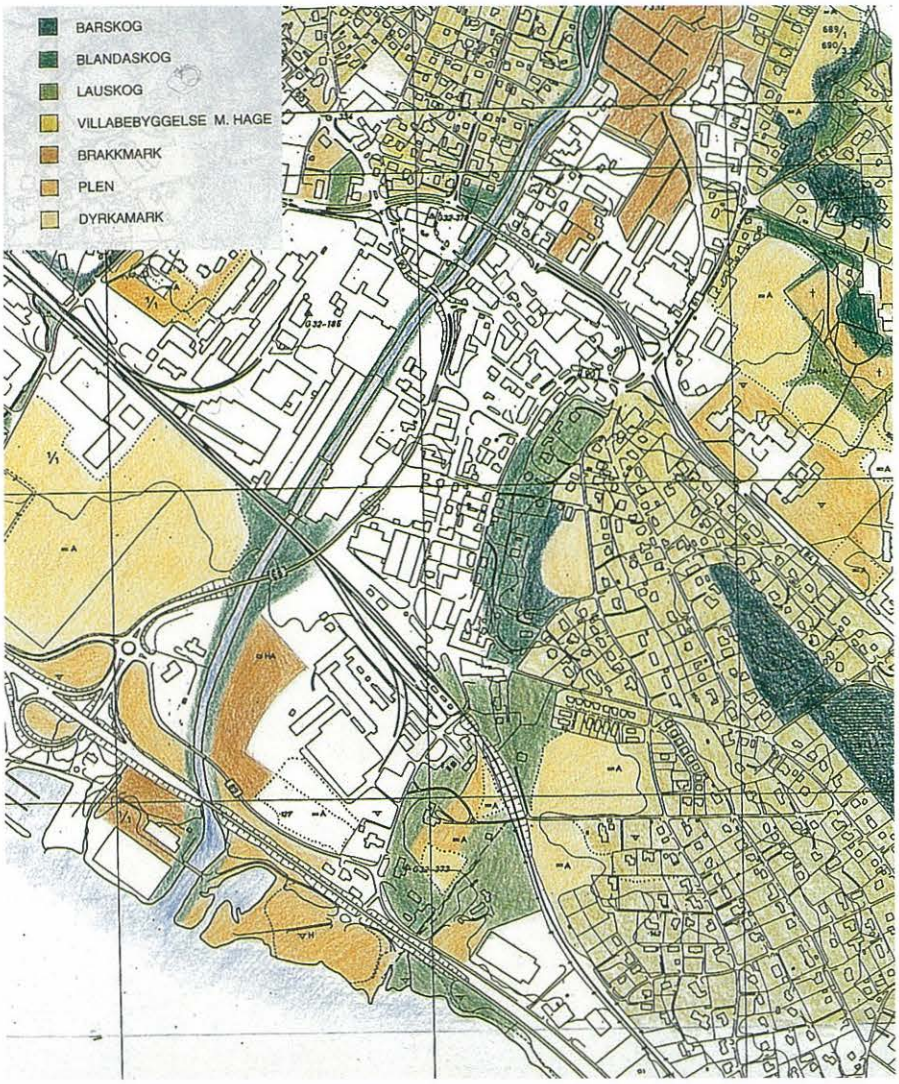


Grønnstrukturen som omrammer tettstedet. (9)

Sett fra Høsbjør er landskapsavgrensingen av tettstedet tydelig. (7)

Sett fra Nes ligger tettstedet samlet på dalsletta med Langmoens industribygninger som den dominerende figuren. (8)

Grønnststrukturen i de sentrumsnære områdene i Brumunddal er delvis rester av natur- og kulturlandskap. Det gjelder vegetasjonsbeltene langs Brumundelva, Kvernveita og Mjøsa, og de vegetasjonskledde skråningene som markerer sentrumsavgrensingen mot sør. Delvis er grønnstrukturen sammensatt av landbruksarealer som nå er disponert for utbygging, men ikke tatt i bruk. I tillegg finner vi ulike fragmenter av gammelt kulturlandskap, eksempelvis langs de gamle gardsgutuene inn mot sentrum. Den lave tettheten i bebyggelsen fører både visuelt og i forhold til biotoper til sammensatte overganger mellom natur- og kulturlandskap og privat bebygd grunn. Dette er et kjennetegn som kan kultiveres gjennom planlegging.



Analysekart - naturlige romdannelser i dalen. (10)

Grønnstruktur i sentrumsområdet. (11)

HISTORISK UTVIKLING
1820 Bygd

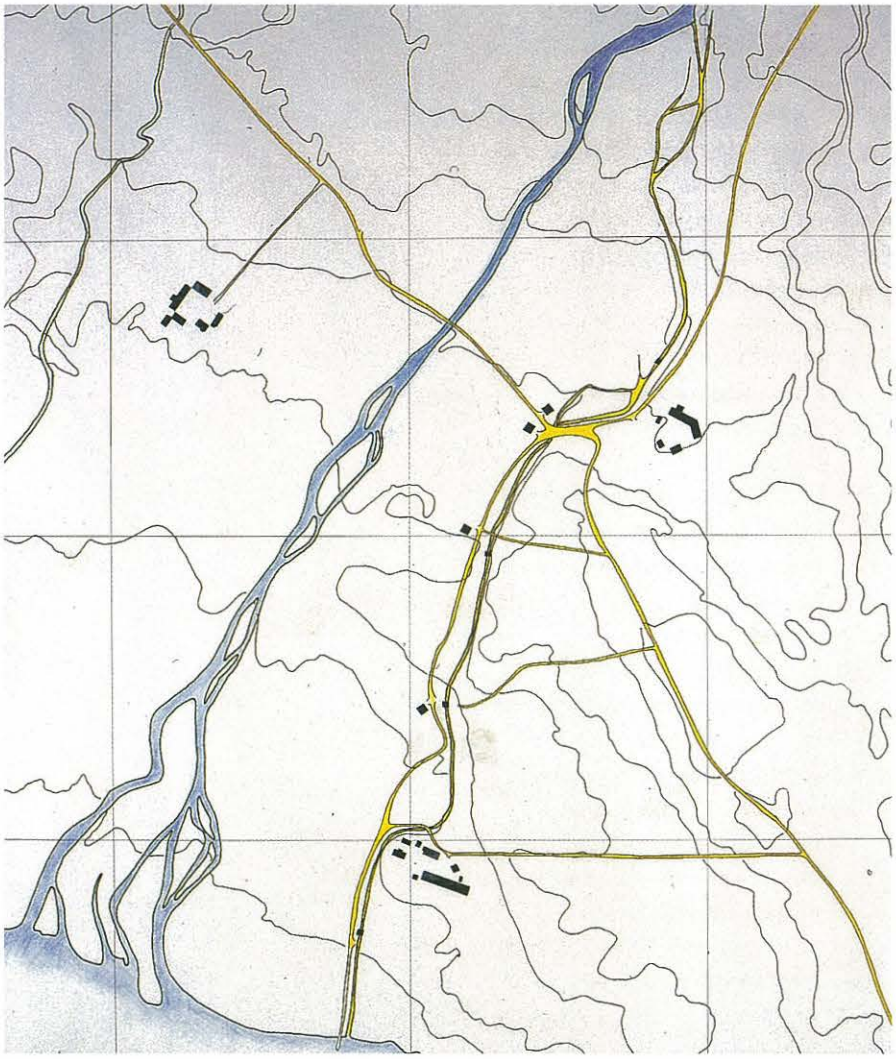
Brumunddal ligger i et svært godt landbruksdisktrikt med lite naturlig fossekraft Den viktigste forutsetningen for stedet var vann- og energitilgangen i Brumundelva. Elva ble tidlig regulert gjennom ei møllerenne, slik at en kunne utnytte energien.

De gamle gardsnavnene forteller om elvas betydning for bosettingen og den begynnende industrialiseringen.

Dalen var delt mellom fire storgarder: Nerkvern, Buttekvern, Øverkvern og Granerud. I perioden fra 1770 til 1820 ble fire mindre garder solgt ut fra Nerkvern og Buttkvern.

Møllerenna - Kvernveita - kom til å strukturere bebyggelse og virksom het i dalen helt til slutten av forrige århundre. Kvernveitas alder og opprinnelse er ikke fastlagt. Muligens var veita opprinnelig et sideløp til Brumundelva som seinere ble utviklet til en kanal. Enkelte mener at den helt fra begynnelsen av var et konstruert anlegg. Trolig er Kvernveita et middelalderanlegg som ble brukt som energikilde alt på 1200-tallet. Men denne hypotesen er ikke bekreftet av skriftlige kilder.

Nerkvern og Buttekvern var knyttet til Kvernveita, mens Øverkvern og Gåskvern hadde egen møllerenne. Pilgrimsvegen og seinere Kongsvegen mellom Oslo og Trondheim krysset dalen, og fra Kongsvegen gikk gutuer ned til gardene. Møller langs Kvernveita effektiviserte kornmalinga, og det var i tillegg flere sagbruk og stamper langs veita. Alt på 1700-tallet var området et viktig produksjonssenter på Hedemarken.

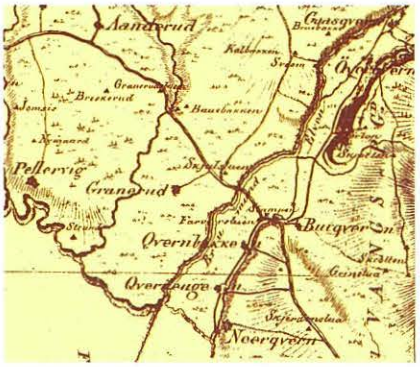


Bebyggelse 1820.
Gjengivelsen av bygninger er ikke korrekt og illustrerer kun lokalisering av gardstun. Primære elementer er avmerket med gult på figurbunnkartet for den perioden de oppstår. (12)

Primære elementer

Naturlandskap og utbygging før 1820 har i stor grad vært bestemmende for stedets fysiske form.

Topografi:
➢ Dalsidene og Mjøsa begrenset utbygginga av området.
➢ Grunnforhold og lokale lanskapsforhold har vært bestemmende for lokalisering av gardsbebyggelsen og seinere utbygging.
➢ På samme måte var Brumundelva



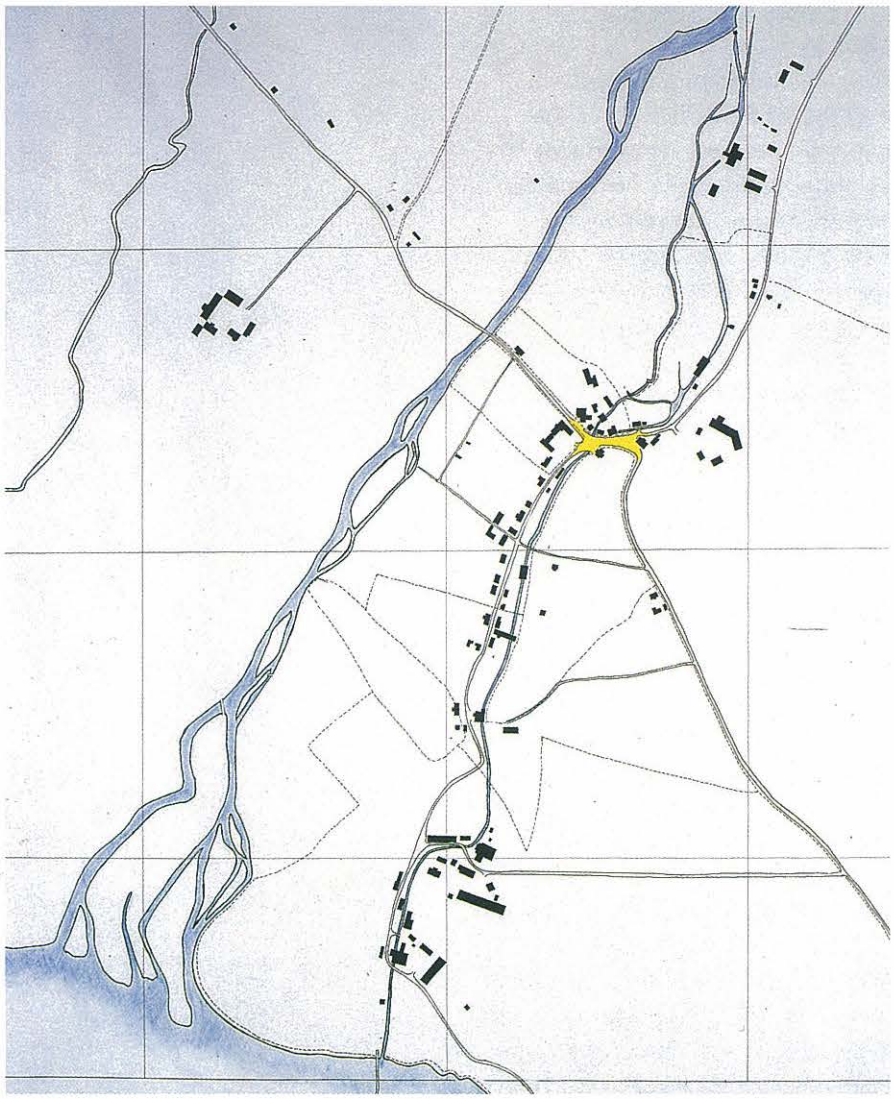
Utsnitt av kart fra 1820 som viser gardene, Kongsvegen, gutuene og elva med Kvernveita. (13)

en lokaliseringsfaktor for garder. Det var mindre møller langs elva, og den ble brukt til tømmerfløting fra 1670 til 1948. Elveløpet ble lagt fast ved forbygninger. Brumundelva var også grense mellom to kommuner, og denne faktoren har fått betydning for fordelingen av bebyggelsen mellom de to elvesidene.

Planer og inngrep:
➢ Kvernveita ble bygd på grunn av ustabil og flompreget vannføring i Brumundelva. Veitas løp var delvis naturlig landskapsbestemt, delvis var veita et stort anlagt og sterkt regulert anlegg. Veita lokaliserte industrielle anlegg.

Kommunikasjon:
➢ Kongsvegen gjennom dalen fulgte høydene inn mot Brumunddal og strukturerte seinere bebyggelse.
➢ Gamlegata ble etablert som bindeledd mellom anleggene langs Kvernveita. Den ordnet den første tettstedsbebyggelsen.
➢ All transport gikk i hovedsak på Mjøsa før jernbanen kom. Brygga ved Mjøsa bestemte endepunktet for Gamlegata.
➢ Gutuene fra Kongsvegen til gardene ble ordnende for tidlig villabebyggelse. De var grenser mellom eiendommer eller jorder og kom derfor også til å bestemme avgrensing av utbyggingsområder i tettstedet.

1820 - 1894 Kverndalen
I første del av 1800-tallet ønsket staten å etablere byer og kjøpsteder for å utvikle handel og næringsliv i Mjøsdistriktet. På grunn av de mange virksomhetene langs den nedre delen av Brumundelva var Nerkvernområdet et aktuelt område,men de dårlige havneforholdene var en av årsakene til at stedet ikke ble valgt.



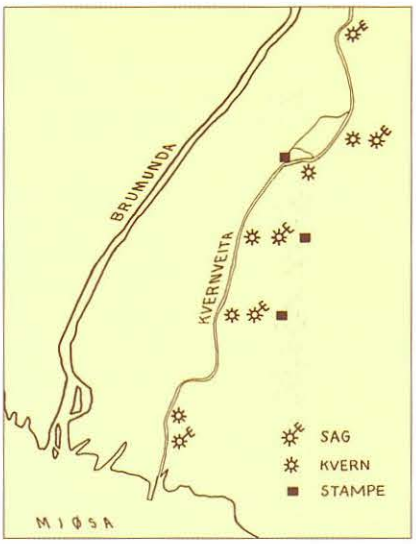
Bebyggelse 1894. (14)

Lillehammer ble grunnlagt i 1827 og Hamar i 1949.

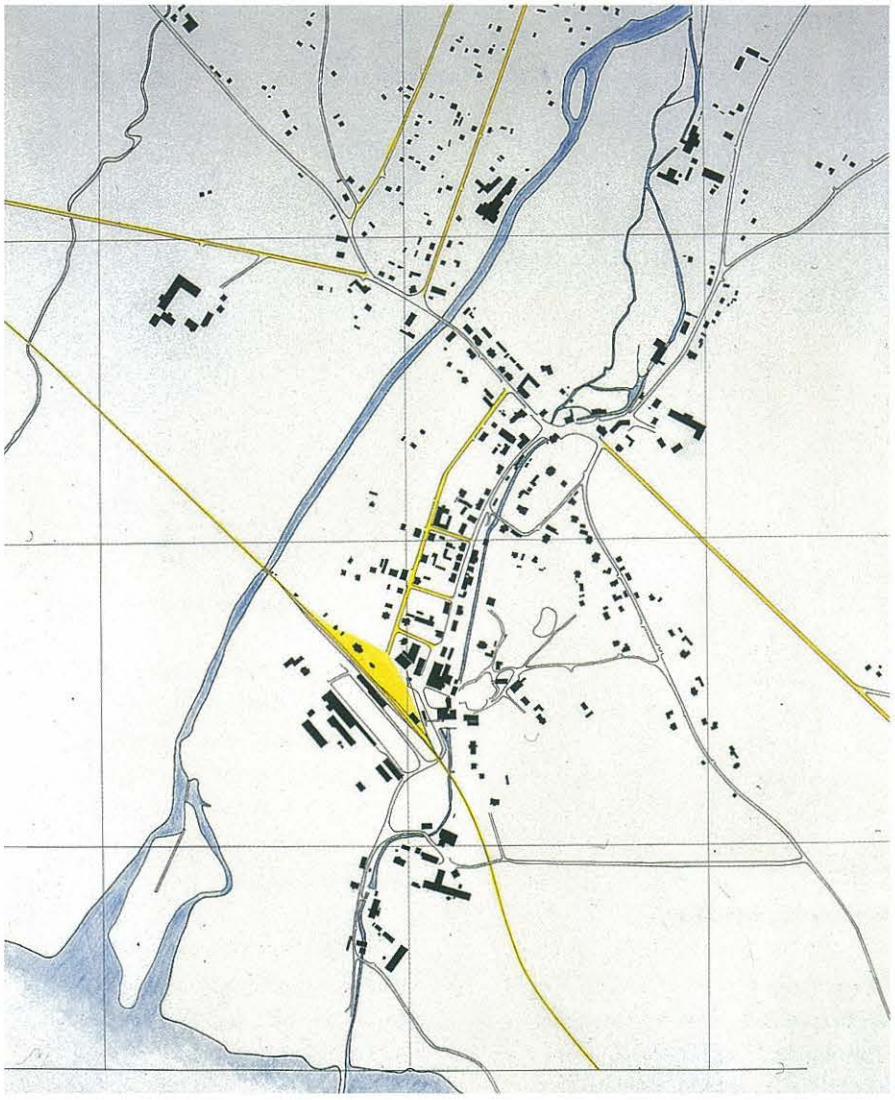
Gjennom 1800-tallet ble Brumunddal et viktig sted for industriutvikling på det indre Østlandet. Utviklingen bygde fortsatt på lokale ressurser. Storbøndene investerte i virksomhet for bearbeiding av jordbruks- og skogbruksprodukter, og mange håndverkere flyttet til. Kvernveita ga kraft til møller, sager, stamper og ferskvann til bryggerier, brennerier og et farveri. I 1870 var det hele 25 vannhjul langs veita.

Varetransport skjedde sommer og vinter, i hovedsak på Mjøsa. Kartet fra 1894 viser at et tettsted har vokst fram langs vann - og energikilden.

Kvernveita ordnet stedet. Håndverkseiendommer ble parsellert ut langs veita og bundet sammen av den gamle strandvegen ned til Mjøsa – Gamlegata. Dampskipskaia lå ved Nerkvern og ble utvidet i 1880. Bebyggelsen dannet altså en lineær struktur langs kanalen.



Produksjonsanlegg langs Brumundelva. (15)



Bebyggelse 1930. (17)

Primære elementer

I denne perioden formes veksten i hovedsak av tidligere etablerte primære elementer.

Kommunikasjon:
➢ Med nyetableringene fikk krysset mellom Kongsvegen og Gamlegata stor betydning. Det ble stedets sentrum og organiserte bebyggelsen omkring et bredt gaterom. Dette rommet ble bestemmende for seinere utvikling av trafikkanlegg og bebyggelse i området.

1894-1930 Stasjonsbyen

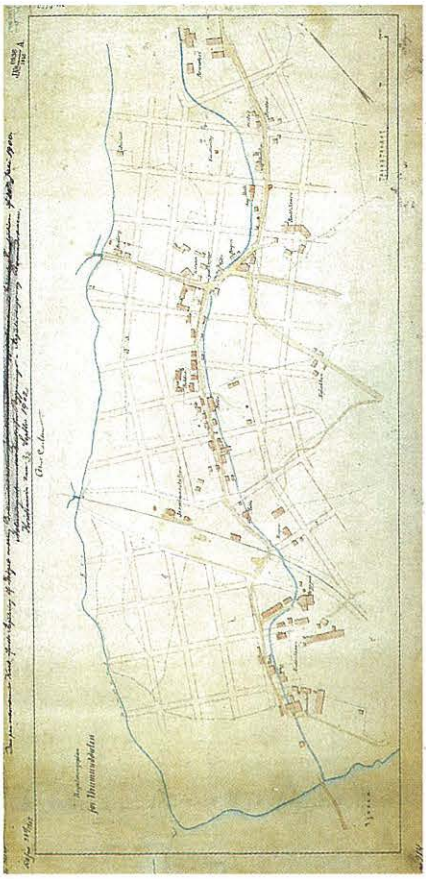
I 1894 ble jernbanen åpnet fram til Brumunddal. Den nye transportmuligheten førte til stor utviklingsoptimisme i det som skulle bli "stasjonsbyene". Jernbanen ble en viktig lokaliseringsfaktor for ny industri i Brumunddal. Gjennom overgang til elektrisk kraft hadde Kvernveita fått redusert betydning. Nå førte jernbanen urbaniseringen videre.

En annen vekstfaktor var den nye riksvegen. Rundt århundreskiftet ble riksveg 50, Furnesvegen eller "chausseen", gjennom dalen bygd ut.

Langs Gamlegata ble det i denne perioden etablert virksomheter som benyttet seg av vannet i veita, for eksempel meieri og potetmelbrikk. Den mekaniske industrien vokste fram: Globus maskinfabrikk (seinere Kverneland) ble etablert med sidespor til jernbanen i 1911, i 1910 ble Brumunddal Smedje og Mekaniske Verksted (seinere HYMAS) lokalisert til Nygata.

Berger Langmoen A/S –"Langmosaga" – ble som den første industrien på Veldresida startet ved elva i 1922. Dette kom til å bli hjørnesteinen i Brumunddals næringsliv. I 1930 hadde Brumunddal 1011 innbyggere og ga arbeidsplasser i industrivirksomhet til et stort omland.

Utviklingsoptimismen i Brumunddal kom til syne i et omfattende forsøk på planlegging. Reguleringsplanen fra 1902 la en rutenettsplan over hele dalsletta på Furnessida. Planen



Rutenettsplanen fra 1902. (16)

bar preg av å være et generelt nett uten vesentlig terrengtilpassing og uten hierarki i gatenettet. Den hadde heller ikke intensjoner om stedsavgrensing, retningslinjer for plassering av offentlige funksjoner eller for parkanlegg.

Jernbanestasjonen ble lagt som et naturlig punkt til Gamlegata. Rutenettsplanen formet ei ny gate - Nygata - parallelt til Gamlegata, og mellom disse gatene ble tverrgatene fullført. Bare denne delen av den store rutenettsplanen ble satt i verk. Bebyggelsen fungerete strukturelt som to parallelle sett av lineær bebyggelse og ble i liten grad ordnet til tverrgatene.

Brumunddal sentrum - Furnesvegen nordover mot brua på 1930-tallet. (18)

Et nytt sentrum ble ordnet på tvers av dalen av den nye riksveg 50. Frelsesarmeen, bensinstasjoner, Brumunddal hotell og Folkets hus med kino ble bygd ut langs gata. Forsamlingshuset Framheim med kino lå til Nygata.

På Veldresida førte etableringen av Langmosaga til behov for arbeider- og funksjonærboliger. Bebyggelsen var i den første perioden ordnet langs den rette Byflatvegen (seinere Berger Langmoens veg) som ble anlagt i 1914. På Furnessida valgte de bemidlede seg vakre villatomter langs Kongsvegen.

Primære elementer

Planer og inngrep:

➢ Reguleringsplanen av 1902 bestemte et nytt gatenett i sentrum.

Kommunikasjon:

➢ Jernbanen var nest etter Brumundelva/Kvernveita den konstituerende faktor for tettstedet. Jernbanen ble ei grense for tettstedsveksten, og plasseringen av stasjonen var et grunnlag for reguleringsplanen av 1902.

➢ Riksveg 50 "chausseen" var konstituerende for deler av sentrumsveksten og ordnet bebyggelsen til ei ny hovedgate.

1930-1970 Industri og velfred

Tettstedsveksten skjedde fortsatt på grunnlag av næringsvirksomhet med forankring i det lokale ressursgrunnlaget. Etablert industri ble utvidet - også arealmessig. Langmosaga ble etter en brann først på 1930-tallet flyttet til Granerudområdet.
Langs "chausseen" i nord ble det utviklet en industripark for næringsmiddelindustri. Etter krigen utviklet sentrum seg i første rekke langs riksvegen. Også i nedre del av Byflatvegen etablerte kjøpmenn seg. Etter 1964 var stedet også administrativt samlet ved at Furnes, Ringsaker og Nes ble slått sammen til en storkommune. Brumunddal kom til å bli kommunesenter i storkommunen.

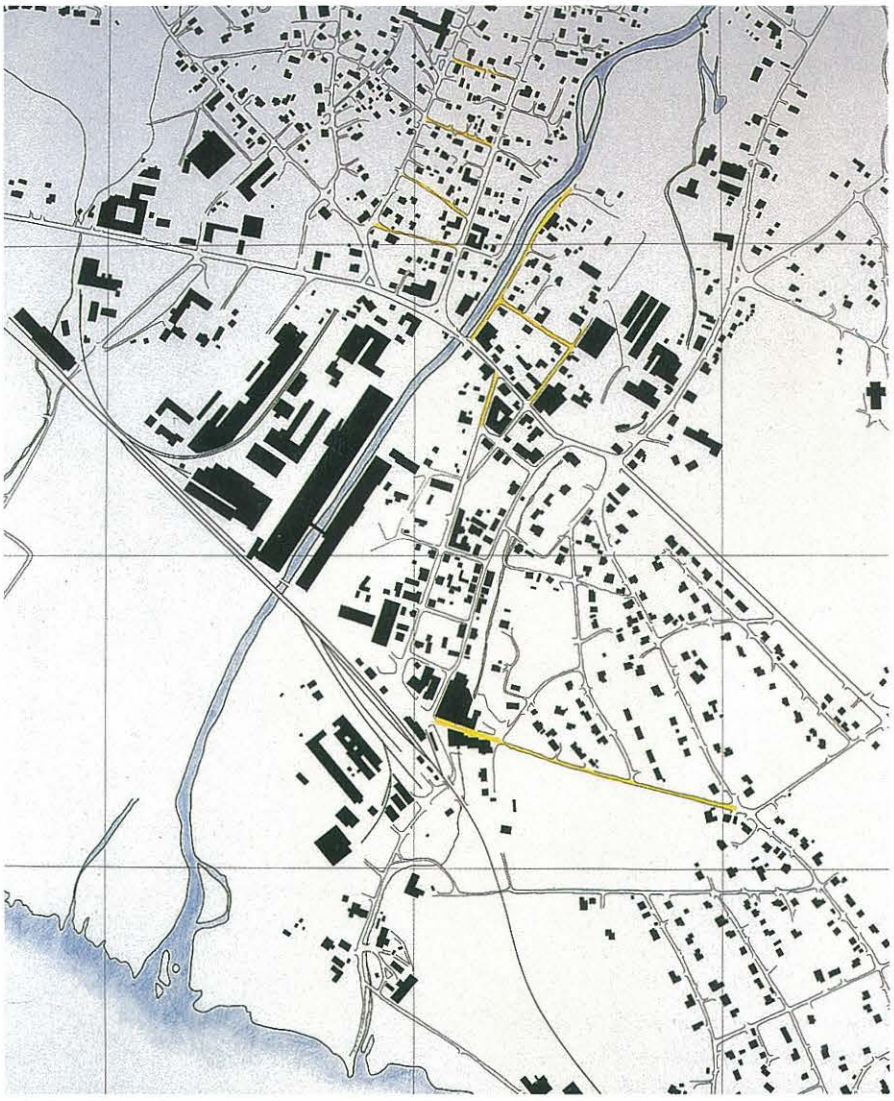
Reguleringsplaner ble utarbeidet for Furnessida i 1932 og for Veldresida i 1934. Reguleringsplanene var modifiseringer og utvidelser (Veldresida) av rutenettsplanen fra 1902. En reguleringsplan fra 1948 la opp til en klarere sonering og fortetting av sentrum. Bare enkeltbygninger ("Sentrumsbygget") ble bygd etter denne planen.

Den fysiske utviklinga av stedet var i denne perioden karakterisert av tre trekk: (1) Industrien dannet store enkelteiendommer som ga begrensninger på sentrumsutviklingen. Dette gjelder Langmosaga, som i strid med reguleringsplanen fra 1948 ekspanderte over elva og tok planlagte parkarealer i bruk. Andre slike industrifelter er Kverneland industrier (tidl.Globus), Hymas (tidl.Brumund- dalen Mekaniske Verksted), Lundbysaga (tidl. Buttkvernssaga) og industriparken i nord med tørrmelkfabrikken og Nora (tidl. Brumunddalen konserveringsfabrikk).
(2) Boligbygginga skjedde i perioden før krigen som fortetting langs vegene inn mot sentrum (Kongsvegen, Fagerlundvegen, Byflatvegen, Mausetvegen, Nordåsvegen). Etter 1950 skjedde boligutbygging feltvis i områder nær sentrum.
(3) Det funksjonelle tyngdepunktet flyttet seg fra Gamlegata til riksvegen. Tomtene nær riksvegen var fra nå av de klart mest attraktive i senteret, og utnyttelsesgraden økte.

Primære elementer

Planer og inngrep:

➢ Reguleringene i 1932 (Furnessida) og i 1934 (Veldresida) utviklet gatenettet og regulerte bygningenes plassering.



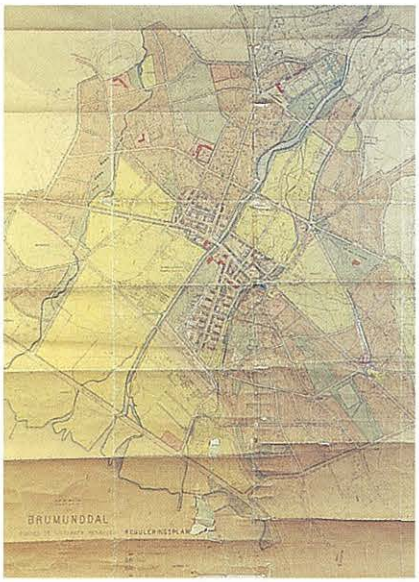
Bebyggelse 1970. (19)

➢Reguleringsplanen fra 1948 begrenset det tidligere rutenettet og la opp til et mer urbant sentrum med bevisst formede byrom. Planen var også den første som foreslo flytting av riksvegen ut av sentrum og ned til Mjøsa.

Eiendomsforhold:

➢ De store industrieiendommene i sentrum avgrenset utviklingen av sentrum. Dette gjelder Langmoen, Lundby bruk, Globus Maskinfabrikk og Hymas.

➢ Utvidelsen av Langmoen Fabrikker over elva umuliggjorde mange av intensjonene i planen fra 1948 og kom også til å bli bestemmende for traseen for ny innkjøringsveg til sentrum.



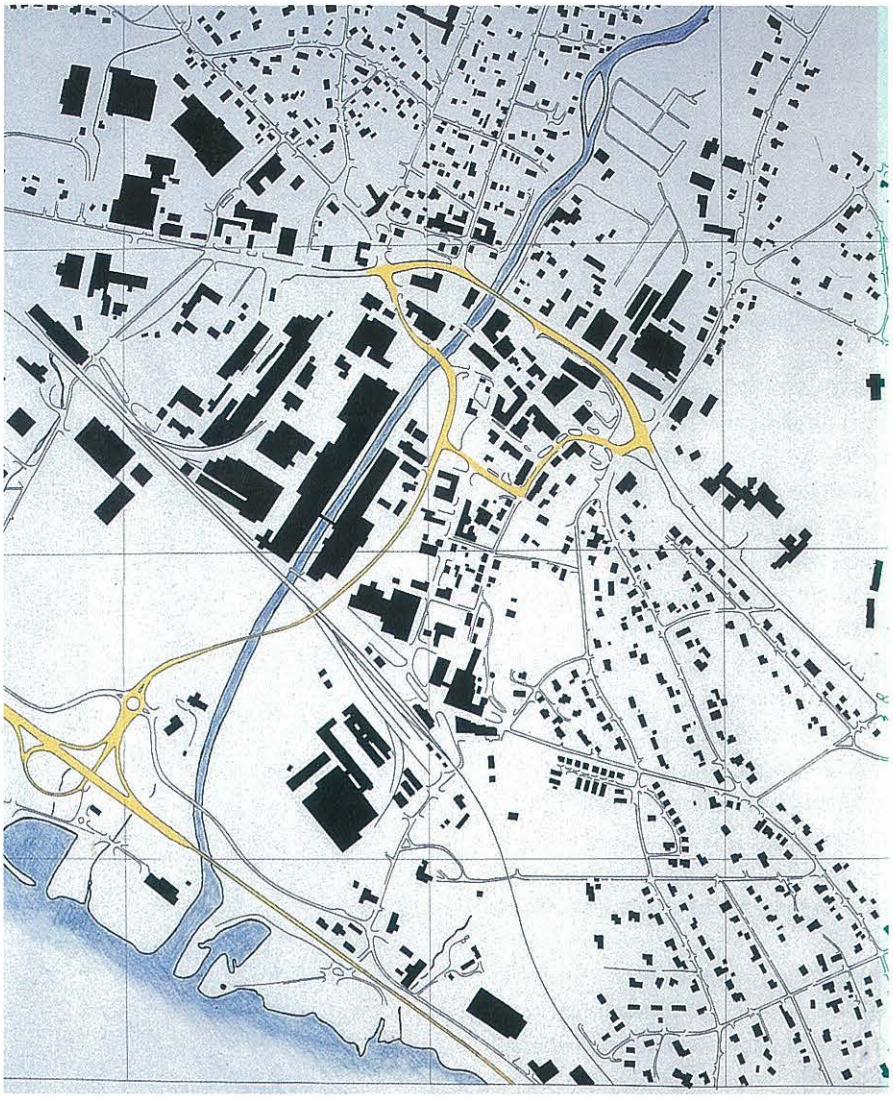
Reguleringsplanen fra 1948.
Planen målbar ideen om omkjøringsveg, et nytt moderne bysenter og om formalisert park langs Brumundelva. (21)

1970 - 1993. Brumunddal mellom nye veger

I denne perioden ble industriaktiviteten i Brumunddal redusert. Samtidig økte stedets betydning som offentlig sentrum i storkommunen.

Nye etableringer langs hovedvegene utsatte handelsnæringa for ny konkurranse. Feltutbygging av boliger skjedde utenom sentrum, og tiltakene og den generelle utviklinga i sentrum reduserte verdien til de etablerte sentrumsboligene.

De grunnleggende transformasjonene i sentrum skjedde med basis i vegplanlegging. I 1975 anla vegvesenet en ny omkjøringsveg som ring om sentrum. Den tidligere riksvegen ble gjort om til gågate og parkeringsplasser lagt til omkjøringsringen. Dette svekket sammenhengene i det etablerte senteret. Den nye E6 langs Mjøsa ble åpnet i 1980. Seinere kom en ny forbindelse til Brumunddal sentrum via bru over elva og jern-banen.



Bebyggelse 1993. (22)

Kvernveita mistet etter hvert sin betydning som økonomisk faktor. Den ble fylt igjen i 1975. Ved utbygging av Potetmel-fabrikken ble Gamlegata blokkert for gjennomkjøring. Sør for senteret bygde kommunen ut et nytt offentlig institusjonsområde.

Primære elementer

Planer og inngrep:

➢ Omkjøringsvegen i sentrum ble satt ut i livet ved hjelp av en omfattende reguleringsplan som fortsatt transformerer senteret både strukturelt og sett i forhold til bebyggelsesmønster.

➢ Bebyggelsesmønsteret i sentrum ble også modifisert av ny innkjøringsveg fra E6.

➢ Utbyggingen av den offentlige institusjonsparken på Buttekvernsjordene var styrt av reguleringsplaner. Den innebar i praksis en sentrumsutvidelse uten sammenheng med strukturene i det etablerte senteret.

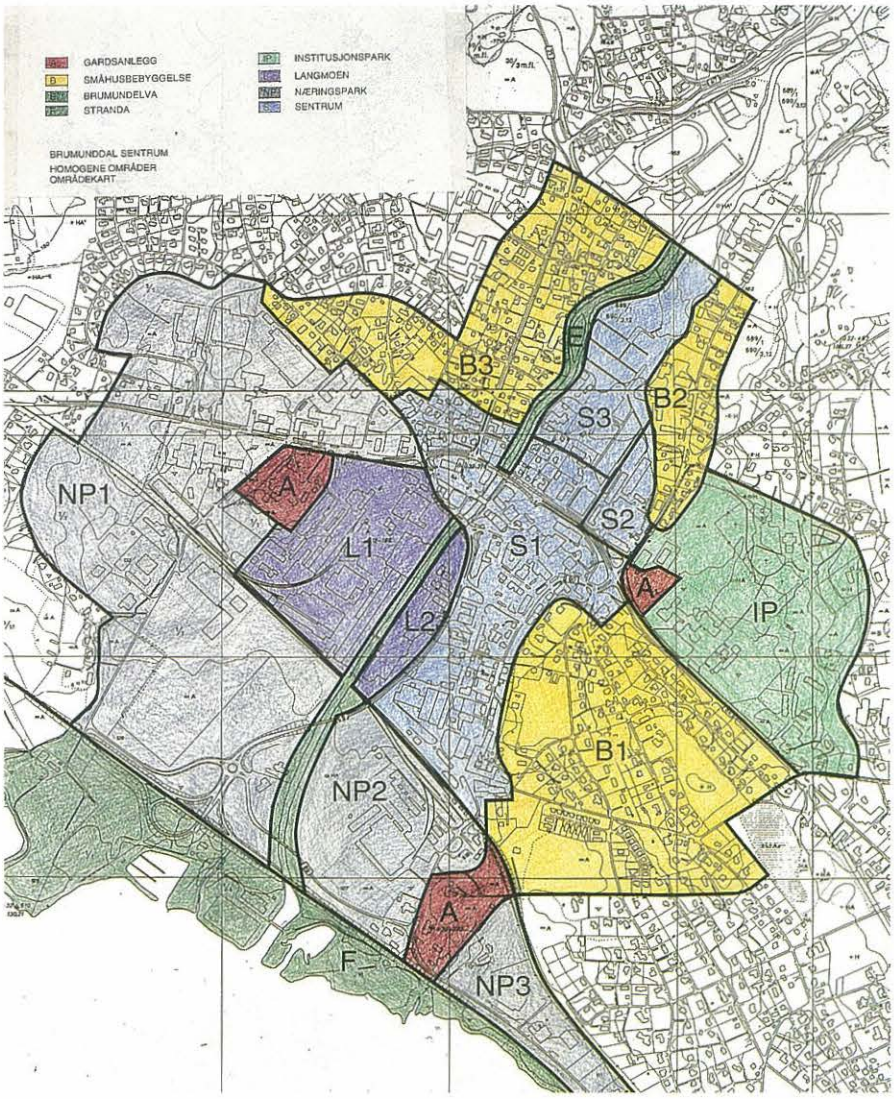
Reguleringsplanen for områdene omkring Furnesvegen fra 1976. Planen er et vitnesbyrd om slett kvalitet på 1970-tallets vegplanlegging i norske tettsteder. (23)

BEBYGGELSENS ORGANISERING

Ordensprinsippene i bebyggelsen blir i denne analysen omtalt fra to innfallsvinkler: Vi diskuterer de områdene tettstedet er sammensatt av. Dette gir en avgrensing av sentrumsområdet. Innen sentrumsområdet diskuterer vi de arkitektoniske kontekstene som sentrums arkitektur er satt sammen av.

Både klassifisering av områder og av arkitektoniske kontekster er konklusjoner. Konklusjonene bygger delvis på den historiske analysen, men også på forfatternes faglige erfaring og lokalkunnskap.

Den skriftlige framstillingen av både områder og arkitektoniske kontekster er todelt: Først karakteriseres området/konteksten. Deretter beskrives sammenhenger fra analyse til plan normativt.



Områdetkart. (24)

OMRÅDER

Generelt

Formålet med områdeinndeling er å finne fram til deler av tettstedet som i plansammenheng kan behandles som enheter. I en homogen del av tettstedet er visse kjennetegn sammenfallende. Kriteriene som er lagt til grunn for inndeling av områdene i Brumunddal er følgende:

➢ Topografi
➢ Bebyggelsesstruktur, altså hovedprinsippene for organisering av bebyggelsen
➢ Bebyggelsesmønster og bygningstypologi
➢ Fysiske karakteristika sammenfaller i stor grad med historiske perioder for utbygging, sosiale og funksjonelle parametre.

Områdebetegnelsen refererer til områdekartet.

A Gardsanlegg
Dette er fragmenter fra tida da grunnen tettstedet nå ligger på, var landbruksjord.En stor del av Brumunddal sentrum ligger på det som var grunnen til de gamle storgardene Nerkvern, Buttekvern, Øverkvern og Granerud. Gardstunet på Øverkvern ligger nord for sentrumsområdet. Gardsanleggene er ikke bygget ned og har fortsatt åpent rom rundt seg.

Granrud er mest intakt som gardstun. Både våningshus, låve og andre hus er der. Buttekvern har bevart våningshus og stabbur, men den låven som var et hovedelement i tunet, er revet etter brann. I Nerkvern er den gamle garden borte, men deler av industrianlegget er bevart. Høyden garden lå på, er et viktig landskapselement. Den er en markert avslutning mot Mjøsa i kraft av terrengformen som begrenser dalsletta.

B Småhusbebyggelse
Områdene er først bygget ut som lineære strukturer ved addisjon av enheter langs de gamle hovedvegene og seinere fylt ut med tomter langs sekundære veger. Bebyggelsen ligger inne på tomtene. De eldste er mer gardspregede enheter med bolighus og uthus omkring et tun. Seinere som frittliggende boliger i en og to etasjer.

B1
Området ligger på et på et høydedrag. Den sammenhengende skrenten med store trær mot elvesletta er viktig for definisjonen av sentrum.

B1 Fra Kongsvegen. (25)

B2 Fra Nordåsvegen. (26)

B3 Fra Berger Langmoens veg. (27)

E Brumundelva gjennom sentrum. (28)

F Mjøsstranda med E6. (29)

IP Institusjonsområdet på Buttkvernjordet. (30)

Husebyparken er en del av dette grønne volumet.

Buttkvernsskogen er et stort naturområde der deler av skogen er fredet. Furuskogen på åsryggen gir et naturlig skille mellom Buttekverns- og Nerkvernsjordene som landskapsrom.
Kongsvegen følger skogkanten på høydedraget og ordnet de første boligene. Bebyggelsen i hele området B1 er småhus i en til to etasjer.

B2
Område B2 langs Nordåsvegen/Mausetvegen ligger på en grusavsetning som danner en flat terrasse over elvesletta. Den markerte skrenten mot sletta er svekket i deler av området. Den høgere skrenten som dannet avgrensning av flaten mot øst, er nesten helt fjernet ved uttak av grusmasser. Bebyggelsen er mer blandet i forhold til område B1. Her er både bolighus og næringsbygg fra ulike perioder i tettstedets utvikling.

B3
Området ligger på den flate elvesletta nord for elva. Det er dannet av en lineær bebyggelsesstruktur av frittliggende eneboliger langs Fagerlundvegen og Berger Langmoens veg.

Berger Langmoens veg har en egen bymessig identitet; Den er strengt regulert, går direkte fra sentrum, er nær 700 m lang veg og helt rett. I nedre del dannes et gaterom ved at bebyggelsen ligger helt ute langs fortauene. I øvre del er det plantet ei trerekke mellom kjørebanen og gangvegen.

E Brumundelva
Brumundelvas løp over den flate elvesletta er holdt fast ved forbygninger på begge sider. Elva danner en egen grønnstruktur med vegetasjon også gjennom det bebygde området. Bebyggelsen vender i stor grad baksiden mot elva, og elverommet er altså ikke formalisert som en del av tettstedet. En årsak kan være at elva tidligere var kommunegrense.

En egen rapport er utarbeidet for elveområdet. Her legges vekt på bl.a. en gangveg i forlengelsen av Elvegata for å forbinde sentrum med idrettsparken på Sveum.

F Stranda
Mjøsstranda i Brumunddal ble i vesentlig grad rasert ved anlegging av ny E6. Badelivet er flyttet til strender lengre sør og nord på grunn av at atkomsten til den gamle stranda er blitt vanskelig, og at nærheten til E6 er sjenerende. Småbåthavna ligger isolert fra badestrendene.

IP Institusjonspark
Buttkvernsjordet ligger høyere enn elvesletta og er avgrenset av skogkledde åser. Jordet er et åpent landskapsrom der de enkelte bygg står fritt som paviljonger.
Området er bygd ut etter etterkrigstidas idealer for de offentlige institusjonene i park.

L Langmoen
Området er homogent ved at en virksomhet har gitt ordensprinsipper og form til hele området, og at det er klart avgrenset. Elva deler området i to (L1 og L2), bygd ut i to ulike historiske situasjoner.

Foto fra 1961 som viser industrien i Langmoenområdet og på Granerudjordet. (31)

Langmosaga i området L1 ble utviklet til en stor og moderne bedrift mellom elva, jernbanen og riksvegen. Bygningsmassen domineres av den høye pipa og er vesentlig for Brumunddals identitet som industristed. Både industriarkitekturen og utomhusanlegget mot innfartsårene har i hovedsak høy standard.

Området L2 ble bygd ut på 1960-tallet. Utbyggingen blokkerte muligheten for utvikling av sentrum ned langs elva, slik tidligere planer forutsatte. De store og funksjonelle, men arkitektonisk sett lite bevisst forma siloene, bryter sterkt med sentrums karakter forøvrig.
Området er sterkt eksponert mot den nye hovedinnfartsvegen.

NP Næringspark
Områdene er for det meste tidligere jordbruksareal på elvesletta. En del er fortsatt i drift. Lave åser med trær danner en naturlig avgrensning. NP1 og NP2 dekker til sammen hele bredden på dalbunnen mellom jernbanen og Mjøsa (E6). NP3 ligger mellom jernbanen og Mjøsa (E6) sør for dalsletta. På denne måten avskjærer industriområdet sentrum fra Mjøsa. Den tradisjonelle forbindelsen er Gamlegata langs slettas sørgrense.

Industrien ble først bygget ut lineært langs tidligere Rv50 og langs jernbanen, seinere langs E6. Dette er en gunstig lokalisering for virksomhet med stort behov for transport. Etter hvert fylles også sletta opp. Bebyggelsen står som enkeltbygg eller grupper av bygninger fritt i det åpne landskapet. Felles for områdene er at de er sterkt eksponert til hovedtrafikkårene gjennom Brumunddal og mot innfartsvegene.

NP1 Granerudjordet
Bausbakkelva renner over Granrudjordet og danner delvis avgrensning mot vest. Stabburet/Nora og tørrmelkfabrikken er eksempler på at det også i Brumunddal lar seg gjøre å forene industri med høy arkitektonisk kvalitet og bearbeidete grøntanlegg. Ved nyere anlegg i området er det ikke vanlig at utomhusområdene er opparbeidet.

NP2 Globusenga
Bebyggelsen er ordnet i sitt eget system av tidligere virksomhet (Globus/Kverneland). De vestlige delene mot E6 ligger som brakkmark.

NP1 Fra industriparken i nord. (32)

NP2 Globusenga fra E6. (33)

NP3 Industriområder eksponert mot E6. (34)

NP3 Stela-området

Området danner en lineær struktur på Nerkvernsjordet mellom jernbanen og E6 og ligger som et skille mellom et større boligområde og Mjøsstranda. Bebyggelsen består av haller med ulike former for næringsvirksomhet. Dette er den bebyggelsen i Brumunddal som er mest eksponert mot E6. Det gamle Stela hadde en standard på bygg og utomhusanlegg som ikke er blitt fulgt opp.

S1 Sentrum

Sentrumsområdet ligger i sin helhet på elvesletta. Avgrensingen i øst er den naturlige skrenten som Kvernveita og Gamlegata følger. I sør ligger Jernbanen; mot vest Nils Amblis veg, som er hovedinnfarten fra E6. Mot nord er grensen mer uklar, men bebyggelsen langs omkjøringsvegen og forretningsområdet i de nedre kvartalene ved Berger Langmoens veg/Skolegata er deler av sentrumsområdet. Området er helt flatt. Største lengde langs elva er ca. 700 meter, og største bredde på tvers er ca. 600 meter.

Den historiske utviklingen av sentrum er vist tidligere, og det vil bli gjort nærmere rede for dagens situasjon i det følgende kapittel om de grunnleggende kontekstene som virker bestemmende i sentrum.

S2 Lundby bruk

Det tidligere sagbruksområdet var før en egen struktur på sletta ved Kvernveita på samme måte som Langmosaga på den andre siden av elva. Området er i dag åpnet for publikum, med varehus som henvender seg mot omkjøringsvegen. Det kan integreres som en del av sentrum om vegen senkes og tas bort som barriere.

S3 Øverkvernsletta

Området er en del av den samme elvesletta som sentrumsområdet. Sletta var hamning. Bare en mindre del mot sentrum er bygget ut, og bebyggelsen er en åpen blanding av frittliggende boliger, handverk og småindustri.

Som helhet har området et meget stort potensial for videre utvikling av sentrum. Det kan knyttes direkte til sentrum med Elvegata og i forlengelsen av Industrigata om omkjøringsvegen blir senket. Området er fritt for gjennomkjøringstrafikk, har nærhet til elva og kort vei til idrettsparken.

Brumunddal sentrum i dag. (35)

ARKITEKTONISKE KONTEKSTER I SENTRUM

Generelt

Vi kan se Brumunddal sentrum som et område i transformasjon der mange ulike strukturelle prinsipper lar seg identifisere.

Vi vil her søke å klarlegge de viktige kontekstene, eller sammenhengene i arkitekturen, som eksisterer i sentrum. Derved klargjøres de ordensprinsippene som har vært bestemmende i utviklingen av området.

Det blir ikke gitt en fullstendig og kronologisk framstilling. Rapporten begrenser seg til de kontekstene som fortsatt påvirker hvordan Brumunddal sentrum utvikles.

Kontekst 1
Historiske spor
Vegen opp dalen fra Mjøsa og den gamle ferdselsvegen gjennom landet på tvers av dalen, er sammen med Kvernveita grunnstrukturen som tettstedet har utviklet seg fra.

Gamlegata er en del av den gamle strandvegen som fulgte Kvernveita på østsida av elvesletta. Bebyggelsen danner en lineær struktur langs gata. Tomtene ble bebygd med store trehus i to etasjer med handel eller handverk mot gata og bolig over. Hovedbygningene ble lagt fritt, men helt ut mot gata og så tett at de danner en vegg i det buede gaterommet. Mellom husene var det stakitter i linje med vegglivet. Uthusene ble lagt mot de andre tomtegrensene, slik at en fikk skjermede innvendige gardsrom.

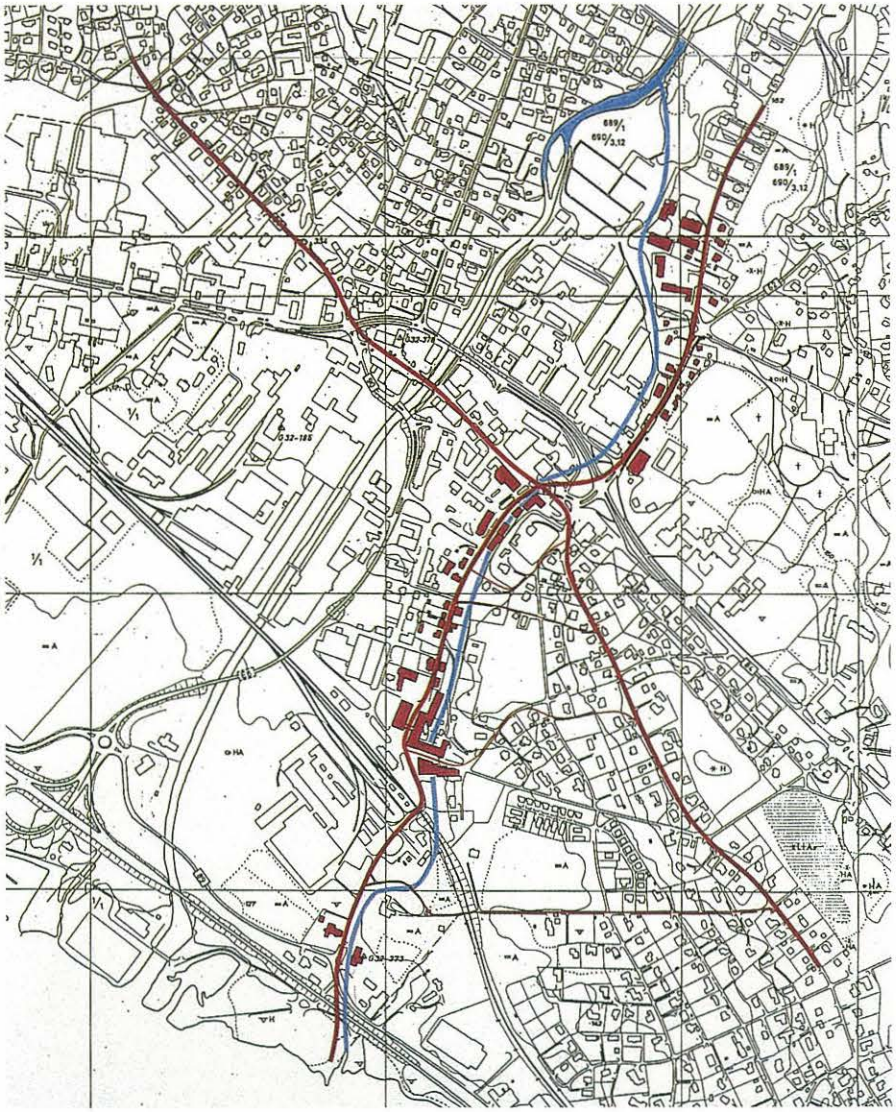
Bolighusene ligger på vestsida av gata. Mot Kvernveita lå industri, verksteder og lagre. Også disse lå tett og tilnærmet på linje, slik at de dannet en vegg i gaterommet.
Der bygninger mangler, blir gaterommet fastholdt ved at den markerte vollen langs veita går helt ut til gata. Virkningen blir forsterket ved at det er plantet en rekke syriner på toppen.

Nye bygg i øvre del av gata er trukket tilbake med parkeringsplass foran, slik at gaterommet løses opp . I nedre del er noen av byggene mot veita revet. Enkelte nye hus er utformet og lagt direkte til gata i samsvar med tradisjonen.

Det mest alvorlige bruddet på Gamlegatas tradisjon som hovedgate og forbindelsesveg i Brumunddal er skjedd nederst i gata: Gamlegata er blitt en blindveg ved at potetmelfabrikken bruker gata som privat gardsplass. Virksomhet på tvers av gata har vært et av gatas særpreg, men her er den stengt for gjennomkjøring.

Kvernveitas løp er intakt på den strekningen der den gamle bebyggelsen i Gamlegata er bevart. Den ubebygde vollen langs gata og området med veita går nedunder Huseby-parken. Her er mulighet for å opparbeide et sammenhengende grøntområde som vil skape en bedre kontakt mellom sentrum og parken.

Forbindelsen mellom Gamlegata og vegen videre oppover i dalen er sterkt svekket der den krysses av nye, store bilveger.



Arkitektonisk kontekst 1. (36)

Gamlegata ca.1908. (37)

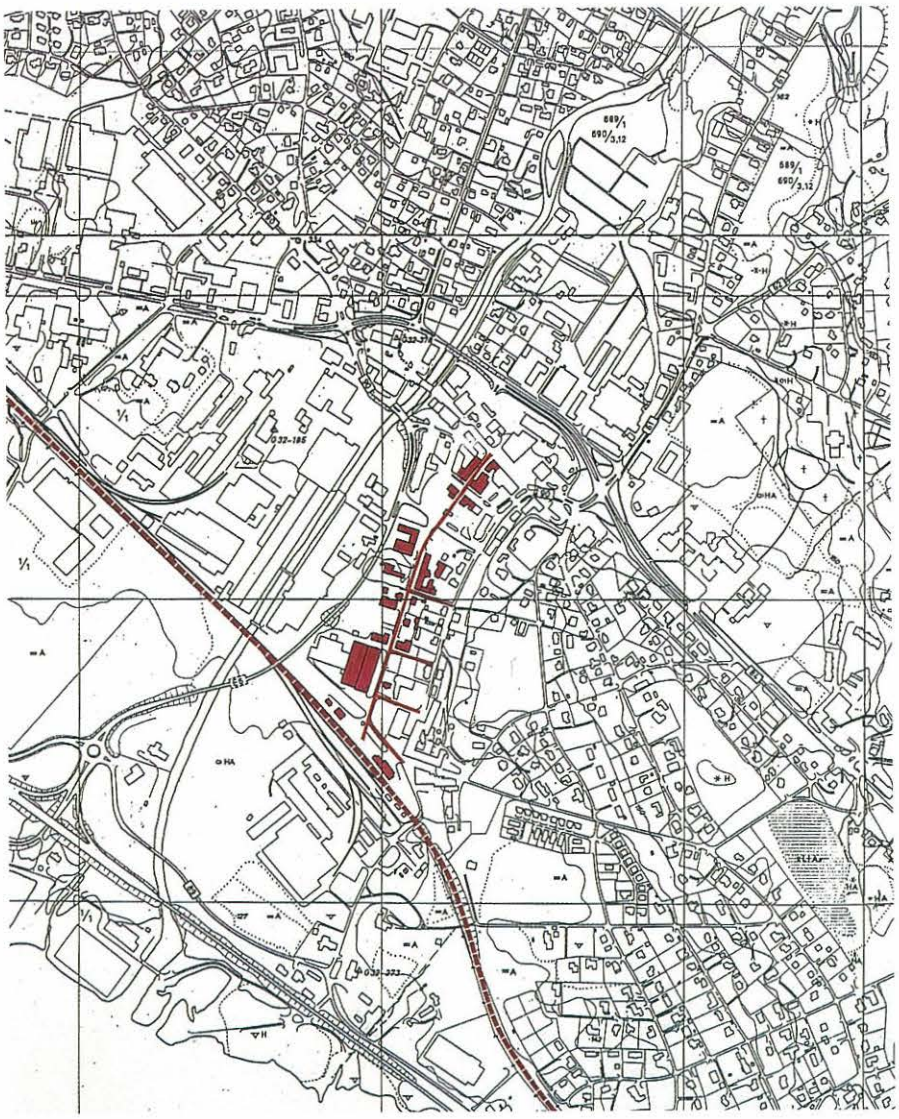
Gamlegata i dag. (38)

Kontekst 2
Jernbanen - stasjonsbyen

Brumunddal stasjon ble åpnet i 1894 nederst i Gamlegata. Jernbanen la grunnlaget for ny industri og førte urbaniseringen videre. Reguleringsplanen fra 1902 la et rutenett over hele dalsletta sør for elva. Bare deler av strukturen ble virksom, som vist på kartet. Nygata - som går parallelt med den gamle - og tverrgatene til Gamlegata kommer fra denne planen.

Bebyggelsesstrukturen ble lineær langs den nye gata. Ingen kvartaler ordnet bebyggelsen likeverdig til alle sider. Brumunddal fikk derfor ikke homogene og sluttede kvartaler som i større byer. Hovedbygningene ligger mot hovedgatene, i Nygata bare med større avstand. Romvirkningen i gata blir derfor mindre kraftig enn i Gamlegata.

Industrigata er forlengelsen av den nye hovedgata. Det viktige gateløpet er ikke holdt i hevd i seinere planlegging, blant annet ved at Drosjebua er lagt midt i gata.



Arkitektonisk kontekst 2. (39)

Nygata i 1930-årene. (40)

Nygata i dag. (41)

Kontekst 3
Riksvegen

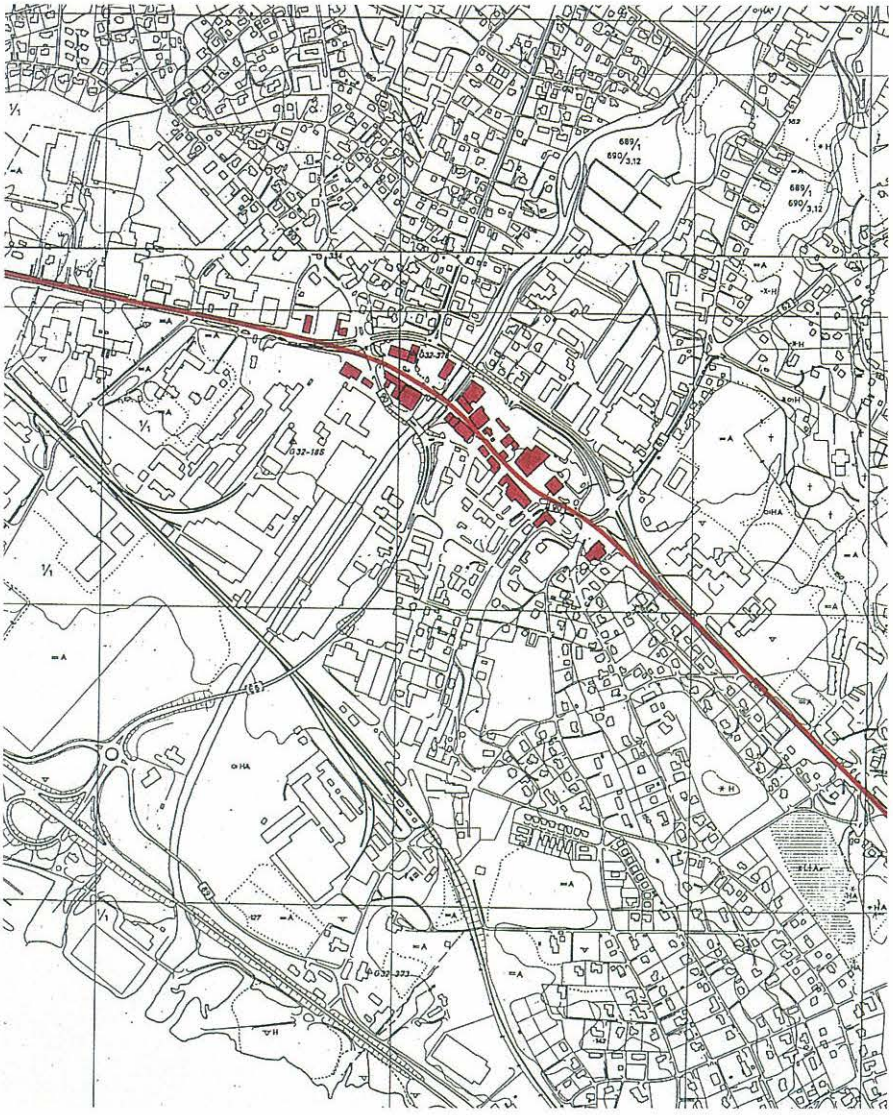
Denne konteksten er strukturert av riksvegen gjennom dalen. Riksveg 50 ble anlagt i 1898. Den første bensinstasjonen ble bygget i 1931. Etter hvert kom det butikker, hotell-er, kafeer og bilverksteder med tilbud til de gjennomreisende. Den nye sentrumsgata hadde snart fire bensinstasjoner.

Gata ordner konteksten. Gata ble bredere og husene større, men de ble fortsatt bygget som frittstående enkeltbygg. Nye forretningsgårder ble i 1930-åra oppført i den internasjonale "funkisstilen".

Gata overtok etter hvert Gamlegatas funksjon som hovedgate. Den er lik Gamlegata i det at den ikke bare var ei forretningsgate. Innehaveren bodde i andre etasje og barna lekte i gata. Slik var det til langt opp i 1950-åra. Sentrum var et trygt og livlig sted også etter stengetid. Folk bodde i sentrum.

Bilen og riksvegen ga nye transportmuligheter. Gjennomgangstrafikken ble etter hvert en belastning. Grunnlaget for spredning av tettstedet var etablert.

Den gamle ferdselsvegen gjennom dalen er det primære elementet som fortsatt er grunnlaget for gågatas trasé gjennom sentrum.



Arkitektonisk kontekst 3. (42)

Furnesvegen i 1904. (43)

Furnesvegen i 1940. (44)

Furnesvegen i dag. (45)

Kontekst 4
Reguleringsplaner
Denne konteksten er ordnet av reguleringsplanene fra 1932, 1934 og 1948.

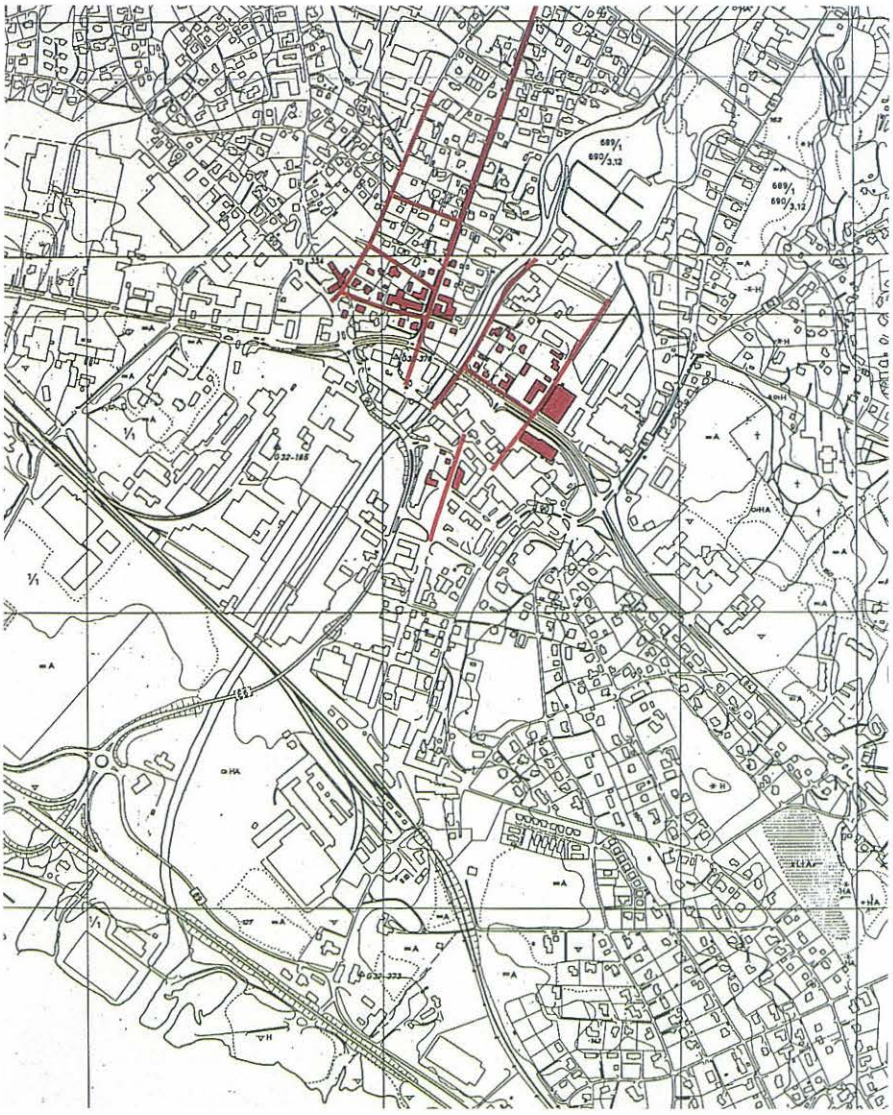
Kvadraturen i planen fra 1902 ble i 1932/34, redusert og mer tilpasset stedet, men fortsatt var det omfattende rutenettet karakteristisk for planene.

Lite av planene ble realisert, men kjente trekk i Brumunddal har opphav her: Nygata ble forlenget som ei rett gate opp til sentrum. Berger Langmoens veg ble strukket i rett linje nord for elva. Industrigata ble forlenget, og i tillegg ble Elvegata og Skolegata bygd med enkelte tverrgater. Det ble utviklet en sekundær urbanisering nord for sentrum, spesielt i nedre del av Berger Langmoens veg.

Kommunegrensen var årsak til at det var vanskelig å planlegge for helhet på tvers av elva. Også i dag bærer sentrum preg av at elva er baksiden.

Reguleringsplanen av 1948 begrenset det tidligere rutenettet og la opp til et mer urbant sentrum med bevisst formede byrom: Sentrum skulle utvikles mellom hovedgata og jernbanen i området mellom Nygata og Brumundelva.

Rådhus og rådhusplass ble regulert inntil hovedgata ved brua over elva. Nedenfor rådhuset la planen til rette for friområde/park langs elva. Handelstorv og rutebilplass ble regulert omtrent der de i dag er. Kvartalet med Sentrumsbygget ble bygd etter planen av 1948 som det eneste tilnærmet sluttede kvartalet.



Arkitektonisk kontekst 4. (46)

Gjennomfartsvegen skulle flyttes ut av sentrum og ned til Mjøsa. De delene av denne planen som ble virksomme for sentrum, ble enten for tilfeldig utformet (torgene) eller kom for seint (E6). Deler av planen gjelder fortsatt.

Berger Langmoens veg ca. 1925. (47)

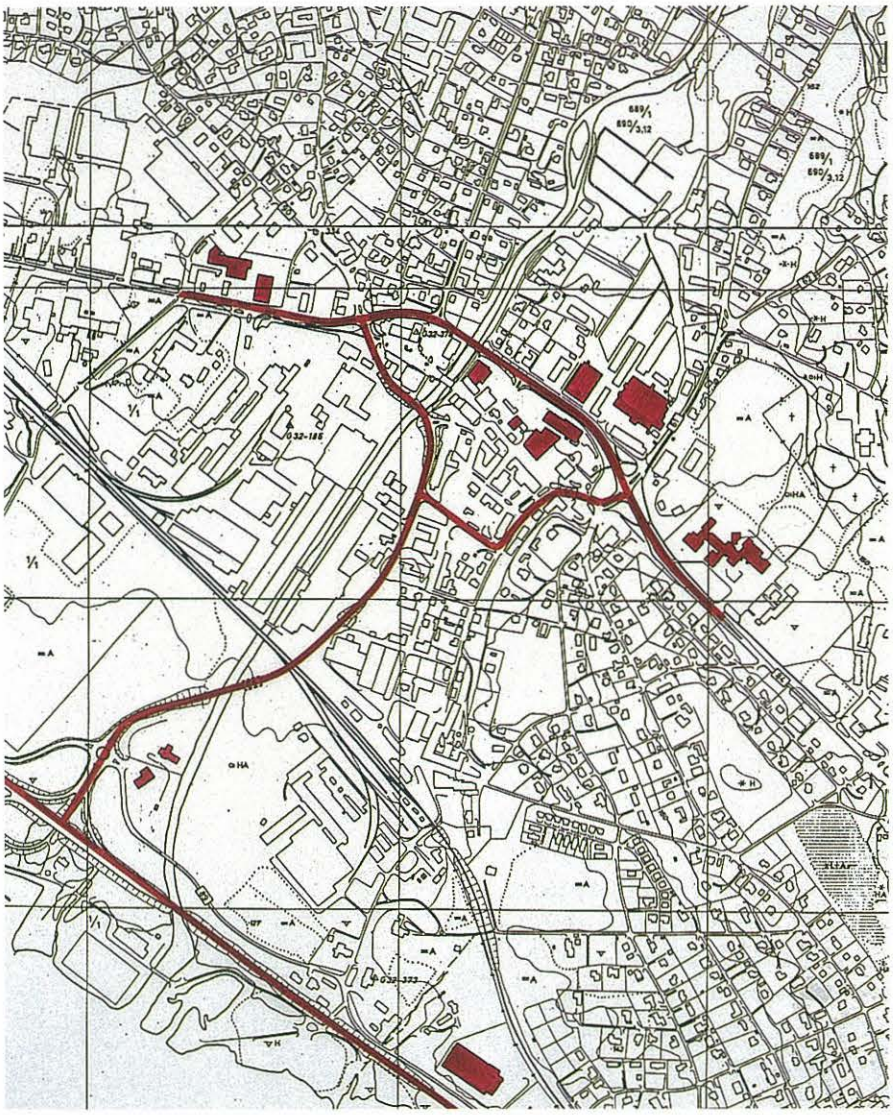
Berger Langmoens veg i dag. (48)

Kontekst 5
Vegutbygging

Vegplanlegging etter Norsk Vegplan II og arealplanlegging etter bygningsloven ga stedet en ny orden: Omkjøringsvegen tok i 1975 gjennomkjøringstrafikken vekk fra sentrumsgata og gjorde det gamle sentret bilfritt. Hovedgata ble gågate. Ny E6 ble i 1980 lagt langs Mjøsa. Ny hovedatkomst fra E6 ble anlagt i bru over jernbanen og elva.

Det er transformasjonen etter disse inngrepene som beskrives av denne arkitektoniske konteksten:

➢ De nye vegene er bygget som kjøreveger med store siktlinjer og svingradier og med begrensning av avkjørsler. Spesielt er omkjøringsvegen en barriere ved at den ble lagt på ei høg fylling tvers gjennom sentrum. Kvartalsstruktur og gaterom løses opp. Veganleggets geometri gir tilfeldige restarealer. Det urbane sentrum deles og får store åpne arealer.
➢ De gamle forbindelsene svekkes eller brytes. Dette gjelder Gamlegata – Nordåsvegen, Industrigata, Nygata, Elvegata, Berger Langmoens veg og Kongsvegen – Fagerlundvegen.
➢ Sentrum utenfor omkjøringsringen stagnerer. Boligtallet i sentrum synker. Bebyggelsens bakside blir hovedside mot vegene. Hovedinnganger blir snudd mot parkeringsplassen.
➢ Nytt kommunehus bygges utenfor sentrum. Også forretninger flytter ut til hovedvegene.



Arkitektonisk kontekst 5. (49)

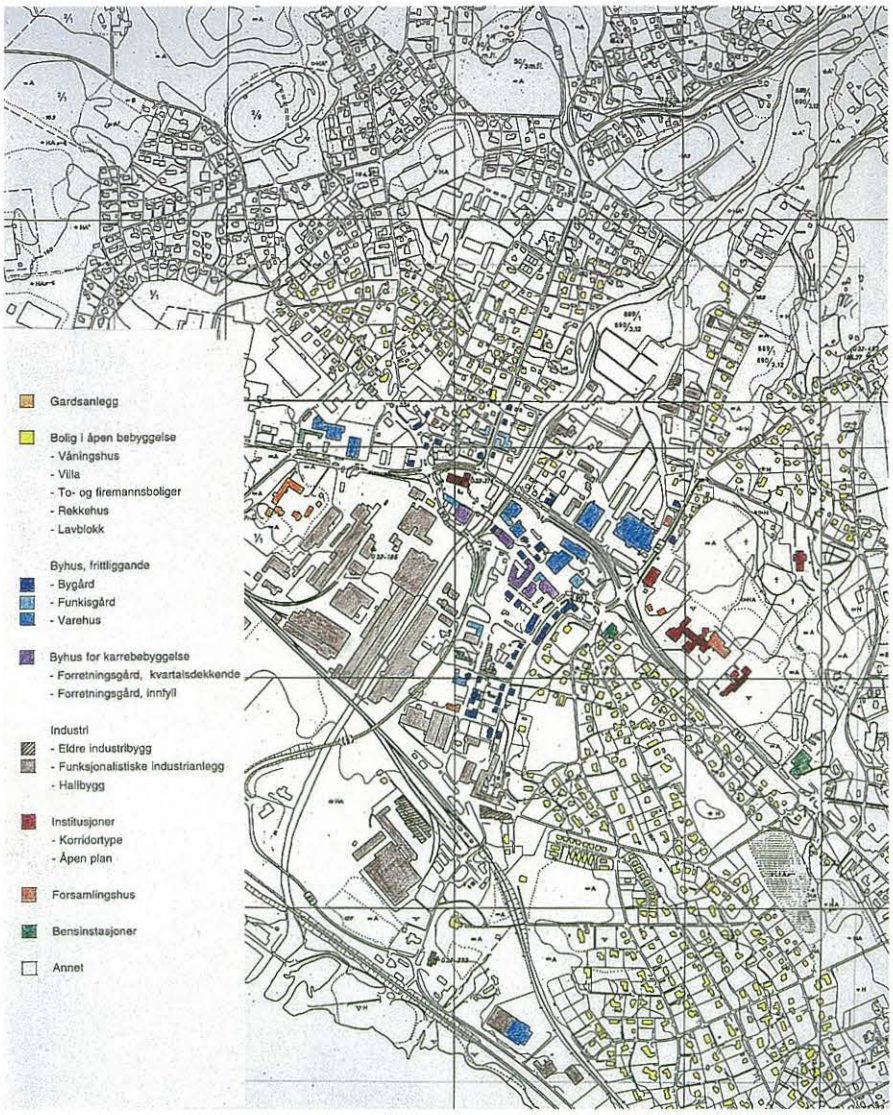
Omkjøringsvegen i dag sett fra kommunehuset. (50)

BYGNINGER

I denne delen av analysen tar vi for oss tre forhold:
➢ Det gjennomføres en enkel beskrivelse av bebyggelsen i Brumunddal ved å beskrive de bygningstypene stedet er sammensatt av.
➢ Det gis en oversikt over bygninger og bygningsmiljøer som vurderes som bevaringsverdige.
➢ Til slutt diskuterer vi kort holdepunkter for vedlikehold av bygninger og utvikling av nye bygninger i sentrumsområdet.

De eldre bygningstypene i Brumunddal er bygd mer i tradisjonene fra landsbygda enn fra bykulturen. Det gjelder ikke bare garder og husmannsplasser med våningshus og uthus, men også de tidlige byhusene med kombinert bolig og forretning, samt byggene for handverk og industri. Enkelte ble også flyttet inn fra gardene omkring. Det er enkle tømmerhus for det meste i to etasjer. Mange hadde tidstypiske detaljer i sveitserstil. De fleste som fortsatt står er bygget om.

Fra 1930-årene kom den nye tids bygninger også til Brumunddal, og den seinere arkitekturen har noe forsinket fulgt generelle europeiske trekk i utvikling av bygningstypologi og bygningers formspråk.



Bygningstypologi i Brumunddal sentrum. (51)

Typologi

Bygningene er delt inn i hovedgrupper med ulike morfologiske varianter:

Gardsanlegg

Bolig i åpen bebyggelse
➢ Våningshus
➢ Villa
➢ To- og firemannsboliger
➢ Rekkehus
➢ Lav blokk

Byhus, frittliggende
➢ Bygård
➢ Funkisgård
➢ Varehus

Byhus for karrebebyggelse

Industri
➢ Eldre industribygg
➢ Funksjonalistiske industrianlegg
➢ Hallbygg

Institusjoner
➢ Korridortype
➢ Åpen plan

Forsamlingshus

Bensinstasjoner

Gardsanlegg

Gardsanlegg brukes her som betegnelse på våningshus og driftsbygninger gruppert omkring et felles tun. Granerud og Buttekvern er tunanlegg, men typen er ikke aktuell for annen landbruksbebyggelse innenfor det området rapporten tar for seg.

Boliger i åpen bebyggelse

Våningshus

Typen er bolighus fra gardsanlegg. Som regel to etasjer bygget i tømmer. En enkel rektangulær hovedform med saltak. Vinduene er regelmessig plassert i fasaden svarende til symmetri i rommene. Takutstikk, tilbygg og dekorative elementer i sveitserstil og stående utvendig panel.

Villa

En villa er en boligenhet som plasseres fritt på tomta. Planprinsippene kan variere. De første ble bygget som boliger for gardsarbeidere eller som store villaer for borgerskapet i høytliggende naturområder nær sentrum. Etter krigen ble den frittliggende eneboligen den vanligste boformen i Brumunddal.
Det meste er trehus. Stilen skifter med tida: Omkring århundreskiftet dominerte den ornamentrike og lette sveitserstilen. Enkelte av de store husene fra omkring 1920 er nyklassistiske. I 1930-åra kommer den internasjonale funksjonalistiske stilen som også ble utviklet som en såkalt "byggmesterfunkis". Etter krigen dominerte først husbankfinansierte boliger i en og en halv etasje og senere ferdighus i en etasje.

Gardstun. Buttkvernstunet sett fra Furnesvegen. (52)

Våningshus. Et eksempel på gamle våningshus som del av tettstedet er Kvernenga i Thore Bjerkes veg. Våningshuset på Kvernenga ble flyttet fordi bygningene på garden sto i vegen for jernbanetraseen. (53)

Villa. Kongsvegen 25. (54)

Bygård. Thingelstad-gården i Gamlegata. (55)

Funkisgård. Grand-gården med hotell og bank i 1951. (56)

To- og firemannsbolig

Den vanlige tomannsboligen er i to etasjer med en trapp og er delt horisontalt med samme leilighetstype oppe og nede. Med deling vertikalt ved trappen i tillegg gir boligen plass til fire leiligheter.

Rekkehus

Boligenheter i en eller to etasjer skilt med brannvegg og bygget sammen i rekke. Innen planområdet bare som en etasje.

Lav blokk

Bygning med minst to trappehus. Organisert omkring trapperom med brannvegger som vertikalt skille. Variant med enheter organisert langs korridor finnes ikke innen planområdet.

Frittliggende byhus

Bygård

Den tradisjonelle bygården er anlagt med våningshus og uthus. Våningshuset med langsiden mot gata dekker nesten hele tomtelengden, men har vindu mot alle fire sider. Uthus mot andre tomtegrenser kan danne indre gårdsplass og skjerme hagen. Mot gata er det gjerde på den ubebygde delen av tomta.
Bygårdene er trehus i tømmer eller bindingsverk. De eldste i Gamlegata og Furnesvegen ble oppført i sveitserstil med to etasjer, saltak og utvendig trepanel. Kombinasjon av valmtak og rappet yttervegg forkommer. I Nygata ble nyere varianter bygget med brattere tak og rom innredet i tredje etasje.

Opprinnelig ble bygårdene innredet med første etasje helt eller delvis for forretning/handverk og med boliger oppe. Forretningen med inngang fra

gata og boligen fra gården. Senere er første etasje ofte bygget om til større forretningsarealer og andre etasje innredet til andre formål. Ombyggingen har i mange tilfelle ført til at det opprinnelige huset er fullstendig transformert. Det normale er at store glasspartier og endret materialbruk i første etasje fører til at huset får en horisontal deling.

Funkisgård
Den typiske forretningsgården i funksjonalistisk stil er et større bygg i to til tre etasjer med hovedkonstruksjon i betong. Forretningsarealene i første etasje har fri plan med bærende søyler. De øvrige etasjene er organisert omkring en korridor. Det er flatt tak, gjerne med takterasse.

Grand Hotel og Randgaards bokhandel i Veldre- og Furnesvegen var de første som ble bygd i Brumunddal rett før 1940. De var stilrene funkisbygg med pusset, hvit fasade, begge med bankfilialer. Deretter ble Gudahls forretningsbygg reist i samme gate og seinere to bygg i Berger Langmoens veg. De siste med første etasje hevet opp i forhold til gata. Alle byggene ligger direkte til gata. De fleste byggene er sterkt forandret og har mistet sin opprinnelige karakter.

Varehus
Typen karakteriseres ved store åpne rom for fleksibel innredning av forretninger. De er bygget i en til to etasjer med søyle-/bjelkekonstruksjon i stål eller betong. Den store husdybden gir flatt tak. Varehuset er innadvendt og ofte uten vinduer. Arkitekturen er generell og er i Brumunddal bygget i forhold til det nye vegsystemets ordensprinsipper.

Varehuset Mega - mot torget. (57)

Sentrumsbygget - den eneste helhetlig formete kareen i Brumunddal sentrum. (58)

Nerkvern Brenneri er et eksempel på et godt bevart eldre industribygg langs Kvernveita. (59)

Langmoen er et godt eksempel på et funksjonalistisk fabrikkanlegg formgitt med produksjonsprosessen som utgangspunkt. (60)

Den Norske Bank - kommunehuset. (61)

Forsamlingshuset Framheim til Nygata. (62)

Byhus for karrebebyggelse

Dette er rene forretningsgårder som er ordnet i forhold til sammenhengende bebyggelse i kvartal. I første etasje er åpne forretningsarealer med lokaler for kontorutleie over. Byggene har branngavler og er oppført i to etasjer. Enkelte har hevet første etasje av hensyn til forretningslokaler i underetasjen.

Industribygg

Eldre industribygg
De gjenværende eldre industribyggene langs Kvernveita er av teglstein. De er bygget for foredling av landbruksprodukter, og forbildene kom trolig fra Tyskland. Best bevart er Brumunddalens Brænderi og Nerkvern brenneri øverst og nederst ved veita. Et industribygg med mer lokal karakter er den store tømmerbygningen i èn etasje etter det gamle meieriet på Ankerplassen.

Funksjonalistiske industrianlegg
De mer moderne industrianleggene er i stor grad bygget etter prinsippet om at form følger funksjon. Enkelte bygg har fri plan for stor fleksibilitet, andre har sin form helt bestemt av en spesiell produksjonsprossess. Som helhet har anleggene et variert kompleks av bygninger.

Hallbygg
Industrihallene har skallkonstrusjoner eller frie spenn som gir store åpne rom. De kan bygges sammen til større sammenhengende haller og er generelle ved at de kan tilpasses ulike produksjonsprossesser.

Institusjoner

Korridortype
Bygningstypen har rommene organisert langs en korridor, gjerne i flere etasjer. Korridorene er kommunikasjonslinjene i bygget. Det kan være satt sammen av enkeltbygg til et større kompleks. Eksempler kan være kommunehuset, hotellet og sykehjemmet.

Åpen plan
Et eksempel på institusjonsbygg med åpen plan er bibliotekbygget. Det er et åpent rom i full høyde der bare enkelte birom er avdelt som egne rom.

Forsamlingshus

Forsamlingshusene består av en sal for forsamlinger og tilhørende birom. Er salen stor kan samlet høgde være to etasjer. De gamle forsamlingshusene var bedehus, festlokaler og kino. De hadde flatt gulv og ble brukt for mange typer sammenkomster.

Bensinstasjoner

En bensinstasjon har et servicebygg i en etasje og et åpent tak over bensinpumpene. Bare Sørums stasjon står i Brumunddal igjen i gågata som en prototyp på de tidlige stasjonene.

Kvisliengården ca.1917. (65)

Kvisliengården tidlig i 1920-årene. (66)

Furnesvegen 26 - Kvisliengården i dag. (67)

BEVARING

Verneverdige bygninger og bygningsmiljø er registrert for at stedet Brumunddal skal ha et grunnlag for å sikre at historiske minner og stedlig egenart blir ført videre.

Bevaringsobjektene kan knyttes til spesielle perioder i stedets historie. Kartet er laget på grunnlag av opplysninger fra og diskusjoner med antikvarisk myndighet.

Gardene

Buttekverntunet og Granerud gård er verneverdige bygninger og miljøer fra tida før industrialiseringa.

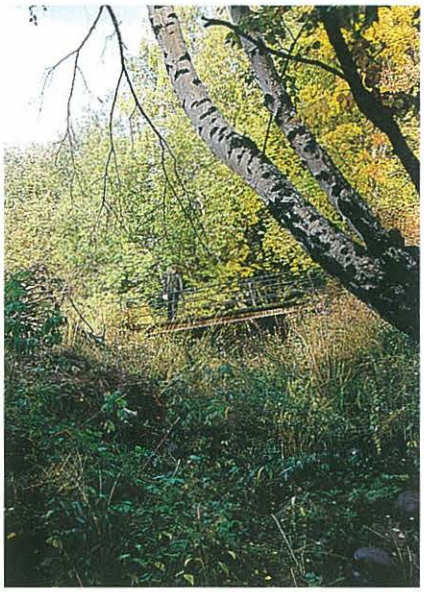
Kvernveita, industriminner

Kulturminner fra Brumunddals framvekst som industristed er viktige i vernesammenheng. De eldste og best bevarte er lokalisert langs Kvernveita: Nerkvern Brenneri, Huseby Meieri, Brumunddalen Brænderi og det gamle meieriet (Ankerplassen).

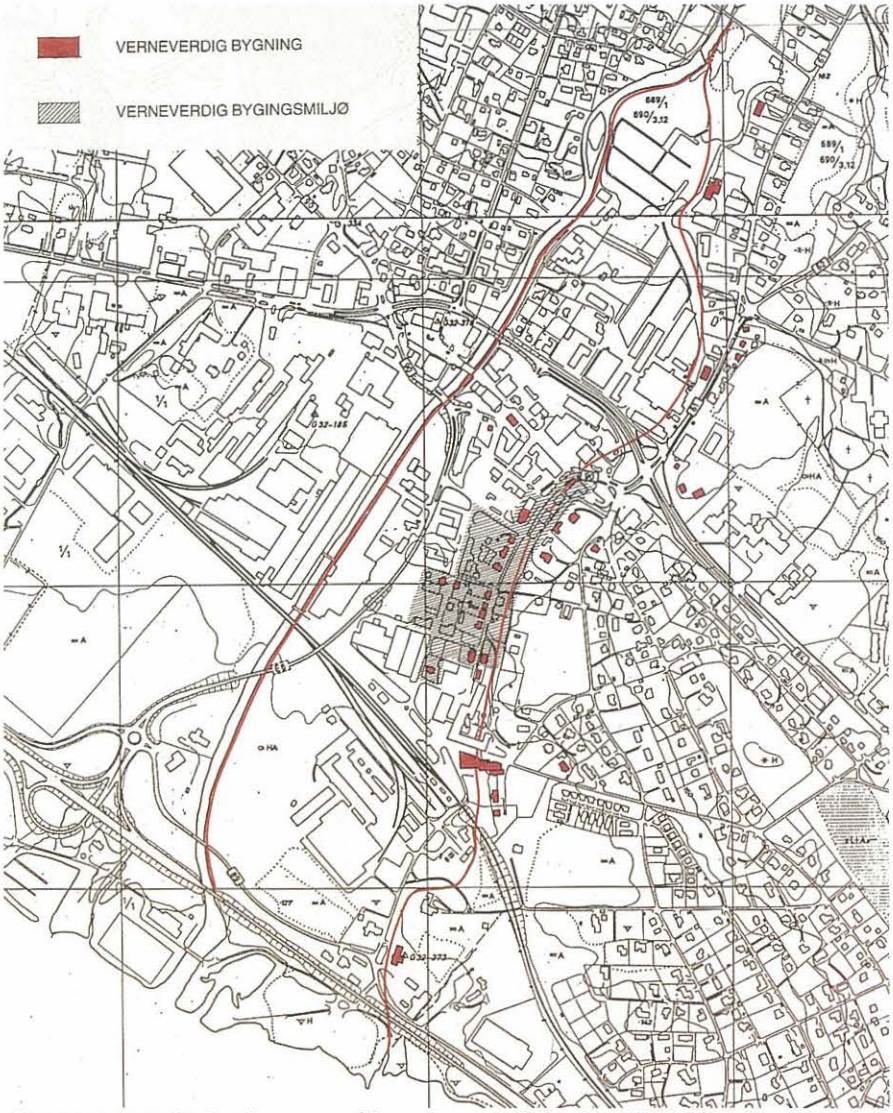
Sentrumsbebyggelse

I Brumunddal sentrum er det særlig området omkring Gamlegata som inneholder verneverdige enkeltbygninger. Viktigere enn enkeltbygningene er hele miljøet, inklusive uthusene og framfor alt sjølve gateløpet.

I Nordåsvegen finnes et bygningsmiljø med Bedehuset og de gamle arbeiderboligene fra Buttekvern fra før år 1900.



Kvernveita i dag, landskapet og bruene viser det gamle løpet. (64)



Kart over verneverdige bygninger og områder med verneverdig bygningsmiljø. (63)

Vern av kulturlandskap i tettstedet

I tettstedet finnes historiske rester av kulturlandskap av spesiell historiefortellende verdi. Eksempler på dette er;

➢ de kraftige tørrmurene som regulerer elveløpet

➢ kulturlandskapet omkring Nerkvern gård

➢ sporene etter Kvernveita

Byggeskikk

I Brumunddal består bygningsmiljøet av svært ulike bygninger fra forskjellige tidsperioder. Intensjonen i planarbeidet er at det som finnes av helhetlige kvaliteter i bygningsmiljø og bybilde, skal føres videre.

Det er i prinsippet to strategier som kan legges til grunn for vedlikehold av eldre hus og utforming av nye:

➢ Det kan på grunnlag av et utvalg av eksisterende bygninger defineres en byggeskikk som er karakteristisk og/eller ønskelig for å styrke Brumunddals identitet som sted. Endringer av gamle bygninger og reising av nye kan tilpasses denne normen.

➢ Eldre hus vedlikeholdes og påbygges med utgangspunkt i sin opprinnelige byggeskikk. Nye bygg kan ha et moderne formspråk, men må følge gesimshøyder og byggelinjer. I områder med verneverdige bygninger må ny arkitektur ta utgangspunkt i ordensprinsippene i eksisterenede bebyggelse.

I forslaget til retningslinjer for bebyggelse i Brumunddal er det siste alternativet lagt til grunn.

3 BRUK AV ANALYSEN

Analysen er utviklet for å ha disse bruksområdene:
➢ Den skal tjene til generell heving av det lokale kunnskapsnivået om Brumunddals stedsform.
➢ Den skal fungere som en "databank" til bruk i prosjektvurderinger og for utvikling av konkrete forbedringsprosjekter.
➢ Den skal danne grunnlag for formalisert planlegging gjennom bestemmelser og retningslinjer til kommunedelplanen for Brumunddal.

RETNINGSLINJER TIL KOMMUNEDELPLANEN

Retningslinjene som her blir presentert samsvarer i hovedinnhold med de som er vedtatt til kommunedelplanen for Brumunddal, men er omredigert for at prinsippene skal komme tydeligere fram.

Retningslinjene bygger på analysen og på normative politiske vurderinger om stedsutvikling. De er rettet mot utforming og behandling av detaljplaner og byggeprosjekter.

Retningslinjer som vedtas som del av overordnede planer, er ikke juridisk bindende som plankart og tilhørende bestemmelser, men skal være veiledende redskap for styring og kvalitetssikring.

Retningslinjene er delt i tre hoveddeler: Generelle retningslinjer, retningslinjer for de enkelte områdene av tettstedet og retningslinjer for sentrum. For sentrumsområdet bygger disposisjonen av retningslinjene på de arkitektoniske kontekstene.

GENERELLE RETNINGSLINJER

Utviklingsretning

Brumunddal bør søkes utviklet på bakgrunn av sine historiske arkitektoniske kontekster. I dagens planlegging innebærer dette først og fremst at en gjennom reetablering og forlengelse av eksisterende gater, og ved hjelp av bearbeiding av grønnstruktur, søker å styrke forbindelser mellom områder som er brutt av seinere års vegutbygging.

Landskap

Areal for framtidige utbyggingsbehov må fastlegges i forhold til landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF-områder) på en måte som ivaretar overordnede landskapshensyn. Sammenhengen i det høyproduktive kulturlandskapet og skogsområdene som omgir det utbygde området, bør bevares uten oppsplittende bebyggelse og andre inngrep.

Det utbygde området bør ligge som en sum av delområder som hver for seg har klart definerte grenser mot natur- og kulturlandskapet.

Naturlige linjedrag og silhuetter i landskapet bør ikke brytes av bebyggelse eller andre anlegg. Områder med flathogst på åsrygger bør revegeteres.

Eksisterende elver, bekker, tjern, strandlinje og våtmarker bør bevares som viktige elementer i en sammenhengende grønnstruktur, og som biotoper.

Sammenhengende grønnstruktur bør gi forbindelse mellom boligområdene, friarealene i tettstedet og natur- og friluftsområdene.

Overgangen mellom det tette senterområdet og de grønne nærområdene med åpen bebyggelse gjøres mest mulig klar.

Skrenten og vegetasjonen i øst langs Kvernveitas tidligere løp bør bevares og styrkes der den er svekket.

Vegsystem

Kommunikasjonssystemet bør utvikles som en "grønn" struktur med planting av trær og annen vegetasjon. Det gjelder hoved- og samleveger, bygater og gang- og sykkelveger.

Der overordnet vegnett møter Brumunddal sentrum, bør det være en markert overgang og et markert skifte i karakter, fra veg i åpent landskap til bygate tilpasset stedets karakter og byform.

Boligområdene bør knyttes til hverdagsreisemål ved hjelp av sammenhengende gang- og sykkelveger med liten eller ingen biltrafikk.

Byggesaker
Ny bebyggelse skal plasseres, dimensjoneres og utformes slik at de bevisst forholder seg til arkitekturen i det eksisterende miljø.

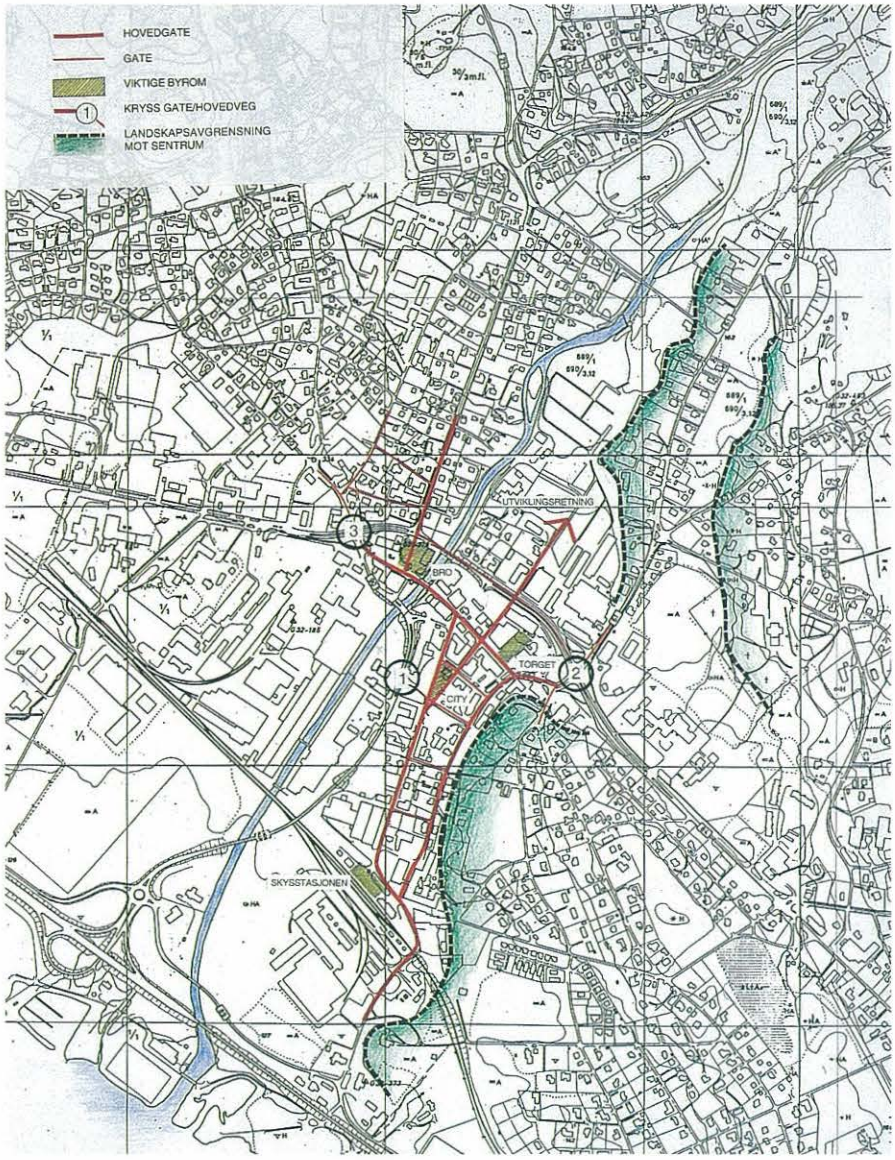
Eldre hus skal vedlikeholdes og bygges på med utgangspunkt i sin opprinnelige byggeskikk.

Nye bygg kan ha et moderne formspråk, men må følge stedets målestokk og gesimshøyder og byggelinjer, der slik homogenitet kan defineres innen et område.

Byggesøknader skal vise fasadeoppriss av ny bebyggelse sammen med eksisterende nabohus. I spesialområder for bevaring skal det vises oppriss for hele kvartalfasaden.

Plan for utomhusarbeider skal legges fram og godkjennes som en del av byggesøknaden. Utomhusanlegget skal ferdigstilles samtidig med bygningene, unntatt i boligområder.

Kulturminnevern
Faste kulturminner, verneverdige enkeltbygg og bygningsmiljøer bør bevares i en sammenheng som ikke reduserer deres verdi.



Illustrasjonskart retningslinjer. (68)

I byggesaker skal det kontrolleres om bygg eller nabobygg er registrert i SEFRAK-materialet.
I områder med verneverdige bygninger og bygningsmiljø skal alt byggearbeid bevisst forholde seg til de arkitektoniske sammenhengene i området.

Alle byggearbeider nevnt i Plan- og bygningsloven paragraf 25.6 skal for spesialområder med formål bevaring og for registrerte verneverdige bygninger forelegges antikvarisk myndighet før byggetillatelse gis. Enkeltbygninger som vurderes som verneverdige er merket av på plankartet.

RETNINGSLINJER FOR OMRÅDER

A Gardsanlegg
De grønne områdene omkring Nerkvern, Buttkvern og Granrud beholdes. Ny bruk bør bevare karakteren av gard og gardstun. Endringer på gardsanleggene og nybygg i nærheten bør skje i samråd med antikvarisk myndighet.

B. Småhusbebyggelse
Den enhetlige karakteren av grønne villaområder omkring sentrum bør bevares og styrkes. Områder med store tomter bør kunne fortettes noe.

B1
De gamle gutuene som ga trygge snarveger ned til sentrum og forbindelse på tvers gjennom området fra Kongsvegen til Gamlegata, bør sikres og gjenopprettes som gang- og sykkelveger der de er brutt. Atkomsten til Buttekvernsskogen bør også sikres.

B2
Den markerte skrenten mot elvesletta bør tas vare på og forsterkes med vegetasjon der den er svekket.

B3
Gaterommet i Berger Langmoens veg bør fastholdes og styrkes. Nye bygg skal følge de etablerte byggelinjene. Der bygg ligger trukket tilbake, kan vegetasjon og gjerder (fortrinnsvis stakitter) bidra til det samme.

E. Brumundelva
Elva med nærområder bør styrkes som grønnstruktur gjennom det bebygde området. Elvas potensiale som miljøkvalitet bør utvikles.
I sentrum bør elvebredden få en bearbeidet urban karakter.
Atkomsten til og langs elva bør bli bedre. En gangveg i forlengelsen av Elvegata bør forbinde sentrum med idrettsparken på Sveum.

F. Mjøsstranda
Reetablering og opparbeiding av strandområdene bør føres videre med gjennomgående gang- og sykkelveg. Boligområdene bør få direkte gangveg til stranda. Gang- og sykkeltrafikken fra sentrum bør følge den historiske og naturlige vegen fra Gamlegata til Nerkvernsstranda. Gamle Steinbrygga ved utløpet av Kvernveita bør rustes opp. Nye bygg bør bare tillates dersom de har direkte sammenheng med bruken av friområdet.

IP Institusjonspark
Nye bygg bør legges fritt, og utomhusarealene bør opparbeides og beplantes parkmessig.
Parkeringsplasser bør deles opp og beplantes slik at de ikke bryter områdets grønne karakter. Det bør plantes en trerekke langs Furnesvegen.

L Langmoen
Området bør beplantes mot hovedinnfartsvegene.Bakgårder sør for elva ryddes og opparbeides.

NP Næringspark
På grunn av sterk eksponering mot innfartsvegene bør det i byggesaksbehandling stilles strenge krav til utforming av bygg og utomhusanlegg. Områdene bør bygges ut med frittliggende bygninger. Mot E6 etableres et vegetasjonsbelte med trerekke. Reklame bør ikke få dominere områdene.

NP1 Granrudjordet
Bausbakkelva og vegetasjonen langs kanten bør bevares som grønt naturdrag. Trerekka langs Ringsakervegen suppleres og føres videre.

NP2 Globusenga
Bygg bør ikke oppføres mellom Strandvegen og E6, og området bør ikke brukes som lagerplass. Skraphandelen som er etablert, bør flyttes eller skjermes i sammenheng med styrking av naturområdene og vegetasjonen rundt Brumundelva.

NP3 Stela-området
Den grønne karakteren av området bør styrkes. Utendørs lagerplasser bør skjermes med vegetasjon.
Bygg og installasjoner bør være maksimum to etasjer. Gangadkomst til stranda bør gjenopprettes for det store boligfeltet på Nerkvernsjordet.

RETNINGSLINJER FOR SENTRUMSOMRÅDET

Funksjonsblanding
Sentrum skal utvikles med et sammensatt miljø og en blanding av mange funksjoner. Det skal søkes å få til funksjonsblanding også innenfor det enkelte kvartal.

Boliger
Boligmengden i sentrum skal økes. Boligområder skal sikres en god miljøstandard. Boliger kan tillates i alle deler av sentrum. I alle områder unntatt langs gågata og mellom gågata og omkjørings-vegen skal i nye byggeprosjekter kreves at minst 1/3 er boligareal.

Utviklingsretning, hovedgater
Nygata fra Skysstasjonen med forlengelsen i Industrigata er den forbindelseslinjen som kan gi romlig sammenheng gjennom hele sentrets nåværende og framtidige utstrekning. Nygata/Industrigata legges til grunn som hovedgate for framtidig utvikling på tvers av Gågata.

Andre hovedgater som skal bevares og forsterkes er:
➢ Gamlegata til Nordåsvegen/Brennerivegen
➢ Nygata til Gågata.
➢ Berger Langmoens veg
➢ Gågata

Omkjøringsringen
Omkjøringsringen består av omkjøringsvegen, Øverbakkvegen og deler av Gamlegata og Nils Amblis veg. Fra kryssene med overordnet vegnett ved Nordåsvegen, Fagerlundvegen og Øverbakkvegen skal veganlegget utformes bymessig. Overgangen fra overordnet veg i åpent landskap til bygate skal tydeliggjøres.

Veganlegget skal senkes til nivå med andre gater. Hensynet til gjennomkjøringstrafikk prioriteres ned til fordel for adkomst og andre trafikkanter. Vegene/gatene skal ha detaljering og materialbruk som bygater.

Transformasjon mot kvartal-struktur
Der byplanen er lagt opp som et rutenett, skal bebyggelsen utvikles mot en kvartalsstruktur. Ved gatekryss skal kvartalenes hjørner fastholdes. Kvartalene har en eller to sider mot en hovedgate. Nye bygg skal mot hovedgatene følge de etablerte byggelinjene for å forsterke og skape sammenheng i gaterommet. I tilfelle med høyere utnyttelsesgrad skal en søke å skape sluttede kvartaler ved også å bygge til tverrgatene. Forretninger skal ha inngang fra hovedgatene.

Topologi - gaterom/byrom
Eksisterende gaterom opprettholdes og styrkes. Ved utforming av gatene skal det tas utgangspunkt i gatas særpreg. De frie siktlinjene i gaten skal ikke brytes. Det skal søkes å plassere nye bygg der sammenhengen i gaterommet er brutt. Nye bygg plasseres inntil gaten i den etablerte byggelinjen.

Bortsett fra i Gågata skal bebyggelsen følge et åpent bebyggelsesmønster.

Mellom hus kan stakitter fastholde gaterommet. Der hus mangler eller er trukket tilbake fra gaten, kan trerekker i byggelinjen fastholde gaterommet.

Hovedgatene skal opparbeides og detaljeres som bygater med god standard.

Alle gater/veger skal ha fortau eller gangveg.

Gågata bør gis mer enhetlig bredde. Gatebredden søkes redusert ved å fastholde linjen Posthuset-Sønes som byggelinje mot nord.

Overganger mellom gaterom og plasser klargjøres. Inngangene til gågata fra de åpne trafikkområdene i begge ender defineres klarere.

Hovedinngang til forretninger skal være fra gågata. Gågata søkes opparbeidet til en høyere standard i samarbeid med grunneiere.

Torget bør få en klarere romavgrensing mot Gamlegata og mot parkeringsplassen.

Mot Torget og Gågata bør det etableres flere virksomheter i eller inntil S-lagets lukkede fasade.
Torgdelen av det store rommet bør opparbeides med en høyere standard.

Cityområdet kan utvikles til et urbant byrom når bussparkeringen og drosjebua fjernes. Dette kan skje ved at romavgrensende husvegger blir etablert langs Nygata og Industrigata, eller ved at plassen utvikles som et punkt med sin egen gramatikk.

Flere bruksmuligheter av plassen bør vurderes.

Etablering av ny skysstasjon som samler all kollektivtrafikken ved jernbanen, gjør at Nygata igjen får stor betydning som hovedgate. Stasjonsområdet bør bearbeides som et byrom sett i forhold til Nygatas lange, rette akse.

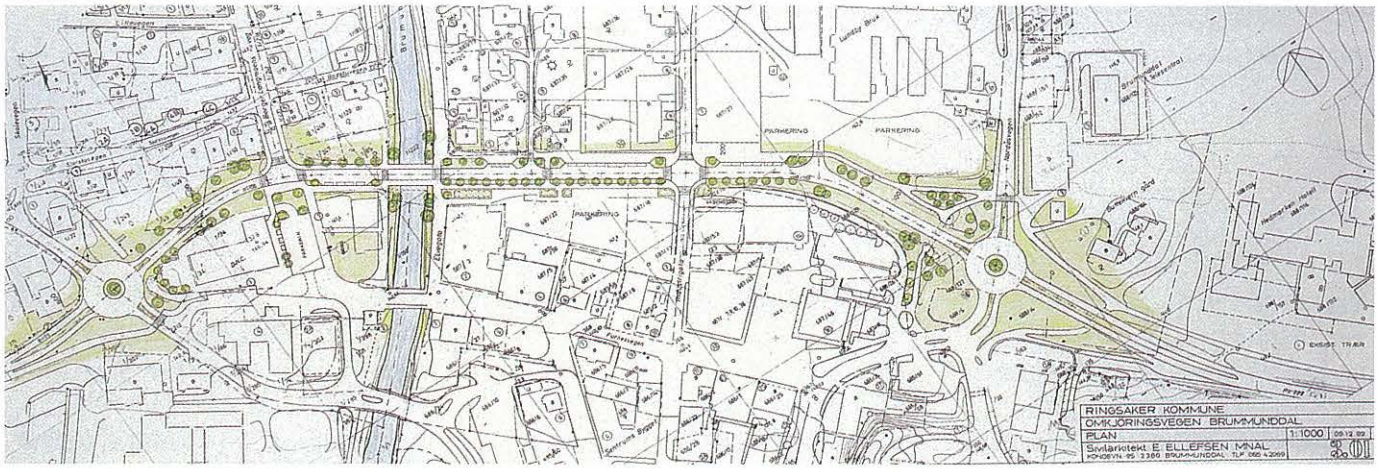
Parker
Kvernveita bør søkes reetablert i området langs Gamlegata der den ikke er fyllt opp. Mulighetene for vann i veita og parkmessig opparbeiding av området i tilknytning til Husebyparken bør vurderes. Husebyparken bør knyttes nærmere til sentrum med en bedre gangforbindelse.

Byggesaker
Bygninger mot offentlig gate eller plass skal plasseres med en fasade i eksisterende byggelinje.

Ubebygd del av tomtebredde mot hovedgate skal ikke være mer enn 1/3 av tomtebredden. Første etasje skal ha gulvhøyde som svarer til gatas nivå. Bygg skal ikke være over to etasjer med gesimshøyde ikke over seks meter. Tak på nybygg skal normalt være skråtak. Retningslinje om høyde og takform kan fravikes om hensynet til nabobebyggelse tilsier det.

Kulturvern, bevaring
Gamlegata og deler av Nygata bør båndlegges ved at det utarbeides reguleringsplan med formål spesialområde bevaring etter plan- og bygningsloven paragraf 25.6.
Spesialområdet for bevaring er markert med forslag til avgrensing på områdekartet.

I byggesaksbehandling skal en også før en plan foreligger, kreve utvidet dokumentasjon og rådføre seg med antikvarisk myndighet for å sikre at vedlikehold av eksisterende bygg og nybygg tilpasses det eksisterende miljø.



Prosjekt - forbedring av omkjøringsvegen i sentrum. (69)

Parkering

Parkeringsanlegg lokaliseres primært i tilknytning til omkjøringsringen.

Der parkeringsplasser ligger åpent mot gater, skal de skjermes med trerekker. Parkering i kvartalene skal legges skjermet bak gatefasadene. Kantsteinsparkering i gata kan tillates som korttidsparkering.

S2. Lundby Bruk

Området er transformert til forretningsområde og bør integreres som en del av sentrum. Det forutsetter at omkjøringsvegen senkes.

S3. Øverkvernsletta

Området bør reguleres for videre utbygging av sentrum med mulighet for sentrumsnære boliger, kontorer/ forretninger og for miljøvennlig handverk/industri.

Området bør struktureres med utgangspunkt i Nygata/Industrigata og Elvegata. Utbygget del mot sentrum bør fortettes.

Det anbefales at alternative muligheter for utvikling av området blir nærmere utredet, og at en er restriktiv når det gjelder enkeltprosjekter før en helhetlig plan foreligger.

PROSJEKTER

Analysen fungerer på to nivåer. Den er ett utgangspunkt for retningslinjer til kommunedelplanen og har også gitt grunnlag for å prioritere enkelte forbedringsprosjekter i Brumunddal. Prosjektlista illustrerer noen av planleggingas viktige intensjoner:
Opparbeiding av grønnstruktur, tydeliggjøring av historiske minner og investeringer for å bote på skadene fra utbygging av veger i sentrumsområdet på 1970-tallet.

Gjennomførte prosjekter:

➢ Mjøsstranda, opparbeiding av friområde
➢ Avkjøring fra E6, ny utforming

Prosjekter under utførelse:

➢ Estetisk opprusting langs E6
➢ Bruparken - ny park i sentrum
➢ Nygata - fortau og trerekker

Planlagte prosjekter:

➢ Omkjøringsvegen, miljøprioritert gjennomkjøring
➢ Kvernveita, kultursti
➢ Skysstasjonen, terminal for kollektivtransport
➢ Brumundelva, sammenhengende friområde med turveg

Andre aktuelle prosjekter:

➢ Øverkvernsenga (S3), sentrumsutvidelse og boliger ev. arkitektkonkurranse
➢ Øverkvern grustak, revegetering, idrettsanlegg
➢ Området mellom sentrum og E6, reguleringsplan som grunnlag for arkitektonisk opprusting
➢ Trafikkplan/gatebruksplan
➢ Gang/sykkelveger langs samleveger/hovedveger
➢ Sammenhengende grønnstruktur gjennom bebyggelsen
➢ Fortau langs sentrumsgatene
➢ Opprusting av gågata, overflater og møblering
➢ Trerekker langs hovedveger og hovedgater
➢ Torget, opprusting av torg og anlegg av park
➢ City-området, ny funksjon og utforming
➢ Kvernveita, restaurering langs Gamlegata

VEDLEGG

BAKGRUNNSMATERIALE

Kommunedelplan for Brumunddal. Vedtatt i kommunestyret i Ringsaker 30.06.93.
➢ "Rapport Bygningsmiljø og Byggeskikk". 12.01.93. Siv.ark. MNAL Eilert Ellefsen
➢ "Brumunda fra Sveum til Ullvarefabrikken" 12.12.92. Landskapsark. MNLA Moen og Feste
➢ "Kvernveita som kulturminne" 14.12.92. Landskapsark. MNLA Moen og Feste
➢ "Grønnstruktur og myk kommunikasjon" 1993. Teknisk etat v/ stud. arch Eva Merete Lunde.
➢ Omkjøringsvegen i Brumunddal . Plan for Miljøprioritert veg. Siv.ark. MNAL Eilert Ellefsen 09.12.92 (Forslag)
➢ Gang- og sykkelveg fra Mjøsa til sentrum. Landskapsark. MNLA Moen og Feste 30.11.92. (Forslag)

LITTERATURLISTE

"Kvernveita i Brumunddal", Magistergradsavhandling ved Universitetet i Oslo 1986, Tove Nedrelid

"Brumunddalsboka", Hedmarksmuseet og Domkirkodden, Hamar 1986

"Realistisk byanalyse" NTH, Fakultet for arkitektur 1990, Karl Otto Ellefsen/Dag Tvilde

Eksempler på bruk av Realistisk byanalyse:

"Tettstedskatalog for Romerike", Akershus fylkeskommune 1991, Asplan Østlandet a.s v/Dag Tvilde

"Tettstedsutvikling Romerike - mulige utviklingsprinsipper for 8 utvalgte tettsteder", Akershus fylkeskommune 1991, Asplan Østlandet v/Dag Tvilde

"Byanalyse Moss" 1992, Asplan Østlandet a.s v/Dag Tvilde

"Plan for byform, arealbruk og vegsystem - Florø sentrum"
1993, Karl Otto Ellefsen/Kjell Hareide

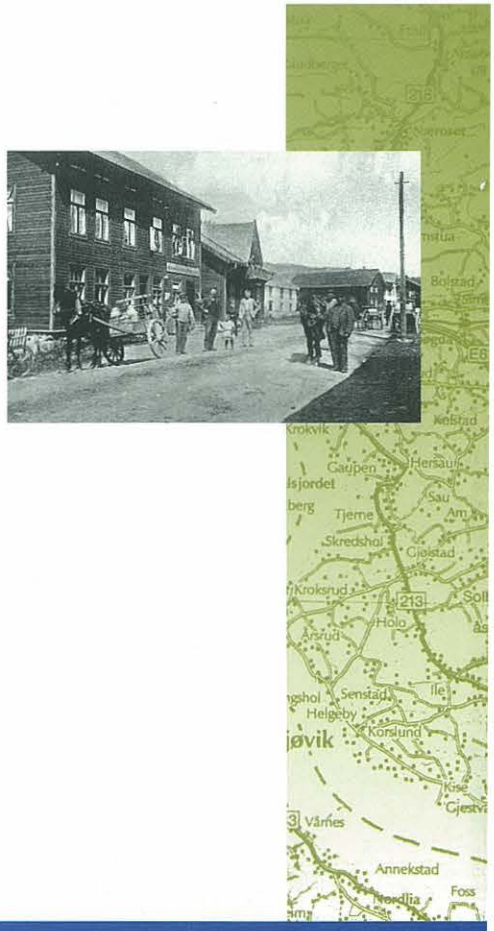
"Tettstedsanalyse for Hommelvik" 1992, NTH, Institutt for by- og regionplanlegging v/Karl Otto Ellefsen

"Byanalyse for Hamar", 1992, Spangen og Aursand Sivilarkitekter MNAL

ILLUSTRASJONER

1. Skråfoto av Brumunddal - Fjellanger/ Widerøe.
2. Næringsstruktur i Ringsaker - endringer 1960 - 1992.
Tabellen er utarbeidet av næringssjefen i Ringsaker.
3. Foto Gamlegata ca. 1920
Foto, C.Normann
Hedmarksmuseets fotoarkiv, Hamar.
4. Flyfoto av sentrum fra 1955
Foto, C. Normann
Hedmarksmuseets fotoarkiv, Hamar.
5. Modell av soneplan for tettstedet 1983.
6. Diagram Mjøsbyen.
7. Brumunddal fra Høsbjør
Foto, Eilert Ellefsen
8. Brumunddal fra Nes
Foto, Eilert Ellefsen
9. Analysekart - grønnstruktur.
Beate Eikrem, Berit Marie Galaaen, Andreas Gehe, Hege Lægreid, alle stud.arch.
10. Analysekart - naturlige romdannelser i dalen. Symbolbruken på kartet er hentet fra "Kvalitativ stedsanalyse - Stryn" (Vagstein 92).
Ingrid Rossavik Gundersen, Ingunn Sirevaag Hansen, Fritz Håkon Halvorsen, Ellen Hellsten, alle stud.arch.
11. Analysekart - grønnstruktur i sentrumsområdet.
ref. ill. 9
12. Figurbunnkart 1820
Patrik Larsson, Vidar Knutsen, Morten Longum, Asgeir Jørgensen, Randi Lile, Axel Kristoffersen alle stud.arch.
Figurbunnkartet er konstruert på grunnlag av kart fra 1820. Gjengivelser av bygninger er ikke korrekt og illustrerer kun lokalisering av gardstun.
13. Utsnitt av kart fra 1820. Kartgrunnlag: Rektangel 26A-9, Ltn.Collin 1820.
14. Figurbunnkart 1894
ref.ill.12.
Kartet er konstruert fra rutenettsplan fra 1902 og ved hjelp av opplysninger fra Brumunddalsboka.
15. Produksjonsanlegg langs Brumundelva.
Tove Nedrelid (1986)
I6. "Reguleringsplan for Brumunddalen" 385/1902. Approbert ved Kngl. res. av 10.juli 1900. Riksarkivet
17. Figurbunnkart 1930
ref.ill.12.
Kartet er konstruert etter kart fra 1934.
18. Oversiktsbilde av sentrum 1930-tallet.
Foto, T. Bleken-Nilssen.
Hedmarksmuseets fotoarkiv, Hamar.
19. Figurbunnkart 1970
ref.ill.12.
Kartet er konstruert etter økonomisk kartverk fra 1968-69.
20. Oversiktsbilde av sentrum fra 1949
Foto, Widerøe-flyfoto
Hedmarksmuseets fotoarkiv, Hamar
21. Reguleringsplan for Brumunddal 1948.
22. Figurbunnkart 1993.
ref.ill.12
Kartet er konstruert etter dagens økonomiske kartverk for Brumunddal.
23. Reguleringsplan for Brumunddal. Stadfestet av Miljøverndepartementet i 1976.
24. Analysekart - områdeinndeling
25. Fra Kongsvegen
Foto, Eilert Ellefsen
26. Fra Nordåsvegen
Foto, Eilert Ellefsen
27. Fra Berger Langmoens veg
Foto, Eilert Ellefsen
28. Brumundelva gjennom sentrum.
Foto, Knut Linnerud
29. Mjøsstranda med E6
Foto, Eilert Ellefsen
30. Institusjonsområdet på Buttkvernjordet
31. Flyfoto Brumunddal 13.9.1961
Widerøe-flybilde
Hedmarksmuseets fotoarkiv, Hamar
32. Fra industriparken i nord
Foto, Eilert Ellefsen
33. Globusenga og E6
Foto, Eilert Ellefsen
34. Industriområder eksponert mot E6
Foto, Eilert Ellefsen
35. Flyfoto av sentrum
Foto, Fjellanger Widerøe
36. Analysekart - arkitektonisk kontekst 1
37. Gamlegata ca.1908
Foto, Det Norske Kortforlag
Hedmarksmuseets fotoarkiv, Hamar
38. Gamlegata i dag
Foto, Eilert Ellefsen
39. Analysekart - arkitektonisk kontekst 2
40. Nygata i 1930-årene
Foto, J.H.Küenholdt A/S
Hedmarksmuseets fotoarkiv, Hamar
41. Nygata i dag
Foto, Eilert Ellefsen
42. Analysekart - arkitektonisk kontekst 3
43. Fra Furnesvegen, bildet er tatt i 1904
Foto, N.K. 502
Hedmarksmuseets fotoarkiv, Hamar
44. Fra Furnesvegen, bildet er tatt rundt 1940
Foto, C.Normann
Hedmarksmuseets fotoarkiv, Hamar
45. Furnesvegen i dag
Foto, Eilert Ellefsen
46. Analysekart - arkitektonisk kontekst 4.
47. Berger Langmoens veg ca. 1925
Foto, Kr. Heramb
Hedmarksmuseets fotoarkiv, Hamar
48. Berger Langmoens veg i dag
Foto, Eilert Ellefsen
49. Analysekart - arkitektonisk kontekst 5.
50. Omkjøringsvegen i dag
Foto, Eilert Ellefsen
51. Analysekart - typologi Brumunddal sentrum.
52. Buttekvernstunet sett fra gamle Riksveg 50
Foto, Beate Eikrem
53. Kvernenga.
Foto, Eilert Ellefsen
54. Kongsvegen 25
Foto, Eilert Ellefsen
55. Thingelstad-gården i Gamlegata
Foto, Eilert Ellefsen
56. Grand-gården 15.8.1951
Foto, C.Normann
Hedmarksmuseets fotoarkiv, Hamar
57. Varehuset Mega - mot torget.
Foto, Eilert Ellefsen
58. Sentrumsbygget
Foto, Eilert Ellefsen
59. Nerkvern Brenneri
Foto, Eilert Ellefsen
60. Langmoen
Foto, Ingunn Hylen
61. Den Norske Bank - kommunehuset
Foto, Eilert Ellefsen
62. Framheim
Foto, Eilert Ellefsen
Hedmarksmuseets fotoarkiv, Hamar
63. Kart over verneverdige bygninger og områder med verneverdig bygningsmiljø.
64. Veita i dag
Foto, Karin Kolle.
65. Kvisliengården ca.1917
Foto, ukjent
Hedmarksmuseets fotoarkiv, Hamar
66. Kvisliengården tidlig på 1930-tallet
Foto, ukjent
Hedmarksmuseets fotoarkiv, Hamar
67. Furnesvegen 26 - Kvisliengården i dag
Foto, Eilert Ellefsen
68. Illustrasjonskart retningslinjer.
69. Prosjekt - forbedring av omkjøringsvegen i sentrum
siv.ark.MNAL Eilert Ellefsen

Flere eksemplarer
av denne publikasjonen
kan bestilles fra:

Statens forurensningstilsyn (SFT)
Strømsvn. 96
postboks 8100 Dep.
0032 Oslo

Telefon 22 57 34 00
Telefax 22 67 67 06