

Urbane bønder

Omforming av området rundt Gran stasjon
Henning Aschim Wien



Innhold	5	Introduksjon
	7	Overordnede intensjoner
	9	Så, hvor er vi?
	11	Jaså? Fortell mer!
	13	Grans rolle på Hadeland
	13	Lokalhistorie
	15	Hvordan ser det ut?
	19	Hvordan fungerer stedet?
	21	Hva skjer framover?
	23	Hva skjedde framover?
	25	Jernbaneparken
	29	Grep
	41	Kjøpesenter og mellomland
	41	Learning from Copenhagen
	43	Litteratur og Takk til



Introduksjon

I denne oppgaven har jeg tatt for meg en omforming av området rundt Gran stasjon, og med dette vil jeg eksemplifisere en ønsket utvikling på stedet.

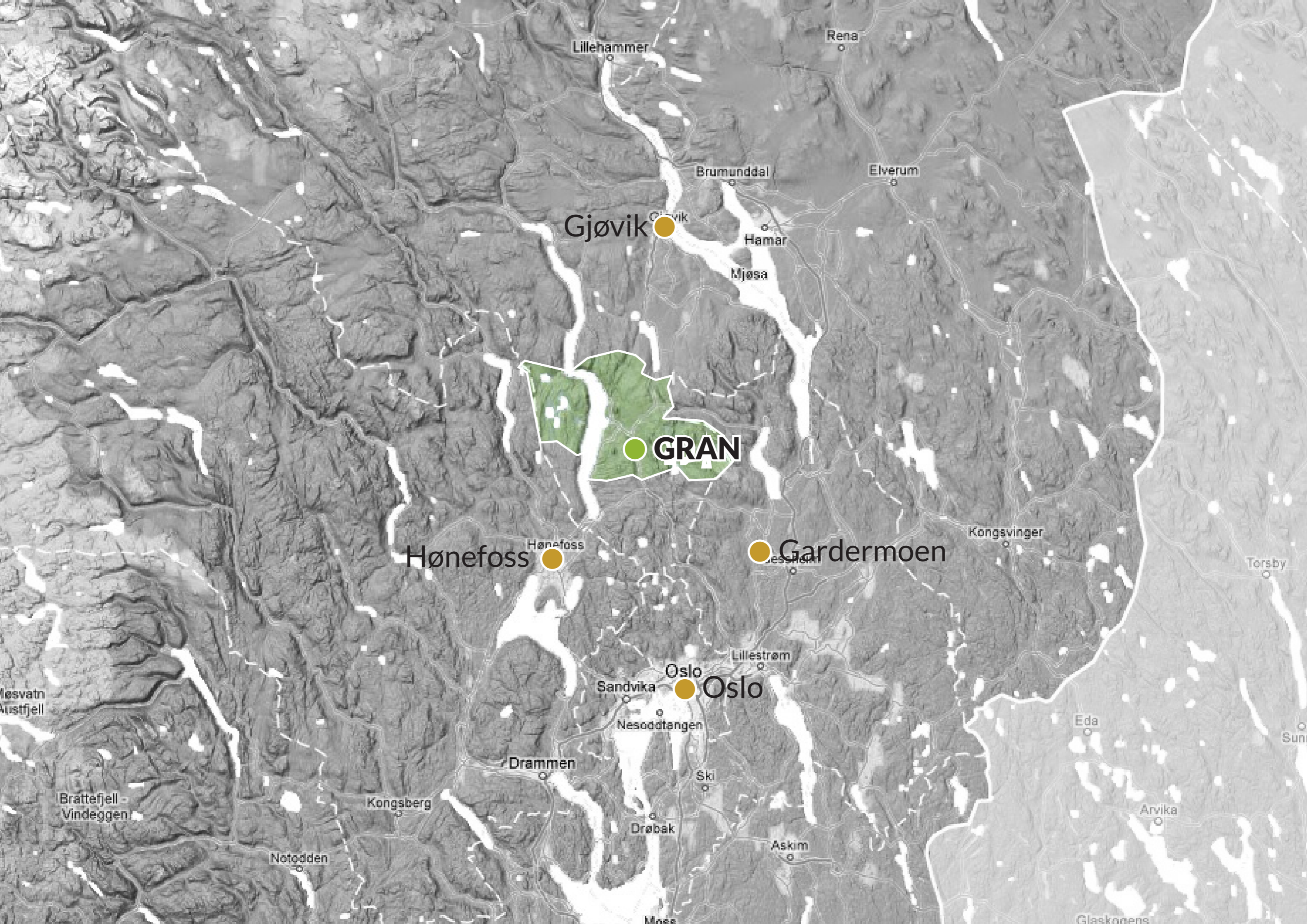
I oppgaven har jeg gått gjennom pendlerparkeringen, en ny jernbaneplattform, omforming av jernbaneparken, kollektivtransportlogistikk, jernbaneundergang, og sist, men ikke minst, forslag til ny bebyggelse på den gamle pendlerparkeringa.



Overordnede intensjoner

Gran tettsted på Hadeland står framfor en stor utvikling, men noen få år etter at en reguleringsplan (en plan som utvider sentrumsarealet sørover til nesten det dobbelte) kommer på plass, ser det ut til at utviklinga på stedet går i en uønsket retning; nordenden dreneres for funksjoner. Jeg vil sette fokus på Gran fordi jeg ser et begynnende problem, og vil sette det på dagsorden både for Grans del og for liknende tettsteder i Norge.

Jeg ser også at "Granstypologien" vannes ut. Det er et fenomen som skjer mange steder, og jeg blir engasjert av at folk blir automatisk skeptisk til ny arkitektur, siden de ser at nybygg ikke "stemmer overens" med lokal arkitektur. Byggene det er snakk om er ikke representanter for moderne arkitektur, det er kommersiell arkitektur. Jeg vil se på at det går an å skape arkitektur som spiller på den lokale typologien i tillegg til å gi et moderne uttrykk.



Gjøvik

GRAN

Hønefoss

Gardermoen

Oslo

Lillehammer

Rena

Brumunddal

Elverum

Hamar

Mjøsa

Kongsvinger

Torsby

Lillestrøm

Sandvika

Nesoddtangen

Drammen

Ski

Drøbak

Askim

Eda

Arvika

Notodden

Kongsberg

Brattefjell - Vindeggen

Mesvatn Austfjell

Moss

Glaskocens

Så, hvor er vi?

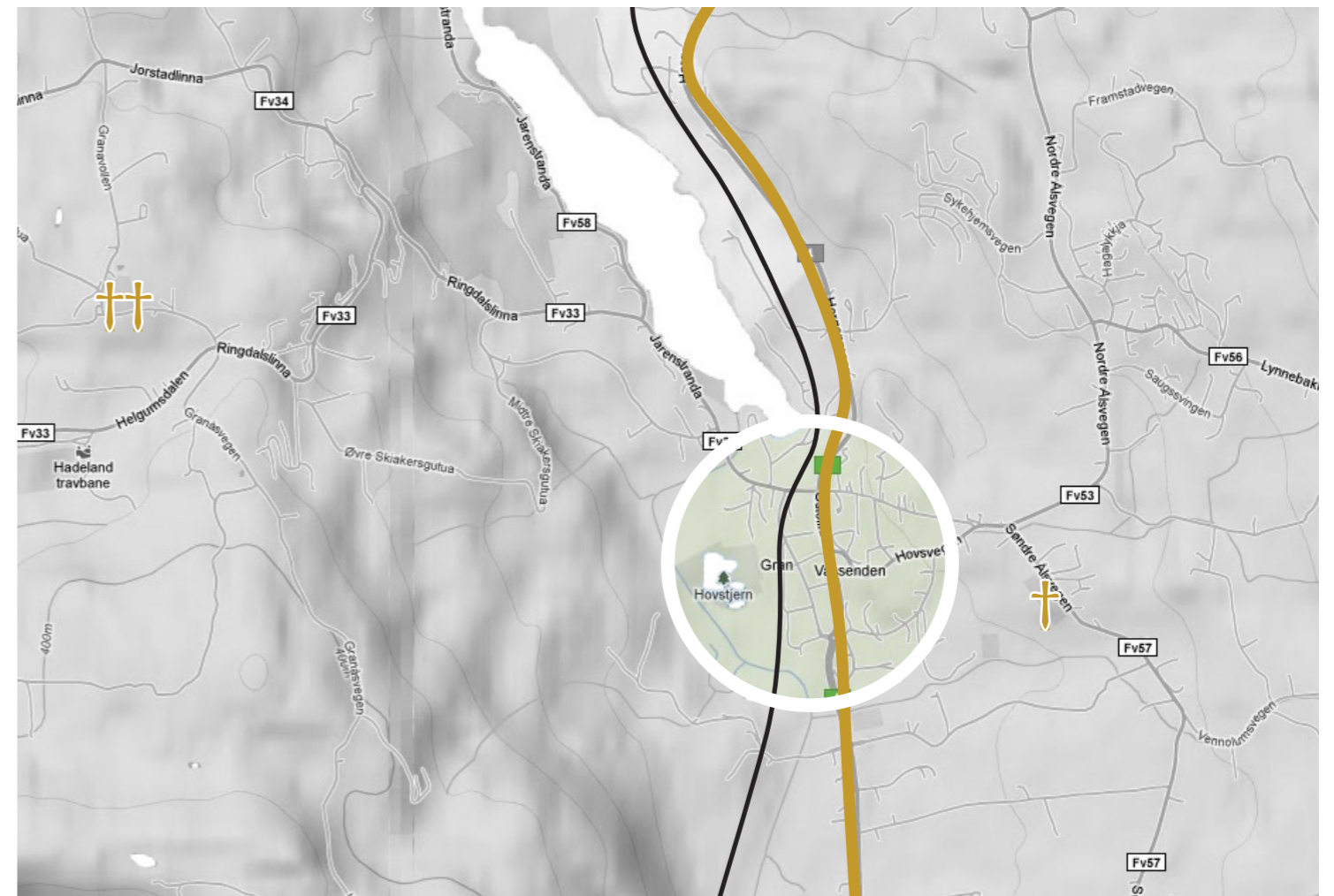
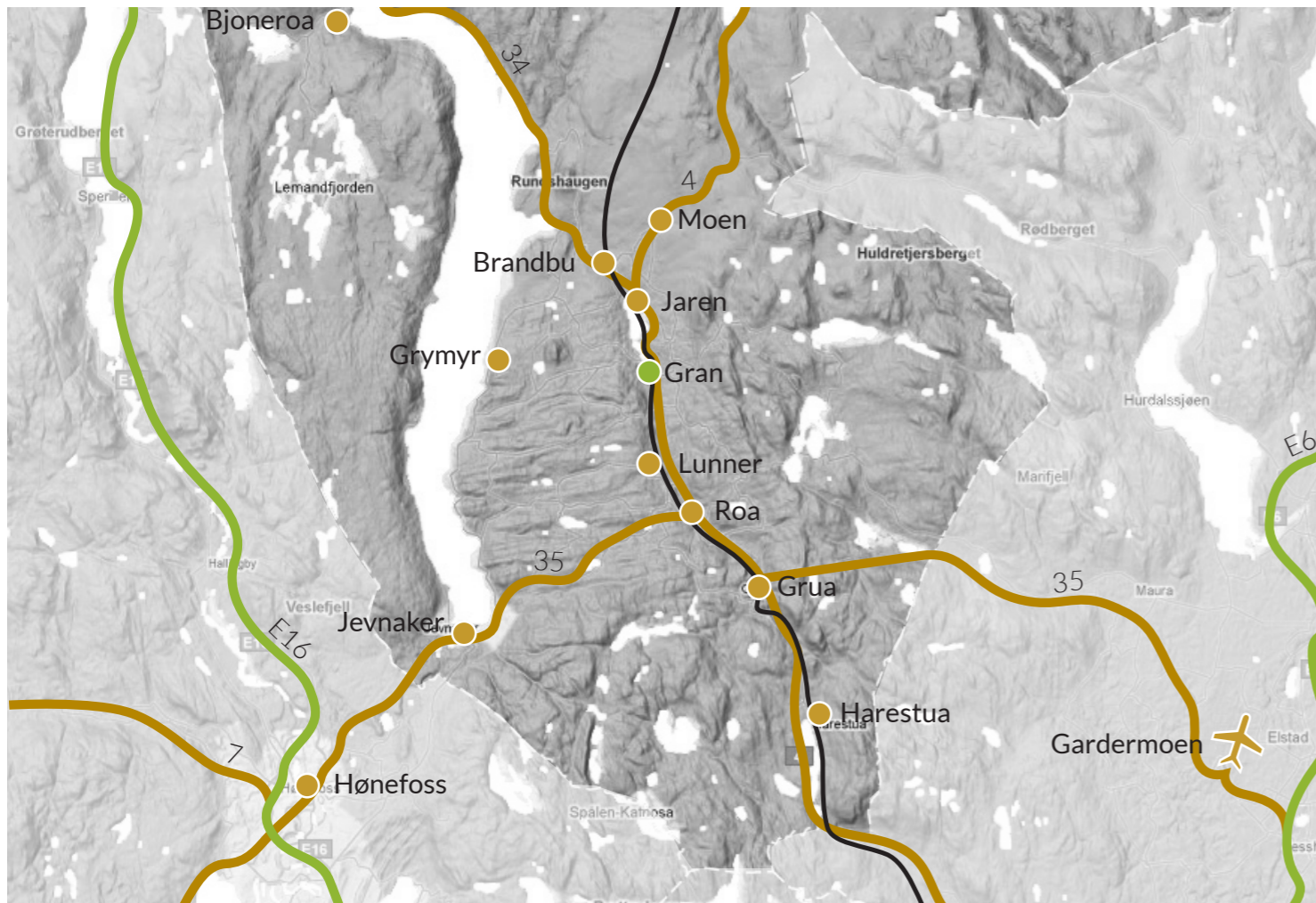
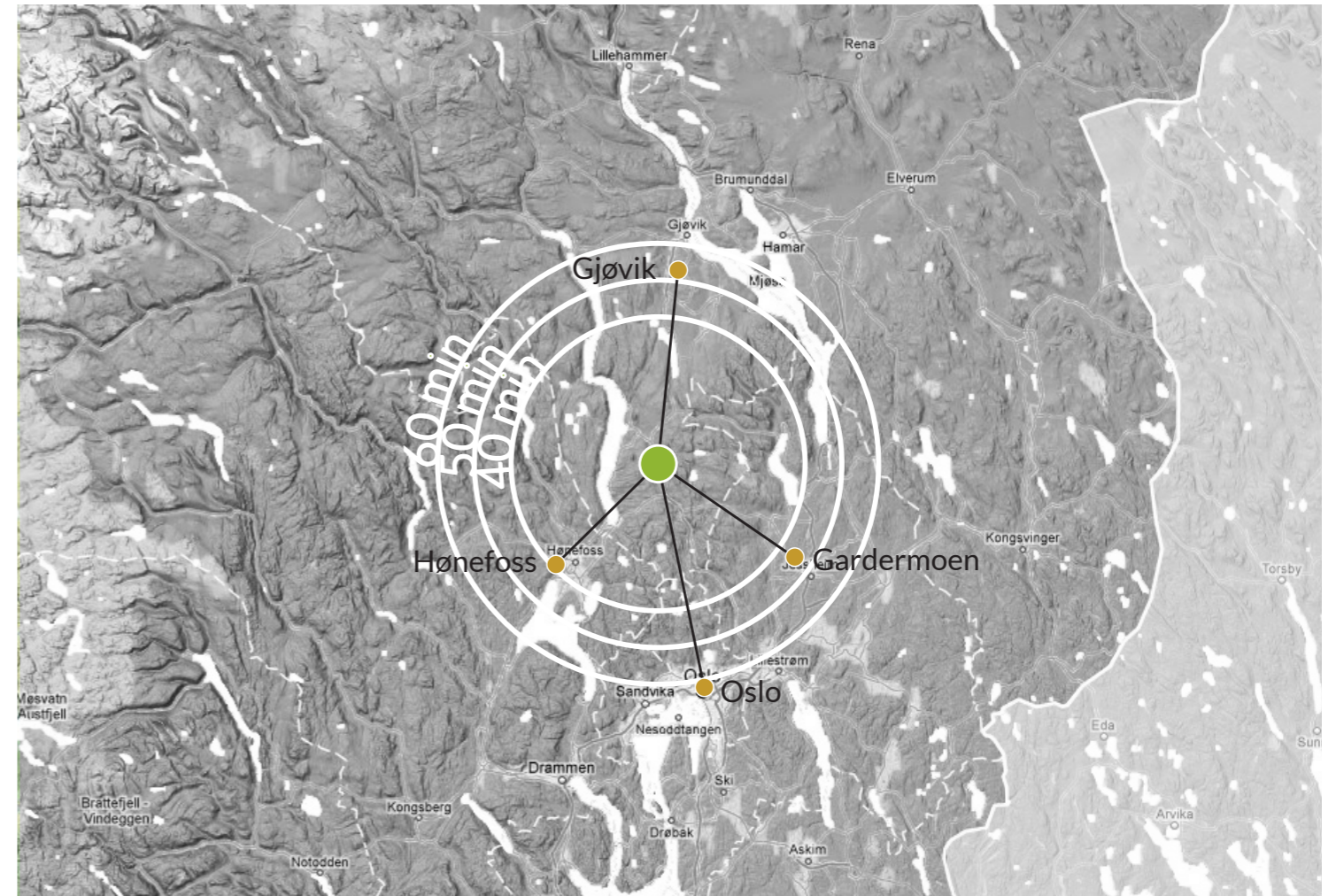
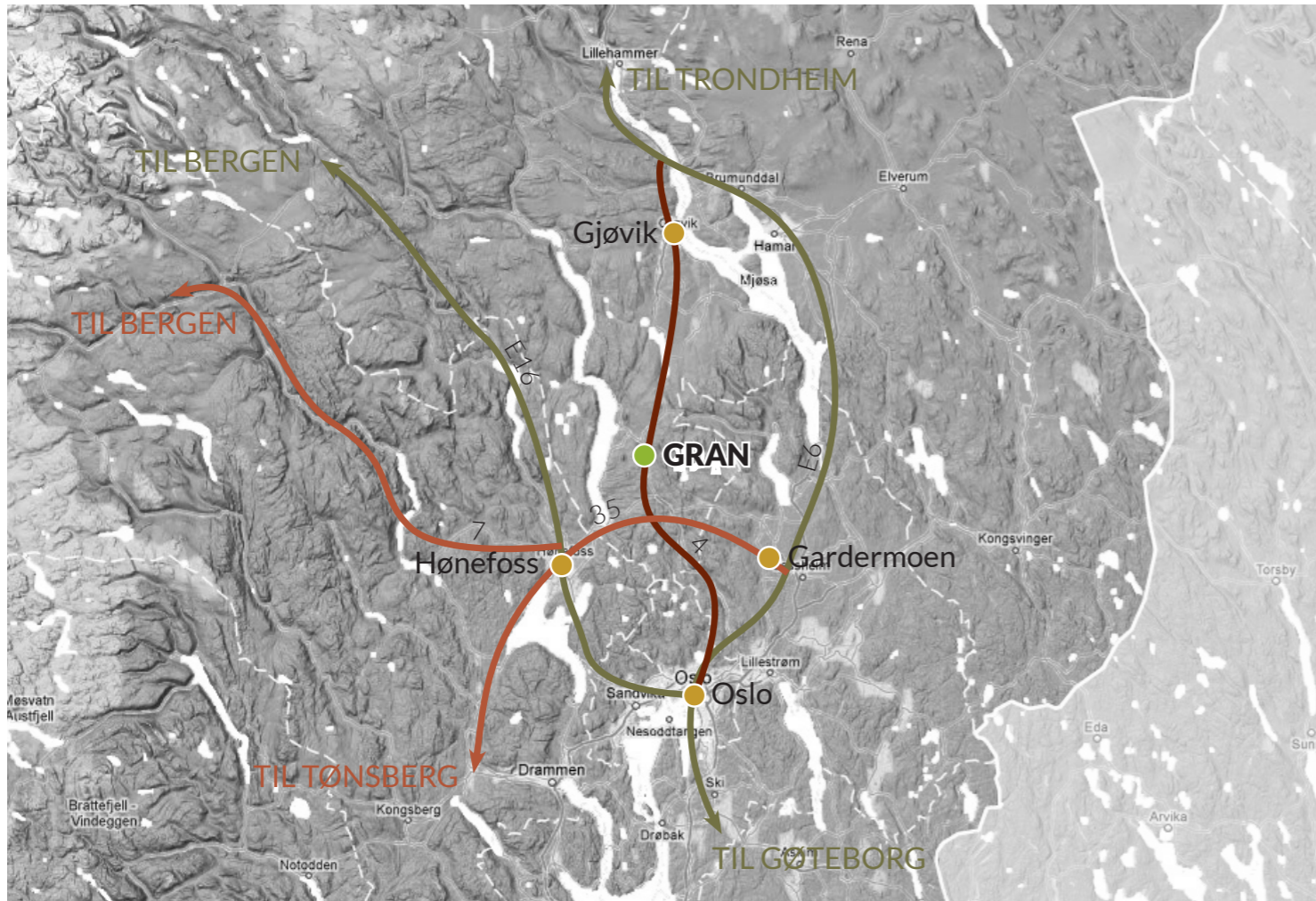
Kommunens areal:
Innbyggere: 13 434 (SSB)
I Gran tettsted: 1500 (SSB)
Høyde over havet: 205 moh.

Gran tettsted ligger i Gran kommune, som hører til trekommunersregionen Hadeland. Hadeland utgjør halen av Oppland som strekker seg ned mot Oslo.

Dialekten og lynnet på stedet bruker jeg å beskrive som “totning light”, og ligger i overgangen mellom bygd og by. Her sier man for eksempel “gvit” der totningen ville sagt “kvit” og oslofolket “hvit”. Men ikke misforstå, dette er absolutt en jordbruks- og trelastbygd, der Gran er pekt ut av regionrådet som et regionsenter. Potetfestivalen arrangeres hvert år her.

Hadene var opprinnelig et krigerfolk, og selve ordet Hade betyr kriger. Utgravinger har vist at de gjerne tok del i feider i Romerriket, for man har funnet krigsbytte fra romerske områder. Nå til dags dreier feidene seg mest om hvor riksvegen *ikke* skal gå, og hvordan i alle dager kommunen kunne godkjenne dette makkverket av en bygning. Og som ordentlige bygdefolk gjør, kommer denne kritikken gjerne i etterkant at alle avgjørelser er tatt fra kommunalt hold. Men det er en annen historie.

Hadeland blir av promotører gjerne kalt Nordens Toscana, og det bølgende kulturlandskapet gjør ikke skam på navnet, jeg har selv vært i Toscana og skjønner veldig godt hvordan Hadeland fikk dette tilnavnet.



Jaså? Fortell mer!

Gran er et naturlig stoppested halvveis fra Oslo til Gjøvik langs riksveg 4. Stedet ligger ikke langs Mjøsa, men i de store innlandsdiskusjonene faller det under paraplyen "vestsida 'ta Mjøsa", da innbyggerne gjerne føler seg underprioritert fra det statlige som planlegger både dobbelt jernbanespor og fine, brede europaveier på den andre siden av innsjøen.

Men det de har er en stamveg som skal gjennomgå store forbedringer i årene framover. Den skal blant annet gå i tunnel forbi Gran. En ny rv 35 over åsen har kortet ned avstanden til hovedflyplassen Gardermoen, og det er enkelt å reise fra Hadeland og ut i verden. Og fra verden til Hadeland - gitt at man har en bil, såklart.

Med kollektivtransport kommer man seg enkelt til og fra Oslo og Gjøvik, med både rutebusser og tog. Særlig sør på Hadeland er det mange sovebyer, og det bor pendlere langs hele Gjøvikbanen med både familie og hundespann.

Som sagt ligger Gran midt i mellom Gjøvik og Oslo. Å kjøre dit fra begge steder tar omkring en time. Det tar tre kvarter til Gardermoen hvis man følger fartsgrensa, og den kronglete, mye omdiskuterte rv35 til Hønefoss via Jevnaker (og Hadeland Glassverk) tar 40 minutter.

Gran - Oslo sentrum	65 km	62 min
Gran - Oslo bygrense	51 km	47 min
Gran - Gardermoen	45 km	45 min
Gran - Hønefoss	37 km	39 min
Gran - Gjøvik	58 km	53 min

Hvis man derimot velger å ta Gjøvikbanen, som NSB la ut på anbud, men portretterer så vakkert i julereklamen sin, bruker man 66 min til Oslo og 49 min til Gjøvik.

Grans rolle på Hadeland



Hadeland består av tre kommuner. Gran, Lunner og Jevnaker. Gran er både den største i areal og folketall.

Som nevnt er Gran pekt ut av regionrådet for Hadeland som et regionsenter. Stedet ligger sentralt til i Viggadalen og på Hadeland overhodet. Sett bort i fra Jevnaker (som egentlig helst vender seg mot Hønefoss) er Gran det største handelssenteret på Hadeland, og tiltrekker seg kunder fra hele Hadeland og enda lenger.

Sett i forhold til tettsteder på samme størrelse har Gran vært heldig med flere ting, som det at samspillet mellom jernbanen og stamvegen danner stedet, og at de uunngåelige kjøpesentrene ikke etablerte seg utenfor, men i bystrukturen.

Lokalhistorie

Gran sentrum er et forholdsvis nytt tettsted. Egentlig heter det Vassenden, og Gran er navnet på flere gårder rundt Granavollen, der kommunesenteret lå før. Granavollen har en lang historie og har vært et sentralt sted opp gjennom årene. Her har man for eksempel en runestein som viser at området har vært viktig allerede fra vikingtiden, og navnehistorikk viser at gårdsnavnene stammer fra enda tidligere enn det også.

Av mine to etternavn, som er gårdsnavn i Gran, er ett nevnt i Snorre og det andre etymologisk datert langt tilbake til 200-tallet.

Stedet var såpass viktig at de satte opp to kirker side ved side her, Mariakirken og Nikolaikirken. Et var for sognet, og det andre for fylket.

Ved århundreskiftet var det derimot jernbanen som skulle åpne for en ekspansjon av det som ble kalt Vassenden. Jernbanen krysset dalføret her og var nærmeste stasjon til kommunesenteret, og ble derfor kalt Gran stasjon. Stedet fikk navn etter stasjonen, men kalles fortsatt Vassenden av lokalbefolkninga.



Hvordan ser det ut?

Gran blir av folk utenfra ansett som bondeland. Og det er for såvidt riktig. Her er det rett og slett god jord. Gran er årlig arrangør av potetfestivalen, og det sier vel sitt.

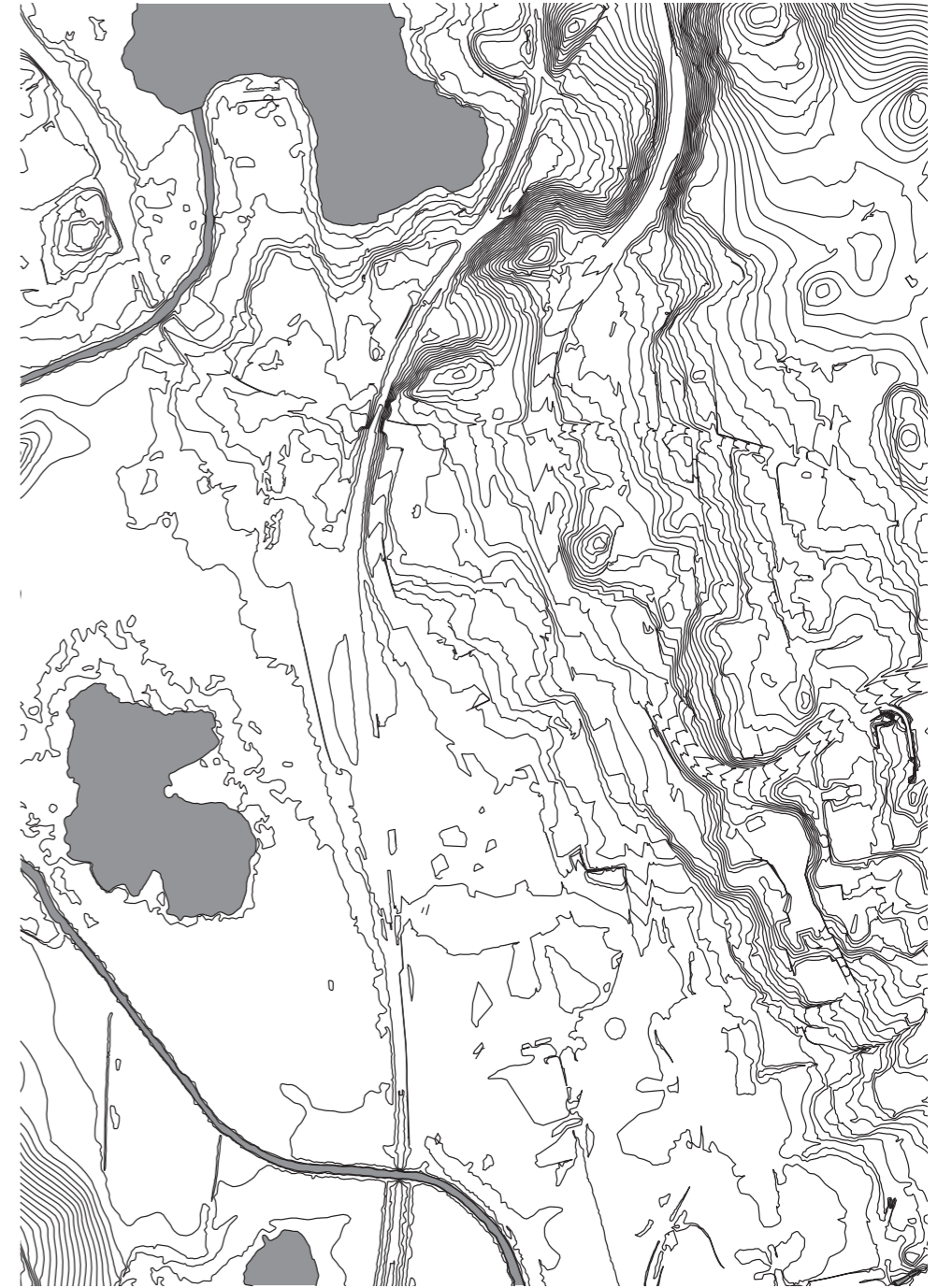
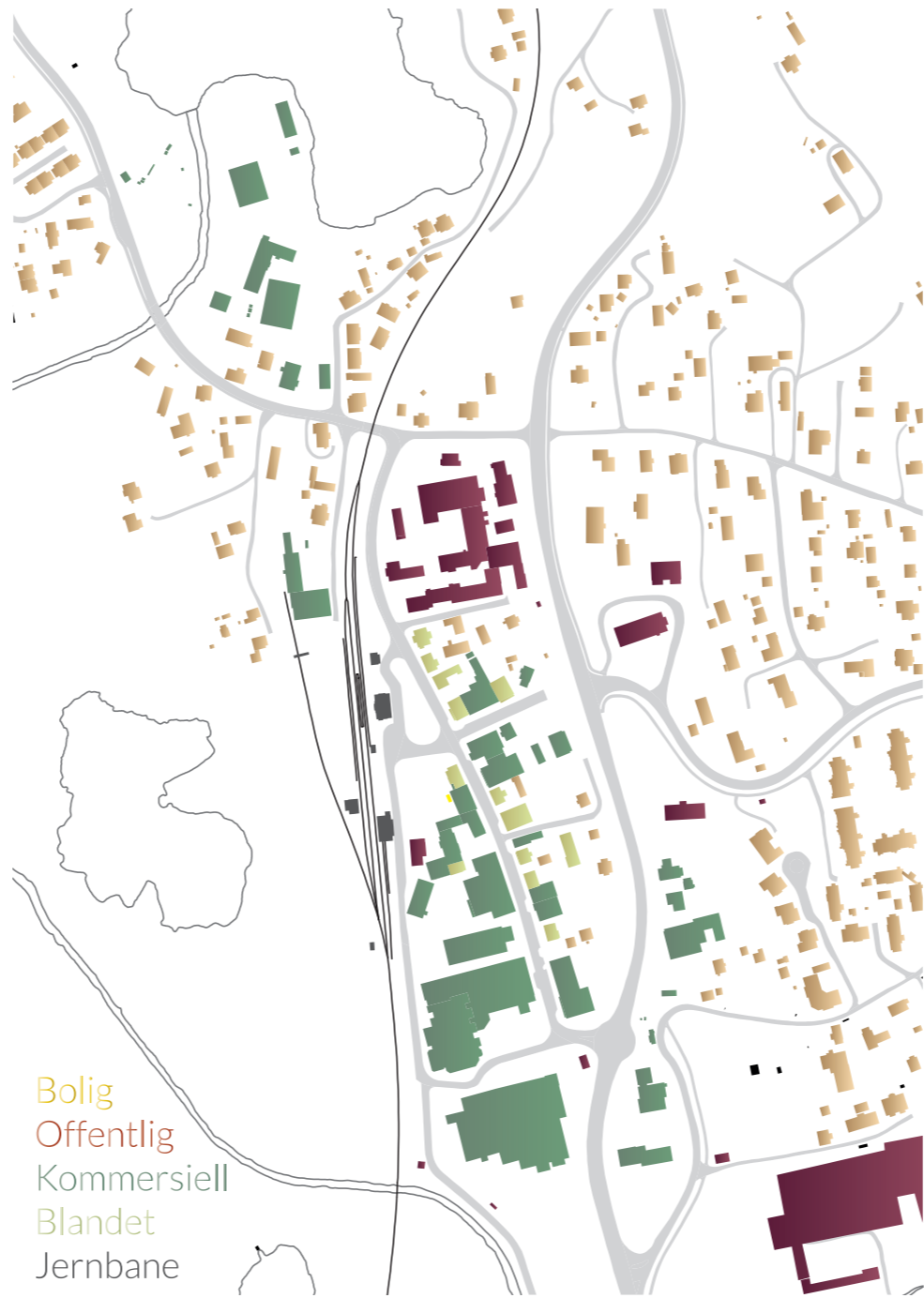
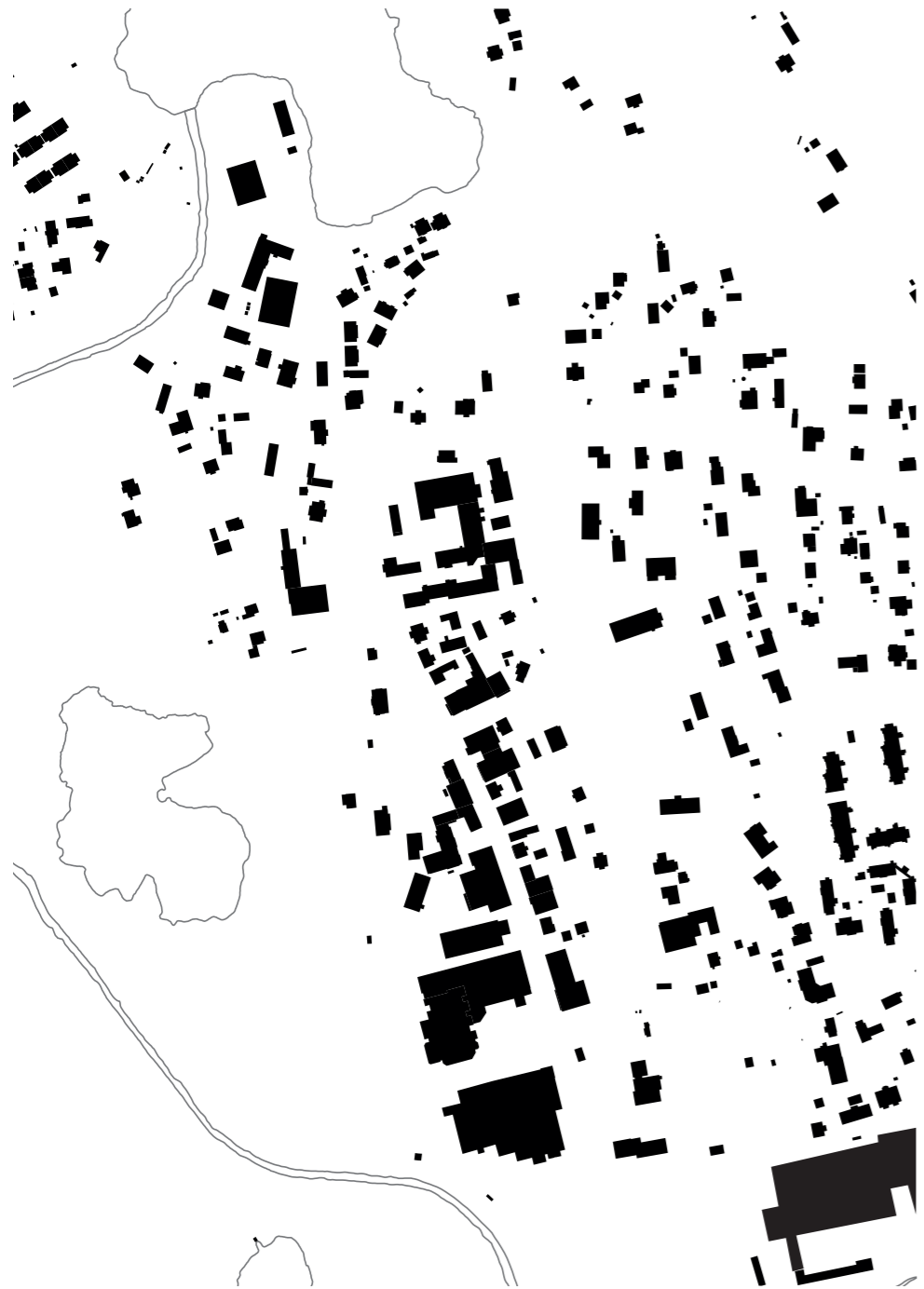
Av de som kjenner til Gran, veit de fleste at det er et handelssted. I de siste tiåra har Gran kommet heldig ut av det med to kjøpesentre og en ellers kraftig handelsstand., og det blir stadig mer handel. Men Gran er kanskje mest kjent for det som ikke ligger i Gran sentrum, nemlig Søsterkirkene, som jeg har nevnt tidligere.

Når du kommer til Gran sentrum blir du først mottatt av en bensinstasjon. Ikke verdens beste inntrykk, og kulturhuset opp bakken bak det kan heller ikke skryte av å være verdens vakreste. Men Storgata i Gran har derimot en noenlunde helhetlig typologi ved seg.

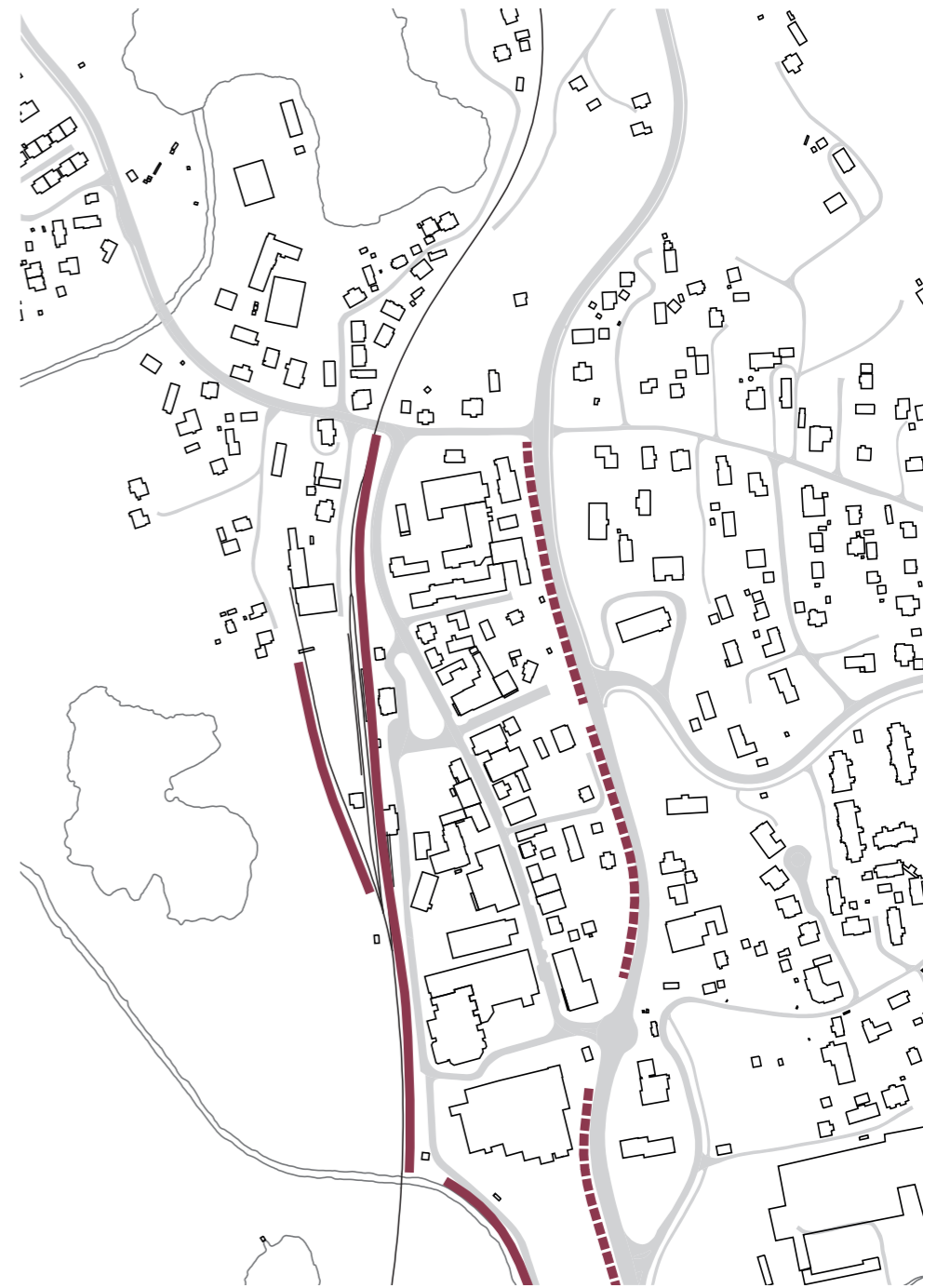
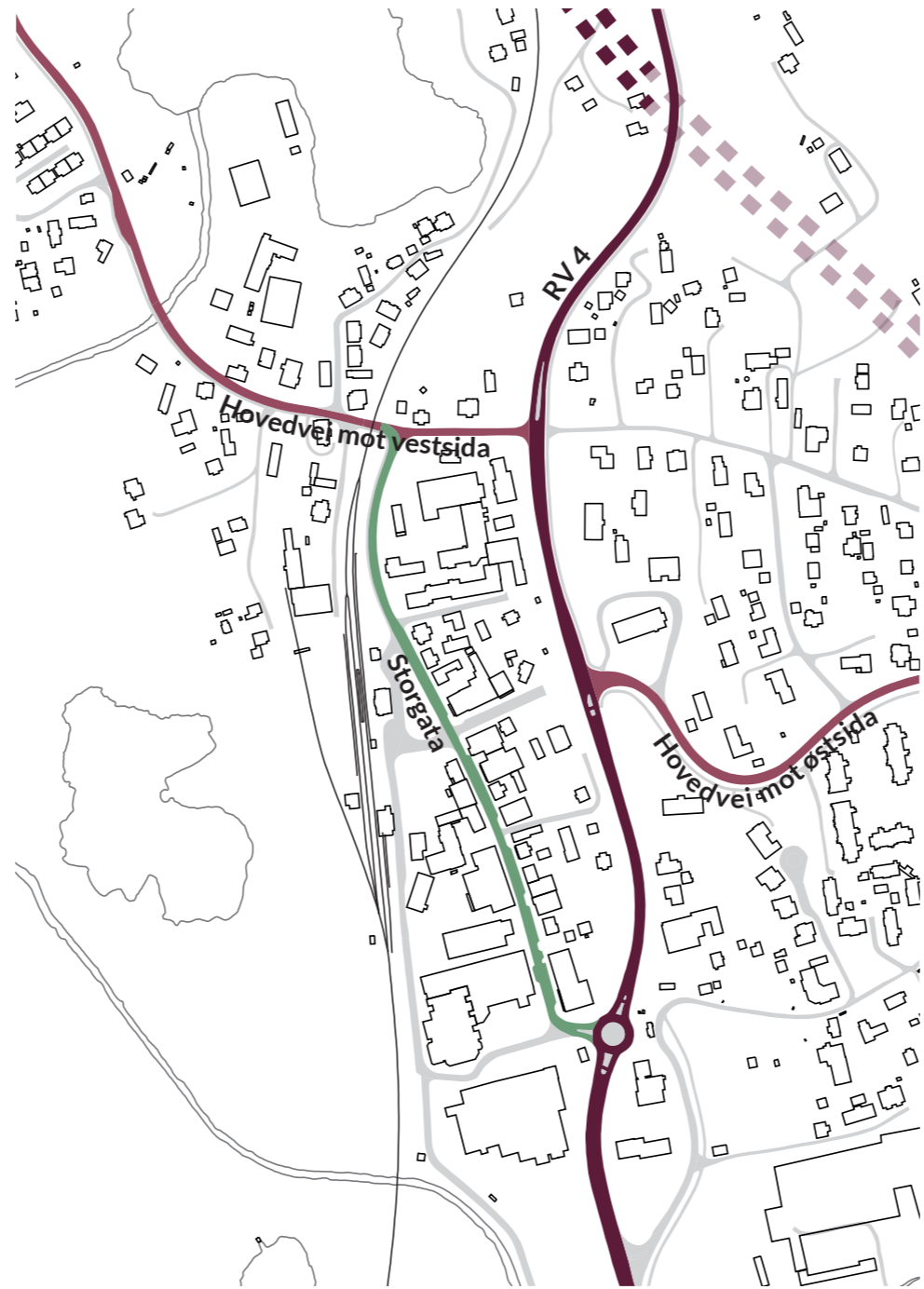
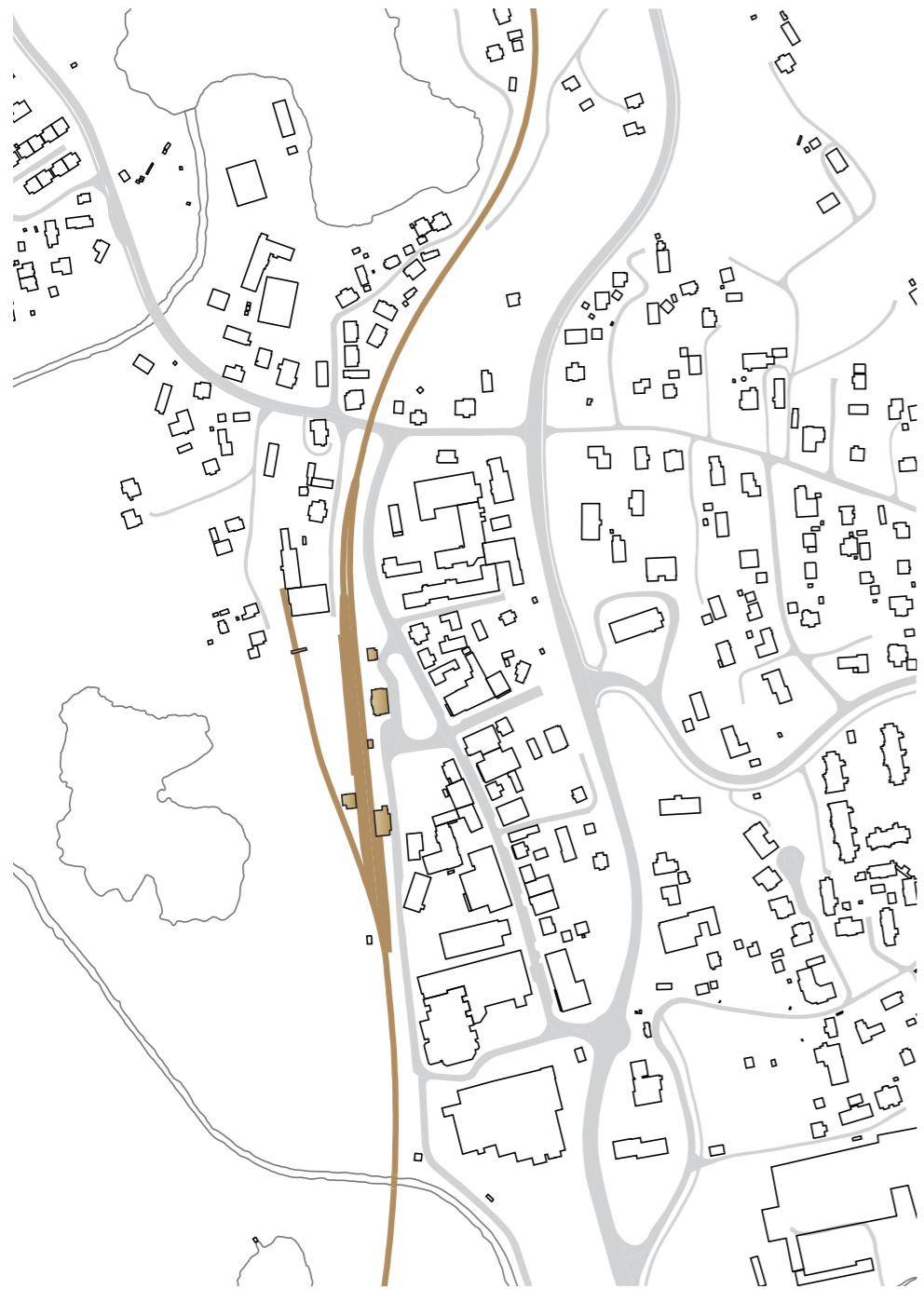
Det virker typisk med saltak, og selv om det finnes en del unntak er det dette som sitter igjen. Sett bort ifra noen nyere bygg av mur er stort sett hele sentrum av tre, og kommunen oppfordrer gjerne til økt bruk av tre.





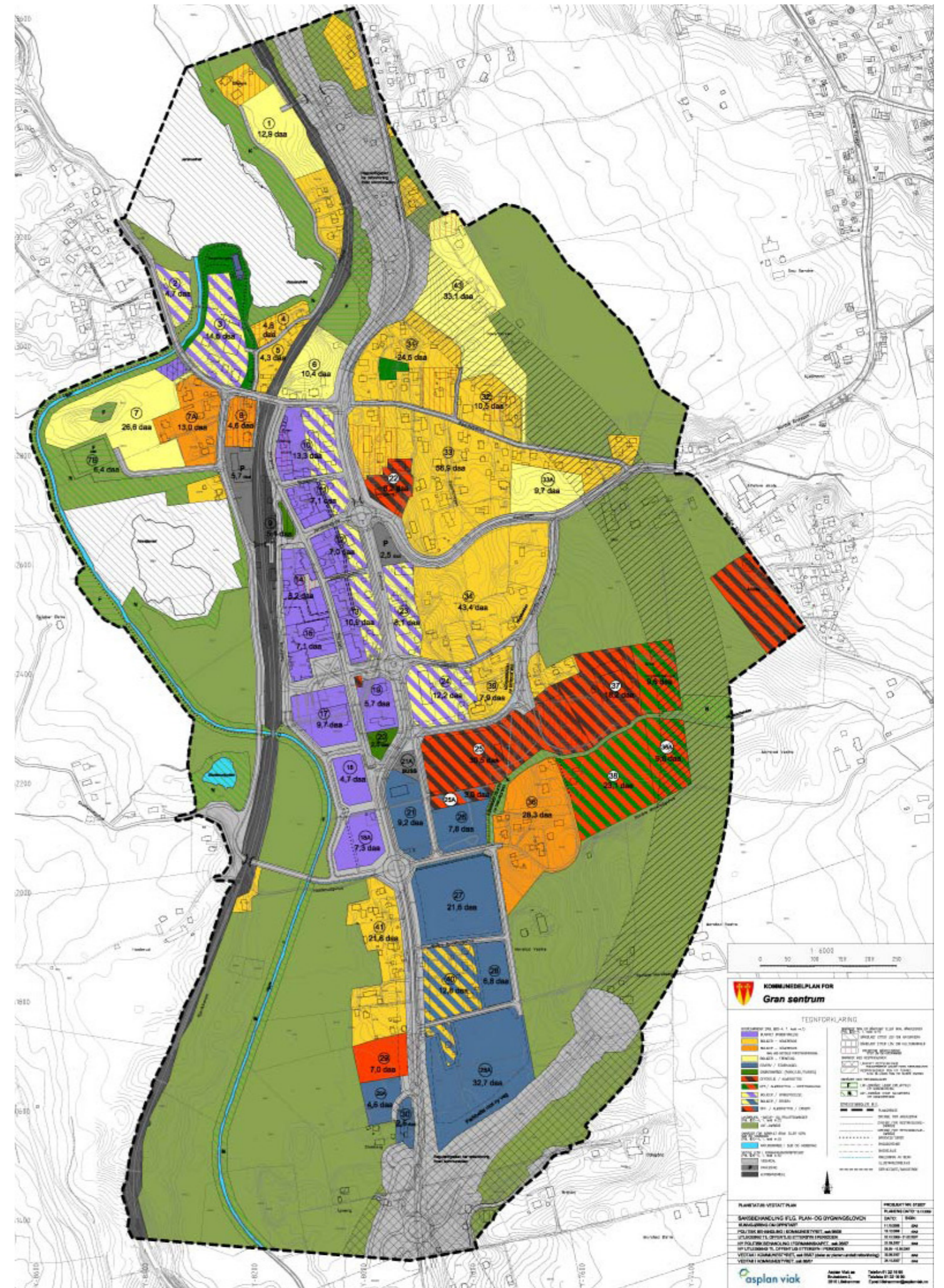


Bolig
Offentlig
Kommersiell
Blandet
Jernbane



Hvordan fungerer stedet?

Gran ligger klemt mellom riksvegen og jernbanen. Denne strukturen virker definerende og gir et tydelig senter. Det er store boligfelt mot øst oppover dalsida og det fredede Hovstjernet ligger i fred bak den store jernbanebarrieren.



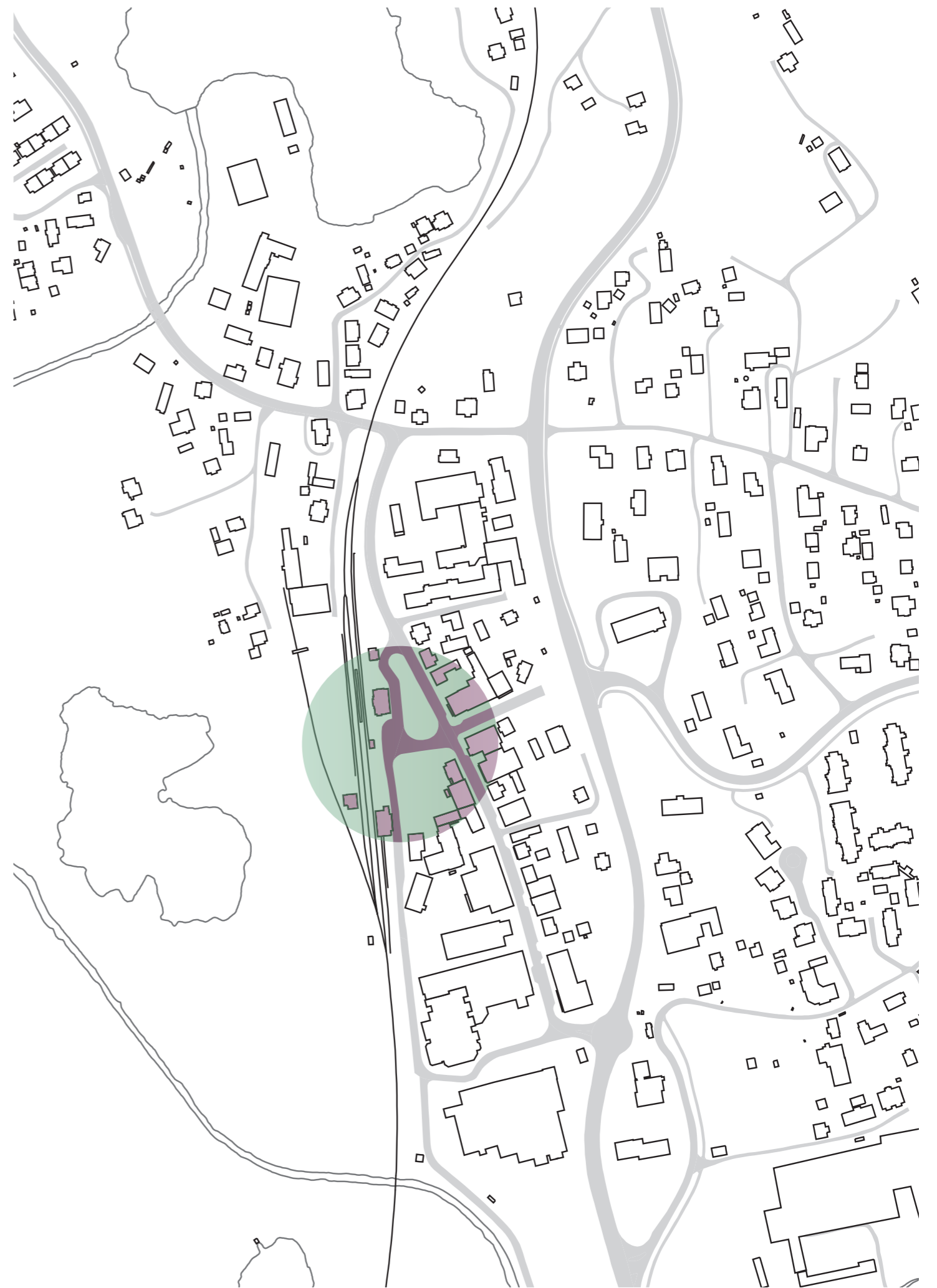
Hva skjer framover?

Reguleringsplanen som kom på plass i 2006 syntes jeg var veldig sympatisk. Scenariet var "sterk vekst" og framhevet Gran som regionsenter på Hadeland. Det var veldig interessant at jordvern spilte en sentral rolle i spørsmålet om hvor Gran skulle utvikles. Mot sør ligger nemlig dårlig klassifisert jord, og det var naturlig å utnytte seg av den situasjonen.

Det kommer også en ny riksvei 4 som legger seg i tunnel rundt Gran, og krysset i sørenden av Gran danner et stopp for utviklinga i sentrum, og definerer stedet.

Dette dobler omtrent arealet til Gran sentrum slik vi kjenner det i dag.

En ny videregående skole som samler tre skoler inn i én, kommer inn i Gran, i en "skoleakse" fra Gran Ungdomsskole og ned til sentrum.



Hva skjedde framover?

Utviklingen slik vi ser den i dag har tatt en litt annen vending. Det har oppstått en - i mine øyne - negativ bieffekt.

I stedet for å legge til rette for nyetableringer sør for dagens senter, som man kan se på reguleringsplanen, har det nå blitt en tendens til at allerede etablerte funksjoner i Gran sentrum flytter dit. Tanken er rimelig nok, de ser en enkel mulighet til å flytte ut fra en halvrigid struktur ut på et uutbygd jorde der de kan bygge billige bygg midt på en billig tomt, strø om seg med billige parkeringsplasser og følge et regelverk som du kan få billig av meg - satt litt på spissen.

Det blir skapt et nytt "mellomland" samtidig som nordenden dreneres for funksjoner. Alt ligger til rette for en bilby, der man kjører fra sted til sted, i stedet for å gå.

Jeg vil ta utgangspunkt i tomheten som brer seg nord i Gran. Jeg vil live opp og aktivisere denne delen gjennom å se på om jeg kan fylle stedene med behov som allerede finnes på stedet. Jeg har sett på flere aktuelle steder, og landet på området rundt stasjonen, fordi det skal skje ting her i nærmeste framtid som kan utnyttes og påvirkes. Samtidig kan bystrukturen styrkes og gi en gnist til et sted som har et potensiale til å spille på torgdualiteten som danner livet i Gran.



Jernbaneparken

Det som skal skje på dette stedet er en stasjonsforbedring fra ROM Eiendom og Jernbaneverket sin side. En ny plattform skal bygges på skogssiden av jernbanen, og pendlerparkeringa flyttes dit.

Bortsett fra parken er omtrent hele dette området dekket av asfalt. Parken er nærmest ikke brukt, og folk er der bare om de må. Parkeringsplassen tar opp mye plass, men virker ikke uoverkommelig stor på grunn av beplantning.

Det er absolutt ingenting som skjer på den andre siden av jernbanen. Hovstjernet er fredet, og trelastlageret som var her er ikke i bruk lenger.

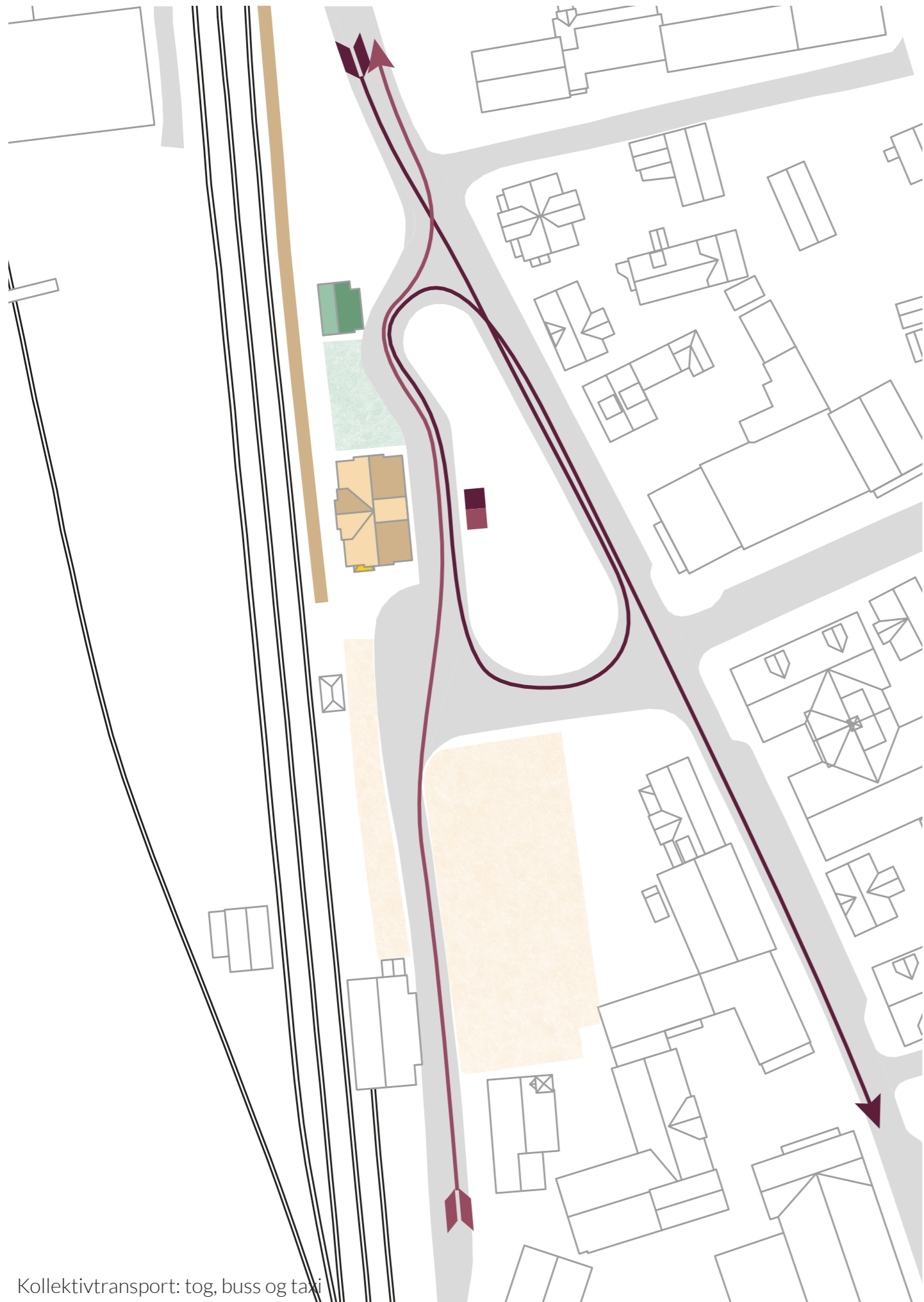
Ca hver time kommer det et tog som tar med passasjerer til Oslo, og like ofte kommer det tog fra byen. Ikke overraskende er det ved disse tidspunktene det er flest folk i området. Det går også en og annen regionbuss mot Lillehammer, Fagernes eller Oslo herfra i tillegg til alle skole- og lokalbussene, fra bussholdeplassen omtrent rett bak stasjonsbygningen. I dag blir bygningen brukt til ventehall for reisende med tog, og et næringslokale står ledig i andre etasje.



Park og parkering

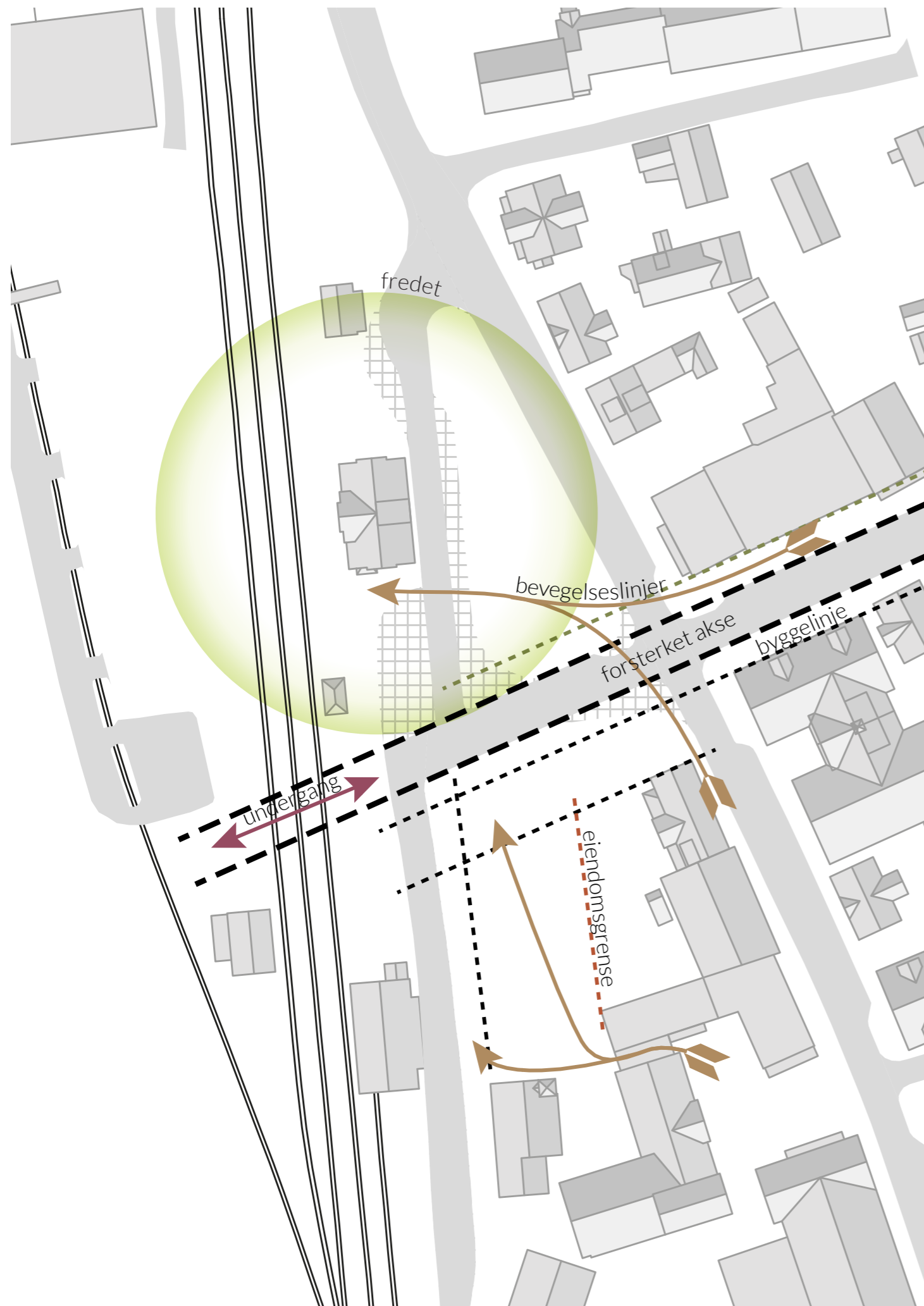


Bolig
Offentlig
Kommersiell
Blandet
Jernbane



Kollektivtransport: tog, buss og taxi





Grep

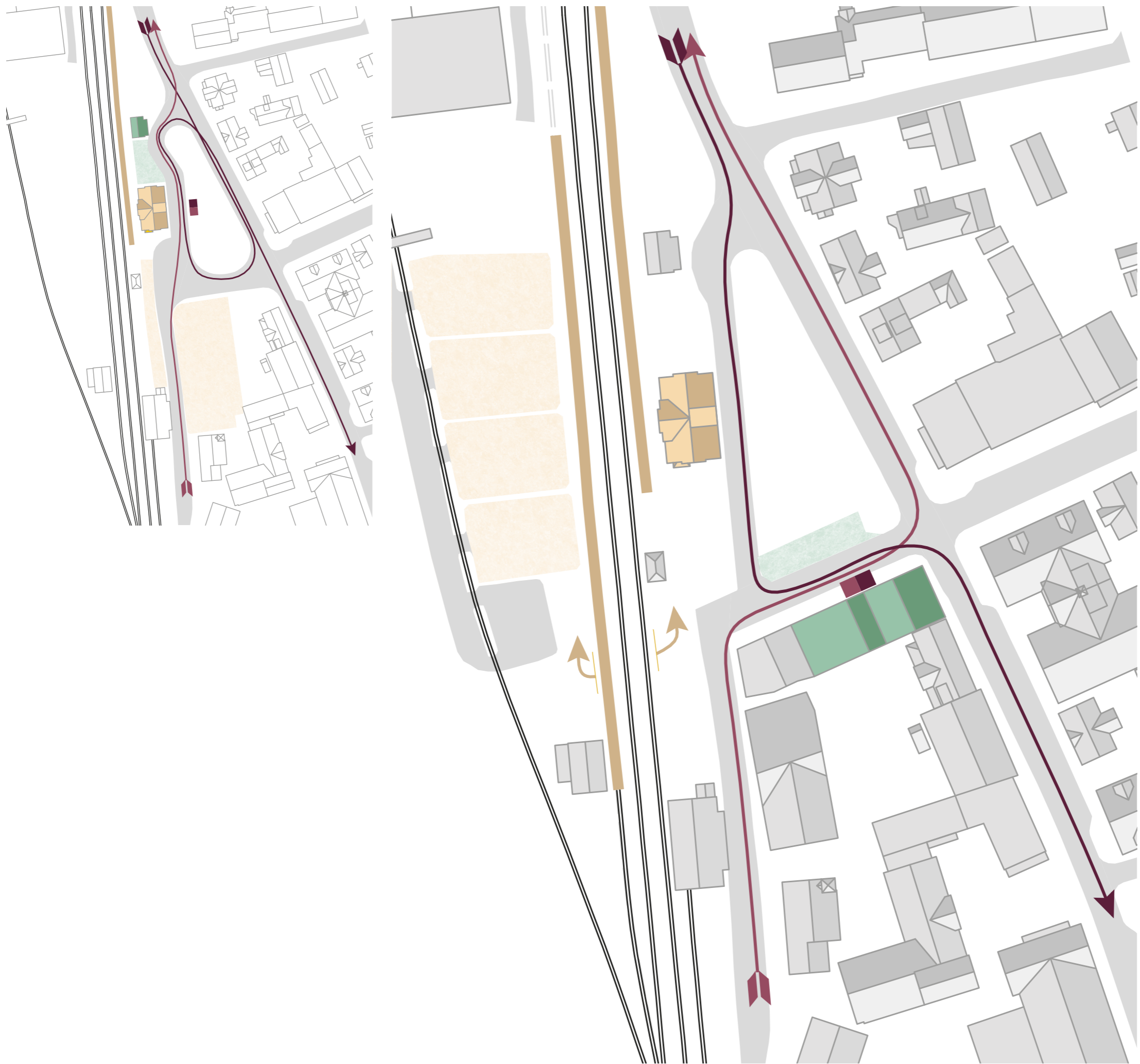
Akse og undergang

Mitt første grep er å rette ut Jernbanegata. Å styrke denne aksen kan hjelpe med å få på plass en ny struktur på stedet, og vil også rydde opp på den utflytende plassen. Jeg trekker nye byggelinjer fra bygninger på den andre siden av Storgata og vil skape rom med både et nytt bygg på den ene siden og en grønnvegg som allerede finnes på den andre siden. Kun et enkelt tre i tillegg til de som står der allerede vil hjelpe med å styrke dette.

At det prosjekteres en perrong på den andre siden av togsquinnene fordrer at man må krysse sporet, og jeg ser at det er mest fordelaktig om dette blir en undergang, og jeg vil legge undergangen i aksen. Jeg velger å legge den her fordi den er ikke for langt unna stasjonen til at folk heller vil løpe over skinnene og fordi jeg ikke vil legge den for nære stasjonsbygningen.

Per definisjon er stasjonsanlegget fredet. Nøyaktig hvor grensen går har jeg ikke funnet ut, men jeg har likevel valgt å legge undergangen her, fordi en undergang lenger borte vil bidra til en eventuell trafikk over skinnene.

Jeg ville gjerne unngå heis og en trang, skummel undergang og heller kunne utvikle nedgangen sånn at man oppnår en stedsfølelse, som på Verdal stasjon, der man har laget en bred park rundt en undergang, og skapt et sted man kan oppholde seg.



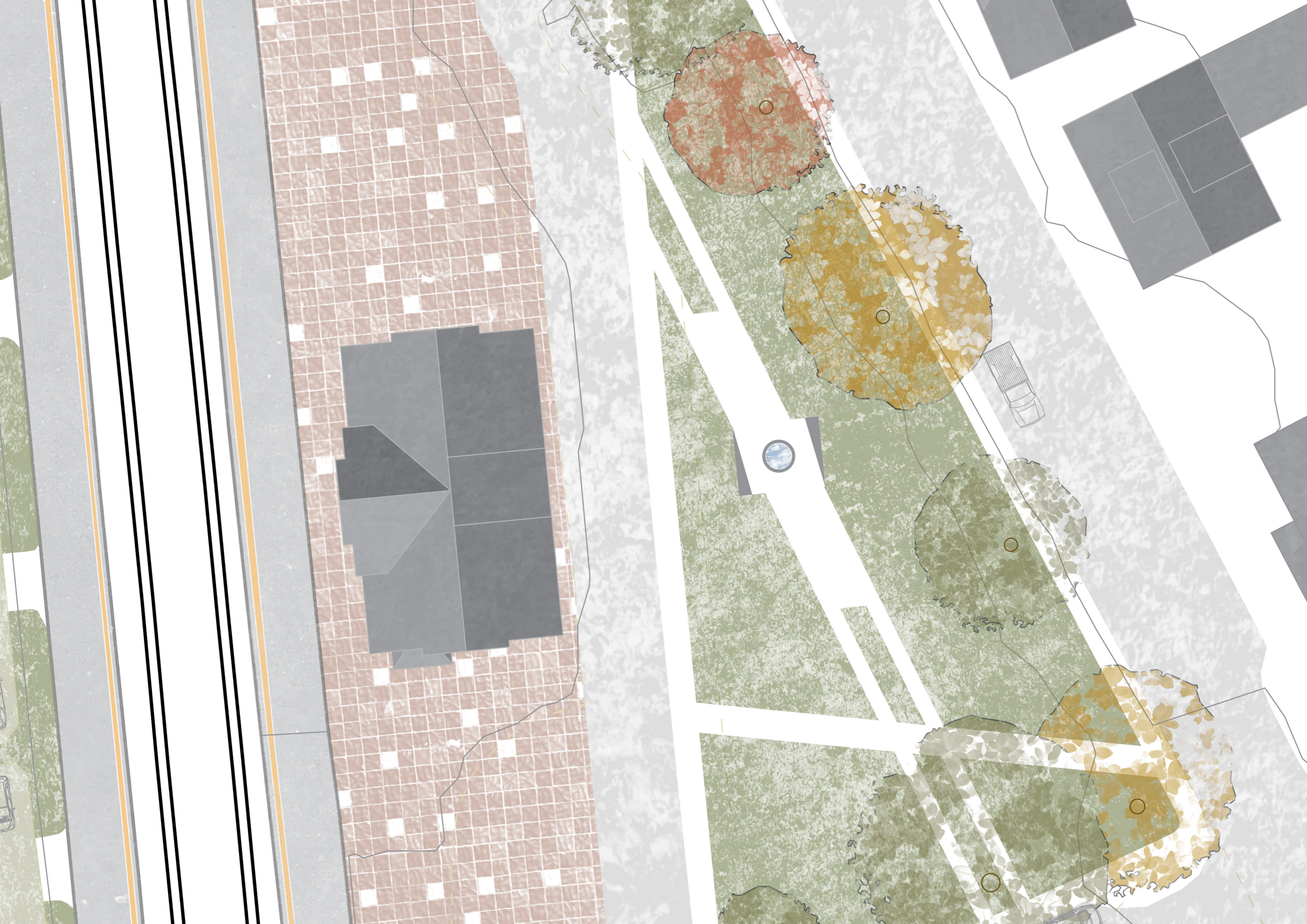
Grep

Logistikk

Området rundt forbindelsen under sporet blir viktig, og jeg vil flytte det helhetlige kommunikasjonsknutepunktet ørlitt lenger sør, slik at man kan oppnå en enkelt og praktisk holdeplass for buss, taxi og tog.

Holdeplass på kun én side vil være lett forståelig og gir rask tilgang til buss fra ventehallen, så man kan ta det med ro mens man venter på bussen.

Taxihold plassene vil plasseres på den andre siden ved parken.



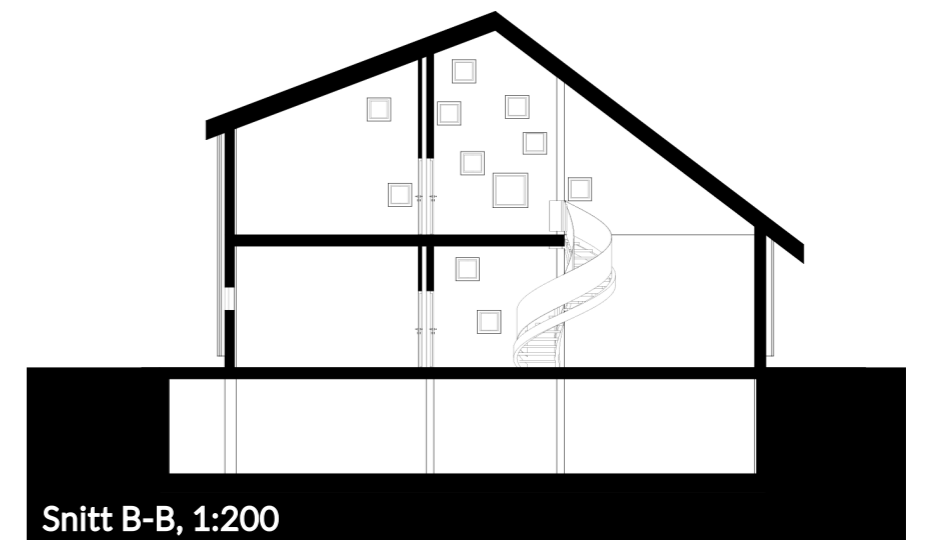
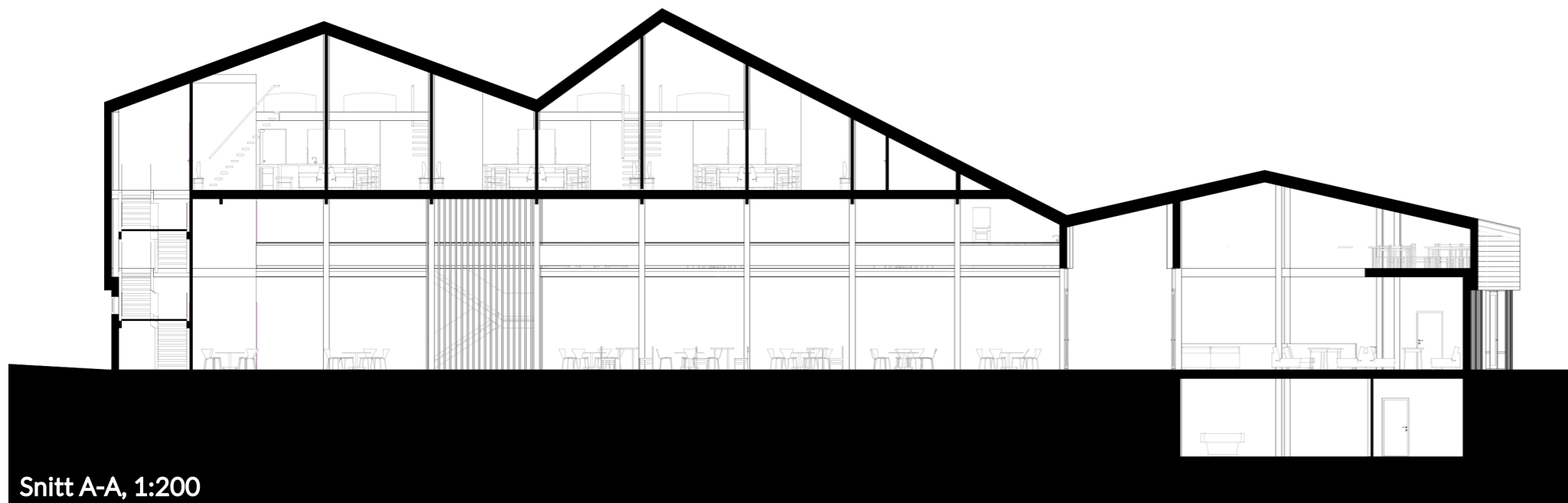
Grep Park

Selve jernbaneparken er også moden for en oppdatering. Der parken tidligere har vært et naturlig samlingssted, er den per i dag kun en plen, praktisk talt ubrukt og benyttes i størst grad av vgs-elever som venter på bussen etter skoletid. Jeg vil danne en akse gjennom parken fra hovedinngangen på ventehallen og legge til rette for en snarveg som gir seg til kjenne i plenen. Parken har ingen visuell kopling til stasjonsbygningen i dag, og jeg vil skape et punkt som binder parken symmetrisk sammen med stasjonsbygningen.



Grep Parkering

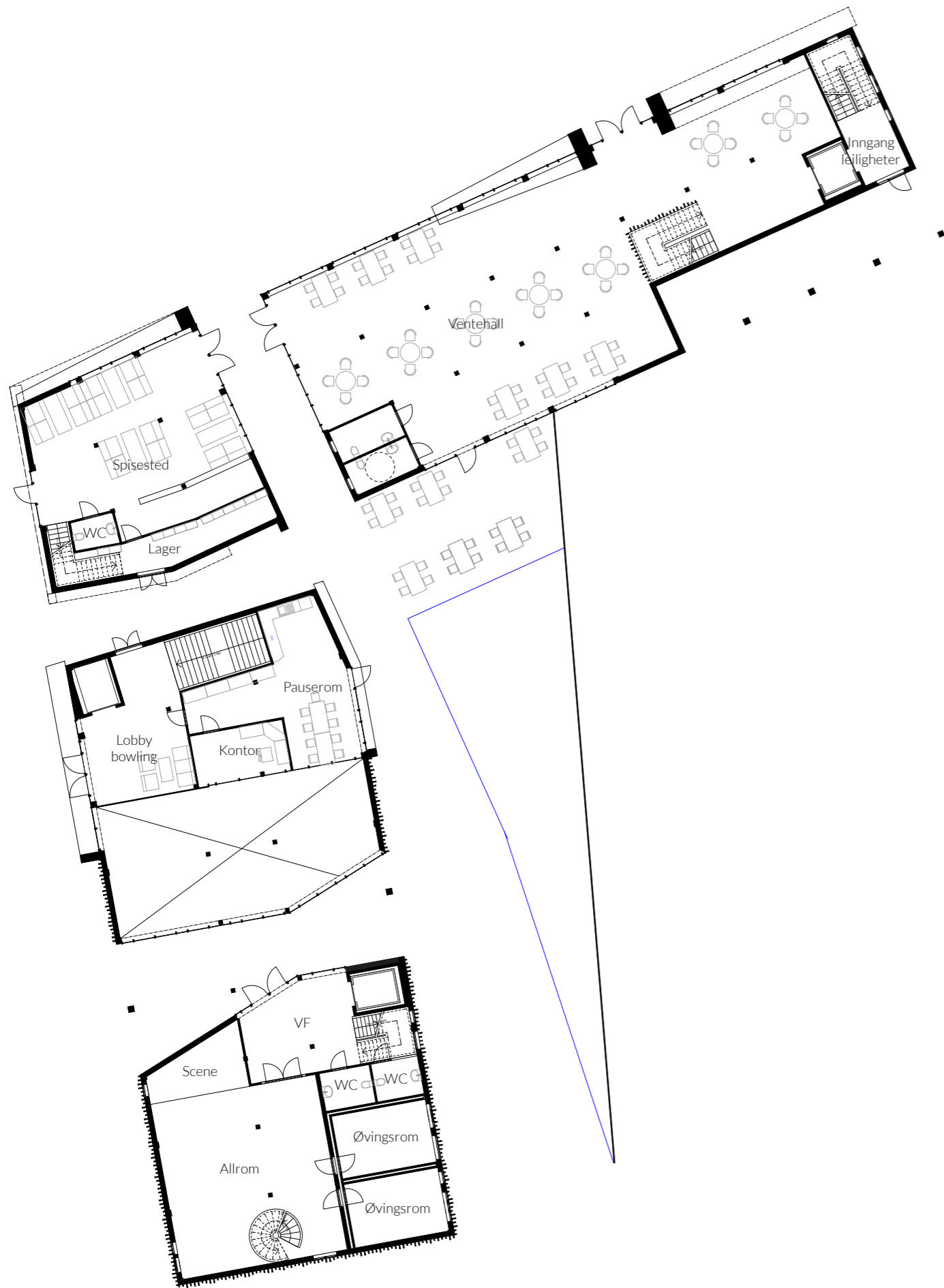
Den nye plasseringen til pendlerparkeringa er spesiell. På denne siden av jernbanen har det tidligere vært utendørs trelastlager og ikke stort annet. I tillegg er området bak fredet fordi det er en viktig hekkeplass. En stor asfaltplass vil være feil her. Viken skog og The High Line i New York har vært et forbilde for meg her, jeg vil utforme plassen slik at man bevarer buttspor og dagens forfallsbeplanting og kultiverer dette til et uttrykk som underkaster seg det naturlige.



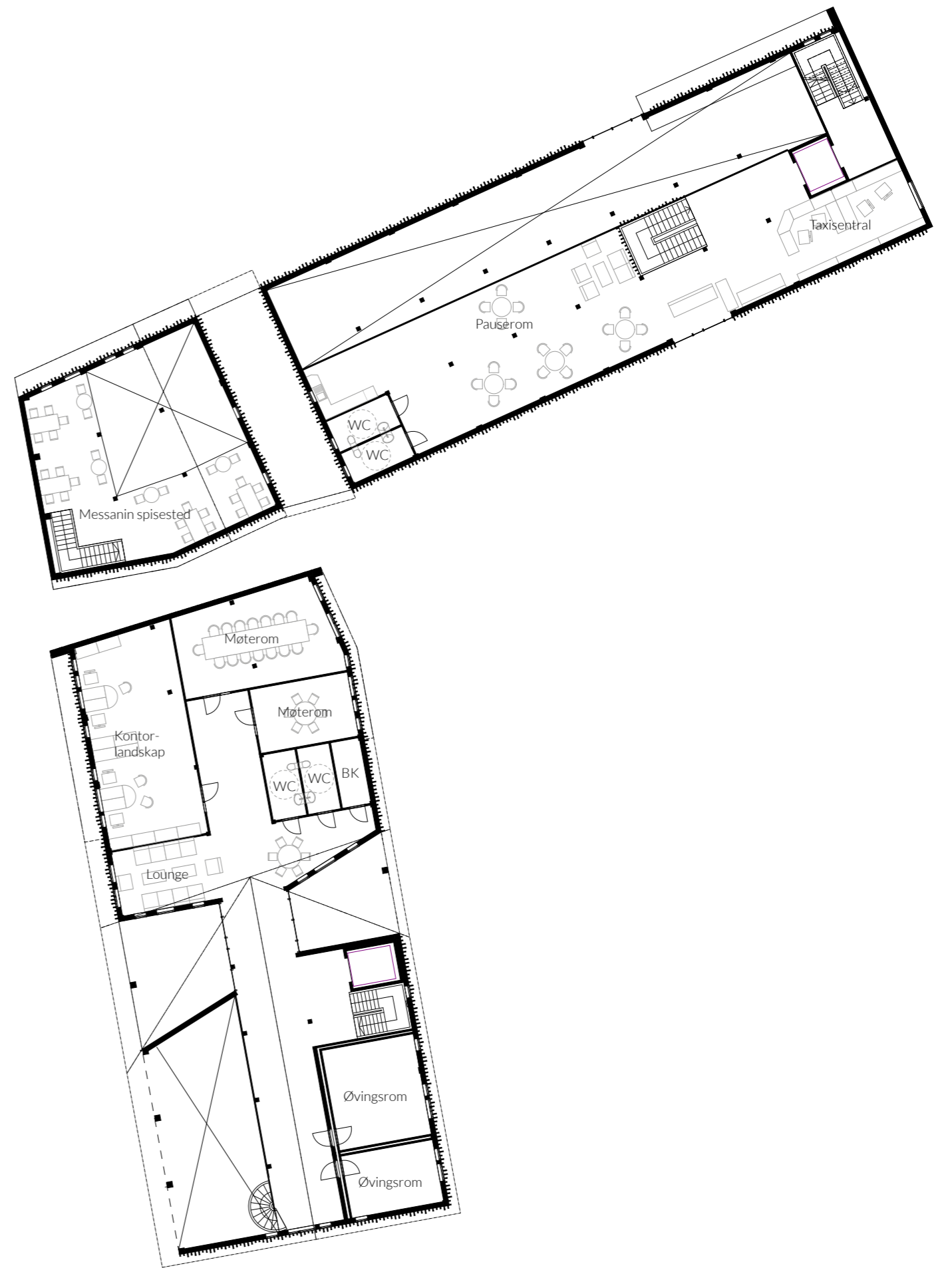
Grep Bygg

Helhetlig i Gran, ser jeg også at "Granstypologien" vannes ut. At lokaltypologien forsvinner er et fenomen som skjer mange steder, og jeg blir engasjert av at folk blir automatisk skeptisk til ny arkitektur, siden de ser at nybygg ikke "stemmer overens" med lokal arkitektur. Byggene det er snakk om er ikke representanter for moderne arkitektur, det er kommersiell arkitektur. Jeg vil se på at det går an å skape arkitektur som spiller på den lokale typologien i tillegg til å gi et moderne uttrykk. Jeg har sett på saltak som en stor inspirasjonskilde, i tillegg til en funksjonsdeling med boenheter over publikumsfunksjoner for å gi aktivitet til fasade og gate.

Gran er en uttalt treby, det er et mål fra kommunens side om at det skal satses på tre som byggemateriale her. Stedet preges av saltakarkitektur, i alle fall i senteret som eksisterer i dag, med et par innslag av flate tak. Jeg har sett på taket som en formende kraft, som kommer ned og leker seg, beskytter og tilbyr sitteplass.



1. etasje



2. etasje

3. etasje



Grep Bygg

Jeg har sett på behov i Gran for å kunne definere en forsvarlig utvikling av funksjoner på stedet. Mangelen på aktiviteter for ungdom er stor, og når ungdom fra hele Hadeland samles hver eneste dag i den nye videregående skolen (som tidligere var spredt på tre skoler), vil det ikke være nok å henge på et kjøpesenter etter endt skoletid. Som et eksempel på en felles aktivitet som favner over de fleste bekjentskapkonstellasjoner, har jeg valgt bowling.

I tillegg til dette har jeg lagt til rette for et ungdomshus med adskilte rom man kan benytte seg av i forskjellige sammenhenger, som øvingsrom, LAN-fest, et intimt konsertlokale og liknende. I direkte tilknytning har jeg etablert et kontorlokale for Gran Frivilligsentral som de mange eierforeningene kan benytte seg av. Disse arrangerer blant annet nattevandring, og en voksen nærhet vil være positivt.

I forbindelse med kollektivknutepunktet vil jeg skape et sted å vente. Et sted der man kan sitte og breie seg ut uten å måtte kjøpe noe, der man kan sitte under tak og gjøre lekser mens man venter på neste buss fordi man ikke rakk den forrige, et sted man kan ha god tid, men ikke bli stresset av å måtte rekke bussen med alle handleposene sine. I samme bygg, faktisk i samme rom, vil jeg på messaninen ordne til en ny, mer romslig taxisentral, og pauserom for taxisjåførene og bussjåførene. I den øverste etasjen vil jeg legge til rette for boliger for vgs-elever med lang skoleveg, eller eventuelt nyetablerte. Takformen gir muligheter for hems i enkelte leiligheter.

Kjøpesenter og mellomland

Gran har allerede vært heldig med plasseringen av de uunngåelige kjøpesentrene som dukker opp langs knutepunkter i bygde-Norge. De to første (Smietorget og Granstunet) plasserte seg i ytterkanten av tettstedet, men likevel innenfor bebyggelsesstrukturen. Dagens situasjon sør i Gran preges av bygninger som står for seg selv, og den nye reguleringsplanen søker etter å omforme disse umiddelbare områdene til et mer strukturert gatebilde. Likevel åpner kommunen for nye tomter uten byggelinjer og strenge byggekrav enda lenger sør. Dette vil kanskje lokke til seg bedrifter som søker etter nye, billige tomter, men vil igjen skape nye, billige kasser midt på de nye, billige tomtene, med nye, billige parkeringsplasser rundt.

På grunn av mine erfaringer med kjøpesentre i et etablert gatebilde, er jeg ikke umiddelbart motstander av kjøpesenterkulturen, selv om jeg ser at de kan drenere andre deler av bygdebyene i Norge for aktivitet. I skrivende stund bor jeg i Levanger, og ser hvordan en ekstern handleby har sin effekt på livet i den opprinnelige kommersielle byen. Derimot ser jeg også suksessen i kjøpesenterkulturen, og vil gjerne se denne i sammenheng med det tradisjonelle bymiljøet. Kan man lære noe kjøpesentrenes suksess, vil jeg gjerne implementere det i en bymessig sammenheng. Det kan være ting som overdekte gater, aktive fasader, tilgjengelighet for alle og noe så enkelt som et sted å «henge».

Learning from Copenhagen

Mitt mål med denne oppgaven er å kunne oppdage og sette fokus på fremtidige dødaleer i en bygdeby som Gran og løse problematikken på stedet ved å identifisere behov og dermed åpne utvikleres øyne for nye muligheter som er kommersielt forsvarlige, som i tillegg gir et mer positivt bilde av stedet.

Inntrykket noen småbyer gir - «det er ingenting å gjøre her» - er gjerne en ond sirkel. Jeg vil lage en god sirkel, der liv avler liv. Jeg vil at vi skal lære av København, der økningen av liv i sentrum har hatt en positiv effekt på seg selv, folk benytter seg av byrommene fordi det er folk der.

Litteratur:

Gehl, Jan ... [et al.] (2006). Det Nye Byliv. Kbh.: Arkitektens Forlag.
Brantenberg, Tore. (2008). Italias Urbane Fenomen. Oslo: Abstrakt Forlag.
Norberg-Schulz, Chr. (1978). Mellom Jord og Himmel. Oslo: Universitetsforlaget.
Wesenberg, Christian. (1995). Stasjonsmiljø: Statusrapport om stasjonene. Oslo: NSB Eiendom.
Aspenberg, Nils Carl ... [et al.] (2009). Gjøvikbanen. Oslo: Baneforlaget.

Pdf-presentasjoner

Asplan Viak AS. (2006). Scenarier for Gran Sentrum år 2030; Scenario 3, sterk vekst - «Småbyen på landet». Pdf-presentasjon fra Gran Kommune
Gran Kommune. (2006). Planprogram for kommunedelplan for Gran sentrum.
Asplan Viak AS. (2006). Planbeskrivelse fra kommunedelplan for Gran sentrumsområde.
Gran Kommune og Asplan Viak AS. (2006). Kommunedelplanens arealdel for Gran sentrumsområde; Oversikt over utredningsrapporter.
Gran Kommunestyre. (2007). Kommunedelplan for Gran sentrum: Bestemmelser og retningslinjer.
Gran kommune. (2011). Næringsplan Gran kommune 2011-2016.
Randsfjordmuseene AS. (2007). Byggeskikk, en veileder for Hadeland og Land.

Takk til

Inge Alexander Gjestvang
Inger Aschim Wien, Pål Anders Wien, Hans Gunnar Wien, og resten av familien
Stine Skogheim Walle, Victoria Söderlindh og Elisabeth Kahrs Kuhnle.
Natalie Stout Sue-Chu og Stephanie Dykiert.
Helge Solberg og Birgit Cold.

Rom Eiendom
Jernbaneverket
Gran kommune
Avisa Hadeland
Folk jeg har møtt på gata i Gran