

NSB BANEREGION NORD:

**GUDBRANDSDALSBANEN**  
JERNBANEANLEGGENE HAMAR – DOMBÅS

EN LANDSKAPS- OG KULTURHISTORISK ANALYSE



*Skjelle tunnel sør for Dombås.*

Trondheim, januar 1995

**INNHOOLD:**

|  |      |    |
|--|------|----|
| <b>FORORD</b>                                  | Side | 5  |
| <b>SAMMENDRAG OG KONKLUSJONER</b>              | "    | 6  |
| Kort historikk                                 | "    | 6  |
| Landskapssoner                                 | "    | 6  |
| Landskapstilpasning                            | "    | 6  |
| Stasjoner og stasjonsbyer                      | "    | 6  |
| Bruer og tunneler                              | "    | 7  |
| Konklusjoner                                   | "    | 8  |
| <b>LANDSKAPS- OG KULTURHISTORISK ANALYSE</b>   | "    | 9  |
| <b>Historikk og viktige banedata</b>           | "    | 9  |
| Hvordan banen ble til                          | "    | 9  |
| Baneanleggene                                  | "    | 9  |
| Bygninger, arkitekter og byggeskikk            | "    | 10 |
| Tabell over stasjoner og holdeplasser          | "    | 12 |
| <b>Generell landskapsbeskrivelse</b>           | "    | 14 |
| <b>Analysemetode: Landskapssoner</b>           | "    | 16 |
| Metodikk                                       | "    | 16 |
| Kart over landskapssonene                      | "    | 17 |
| <b>Landskapssone A: Hamar by</b>               | "    | 19 |
| - Bane og landskap                             | "    | 19 |
| - Hamar stasjon                                | "    | 19 |
| <b>Landskapssone B: Hamar – Jessnes</b>        | "    | 22 |
| - Bane og landskap                             | "    | 22 |
| <b>Landskapssone C: Jessnes – Brumunddal</b>   | "    | 22 |
| - Bane og landskap                             | "    | 22 |
| - Jessnes stasjon                              | "    | 22 |
| - Brumunddal stasjon og stasjonsby             | "    | 24 |
| <b>Landskapssone D: Brumunddal – Rudshøgda</b> | "    | 26 |
| - Bane og landskap                             | "    | 26 |
| - Rudshøgda stasjon                            | "    | 26 |

|   |      |    |
|---|------|----|
| <b>Landskapssone E: Rudshøgda – Moelv</b>     | Side | 29 |
| – Bane og landskap                            | "    | 29 |
| – Moelv stasjon og stasjonsby                 | "    | 29 |
| <br>  |      |    |
| <b>Landskapssone F: Moelv – Brøttum</b>       | "    | 34 |
| – Bane og landskap                            | "    | 34 |
| <br>  |      |    |
| <b>Landskapssone G: Brøttum – Lillehammer</b> | "    | 36 |
| – Bane og landskap                            | "    | 36 |
| – Brøttum stasjon                             | "    | 36 |
| – Bergseng stasjon                            | "    | 37 |
| <br>  |      |    |
| <b>Landskapssone H: Lillehammer – Fåberg</b>  | "    | 38 |
| – Bane og landskap                            | "    | 38 |
| – Lillehammer stasjon                         | "    | 39 |
| <br>  |      |    |
| <b>Landskapssone I: Fåberg – Hunderfossen</b> | "    | 41 |
| – Bane og landskap                            | "    | 41 |
| – Fåberg stasjon                              | "    | 41 |
| – Langsveen bru (Lågen)                       | "    | 44 |
| <br>  |      |    |
| <b>Landskapssone J: Hunderfossen – Sæter</b>  | "    | 46 |
| – Bane og landskap                            | "    | 46 |
| – Øyer stasjon                                | "    | 46 |
| <br>  |      |    |
| <b>Landskapssone K: Sæter – Tretten</b>       | "    | 50 |
| – Bane og landskap                            | "    | 50 |
| – Tretten stasjon                             | "    | 50 |
| <br>  |      |    |
| <b>Landskapssone L: Tretten – Hundorp</b>     | "    | 56 |
| – Bane og landskap                            | "    | 56 |
| – Losna stasjon                               | "    | 59 |
| – Fåvang stasjon                              | "    | 62 |
| – Randklev tunnel og bru (Lågen)              | "    | 64 |
| – Ringeby stasjon                             | "    | 68 |
| – Stasjonsbyen Ringeby                        | "    | 68 |
| – Hundorp stasjon                             | "    | 73 |

|  |      |     |
|--|------|-----|
| <b>Landskapssone M: Hundorp – Bosåa</b>    | side | 75  |
| – Bane og landskap                         | "    | 75  |
| – Vinstra stasjon                          | "    | 79  |
| – Stasjonsbyen Vinstra                     | "    | 81  |
| <br>                                       |      |     |
| <b>Landskapssone N: Bosåa – Kolo</b>       | "    | 83  |
| – Bane og landskap                         | "    | 83  |
| – Kvam stasjon                             | "    | 85  |
| <br>                                       |      |     |
| <b>Landskapssone O: Kolo – Eide</b>        | "    | 86  |
| – Bane og landskap                         | "    | 86  |
| – Sjoa stasjon                             | "    | 87  |
| – Eide bru (Lågen)                         | "    | 89  |
| <br>                                       |      |     |
| <b>Landskapssone P: Eide – Otta</b>        | "    | 92  |
| – Bane og landskap                         | "    | 92  |
| – Otta bru                                 | "    | 94  |
| – Otta stasjon                             | "    | 96  |
| – Stasjonsbyen Otta                        | "    | 99  |
| <br>                                       |      |     |
| <b>Baneanleggene Otta–Dombås</b>           | "    | 102 |
| <br>                                       |      |     |
| <b>Landskapssone Q: Otta – Sel</b>         | "    | 102 |
| – Bane og landskap                         | "    | 102 |
| – Sel stasjon                              | "    | 102 |
| <br>                                       |      |     |
| <b>Landskapssone R: Sel – Brennhaug</b>    | "    | 105 |
| – Bane og landskap                         | "    | 105 |
| <br>                                       |      |     |
| <b>Landskapssone S: Brennhaug – Dombås</b> | "    | 107 |
| – Bane og landskap                         | "    | 107 |
| – Brennhaug stasjon                        | "    | 108 |
| – Bru over Lågen ved Tallerås              | "    | 110 |
| – Dovre stasjon                            | "    | 111 |
| – Dombås stasjon                           | "    | 113 |
| <br>                                       |      |     |
| <b>KILDEHENVISNINGER</b>                   | "    | 115 |



## FORORD

Denne rapporten er utarbeidet på oppdrag av NSB BANE Region Nord. NSB ønsket en dokumentasjon på de kulturhistoriske og landskapsmessige verdiene som ligger i den 217 km. lange jernbanestrekningen mellom Hamar og Dombås. Rapporten søker å gi en vurdering av den nåværende jernbanens forhold til landskapet og banens anlegg som historiske og tekniske kulturminner. Videre gis en kort vurdering av de konsekvensene som en omfattende modernisering og ombygging vil få for eksisterende baneanlegg, for landskapet langs banen og for de kulturhistoriske verdiene som dagens jernbaneanlegg representerer.

Foruten å være en analyse, er det også å håpe at denne rapporten gjennom tekst og bilder gir en god dokumentasjon på Gudbrandsdalsbanens stasjoner og øvrige anlegg anno 1994.

Det bør presiseres at denne rapporten ikke er noe forsøk på å skrive Gudbrandsdalsbanens historie. Historiske tilbakeblikk, årstall og tekniske data er tatt med i den grad de er nødvendige for å underbygge de landskaps- og kulturhistoriske vurderingene.

Rapporten er utarbeidet i tidsrommet mai–august 1993 (delrapport Lillehammer–Otta) og februar–desember 1994. Feltarbeidet ble utført 28.06 – 01.07.93, samt 1.02, 09.–10.03. og 10.–11.08.94. Prosjektleder hos NSB har vært overing. Magne Fugelsøy, mens undertegnede har vært ansvarlig for arbeidet hos Lunde og Nilssen landskapsarkitekter MNLA.

Alle nye fotos er tatt av undertegnede i 1993–94 der annet ikke er nevnt. Eldre fotos er skaffet til veie av NSB Jernbanemuseet. Datering mangler på flere av de gamle bildene, så vi har måttet tidfeste dem omtrentlig. I den sammenheng som bildene er brukt i denne rapporten, mener vi at dette er godt nok.

Vi vil rette en hjertelig takk til NSB Jernbanemuseet for helhjertet bistand med å skaffe tilveie fotos og historisk dokumentasjon. Videre vil vi takke Odd Bakke, Ola Rolstad og Per Morset for historiske opplysninger om hhv. stasjonsbyene Otta, Vinstra og Ringebu.

Trondheim, januar 1995

Tor Nilssen

## SAMMENDRAG OG KONKUSJONER

### Kort historikk

Jernbanen fra Hamar til Otta ble vedtatt i 1890. Arbeidene kom snart igang, og banen ble åpnet til Tretten i 1894 og Otta i 1896. Otta ble banens endestasjon i hele 17 år. Først i 1907 vedtok Stortinget at jernbanen skulle forlenges til Dombås. Denne parsellen stod ferdig i 1913.

### Landskapssoner.

Markante skiftninger i landskapskarakter kjenner denne banestrekningen. I Gudbrandsdalen har vi lange partier med slake dalsider og stort innslag av åpent kulturlandskap som avløses av kortere partier hvor dalen er trang og skogkledd, og hvor Lågen går i fosser og stryk. Mellom Hamar og Lillehammer finner vi tilsvarende skiftninger i landskapskarakter. Disse skiftingene har gjort at vi har funnet det hensiktsmessig å dele inn strekningen i 19 soner hvor landskapet er enhetlig. Under hver sone har vi så diskutert landskapet og banens forhold til dette. Egne avsnitt beskriver stasjoner, større bruer og andre viktige elementer i forhold til sine omgivelser.

### Landskapstilpasning.

Som en generell karakteristikk vil vi hevde at Gudbrandsdalsbanen har en meget god landskapstilpasning. Både på strekningen Hamar–Lillehammer og i Gudbrandsdalen følger banen landskapsformer, vann og vassdrag på en god måte, og landskapskonfliktene er få og små underveis. Stedvis har vi mindre landskapskonflikter i det åpne jorbrukslandskapet. Over Selsmyrene og i stigningen mellom Dovre og Dombås har banen av tekniske årsaker fått en noe stiv linjeføring. De største negative konsekvensene av jernbanen er barrierevirkninger, ikke konflikter i forhold til landskapet.

### Stasjoner og stasjonsbyer.

Hamar fikk sin jernbanestasjon betydelig utvidet etter at Gudbrandsdalsbanen ble bygd. Bl.a. ble det bygd ny stasjonsbygning og restaurant. Arkitekt for denne stasjonen og de øvrige stasjonen på strekningen Hamar–Otta var Paul Armand Due. Hamar og Lillehammer fikk stasjonsbygninger i et klassisistisk formspråk. Teglfasadene ble slemmet og fikk pussdetaljer. Mellomstasjonene var høgreiste laftede bygninger i en variant av sveitserstilen som kan karakteriseres som behersket dragestil. På strekningen Otta–Dombås ble bygningene tegnet av Arnstein Arneberg i et nasjonalromantisk formspråk. Flere av bygningene på Gudbrandsdalsbanen står på NSB's bevaringsplan, og noen er foreslått fredet.



Bygningene ved stasjonene gir sterk identitet til stedene, og f.eks. ved Øyer, Tretten og Sel har vi helstøpte bygningsmiljøer som er lite endret siden banens åpning. Tretten bør nevnes spesielt. Her har vi ennå en levende stasjon med et stort og interessant bygningsmiljø. Samspillet med interessante bygninger, landskap og vegetasjon i stasjonens nærområde gjør Tretten til et sted som bør vurderes nøye med tanke på områdebevaring (og utvikling). Selv om sveitserstilen etter hvert ble kritisert, framstår bygningene på strekningen Hamar-Otta idag som meget trauste og solide. De gir denne delstrekningen en positiv identitet.

Langs Gudbrandsdalsbanen er det foruten byene ialt 6 tettsteder som har vokst seg store med utgangspunkt i jernbanen og stasjonene. Disse er Brumunddal, Moelv, Ringeby, Vinstra, Otta og Dombås. De øvrige stasjonene langs banen har ikke fått en slik samferdselsmessig og økonomisk betydning og status at de har utviklet seg til store tettstedsdannelser. Det vises her til beskrivelsen av landskapssonene nedenfor, hvor alle de opprinnelig 27 stasjonene er omtalt i teksten og billedteksten.

#### **Bruer og tunneler.**

Disse landskapselementene har betydelig verdi som tekniske kulturminner og "milepæler", og ligger ofte i et fint samspill med kultur- og naturlandskapet på stedet.

Gudbrandsdalsbanen krysser Moelva på ei stor platebru. Videre har vi ei større fagverksbru over Bryggeveien like sør for Lillehammer stasjon. Banen krysser Gudbrandsdalslågen på 4 steder underveis; ved Hunderfossen (Langsveen bru), Ringeby (Randklev bru), Sjoa (Eide bru), og ved Tallerås sør for Dovre. Foruten bruene over Lågen, krysser jernbanen større sideelver ved Brumunddal (Brumunda), Lillehammer (Mesna), Ringeby (Våla), Frya (Frya), Kvam (Veikleåa) og Otta (Otta). Bruene er klinkede platebruer eller fagverksbruer i stål. De fleste av Gudbrandsdalsbanens bruspenn hviler på kunstferdig oppmurte steinkar.

På strekningen ble det også bygd et stort antall overgangsbruer, samt mindre bruer og kulverter. De fleste av disse er platebruer.

Ved Randklev (Ringeby) og i Rosten har vi kortere tunneler med fint utformede portaler.

### Konklusjoner

Som framholdt i denne rapporten knytter det seg store verdier til den eksisterende Gudbrandsdalsbanen. Disse verdiene knytter seg for det første til banen og stasjonsanleggene med bygninger og andre elementer. Jernbaneanleggene er tekniske og arkitektoniske kulturminner, ofte av høg estetisk kvalitet. Anleggene er også viktig og verdifull dokumentasjon på kultur- og lokalhistorie, teknikk og samferdsel. Videre er jernbanen en viktig institusjon i tettstedene. Samspillet mellom stasjon og tettsted er ofte tett og intimt, og kvalitetene ligger både i det historiske og det byplanmessige. Dette gjelder særlig for stasjonsbyene. Av størst verdi er likevel at den nåværende Gudbrandsdalsbanens godt vedlikeholdte anlegg og bygninger representerer **levende** kulturminner og landskapsverdier med en 100-årig ubrutt tradisjon.

En eventuell oppgradering av jernbanen til full standard på strekningen Hamar–Dombås vil få størst konsekvenser for landskapet i Gudbrandsdalen. En modernisert jernbane vil stedvis ikke kunne følge dalførets overordnede slynger. Det vil derfor oppstå en dissonans mellom jernbanens og landskapets rytmer, og ditto problemer i forhold til landskapet. De foreliggende utredninger viser at lange parseller av den nåværende jernbanen vil bli nedlagt. Uheldige konsekvenser av dette er at flere av stasjonene kan bli liggende uten jernbaneforbindelse og at flere av tettstedene mister jernbanen som stedets historiske opphav og samferdselsmessige midtpunkt. Dette vil også bli et landskapsproblem, da tettstedenes og stasjonsområdenes strukturer vil miste sin opprinnelse og ryggrad. Logikken i det bygde landskapet vil dermed kunne forsvinne.



## LANDSKAPS- OG KULTURHISTORISK ANALYSE

### HISTORIKK OG VIKTIGE BANEDATA

#### **Hvordan banen ble til**

Lavkonjunktoren rundt 1880 satte spor etter seg i jernbanebyggingen. Tidene bedret seg fram mot 1890, men det varte en stund før Stortinget ville gjøre nye vedtak om jernbanebygging. De store statslånene fra den forserte utbyggingen på 1870-tallet skremte. I 1890 ble imidlertid 3 nye baner vedtatt, deriblant jernbanen fra Hamar til Sel (Otta). Arbeidene ved Gudbrandsdalsbanen kom snart igang, og banen ble høytidelig åpnet til Tretten i 1894 av kong Oscar 2. Parsellen videre til Otta ble åpnet i 1896.

Otta ble Gudbrandsdalsbanens endestasjon i hele 17 år. Først i 1907 vedtok Stortinget at jernbanen skulle forlenges til Dombås. Denne parsellen stod ferdig i 1913.

#### **Baneanleggene**

Byggingen av Gudbrandsdalsbanen medførte en kraftig utbygging av Hamar stasjon. På strekningen mellom Hamar og Lillehammer var det kun kortere parseller hvor terrenget bød på store utfordringer. Brua ved Moelv var den største tekniske utfordringen på strekningen.

I Gudbrandsdalen ligger jernbanen vekselvis på vestre og østre side av Gudbrandsdalslågen, med omtrent halvparten av strekningen på hver side. Banen krysser Lågen på stålbruer på 4 steder. Jernbanens mest dramatiske parti ligger i den trange Rosten mellom Sel og Brennhaug. Her var store fjellarbeider nødvendig for å få fram banen. Ellers er strekningen etter vår tids målestokk lite preget av store landskapsinngrep.

Siden jernbanen ble anlagt har det skjedd lite med banetraséen. Banen er gjennom årene blitt forsterket, og de krappeste kurvene er slaket ut. Jernbanen ble bygget med normal sporvidde og med minste kurveradius 250 meter.

Langs Gudbrandsdalsbanen ble det oppført ialt 27 stasjoner og et stort antall holdeplasser og stoppesteder.

Banen var ferdig ombygd til elektrisk drift i 1966–67, fikk fjernstyring (CTC) i 1968 og automatisk togstopp (ATS) i 1983.

## Bygninger, arkitekter og byggeskikk.

### Hamar–Otta.

På denne strekningen ble bygningene tegnet av arkitekt Paul Armand Due. Han er den arkitekten her til lands som sterkest har preget våre jernbanestasjoner. Han leverte ialt ca. 2 000 tegninger til NSB. Paul Due var eksponent for en noe utartet og motepreget variant av sveitserstilen, den såkalte dragestilen. Denne stilen setter også sitt preg på stasjonsbebyggelsen langs denne banestrekningen, selv om formspråket må betegnes som behersket. Bygningene var høgreiste, og kjennetegnes av bl.a. bratt takvinkel, ukledte laftede vegger, skifertak, en båndfrise rundt etasjeskillet og ornamenterte detaljer. De nye stasjonene ved Hamar og Lillehammer ble oppført som store murbygninger i klassisistisk stil, mens de øvrige stasjonene ble bygd i tre. Endestasjonen Otta fikk en egen utforming, mens de øvrige er bygd etter typetegninger; 2den klasse Stationsbygning for Mellemstasjoner (Brumunddal og Moelv) og 3die klasse Stationsbygning (de øvrige). Stasjonsbygningene for mellomstasjonene ble levert av Strømmen trevarefabrikk, og var således en tidlig utgave av ferdighus. De fleste stasjonsbygningene står fortsatt. Fåberg brant i 1909, og ny stasjonsbygning i mur ble oppført i 1911. Foruten stasjonsbygninger ble det oppført laftede ilgodshus med betjentleilighet i 2. etasje ved de fleste stasjonene. Likeledes fikk mange stasjoner på denne strekningen godshus med ett eller flere gjennomgangsspor. Ved Lillehammer og Otta ble det oppført lokomotivstaller. I 1981 ble det bygd ny stasjonsbygning ved Moelv. Denne fikk arkitekturprisen Brunel Award i 1985, og står nå på NSB's bevaringsplan. Stasjonsbygning og restaurantbygning ved Hamar er forelått fredet, mens verkstedet og presenningverkstedet samme sted står på verneplanen.

### Otta–Dombås.

Etter at dragestilen hadde dominert innen jernbanearkitekturen på 1890-tallet, reiste det seg etter hvert en tildels kraftig kritikk mot NSB's mangel på stedstilpasset byggeskikk. Dette hang sammen med tidens strømninger, der det nasjonale var i vinden som aldri før etter unionsoppløsningen i 1905. På denne bakgrunn ble det utlyst arkitektkonkurranser for flere av de nye jernbanestrekningene i 1912. Blant annet ble det utlyst konkurranser for banestrekningen Otta–Dombås og Dovrebanens høgfjellsstrekning. Den unge arkitekten Arnstein Arneberg vant konkurransen om bygningene på strekningen Otta–Dombås. Bygningene var nasjonalromantiske i formspråket. Det ble sagt at det eneste som manglet var Asbjørnsen og Moes konge med krokpipe på perrongene. Stasjonsbygningene ved Sel og Dovre er

like. Dombås og Brennhaug fikk individuelle tegninger. Dombås brant i 1940, og ny bygning i betong ble oppført. Foruten stasjonsbygningene ble det også oppført plattformgodshus og uthus med privét. Andre interessante bygninger som fortsatt står på denne banestrekningen er rundstallen på Dombås og vokterboligen på Brennhaug. Ved Sel er stasjonsbygning, godshus og uthus foreslått fredet, mens stasjonsbygninger og godshus ved Brennhaug og Dovre står på bevaringsplanen.



**Gudbrandsdalsbanen Hamar – Øyer. Tabell over stasjoner og holdeplasser.**

(Norsk Jernbaneklubb: Banedata, 1985)

| 33      | GUDBRANDSDALSBANEN |        |                     |             |        |       |
|---------|--------------------|--------|---------------------|-------------|--------|-------|
| nr.     | navn               | status | km.                 | oppr./betj. | ubetj. | nedl. |
| 3101    | (HAMAR)            |        | 126,26              |             |        |       |
| 3300.01 | Melkfabrikken      |        | 127,16              | 1936        |        | 1967  |
| 3300.02 | Nordvika           |        | 128,60              | 1936        |        | 1959  |
| 3300.03 | Martodden          |        | 129,08              | 1959        |        | 1967  |
| 3300.04 | Furuberget         |        | 131,35              | 1936        |        | 1958  |
| 3301    | JESSNES +          | fjs/p  | 133,19              | 1894        | 1966   |       |
| 3301.01 | Strandvik          | hp     | 134,31              | 1937        |        |       |
| 3301.02 | Hagen              |        | 136,66              | 1937        |        | 1967  |
| 3302    | BRUMUNDDAL +       | S/fjs  | 139,90              | 1894        |        |       |
| 3302.01 | Stigen             |        | 142,47              | 1937        |        | 1967  |
| 3303    | VELDRE             | hp     | 144,20              | 1894        | 1966   |       |
| 3303.01 | Tokstad            |        | 147,29 <sup>1</sup> | 1937        |        | 1967  |
| 3304    | RUDSHØGDA +        | fjs/p  | 148,23              | 1915        | 1966   |       |
| 3304.01 | Kjos               |        | 151,30              | 1937        |        | 1967  |
| 3305    | RINGSAKER +        | hp     | 152,70              | 1894        | 1966   |       |
| 3306    | MOELV +            | S/fjs  | 155,95              | 1894        |        |       |
| 3306.01 | Haugen             |        | 157,07              | 1937        |        | 1967  |
| 3306.02 | Vea                |        | 158,37              | 1937        |        | 1967  |
| 3307    | RING               | hp     | 159,81              | 1894        | 1966   |       |
| 3307.01 | Bergsvika          |        | 162,40 <sup>2</sup> | 1937        |        | 1972  |
| 3307.02 | Havik              |        | 165,58 <sup>3</sup> | 1937        |        | 1967  |
| 3308    | BRØTTUM            | fjs/p  | 168,47              | 1894        | 1966   |       |
| 3308.01 | Grønvold           |        | 171,45 <sup>4</sup> | 1937        |        | 1967  |
| 3308.02 | Verket             |        | 172,57              | 1961        |        | 1967  |
| 3309    | BERGSENG           | fjs/p  | 174,71              | 1894        | 1966   |       |
| 3309.01 | Kråkodden          |        | 181,50              | 1957        |        | 1967  |
| 3309.02 | Hagafetten         |        | 182,50              | 1955        |        | 1967  |
| 3310    | LILLEHAMMER        | S/fjs  | 184,48              | 1894        |        |       |
| 3310.01 | Storhove           |        | 188,75              | 1938        |        | 1966  |
| 3310.02 | Sundgården         |        | 189,68              | 1937        |        | 1966  |
| 3311    | FÅBERG +           | fjs/g  | 191,68              | 1894        | 1975   |       |
| 3311.01 | Smedstua           |        | 192,93              | 1937        |        | 1966  |
| 3311.02 | Andersstua         |        | 195,53              | 1937        |        | 1966  |
| 3312    | HUNDER             | hp     | 196,82              | 1894        | 1966   |       |
| 3312.01 | Rybakken           |        | 200,94              | 1937        |        | 1966  |



**Gudbrandsdalsbanen Øyer – Dombås. Tabell over stasjoner og holdeplasser.**

(Norsk Jernbaneklubb: Banedata, 1985)

| nr.     | navn                   | status | km.    | oppr./betj.       | ubetj. | nedl. |
|---------|------------------------|--------|--------|-------------------|--------|-------|
| 3313    | ØYER <sup>+</sup>      | fjs    | 203,21 | 1894              | 1966   |       |
| 3313.01 | Sæther                 |        | 207,96 | 1937              |        | 1966  |
| 3313.02 | Lindløkka              |        | 210,20 | 1937              |        | 1966  |
| 3313.03 | Flagstad               |        | 212,54 | 1937              |        | 1966  |
| 3314    | TRETTE                 | S/fjs  | 214,35 | 1894              |        |       |
| 3314.01 | Botterud               |        | 219,32 | 1937              |        | 1966  |
| 3315    | LOSNA                  | fjs/p  | 224,15 | 1896              | 1966   |       |
| 3315.01 | Arnes                  |        | 228,74 | 1937              |        | 1966  |
| 3316    | FÅVANG <sup>+</sup>    | fjs/p  | 232,19 | 1896              | 1975   |       |
| 3316.01 | Strande                |        | 235,85 | 1937              |        | 1966  |
| 3317    | RINGEBU                | S/fjs  | 242,55 | 1896              |        |       |
| 3317.01 | Furuheim               |        | 246,85 | 1937              |        | 1966  |
| 3318    | Frya                   |        | 248,63 | 1926              | 1959   | 1968  |
| 3319    | HUNDORP                | fjs/p  | 252,45 | 1896              | 1983   |       |
| 3320    | Sør-Fron <sup>+</sup>  |        | 256,61 | 1914              | 1964   | 1966  |
| 3320.1  | Fron                   | k/fjs  | 259,36 | 1967              |        |       |
| 3321    | HARPEFOSS              | hp     | 260,00 | 1896              | 1967   |       |
| 3321.01 | Solbrå                 |        | 264,54 | 1937              |        | 1966  |
| 3322    | VINSTR                 | S/fjs  | 266,50 | 1896              |        |       |
| 3322.01 | Brekken                |        | 271,80 | 1937              |        | 1966  |
| 3323    | KVAM                   | S/fjs  | 276,57 | 1896              |        |       |
| 3323.01 | Kjørums                |        | 280,01 | 1938              |        | 1966  |
| 3323.02 | Øybrekka               |        | 282,38 | 1937              |        | 1966  |
| 3323.03 | Moen                   |        | 284,40 | 1937              |        | 1966  |
| 3324    | SJOA                   | fjs/p  | 286,35 | 1896              | 1967   |       |
| 3324.01 | Storrusten             |        | 288,14 | 1937              |        | 1966  |
| 3325    | Sandbu                 |        | 291,59 | 1914/1917         | 1937   | 1966  |
| 3325.01 | Breden                 |        | 293,78 | 1937              |        | 1966  |
| 3326    | OTTA                   | S      | 297,24 | 1896              |        |       |
| 3326.01 | Holeløken              |        | 300,92 | 1937              |        | 1966  |
| 3327    | SEL                    | fjs/x  | 308,92 | 1913              | 1975   |       |
| 3327.01 | Laurgård               |        | 310,15 | 1937              |        | 1966  |
| 3327.02 | Rosten                 |        | 318,00 | 1937              |        | 1966  |
| 3328    | BRENNHAUG <sup>+</sup> | fjs/x  | 321,83 | 1913              | 1968   |       |
| 3328.01 | Statshaug              |        | 323,87 | 1937              |        | 1966  |
| 3328.02 | Tallerås               |        | 327,95 | 1937              |        | 1966  |
| 3329    | DOVRE                  | fjs    | 330,82 | 1913              | 1968   |       |
| 3329.01 | Einbugå                |        | 332,70 | 1937              |        | 1966  |
| 3329.02 | Lindsø                 |        | 334,33 | 1937              |        | 1966  |
| 3329.1  | Skeievoll <sup>+</sup> |        | 336,65 | 1937 <sup>5</sup> |        | 1966  |
| 3330    | DOMBÅS <sup>+</sup>    | S      | 343,04 | 1913              |        |       |

## GENERELL LANDSKAPSBESKRIVELSE.

### Strekningen Hamar–Lillehammer

På denne parsellen ligger store deler av traséen i det fruktbare jordbrukslandskapet på østsiden av Mjøsa. Der jernbanen ligger langs vannet, følges strandlinjens kurvatur. Ellers ligger banen inn mot åsene øst for de dyrkede områdene. I Brumunddal og Moelv krysser jernbanen over åpne sletter som senere er blitt omskapt til store tettsteder. Banen ligger vekselvis i slakt og åpent kulturlandskap eller i brattlendt skoglandskap. Den sistnevnte situasjonen finner vi mellom Hamar og Jessnes, ved Veldre og mellom Brøttum og Lillehammer.

### I Gudbrandsdalen

Gudbrandsdalen, "Dalenes dal", er Norges mest tettbefolkede dalføre. Dalen er også den mest oppdyrkede av våre dalfører. Årsakene til dette er flere:

- Topografi: Store områder med slake dalsider.
- Kvartærgeologi: Store arealer med lett dyrkbar morenejord.
- Klima: Tørt, men god vanntilgang fra fjellene i vekstsesongen.
- Samferdsel: Gode forbindelser sørover til Mjøsbyene og det sentrale Østland med hest/båt og senere jernbane og bilveg.  
Dalføret var (og er) dessuten en viktig ferdselsåre mellom Østlandet og henholdsvis Trøndelag, Møre og Romsdal og Sogn.

Dalføret består av lange partier med slak u–dalsform med flat eller slakt stigende dalbunn. Mellom disse dominerende partiene er det kortere strekninger hvor dalen snevres inn og stiger sterkt. Gjennom disse partiene faller Lågen i fosser og stryk. Slike partier har vi på strekningen Fåberg–Hunder (Hunderfossen), Sæter–Tretten, Hundorp – Bosåa (Harpefoss) og Kolo–Eide. Ved Harpefoss oppleves et særlig vilt og trangt (om enn tørrlagt) elvelandskap med juv og jettegryter.

Det slakeste terrenget finner vi på østsiden av Lågen. Her ligger store attraktive arealer vendt mot sør og vest. Mesteparten av de dyrkede

arealene og de største befolkningsentra ligger her. De ubebodde og udyrkede områdene er skogkledte. Vi finner både granskog, furuskog, lauvskog og blandingsskog i området. Hovedvegen gjennom dalføret, E6, ligger på østsiden av Lågen på hele strekningen Lillehammer–Otta.

På vestsiden, i dalen kalt "baksiden", er terrenget stort sett brattere. Her er det mindre løsavsetninger med dyrkbar jord og dårligere klimatiske forhold. Enkelte steder fins også prektige gårder og jordbruksgrender på vestsiden, men de bratte skogliene dominerer landskapsbildet. Gran er viktigste treslag.

Nede i dalbunnen dominerer Lågen. På strekningen fra Tretten til Hundorp er dalbunnen helt flat, og Lågen danner innsjøen Losna. Langs Lågen og Losna fins frodig randvegetasjon der marka ikke er oppdyrket helt ned. Det må her bemerkes at ny E6 har ødelagt strandsonen med tilhørende randvegetasjon på lange partier av Losnas og Lågens østre bredd. På tørre og flate partier (grusforkomster) finner vi stedvis furuskog.

Jernbanen er anlagt vekselvis på østre og vestre side av Lågen, med omtrent like lange strekninger på hver side. Mellom Hunderfossen og Ringebu ligger banen på vestsiden, "baksiden". Det samme gjelder strekningen Sjoa – Brennhaug. Mellom Lillehammer og Hunderfossen, Ringebu og Sjoa og fra Brennhaug og nordover til Dombås ligger banen på østsiden av dalen.

Der hvor jernbanen er lagt på vestsiden, skjer forbindelsen til de folkerike områdene på østsiden ved bruforbindelser over Lågen. Bruer ble bygd ved stasjonene Øyer, Tretten og Fåvang. Jernbanens anlegg representerer beskjedne landskapsinngrep i dalføret sammenlignet med f.eks. E6 og de nyere boligfeltene i dalsidene. Jernbanen eksponeres sterkest der hvor den krysser elva og ved stasjonsområdene.



## ANALYSEMETODE: LANDSKAPSSONER.

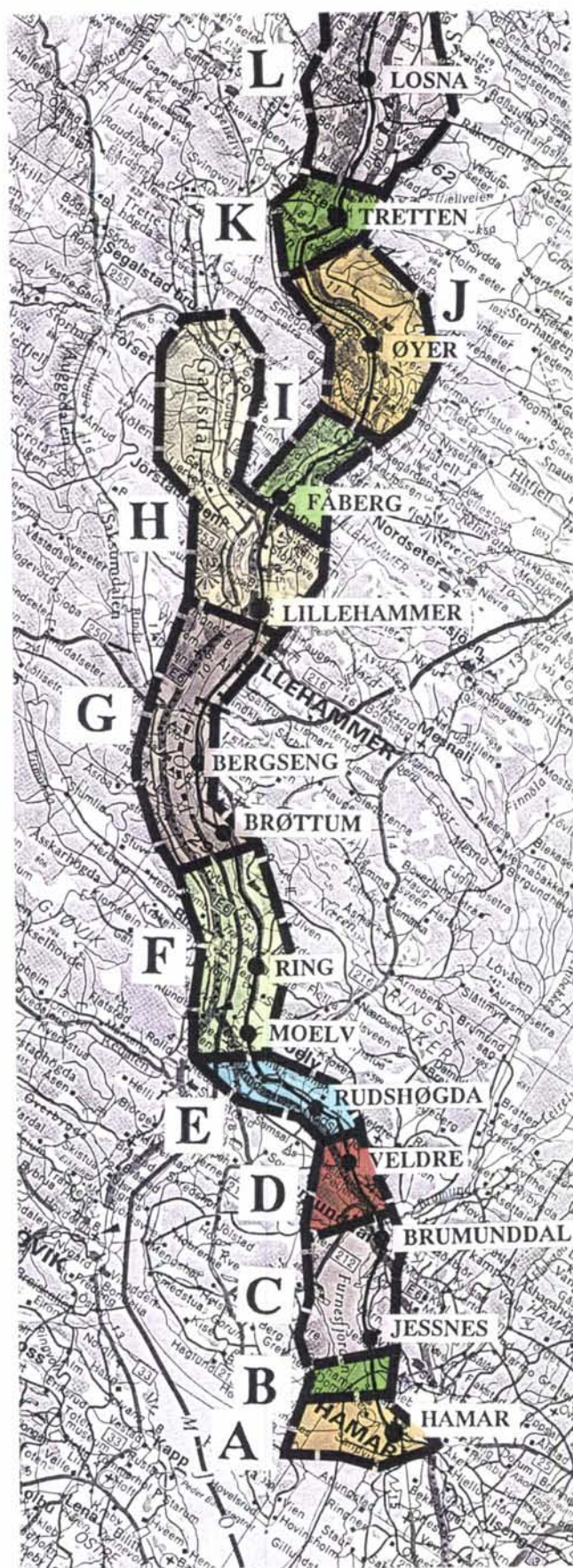
### **Metodikk**

Landskapets vekslende karakter har gjort at vi har valgt å dele inn banestrekningen i geografiske områder hvor landskapet er enhetlig. Slike områder kan defineres som landskapsrom eller som landskaps-soner. I denne rapporten har vi valgt å bruke betegnelsen landskapssoner, da overgangen mellom landskapsrommene kan være flytende enkelte steder.

En annen måte å klassifisere landskapet på ville vært å skille mellom ulike landskapstyper, og diskutere disse hver for seg. I forhold til geografien ville imidlertid dette ført til en mer springende og mindre oversiktlig framstilling, fordi en da ville fått felles omtale av områder og baneparseller som ligger adskilt.

Som påpekt i den generelle beskrivelsen ovenfor, veksler landskapet i Gudbrandsdalen mellom lange partier med slakt terreng og tilnærmet flat dalbunn og kortere partier hvor dalen er trang og bratt. Den samme vekslingen finner vi også på strekningen mellom Hamar og Lillehammer. Det har vært naturlig å legge disse skiftningene i landskapet til grunn for inndelingen i landskapssoner. Ialt 19 soner (A-S) er beskrevet nedenfor (jfr. landskapskartene på de følgende sidene).



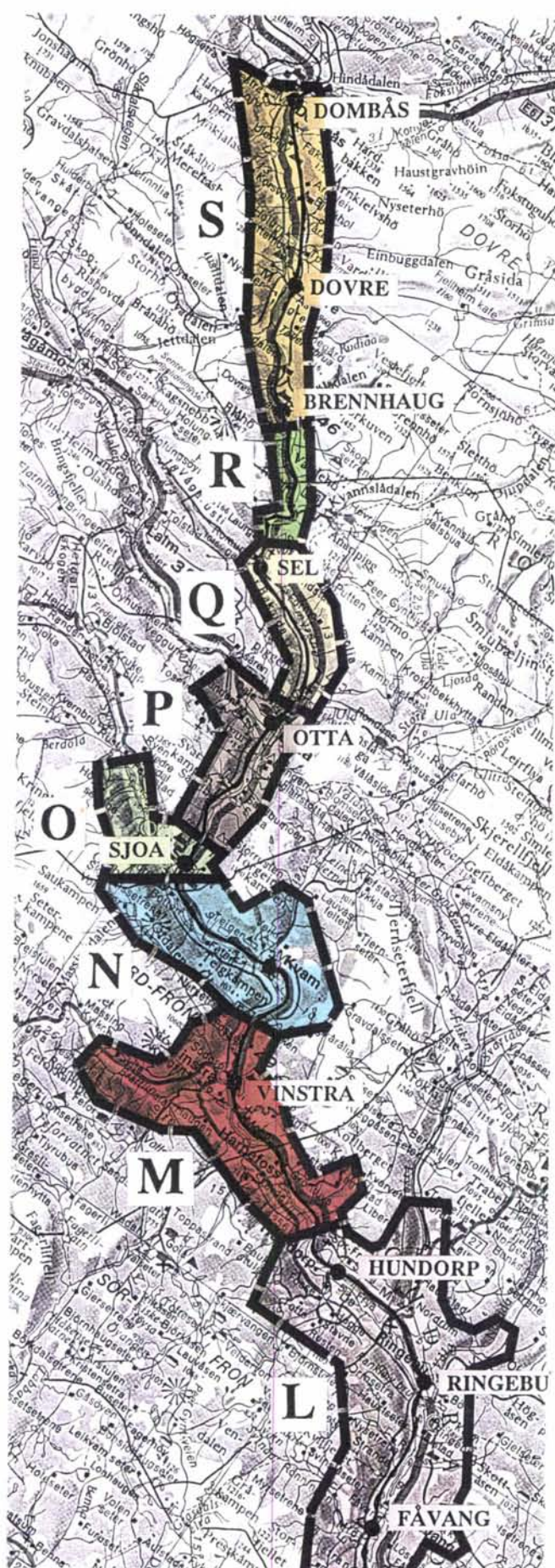


**Kart over landskapssonene.**  
(målestokk 1:400)

Del 1: Hamar – Losna

Landskapssonenes avgrensning til sidene angir landskapsrommets utstrekning sett fra jernbanen.





**Kart over  
landskapssonene.**  
(målestokk 1:400)

**Del 2: Losna-Dombås**

Landskapssonenes  
avgrensning til sidene  
angir landskaps-  
rommets utstrekning  
sett fra jernbanen.



## LANDSKAPSSONE A: HAMAR BY

### Bane og landskap

Hamar stasjon er og har vært en av de viktigste jernbanestasjonene i Norge. Fra Hamar–Grundsetbanens åpning i 1862 har byen hatt sitt stasjonsanlegg. Stasjonen er utbygd gradvis etter hvert som nye banestrekninger er kommet til. Hamar–Ottabanen (1894–96, se foran), førte til den siste av de store utbyggingene ved stasjonen. Det vises ellers til avsnittet om Hamar stasjon nedenfor.

Like nord for stasjonsbygningen slutter stasjonsområdet. Banen går først nordover som høgbane gjennom et parkområde som er anlagt mellom byen og Mjøsa. Videre går banen gjennom en bydel preget av boliger og ervervsvirksomheter, før den kommer ut i en ny forstadsbebyggelse under Furuberget. Store deler av denne parsellen er lagt i skjæring, hvor veier og gangveier krysser over. Området er preget av frodig vegetasjon, noe som demper virkningen av både jernbanen og en stedvis nokså rotete byplan.

### Hamar stasjon

Hamar stasjon blir beskrevet mer uttømmende i rapporten om Rørosbanen, da byen fikk sin jernbanestasjon i forbindelse med Hamar–Grundsetbanens anlegg (åpnet 1862). Gudbrandsdalsbanen ble den tredje jernbanen som fikk Hamar som utgangsstasjon. I denne forbindelse (banens åpning til Tretten i 1894) kom den siste store utbyggingen ved stasjonen. Den nåværende stasjonsbygningen og restaurantbygget ble oppført i denne forbindelse (1895 og 1897). Disse bygningene er blant arkitekt Paul Dues viktigste byggverk for NSB, og er gode eksempler på klassisismen i norsk jernbanearkitektur. Bygningene og stasjonens øvrige publikumsområder fikk en grundig restaurering før vinter-OL i februar 1994. Stasjonsbygningens interiører ble i denne forbindelse på en forbilledlig måte tilbakeført til det opprinnelige formspråket.

Byplanmessig ligger stasjonsbygningen i Hamar "midt i smørøyet". Foran stasjonens byside ligger et trekantet parkanlegg; Jernbaneparken, omkranset av 3 av byens viktigste gater. Stasjonsbygningen danner et meget flott fondmotiv i dette byrommet. Jernbaneparken ble i 1993 kåret til "Årets park" av Norsk Anleggsgartnermesterlag.

Både stasjonsbygningen og restaurantbygget står på NSB's bevaringsplan, og er begge foreslått fredet.



*Foto 1: Gudbrandsdalsbanen bidrog til å redusere dampskipstrafikken på Mjøsa. Før 1887 var ialt 5 større båter i trafikk. Etter Gudbrandsdalsbanens (og baneåpning til Gjøvik/Skreia i 1902) ble båttrafikken sterkt nedtrappet. Fra 1919 har kun d/s Skibladner trafikkert Mjøsa, i senere år som ren turistrute. Foto ved Hamar 11.08.94.*



*Foto 2: Stasjonsbygningen ved Hamar st. ble oppført i forbindelse med Gudbrandsdalsbanens anlegg (1895). Den er nylig restaurert. Stasjonsbygningen er foreslått fredet av NSB.*





*Foto 3 og 4: To øst-vestgående terrengrygger gjennom Hamar gjør at jernbanen delvis er lagt som høgbane på fyllinger, og delvis i skjæringer. Kryssende kjøreveger er lagt i kulverter under jernbanen. Gangvegen nedenfor krysser jernbanen på overgangsbru i den lange skjæringen nord i byen.*





## LANDSKAPSSONE B: HAMAR–JESSNES

### Bane og landskap

Nord for Hamars forstadsbebyggelse går jernbanen ut i naturmarka, og runder det bratte, skogkledde Furuberget på ei smal hylle langs Mjøsa. Dette er et stykke Norge som kun er forbeholdt de togreisende, da området ikke har vegforbindelse. Landskapsinngrepene av jernbanen er beskjedne, og de reisende har fin kontakt med Mjøsa.

## LANDSKAPSSONE C: JESSNES–BRUMUNDDAL

### Bane og landskap

Etter at det bratte Furuberget er forsert, kommer banen ut i det slake og åpne vestvendte kulturlandskapet sør for Jessnes. Dette landskapet er typisk for breibygdene på Hedemarken; store gårdsanlegg, store arealer med dyrket jord, alléer, smale, svingete lokalveger og lunder og skogholt med stort innslag av bjørk eller edellauvskog. De vestvendte moreneavsetningene langs Mjøsa er blant de mest fruktbare jordbruksområdene her til lands.

Jernbanen følger kulturlandskapets formasjoner i rettstrekk og slake kurver helt nord til Brumunddal. Jernbanen følger topografien godt, og forvolder kun små inngrep i dette åpne og storlinjede landskapet.

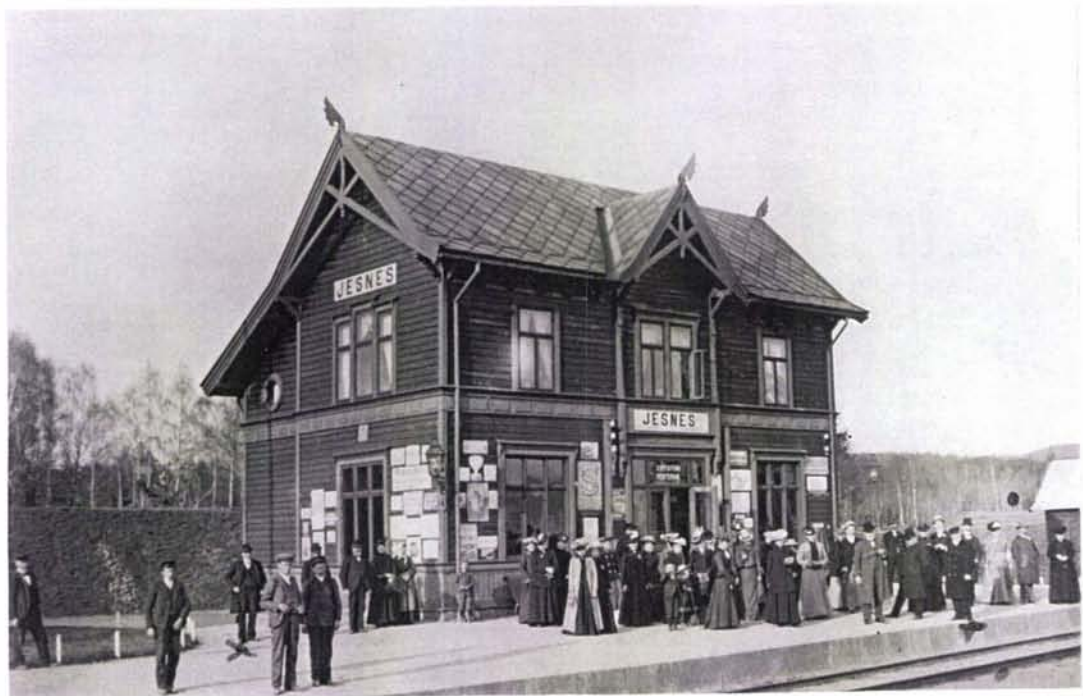
### Jessnes stasjon

Jessnes er foruten jordbruk preget av tidligere tiders industrivirksomhet. Ved Mjøsa, like nord for jernbanestasjonen ligger Arnkvern Mølle og Kvernsteinsproduksjon. Denne bedriften var tidligere en viktig godskunde hos NSB. Før bilismen var persontrafikken også betydelig. Jessnes ble ubetjent i forbindelse med overgang til fjernstyring i 1966, og har idag ingen togstopp lenger. Stasjonen har krysningsspor og hensettingsspor.

Stasjonsanlegget ved Jessnes er ganske intakt, selv om det laftede ilgodshuset nå er borte. Stasjonsbygningen er holdt bra i hevd, og er stadig i bruk. Stasjonsbygningen er av type "3die klasse Mellemstation". På strekningen mellom Hamar og Otta er det kun ved Brumunddal og Moelv at vi finner stasjonsbygninger av "2den klasse". Stasjonen er typisk for søndre del av Gudbrandsdalsbanen. Stasjonsområdet er avgrenset av rekker med bjørk. Disse er idag blitt mektige og flotte. Inne på stasjonsområdet finner vi rester av en liten park, anlagt for de reisende. Sør for stasjonsbygningen ligger en hage for stasjonsmesteren og hans familie, som hadde leilighet i 2. etasje.



*Foto 5: Jessnes stasjon idag. Merk parklinden og prydbuskene i forgrunnen, og bjørkerekken som avgrenser stasjonsområdet i bakgrunnen. Bak (sør for) bygningen ligger en pryd- og nyttehage for stasjonsmesteren og hans familie.*



*Foto 6: Jessnes stasjon 1904. Den gradvise ombyggingen av stasjonsbygningen har gitt et enklere uttrykk i fasadene (bildet øverst). I hovedsak er stasjonens opprinnelige formspråk imidlertid ennå intakt.*



### Brumunddal stasjon og stasjonsby.

Tettstedet Brumunddal er ei brei skålformet gryte som åpner seg mot Furnesfjorden i sørvest. Øst for tettstedet ligger Høsbjørkampen (576 m.o.h.), og i nordvest stiger terrenget mot Veldre. Elva Brumunda har gitt tettstedet navn. Stedet ligger omgitt av rike jorbruksområder, og tettstedet utviklet seg med basis i jordbruk og foredling av jordbruksprodukter. Langs Brumunda vokste det tidlig fram virksomheter med elva som energikilde. Etter hvert ble Brumunddal et stadig viktigere handelssentrum, og denne utviklingen skjøt skikkelig fart da jernbanen kom. Jernbanestasjonen ble tettstedets naturlige midtpunkt, og øst for stasjonen finner vi idag mye av stasjonsbyens eldre bebyggelse.

Idag har tettstedet snudd ryggen til stasjonen. Tettstedsveksten har de siste tiåra foregått på arealer lenger øst, og tyngdepunktet ligger ikke lenger ved stasjonen. Tvert imot har området rundt stasjonen kommet i forfall, og preges idag av en heller uryddig blanding av gammel og dårlig vedlikeholdt bebyggelse og nyere næringsbygg som brutalt har sprenget seg inn i den opprinnelige tettstedsstrukturen rundt stasjonen. Den byplanmessige forbindelsen mellom stasjonen og de sentrale delene av tettstedet er sterkt svekket. For folk som ikke er lokalkjent, kan det idag være vanskelig nok å finne fram til jernbanestasjonen.

Stasjonsområdet er idag nokså ødslig, og sterkt preget av de triste omgivelsene. Stasjonsbygningen er den opprinnelige, men er i tidens løp ombygd til det ugjenkjennelige. Det store godshuset sør for stasjonen er det opprinnelige, og har unngått større endringer siden det ble oppført. De mektige bjørkene øst for stasjonsbygningene og asalrekken som i nyere tid er plantet langs eiendomsgrensen lenger sør er med på å skjerme stasjonsområdet noe mot omgivelsene, og gi området et visst grønt preg.



*Foto 7: Brumunddal jernbanestasjon er idag omgitt av intetsigende nyere ervervsbygg som vender ryggen til stasjonen. Stasjonens byplanmessige og visuelle kontakt med handelssenteret er dårlig ivaretatt under utbyggingen av stasjonsbyen i de siste tiårene. Stasjonsbygningen er den opprinnelige, om enn i ombygd skikkelse. De gamle hengebjørkene bak stasjonsbygningen har vokst seg mektige og flotte, og gir et verdifullt grønt innslag i et heller grått område.*



*Foto 8: Den nyere asalkken sør for stasjonen danner et viktig landskapsskille mot omgivelsene*





*Foto 9: Det opprinnelige godshuset ved Brumunddal stasjon er lite ombygd og godt vedlikeholdt, og er idag et viktig kulturminne og en levende historisk dokumentasjon.*

## LANDSKAPSSONE D: BRUMUNDDAL–RUDSHØGDA

### Bane og landskap

Nordover fra Brumunddal forlater jernbanen de åpne jordbruksområdene, og kommer inn i en barskogkledd lissone nordover mot Rudshøgda. Banen stiger nokså sterkt på denne parsellen, og ved Veldre har en måttet legge jernbanen på ei smal hylle i den bratte vestvendte lia. Oppe på plataet sør for Rudshøgda stasjon ligger jernbanen i landskapsskillet mellom skogen på vestsiden og dyrkede arealer østenfor.

### Rudshøgda stasjon

Rudshøgda stasjon ble opprettet i 1915, og ble ubetjent i 1966. Stasjonsbygningen er sterkt modernisert. Vi finner ellers de tradisjonelle bjørkeradene i stasjonens grense, og sør for stasjonsbygningen ligger restene av en liten hage med frukttrær. Stasjonsområdet er idag nokså anonymt, men bærer bud om økt godstrafikk etter at Rudshøgda Næringspark ble etablert. Persontrafikken er nedlagt.



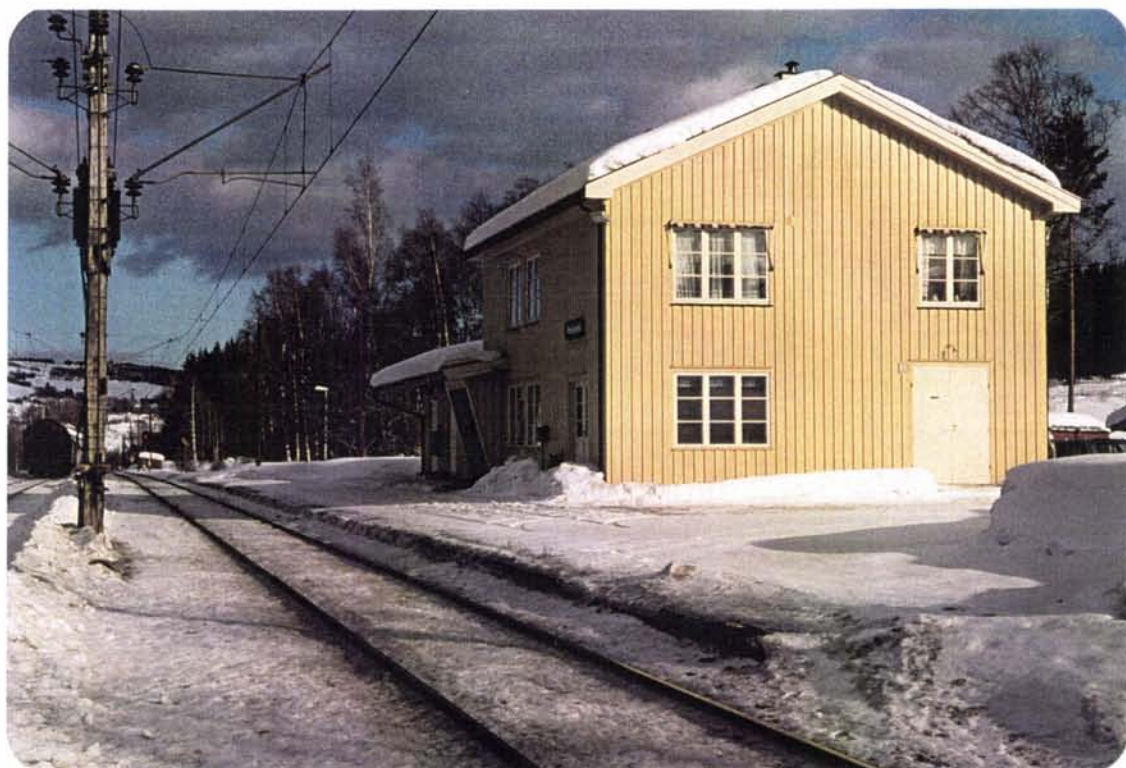


*Foto 10: Veldre stasjon lå midtveis mellom Brumunddal og Rudshøgda, og ble opprettet til banens åpning i 1894. Senere ble Veldre nedgradert til holdeplass, og i 1988 ble all trafikk nedlagt. Stasjonsbygningen er borte, men bjørkene som ble plantet langs stasjonsgrensen i nord er nå blitt mektige og av stor landskapsmessig verdi. Til høyre sees rester av stasjonshagen.*



*Foto 11: Sør for Veldre ligger jernbanen på ei hylle i den bratte furukledte lia. Her går banen gjennom et rent naturlandskap.*





*Foto 12: Rudshøgda stasjon 1994. Stasjonsbygningen setter stedet på kartet. Persontrafikken ved stasjonen er nå opphørt.*



*Foto 13: Sør for stasjonsbygningen på Rudshøgda ligger restene av en fordums hage med frukttrær.*



## LANDSKAPSSONE E: RUDSHØGDA-MOELV

### Bane og landskap

Denne strekningen er preget av den slake dalsenkningen fra Rudshøgda og nordover ned mot Mjøsa. I den vestvendte østsiden av dalen ligger gårdstunene og dyrkajorda. Vestsiden av dalen er kledd med granskog. E6 ligger i landskapsskillet i dalbunnen.

Jernbanen er lagt med jevnt fall ned mot Moelv, og er derfor blitt liggende nokså høgt oppe i lia ved Ringsaker stasjon. Ringsaker stasjon er nå nedlagt og stasjonsbygningen borte; men fremdeles kan vi lese hvordan stasjonsområdet har vært. De typiske bjørkerekkene står fremdeles og hegner om stasjonsområdet, og vi finner pryd- og nyttebusker nord for tomte for stasjonsbygningen. Et gammelt stigestativ og et léskur av nyere dato er ennå ikke revet, selv om persontrafikken forlengst er opphørt.

Sør for Moelv forlater jernbanen dalsenkningen og kommer så inn i nyere boligområder. Like før tettstedet krysser banen Moelva på ei høg platebru. Brua hviler på fint murte steinkar. Moelv bru preger stedet sterkt, og skaper dramatik i et område som fra naturens side ellers er nokså udramatisk. Jernbanebrua over Moelva er et velholdt teknisk kulturminne. Kontrasten til den nyere jernbanebrua i betong over riksvegen noen meter lenger nord, er slående.

### Moelv stasjon og stasjonsby.

Moelv stasjon er idag den viktigste stasjonen mellom Hamar og Lillehammer. Tettstedet Moelv har ekspandert de siste årene, og etter at Mjøsbrua kom, har ny næringsvirksomhet blitt lokalisert til dette området. NSB har tatt konsekvensen av den nye tid, og bygd en ny og tidsmessig stasjonsbygning (1981) til erstatning for den gamle, som stod ferdig til banens åpning i 1894. Den nye stasjonsbygningen er holdt i et moderne formspråk, med utstrakt bruk av glass, og med fasader forblendet av tegl. Stasjonsbygningen har i den grad vært vellykket både funksjonsmessig og formmessig, at den i 1985 ble tildelt "Brunel Award"; en internasjonal prestisjetung arkitekturpris for jernbanearkitektur. NSB har ført stasjonsbygningen opp på verneplanen for bygninger.

Stasjonsområdet i Moelv ligger meget sentralt i tettstedet. På tross av dette er kontakten mot stedets hovedgate heller dårlig ivaretatt. Området omkring stasjonen bærer sterkt preg av å være Moelvs bakgård, og er dominert av en ørken av en asfaltflate forbeholdt busser



og biler. Omkranset av asfalten ligger bygninger som vender ryggen mot plassen. Som helhet betraktet er stasjonsområdet i Moelv lite attraktivt. Stasjonsbygningen og de nyere plantningene med asal og busker langs plattformen ligger nokså isolert i et trist utemiljø. En lokal opprusting av stasjonsområdet vil opplagt kunne forbedre utemiljøet ved stasjonen. For å kunne forbedre den overordnede byplanmessige situasjonen må det imidlertid sterkere lut til! Den gamle stasjonsbygningen lå som et fondmotiv i adkomstgaten, og hadde en sterkt aksial forankring i tettstedets byplan. Det uheldige i dagens situasjon skyldes i stor grad at den nye stasjonsbygningen er plassert lenger nord enn den opprinnelige, og dermed havnet i Moelvs "bakgård".

Dersom en i framtida ønsker å videreutvikle stasjonsområdet i Moelv, bør dette skje ved en gjennomgripende endring i tettstedsstrukturen omkring stasjonen.



*Foto 14: Ringsaker stasjon er nå nedlagt, og stasjonsbygningen revet. Bjørkerekken som omkranset stasjonen står ennå. Bjørkene danner sammen et landskapselement som eksponerer seg sterkt og positivt. Trærne gir også stedet en historisk forankring. I forgrunnen står et stigestativ som et minne fra fordums bygningsskjøtsel.*





*Foto 15: Murt kulvert for lokalveg ved Ringsaker stasjon. Stålbjerkene er byttet ut med betongtrau i den senere tid.*



*Foto 16: Den mektige platebrua over Moelva fremhever terrengformene, og skaper dramatik i landskapet. Brua er både et verdifullt teknisk kulturminne og et sterkt visuelt landskapselement.*





*Foto 17: Stasjonsbygningen ved Moelv (1981) er et meget vellykket eksempel på nyere jernbanearkitektur i Norge. Bygningen står nå på NSB's verneplan for bygninger.*



*Foto 18: I 1985 fikk stasjonsbygningen den prestisjetunge internasjonale prisen "Brunel Award" for god jernbanearkitektur.*





*Foto 19: Moelv stasjon fotografert kort tid etter åpningen. Vi ser et helstøpt bygningsmiljø i dragestil. Stasjonsbygningen lå i fonden for en tverrgate til riksvegen. Hotellet som sees bak ilgodshuset lå ved denne gaten. Stasjonens forankring i tettstedet var optimal.*



*Foto 20: "Bysiden" av Moelv stasjon idag preges av en ødselig asfaltplass omkranset av blindgavler på hus som vender ryggen til stasjonen. Adkomsten til stasjonen er flyttet nordover, og stasjonen har mistet sin tidligere logiske og sterke forankring i tettstedsstrukturen. Her trengs både en byplanmessig opprydding og en helhetlig fysisk opprusting av utemiljøet ved stasjonen.*



*Foto 21: Ilgodshuset ved Moelv stasjon står ennå som en reminisens fra tidligere tider. Den nyplantede asalrekken gir et grønt preg, men er et noe fremmedartet innslag på dette stedet.*

#### LANDSKAPSSONE F: MOELV-BRØTTUM

##### Bane og landskap

Mellom Moelv og Brøttum går jernbanen gjennom et åpent vestvendt kulturlandskap. Banen følger landskapet rolige bevegelser gjennom bygdene. På den nordlige delen av denne strekningen ligger jernbanen langs Mjøsstranda. Landskapstilpasningen er god. Skjæringer og fyllingsskråninger er grodd til med stedegen vegetasjon.





*Foto 22: Ring stasjon er nedlagt, og mistet sin siste bygning da ilgodshuset ble flyttet til den nye holdeplassen ved Kvitfjell til vinter-OL 1994. Den karakteristiske bjørkerekken og prydbusker fra hagen står fortsatt, sammen med en mektig blågran sør på området. Langs adkomstvegen ned til stasjonen står en mektig bjørk-allé.*



*Foto 23: Mellom Ring og Brøttum følger jernbanen Mjøsstranda. Som en ser på bildet er dette landskapsmessig lite problematisk der en har tilstrekkelig areal for et vegetasjonsbelte mellom banen og vannet.*



## LANDSKAPSSONE G: BRØTTUM-LILLEHAMMER

### Bane og landskap

Ved Brøttum skifter landskapet karakter. Terrenget på østsiden av Mjøsa blir brattere, og de dyrkede arealene tar slutt. Nordover mot Bergseng går banen her gjennom et nokså steilt landskap preget av barskog med lauvskogsbryn ned mot Mjøsa. Ved Bergseng kommer jernbanen igjen ut i en kort parsell med et åpnere kulturlandskap, men her er terrenget mye brattere enn dyrkajorda lenger sør. Nordover fra Bergseng dominerer naturlandskapet på nytt, helt til banen kommer ut i lisonen sør for Lillehammer. Banen møter byen brått sør for stasjonsområdet. Parsellen er kurverik, og preget av nokså store landskapsinngrep i form av skjæringer og fyllinger.

### Brøttum stasjon

Stasjonsbygningen ved Brøttum står ennå. Sør for denne står fem frukttrær og minner oss om andre tider. I motsetning til stasjonene lenger sør på banen, mangler Brøttum bjørkerekken rundt stasjonsområdet. Denne kan være fjernet i senere tid. Området ved Brøttum stasjon preges idag sterkt av virksomheten til Moelven Treinteriør.



*Foto 24: Stasjonsbygningen ved Brøttum skiller seg fra de andre gjenværende bygninger av "3die Klasse" ved at den bare har én full etasje pluss loft. De øvrige gjenværende bygningene har alle to etasjer pluss loft. Sør for stasjonsbygningen ligger en hage med 5 frukttrær*



### Bergseng stasjon

Bergseng er idag en fjernstyrt stasjon uten person- og godstrafikk. Bygningene står ennå, og er godt vedlikeholdt. Stasjonsbygningen er tradisjonell "3die klasse", mens godshuset er større og flottere enn de øvrige ilgodshusene langs banen. Formspråket er imidlertid det samme. Ved Bergseng finner vi igjen bjørkerekken i utkanten av stasjonsområdet, samt tradisjonelle prydblantninger både sør og nord for stasjonsbygningen. Bergseng stasjon ligger fint i landskapet med utsikt over mot vestsida av Mjøsa.



*Foto 25: Bergseng stasjon med ilgodshus og stasjonsbygning. Ilgodshuset er større enn ved de øvrige mellomstasjonene langs banen; hovedfløyen er tverrstilt, og har fått en énetasjes fløy langs perrongen. Legg merke til prydbuskene på stasjonsområdet og bjørkerekken i eiendomsgrensen bak bygningene.*

## LANDSKAPSSONE H: LILLEHAMMER–FÅBERG

Bane og landskap

Fra Lillehammer stasjon følger banen det åpne landskapet på østsiden av Lågen opp mot første stasjon nord for byen, Fåberg. Dalføret er vidt, med det store elvedeltaet i bunnen. Like sør for Fåberg virker hoveddalen ekstra vid på grunn av at Gausdalen munner ut i dalføret vestfra. Nord for Lillehammer, på Hovemoen, går jernbanen gjennom et område med furuskog. I nordre del av dette ligger NSB's nye godsterminal og et nyutbygd næringsområde. Nord for og inntil dette området ligger Storhove gård, hvor mediasenteret for vinter-OL '94 ble etablert. Dette området framstår nå noe kaotisk, med de nye vegene, medialandsbyen, mediasenteret, godsterminalen og kraftlinjer som roter til et ellers storskalig og rolig landskap.

Etter en tilnærmet rett trasé nordover fra Lillehammer, følger jernbanen kulturlandskapets slake kurver fra Hovemoen til det trangere dalpartiet ved Fåberg. Jernbanen representerer et moderat inngrep i dette landskapet. Den bidrar sogar til å rydde noe opp i det omtalte kaoset ved at banen og lauvvegetasjonen i sideterrenget danner et mykt landskapelig skille mellom utbyggingsområdet ved Storhove og dyrkajorda på slettene nedenfor (jfr. foto 1). Mellom Storhove og Fåberg tangerer banen Lågendeltaet naturreservat.



Foto 26. Jernbanen som landskapsskille ved Hovemoen



### Lillehammer stasjon

Stasjonen gjennomgikk en fullstendig rehabilitering og ombygging for å fremstå som presentabel til vinter-OL '94, og for å kunne møte den økte trafikken under arrangementet. Den gamle stasjonsbygningen, som stod ferdig til banens åpning i 1894, er nå pietetsfullt rehabilitert i både interiør og eksteriør. Stasjonen forøvrig er bygget om til et tidsmessig anlegg med stor vekt på estetikk i formgivningen. Foruten stasjonsbygningen finner vi ennå det gamle vanntårnet like nord for jernbanebrua over Mesna (1892). Stasjonsbygningen og vanntårnet er blant bygningene langs Gudbrandsdalsbanen som er kommet med på NSB's verneplan for bygninger. Foruten disse bygningene gir de to gamle stålbruene stasjonen en historisk forankring. Disse bruene over Bryggevegen sør for stasjonen og over Mesna nord for stasjonen er stadig i bruk, selv om de er ombygget i vårt århundre.



Foto 27: Vanntårnet ved Lillehammer st. (1892) står på verneplanen





*Foto 28: Stasjonsbygningen i Lillehammer (1894) står på verneplanen.*



*Foto 29: Foto fra århundreskiftet av Mesna bru og vanntårnet.*



## LANDSKAPSSONE I: FÅBERG–HUNDERFOSSEN

### Bane og landskap.

Ved Fåberg stasjon snevres dalføret inn, og stiger nokså bratt opp til Hunderfossen. Lågen går i fosser og stryk på hele strekningen. Det er mindre bosetting i denne delen av dalen, og arealene med dyrket mark er små. Området er dominert av barskog, men blandingsskog fins også. Langs Lågen har vi et lauvskogsbryn på nesten hele strekningen.

Jernbanen ligger på østsiden, og følger elvas kurvatur nesten helt opp til Hunderfossen, der den krysser Lågen på Langsveen bru. Jernbanen ligger omgitt av skog på størstedelen av denne parsellen, og eksponeres lite mot områdene rundt. Dette gjelder også gjennom det bratte partiet sør for Hunder, der de opprinnelige fyllingene nå er godt tilgrodd med vegetasjon.

Av Hunder stasjon fins idag kun fragmenter igjen etter at den nye parsellen av E6 forbi dette stedet nå er ferdigstilt. Området er fullstendig omkalfatret.

### Fåberg stasjon.

Fåberg var en viktig stasjon i den første tiden. Stasjonen var knutepunkt for trafikk vestover til Jørstadmoen og de viktige jordbruksområdene i Gausdal, med bru over Lågen like ved stasjonen. Etter 2. verdenskrig har Lillehammer mer og mer blitt utgangspunkt for landeveistrafikken til og fra Gausdal. Fåberg har mistet sin opprinnelige funksjon og ble ubetjent fra 1975. Stasjonen har krysningsspor.

Ved Fåberg brant den opprinnelige stasjonsbygningen i 1909. Ny stasjonsbygning ble oppført i 1911. Dette er en bygning i jugendstil, oppført i hoggen naturstein med skvettpuss. Taket er valmet. Ilgodshuset er det opprinnelige, og står fortsatt. Begge disse bygningene vedlikeholdes av NSB, og har i senere tid fått fornyet sine skifertak. Større lagerbygninger med tilhørende ramper på banens østside (ved spor 3) vitner om en meget aktiv periode i stasjonens liv. Disse bygningene er nå i forfall. Store edellauvtrær sør og vest for godshuset viser at stasjonsområdet ble utbygd etter en helhetlig plan der også hagekulturen ble ivaretatt. I området sør for stasjonen har det grodd opp en liten tettbebyggelse med boliger og næringsvirksomhet etter at jernbanen kom. Bebyggelsen bærer preg av at tettstedet var aktivt fram til ca. 1960. Idag er Fåberg et boligområde nesten uten tettstedsfunksjoner.





*Foto 30: Nordover fra Fåberg er Gudbrandsdalen trangere, og bosettingen glisnere. Naturmarka dominerer. På bildet sees brua over Lågen og tettbebyggelsen ved Fåberg stasjon nede i dalen.*



MELLEN STASJONENE FÅBERG OG HUNDER

*Foto 31: Foto fra mellomkrigstiden, tatt sør for Hunder. Idag er fyllingene i bakgrunnen tilgrodd, og jernbanen lite eksponert.*





*Foto 32: Stasjonsbygningen ved Fåberg er oppført i betong med kvadersteinsdetaljer og valmet tak. Dette gir stasjonen en helt annen identitet enn de øvrige mellomstasjonene hvor Paul Dues stasjonsbygninger ennå står.*



*Foto 33: Ilgodshuset ved Fåberg er det opprinnelige, tegnet av arkitekt Paul Due.*



*Foto 34: Fåberg stasjon før brannen i 1909. Merk den lille inngjerdede stasjonshagen mellom stasjonsbygning og ilgodshus.*

#### Langsveen bru.

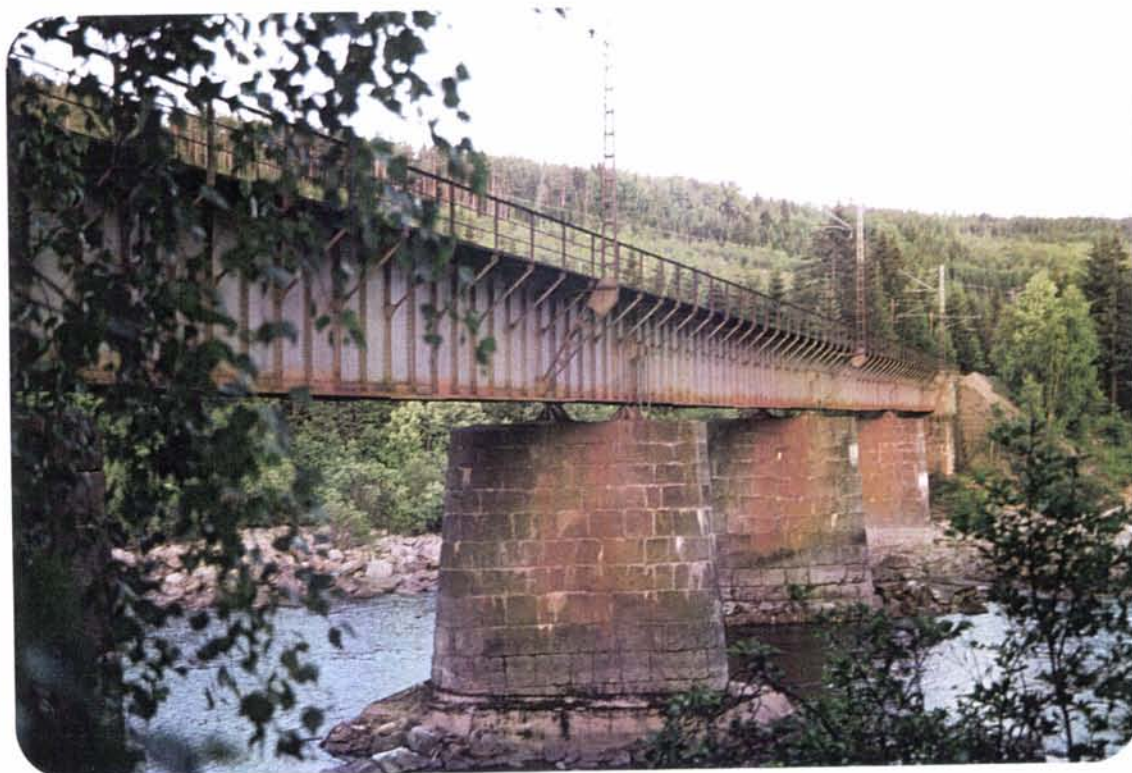
Dette er banestrekningens nest lengste bru. Den er 163 meter lang, med 5 spenn à 31 meter. Brua er en klinket stålplatebru som hviler på 4 steinpillarer. Til tross for bruas dimensjoner, oppfattes den som et moderat byggverk. Dette skyldes bruken av naturstein i karene, den enkle og lette stålkonstruksjonen, samt bruas plassering i dal-landskapet. Den rødbrune patinaen av rust som har smittet over på brukarene, gir brua en fin dimensjon av alder (se fotos). Brua vokser ut av de rolige skogområdene på begge sider av elva i et udramatisk samspill med landskapet, og situasjonen er helt fram til idag blitt forskånet fra andre landskapsinngrep som forstyrrer dette samspillet.

Langsveen bru ble ombygd og forsterket i 1956.





*Foto 35 og 36: Langsveen bru med sin enkle konstruksjon ligger velplassert og uforstyrret i naturlandskapet. Brua er et 100 år gammelt teknisk kulturminne.*



## LANDSKAPSSONE J: HUNDERFOSSEN-SÆTER.

### Bane og landskap

Nord for Hunderfossen skifter landskapet igjen karakter. Dalen er her videre, og preges av den stilleflytende Lågen, de slake og fruktbare lisonene på østsiden og den brattere skogkledte lia vest for elva.

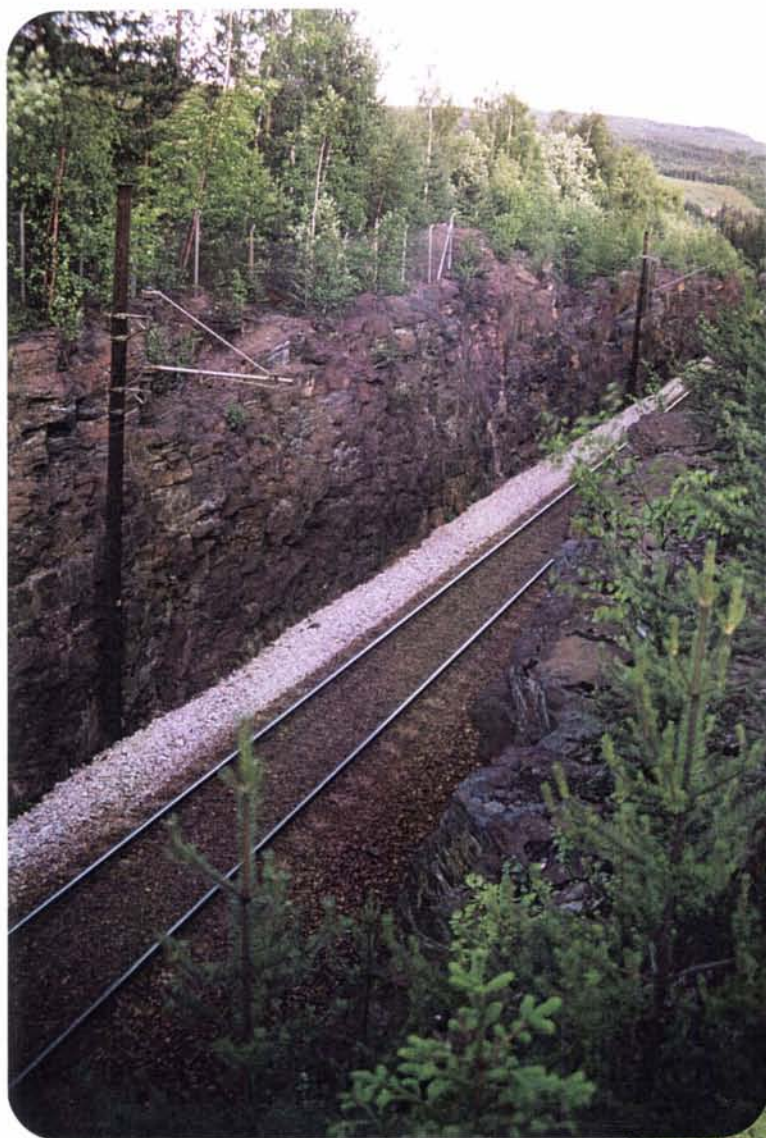
Jernbanen ligger i en utsprengt fjellskjæring mellom Langsveen bru og Hunderfossen demning. Skjæringen er ca. 5 meter dyp. Videre oppover på vestsiden er banen bygd lett i terrenget. Det er få steder at jernbanen er lagt slik at anlegget har medført store inngrep i elvebredden og randvegetasjonen langs denne. Banen ligger stort sett tilbaketrukket i forhold til elva på strekningen sør for Øyer stasjon. Nord for Øyer ligger banen parsellvis på fylling ut mot elva.

### Øyer stasjon

Øyer stasjon ligger idag som et fredfullt område, med stasjonsbygning, ilgodshus, lagerbygninger, banevokterbolig og et lite parkareal dominert av store trær (hengebjørk og lønn). Stabbesteiner, gjerder, grunder og natursteinsmurer er også viktige og fine elementer i dette helstøpte gamle jernbanemiljøet. De store løsmassefyllingene som banen hviler på sør for stasjonen er forlengst tilgrodd med frodig vegetasjon. Området preges ellers av at virksomheten ved stasjonen nå stort sett er opphørt. Bortsett fra at vognlaster med trelast fra et lokalt sagbruk sendes fra stasjonen, er området stille. Stasjonen ble ubetjent fra 1966, og siden rutendringen 29.05.88 har det ikke stoppet persontog ved stasjonen. Det er hyggelig å konstatere at både stasjonsbygning og godshus nylig har fått nye skifertak. Stasjonsanlegget framstår idag som et stykke intakt kulturhistorie.

Etableringen av Øyer stasjon førte ikke til at det grodde opp en stasjonsby rundt stasjonen. Tettstedet ligger på østsiden av elva, og forbindelsen til stasjonen er ivaretatt med bru over Lågen.





*Foto 37: Fjellskjæringen ved Hunderfossen har fått en rød patina av jernoksyder.*



*Foto 38: Et typisk bilde av jernbanen gjennom Gudbrandsdalen, tatt sør for Øyer. Rustfarget pukballast, betongsviller og kreosotimregnerte stolper er de viktigste elementene. Banen er kurverik og ligger enten i åpent jordbrukslandskap eller som her omsluttet av bar- og blandingskog.*





*Foto 39: Øyer stasjon; kulturhistorie og teknisk kulturminne i frodige omgivelser. Oversiktsbilde tatt sørfra.*



*Foto 40: Stasjonsbygningen og ilgodshuset ved Øyer st. er de opprinnelige, tegnet av arkitekt Paul Due.*





*Foto 41: Øyer stasjon: Banevokterboliger, kryssningsspor, signalanlegg, togtelefon, planoverganger og elektriske anlegg er viktige elementer i et jernbanemiljø.*



*Foto 42: Nord for Øyer ligger jernbanen stedvis på mindre heldige og lite tilgrodde fyllinger ned mot Lågen*



## LANDSKAPSSONE K: SÆTER-TRETTEN.

### Bane og landskap.

Mellom Sæter nord for Øyer og til litt nord for Tretten stasjon snevres dalføret igjen inn og stiger sterkere. Lågen går i fosser og stryk og har gravd ut elvegjel i de bratteste partiene. Dette området er i hovedsak skogkledd. Noen få gårdsbruk ligger høyt oppe i liene på vestsiden av dalen sør for Tretten.

Jernbanen følger vestsiden av Lågen, i hovedsak uten å komme i kontakt med elva. Stedvis er imidlertid løsmassefyllinger fra banens overbygning lagt ut i Lågen. Banen tangerer Trettenstrykene fuglefredningsområde litt nord for Sæter.

### Tretten stasjon.

La det være sagt med en gang; Tretten stasjon og de nærmeste omgivelsene utgjør et sjeldent helhetlig bygningsmiljø fra tidsrommet ca. 1880 – 1920 (sveitserstil). Innenfor et begrenset areal fins her flere bygninger (eksist. og forhenv. forretning og bolighus), gamle hager med fin vegetasjon, fagverksbrua over Lågen og den gamle landeveien, en bautastein og Tretten stasjon med bygninger og rester av parkanlegg både nord og sør for stasjonsbygningen. Hele området har et meget frodig preg, med et stort innslag av edelløvtrær, storvokste furutrær og hengebjørk. Utviklingen i området rundt stasjonen ser ut til å ha stoppet opp før andre verdenskrig. Etter krigen har den videre utvikling av bygdesenteret i sin helhet skjedd på østsiden av Lågen. En evt. restaurering (tilbakeføring til originalutførelse) av stasjonens bygninger og parkarealer vil ytterligere kunne øke dette områdets verdi. Da verdien i dette området ligger i helheten, vil et samarbeid mellom NSB, kulturmyndighetene, andre berørte grunneiere og kommunen være nødvendig for å få til en helhetlig plan som ivaretar og utvikler stedets verdier.

Tretten stasjon er stadig en levende stasjon med persontrafikk. Idag stopper togparene mellom Oslo og Otta/Åndalsnes ved stasjonen.





*Foto 43: Ved Sæter mellom Øyer og Tretten snevres dalføret inn. Foto tatt fra Oddvang.*



*Foto 44: Landskapet nordover fra Trettenstrykene. En viktig randzone av vegetasjon skiller jernbanen fra Lågen (foto: Fjellanger-Widerøe).*





*Foto 45: Ilgodshus og stasjonsbygning ved Tretten st.*



*Foto 46: Den gamle stasjonsklokken er til stor glede for de reisende.*





*Foto 47: En ung trekke av platanlønn avgrensner stasjonsområdet mot øst.*

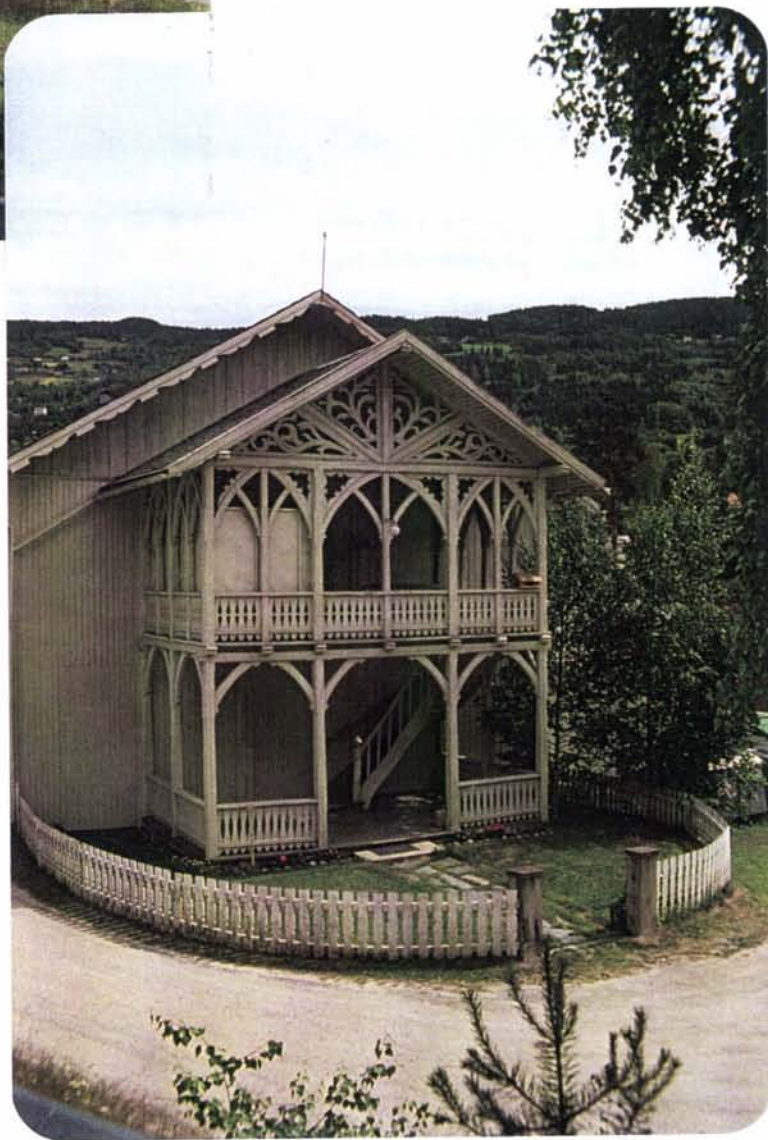


*Foto 48: Stasjonens nærmiljø har en frodig lauvvegetasjon og flere bevaringsverdige bygninger i sveitserstil.*





*Foto 49: Stor hengebjørk og bautastein ved avkjørselen til Tretten stasjon. Stasjonsbygningen sees bakerst i bildet.*



*Foto 50: "Snekkerglede" på nærbutikken ved stasjonen.*





*Foto 51: Et ruvende og karakterfullt hus med sveitserveranda like ved Tretten stasjon.*



*Foto 52: Velholdt gammel bygning som var forretning den gang jernbanestasjonen var et midtpunkt i bygda.*





*Foto 53: Tretten stasjon ved århundreskiftet. Kiosken står idag på Jernbanemuseet.*

#### LANDSKAPSSONE L: TRETTEEN-HUNDORP

##### Bane og landskap.

Mellom Hundorp og Tretten er dalbunnen helt flat. På denne 38 km. lange strekningen utvider Lågen seg og danner innsjøen Losna. Terrenget i dalsidene varierer mellom slakt og nokså bratt. I de slake partiene ligger dyrkajorda og bebyggelsen. Liene på vestsiden ("baksiden") er generelt brattere en dalsiden på østsiden. De bratte og udyrkede partiene er skogkledde. Ringebu er hovedsenteret i denne delen av dalen.

Jernbanen følger Losnas vestsida nordover fra Tretten. Like sør for Ringebu krysser jernbanen Lågen over Gudbrandsdalsbanens lengste bru, Randklev Bru (174 m.lang). Øst for brua går banen rettlinjet på en opphøyd fylling på tvers av dalrommet. Dette er et uheldig landskapsinngrep, som også har lagt sterke føringer på arealbruken i området. Vest for Randklev bru ligger Randklev tunnel. Nordover fra Ringebu ligger jernbanen på østsiden. I denne landskapssonen ligger jernbanen vekselvis i åpent jordbrukslandskap og i skog. Skogpartiene er bratte, og her er jernbanen lagt ut mot Losna. Med unntak av kortere parseller er det idag en frodig vegetasjonsskjerm mellom banen og innsjøen. Det er derfor små landskapskonflikter mellom vassdraget og jernbanen på denne strekningen.





*Foto 54: Landskapet nordover fra Tretten. Jernbanen ligger lite eksponert i vegetasjonen på vestsiden. (Foto: Fjellanger-Widerøe a/s)*



*Foto 55: I de brattere skogpartiene har terrengensyn gjort at banen er lagt ut mot Losna. Bildet viser en typisk situasjon, med frodig vegetasjonsetablering mellom banen og vassdraget (foto tatt mellom Tretten og Losna).*





*Foto 56. I åpent jordbrukslandskap ligger jernbanen ofte tilbaketrukket fra Losna (foto tatt like nord for Tretten).*



*Foto 57: Planoverganger med grunder som følge av jernbanens oppdeling av dyrket mark. En visuelt sett ganske idyllisk situasjon, men sikkerhetsmessig heller tvilsom.*





*Foto 58: I det bratte området ved Losna stasjon følger banen Losnas bredd. God landskapstilpasning. Foto tatt mot sør. Losna stasjon ligger midt på bildet.*

#### Losna stasjon.

Første stasjon nord for Tretten er Losna. Stasjonen er anlagt i et grisgrendt område, og da bygdevegen og bilismen gjorde sitt inntog, minket gods- og persontrafikken. Losna ble ubetjent stasjon ved elektrifiseringen i 1966. Idag stopper ett sørgående persontog daglig ved Losna. Ellers er det behovsstopp for avstigning på Otta/Dombåstogene.

Foruten 2 mindre bygninger for baneavdelingen, står idag kun stasjonsbygningen igjen av stasjonens opprinnelige hus. NSB har nylig pusset opp bygningen utvendig og rehabilitert taket. Da denne bygningen har lav prioritet, har det gamle skifertaket her måttet vike til fordel for betongstein. Det er prisverdig at stasjonsbygningen blir tatt hånd om som kulturminne og bygningsressurs. Stasjonsbygningen definerer Losna som sted idag. Uten dette bygget ville Losna mistet sin identitet.

På stasjonsområdet vitner store enkeltrær av bjørk om en fordums parkmessig opparbeiding av området.





*Foto 59: Stasjonsbygningen på Losna gir identitet til stedet.*



*Foto 60: Sør for stasjonen er en bekk lagt i kulvert under banen. Bekken er steinsatt som et kaskadeanlegg.*





*Foto 61: Planovergang med grinder sør for Fåvang. Slike gamle anlegg gir en hyggelig atmosfære av nærhet til jernbanen som dessverre er uforenlig med dagens krav til hastigheter og sikkerhet.*



*Foto 62: Bru over Moelva sør for Fåvang. De mindre bruene på banestrekningen er uanselige bjelkebruer på murte landkar. De er lite spennende som landskapselementer, men ved sin anonymitet glir de godt inn i landskapet. Mellom Moelva og Årnes (lenger sør) ligger Fåvang landskapsvernområde mellom banen og Losna.*



Fåvang stasjon.

Ved Fåvang snevres vassdraget inn, og det er her etablert en stasjon med bruforbindelse over til bygdesenteret på østsiden. Situasjonen minner om Øyer st. Stasjonens navn var Myhre fram til 1921. Fåvang stasjon ble ubetjent fra 1975. I skråningen bak stasjonen ble det tatt ut store mengder grus til baneanlegget. De store grusskjæringene fra anleggstiden er nå tilgrodd. I forbindelse med et nybygd vegsystem med ny bru over Lågen og jernbanen, er det på ny tatt ut store mengder grus i et grustak like nord for stasjonen. Idag er landskapet rundt stasjonen omkalfatret av vegbyggingen. Stasjonen ligger nå som en liten øy i et heller ødslig veglandskap. Området minner til forveksling om situasjonen for 100 år siden. Det er å håpe at vegvesenet sørger for en revegetering av området i samarbeid med NSB.

Stasjonsbygning og ilgodshus står ennå. Sammen med store store trær fra stasjonshagen gir bygningene stedet en en historisk forankring og ligger idag som en liten oase mellom massetak og vegfyllinger. Stasjonsbygningen er under utvendig rehabilitering.



Foto 63: Fåvang (Myhre) stasjon under anleggstiden (ca. 1895).





*Foto 64: Fåvang stasjon ligger idag som en liten kulturhistorisk oase omringet av nye veganlegg og massetak. Det er å håpe at grusområdet blir revegetert nå som veganleggene er ferdigstilt.*



*Foto 65: Fåvang stasjon med ilgodshus og stasjonsbygning.*



### Randklev tunnel og bru.

Like sør for Ringebu krysser banen over til østsiden av elva på Randklev bru, som er banens lengst (174 meter). På vestsiden av brua ligger den korte Randklev tunnel, Gudbrandsdalsbanens eneste. For å forbedre kurvaturen på dette stedet, ble det på 1950-tallet sprengt ut en ny og kortere tunnel og bygd ny bru sør for den opprinnelige. Den eldste brua er tatt i bruk som vegbru, og den gamle tunnelen er avstengt. Den nye brua stod ferdig i 1957.

Både den nye og den gamle brua er fagverksbruer. Bruseksjonene ligger på kar av henholdsvis murt naturstein og betong. Formmessig er de nye og de gamle karene like. Da bruene har nokså lik konstruksjon, oppstår det ingen arkitektoniske konflikter mellom dem. De ligger der som tvillinger i landskapet og har stor verdi som tekniske kulturminner og landemerke. På østsiden av brua ligger banen på en markant fylling tvers over dalen til den når igjen terrenget og svinger nordover langs østre dalside inn på stasjonsområdet ved Ringebu. Denne fyllingen er idag delvis tilgrodd med vegetasjon.



Foto 66: Randklev tunnel og bru fotografert i anleggstiden.





*Foto 67: Den gamle Randklev jernbanebru er idag vegbru.*



*Foto 68: Den gamle tunnelen er avstengt, men de fine murarbeidene på tunnelportalen kan fortsatt beundres.*





*Foto 69: Tvillingbruene ved Randklev oppleves som et helhetlig landskapselement fordi formspråket er felles.*

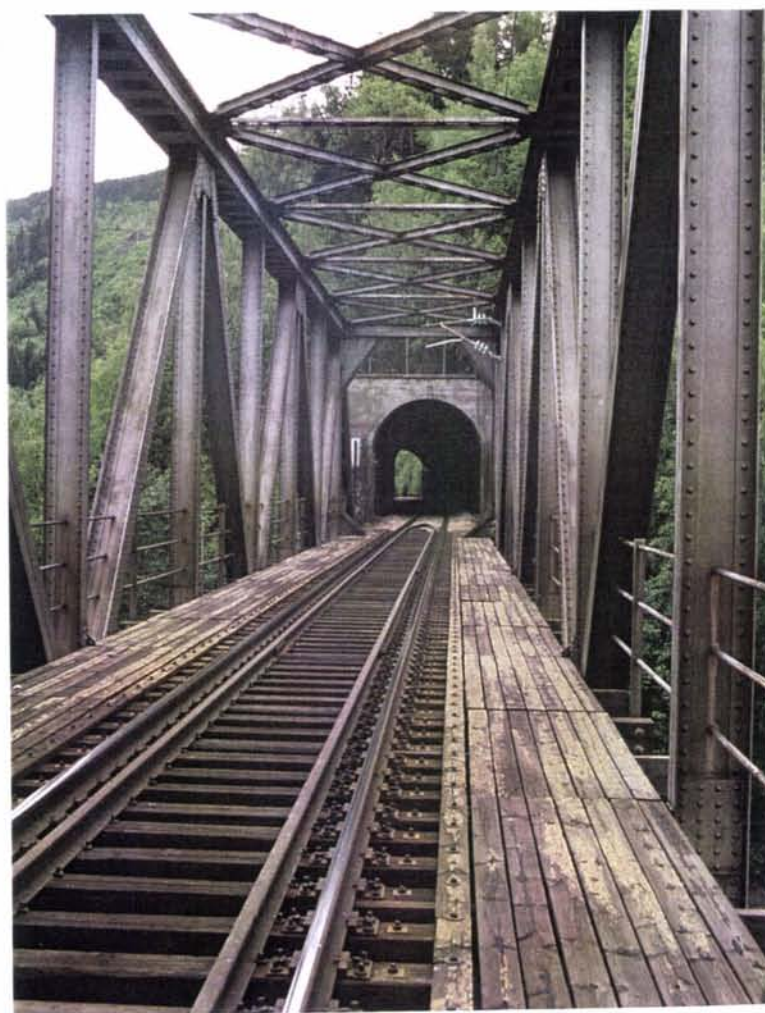


*Foto 70: Den høge fyllingen østover fra Randklev bru er en uheldig landskapsmessig barriere, og har lagt føringer på arealbruken i området.*





*Foto 71 og 72: Randklev bru og tunnel. Ingeniørkunst fra 1950-tallet.*



### Ringebu stasjon.

Ringebu er en viktig stasjon i Gudbrandsdalen. Ringebu er kommunesenter, og har utviklet seg til et av dalens største servicesentre.

Stasjonsområdet på Ringebu er stort, med et stort sporområde og mange bygninger som har huset ulike jernbaneformål opp gjennom årene. Stasjonsbygningen med sitt kafeteriatilbygg (Narvesen) og nytt godshus ligger på bysiden (østsiden) av sporene. De øvrige bygningene ligger på vestsiden. Den mest interessante bygningen av disse er et større gods/lagerhus som ligger vis a vis stasjonsbygningen. Denne bygningen og stasjonsbygningen er oppført til banens åpning (ark. Paul Due). De øvrige bygningene på området er av høyst ulik karakter og standard, og oppført til ulike tider. Deres arkitektoniske kvaliteter er neppe av de største.

Av stasjonens parkmessige anlegg er lite tilbake, men de store hengebjørkene nord og øst for stasjonen gir området et frodig preg den dag i dag. Området ved parkeringsplassen sør for stasjonen er også parkmessig behandlet.

Svingskiven (dreieskiven) på stasjonstomten er et interessant teknisk kulturminne. Svingskiven er fra stasjonens barndom, og stadig i bruk. Graven er oppmurt av tilhøgd naturstein. Svingskivene begynner nå å bli sjeldne, da de fleste har mistet sin opprinnelige funksjon.

Brua over sideelven Våla ligger sør på stasjonsområdet. Dette er en fagverksbru (30 m.lang) som hviler på landkar av murt naturstein. Denne brua og brua over Frya, ca. 6 km. nord for Ringebu (26 m. lang), er nesten identiske. Begge bruene er typiske for denne banestrekningen.

### Stasjonsbyen Ringebu.

Stasjonen Ringebu ble anlagt ved stedet Vålebru (brua over sideelva Våla). På folkemunne kalles stedet fortsatt Vålebru. Her lå det næringsvirksomheter som utnyttet elva og vannkraften. Bl.a. kan nevnes garveri, fageri, mølle og sagbruk. Ellers hadde stedet skysstasjon. Skysstasjonen har en sammenhengende tradisjon via gjestgiveri til dagens Ringebu hotell, som ligger på samme sted. Denne skysstasjonen fikk økt betydning da jernbanen kom. Fra Ringebu gikk en viktig ferdselsveg over fjellet til Østerdalen og Røros, som særlig ble trafikkert vinters tid. I midten av forrige århundre ble den anlagt en fjellstue på Venabygd fjellet for å betjene denne



ferdselen. Kommuneadministrasjon og poståpneri lå før jernbanens tid ved kirken, ca. 3 km. lenger sør.

Etter at jernbanen kom, ble det nedsatt en reguleringskommisjon som skulle lage en reguleringsplan for stasjonsbyen som nå vokste fram ved Vålebru. Denne planen ble vedtatt av herredsstyrelsen i 1897 og approbert av Indredepartementet i 1900. Dette var den første reguleringsplan i Norge utenom byene. En viktig del av debatten omkring reguleringen gikk på om planen skulle ta hensyn til den stien som NSB hadde anlagt mellom jernbanestasjonen og skysstasjonen. Soknepresten, som var formann i reguleringskommisjonen, gikk sterkt imot dette, men fikk flertallet mot seg. Som resultat av dette har Ringebu den dag idag et skjevt gatenett som forholder seg til aksene mellom stasjonen og hotellet. Denne reguleringsplanen var gjeldende helt til 1957, da en ny plan ble utarbeidet i forbindelse med at riksveg 50 fikk ny trasé gjennom stasjonsbyen. Kommuneadministrasjonen flyttet til stasjonsbyen først i 1911.

Jernbanestasjonen er således hjertet i kommunesenteret, og var både bakgrunnen for og den viktigste brikken i den arealplanen som ble laget for utviklingen av stedet. Dette oppleves meget sterkt den dag i dag: Stasjonsområdet er sterkt knyttet til tettstedsstrukturen og landskapet omkring. At det også fra NSB's side i sin tid var viktig å legge banen innom Vålebru, viser de store investeringene som ble gjort i Randklev tunnel, bruene over Lågen og Våla og den store løsmassefyllingen sør for tettstedet.



Foto 73: Ringebu stasjon fotografert tidlig på 1900-tallet.



Foto 74: Stasjonsbygningen på Ringebu idag. Huset er blitt sterkt ombygd både innvendig og utvendig.





*Foto 75: Persontrafikkdelen av Ringebu stasjon framstår som tiltalende og enhetlig, på tross av ombygninger og etappevis utbygging. Fargebruk, takbelegg, vinduer og utv. kledning binder idag husene sammen.*



*Foto 76: Fagverksbrua over Våla er tidstypisk fra banens anleggstid. Brua over Frya lenger nord er av samme konstruksjon.*





*Foto 77 og 78: Svingskiven er et minne fra damplokenes epoke.*





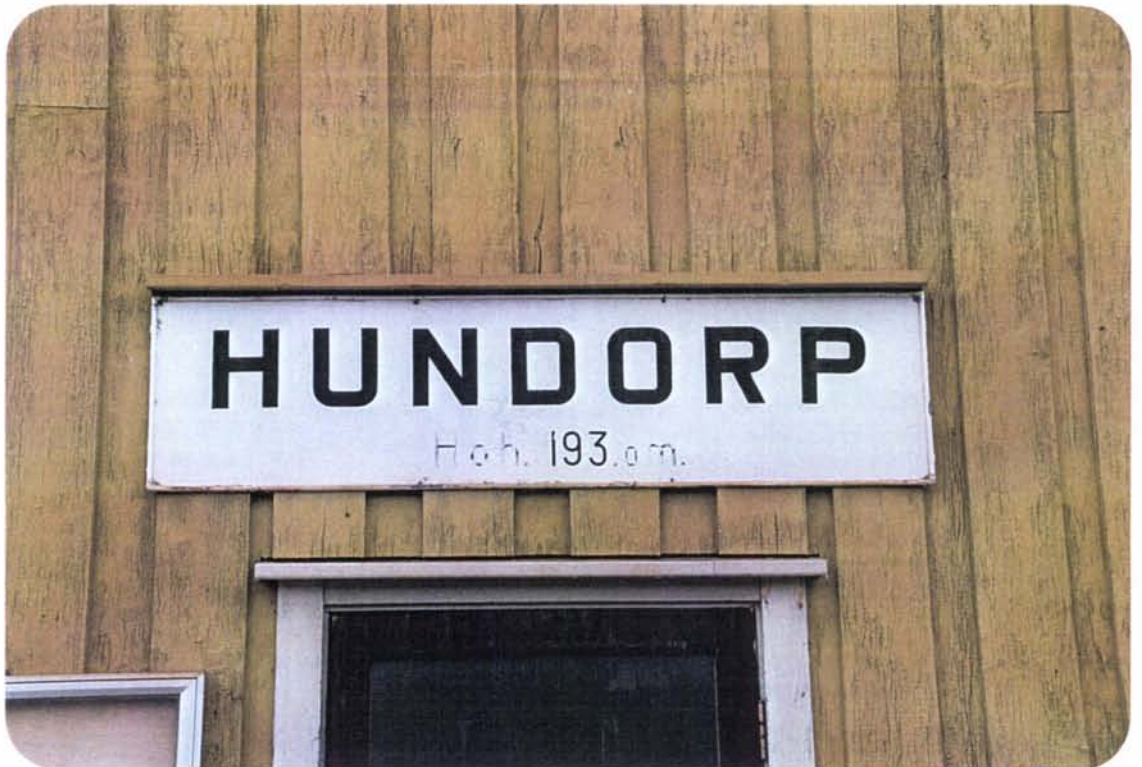


*Foto 79: Ringebu stasjon forvandlet Vålebru fra et lite samfunn med skysstasjon og en sparsom næringsvirksomhet langs Våla til kommunesenter og et av Gudbrandsdalens viktigste tettsteder.*

#### Hundorp stasjon.

Stasjonsbygning med sammenbygd godshus står ennå, og blir vedlikeholdt (rehabiliteret tak). Stasjonen ligger alene, uten annen bebyggelse rundt. Stasjonen ble etablert ved vegbrua over Lågen, som ble bygd samtidig, og ligger derfor ved et knutepunkt for trafikken mellom østsiden og vestsiden av dalen. Idag har bilismen minsket jernbanens betydning, og Hundorp stasjon er ubetjent fra 1983. Persontogene mellom Oslo og Otta/Dombås stopper ved Hundorp, og krysningssporet er viktig for togframføringen på banestrekningen.

Stasjonsbygningen er den opprinnelige, men sterkt ombygd. Det tilbygde godshuset er av nyere dato. Husene er et markant landemerke i dette åpne landskapet. Stasjonsområdet er idag ødslig på grunn av fravær av overordnet vegetasjon og de store asfalterte plattform- og parkeringsarealene. Sør for stasjonsbygningen står gamle prydbusker og vitner om bedre tider.



*Foto 80 og 81: Hundorp stasjon idag. De ensomme husene og de store asfaltarealene gir et heller ødslig inntrykk. Rester av en fordums stasjonshage fins sør for bygningen.*





## LANDSKAPSSONE M: HUNDORP–BOSÅA.

Bane og landskap.

Et stykke nord for Hundorp skifter dalen igjen karakter. Dalen blir trangere, og stiger sterkere. 8 km nord for Hundorp går Lågen gjennom et trangt gjel, og nord for dette gjelet ligger Harpefossen, som nå er demmet opp, med et tilhørende kraftverk. Jernbanen ligger på behørig avstand på østsiden av vassdraget på dette ville partiet, og skaper ikke landskapsmessige konflikter. De tørrlagte juvene og jettegrytene ved Harpefoss er en godt besøkt turistattraksjon.

Ved Harpefoss ble det oppført en jernbanestasjon da banen ble bygd. Denne stasjonen er idag en saga blott, kun perrongen og restene av en rampe av naturstein står tilbake. Et léskur oppført i nyere tid står og vitner om tiden da Harpefoss var holdeplass med persontrafikk, og enkelte prydbusker har på merkelig vis overlevd saneringen av stasjonsanlegget.

Et kryssningsspor er nå anlagt et stykke sør for den gamle stasjonen.

Fra Harpefoss og nordover mot Vinstra stiger dalbunnen sterkere, og Lågen går hovedsakelig i stryk. Bebyggelse og dyrkede arealer ligger i hovedsak på vestsiden av Lågen. Ved Vinstra åpner landskapet seg mot vest, da Vinstradalen her munner ut i hoveddalføret. Området er preget av aktivt jordbruk. Fra Vinstra og nordover smalner dalen inn, og fjellene kommer mer innpå Lågen. Like sør for Kvam, ved Bosåa, åpner landskapet seg igjen.

Jernbanen ligger på østsiden, og følger Lågens slynger. På lange strekninger nord for Harpefoss og nordover fra Vinstra ligger banen på grus og pukkyllinger ut i elva. Disse fyllingene er imidlertid for en stor del tilgrodd med lauvkratt, noe som demper den visuelle virkningen av landskapsinngrepene vesentlig.



*Foto 82: Nordover fra Hundorp snevres dalen inn mot Harpefoss. Jernbanen følger lifoten på østsiden og kommer ikke i konflikt med elva og elveslettene. Foto tatt fra vestsiden av Lågen og nordover. Innsnevringen ved Harpefoss sees bakerst i bildet.*



*Foto 83: Tog 34 (ICE) passerer det smale dalpartiet ved Harpefoss kraftverksdam på tur sørover.*





*Foto 84: En av banens mange overgangsbruer som hviler på spinkle fagverkspillarar og kar av naturstein. Disse bruene er karakteristisk for banen og gir et lett og luftig inntrykk.*



*Foto 85: Levninger av det som en gang var Harpefoss stasjon.*





*Foto 86 og 87: Nord for Harpefoss følger jernbanen Lågens østre bredd, delvis på fyllinger ut i elva. Jernbanefyllingene er stort sett tilgrodd med frodig løvkratt. Øverste bilde er tatt sørover nord for Harpefoss, og det nederste er tatt nordover litt nord for Vinstra.*

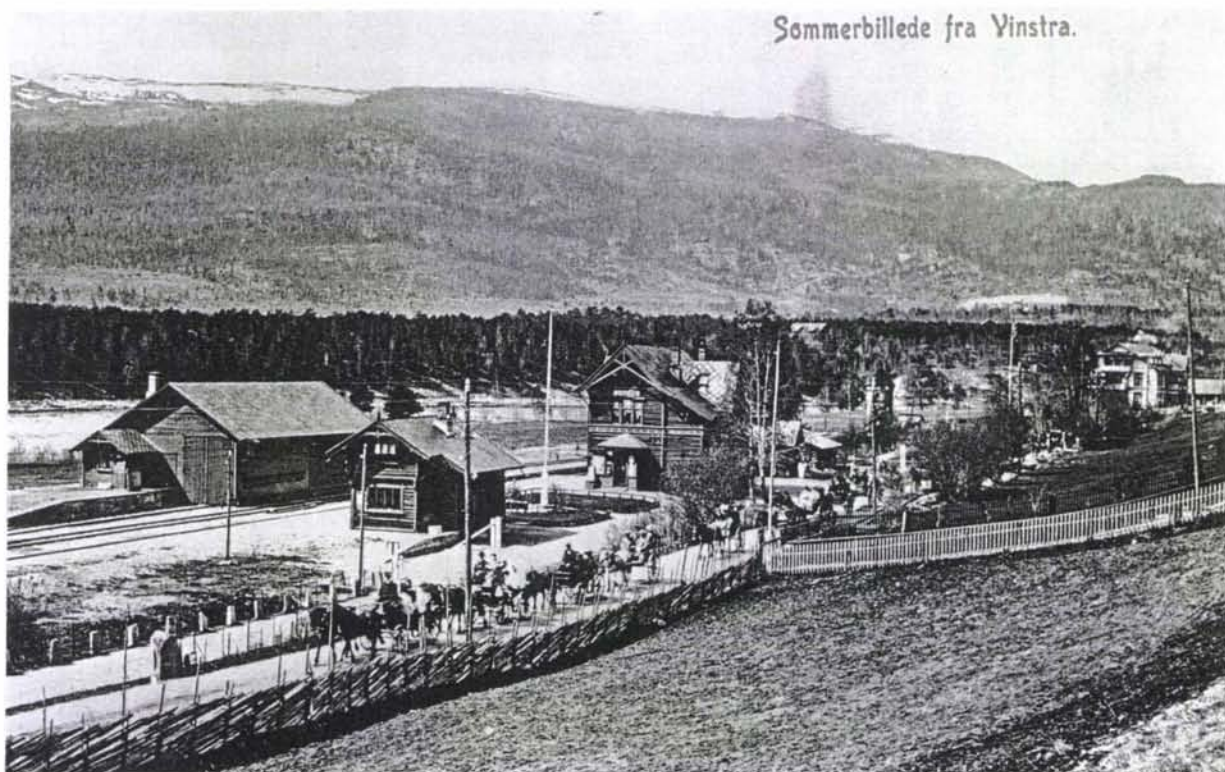




Vinstra stasjon.

Stasjonen ligger sentralt i tettstedet Vinstra. De opprinnelige bygningene står ennå med unntak av vanntårnet. Stasjonsbygningen har gjennom årene gjennomgått endel ikke helt vellykkede om- og påbygninger som har forringet dens utseende. Dette forhold kan rettes opp ved senere restaureringer. Forøvrig ligner området på Ringebu stasjon, bortsett fra at baneavdelingens bygninger og anlegg er fraværende. Nord for stasjonen ligger stasjonsparken. Dens nåværende kvaliteter ligger i plenflaten og de flotte hengebjørkene. Store bjørker er også bevart sør for stasjonsbygningen. Men hvor er de nye trærne som skal erstatte de gamle når disse faller for alderen?

Vinstra stasjon er idag et verdifullt jernbanemiljø som kan utvikles videre i samspill med tettstedet.



*Foto 88: Vinstra stasjon få år etter århundreskiftet. Flaggstangen står i en liten park, en inngjerdet liten oase.*





*Foto 89: Vinstra stasjon. Stasjonsbygningen har gjennomgått endel uheldige om- og påbygninger gjennom årene. Eksteriøret bør kunne forbedres ved neste korsvei.*



*Foto 90: Parkarealet ved Vinstra stasjon. Gressflaten og de mektige bjørkene danner et verdifullt grøntareal i stasjonsbyen.*



### Stasjonsbyen Vinstra.

Navnet Vinstra på dette stedet ble innført med jernbanen. Før jernbanens tid var dette kun navn på sideelva som munner ut i Lågen vestfra. Foruten landbruksbebyggelsen var jernbanens bygninger de første som ble oppført på stedet. Stasjonen ble anlagt på arealer som hadde tilhørt gården Byre, og folk på stedet kalte stasjonen Byre den første tiden. Herredsadministrasjonen lå lenger nord i dalen fra først av. I 1867 ble den flyttet til gården Byre, hvor også lege og bank flyttet inn i 1862. I 1867 ble det bygd bru over Lågen. Dette lettet samferdselen fra Vinstradalføret og ned til landevegen gjennom Gudbrandsdalen. Før bruas tid ble folk skyssset over elva ved prestegården Sundet lenger nord. Jernbanen og stasjonen ble den utløsende faktor for tettstedsdannelsen. Vinstra hotell ble oppført samtidig med stasjonen. Noe senere kom Amundsens hotell og etter hvert de andre sentrumsfunksjonene på løpende bånd. Idag er Vinstra kommunesenter i Sør-Fron. Stedet er både et viktig handelssentrum, trafikknutepunkt og skolesentrum. Riksveg 50/E6 og bilismen har påskyndet tettstedsutviklingen i de siste tiårene.

Vinstra stasjon er stadig midtpunktet i stasjonsbyen, og landevegen som låg langs østsiden av jernbanen er idag stedets viktigste handelsgate. Riksveg 50/E6 er senere lagt parallelt med denne gata lenger øst. Vinstra er Gudbrandsdalens nest største tettsted idag.



*Foto 91. Vinstra stasjon under anleggstiden. Vi ser at jernbanen allerede har ført til ringvirkninger; Vinstra hotell er under oppføring lenger nord (t.h. på bildet).*



## LANDSKAPSSONE N: BOSÅA – KOLO

Bane og landskap.

Nord for Bosåa sør for Kvam åpner landskapet seg i ei vid og frodig jordbruksbygd, med store dyrkede arealer i liene nord for Lågen. Dalen gjør her en markant sving vestover, som forsterker dette åpne panoramaet. Lågen er bred, og har flere løp mellom store fruktbare øyer som er oppdyrket. Det markante skålformede kulturlandskapet sør for Kvam er et yndet motiv for malere og prospektkortfotografer. Nedenfor gjengis et foto tatt av Neupert i første halvdel av 1900-tallet. Bortsett fra mindre jordbruksarealer som er gått ut av produksjon og blitt tilgrodd med lauvskog, er landskapsbildet tilnærmet uendret fram til idag. Dette åpne landskapet strekker seg forbi Kvam og nesten opp til Sjoa.

I denne landskapssonen er jernbanen lagt inne på elveslettene på østsiden av Lågen. Sør for Sjoa går banen over tørre sandmoer med furuskog. På elveslettene har jernbanen stedvis noe stiv linjeføring med rettstrekninger som bryter i forhold til landskapsformene omkring.



*Foto 92: Gudbrandsdalen ved Kvam. Sørfra har en et flott panorama over et storslagent skålformet kulturlandskap. Jernbanen krysser elvesletten til høyre på bildet (Neupert).*





*Foto 93 og 94: Mellom Kvam og Sjoa ligger jernbanen godt inne på de flate elveslettene og skaper barrierer for landbruksdriften. Landskapsinngrepene forvoldt av jernbanen er likevel beskjedne.*





### Kvam stasjon.

Stasjonens bygninger utgjør et helhetlig bygningsmiljø. Det store godshuset, stasjonsbygningen og en mindre lagerbygning sør for denne er alle holdt i samme formspråk og fargebruk. Lang jernbanens eiendomsgrense mot nord er det plantet en rad med bjørketrær, og øst for stasjonsbygningen ligger et lite parkareal. Området nord og vest for stasjonen er delvis oppgruset, eller ligger som brakk grasbakke. Dette området er nokså ødslig.

Kvam stasjon ligger like ved tettstedet Kvam, men det er likevel dårlig fysisk og visuell kontakt mellom stasjonen og tettstedet. Stasjonen ligger litt "utafor". Kontakten mellom tettstedet og stasjonen kan forbedres ved en bevisst sentrumsutvikling med vekt på en bedre integrering av stasjonen i tettstedsmiljøet. Stasjonsanleggets verdi som kulturminne og miljøfaktor er udiskutabel, og potensialet for en videreutvikling til stede.

Kvam stasjon har ennå personrafikk. Alle persontog mellom Oslo og Otta/Dombås stopper ved stasjonen.



*Foto 95: Kvam stasjon; et helstøpt bygningsmiljø som kan videreutvikles med en opparbeiding av utearealene og bedret kontakt med tettstedet.*

## LANDSKAPSSONE O: KOLO-EIDE

### Bane og landskap.

Ved Kolo sør for Sjoa snevres dalen inn igjen. Heidalførets trange v-dal med Sjoa munner her ut i Gudbrandsdalen. Nordover fra Sjoa stasjon og opp til Eide jernbanebru, der jernbanen krysser over til vestsiden av Lågen, er dalføret meget smalt. Lågen faller i bratte stryk på denne strekningen, og naturlandskapet dominerer.

Jernbanen ligger godt skjult i skogen på østsiden oppover til Eide bru, og lager minimalt med synlige landskapsinngrep. Ved Eide bru ligger banen i et åpent kulturlandskap på begge sider av Lågen. Brua ligger der hvor elveinnsnevringen starter. Stedet er derfor valgt som skille mellom landskapssonene.

På denne strekningen er Sjoa stasjon og Eide bru av størst kulturhistorisk interesse.



*Foto 96: Nordover fra Sjoa st. er dalen bratt og Lågen går i stryk. Jernbanen ligger på østsiden, godt skjult av frodig løvvegetasjon (til høyre på bildet).*



### Sjoa stasjon.

Stasjonsområdet ligger på et utplanert område i dalsiden over strykene i Lågen. Nedenfor ligger vegbrua for fylkesveg 257. Stasjonsområdet preges av den store og litt ødslige sletten (delvis oppgruset, delvis grasbakke) som går over i den asfalterte perrongen sør for stasjonen. Ellers er det her som ellers bygningene som markerer stasjonen som sted i landskapet. Stasjonsbygning og privet ved Sjoa står på NSB's verneplan over bygninger. Bygningene er nå oppusset utvendig. Foruten disse to bygningene står det også et lagerskur og et losjhus for baneavdelingen nord for priveten.

Sjoa stasjon preges ellers av de naturskjønne omgivelsene, særlig den brusende Lågen. Mektige lunder med bjørk omkranser stasjonen og former vegger i stasjonens landskapsrom. Bjørkene bak bygningene på stasjonen, og trerekken vest for adkomstvegen til stasjonen er ganske sikkert plantet som en del av stasjonens grøntanlegg.

Idag er det liten aktivitet ved stasjonen. Stasjonen ble ubetjent fra elektrifiseringen i 1967, og persontrafikken er nå begrenset til behovsstopp for togene mellom Oslo og Otta/Dombås. Området rundt stasjonen er også meget stille, men om sommeren skapes litt liv og røre av fiskerne nede ved Lågen og turister på campingplassen nedenfor stasjonen.



*Foto 97: Sjoa stasjonsbygning (1896) står på verneplanen. Merk ellers den frodige bjørkelunden bak bygningen.*





*Foto 98: Privetbygningen ved Sjoa st. (1896) står på verneplanen.*



*Foto 99: Murene i undergangen for FV 257 sør for stasjonen er håndtverk av høy klasse, og gjør undergangen til et viktig teknisk kulturminne. Sammen med stasjonen og de gamle laftede husene på vestsiden er den med på å skape et musealt miljø.*





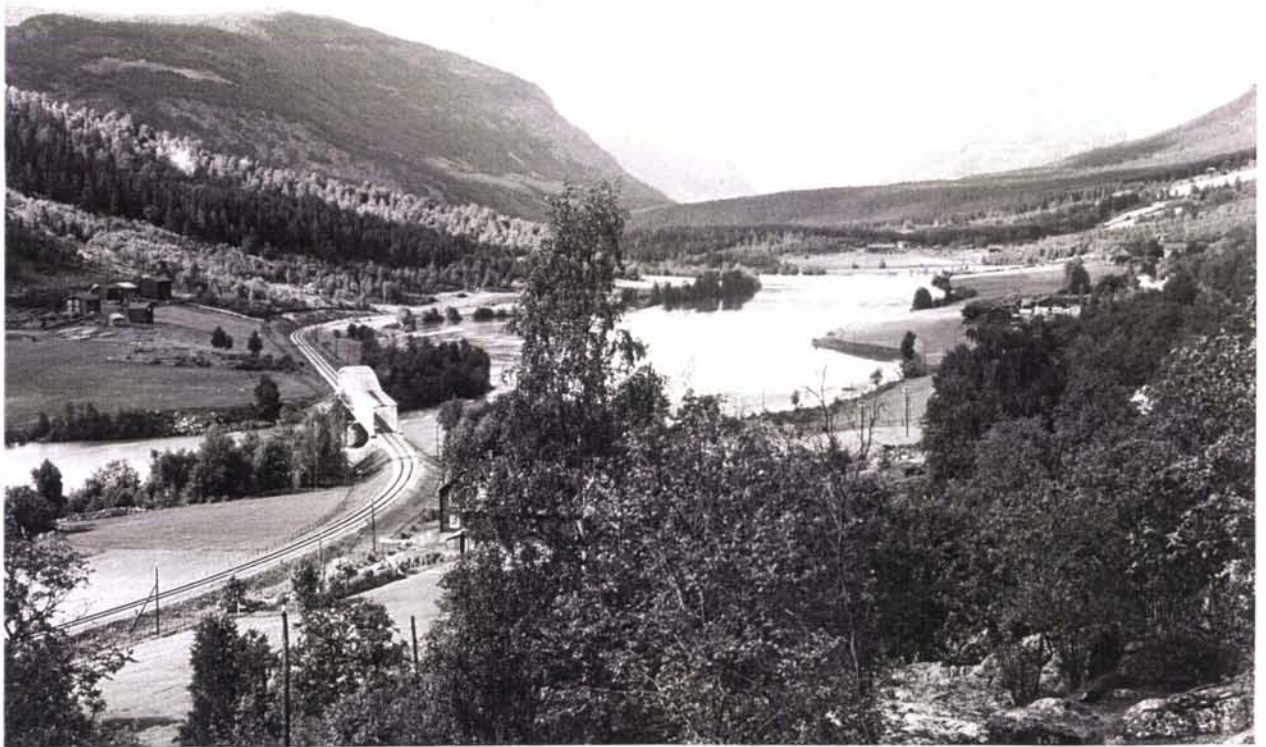
*Foto 100: Gjerder og grunder er også viktige elementer i et jernbanemiljø (Sjoa st.)*

#### Eide bru.

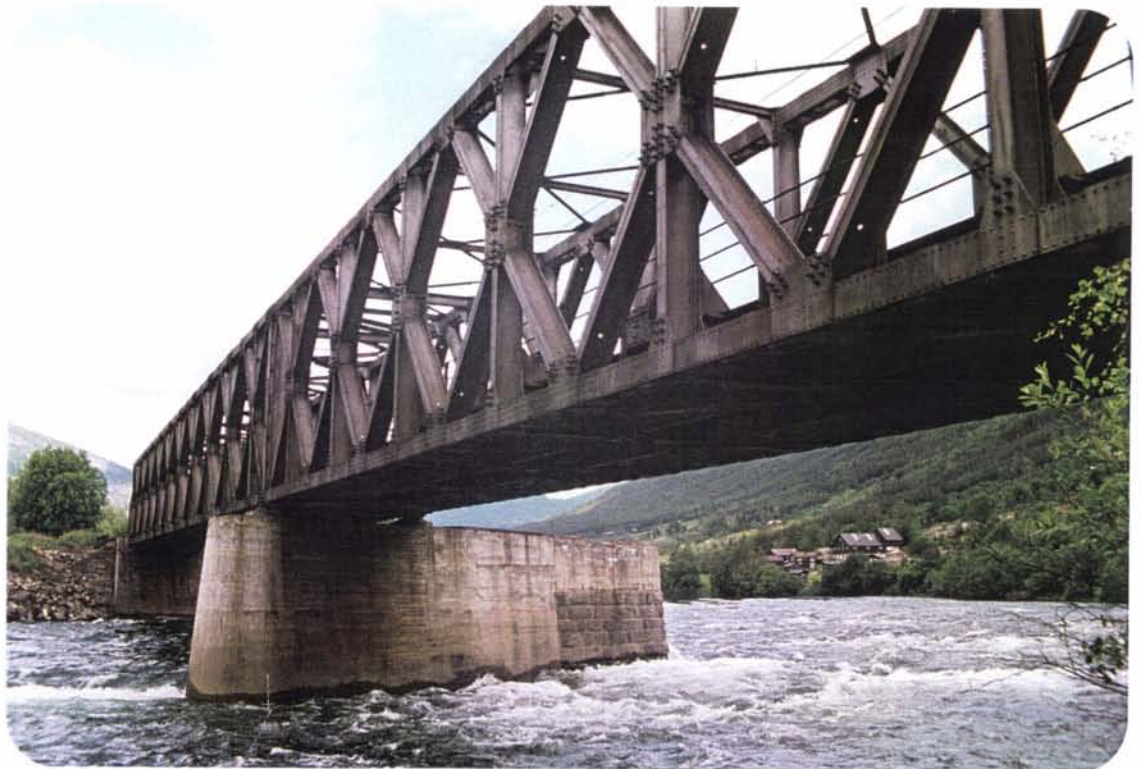
Ca 750 meter nord for Sjoa st. krysser jernbanen Lågen over Eide bru. Brua er i fagverkskonstruksjon som hviler på steinpillarer. Lengden er 91 meter, fordelt på 2 spenn. På 1950-tallet ble brua forsterket og ombygd. Man flyttet landkaret på østsiden sørover, og forlenget karet ute i elva sørover som en påstøpt betongkonstruksjon. Brua fikk derved en annen krysningvinkel med elva, og banen en slakere kurve på østsiden.

Brua ligger godt i landskapet, og forstyrres ikke av andre bygde elementer. Ombyggingen på 50-tallet har ikke forringet helhetsinntrykket av brua vesentlig.





*Foto 101: Eide bru fotografert før ombyggingen på 50-tallet, med et buet og et rett fagverk. Brua er med på å forsterker landskapsskillet ved Eide.*

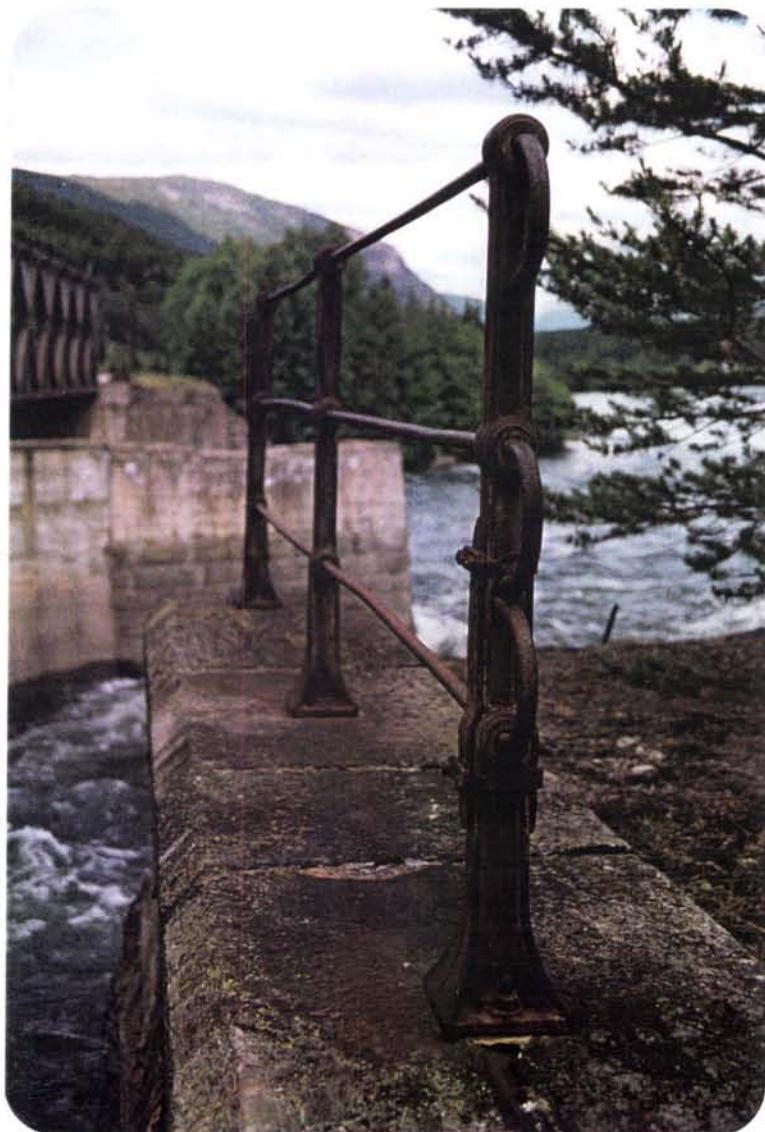


*Foto 102: Eide bru idag. Den påbygde betongdelen av brukaret er holdt i samme form som den gamle delen i murt naturstein.*





*Foto 103: Eide bru; klassisk ingeniørkunst i et levende kulturlandskap.*



*Foto 104: Gamle dagers byggematerialer: Tilhøgd naturstein, støpejern og smijern*

## LANDSKAPSSONE P: EIDE – OTTA

### Bane og landskap.

I dette åpnere dalpartiet flyter Lågen igjen rolig gjennom landskapet. Dalbunnen er flat og i hovedsak oppdyrket. Denne parsellen skiller seg ut fra de flate partiene lenger sør i dalen ved at liene både på øst- og vestsiden av dalen er bratte og lite oppdyrket. Virksomheten foregår i hovedsak nede på elveslettene i dalbunnen. Løv- og blandingskog dominerer, men det fins naturlige furubestand og plantede bestand av gran. Ved Otta munner Ottadalen ut i hoveddalføret vestfra, og gir landskapsrommet mer bredde og åpenhet.

Jernbanen ligger vekselvis ute ved elva og inne på jordbrukslettene på denne strekningen. På grunn av dalbunnens åpne karakter, er jernbanen mer visuelt eksponert her enn lenger sør. Ved Sandbu ligger banen trengt mellom gårdstunet og Lågen, bare et par meter fra hjørnet på hovedbygningen. De brune skinnene og gjerdene, den rustfargede pukkbballasten og de kreosotimregnerte stolpene har en patina av alder i landskapet, og ved Sandbu er samspillet mellom jernbanen og tunet spennende, særlig når en betrakter stedet fra E6 på østsiden av Lågen. Likevel er en slik situasjon totalt sett lite ønskelig, når barrierevirkning, støy og sikkerhet tas i betrakning.

Banen følger i hovedsak landskapets myke terrengformer, selv om enkelte helt rette strekningen gir et noe stivt inntrykk. Områdene på vestsiden av elva er et jordbrukslandskap uten boligfelter eller næringsbebyggelse. Dette gjør at en unngår forstyrrende elementer i det myke samspillet mellom bane og landskap.

Otta bru, samt bygninger og stasjonspark ved Otta stasjon er viktige kulturhistoriske elementer på denne strekningen.





*Foto 105: Nordover fra Eide bru følger banen lågen gjennom et bratt skogparti før den kommer ut i det åpne kulturlandskapet sør for Sandbu. Sandbu gård sees midt på bildet.*



*Foto 106: Ved Sandbu gård ligger jernbanen klemt mellom gårdstunet og Lågen, og gir en spennende kontrast. Barrièrevirkningen er imidlertid sterk og uønsket.*





*Foto 107: Selvsådd randvegetasjon myker opp landskapsinngrepet av jernbanen sør for Otta.*

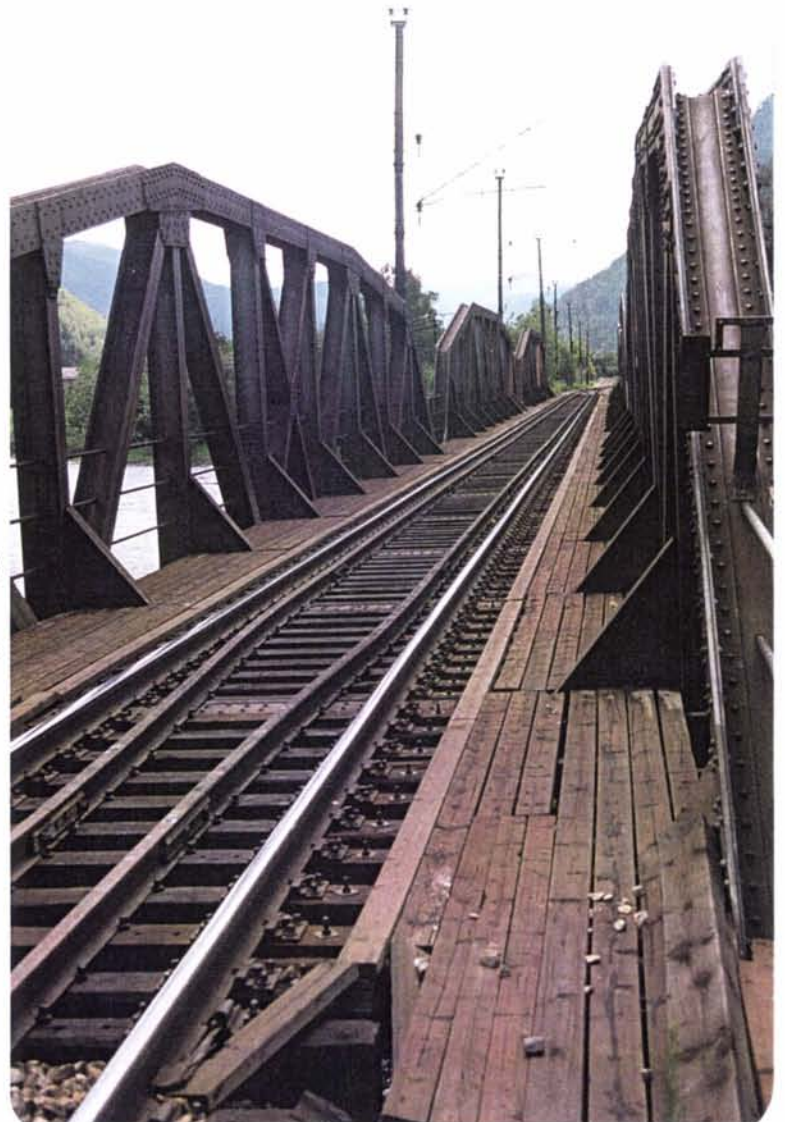
#### Otta bru.

Jernbanebrua over Otta er ei tradisjonell fagverksbru i 3 spenn som hviler på oppmurte steinkar. Fagverkets avslutning på toppen skiller seg fra banens øvrige bruer, og gir den en egen identitet og rytme. Langs jernbanebruas vestsida ble det bygd en smal kjørebru for gående og hestekjøretøyer. Idag er denne brua forbeholdt gang/sykeltrafikk. Sett fra øst (E6) har brua sitt opprinnelige utseende i behold, og virker helstøpt i formspråket. På vestsida har gangbrua i senere år blitt rehabilitert uten å søke å innordne seg jernbanebruas arkitektur. Et dominerende rekkverk skjuler her delvis de fine fagverksbuene.





*Foto 108: Otta bru sett vestfra. Rekkverket på gangbrua er blitt for dominerende i forhold til den gamle fagverkskonstruksjonen.*



*Foto 109: Fiin gammel årgang! Otta bru: 3 spenn à 33 meter, fagverk på steinpillarer.*



### Otta stasjon.

Jernbanestasjonen på Otta har vært og er fortsatt den viktigste i Gudbrandsdalen. Jernbanen har derfor store arealer sentralt i tettstedet til person- og godshåndtering, samt til baneavdelingen.

Stasjonsbygningen er blitt sterkt ombygd i vårt århundre. Bygningen er i senere år blitt rehabilitert og bygd sammen med et nybygg som bl.a. huser busselskap, kiosk, venterom og informasjon. Det nye bygget er stilmessig tilpasset stasjonsbygningen. Nord for stasjonsbygningen finner vi et fyrhus og en fin rundstall med tilhørende svingskivefor oppstalling og rangering av lok og vogner. Alle bygningene er malt etter samme fargeprogram. Dette binder dem sammen til en enhet. Godshåndteringen skjer på østsiden av sporområdet, hvor en bl.a. har traverskran og et stort godshus og lager. Sporområdet er stort.

I nyere tid er det anlagt en vegbru for Rv.15 over sporområdet sør for stasjonen. Ellers består området sør og vest for stasjonen av store og ødslige asfaltflater for kjørearealer, bussoppstilling og parkeringsplasser. Den gjenværende delen av den store og representative jernbaneparken ligger idag dessverre løsrevet fra stasjonen sør for riksvegbrua. Området omkring jernbanestasjonen på Otta framstår idag dessverre som et eksempel på fragmentarisk og mislykket tettstedsplanlegging fra nyere tid. Den lange brua over stasjonsområdet med tilhørende ramper og vegsystem for Rv. 15 sammen med de omtalte asfaltflatene gjør at grensen for hva dette området kan absorbere av asfalt og veganlegg er overskredet. NSB's arealer sør for stasjonsbygningen kan imidlertid opprustes og forskjønnes vesentlig dersom en omorganiserer parkeringen og ofrer noen parkeringsplasser til fordel for en parkmessig opparbeiding her. Stasjonsparken sør for vegbrua kan derved knyttes sterkere opp mot publikumsområdet ved stasjonen. Dersom dette blir gjort, og parken blir opprustet, vil helhetsinntrykket av dette området bli sterkt forbedret. Og så kan en jo håpe på at Rv.15 en gang i framtiden legges utenom Otta sentrum, at brua blir fjernet og at den gamle tettstedsstrukturen omkring jernbanestasjonen reetableres.

Kort oppsummert så ligger de landskapsmessige og kulturhistoriske verdiene i stasjonsområdet på Otta idag i bygningene vest for sporområdet, samt parkarealet sør for brua for Rv.15.





*Foto 110: Otta stasjon på 1930-tallet. Stasjonsbygningen er senere blitt ombygd til det ugjenkjennelige. De andre bygningene er revet.*



*Foto 111: Stasjonsbygning og ny skysstasjon er sammenbygd i et enhetlig formspråk.*





*Foto 112: Svingskiven og rundstallen utgjør sammen er et spennende innslag ved stasjonen. Rundstallen danner en viktig nordvegg for stasjonens utendørs publikumsarealer.*



*Foto 113: Omgivelsene til Otta stasjon er idag et goldt kaos, hvor bilismen råder grunnen.*





*Foto 114: Den gjenværende delen av stasjonsparken er en grønn oase i stasjonsbyen Otta. Parken bør opprustes og knyttes nærmere opp til stasjonen ved å forlenge (retablere) grønnstrukturen nordover.*

#### Stasjonsbyen Otta.

Det var NSB som tok navnet Otta i bruk, og som på Vinstra var det navnet på sideelva vestfra som gav navn til stasjonen og senere tettstedet. Før jernbanens tid lå det 2 gårdsbruk og 1 husmannsplass på det som idag er tettstedet Otta. Videre ble det drevet skysstasjon, og omkring 1870 kom landhandelen i drift. Stasjonsområdet ble anlagt på gården Søndre Loftsgaard. Da jernbanen kom, flyttet også postverket inn på stasjonen. Tidligere hadde postverket holdt til på kirkestedet Selsverket noen kilometer lenger nord i dalen. Landevegen gjennom Gudbrandsdalen var ferdig til Otta i 1855, og ei trebru over Lågen ble bygd omtrent samtidig. Bru over Otta ble det først når jernbanen kom. På jernbanebrua, langs vestsiden av denne, ble det bygd en smal trebru for folk og hestetrafikk. Denne er nylig ombygd, og brukes stadig som gang/sykkelbru.

Jernbanen muliggjorde lettvtint frakt av skifer og kleberstein, som det er rike forekomster av i Ottaområdet. Denne produksjonen skjøt nå fart. For varetransporten til og fra de rike jordbruksbygdene i Ottadalføret (og Sogn) fikk jernbanen stor betydning. Fram til 1913, da banen ble åpnet til Dombås, var Otta jernbanens endestasjon, hvor

varer til og fra nordre del av dalen ble omlastet. Vognmenn fra Lillehammer kom oppover for å ta seg av denne transporten. Alt i alt førte disse forhold til at det ble en meget stor godshåndtering ved Otta stasjon, særlig fram til banens videreføring til Dombås i 1913. Til langt opp i vårt århundre gjorde transporten av dyr det nødvendig å ha fjøs og staller ved stasjonen.

Fra første dag var det også stor persontrafikk over Otta stasjon. Videre førte varetransporten og økt handel til at folk fra dalførene lenger nord og vest ofte hadde ærender på stedet. Behovet for overnattingsmuligheter ble derfor stort. Hotellet på Loftsgaard stod ferdig samtidig med åpningen av jernbanen, og året etter, i 1897, stod Grand hotell ferdig. Senere fulgte fulgte Bjerkheim og de andre i tur og orden.

Etter at jernbanen kom til Otta, vokste det altså meget raskt fram et tettsted her. Etter at jernbanen ble forlenget nordover, vokste stedet langsommere, men skjøt igjen fart når bilismen gjorde sitt inntog. Idag er Otta til de grader preget av bilismen at området vest for jernbanen, mellom stasjonen og gamle Grand hotell (nå ombygd og modernisert) er en ørken av en asfaltflate forbeholdt bilismen. Området minner idag dessverre om utearealet ved et industrianlegg, mens det faktisk er kjernen i det største og viktigste tettstedet i Gudbrandsdalen. Her er behovet for en annen filosofi i tettstedsplanleggingen påtrengende dersom begreper som trivsel, menneskelig skala, landskapspleie og fysiske, historiske og kulturelle sammenhenger betyr noe.

Otta stasjon har idag sin verdi først og fremst som bygde enkeltelementer. Stasjonsbygning/skysstasjon og rundstallen er verdifulle bygninger, og den gjenværende delen av stasjonsparken er verdifull både som kulturminne og grøntanlegg. Stasjonens sammenheng med tettstedets struktur er dårlig ivaretatt. Det er heldigvis fullt mulig å reetablere disse sammenhengene!





*Foto 115 og 116: Otta stasjon. De landskapsmessige og kulturhistoriske verdiene i stasjonsanlegget ligger i bygningene og restene av stasjonsparken.*



## BANEANLEGGENE OTTA–DOMBÅS.

Etter at Otta hadde vært endestasjon for Gudbrandsdalsbanen helt siden 1896, vedtok Stortinget i 1907 at banen skulle forlenges videre nordover til Dombås. Etter flere års anleggstid kunne strekningen Otta–Dombås høytidelig åpnes i 1913. Denne nordligste delen av jernbanen gjennom dalføret er derfor av en yngre generasjon enn baneanleggene lenger sør. Dette gir seg størst uttrykk gjennom arkitekturen på banens bygninger, hvor sveitser/dragestilen er avløst av et nasjonalromantisk formspråk med impulser fra lokal byggeskikk. Det vises her til den historiske oversikten på sidene 9–11 foran i rapporten.

## LANDSKAPSSONE Q: OTTA–SEL

### Bane og landskap

Denne baneparsellen ligger på vestre del av elveslettene i dalbunnen, og preges sterkt av de lange rettstrekningene over Selsmyrene. I forkant av baneutbyggingen ble selsmyrene drenert, og elveløpet flyttet østover. Av landskapshensyn kunne jernbanen på denne parsellen med fordel blitt lagt i slake kurver istedenfor de lange rettstrekningene. Krattvegetasjonen langs banen bidrar imidlertid til å dempe inntrykket av den stive linjeføringen noe.

### Sel stasjon

Stasjonen ligger på et utplanert platå noe høyere enn dalbunnen, da oppstigningen gjennom Rosten mot Brennhaug allerede er påbegynt. En oppnådde derved også å få planfri kryssing av lokalvegen nord for stasjonen (steinfylling, steinhvelvkulvert). Sel stasjon markerer også overgang fra lange rette strekninger til en kurverik trasé oppover gjennom Rosten.

Sel stasjon er først og fremst et komplett og intakt stasjonsanlegg fra 1913. Her finner vi et bygningsmiljø i nasjonalromantisk stil, tegnet av arkitekt Arnstein Arneberg som resultat av en nasjonal arkitektkonkurranse. Videre finner vi de karakteristiske bjørkerekene som hegner om stasjonsområdet, samt fine patinerte stabbesteiner langs oppkjøringene til stasjonen. Den store fyllingsskråningen som måtte anlegges ut mot dalen er forlenget tilgrodd, og en naturlig del av kulturlandskapet. Stasjonen er idag en perle av et stasjonsanlegg, og både stasjonsbygning, godshus og uthus er foreslått fredet i NSB's verneplan for bygninger.





*Foto 117. Sel stasjon, med godshuset i forgrunnen. Foran stasjonsbygningen ligger stasjonshagen. Stabbesteinene og bjørkerekken til høyre står ytterst på brinken mot dalrommet. Dette er toppen av en mektig løsmassefylling som ble anlagt da stasjonsområdet ble planert. Stasjonen er et helstøpt og verneverdig innslag i kulturlandskapet. Både stasjonsbygning, godshus og uthus er foreslått fredet.*



*Foto 118: Detaljstudie av stasjonsbygningen.*





*Foto 119: Et minne fra hestetransportens tid.*



*Foto 120: Uthuset ved stasjonen er holdt i samme formspråk og farger som stasjonsbygning og godshus.*





*Foto 121: Steinhvelvkulvert over lokalvegen nord for Sel stasjon er murt av lokal naturstein.*

## LANDSKAPSSONE R: SEL-BRENNHAUG

### Bane og landskap

Nord for Sel er det et markant landskapsskille. Den brede og åpne dalen med flate sletter snevres inn til en trang v-dal samtidig som dalen begynner å stige nokså bratt. Dette partiet heter Rosten. Jernbanen er lagt på utsprengte og oppmurte hyller oppe i vestre dalside. Banen går gjennom 3 mindre tunneler (87–161 meter lange) på denne strekningen. Landskapsinngrepene forvoldt av jernbanen er stedvis markante sett fra E6 på motsatt side av dalen. Fjellskjæringene oppfattes mest negativt, mens natursteinsmurer og tunnelportaler på grunn av fint håndtverksarbeid oppfattes positivt. Det bør i denne sammenheng påpekes at E6 gjennom Rosten er et formidabelt landskapsinngrep som fullstendig stiller inngrepene forvoldt av jernbanen i skyggen.





*Foto 122: Gjennom Rosten er jernbanen lagt på utsprengte hyller og fyllinger oppe i vestre dalside. Strekningen har 3 mindre tunneler.*



*Foto 123: Støttemurene for jernbanen samspiller fint med brukarene og stålfagverket på den gamle riksvegbrua.*



## LANDSKAPSSONE S: BRENNHAUG–DOMBÅS

### Bane og landskap

Sør for Brennhaug (i senere år omdøpt til "Dovreskogen") åpner dalen seg på nytt til en slak u-dal, og dalbunnen flater ut. Landskapet mellom Brennhaug og Dombås er preget av aktiv jordbruksdrift. Størstedelen av dalbunnen og liene på østsiden er dyrket opp, og den karakteristiske brune, solsvilde tunbebyggelsen setter et sterkt preg på landskapet. Mellom de dyrkede arealene ligger teiger med furuskog på sandmoene.

Jernbanen krysser Lågen ved Tallerås, og starter oppstigningen mot Dombås sør for Dovre stasjon. Banen ligger i sterk og jevn stigning helt opp til Dombås. På denne strekningen er landskapskonfliktene små. Nede på slettene mellom Brennhaug og Dovre ligger banen i myke kurver, og er stedvis skjult i furuskog. Videre nordover har det smale banelegemet laget beskjedne inngrep i lia på østsiden av Lågen.



*Foto 124: Gudbrandsdalen mellom Dombås og Brennhaug er en slak og åpen u-dal preget av furuteiger, dyrkamark og brunsvilde gårdstun. Stedvis ligger markante grusrygger som minner fra avsmeltingstiden etter siste istid (breelvavsetninger og elveavsetninger). Foto tatt sørover fra Skjelle. Jernbanen ligger høyt oppe i skoglia til venstre.*

### Brennhaug stasjon

Ved Brennhaug stasjon vokste det snart fram en liten tettbebyggelse. Denne bebyggelsen har de samme proporsjoner, takvinkel og materialbruk som stasjonen, og utgjør sammen med stasjonen et enhetlig bygningsmiljø. Stasjonsbygning og godshus er av samme karakter som de tilsvarende bygninger ved Sel og Dovre, og holdt i god hevd. Sør for stasjonsbygningen finner vi en større hage med bjørketrær, samt pryd- og nyttebusker.

Stasjonsbygning og godshus står på NSB's verneplan for bygninger.



*Foto 125: Brennhaug stasjon med sydgående persontog. Fotoet er sannsynligvis tatt før banens offisielle åpning, da skiltene med stasjonsnavnet ennå ikke er kommet på plass.*





*Foto 126: Brennhaug stasjon 1994. Bygningene er godt vedlikeholdt, men vindusskoddene er tatt vekk i årenes løp.*



*Foto 127. Sør for stasjonsbygningen ved Brennhaug ligger en større hage i god hevd.*





*Foto 128: Ved Brennhaug stasjon ligger en husklynge som sammen med stasjonens hus utgjør et enhetlig bygningsmiljø*

#### Bru over Lågen

Ved Tallerås krysser jernbanen Lågen over ei klassisk fagverksbru som hviler på murte natursteinkar. Bruas fine samspill med omgivelsene ble sterkt forringet for få år siden, da en pregløs betongbru over ny E6 ble oppført like inntil den gamle fagverksbrua, uten tanke på å binde de to viktige byggverkene sammen i et felles formspråk.



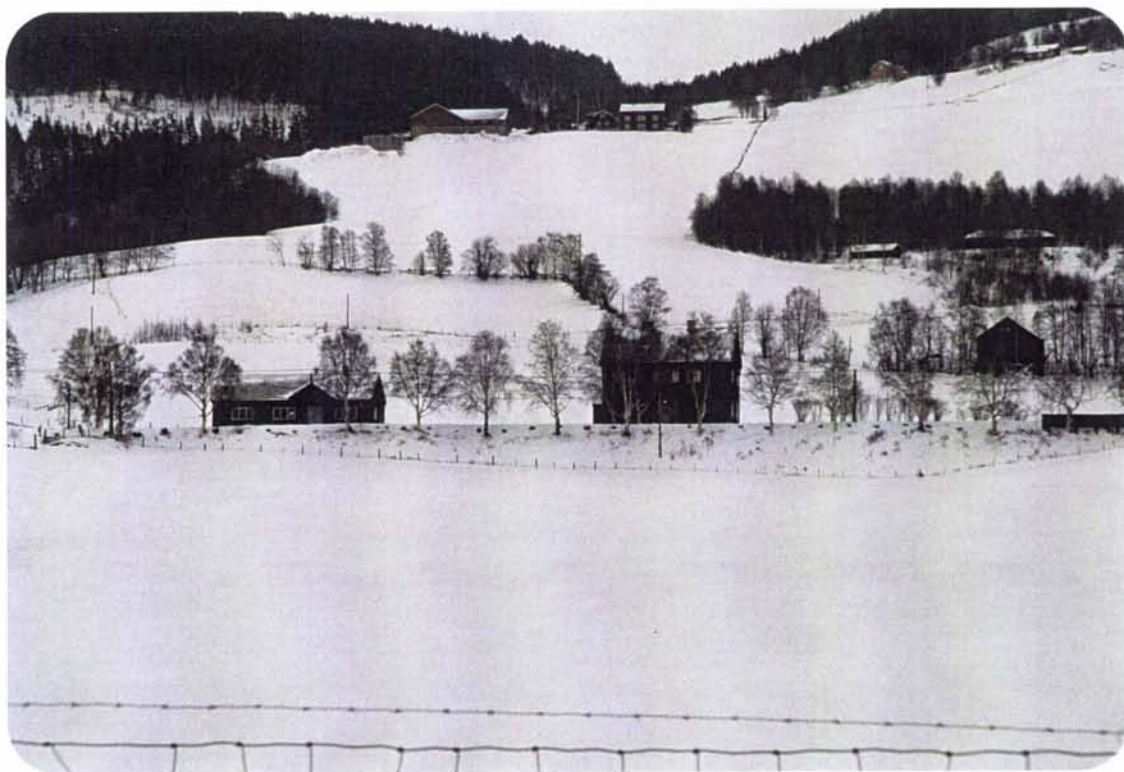
*Foto 129: Den klassiske fagverksbrua over Lågen ved Tallerås tapte mye av sin glans da brua over ny E6 ble bygd helt inntil den gamle brua uten tanke på sammenbinding i et felles formspråk.*



### Dovre stasjon

Dovre stasjon er meget lik Brennhaug og Sel, men skiller seg ut ved beliggenheten i landskapet. Stasjonen ligger i et åpent jordbrukslandskap, uten tilliggende bebyggelse. Den karakteristiske bjørkerekken kommer her til full utfoldelse som et iøyenfallende og viktig landskapselement ved siden av stasjonens bygninger.

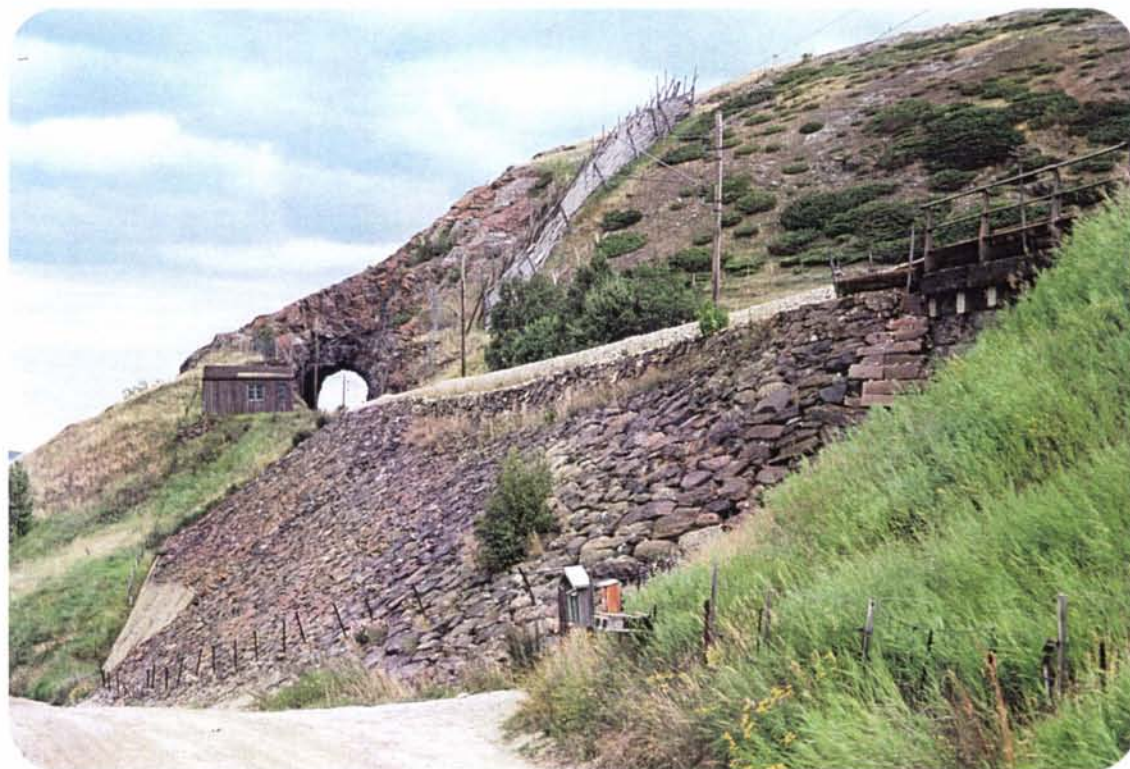
Stasjonsbygning og godshus står på NSB's verneplan for bygninger.



*Foto 130: Dovre stasjon, med de høgreiste, trauste bygningene og bjørkerekken som et markant innslag i landskapet.*



*Foto 131: Stasjonsbygning og godshus ved Dovre st. er foreslått bevart. Merk den frodige utsmykningen av bygningsdetaljene. Vindusskoddene er her intakt.*



*Foto 132: Ved Skjelle, like sør for Dombås stasjon, finner vi et pittoresk jernbanemiljø, skapt i samspill mellom kulturlandskapet og flere fine jernbanelementer.*





*Foto 133: Undergangskulvert ved Skjelle.*

#### Dombås stasjon.

Dombås ble liggende som endestasjon fra 1913 til Dovrebanens åpning i 1921. I 1924 stod Raumabanen ferdig, og Dombås ble en viktig forgreingsstasjon. Stasjonen ligger på et platå høgt oppe i lia ovenfor tettstedet, og er byplanmessig sett ikke integrert i tettstedsstrukturen. Dette er en svakhet, men var vanskelig å unngå p.g.a. stigningen opp til Fokstumyra på den prosjekterte Dovrebanen.

Den opprinnelige stasjonsbygningen brant ned ved krigshandlinger i 1940, og en ny stasjon i pusset tegl med valmtak ble reist. Denne bygningen er arkitektonisk sett nokså uinteressant. Den gamle rundstallen med tilhørende svingskive er av større interesse. Denne ble bygd til banens åpning i 1913. Utsikten over dalen, bergveggen med tunnelene for de 2 banene på nordsiden, det store sporområdet, lokstallen og svingskiven gjør at Dombås stasjon på tross av den spennende stasjonsbygningen har et interessant jernbanemiljø.





*Foto 134: Arnstein Arnebergs stasjonsbygning ved Dombås brant i 1940, og nåværende bygning med restaurant ble da oppført i pusset tegl med skiferbelagt valmtak. Bygningen er nokså uspenndet sammenlignet med de øvrige stasjonsbygningene på banestrekningen.*



*Foto 135: Den gamle rundstallen med svingskive er idag den mest interessante bygningen ved Dombås stasjon.*



**KILDEHENVISNINGER.**

- |   |   |
|---|---|
| <b>Norges jernbaner: Banedata</b>                                 | NJK Forskningsgruppen 1985                    |
| <b>Jernbaneanlegget Hamar-Sel<br/>Afslutningsrapport</b>          | Styrelsen for Statsbanerne<br>Kristiania 1898 |
| <b>De Norske Jernbaners Historie<br/>bd.II</b>                    | Einar Østvedt /NSB 1954                       |
| <b>Oversikt over bygninger på<br/>verneplanen</b>                 | NSB 1993                                      |
| <b>Bygningsregistrering Hamar Distrikt<br/>Gudbrandsdalsbanen</b> | NSB Arkitektkontoret                          |
| <b>På sporet: Div. artikler</b>                                   | Norsk Jernbaneklubb                           |