

Per Hvamstad

Reguleringsplan for Steia – en del av Unescos verdensminne!

Professor Sverre Pedersens planarbeid i Alvdal

Alvdal sentrum, Steia, har de siste åra gjennomgått en stor ansiktsløfting. Med grunnlag i omfattende planlegging, drøfting og konkrete tiltak har Steia fått en betydelig opprusting. Den gamle stasjonsbyen er hentet fram og har fått bekräftet sin status som historisk stasjonsby av Jernbaneverket. Sentralt i planlegginga og i sjølve stasjonsbyen står den gamle bebyggelsen: Stasjonsbebyggelsen med godshus, ilgodshus og stasjonsbygningen og haveanlegget. Steien hotell og Østby har gjennomgått betydelige restaureringer. Det er planer også for handelslaget, men arbeidet er ikke igangsatt. Disse viktige husa sammen med Alvdal kirke representerer den gamle stasjonsbyen, som så fra slutten av 1960-åra ble supplert med nye og tidstypiske moderne bygg, der tidligere Trangen, Opsahl og Uthaug låg - det vi kan kalle Steia sør. Alt plan- og byggearbeid krever omfattende innsats med planprosesser der ulike oppfatninger og løsninger skal veges mot hverandre. Finansiering skal og på plass før det konkrete arbeidet kan starte opp. På Steia brukes historia som grunnlag for videre utvikling og det er slått fast at stasjonsbyen Steia er forholdsvis unik, så vel regionalt som nasjonalt.

Alvdal sentrum vokste fram med ut-

gangspunkt i kirka, som i 1862 ble flyttet opp fra Randmælsjordet nede ved elva. Seinere kom kirkestue og kommunehus. Sentrumsutviklinga ble i 1877 forsterket med Rørosbanen, stasjonen, hotellet og etterhvert forretninger og boliger. Ingen andre steder i Nord-Østerdalen ble det gamle og nye sentret liggende så tett inntil hverandre. Dette ga et godt grunnlag for vekst og utvikling, en situasjon som holdt seg fram til biltrafikken konkurrerte ut Rørosbanen og riksvegen ble fjernet fra sentrum og lagt på nåværende plass i 1960-åra. Alvdal sentrum gikk også tidligere ned til elva, med skole og meieri på elvekanten. Ny riksveg og større aktivitet førte også til at det grodde opp virksomheter på andre sida av elva.

Under forberedelsene til planarbeidet som nå pågår, ble jeg gjort oppmerksom på ei interessant mappe i kommunearkivet, teknisk etat. Mappa er merket med skrivemaskin: *Reguleringsplanen Utbyggingsavdelingen 504. Med svart tusj er det skrevet: 1940-, 50-, og 60-tallet « Sverre Pedersen planen».*

Dette er ei svært innholdsrik mappe, brev, notater, kart og tegninger, knyttet til et omfattende reguleringsarbeid på Steia. Som påskrifta antyder er dette et arbeid, en prosess, som gikk over lang

tid. Eldste dokument er fra 1946 og siste er fra 1967, men arbeidet var startet opp allerede høsten 1945. Kontakt mellom planleggeren og kommunen var allerede etablert i 1939.

Reguleringsplanen

– del av verdensminnet

Sverre Pedersen, (1882-1971) var arkitekt og professor ved NTH i Trondheim. Han var en av de mest aktive arkitekter i arbeidet med å planlegge og bygge oppatt byer og tettsteder som var brent under 2. verdenskrig, kjent som Brente steders regulering. Han må ha hatt en enorm arbeidskapasitet. Dette førte til en omfattende reisevirksomhet, noe som også går fram av kontakten med kommunen. I 1957 skriver han: *Jeg måtte til Berlin, hvor jeg var innbudt av den vesttyske arbeidsminister og byen Berlin til sammen med 8 andre europeiske arkitekter å fremkomme med forslag til regulering av det nye centrum i Berlin. Jeg har nu studert ødeleggelsene i Berlin, hva der tok ganske lang tid.*

Pedersen er mest kjent for sitt arbeid med Steinkjer og Molde. Han var også engasjert i Elverum og litt på Hamar. Men det var ikke bare krigsskadde byer og tettsentra, som krevde innsats. Alle byer og tettsentra sto overfor endringer og tilpassing til den nye tida, som kom for fullt framover mot 1950-tallet. Alvdal var den største saken han hadde her i området, men han vare også innom Follidal, Tynset og Røros.

Pedersen etterlot seg et omfattende arkiv, dette er ordnet og tilgjengelig ved Statsarkivet i Trondheim. Pakke nr 1 i dette arkivet omhandler arbeidet i Alvdal. Sammen med resten av arkivet er

alvdalsmaterialet dessuten en del av Norges Dokumentarv, Norges del av Unescos verdensminneprogram.

Lokalt var det Asbjørn Løkken, som var samarbeidspartner. Han var leder av Alvdal Bygningsråd, seinere kom broren Lars Løkken inn i arbeidet som kommunetekniker, seinere kommuneingeniør. Mappa, og dermed arbeidet, var omfattende, så vi kan ikke gå for mye i detaljer. Men det er interessant å trekke fram en del som viser arbeidets omfang og ambisjoner når det gjelder utvikling av kommunesentret. Spesielt interessant er det jo å se dette arbeidet i sammenheng med det som er besluttet og gjøres i dag.

Utfordringer

Et flyfoto tatt av Widerøe i 1953 viser den gamle stasjonsbyen godt. På nedsida av jernbanelinja ser vi kirka, på parkeringsplassen låg brannstasjon, skåle og Jørgenshaug kafe (tidl Folkets Hus). Der banken ligger nå, låg kommunehuset Elvarhaug, så ser vi handelslaget, hotellet, Østby, og stasjonen med jernbaneovergangen, dessuten Bjerke og Uthaug, der det nå er nybygg med Sporten, Huldra, bokhandel, blomsterforretning, kontorbygg og deler av Østby. Den store, mørke bygningen på oversida av jernbanen er Nyborg/Dæhlie, der kommunehuset ligger i dag. Av nybygg har Nord-Østerdal Husmorskole kommet på plass. To viktige kommunikasjonsårer skal også ha plass. Rørosbanen og riksvegen fra Follidal til stasjonen og videre over jernbaneovergangen og sørover.

Det er naturlig at Pedersen allerede i 1946 raskt konkluderte med at veitra-



Steia, 1953. Deler av Sverre Pedersens planområde.

fikkspørsmålene med planovergangen ved Alvdal stasjon hvor hovedveien krysser jernbanen i plan var den viktigste utfordringen. På denne tida var det stor trafikk på jernbanen, ikke minst med godstog, mange av dem med kis fra tau-banestasjonen like nord for Alvdal stasjon. Overgangen var derfor stadig stengt. NSB hadde drøftet ulike løsninger, blant annet overgangsbros, men den ville kreve ei veldig fylling. Dette var en løsning Pedersen gikk sterkt i mot. *Jeg pleier ikke gi opp før jeg finner en løsning ... fordi Stedet som er saa pent ikke burde skjæmmes for meget.*

Det ville også ei eventuell overgangsbru lenger nord. I nord var det imidlertid på gang et nytt vegprosjekt fra Auma med undergang og tilknyt-

ning til riksvegen ved meieriet. Dette ville gjøre det mulig å stenge en overgang nord på jernbaneområdet som oppsittere øst for jernbanen brukte. Vegvesenet hadde pekt på at den nye undergangen også kunne brukes når overgangen var stengt, noe NSB meinte var helt uaktuelt. En liten undergang for gående meinte Pedersen ville være kurant, men han hadde også sett på muligheten for å lage en undergang for kjøretøyer, nemlig i et bekkedrag, altså Kvernbecken, litt lenger sør, som ikke ville kreve så stor oppfylling. Men etablering av bru eller undergang ville kreve ei ny brei gate for at trafikken skulle knyttes opp til riksvegen ved stasjonen. Jernbaneovergangen og eventuelt bru ble en sak som fulgte denne

reguleringsplanen hele tida og som vi skal komme tilbake til. NSB regnet med at jernbaneovergangen *før eller senere blir sløyfet* og går derfor sterkt inn for Pedersens plan om undergang sør for stasjonen og ulike løsninger for å gi publikum en sikker over- enn si undergang.

Andre aktuelle problemstillinger har Pedersen summert opp slik:

Disposisjon av bebyggelse og planarrangements, som han kaller det.

1. Kirkegården er utvidet noe nordover
2. På skrenten nord for kirka er det foreslått lagt en *Kommunebygning for bundet med en Arkiv og biblioteksbygning*
3. Husmorskolen er plassert på anvist tomt
4. ved meieriet er det blitt et lite *trafikkcentrum*, med bensinstasjon, garasje, parkering
5. *her er tenkt plassert en Kino*
6. Framtidig idrettsplass er plassert på flata ovafor Storsteigen, mulig også andre steder, i så fall *utparselleres dette areal fremtidig til byggetomter*. Formannskapet hadde imidlertid vedtatt at Storsteigen og Fridheim ikke skulle berøres av reguleringa
7. Arealet på terrengryggen (Grindegga) sør for Prestegarden er disponert etter avdøde kommuneingeniør Dahls (Elverum) plan
8. langs elva beplantning og beskjeden elvepromenade
9. industritomter nord for opplagstomta ved Stortorhaugen
10. *I det nåværende tettbebyggede centrum er det foreslått litt tilbygging til eksisterende forretningsbebyggelse og Steien*

hotell, det var ønsket at denne ble massiv, mur eller betong

11. Boligbebyggelse, frittliggende trehus over det meste av arealet, det kan bli lenge før det blir utbygget, kanskje ikke, avhenger av stedets vekst, men en plan er kjekt nødvendig å ha. Her er det også tenkt inn noen lekeplasser

Pedersen ber *Herr ordføreren og bygningsrådet* om å studere planen og etter hvert gi tilbakemeldinger. Prosessen var dermed i gang 1. februar 1946. Seinere kommer det forslag om brannstasjon ved Øwretun / Thorsheim.

Overgangen ved jernbanestasjonen og ny veg fra Auma med undergang er nevnt, det var også drøftinger om gjennomgående veg fra Thorsheim til Nesteby (nåværende Møllergata). For NSB var det viktig at den ikke kom for nær jernbanesporet, da de hadde planer om en utvidelse av sporkapasiteten.

Hovedutfordringen knytter seg til jernbaneovergangen

Ganske snart i prosessen blir Pedersens forslag om undergang for gående ved planovergangen sløyfet. Forslaget til Byplan med 10 m brei gate ned til mulig bilundergang møter sterk motstand fra eierne av Trangen, Opsahl og Uthaug. Gata vil føre til store innhogg i arealet og eierne har ingen mulighet for utvidelse nedover bakken. Der er det for bratt. Gata må i alle fall ikke bli breiere enn 5 m.

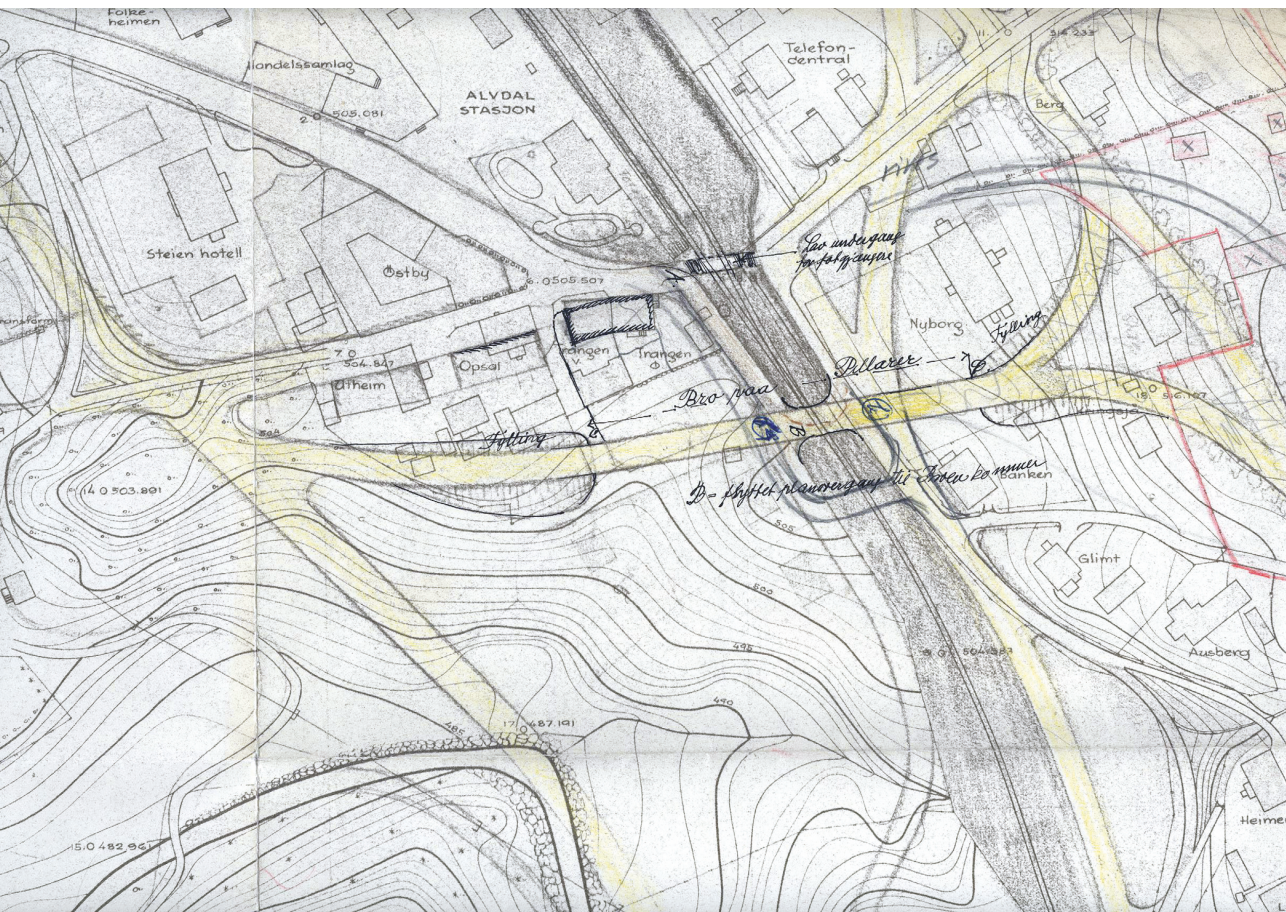
NSB holder lenge på sitt forslag om overgangsbru sør for jernbaneovergangen. Dette vil kreve ei svært stor fylling, så Pedersen er sterkt imot og

jobber for å finne andre løsninger og etter drøftinger og forhandlinger har Pedersen i 1950 kommet fram til at *en delvis smekker piliarbro* kan være et kompromiss. Ei pilarbru vil gi en friere oversikt og ingen bygninger blir liggende i skyggen av fyllingene. Men kostnadene blir store. Det er også planer på gang om gjennomgående riksvei fra Trondheim, som også skal krysse Rørosbanen i Alvdal, men den brua behøver ikke ligge i sentrum. Pedersen har begynt å tvile på prosjektet og behovet og henviser til en planovergang i nærheten av

Stockholm, som rett og slett stenges når toget passerer!

Han etterspør derfor dokumentasjon av behovet. Hvor stort er problemet? NSB ser for seg at *atskillig av godstrafikken – muligens også deler av persontrafikken – i fremtiden vil bli overført fra Dovrebanen til Rørosbanen!* NSB har vurdert si bru til å koste ca 200 000,-.

Pedersens hovedutfordring var en planfri vegløsning gjennom sentrum. Et dristig bruprojekt med tilførsveger ble forslaget som aldri ble gjennomført.



Pedersens hovedutfordring var en planfri vegløsning gjennom sentrum. Et dristig bruprojekt med tilførsveger ble forslaget som aldri ble gjennomført.

Pedersen jobber videre med brua. Nå er traseen for den nye riksvegen bestemt, og bruprojektet blir derfor definert som et lokalt vegprosjekt og Pedersen innser at det ligger langt fram i tid. Han skisserer imidlertid en ny tilførselsveg fra sentrum. Den legges like øst for Steien hotell og ... *ser meget fin ut etter mitt skjønn.*

I september 1953 holder fremdeles NSBs hovedstyre prinsipielt fast ved bru, men ingen av forslaga er akseptable. Det er heller ikke fotgjengerundergangen 140 meter sør for sta-

sjonsbygningen. Vedtaket blir at planovergangen beholdes – den skal få elektrisk drevet vegbom og fotgjengerundergang like ved. Styret forutsetter at planoverganger lenger sør brukes av skolelevne, og overgangen lenger nord på jernbanetomta stenges permanent. Høsten 1953 slutter bygningsrådet seg til forslaget og har dessuten noen mindre endringer til reguleringsplan. Men det er fremdeles langt fram. I mars 1955 kommer Lars Løkken med et skikkelig hjertesukk i brev til Vegsjeften i Hedmark: *Det ser ut som vi ikkje skal*



Skisse som viser påbygg på Handelslaget, Østby og nytt bygg der hotellet ligger. Gjennomfartsveg vest for hotellet og på kanten sør for Steia sør.

få reguleringsplanen for Alvdal nokon gong ferdig.

Den foreslåtte plassering av kommunehus, som i følge Pedersen ville gitt en meget pen løsning, endres. Den påtenkte tomta blir kirkegård og to boligtomter. 1. juli 1960 blir reguleringsplanarbeidet utvidet sør på Grindegga med plassering av Meieri, Skoleanlegg, Idrætsplass og Samfundshus. Nytt meieri på innkjøpt tomt er tegnet av Inge-mund Dale.

Men det skjer mer nå, tidlig i 1961. Kommuneingeniør Løkken lanserer hotell og rådhus i sentrum! Pedersen er fyr og flamme. *Trods den knappe tid, som ble levnet mig, har jeg prøvet å få til en sentrums plass med litt monumental Holdning, i det Kirken kan bli en virkningsfull faktor i Plassbilledet, sammen med plassering av Storhotel. I hotellets fløi mot Torvet kan der bli Butikker, Kontorer for leger, sakførere, og andre, der kan også bli Apotek og andre ting slik som på Sunndalsøra, hvor jeg har været med på å utforme Strand Hotell.*

Det vurderes om det skal være rådhus med et hotell bygd inntil eller om det er best at rådhuset står for seg.

Forslag til Forandret Reguleringsplan for Alvdal oversendes fra Pedersen til Løkken i juni 1964, men to år seinere må Pedersen etterlyse reaksjon. Han er spesielt interessert i å høre om det har skjedd forandringer. Pedersen har nemlig nå samlet sine, han kaller det «mine», 100 steder i 6 solide bind, og der er Alvdalsplanen av 1963 tatt med, men viss 1964-planen er valgt vil den bli satt ved sida av. Det er dette materialet som nå er en del av Sverre Pedersens arkiv og en del av Verdensminnet.

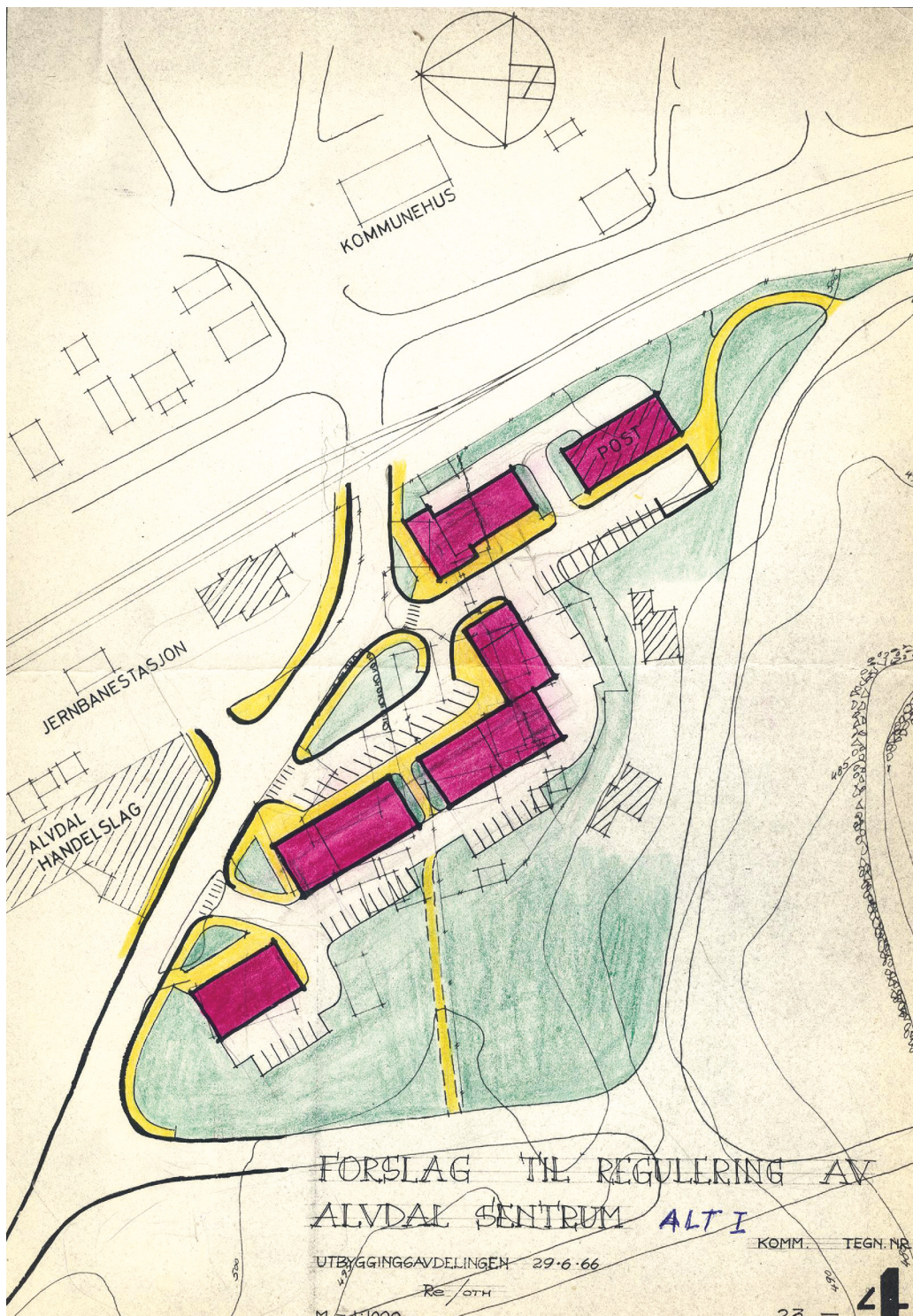
Det tar tid før Pedersen får svar og tilbakemelding:

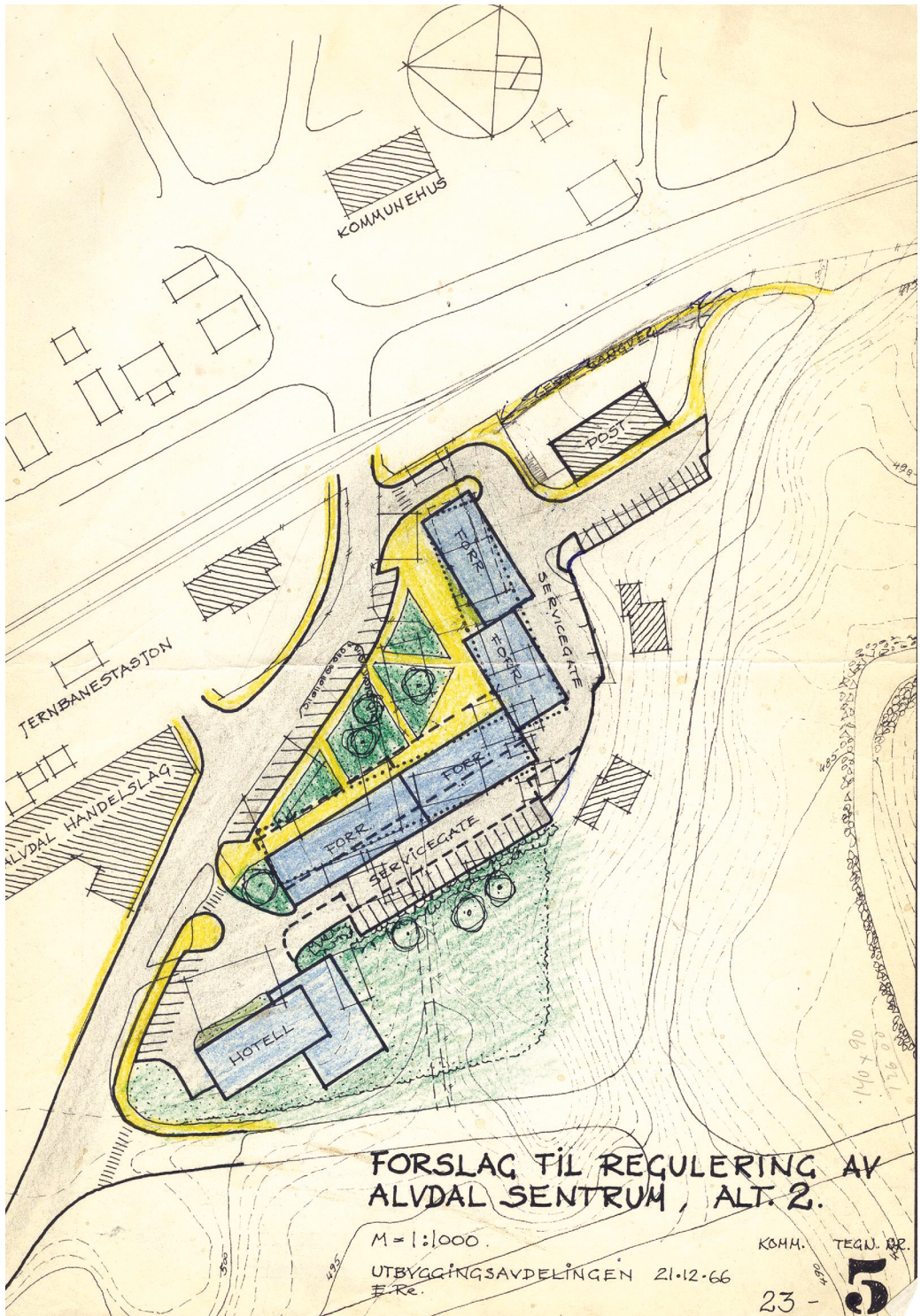
Da jeg har havt Reguleringsarbeide flere Steder, både i Nord og Sør, vet jeg jo at der er blitt forandringer i den kommunale Reguleringsadministrasjon, men jeg har hittil fått avslutte mine arbeider og fått oppgjør. Kanskje Herr Løkken er blit syk, siden han ikke svarer på brev, han var meget grei og hyggelig å samarbeide med, og Alvdal var et interessant og vakkert sted.

Lars Løkken beklager sterkt at Pedersen ikke har fått svar. *Det vil nok ennå ta tid før det blir en ferdig reguleringsplan for Alvdal sentrum. Slik det er nå, er det mest planer om hyttebygging ute i periferien det dreier seg om.* Derfor hadde det ikke skjedd noe særlig med reguleringsplanen, den skulle vurderes i en større sammenheng. Fylket hadde fått planen og der er den. I desember 1966 kommer to forslag fra utbyggingsavdelingen hos Fylkesmannen i Hedmark ved Egil Renolen.

Servicegata flyttes opp til jernbanen, med ubrutte rekker av forretningsbyggelse. Vestre del av plataet reserveres til hotell og en legger til rette for en etappevis utbygging av østre del, Thoresen og Sevilhaug flyttes sammen, dessuten en nord-sør bebyggelsen vestover (Østby)

Våren 1967 avsluttes samarbeidet med brev fra Pedersen til Løkken. *Det var meget hyggeligt og interessant å samarbeide med Dem, hjertelig Tak for det.* Pedersen ber om å få utbetalt for det siste arbeidet. Timeprisen er kroner 20,- steget fra 18 kroner noen år før. Formannskapet vedtar utbetaling i april 1967 og ordfører Oddgeir Skarpsno og Steinar Midttømme, kommunesekretær, signerer brev til Pedersen. *“Til slutt vil en benytte anledningen til å fremføre Alvdal kommune’s dype takk for den innsats*





De i årenes løp har ytet når det gjelder reguleringen av Alvdal sentrum.”

Kommentar

Det er interessant å konstatere at Alvdal kommune gikk til topps, da de valgte reguleringsbistand i 1945. Tida var kommet for å ta virkelige grep. Professor Sverre Pedersen var internasjonalt anerkjent og har etterlatt seg betydningsfulle arbeider og gjennomførte prosjekter. I Alvdal ble det imidlertid ikke mange synlige resultat. Nettopp derfor har vi så mye eldre bebyggelse bevart og kan smykke oss med betegnelsen historisk stasjonsby. Så blir det vår tids planleggere og politikeres utfordring å kombinere gammelt og nytt og sikre vekst og aktivitet i stasjonsbyen.

Litteratur og kilder

- Alvdal 1945-2000. Fra Meierisalen til Aukrustsenteret. Alvdal Rotary. 2003. Alvdal kommune arkiv: Reguleringsplanen Utbyggingsavdelingen 504. 1940-, 50,- og 60-tallet Sverre Pedersen planen»
- Bård Lie: Sverre Pedersens arkiv. Katalog over Privatarkiv nr Tek 28. NTNU Universitetsbiblioteket i Trondheim. 2003.
- Steimoeggen, Einar: Alvdal. Ei bygdebok, bind 11-1.1973

Om forfatteren

Per Hvamstad, f. 1944, Tingelstad, Hadeland. Etnolog, løsarbeider, prosjektmedarbeider i Norsk Kulturminnefond, museumsbestyrer og konservator ved Nordøsterdalsmuseet 1976–2010.