



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2016 30 stp.
Institutt for landskapsplanlegging

Lillestrøm: En eiendomsteoretisk tilnærming til bymorfologi

Eiendomsforhold som premissgivende for
byutviklingsmønster, vekstretning og byform.

Mats Victor Levin
Master i Eiendom

Forord

Denne oppgaven markerer slutten for min femårige utdanning innen eiendomsfag ved Institutt for landskapsplanlegging, Norges miljø- og biovitenskapelige universitet. Det har vært fem lærerike år hvor interessen og engasjementet for eiendomsfaget har vokst i takt med utdannelsen.

Motivasjonen for arbeidet har vært min interesse for eiendomsfaget generelt, og eiendomsteorien spesielt. Ingen andre steder viser faget sin kompleksitet som i det urbane landskapet, og de mange tverrfaglige utfordringene som oppstår når vi ønsker å forme våre byer har vært en drivende faktor for lærelyst. Derfor har jeg med denne oppgaven gjort et forsøk på å introdusere vår egen fagdisiplin til læren om byens fysiske form, «urban morphology».

Når arbeidet nå en gang har nådd sin ferdigstilling, ønsker jeg å rette en spesielt stor takk til min veileder Elin Børrud. Hun har kommet med mange gode og interessante innspill, invitert til faglige kurs og gitt konstruktive tilbakemeldinger underveis i arbeidet. Din faglige ekspertise har vært et uvurderlig bidrag for mitt eget arbeid. Tusen takk!

Jeg ønsker også å takke førsteamanuensis Nikolai K. Winge for oppmuntrende ord når oppgaven var i en stillestående periode, kulturkonsulent Jan Teksum i Skedsmo kommune som hjalp meg finne nyere lokalhistorie, og Anders Kvernberg ved Nasjonalbiblioteket som hjalp meg å finne historiske kart. Takk til dere alle!

Jeg ønsker også å rette en stor takk til alle mine medstudenter som har bidratt til å gjøre disse fem årene til sosialt minnerike år. En spesiell takk samt skål går til Ærverdige Formand i Den X-Clusive Stiftelse PB som har velsignet oss med det fine været i innspurtsfasen av denne skriveprosessen. Aldri har det vært så vanskelig å sitte inne i mørket når man heller ønsker å tre ut i lyset. Takk!

Mats Victor Levin

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Ås, mai 2016

Sammendrag

Temaet for denne oppgaven er eiendomsforhold som styrende faktor for byutviklingsmønster, byens vekstretning og byens fysiske form. Dette kan anskueliggjøres på flere måter og med vekt på ulike forhold; målet for denne oppgaven er å belyse en slik relasjon ved å anvende både et eiendomsteoretisk- og bymorfologisk betraktningsspektiv. Hensikten med en slik undersøkelse er å beskrive hvilke muligheter og begrensninger eiendomsforhold i et historisk perspektiv har representert i bystrukturen, både når det gjelder endring og bevaring, for på den måten å bedre kunne forstå dagens utfordringer med å fortette i en allerede bygd by.

Forskningsspørsmålet og hypotesene som oppgaven presenterer har et bredt nedslagsfelt, og det sammenstilte perspektivet mellom eiendomsteori og bymorfologi har gjort det nødvendig å benytte begreper og modeller som kan fange opp dette brede nedslagsfeltet. Oppgaven bruker først og fremst eiendomsteoretiske modeller for å forklare og analysere eiendomsforholds rolle i endring eller bevaring av morfologiske elementer. For det første gjelder det eiendomsteoriens fundamentale antagelse om årsakssammenheng mellom arealbruk og eiendomsforhold i det lange og korte tidsperspektivet. For det andre brukes en analytisk modell som viser hvilke virkemidler, regimer og andre forhold som kan forårsake endring eller tilstand i eiendomsforhold og arealbruk. Til slutt i oppgaven kombineres disse i en enkel modell.

Avhandlingens viktigste funn ligger på to områder: For det første lar eiendomsteori seg inkorporere i bymorfologi. Eiendomsstrukturen er antatt å representere de romlige egenskapene M.R.G. Conzen ga begrepet «plots». De to andre elementene som utgjør eiendomsforhold - eierstruktur og rettighetsstruktur – er ikke fysiske objekter slik som eiendomsstrukturen, men hver for seg, eller i samspill utgjør også disse rammer for om eiendomsforhold virker progressivt eller konserverende for endring eller tilstand i byform.

For det andre viser studien at eiendomsforhold påvirker byutviklingsmønster, vekstretning og byform, men at eiendomsforhold kun er én av flere strukturerende faktorer for byens fysiske form. Hvor eiendomsforhold vanskeliggjør eller filtrerer bort arealbruksendringer har disse et bevaringstrykk ovenfor ekstern påvirkning. Hvor de eksterne faktorene har en kraft eller myndighet ovenfor eiendomsforholdene og fremmer arealbruksendringer, har disse eksterne faktorene et endringstrykk ovenfor eiendomsforholdene. I hvilken grad eiendomsforhold fremmer eller vanskeliggjør endringer i byens fysiske form varierer fra område til område, og varierer etter hvilket endringstrykk eller bevaringstrykk som manifesteres. Samtidig blir det også et spørsmål om ren tilfeldighet for hvor godt eiendomsforhold «passer» til ny byutvikling, endring i vekstretning og endringer av byform.

Gitt viljen å fremme raskere, tettere og høyere bybygging, bør aktører i eiendomsregimet, reguleringsregimet og i offentlig politikk i det minste akseptere hvilke motvirkende eller konserverende krefter som tilligger eiendomsforhold. Det bør uansett være fruktbart å gjøre flere, men mer nyanserte studier av hvordan eiendomsforhold påvirker bystrukturen i dag, i går og i morgen.

Abstract

This study discusses the impacts “the concept of tenure” has on urban development pattern, urban direction of growth, and urban form in a small Norwegian town called Lillestrøm. “The concept of tenure” is a term comprised by 1) the structures of one or more properties, 2) the composition of owners and other rights holders, and 3) the various forms and types of rights. These features are presented and examined in a historical context with land use, and the elements of study in urban morphology, i.e. streets, plots and buildings.

Innholdsfortegnelse

| | |
|--|------|
| Forord..... | i |
| Sammendrag..... | ii |
| Abstract..... | iii |
| Figurliste..... | vi |
| Tabeller | viii |
| Kapittel 1. Innledning..... | 1 |
| 1.1 Tematikk, bakgrunn og aktualitet | 1 |
| 1.2 Forskningsspørsmål..... | 2 |
| 1.3 Noen sentrale begreper for oppgaven..... | 2 |
| 1.4 Avgrensninger | 2 |
| 1.5 Oppgavens profil | 2 |
| Kapittel 2. Betrakningsperspektiv..... | 4 |
| 2.1 Innledning | 4 |
| 2.2 Relasjonen mellom eiendomsforhold og arealbruk i et historisk perspektiv | 4 |
| 2.3 Modellbetraktninger | 6 |
| 2.3.1 Struktur | 6 |
| 2.3.2 Eiendomsforhold og arealbruk | 6 |
| 2.3.3 Institusjoner og regimer..... | 8 |
| 2.3.4 Statlige virkemidler og andre forhold | 9 |
| 2.4 Byen som historisk fenomen..... | 11 |
| 2.4.1 Innledning | 11 |
| 2.4.2 Møte mellom eiendomsteori og «urban morphology» | 11 |
| 2.4.2 Byutviklingsmønster..... | 12 |
| Kapittel 3. Metode | 14 |
| 3.1 Bymorfologi som analytisk verktøy for å forstå fysisk form | 14 |
| 3.2 Kartgrunnlag og lokalhistoriske kilder | 14 |
| 3.3 Et eksempel fra Vinderen i Oslo..... | 15 |
| Kapittel 4. Empiri..... | 17 |
| 4.1 Innledning | 17 |
| 4.2 Fra myr til «by»: 1803-1887 | 17 |
| 4.2.1 Sosio-økonomiske forhold og institusjonelle endringer som grunnlag for vekst | 18 |
| 4.2.2 Byutvikling og vekstretning frem til 1887 | 20 |

| | |
|---|-----|
| 4.3 Det analytiske utgangspunktet: Lillestrøm 1887 | 23 |
| 4.3.1 Innledning | 23 |
| 4.3.2 Utgangspunktet og historiske sammenhenger | 23 |
| 4.2.3 Byform..... | 25 |
| 4.2.4 Oppsummering av første epoke | 36 |
| 4.3 Industriettssted og bygningskommune 1887-1906 | 38 |
| 4.3.1 Sosio-økonomiske forhold | 38 |
| 4.3.2 Byvekst og boligbygging..... | 42 |
| 4.3.3 Reguleringsstruktur..... | 43 |
| 4.3.4 Byform..... | 45 |
| 4.3.5 Oppsummering av andre epoke..... | 59 |
| 4.4 Lillestrøm som egen kommune 1908-1939 | 62 |
| 4.4.1 Sosio-økonomiske forhold og byvekst 1906-1920..... | 62 |
| 4.4.2 Sosio-økonomiske forhold og byvekst 1920-1939..... | 65 |
| 4.4.3 Byform..... | 68 |
| 4.4.4 Oppsummering av tredje epoke | 83 |
| 4.5 Lillestrøm i etterkrigstiden | 86 |
| 4.5.1 Sosio-økonomiske forhold og byvekst i perioden..... | 86 |
| 4.5.2 Byplanen av 1947 | 88 |
| 4.5.3 Byform..... | 89 |
| 4.5.4 Oppsummering av fjerde epoke | 95 |
| 4.6 Videre fysisk vekst og metningen av Lillestrømneset, 1953-2016..... | 98 |
| 4.6.1 Innledning | 98 |
| 4.6.2 Sosio-økonomiske forhold, byutvikling og vekstretning i tiden fra 1953 til i 1975 | 98 |
| 4.6.3 Byform 2016..... | 109 |
| 4.6.4 Oppsummering av femte epoke | 123 |
| Kapittel 5. Eiendomsforhold, byutvikling, vekstretning og byform | 125 |
| 5.1 Innledning | 125 |
| 5.2 Eiendomsforhold i relasjon til byutvikling og vekstretning..... | 125 |
| 5.3 Eiendomsforhold og byform | 128 |
| 5.4 Konklusjon på forskningsspørsmålet | 132 |
| Kapittel 6. Avsluttende refleksjoner | 133 |
| Litteraturliste | 134 |

Figurliste

| | |
|---|----|
| Figur 1: Utbyggingsmønsteret for transformasjon, ekspansjon eller konsolidering | 1 |
| Figur 2:: Relasjonen eiendomsforhold og arealbruk..... | 4 |
| Figur 3: Virkemidler, regimer og endringer i arealbruk og eiendomsforhold..... | 6 |
| Figur 4: Vinderen 1937..... | 16 |
| Figur 5: Vinderen 1984..... | 16 |
| Figur 6: Vinderen 2011..... | 16 |
| Figur 7: Vinderen 2016..... | 16 |
| Figur 8: Kart over Lillestrøm 1803..... | 17 |
| Figur 9: Kartutsnitt over dampsgene i Lillestrøm 1874..... | 19 |
| Figur 10: Kartutsnitt av Skedsmo Prestegjeld 1874 | 21 |
| Figur 11: Kart over Lillestrøm 1887..... | 22 |
| Figur 12: Torvmosen i Lillestrøm 1874..... | 24 |
| Figur 13: Volla-vest 2016 | 25 |
| Figur 14: Volla-vest 1887 | 25 |
| Figur 15: Haneborg-tomta 2016 | 27 |
| Figur 16: Haneborg-tomta 1887 | 27 |
| Figur 17: Fabrikkvartalet 2016 | 29 |
| Figur 18: Fabrikkvartalet 1887 | 29 |
| Figur 19: Nesa-øst 2016 | 31 |
| Figur 20: Nesa-øst 1887 | 31 |
| Figur 21: Sentrum-vest 1887..... | 33 |
| Figur 22: Sentrum-vest 2016..... | 33 |
| Figur 23: Bystruktur 1887 over ortofoto av Lillestrøm 2016. | 37 |
| Figur 24: Kart over Lillestrøm vest 1906 | 40 |
| Figur 25: Kart over Lillestrøm øst 1906..... | 41 |
| Figur 26: Volla-vest 1906 | 45 |
| Figur 27: Volla-vest 1906 reguleringsstruktur | 47 |
| Figur 28: Haneborg-tomta 1906 | 48 |
| Figur 29: Fabrikkvartalet 1906 | 49 |
| Figur 30: Fabrikkvartalet 1906 reguleringsstruktur | 51 |
| Figur 31: Nesa-øst 1906 | 52 |
| Figur 32: Nesa-øst 1906 reguleringsstruktur. | 54 |
| Figur 33: Sentrum-vest 1906..... | 55 |
| Figur 34: Reguleringsstruktur på industriarealer | 56 |
| Figur 35: Sentrum-vest 1906 reguleringsstruktur..... | 59 |
| Figur 36: Bystruktur 1906 over ortofoto av Lillestrøm 2016 | 61 |
| Figur 37: Kart over Lillestrøm 1939..... | 63 |
| Figur 38: Flyfoto av Lillestrøm 1926..... | 64 |
| Figur 39: Kart over Flommen i 1927..... | 66 |

| | |
|---|-----|
| Figur 40: Flyfoto over Volla-vest og Torvmosen i slutten av 1930-årene | 67 |
| Figur 41: Volla-vest 1939 | 68 |
| Figur 42: Volla-vest 1939 reguleringsstruktur | 70 |
| Figur 43: Haneborg-tomta 1939 | 71 |
| Figur 44: Fabrikkvartalet 1939 | 73 |
| Figur 45: Fabrikkvartalet 1939 reguleringsstruktur | 75 |
| Figur 46: Nesa-øst 1939 | 76 |
| Figur 47: Nesa-øst 1939 reguleringsstruktur | 77 |
| Figur 48: Sentrum-vest 1939..... | 78 |
| Figur 49: Kartutsnitt dapsagtomta 1927 | 79 |
| Figur 50: Ekspansjon på dampsagtomta slik parselleringen var i 1934 over kartet fra 1939..... | 80 |
| Figur 51: Sentrum-vest 1939 reguleringsstruktur..... | 81 |
| Figur 52: Bystruktur 1939 over ortofoto av Lillestrøm 2016 | 85 |
| Figur 53: Kartutsnitt Lillestrøm herred 1953 | 87 |
| Figur 54: Lillestrøm byplan slik den ble vedtatt i 1947 | 89 |
| Figur 55: Volla-vest 1953 | 90 |
| Figur 56: Haneborg-tomta 1953 | 91 |
| Figur 57: Fabrikkvartalet 1953..... | 91 |
| Figur 58: Nesa-øst 1953 | 92 |
| Figur 59: Sentrum-vest 1953..... | 93 |
| Figur 60: Bystruktur 1953 over ortofoto av Lillestrøm 2016 | 97 |
| Figur 61: Kart over Lillestrøm 1975..... | 99 |
| Figur 62: Lamellbebyggelsen Alexander Kiellandsgate 1961..... | 100 |
| Figur 63: Bosettingsmønster i Skedsmo kommune 1970 | 101 |
| Figur 64: Storgata 25 i 1906, 1939, 1953 og 1975 | 102 |
| Figur 65: Handel/Service fra generalplan 1977-87 | 104 |
| Figur 66: Dampsagtomta i 1985..... | 105 |
| Figur 67: Befolkningsveksten i Skedsmo kommune fra 1962 til 2008..... | 106 |
| Figur 68: Flommen i 1967 | 106 |
| Figur 69: Matrikkelkart over Lillestrøm 2016 | 108 |
| Figur 70: Volla-vest 2016 | 109 |
| Figur 71: Volla-vest 2016 kommuneplan | 110 |
| Figur 72: Haneborg-tomta 2016 | 111 |
| Figur 73: Haneborg-tomta 1887, 1939, 1975 og 2016..... | 112 |
| Figur 74: Fabrikkvartalet 2016 | 113 |
| Figur 75: Fabrikkvartalet 2016 kommuneplan..... | 114 |
| Figur 76: Nesa-øst 2016 | 115 |
| Figur 77: Nesa-øst 2016 kommuneplan | 116 |
| Figur 78: Sentrum-vest 2016..... | 117 |
| Figur 79: Lillestrøm Dampsag & Høvleri før og etter brannen i 1965..... | 118 |
| Figur 80: Kart over dampsagtomta 1958 | 119 |
| Figur 81: Dampsagtomta 2016 kommuneplan | 120 |
| Figur 82: Sentrum-vest 2016 kommuneplan | 121 |
| Figur 83: Sentrum-vest før Adolph Tidemands gate er gjennomført (1887-1975)..... | 122 |

| | |
|--|-----|
| Figur 84: «Analytisk modell» for hvordan eiendomsforhold i det korte perspektivet påvirker endringer i byform..... | 129 |
| Figur 85: Modellen anvendt på sentrum-vest sitt vestligste kvartal | 130 |

Tabeller

| | |
|---|-----|
| Tabell 1: Arealbruk, eiendomsforhold og arealtetthet for planenehetene i 1887 | 36 |
| Tabell 2: Østre kvartals tetthet i form av bolighus langs de tre gatene og medial bebyggelse, dvs. boligbebyggelse hvor bygningstomten ligger nærmere kjernen enn gatene..... | 58 |
| Tabell 3: Vestre kvartals tetthet i form av bolighus langs de tre gatene og medial bebyggelse..... | 58 |
| Tabell 4: Arealbruk, eiendomsforhold, nyttefunksjon og arealtetthet i 1906..... | 60 |
| Tabell 5: Østre kvartals utvikling i tetthet 1906-1939 | 82 |
| Tabell 6: Vestre kvartals utvikling i tetthet 1906-1939..... | 83 |
| Tabell 7: Arealbruk, eiendomsforhold, nyttefunksjon og arealtetthet i 1939..... | 84 |
| Tabell 8: Østre kvartals utvikling i tetthet 1906-1939-1953 | 94 |
| Tabell 9: Tetthet i Vestre kvartal midtre seksjon anno 1953..... | 94 |
| Tabell 10: Vestre kvartals utvikling i tetthet 1906-1939-1953 | 94 |
| Tabell 11: Arealbruk, eiendomsforhold, nyttefunksjon og arealutnyttelse 1953 | 96 |
| Tabell 12: Bebyggelse i det vestligste sentrum-vest-kvartalet 2016 | 121 |
| Tabell 13: Bebyggelse i det midtre kvartalet i sentrum-vest 2016 | 122 |
| Tabell 14: Bebyggelse i østre kvartal i sentrum-vest 2016 | 123 |
| Tabell 15: Arealbruk, eiendomsforhold, nyttefunksjon og arealutnyttelse i 2016..... | 124 |
| Tabell 16: Arealbruk, eiendomsforhold, nyttefunksjon og tetthet i sentrum-vests vestligste kvartal 1906-2016 | 130 |

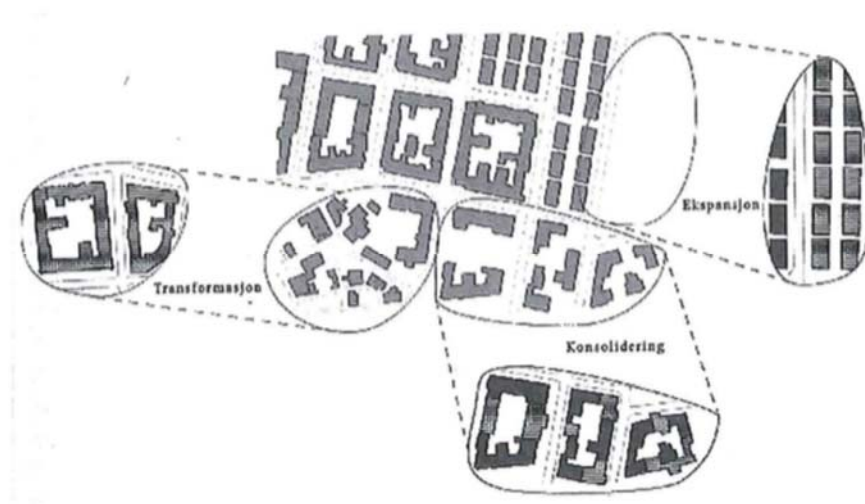
Kapittel 1. Innledning

1.1 Tematikk, bakgrunn og aktualitet

Denne studien fokuserer på den historiske utviklingen av eiendomsstrukturen i Lillestrøm fra etableringen av stasjonsby til dagens regionby. Hensikten med undersøkelsen er å se hvordan endringer i eiendomsforholdene har påvirket byutvikling og hvor direkte eiendomsforhold har påvirket vekstretning og byform.

Bakgrunnen for valg av temaet til oppgaven er problemstillinger som oppstår når vi ønsker å planlegge og utvikle byer som allerede er bygget. Økt transportbehov og energiforbruk som følge av befolkningsvekst, tilrettelegging for bilbasert transport og en spredning av boligområder har skapt et behov for fortetningsstrategier. Den kompakte byen har gjenoppstått som ideal både for behovet for arealeffektivitet og transportreduksjon, og som en gjenoppdagelse av byens bostedskvaliteter (Børrud 2012 s. 206).

Denne fortetningsstrategien stiller utviklere og planleggere fremfor andre typer utfordringer enn bybygging basert på konsolidering av eksisterende bystrukturer eller ekspansjon på ubebygde arealer. Dette skyldes at ønsket bybygging basert på transformasjon ofte er avhengig av tilgang til arealer av et visst omfang, og at transformasjon ofte representerer arealbruksendringer. Ved transformasjon må eksisterende eiendomsforhold utslettes og omdannes før det kan etableres institusjonelt byggeklare tomter, og en viktig faktor for fortettingen blir da hvilke krefter eller motkrefter som ligger i disse strukturene.



Figur 1: Utbyggingsmønsteret for transformasjon, ekspansjon eller konsolidering (Røsnes 2014 s. 219)

Når oppgaven diskuterer hvordan eiendomsforhold påvirker dagens utfordringer med å fortette og transformere til økt tetthet innenfor eksisterende bystrukturer, er det til historien vi må se for å finne svar. Eiendomsforholdene i dagens by er nemlig ofte et resultat av tidligere tiders aktiviteter, og hvor «godt» disse passer for fortetting i dag, blir fra et eiendomsfaglig perspektiv dels et spørsmål om tilfeldighet, og dels et spørsmål om endringstrykk skapt av arealbruksendringene.

1.2 Forskningsspørsmål

Forskningsspørsmålet for oppgaven er:

«Hvordan kan historiske kunnskap om eiendomsforhold gi bedre forutsetning til å forstå dagens utfordring med å fortette til økt tetthet innenfor eksisterende bystruktur?»

For å kunne svare på forskningsspørsmålet har jeg stilt opp to hypoteser:

1. «*Eiendomsforhold setter føringer for byutviklingsmønster og vekstretningen*»
2. «*Eiendomsforhold setter føringer for byform*»

1.3 Noen sentrale begreper for oppgaven

Med termen «byutvikling» er det i denne oppgaven ment urban bebyggelsesutvikling i en eller annen form som vist i figur 1 over.

Med termen «vekstretning» er det i denne oppgaven ment hvilken geografisk retning byutviklingen går, altså i tråd med himmelretninger.

Med termen «byform» er det i denne oppgaven ment bystrukturens fysiske form, slik som gatestruktur, kvartalsstruktur, bebyggelsesmønster, bygningsstruktur og annet som inngår i byens bebygde arealer.

Begrepet eiendomsforhold er allerede mye brukt og vil bli viktig for oppgaven. Begrepet brukes til å betegne en tilstand (Korsvolla et al. 2004 s. 11). I tråd med Sevatdal (Sevatdal & Sky 2003 s. 6) skal begrepet eiendomsforhold forstås som en tilstand bestående av tre element; 1) *eiendomsstruktur*, 2) *eierstruktur* og 3) *rettighetsstruktur*. Vi skal komme nærmere inn på eiendomsforhold i kapittel 3.2 under.

Heterogen eiendomsstruktur skal i oppgaven forstås som et område med varierende eiendomsstruktur, altså hvor eiendommene preges av ulike former, ulike grunnlag for bygningers «fotavtrykk» osv.

Homogen eiendomsstruktur skal forstås som det motsatte av en heterogen eiendomsstruktur, altså et område med likhet i strukturen, ensartethet, likt grunnlag for bygningers «fotavtrykk» osv.

1.4 Avgrensninger

Oppgavens ser kun på området som i dag utgjør Lillestrøm by, dvs. at den geografiske avgrensningen gjøres til den bebyggelsen som har vokst frem på Lillestrømneset. I sør og vest avgrenses dette området av Nitelva, i nord og nordøst av Vestbygata og Fetveien, og i øst av riksveg 159.

Kildematerialet til empirien er avgrenset til historiske kart og lokalhistoriske kilder. Kartgrunnlaget som viser det geografiske området er avgrenset til kart som viser eiendomsstrukturen.

1.5 Oppgavens profil

Oppgaven er delt inn i seks deler, og består av innledning, betraktningsspektiv, metode, empiri, drøftinger og avslutning.

Innledningen til oppgaven er gjort i kapittel 1, som definerer oppgavens tematikk, bakgrunn, forskningsspørsmål, hypoteser og avgrensninger.

I kapittel 2 presenteres oppgavens teoretiske referanseramme.

I kapittel 3 presenteres oppgavens metodiske tilnærming til forskningsspørsmålet. I dette kapitlet gjøres det også noen tanker om møtet mellom eiendomsfaget og morfologiske studier, og hvilke argumenter som ligger til grunn for at det kan være fruktbart å studere byens fysiske form med grunnlag i eiendomsteoretiske perspektiver.

En kartstudie av Lillestrøms bebygde areal fra 1874 til 2016 blir gjort i oppgavens kapittel 4.

I kapittel 5 knyttes problemstillingene og forskningsspørsmålet til teori og empiri for å kunne si noe om eiendomsforholds betydning for byutvikling, vekstretning og byform. I dette kapitlet vil også forskningsspørsmålet bli besvart.

Til slutt i oppgavens kapittel 6 vil det bli gitt noen avsluttende refleksjoner til oppgaven, og forslag til videre studier.

Kapittel 2. Betraktningsspektiv

2.1 Innledning

Dette kapitlet er oppgavens teoretiske rammeverk. Formålet med kapittel 2 er å fremheve noe av det eiendomsteoretiske perspektivet på eiendomsforhold; hva eiendomsforhold er, hvilke relasjoner eiendomsforhold har til arealbruk, og hvilke faktorer som fører til endringer eller stillstand i eiendomsforholdene.

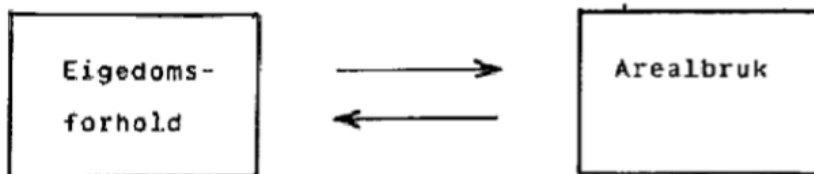
2.2 Relasjonen mellom eiendomsforhold og arealbruk i et historisk perspektiv

Eiendomsforhold er over i kapittel 1.3 definert som en eiendomsstilstand bestående av tre elementer; 1) *eiendomsstruktur*, 2) *eierstruktur* og 3) *rettighetsstruktur*.

Eiendomsstrukturen gjelder egenskaper ved objektene (eiendommene), så som størrelse, form, antall teiger pr. eiendom osv. **Eierstrukturen** gjelder egenskaper ved eierne av eiendommen; om eieren er en fysisk eller juridisk person, mann eller kvinne, offentlig eller privat osv. **Rettighetsstrukturen** gjelder egenskaper ved *typen* rettighet eller eieform som eieren har i forhold til eiendommen; eneeie, bruksrett, leierett, servituttrett osv. Det er viktig å presisere at rettighetsstrukturen gjelder de rettslige posisjonene som har sitt utgangspunkt i *eiendomsretten*.

Kort og godt går begrepet eiendomsforhold på hvordan eiendommer ser ut og hva de består av, hvem som har rettigheter i eiendommene og hva disse rettighetene består i (Korsvolla et al. 2004 s. 11).

Eiendomsforhold må i et historisk perspektiv ses i relasjonen til arealbruk. Arealbruk blir her benyttet i vid betydning, slik som «bruk – ikke-bruk», «landbruk – utbygging», «åker – eng», «jomfruelig mark – veg», osv.



Figur 2:: Relasjonen eiendomsforhold og arealbruk (Sevatdal 1987 s. 89)

I eiendomsteorien ligger det en slags fundamental antagelse om årsakssammenhenger mellom disse forholdene; og selv om denne relasjonen ikke er entydig, at det ene fenomenet er årsaken til det andre, går årsakssammenhengen mellom de to begge veier, alt etter tid, rom og omstendighet (Korsvolla et al. 2004; Sevatdal 1987; Sevatdal & Sky 2003).

I det store perspektivet, i tid og i rom, oppfatter vi det slik at eiendomsforholdene er de avhengige variable; det er disse som blir påvirket og formet av bruken, dvs. utnyttingsformen (Korsvolla et al. 2004 s. 11). En konsekvens av denne betraktningssmåten er at eiendomsforholdene vil være en funksjon av bruksformen. Dette må modereres noe da andre arealbruksformer kan finne sine mer beskjedne eiendomsmessige former i området det gjelder.

I et kortere tidsperspektiv, i en gitt «nåtid», er det slik at eiendomsforholdene kan påvirke arealbruken. Eksisterende eiendomsforhold kan fremme visse arealbruksformer, men de kan også vanskeliggjøre, eller kanskje til og med filtrere bort andre arealbruksformer (Korsvolla et al. 2004 s. 12).

Et eksempel: Vi tenker oss et industriområde i byen, f.eks. et veveri som ble grunnlagt på midten av 1800-tallet. I det lange perspektivet er eiendomsstrukturen formet etter veveriets behov for produksjonsarealer, lagertomter, fabrikkarealer, infrastruktur osv. Eierstrukturen kan vi tenke oss har gått fra å være en privatperson til et selskap, og dette selskapet har full rådighet over eiendommen. I det lange perspektiv har det kanskje også vært behov for å ta opp lån med pantsikkerhet i fabrikkens eiendom og påstående driftsmidler, kanskje det er bygget arbeiderboliger på eiendommen, kanskje det er tinglyst en negativ servitutt på fabrikkområdene for å hindre andre industrivirksomheter, osv. Poenget er: I det lange perspektivet formes eiendomsforholdene etter arealbruken, og disse vil uavhengig av om veveriet er i drift eller ikke være gjenlevninger av tidligere drift før disse endres. I en gitt «nåtid» vil endringer i arealbruken måtte forholde seg til hvilke juridiske og romlige strukturer som er resultat av tidligere arealbruk. Ønsker noen å etablere en ny industrivirksomhet på arealene må den negative servituten fjernes. Ønsker noen å kjøpe eiendommen må man gå inn i forhandlinger med selskapet og kanskje også kreditor for pantet. Ønsker en eiendomsutvikler å transformere området må hele spekteret av eiendomsforhold omgjøres, osv.

En konsekvens av relasjonen er at eiendomsforholdene kan forstås som et produkt av fortidens arealbruk, og det avgjørende for hvor «godt» eller «dårlig» eiendomsforholdene «passer» for ny utvikling blir et spørsmål dels om tilfeldighet, og dels om hvor raskt tilpassingen av eiendomsforholdene til ny arealbruk kan skje. Dette vil i sin tur være påvirket av styrken av *endringstrykket* i de nye arealbruksformene (Korsvolla et al. 2004 s. 12).

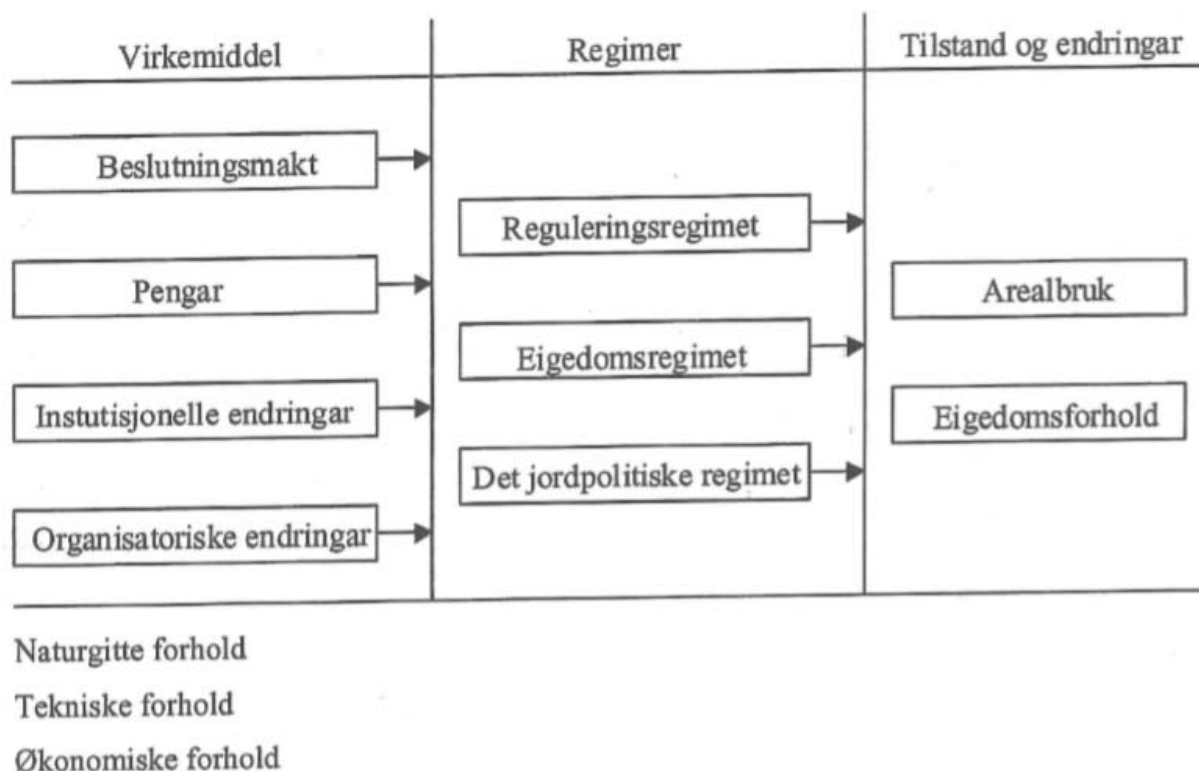
Med begrepet «endringstrykk» er det i eiendomsteorien ment å vise til at ulike arealbruksformer har ulike økonomiske potensial (Korsvolla et al. 2004; Sevatdal 1987; Sevatdal 1999). Dersom de nye formene har et stort økonomisk potensial, det være seg i lønnsomhet, stort omfang, lav risiko og høy avkastning m.m., vil de generere et større endringstrykk inn mot eiendomsforholdene enn om de har et lite økonomisk potensial. Det er flere årsaker til hvorfor og hvordan endringstrykket oppstår. Som vi skal se i kapittel 2.3 skyldes dette alt fra vanlig økonomiske situasjoner, naturgitte forhold, statlige virkemidler, offentlig regulering, eiendomsrett, m.m.

For å gi en foreløpig oppsummering har vi sett på to antagelser i tråd med Korsvolla et al. (2004): 1) I det store perspektivet er det den økonomisk sett dominerende arealbruken som former eiendomsforholdene. Dette betrakningsperspektivet må modereres i den grad andre arealbruksformer finner sin mer beskjedne eiendomsmessige form i området. 2) I det korte perspektivet er det eiendomsforholdene som former mulighetene og alternativene for arealbruk, evt. former rammer for handlinger som er ment å tilpasse og endre eiendomsforholdene. Spørsmålet blir; hvordan kan vi, med basis i de eiendomsforhold som studeres i de ulike epokene, si noe om hvordan eiendomsforhold påvirker byutvikling, vekstretning og byform? Til dette trenger vi et begrepsapparat og modeller som er egnet til å beskrive tilstand og endringer.

2.3 Modellbetraktninger

2.3.1 Struktur

Modellen under er ment å tjene til å strukturere både tanken og framstillingen i arbeidet som gjøres i kapittel 4 og 5. Utgangspunktet for modellen er at visse virkemidler og forhold påvirker tilstand og endringer i arealbruk og eiendomsforhold. En underliggende antagelse som ikke kommer frem i modellen er at arealbruk og eiendomsforhold på sin side igjen kan påvirke eller motvirke byutviklingsmønster, vekstretning og byform. Dette ligger først og fremst i relasjonen til endringstrykket vi har snakket om over, og som bl.a. skapes eller motvirkes av virkemidlene og regimene i den venstre og midtre kolonnen.



Figur 3: Virkemidler, regimer og endringer i arealbruk og eiendomsforhold (Sevatdal & Sky 2003 s. 40)

2.3.2 Eiendomsforhold og arealbruk

Vi har tidligere presisert meningsinnholdet i eiendomsforhold til å gjelde 1) egenskaper ved eiendomsobjektene, 2) egenskaper ved rettighetshaverne, og 3) egenskaper ved rettighetene. I tillegg er det lagt til grunn en vid betydning av begrepet arealbruk, og at eiendomsforhold og arealbruk har en årsakssammenheng.

Når vi skal undersøke eiendomsforhold i relasjon til byutvikling, vekstretning og byform må vi ha noen mer konkrete og antatt viktige egenskaper å studere ved eiendomsforhold enn bare meningsinnholdet i begrepet. Vi skal utdype dette noe mer.

Eiendomsstrukturen kan bestå av ulike *arealkategorier*. I vår kontekstuelle sammenheng kan en eiendom i Lillestrøm bestå av bebygd areal, dyrka mark, myr, vann og flom, samferdsel og teknisk infrastruktur, grønnstruktur osv. Størrelsen på eiendommen er også antatt å spille en rolle for byform i det korte tidsperspektivet. Dette går helt enkelt på størrelsen av arealet, hvor store deler av arealet som er bebygd og evt. hvor store deler av arealet som er «ledig».

Et område, eksempelvis innenfor et kvartal, kan bestå av en eller flere eiendommer, og eiendomsstrukturen kan ha like eller ulike former. Med *antall eiendommer* er det enkelt og greit hvor mange «teiger» som finnes innenfor en kvartalsinndelt gatestruktur, i et frittliggende område eller innordnet etter et topografisk veinett. Med *form* går det enkelt og greit på den fysiske formen; trekantet, kvadratisk, rektangulært, osv. I denne oppgaven vil et område med like former i eiendomsstrukturen kalles for en homogen eiendomsstruktur, mens områder med ulike former blir betegnet som en heterogen eiendomsstruktur.

Endring av eksisterende eiendomsstrukturer i en gitt «nåtid» vil variere ettersom området har en heterogen eller homogen eiendomsstruktur. Dette følger av at uansett utstrekning, form og bruk av eiendommene, så er det eiendommene som er objektet for endring av rådende eiendomsforhold (Røsnes 2014 s. 222). Eiendomsstrukturen utgjør altså en form for fysisk-strukturell utfordring for om man må oppheve eksisterende eiendomsforhold, eller om man kan tilpasse seg eksisterende eiendomsforhold; om enkel tomtedeling er mulig, om man må tilpasse seg strukturene med karréer eller mindre småhus, om man må rive og bygge nytt osv. Med karrébebyggelse mener vi at bygninger er samlet etter sidene i et kvartal i enten en sluttet eller delvis sluttet form, slik at det oppstår et indre gårdsområde.

Eierstrukturen kan som vi har nevnt gå på om rettighetshaveren er en fysisk eller juridisk person, om det er en privat eller offentlig eier, osv. Klassifiseringen av ulike eiere gjøres ikke nødvendigvis etter en gitt mal, det gjøres i praksis som en måte som synes meningsfull eller nyttig (Sevatdal 1990). I vår sammenheng – relasjon mellom arealbruk og eiendomsforhold – kan det være nyttig å gjøre en klassifisering etter relasjonen eier har til eiendommen, altså hvilken funksjon den har for rettighetshaveren.

Sevatdal (1990 s. 1-3) fremhever foretaksmessig, kapitalmessig og konsumentmessig funksjon som tre ulike funksjoner en eiendom kan ha for eieren. I tillegg nevner han en sosial funksjon hvor eiendommen gir eieren status eller at det knytter seg affeksjonsverdier til eiendommen. Den *foretaksmessige funksjonen* består i å kategorisere eierne i en sammenheng med arealene som produksjonsfaktor i en produksjonsprosess (Sevatdal 1990 s. 2). Den *kapitalmessige funksjonen* består i å kategorisere eierne i en sammenheng med arealene som et objekt for investering og forrentning, kjøp og salg (ibid.). Den *konsumentmessige funksjonen* består i å anse eiendommen som et velferdsmessig aktivum for eieren, f.eks. som tomt, en eiendom for jakt eller rekreasjon, osv. (Sevatdal 1990 s. 2-3).

Enkelt og greit går dette ut på at ulike eiere ettersom hvilken kategori de tilhører har ulike nyttefunksjoner av eiendommen. Et selskap som har investert i en eiendom med forventning om en viss avkastning, kan være mer tilbøyelig med å selge eller tillate andre tiltak på eiendommen hvis den forventede avkastningen uteblir. På den andre siden vil en privatperson som har kjøpt eller reist et bolighus, og kanskje i et lengre perspektiv opparbeidet en affeksjonsverdi til eiendommen, være mindre tilbøyelig å tillate større endringer på denne eiendommen.

Rettighetsstrukturen går som kjent på juridiske kategorier. Det kan være eneeie, dvs. at en juridisk eller fysisk person eier hele eiendommen. Det kan være en servitutt, dvs. en begrenset rett til faktisk rådighet over andres eiendom (Falkanger & Falkanger 2013 s. 193). Det kan være en total bruksrettighet, dvs. at rettighetshaveren har besittelse av tingen (Falkanger & Falkanger 2013 s. 63). Det kan være ulike former for sameie, osv. Enkelt og greit går det på den juridiske tilknytningen mellom eier og eiendom.

2.3.3 Institusjoner og regimer

I modellen over er den midtre kolonnen kalt for «regimer». Regimer er ment som en samlebetegnelse for aktører og de institusjoner som gir maktbasis, handlingsrett og handlingsmakt til vedkommende aktør over arealbaserte ressurser (Sevatdal & Sky 2003 s. 33). Begrepet institusjoner er også et fremmedord, og kommer av økonomen Douglass C. North (1990 s. 3) som definerte dette slik:

«Institutions are the rules of the game in a society or, more formally, are the humanly devised constraints that shape human interaction».

Institusjoner skal altså i vår faglige sammenheng forstås som menneskeskapte regler og normer som danner rammer og spillerom for mellommenneskelig samhandling (Sevatdal & Sky 2003 s. 28). Disse spillereglene kan bestå av juridiske regelsystem, som formelle lover, forskrifter, rettspraksis, kontrakter og sedvanerett, men det kan òg være kulturelt eller religiøst baserte normer for atferd, skikk og bruk, moral og etikk (ibid.). Institusjoner fungerer som et sett av strukturer for vårt samfunn og omverdenen, og utgjør legale rammer for handlingsrommet aktører agerer innenfor. Ut i fra dette tankesettet argumenterer Sevatdal (Sevatdal & Sky 2003 s. 44) for at ett av hovedformålene med institusjoner er å få den enkelte til å handle annerledes enn aktøren ville gjort ut fra en helt fri, individuell og egosentrisk motivering.

I modellen over er det tre regimer som har et legalt og direkte maktgrunnlag for å endre eller motvirke endring i eiendomsforhold og arealbruk. Dette er reguleringsregimet, eiendomsregimet og det jordpolitiske regimet. Det jordpolitiske regimet har Sevatdal (Sevatdal & Sky s. 34) brukt for å betegne en samling aktører og institusjoner som typisk går på konsesjonslovgivning, ekspropriasjon og eiendomsdeling. Dette gjelder som regel domstoler som jordskifteretten, men da vi ikke skal gjøre studier av rettsdokumenter lar vi dette regimet ligge litt på siden.

Reguleringsregimet består av reguleringslover og regler, og de offentlige organer som kan handle med basis i disse (Sevatdal & Sky 2003 s. 33). Når det gjelder offentlig regulering er begrepet «reguleringsstruktur» brukt av Sevatdal (Sevatdal & Sky 2003 s. 24) for den tilstanden offentlig regulering resulterer i. I Korsvolla et al. (2004) er begrepet gitt et mer utfyllende meningsinnhold (s. 18):

«Reguleringsstrukturen [representerer] 1) de offentlige styringsmulighetene og –aktivitetene, men også 2) de faktiske tilstandene, dvs. utøvingsmuligheter og begrensninger av rettigheter som denne aktiviteten har medført (skapt) for et bestemt område eller for en bestemt ressurskategori.»

I dette meningsinnholdet ligger det stikkord som bygningslover, løyver, dispensasjoner, planer, planvedtak m.m. Begrepet reguleringsregime og reguleringsstruktur blir således en nokså stor og noe utflytende kategori, og for denne oppgaven begrenser vi oss til de ulike bygningslovene og arealplanene som har gjeldt for Lillestrøm i tiden vi studerer. Det er den faktiske tilstanden, f.eks. en bestemt

arealplan for gatestrukturen som sammen med rettighetsstrukturen i eiendomsforhold utgjør det faktiske, juridiske handlingsrommet for en aktør (Korsvolla et al. 2004 s. 18).

Kort fortalt vil reguleringsregimet legge føringer for aktivitetene i eiendomsregimet med ulike planer og bestemmelser, og når godkjent plan foreligger vil dette enten utvide eller innskrenke eierens rettigheter. I vår sammenheng og tiden vi skal studere, har Lillestrøm hatt slik lovhjemmel siden bygningsloven av 1845 ble vedtatt å gjelde for tettstedet i 1877 (Hals 1978a s. 57). Reguleringsrettens funksjon er den at den offentlige forvaltningen kan sette føringer for arealbruk. Hvis vi tenker oss at arealbruken blir bestemt endret med hjemmel i reguleringsretten, endrer denne implisitt også verdien av de ulike utnyttelsesmåter og utnyttelsesretter som ligger til de enkelte eiendommene. På denne måten legger offentlig regulering ikke bare føringer for transaksjoner med ulike rettigheter i de andre regimene, men den legger også føringer for hvilket endringstrykk som oppstår.

La oss da gå videre til eiendomsregimet. Eiendomsregimet består av eiendomsretten og de aktørene som avleder sin handlingsmakt fra eiendomsretten (Sevatdal & Sky s. 33). Aktørene kan være grunneiere, leiere, bruksrettshavere, panthavere, og andre aktører som avleder sin handlingsmakt fra eiendomsretten (ibid.).

Eiendomsretten er navnet på en rettsposisjon, dvs. den gir innehaveren rett til visse disposisjoner og til vern mot andre (Sevatdal 1989 s. 3). Generelt kan eiendomsretten defineres i konteksten subjekt-objekt-subjekt. Et objekt – her fast eiendom – innehas av et subjekt som enten er en fysisk eller juridisk person. Subjektet har i kraft av eiendomsretten makt til å disponere over objektet innenfor rammen av rettsordenen i samfunnet. I dette siste ligger det at eiendomsretten er negativt avgrenset, dvs. at rettighetshaveren kan disponere eiendommen med alle de beføyelser som ikke på et annet grunnlag er unntatt. Eksempelvis vil en reguleringsplan legge føringer for hvor langt eiendomsretten «strekker».

Det er en ganske tydelig sammenheng mellom eiendomsretten og eiendomsregimet på den ene siden, og endringer i arealbruk og eiendomsforhold på den andre. Aktørene som avleder sin rett av eiendomsretten kan endre eiendomsforholdene i kraft av å være rettighetshavere, så lenge dette ikke går på bekostning av det reguleringsstrukturene forespeiler, eller som andre lovverk bestemmer. Eksempelvis vil odelsretten sette rammer for transaksjoner med eiendom. På den andre siden er det også en direkte og tydelig sammenheng mellom stillstand i eiendomsforhold og arealbruk på den ene siden, og eiendomsretten og eiendomsregimet på den andre. Rettighetshaverne står som regel fritt til å endre eiendomsforholdene ved f.eks. salg, og hvis rettighetshaverne ikke ønsker dette, skjer det nødvendigvis ingen endring i eiendomsforholdene.

Hovedpoenget vi skal få frem når det er snakk om regimenes relasjon til arealbruk og eiendomsforhold, er at endringer springer ut av atferd, handlinger og beslutninger i de enkelte regimene hver for seg, men også i stor grad som resultat av samspeillet mellom regimene (Sevatdal & Sky 2003 s. 37). I vårt rettspolitiske system er det den til enhver tid gjeldende reguleringsretten og eiendomsretten som definerer aktørens kontroll eller makt over arealbaserte ressurser. Sevatdal (1987 s. 91) kaller dette forholdet for arealbruksbeslutningers «to legale bein».

2.3.4 Statlige virkemidler og andre forhold

I modellens venstre kolonne er det tatt med fire generelle virkemidler som staten rår over for å endre eller opprettholde en form for eiendomsforhold og arealbruk. Disse er beslutningsmakt, penger, institusjonelle- og organisatoriske endringer.

Med beslutningsmakt mener Sevatdal at offentlige organer kan ta beslutninger om arealbruksendringer og endringer i eiendomsforhold, og sette makt bak gjennomføringen (Sevatdal & Sky 2003 s. 41). Beslutningsmakt kan f.eks. gå på å beslutte en ønsket endring i utbyggingsmønster, fra ekspansiv bygging til fortetting. Makt må her forstås i sin legale form, dvs. legitim maktbruk må være grunnet i lov og fungere i samsvar med loven.

Med penger mener Sevatdal økonomiske virkemidler som blir gitt under forutsetningen av at arealene blir brukt på bestemte måter (Sevatdal & Sky 2003 s. 41). Penger kan f.eks. gå på statlige tilskudd, slik som kulturlandskapstilskuddet. Forskjellen mellom makt og penger ligger i tvangselementet; grunneier står formelt fritt til å bruke arealene i strid med det staten ønsker, men vil da heller ikke motta tilskuddet, og trolig også merke dette på økonomien.

Beslutningsmakt og penger er det Sevatdal kaller for direkte virkemidler, dvs. konkret rettet mot arealbruk og eiendomsforhold (Sevatdal & Sky 2003 s. 41). Direkte virkemidler går altså på at virkemidlenes funksjon svarer til en observert utfordring eller en ønsket retning for arealbruk og eiendomsforhold.

Med institusjonelle endringer mener Sevatdal endringer i formelle lover og aktiv påvirkning av ymse slag for å fremme verdi- og normendringer, og derigjennom atferd (Sevatdal & Sky 2003 s. 41). Organisatoriske virkemidler er gjerne knyttet til institusjonelle endringer ved at staten gjør organisatoriske grep for å forvalte lovendringen (ibid.), men vi kan også tenke oss at et resultat av institusjonelle endringer fører til organisatoriske endringer i underliggende nivåer, slik som i regimene.

Både institusjonelle og organisatoriske endringer fungerer på en litt mindre direkte måte enn de to førstnevnte virkemidlene. Tanken er at de underliggende mekanismene kan betraktes som en serie av endringer, som på ulike måter henger sammen og er mer eller mindre avhengig av hverandre. I denne sammenhengen blir fokuset rettet mot to faktorer i institusjonell endring: For det første endringer i formelle lover for å styre eller endre eiendomsforhold og arealbruk. For det andre, og i langt mer subtil grad, ved at institusjonelle endringer påvirker atferd.

Et annet poeng med alle disse virkemidlene er at de må fungere gjennom de ulike regimene for å påvirke arealbruk og eiendomsforhold, hvilket illustreres av pilene i modellen.

Til slutt i modellen, men utenfor kolonnene, er det tatt med andre forhold som kan virke inn på arealbruk og eiendomsforhold. Dette er naturgitte forhold, tekniske forhold og økonomiske forhold.

Naturgitte forhold er forhold som har en ikke-menneskelig opprinnelse. Slike formasjoner, elementer eller strukturer er ikke nødvendig å ramse opp, stikkordsmessig kan vi si det gjelder vann, elver, fjell, åser, myr, grunnforhold osv.

Tekniske forhold representerer ulike former for redskaper, maskiner, produksjonsmidler og lignende som på en eller annen måte påvirker arealbruk og eiendomsforhold. Et eksempel på dette er hvordan utviklingen innenfor stål, armeringsjern, heiser, vannpumper og lignende, muliggjorde skyskraperne. Et annet eksempel er overgangen til et mekanisert jordbruk, som skapte et endringstrykk på de områdene hvor det var mange mindre og spredte eiendommer (produksjonsarealer).

Med økonomiske forhold er det ment en generell økonomisk situasjon i et land, en spesiell næring eller lignende. Gode konjunkturer innen en næring eller type arealbruk, kan legge et større endringstrykk på næringer eller arealbruk som ikke er like økonomisk gunstig.

2.4 Byen som historisk fenomen

2.4.1 Innledning

Spørsmålene om eiendomsforhold har påvirket byutvikling, vekstretning og byform favner vidt. Modellene til Sevattal som er presentert over forklarer ulike årsakssammenhenger mellom arealbruk og eiendomsforhold, og hvilke faktorer som er premissgivende for endringer eller en tilstand i arealbruk og eiendomsforhold. Den delen av eiendomsteorien som er lettest tilgjengelig for studenter har imidlertid ikke en iboende relasjon til det som her kalles for byens fysiske form. Eller har den kanskje det?

Kapittel 2.4 har som mål å trekke noen relasjoner mellom det vi har gjennomgått til nå i eiendomsteorien og den akademiske disiplinen «urban morphology» (bymorfologi).

2.4.2 Møte mellom eiendomsteori og «urban morphology»

Bymorfologi er en tverrfaglig disiplin som gjennom tidene har opptatt geografene, arkitektene og arealplanleggerne for å nevne noen. Studier innen bymorfologien er opptatt av å studere den fysiske formen i urbane områder (Whitehand 2009 s. 5), og har en felles oppfatning av at byen kan forstås og analyseres ut i fra sin fysiske form. Bymorfologi er altså læren om byens fysiske form.

I 1960 publiserte geografen M.R.G. Conzen (1907-2000) en studie av utformingen og eiendomsstrukturen i byen Alnwick, nord for Newcastle i England (Conzen 1960; Ersland 2011a s. 14). Conzens tilnærming var å ta utgangspunkt i Alnwick sin «town plan» (bystrukturen), hvilket han definerte som «... the topographical arrangement of an urban built-up area in all its man-made features» (Conzen 1960 s. 4-5).

Studiene hans var opptatt av å vise at bystrukturen bestod av ulike «plan-units» (planenheter) i forskjellige kompilasjoner og områder av byen; og at disse planenheterne bestod av ulike kombinasjoner av «plan-elements» (planelementer). Disse planelementene kategoriserte han i et hierarki av tre gjensidig, avhengige strukturer (Conzen 1960 s. 5):

- 1) *streets* and their arrangement in a *street-system*;
- 2) *plots* and their aggregation in *street-blocks*; and
- 3) buildings or, more precisely, their *block-plans*.

På norsk blir dette oversatt til 1) *gater* og *gatesystem*, 2) *tomter* og samlingen av tomter innenfor *kvartaler*, og 3) bygninger eller *kvartalsbebyggelse*. Den historiske bystrukturen representerte ifølge Conzen en kompilasjon, der detaljene (planelementene) ga informasjon om hvordan hvert område (planenheterne) opphavelig ble formet (Ersland 2011a s. 14). Historiske byer er med dette å forstå som en sammensetning av ulike elementer og strukturer utformet til ulik tid og til ulike formål (ibid.).

Men hvorfor er dette interessant med tanke på eiendomsforhold? Hvor er det eiendomsteori møter bymorfologi i denne sammenhengen? La oss starte med begrepsbruken, og da eiendomsstrukturen fordi dette er et fysisk objekt (Sevattal & Sky 2003 s. 6).

Eiendomsstruktur – egenskaper ved eiendomsobjektene – deler samme egenskaper som punkt 2) over, og dels også punkt 3). Eiendomsstrukturen som et romlig objekt kan kategoriseres etter størrelse, antall

teiger, teigform- og størrelse, beliggenhet og tilgjengelig; fysiske egenskaper denne deler med «plots». En eiendom kan også kategoriseres etter bebygd areal, en annen fysisk egenskap eiendomsstruktur deler med kategori 3). Den største forskjellen ligger i punkt 1), og hvordan man forstår punkt 1) som premissgivende for strukturene i punkt 2) og 3) («*street-blocks*» og «*block-plans*»).

Gater og gatesystem er ikke egenskaper som fanges opp av begrepet eiendomsforhold. Vi kan finne mange eksempler på veglegemer som er registret som egne eiendommer i matrikkelen og grunnboka, men eier-, eiendom- og rettighetsstruktur er ikke beskrivende for den strukturerende egenskapen som Conzen (1960), Ersland (2011a), Kropf (2014) og de andre bymorfologene tilligger dette planelementet.

Den strukturerende egenskapen som gater og gatesystem har på underliggende elementer minner imidlertid mye om den strukturerende egenskapen arealbruk har på eiendomsforhold i det lange perspektivet. Ved å anvende arealbruk i vid betydning og i det lange perspektivet i tid og rom, er det derfor ingenting i veien for at eiendomsteorien også fanger opp den strukturerende egenskapen Conzen legger til grunn.

Allikevel utgjør dette et språklig problem. For hvor vi bruker eiendomsstruktur til å beskrive «plots», og bygningstomter til å forklare «buildings», gir ikke ordet arealbruk assosiasjoner til annet enn at arealene «brukes». Løsningen blir å bruke «gater- og gatesystem» som en egen kategori, og arealbruk om andre bruksformer som «boligbebyggelse», «industri», «landbruk», «ikke-bruk», osv. Det burde allikevel være mulig å studere gater og gatesystem som strukturerende element for eiendomsstruktur i relasjon til arealbruk i det lange perspektivet. Dette muliggjør også å anvende eiendomsteori for å forstå hvordan eiendomsforhold i det kortere perspektivet påvirker endringer i byform («streets», «plots» og «buildings»).

Et siste fellestrekk mellom bymorfologi og eiendomsteori som jeg har lyst til å trekke frem er disiplinens antroposentriske fokus, dvs. at mennesket gjøres til midtpunktet.

Både Conzen (1960) og Sevattal (1987; 1989; 2003) fremhever den menneskelige konteksten utviklingen av bebygde arealer opererer innenfor. Sevattal (1989 s. 2) forklarer eiendomshistorie som en historie om mennesker, og ifølge Sevattal er bakenforliggende årsaker til endringer i eiendomsforhold «...mest alltid menneskeleg verksemd» (Sevattal 1989 s. 6), men han tilsidesetter ikke andre faktorer som ligger utenfor menneskelig kontroll og styring. For Conzen (1960) er det viktig å fremheve at «...town plans originate, develop, and function within a physical and human context without which they remain incomprehensible» (Conzen 1960 s. 5). Den gjensidige avhengigheten mellom de ulike morfologiske elementene må også studeres i en sosio-økonomisk relasjon.

2.4.2 Byutviklingsmønstre

Innledningsvis i denne oppgaven ble det vist til byutviklingsmønstrets tre former; konsolidering, transformasjon og ekspansjon. Her skal vi kort redegjøre for sammenhengen mellom eiendomsforhold og byutviklingsmønstret, og hvordan arealutnyttelse kan være medbestemmende for tilvekst. Vi vil ikke gå inn på prosessen for selve eiendomsdannelsen, for dette henvises det til Ramsjord (2014).

I konsolidering kan man velge å beholde eksisterende fysiske strukturer, herunder eiendomsforholdene uendret (Røsnes 2014 s. 218). Typisk vil da byutviklingen gjennomføres etter premissene satt av den eksisterende bystrukturen. Slik bebyggelse tas gjerne på ubebygde bygningstomter for å lukke åpninger i eksisterende karrébebyggelse eller lignende.

I transformasjon skjer byutviklingen ved at alt bebygd areal («streets», «plots» og «buildings») må gjenbrukes, slik at eksisterende eiendomsforhold må omformes med sikte på den nye bruken (Røsnes 2014 s. 218).

Motsatsen til transformasjon er det som kalles for ekspansjon. Ekspansjon vil manifestere seg ved at man tar i bruk ubebygde arealer for fortetting i eksisterende bebyggelse, eller gjennom å ekspandere bybebyggelsen og bygge på ubebygde arealer utenfor eksisterende byggesone. I begge tilfeller skjer dannelsen av ny grunneiendom gjerne gjennom deling fra eksisterende eiendommer (Røsnes 2014 s. 218). Som vi skal se i kapittel 4 har en vesentlig del av urbaniseringen i Lillestrøm blitt foretatt ved ekspansjon.

Den fysiske strukturen i byen, men òg eier- og rettighetsstrukturen i et område, vil legge føringer for hvordan de ulike byutviklingsformene kan gjennomføres. Spørsmålet blir hvilke fysisk-strukturelle rammer som byutviklingen må forholde seg til, og eventuelt hvilket endringstrykk som oppstår. Vil man kunne fradele enkelttomter eller krever strukturen intervensjon i form av ekspropriasjon? Røsnes skriver om dette (2014 s. 222):

«Arealutnyttelsen og eiendomsstrukturen i bebyggelsen vil [kunne] bli medbestemmende for om eksisterende eiendomsforhold må oppheves fullstendig for et større område, eller om det kan gjøres tilpasninger gjennom fortsatte tomtedeling, alternativt rivning av eksisterende bygninger [...]»

Conzen (1960 s. 54-56) brukte arealutnyttelse («gross density») for å forklare hvordan byutviklingsmønsteret endret sin generelle karakter, så vel som dens morfologiske kjennetegn. Han grupperte ulike planenheter (områder) i Alnwick's bebygde areal etter brutto tetthet som boligbebyggelse opptok. Disse var (Conzen 1960 s. 56):

- A – Low densities
- B – Medium densities
- C – High densities
- D – Very high densities

Hvis vi tenker oss en boligbebyggelse med frittliggende villahus innenfor en kvartalsinndelt ortografisk gatestruktur, med noenlunde de samme eiendomsstrukturene, vil byutviklingen innenfor dette kvartalet endre seg ettersom kvartalsbebyggelsen har en brutto lav tetthet, eller en veldig høy tetthet. For førstnevnte kan vi tenke oss at en ekspansjon eller konsolidering etter de eksisterende strukturene er mulig. Det vil da kunne være en tilvekst i kvartalet. For sistnevnte alternativ kan det tenkes at kvartalet er «mettet», dvs. at ny fradeling av eiendom vanskelig lar seg gjennomføre. Hvis man allikevel ønsker å utvikle området, kan vi tenke oss at en transformasjon er alternativet for byutvikling.

Kapittel 3. Metode

3.1 Bymorfologi som analytisk verktøy for å forstå fysisk form

Spørsmålet om hvordan historisk kunnskap om eiendomsforhold kan gi bedre forutsetning til å forstå dagens utfordring med å fortette til økt tetthet, favner vidt i en faglig kontekst. Over i kapittel 2.3.1 er det presentert en eiendomsteoretisk modell som skal strukturere både tanken og fremstillingen i det empiriske grunnlaget og senere drøftinger. Denne modellen fremstiller de store linjene, men bærer preg av å være bygd på en institusjonell tilnærming, dvs. legger hovedvekten på *regler og normer* for aktørers adferd og handlingsmuligheter, gitt de faktiske eiendomsmessige realitetene (Korsvolla et al. 2004 s. 13; Sevatdal & Sky 2003).

I denne oppgaven skal vi ikke legge *hovedvekten* på regler og normer, men modellen sammen med figur 2 fanger opp både de dynamiske og statiske aspektene av funksjonsforholdet mellom eiendomsforhold og arealbruk. Det den ikke fanger opp, og som vi har vært inne på i kapittel 2.4.2, er de strukturerende egenskapene som bymorfologien fokuserer på. Et ikke-normativt grunnlag for å forstå byens fysiske form i relasjon eiendomsforhold bør derfor kunne være fruktbart.

Som metode er bymorfologi som tidligere nevnt rettet mot studier av byens fysiske form. Selve metoden bærer på en ikke-normativ tilnærming, dvs. man studerer hvorfor noe *er* som det er, og ikke hvordan noe *bør* være. I en *typo-morfologisk* analyse beskrives et områdes strukturelle sammenhenger og oppbygging over tid (Børrud 2012 s. 213), først og fremst med utgangspunkt i Conzens (1960 s. 5) hierarki av gater, kvartaler, tomter og bygninger.

Analysen som gjøres i denne oppgaven bygger på dette utgangspunktet og kildematerialet er historiske kart og lokalhistoriske arbeid. Disse materialene blir brukt til å undersøke korrelasjon mellom eiendomsforhold og byens fysiske form i en rekke av historiske hendelser.

3.2 Kartgrunnlag og lokalhistoriske kilder

Opgaven er innledningsvis avgrenset til Lillestrøm, men utgangspunktet var å gjøre en komparativ analyse av Lillestrøm, Asker og Ski. Utfordringen viste seg i arbeidet med å finne historiske kart.

Samlekatalogen til Andressen et al. (1979) ble brukt for å søke opp hvilke organisasjoner som muligens kunne være i besittelse av historiske kart; deriblant Nasjonalbiblioteket, Skedsmo kommune, Akershus og Oslo jordskifterett, Riksarkivet, Skog og Landskap, Statens Kartverk, Jernbaneverket m.fl.

Samlekatalogen til Andressen et al. (1979) er et register over utrykte kart, og de fleste av kartene som boken refererte til var kartmateriale i arkiver, biblioteker og andre offentlige institusjoners skuffer og skap. Dette utgjorde en annen utfordring med å finne kart; siden 1977 – da registreringen til Andressen et al. (1979) var fullført – har flere institusjoner flyttet, fått andre lokaler, endret navn osv. I løpet av en slik prosess er det ikke ukjent at eldre, «utdaterte» materialer «forsvinner». I tillegg til denne samlekatalogen ble det derfor gjort generelle søk på internett etter trykte kart. Slik kom jeg over de eldste og yngste kartene for Lillestrøm (1803¹, 1874, 1975 og 2016), men for de to andre byene var det svært lite materiale å finne.

Arbeidet med å finne kart pågikk hele høsten 2015, men til slutt lot det seg bare finne historiske kart over Lillestrøm. Disse var for årene 1803, 1874, 1887, 1900, 1906, 1927, 1939, 1953 og 1975. Mange av

¹ Mest sannsynlig er kartet som viser Lillestrøm i 1803 ikke et samtids-kart, se kapittel 4.2 in fine.

de eldste kartene er også brukt i de lokalhistoriske kildene, henholdsvis Hals (1978a), Hals (1978b) og Slottemo (2012). Jeg har ikke funnet et entydig svar på hvorfor Asker og Ski har et så manglende historisk kartgrunnlag, men det kan ha å gjøre med institusjonelle variasjoner mellom landsbygd og byer, samt hvordan de tre byene oppfattet sin rolle i regionen:

Lillestrøm valgte å gjøre bygningsloven av 1845 gjeldende for tettstedet allerede i 1877 (Hals 1978a s. 57), og hadde da et tidlig utgangspunkt for om tettstedet oppfattet seg mer urbant enn Asker og Ski. Hvordan dette kan ha fått utslag for kartlegging ligger i det faktum at Norge helt frem til 1980 har hatt ulike ordninger i byene og landsbygda for oppmåling, kartlegging og registrering av grunneiendommer (Mjøs & Leiknes 2007 s. 658). På landsbygda hadde vi frem til delingsloven av 1980 et system med skylddeling ved enklere målinger, men uten kartlegging av eiendomsgrensene (ibid.). Da fokuset i denne oppgaven særlig ligger til eiendomsstrukturen nødvendiggjorde kartgrunnlaget at fokuset ble satt til Lillestrøm.

Da kartene var innhentet startet arbeidet med å operasjonalisere disse. Da morfologiske studier var helt nytt for undertegnede var det usikkert både hva jeg skulle gjøre med kartene, og hvordan jeg skulle operasjonalisere disse. Karl Kropf skriver om den morfologiske rollen at «...one of the roles of urban morphology is to identify the repeating patterns in the structure, formation and transformation of the built environment to help comprehend how the elements work together, notably to meet human needs and accommodate human culture» (Kropf 2014 s. 41). Elin Børrud skriver at «typo-morfologiske analyser... gjøres som en kombinasjon av historiske kart- og arkivstudier og kartfesting av morfologisk avgrensable delområder, f.eks. områder som har en homogen bygningstypologi» (Børrud 2012 s. 213).

Kartene ble etter dette operasjonalisert som følger: Kartene ble skannet inn digitalt og lagt inn i programvare for grafisk design, Adobe Illustrator Design (også dette helt nytt for forfatteren). Deretter ble planelementene gater, kvartaler og eiendomsstruktur, samt jernbanestruktur og naturgitte forhold, fremhevet med tegneverktøy for alle kartene utenom 1874. I tillegg ble det fremhevet reguleringsstrukturen hvor denne var nedtegnet i kartene, og disse er produsert som egne kart. I mellom hvert kart ble det så fokusert på å fremheve hvilke eiendomsstrukturer som hadde bestått mellom hver epoke. Dette ble gjort for seks egne planenheter i Lillestrøm, og ikke hele byen.

Utgangspunktet for produksjonen av kartene var å ta med de mest nødvendige strukturene, og utelukke andre «forstyrrende» elementer i kartene. Det viste seg imidlertid at eiendomsstrukturen var vanskelig å forstå i kartene uten at bygningene i de enkelte områdene var tatt med. Løsningen på dette var å gjøre bakgrunnskartene gjennomsiktige (opacity) og heller gjøre fremhevingen av planelementene sterkere.

3.3 Et eksempel fra Vinderen i Oslo

Under er det tatt inn et eksempel fra Vinderen i Oslo fra 1937 til 2016 som viser fortetting basert på en tilpasning av ny bebyggelse til eldre strukturer. Eksempelet fremhever hvordan oppgraderingen fra frittliggende småhusbebyggelse med store hager til dagens høyere seksjonsblokker, har innordnet seg etter den historiske gate- og tomtestrukturen i området.



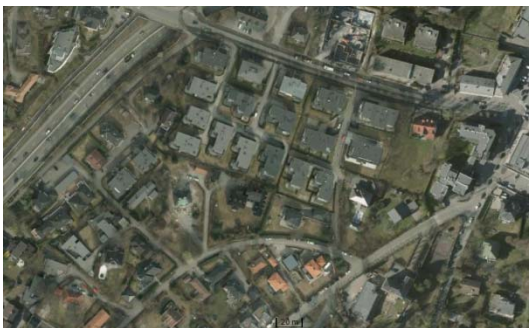
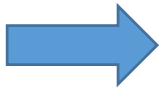
Figur 4: Vinderen 1937 (finn.no/kart)



Figur 5: Vinderen 1984 (finn.no/kart)



Figur 6: Vinderen 2011 (finn.no/kart)



Figur 7: Vinderen 2016 (finn.no/kart)

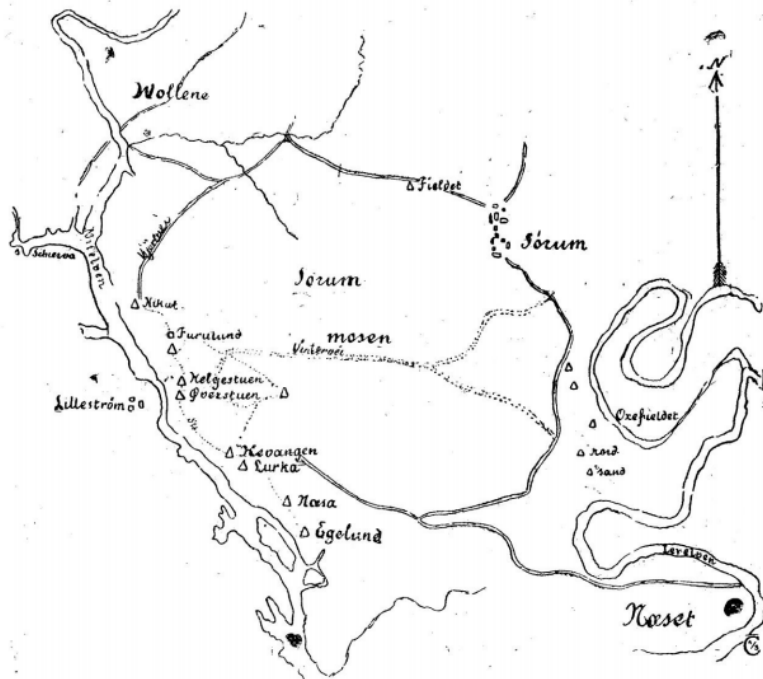
I figurene over kan vi se hvordan et område i Oslo har utviklet seg over 79 år. Det er ganske tydelig at den nye bebyggelsen innordner seg de eksisterende eiendomsstrukturene, og på den måten kan vi si at den eksisterende bystrukturen har satt sine egne regler for tilvekst. Eksemplene er ment som en tidlig introduksjon til de studiene som presenteres i oppgavens kapittel 4.

Kapittel 4. Empiri

4.1 Innledning

Dette kapitlet tar for seg det empiriske grunnlaget og den morfologiske analysen av Lillestrøms vekst fra etableringen av stasjonsbyen til dagens regionby. Fokuset rettes mot eiendomsforholdenes påvirkning av byutvikling, vekstretning og byform, samtidig som også fokuset på sosio-økonomiske forhold vies plass.

4.2 Fra myr til «by»: 1803-1887



Kart over Lillestrøm fra 1803.

Figur 8: En illustrasjon av Lillestrøm anno 1803. Opphavspersonen er ukjent, men kartet er trolig en nedtegning basert på historiske kilder og ikke et opprinnelige kart fra 1803. (Skedsmo kommune 2015a)

Over er det av illustrative grunner presentert et kart som viser Lillestrøm i 1803. På bakgrunn av egne kildesøk og undersøkelser antar jeg at kartet er en nedtegning i nyere tid basert på historiske kilder, men det danner allikevel et godt utgangspunkt for å se hvilke bydannende krefter som ligger i industrialiseringen på 1800-tallet.

Lillestrømneset ligger mellom Nitelva og Leira, om lag 8 kilometer nord for innsjøen Øyeren. Dette neset danner en vidstrakt slette som er avgrenset av Nitelva i sør og vest, noen bakkeskråninger i nord hvor bl.a. Sjørum gård er nedtegnet i kartet over, og i øst avgrenses neset av Leira.

Fra tidligere tid bestod Lillestrømneset av en myret og flomlendt utmark. På neset fantes bare noen få småbruk og husmannsplasser (Hals 1978a s. 4). Nordanger (1933 s. 7) skriver at det før 1860 kun var 5-6 hus som lå på området som i kartet kalles for Sjørum-mosen, senere Lillestrøm torvmose, jf. kartet fra 1874. Ellers var det noe spredt bebyggelse i området hvor Voldgata går i 1874, og noen få hus langs

breddene av Nitelva. Som vi forstår kunne i og for seg dette ikke være noe grunnlag for fremveksten av et større industritettsted.

4.2.1 Sosio-økonomiske forhold og institusjonelle endringer som grunnlag for vekst

Den første bebyggelsen og stedets utviklingen gjennom årene frem til herredsdelingen i 1908, er knyttet til sagbruksindustrien (Nordanger 1933 s. 5). Det var stedets rike naturressurser i form av den tømmerfløtende elven Nitelva, og gode transportmuligheter i form av Hovedbanen som la grunnlaget for denne industrialiseringen.

Hovedbanen mellom Christiania og Eidsvoll ble åpnet for ordinær trafikk i 1854 (Danielsen et al. 2007 s. 205). Halvparten av de økonomiske midlene som var nødvendig for byggingen av jernbanen ble tilført av et engelsk selskap, og den andre halvparten ble reist av den norske stat eller ved privat aksjetegning (Hals 1978a s. 7).

Frem til 1860 var denne sagbruksindustrien sterkt regulert av sagbruksprivilegiene fra 1688. Siktemålet med sagbruksprivilegiene, som reserverte retten til eksport av trelast til et visst antall privilegerte sager, var å stanse rovdrift i skogene og presse prisene på tømmeret opp. Etter de store krongodssalgene i 1660 og -70 årene, fikk byborgere enerett til å drive trelasthandel med utenlandske kjøpere (Danielsen et al. 2007 s. 142). Dette resulterte i at det på tidspunktet sagbruksprivilegiene ble innført, hadde antallet sagbruk blitt halvert på Østlandet, og bøndene som satt på den grunnleggende ressursen (skogen), hadde nå blitt fratatt de mest innbringende leddene i trelastnæringen; sag og eksport.

Disse privilegiene stod ved lag til 1854, da Stortinget opphev sagbruksprivilegiene ved ny lov som tredje i kraft 1. januar 1860. Da Stortinget gjennomførte dette var det fremdeles forbudt å bruke annet enn vannkraft til drift av sagene (Hals 1978a s. 8). Det viste seg imidlertid vanskelig å opprettholde et slikt forbud med tidens politiske ideer om liberalisme og friere handel. Dessuten hadde damsagene flere fordeler over vannsagene; de kunne produsere adskillig mer og damsagene kunne bygges hvor som helst hvor de naturlige forholdene var passende. Samstundes med at privilegiene ble opphevet ble de også forbudet mot damsager opphevet.

De naturgitte forholdene i Lillestrøm med flate arealer og nærhet til tømmerfløtingen i Nitelva utmerket seg som et opportunt sted å anlegge damsager. Her var det også tømmeropplag fra tidligere, og det var av den grunn mer hensiktsmessig å reise sagbrukene i nærheten av tømmeropplagsstedene ved Nitelva (Hals 1978a s. 13). I tillegg til liberaliseringen av sagbruksnæringen og de fordelaktige naturgitte forholdene, gikk Hovedbanen fra Christiania til Eidsvoll gjennom Lillestrøm, hvilket minimerte transportkostnadene til hovedstaden betydelig. Da Kongsvingerbanen ble åpnet i 1862, og jernbanestasjonen flyttet over fra Rælingen til der den ligger i dag, ble Lillestrøm et naturlig sentrum for trelastnæringen.

Den første damsagen som ble reist i Lillestrøm var Brandvoldsaga (Hals 1978a; Nordanger 1933). Den ble bygget i 1859 og kunne sette i gang produksjonen med det samme sagbruksprivilegiene ble opphevet 1. januar 1860. Brandvoldsaga ble reist på tomten hvor Skedsmo kommunes rådhus og Romerike politidistrikt har sine lokaler i dag. Den neste saken som ble bygget var Tandbergsaga, som først kom i gang høsten 1860 eller våren 1861 pga. flom våren 1860 (Hals 1978a s. 17). Tandbergsaga, som også ble kalt for Egeberg bruk, ble bygd på tomta mellom dagens «Messeveien» og «Sjøgata», øst for Norges Varemesse.

Trelastkonjunktorene så ut til å bli gode på tiden fra 1860, og var det tilnærmet under hele tiåret, med unntak fra en noe stille periode på slutten av 60-tallet (Hals 1978a s. 34). I begynnelsen av 1870-årene tok trelastprisene til å stige igjen (ibid.), og dette samsvarer bra med at flere damp-sager og høvlerier ble etablert i Lillestrøm på denne tiden. I 1874 var følgende sagbruk i Lillestrøm (Nordanger 1933 s. 10):

- (1) Brandvollsaga (i kartet fra 1887 som Lillestrøm Dampsag og Høvleri)
- (2) Haneborgs Dampsag og Høvleri (på vestsiden av dampbåtkanalen)
- Rustadsaga (lå mellom Haneborgs Dampsag og dampbåtkanalen)
- Trulsetoppsaga (lå mellom dampbåtbrygga og Skedsmo Dampsag slik denne er i kartet fra 1887)
- Maarud Bruk (lå ved siden av Trulsetoppsaga)
- (7) Hønen & Theistes Bruk (lå der Øieren Bruk ligger i kartet fra 1887, mellom Kjøsterud, Breien & Co og Jernbanens kjerrat)
- (8) Tandbergsaga (lå der Kjøsterud, Breien & Co ligger i 1887)

Følgende bruk brant ned eller gikk konkurs frem til 1887: Rustadsaga (1879), Hans Tandbergs sag (1882) og Maarud Bruk (1882).



Figur 9: Dampsagene i Lillestrøm 1874. De røde tallene indikerer hvor dampsagene som enten brant ned eller gikk konkurs frem til 1887 lå i 1874. Kart: løytnant Solem Kopi: Statens Kartverk (2016)

Den etterfølgende industrialiseringen av Lillestrøm fikk stor innvirkning på både befolkningsvekst og yrkesaktivitet. I 1864 ble det for Lillestrøm beregnet en folkemengde på 424 personer (236 voksne og 188 barn), i 1875 en folkemengde på 1245 personer og i 1890 en tilstedeværende folkemengde på 2428 personer (Hals 1978a s. 17, 41 og 150). Mye av denne befolkningsveksten ble tatt ved innflytting.

Når det gjaldt yrkesfordeling i 1865 er det lett å se at sagbrukene og jernbanen var grunnlaget for Lillestrøms eksistens: 40 % av befolkningen hadde sitt arbeid i sagbrukene og litt over 20 % ble sysselsatt av jernbanen (Hals 1978a s. 19-21). Mellom perioden 1865 og 1875 ble gruppen industri- og bruksarbeidere stadig større: I 1875 utgjorde de 61,8 % av de yrkesaktive (Hals 1978a s. 43). De resterende yrkesaktive var fordelt på selvstendige håndverkere og ansatte i håndverksbedrifter (9,9 %), kvinnelige tjenere (9,9 %), jernbanefolk (7,9 %) og «andre» yrkesgrupper (10,5 %).

4.2.2 Byutvikling og vekstretning frem til 1887

Når vi studerer kartet fra 1874 under har det vært en betydelig vekst i bebyggd areal siden 1803. Årsaken er som vi har vært inne på statlige virkemidler i form av beslutningsmakt (anleggelse av jernbane), penger (halvparten av kapitalen) og institusjonelle endringer (oppheving av sagbruksprivilegier og forbudet mot dampsgager). I et større perspektiv inngår dette i samlebetegnelsen «den industrielle revolusjon».

Sammenlignet med 1803-kartet ser vi at vekstretningen ikke er tatt ut ifra en samlet forståelse av hvordan byen skulle vokse. På vestsiden er ekspansjonen lagt rundt innløpet til Nitelva, i «sentrum» er veksten tatt langs gatene og inn mot Hovedbanen, og på østsiden er ekspansjonen tatt langs veinettet og Nitelva innløp. Hovedtrekket er altså at ekspansjonen tas vekk fra Nitelva i retning nord, men hvor Nitelva renner innlands har denne strukturert tilveksten.

Naturgitte forhold har en iboende verdi som strukturerende element i landskapet, spesielt hvor økonomiske og teknologiske forhold ikke produserer et stort nok endringstrykk for å transformere disse. En annen faktor ved elver er at de ofte representerer hva vi kaller *primærgrenser*. Primærgrenser er eiendomsgrenser eller andre juridiske avgrensninger, som ofte følger naturgitte terrengformasjoner og har oppstått langt tilbake i tid (Korsvolla et al. 2004 s. 49). Ut i fra tekniske og økonomiske forhold kan slike primærgrenser være svært permanente.

Ekspansjonen bærer også preg av å være ikke-regulert, dvs. at byutviklingsmønsteret har skjedd enkeltvis og tilfeldig uten planregulerte føringer eller bestemmelser. Noen år etter kartet til løytnant Solem – i 1877 – ble tettstedet en egen bygningskommune (Hals 1978a s. 57). Dette medførte at bygningsloven av 1845 og dens regulerende bestemmelser ble gjort gjeldende for områdets bebygde areal.

Bygningsloven av 1845 var den første landsdekkende bygningsloven for *byer*. Lillestrøm fikk ikke formell bystatus før i 1998 (Slottemo 2012 s. 522), men valget som gjøres i 1877 gir oss et inntrykk av at Lillestrøm tidlig så for seg å kunne bli en by.

Bygningsloven av 1845 bygde langt på vei på prinsipper om brannvern, og bygningstekniske forhold, bygningskommisjoner, brannvisitasjoner og straffebestemmelser utgjorde mange av bestemmelsene (Bratberg 1995 s. 17). I tillegg innførte loven en generell bestemmelse om ekspropriasjon med grunnlag i gateregulering, mer om dette under. En annen sentral del ved denne institusjonen er at den har vært sentral for de senere bygningslovene (Brattberg 1995 s. 17).

Bygningsloven av 1845 gir oss et grunnlag for å studere reguleringsregimets innvirkning på eiendomsforhold og arealbruk i tiden frem til 1924, da ny bygningslov trådte i kraft. Vi skal ikke gå dypt inn i materien, men se på noen bestemmelser som fikk direkte eller indirekte betydning for bylandskapetets byutvikling, vekstretning og byform:

Bestemmelsen i § 1, annet ledd, inneholdt føringer for maksimale størrelser for kvartalene i byer (Bratberg 1995 s. 19). Et kvartal skulle ikke være større enn 10 000 kvadratalen (ca. 6 666 m²) og lengden på en side av kvartalet måtte ikke overstige 150 alen (ca. 100 m). Kvartalene skulle være adskilt av gater på minst 20 alens bredde (ca. 12 m) og ha åpning i begge ender.

Bestemmelsen i § 23 nedla et forbud mot å anlegge spesielt brannfarlig virksomhet inne i byene, slik som dampmaskiner, støperier, brennerier o.l. Slik virksomhet skulle legges til utkantene av byene, og ha

tilhold i murbygninger (Bratberg 1995 s. 21). Bestemmelsen gir altså klare føringer for hvordan industribebyggelsen kunne utvikles i bylandskapet.

I lovens § 4 ble grunneiers forpliktelser behandlet. Paragrafen inneholdt en generell ekspropriasjonsbestemmelse, ved at grunneiere forpliktet å avstå gategrunn mot erstatning (Bratberg 1995 s. 20). Ifølge Hals (1978a) var det i tettstedets fremvekst et større behov blant de fastboende å få en fungerende gatestruktur enn erstatning, da «grunneierne ofte ga gratis grunn» (Hals 1978a s. 166). Ekspropriasjon, dvs. tvangsmessig erverv, er en situasjon som tydelig viser samspillet mellom reguleringsregimet, det jordpolitiske regimet og endringer i arealbruk og eiendomsforhold.

Som vi ser i kartet under var det et moderat gatesystem i Lillestrøm anno 1874. Den første store vegen som ble fullført var veien fra Rælingen som gikk over torvmosen og på Fetveien, og ble kalt for Moseveien (senere Storgata). Ifølge Nordanger (1933 s. 11) ble denne fullført i 1880. Ifølge Hals (1978a s. 139) skjedde dette i 1877 sammen med en ny broforbindelse over Nitelva til Rælingen. Ifølge kartet til løytnant Solem var både broforbindelsen og den nye vegen etablert i 1874.



Figur 10: Akershus Amt - Nedre Romerikes Fogderi - Skedsmo Prestegjeld 1874 (1:25000). Kart: løytnant Solem. Kopi: Statens Kartverk (2016)

Uansett hva kildene mener om tidspunktet for etableringen av Moseveien, er det klart Lillestrøm etter å ha blitt egen bygningskommune har fokusert på utparsellering av vegger: Jernbanegata, Nesgata og Svelleveien på østsiden av jernbanestasjonen og Voldgata på vestsiden, samt andre mindre gater vi ser i kartet fra 1887 under. Den nordligste gaten i sentrumsområdet i kartet fra 1874 er trolig Torvgata. Vi kan i kartet under se hvordan disse vegene ble sentral som strukturerende element for mye av byutviklingen og byformen frem til 1887, men òg tiden fremover.



Figur 11: Kart over Lillestrøm 1887 (1:4000). Kart: N. S. Krum 1887. Kopi: Nasjonalbiblioteket

4.3 Det analytiske utgangspunktet: Lillestrøm 1887

4.3.1 Innledning

Nicolai Solner Krum (1840-1917) sitt kart fra 1887 er det tidligste kartet som viser en detaljert oversikt over Lillestrøms bebygde areal og eiendomsstruktur. Originalkartet ligger hos Nasjonalbiblioteket i Oslo og til rådighet for dette arbeidet er det en digitalt tilsendt kopi som er anvendt. 1887 er utgangspunktet for analysen og målet med kapittel 4.3 er å knytte noen historiske sammenhenger fra kapittel 4.2 til 1887, og legge et grunnlag for den videre analysen.

4.3.2 Utgangspunktet og historiske sammenhenger

Det opprinnelige utbyggingsmønsteret har båret preg av å være ikke-regulert hvilket har resultert i tettstedets heterogene eiendomsstruktur i 1887.

På vestsiden av Lillestrøm, området som kalles for Volla i dag, bærer eiendomsstrukturen preg av å være heterogent, men tomtene er noe større enn andre områder i tettstedet. Dette skyldes muligens det mer perifere området og den mindre utbygde gatestrukturen. På østsiden av jernbanen, sør for Kongsvingerbanen (Nesa), finner vi en tilsvarende heterogen eiendomsstruktur, men tomtene er noe mindre enn på østsiden. Dette kan skyldes de naturgitte og jernbanetekniske forholdene, for som vi kan se i kartet over renner Nitelva nesten helt opp til Kongsvingerbanen. I tillegg er eiendomsstrukturen på Nesa innordnet etter et topografisk gatesystem i form av Nesgata og Svellevei.

På oversiden av Kongsvingerbanen, området som kalles for Vigernes i dag, er eiendomsstrukturen mindre heterogen enn i de to andre områdene, men bærer ikke nødvendigvis preg av å være regulert. Samtlige av eiendommene er strukturert etter Hovedbanen, Kongsvingerbanen eller Sørums-gata. Eiendomsstrukturen kan være et resultat av fradelinger eller utparselleringer av utmarka, altså en form for ekspansjon. Dette får vi i noen grad bekreftet av Hals (1978a s. 52 og 57) som skriver at tomter i dette området ble solgt eller leid ut av Kjeller- og Sørumgårdene. Kjeller- og Sørumgårdene var på denne tiden de største grunneierne i området.

I sentrumsområdet bærer eiendomsstrukturen preg av en fortetting i allerede bebygde områder, samtidig som gatestrukturen her er mer utviklet. Vi kan se et skille mellom hva som trolig er den gamle eiendomsstrukturen med lange, smale og dype tomter i vest, og mindre fradelte eiendommer i «bakenden» av modereiendommene, jf. (Conzen 1960 s. 56 "tail-end plots"). Ofte er disse «sekundærtomtene» mindre enn modereiendommen.

I byen for øvrig ser vi at vannstanden er høy, eller rett og slett at neset ligger lavt og utsatt for Nitelva. I vest går Nitelva en del inn på fastlandet, mens den i øst som nevnt strekker seg nesten helt inn til Kongsvingerbanen. I området ved Skedsmo og Øieren Dampsag ligger det såkalte «vannbasseng». Mellom Skedsmo Dampsag og Haneborgs Dampsag & Høvleri ligger dampskipkanalen, og langs med jernbanen ligger det forholdsvis store mengder vann.

Av løytnant Solems kart fra 1874 og N.S. Krums kart fra 1887 ser vi hvordan industrien etablerte seg som et belte langs Nitelva. Hva gjelder denne næringsvirksomheten kan vi observere og lese oss frem til noen typiske trekk arealbruken i det lange perspektivet får for eiendomsforholdene:

- Eierstrukturen: Individualiserte eller selskapseide eiendommessige tilstander. Ut i fra opplysninger fra Hals (1978a) kan det også være riktig å klassifisere eiernes relasjon til eiendommen som kapitalmessig.

- Eiendomsstrukturen: Store eiendommer som båndlegger notable deler av tettstedets sydlige grense mot Nitelva. Ikke bare i og omkring fabrikkområdet, men også i utstrekning eller spredt rundt om i tettstedet i form av «trelasttomter».
- En annen faktor for eiendomsstrukturen er også at alle dampsagene har forbindelse til Hovedbanen med jernbanespor som går i østlig og vestlig retning fra denne. I to tilfeller går også sporene i nordlig retning. For Lillestrøm Dampsag & Høvleri går disse sporene helt frem til Voldgata, og for Øieren Dampsag nesten opp til Nesgata.
- Rettighetsstrukturen: Eiendomsrett eller en total bruksrettighet (se under i kapittel 4.2.3 for bruksrettigheten på «Haneborg-tomta»)

Et annet næringsbelte som ikke fremgår av kartet fra 1887, men som er markert i kartet fra 1874 under, er torvproduksjonen på «Lillestrøm torvmose» (heretter kalt Torvmosen). Området kjennetegnes av å være et vidstrakt utmarksområde med torvmose, i god avstand fra Nitelva. I midten av Torvmosen går Moseveien, og på nordsiden av Torvmosen går Fetveien. En liten del av Torvmosen ligger mellom Hovedbanen og Kongsvingerbanen, ellers ligger arealene på vestsiden av Hovedbanen, nord for Torvgata.



Figur 12: En grov markering av Torvmosen etter kartet til løytnant Solem og lokalhistoriske opplysninger (Hals 1978a)

Trenden i sysselsettingen frem mot 1900-tallet er som vi har vært inne på økende innen industri, og kun 0,5 % av befolkningen i Lillestrøm var sysselsatt pr. 1875 i jordbruket. Arealbruken på Torvmosen var før 1871 trolig avsatt til utmarksbeite, men noen få oppsittere og småbrukere var etablert i området før den tid (Nordanger 1933 s. 7). Torvmosen ble i 1871 solgt til eieren av Haneborgs Dampsag & Høvleri, A. O. Haneborg (Hals 1978a s. 36). Området utgjorde 1450 mål, hvilket tilsvarer omtrent 1 450 000 m².

«Omskipingen» av arealbruken – fra utmark og beite til torvnæring – får følger for eiendomsforholdene på flere måter:

- Eiendomsstrukturen: Selv om arealene ikke nødvendigvis «endrer» seg betydelig, får vi et skifte i *mengden* arealer som tilligger én eller få eiere. Vi vet fra andre studier at dette kan være utslagsgivende for byutvikling; se Dørum (1999) om Carlsen-familien og Drøbak.
- Eierstrukturen: Fra å være arealer tilhørende bønder, leid ut eller brukt av husmenn, oppsittere, småbrukere osv., har vi fått en overgang fra flere til én privatperson. Den nye eieren kan vi ut i fra opplysninger fra Hals (1978a s. 77) kategorisere i relasjon til eiendommen som kapitalmessig.
- Rettighetsstrukturen: Fra flere eiere med forskjellige rettigheter til grunn har vi gått over til én eier med full rådighet over arealene.

4.2.3 Byform

I kapittel 4.2.3 skal vi introdusere seks områder (planenheter) i Lillestrøm som vi skal følge frem til 2016 for å undersøke i hvilken grad eiendomsforhold kan påvirke byform. Disse områdene er «Volla-vest», «Haneborg-tomta», «Fabrikkvartalet», «Nesa-øst» og «sentrum-vest», hvor sistnevnte deles i et boligområde og et industriområde.

Volla-vest



Figur 13: Utsnitt av flyfoto over Volla-vest 2016 (finn.no/kart)



Figur 14: Utsnitt av kartet fra 1887

Området som her kalles Volla-vest er vist i Figur 15 og 16, henholdsvis i 2016 og 1887. I dag er den dominerende arealbruken bolighus med tilhørende hager, men andre arealbruksformer har funnet sin mer beskjedne form, slik som rekreasjonsområder i form av grøntarealer og tre tennisbaner.

Volla-vest har i 1887 en meget beskjeden utbygging og ligger perifert til. Selv om området har endret karakter i løpet av disse nesten 130 årene, gir et raskt overblikk over situasjonsbildene en interessant observasjon av noen strukturer som har vist sin permanens; den vestre kantgrensen av eiendomsstrukturen ut mot Nitelva, Elvegata like øst for denne, og Kjellergata like øst for denne igjen.

I 1887 markerer Volla-vest det vestligste bebygde arealet. Det er uvisst hvilken arealbruk som foregikk på eiendommene, men en naturlig antagelse sett sammen med eiendomsstrukturen, kan tyde på en flerbrukssituasjon; bolig og småbruk. Odden like nordvest for området, som ikke er nedtegnet i kartet fra 1887, heter i dag «Bondetangen». Historisk peker også navnet Volla («vollene») på at området tidligere, og for så vidt i 1887, var utmarkspreget (Hals 1978a s. 3). I tillegg vet vi fra de lokalhistoriske kildene og kartet som viser Lillestrøm 1803, at området var spredt bebyggt med husmannsplasser og småbruk i tidligere tid.

Eiendomsstrukturen på Volla-vest i 1887 gir ingen enstydig sammenligning da det er så få teiger, men sammenlignet med andre perifere områder i Lillestrøm på denne tiden kan vi klassifisere eiendomsstrukturen som heterogen, dvs. at områdene har vokst frem uten reguleringer. Bygningsstrukturen i området gir heller ingen indikasjoner om området har vokst frem som andre planenheter i Lillestrøm, men for tre områder nord for Nitelvas innløp kan vi se tegn til en sped begynnelse på utparsellering av eiendommer for boligbebyggelse. Dette gjelder den lille eiendommen på vestsiden av Elvegata, og de to eiendommene på oversiden av Skedsmogata. Skedsmogata er vegen som går fra Nitelvas løp og østover.

I tillegg kan vi se to felt som er bygd ut langs Nitelvas innløp. Her er det ingen nedtegnet eiendomsstruktur, men vi kan anta at elven her representerer en primærgrense.

Gatestrukturen er minimalt utviklet i 1887 hvis vi sammenligner Volla-vest med f.eks. sentrum-vest, Fabrikkvartalet og Nesa-øst. Det er bare tre korte vegstubber i området, og det er da få gater som strukturer den indre eiendomsstrukturen. Allikevel er det tydelig at eiendomsstrukturen er strukturert etter gatene hvor disse utgjør åpne rom i landskapet. Hvor eiendomsstrukturen ikke innordner seg etter gatestrukturen er det på vestsiden av Elvegata tydelig at den innordner seg Nitelva.

Vi kan ikke si noe sikkert om eier- og rettighetsforholdene i området, men som vi husker fra kapittel 4.2.2 ligger Volla-vest like til området Torvmosen. Det er derfor ikke utenkelig at den spede tomtedannelsen vi ser langs Skedsmogata er et resultat av tidlig fradeling fra Torvmosen, men området kan også stamme fra Kjellergårdens utmarksområder.

Volla-vest er ikke underlagt reguleringsstrukturer i kartet fra 1887. Tar vi imidlertid en rask titt på kartet fra 1906 under på s. 49, ser vi at området senere er innenfor bygningskommunens grenser. Da bygningsloven ble gjort gjeldende fra 1877 kan det godt tenkes at området også er innenfor de institusjonelle grensene satt av bygningskommunen.

Vi har allerede vært inne på de naturgitte forholdene, og som vi kan se er det først og fremst disse som setter rammer for byform i området. Det gjelder spesielt i vestlig og sørlig retning. Det virker også naturlig at Nitelva har fungert som en regulativ faktor for den karakteristiske kantgrensen lengst vest i området. Hvorfor eiendomsstrukturen ikke er trukket helt ned til elva, eller følger elvebredden har jeg ikke funnet et godt svar på, men en antagelse kan være Nitelvas funksjon og aktivum for industribeltet lenger sør. Uansett skaper de naturgitte forholdene og eiendomsstrukturen et åpent lende mellom bebyggelsen i øst og Nitelva i vest. Dette åpne lende har vedvart frem til i dag.

Vi kan klassifisere tettheten på Volla-vest i gruppe A, altså en lav tetthet. Sammenligner vi områdene i henholdsvis figur 13 og 14 over, betyr dette at tilveksten er tatt gjennom hele tetthetsspekteret i løpet av 129 år.

Vi skal også gjøre en kort og nærmest stikkordsmessig oppsummering av det som til nå er drøftet for å danne oss et utgangspunkt for Volla-vest. Slik kan vi feste senere utviklingstrinn på dette grunnlaget:

a) Arealbruken kjennetegnes av en kombinert form for bolig og småbruksdrift.

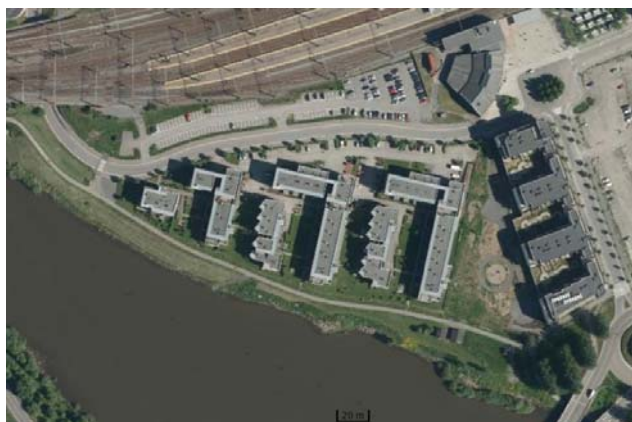
b) Eiendomsstrukturen er preget av heterogenitet. Arealkategorien består av noe bebygd areal og en god del utmark. Størrelsen på teigene varierer fra (relativt) store eiendommer i vest, og noen få mindre eiendommer i øst. Antall teiger som er nedtegnet i kartet er 8. Beliggenheten, dvs. den geografiske plasseringen, er perifer og tilgjengeligheten til veg varierer.

c) Gatestrukturen er minimalt utviklet og det er ingen tydelig kvartalsstruktur som båndlegger tilvekst.

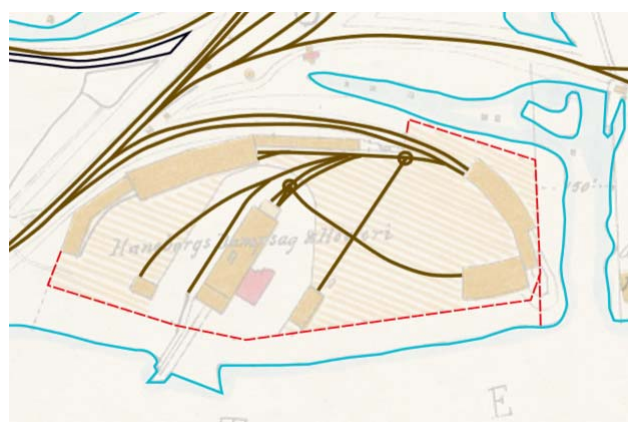
d) Området er ikke regulert med plan, men bygningsloven kan antas å gjelde for området.

e) De naturgitte forholdene i området kan studeres som primærgrenser, og fungerer som naturgitte rammer for byform.

Haneborg-tomta



Figur 15: Utsnitt av flyfoto over Haneborg-tomta 2016
(finn.no/kart)



Figur 16: Utsnitt av kartet fra 1887

Området som her blir kalt for Haneborg-tomta er vist i figur 15 og 16 i henholdsvis 2016 og 1887. I dag er arealbruken en boligfunksjon, med lamellbebyggelse som varierer med 3, 4, 5 eller flere etasjer. I 1887 var arealbruken tilknyttet industri, nærmere bestemt Haneborgs Dampsag & Høvleri. Området har altså blitt transformert i løpet av disse 129 årene. Ut ifra figurene er det en påfallende likhet mellom dagens byform og den i 1887, spesielt hva gjelder eiendomsstrukturen og jernbanestrukturen. Selv om prosjektet i nyere tid har transformert eiendomsstrukturen til å passe de ulike lamellene, er det påfallende hvordan endringen har skjedd etter den eldre strukturen.

Arealbruken langs industribeltet i Lillestrøm resulterer i relativt store eiendommer. Allikevel skiller eiendomsstrukturen på Haneborg-tomta seg fra de andre industribrukene, da denne i utstrekning er mindre. Dette har nok sin naturlige forklaring i at Nitelva båndlegger byform i sør, dampskipkanalen i øst, og Hovedbanen i nord. Som vi har vært inne på i kapittel 4.2.1 ble dampsgene etablert etter Hovedbanen, og både arealbruk og eiendomsstruktur har på Haneborg-tomta innordnet seg jernbanen og de naturgitte forholdene. Til tross for dette vitner bygnings- og eiendomsstrukturen om en fullverdig

nyttiggjørelse av de arealressursene som er til rådighet. Vi kunne da betegnet en slik eiendomsstruktur som en *økonomisk produktiv grensestruktur*, dvs. en eiendomsstruktur som tillater en størst mulig produksjon i forhold til de arealressursene som er tilgjengelig. Det hører også med til historien at Haneborg, eieren av dampsga, eide Lille Strøm gård i Rælingen, på andre siden av Nitelva i figuren. Det var på denne eiendommen han hadde sine tømmeropplag (Hals 1978a s. 35).

Andre egenskaper ved eiendomsstrukturen på Haneborg-tomta er at arealene er båndlagt av jernbaneteknisk infrastruktur som kobler seg på Hovedbanen i vest. Det er ganske intuitivt at jernbanen i Lillestrøm ikke bare var tiltenkt persontransport, men også i industriøyemed. Ser vi til figur 3 kan en årsak til endring i eiendomsforhold på Haneborg-tomta skyldes teknisk utvikling; enten i form av andre transportmuligheter eller mer effektive løsninger med jernbanen.

I motsetningen til mange andre områder i Lillestrøm er lokalhistorien ganske dekkende for å kunne klassifisere både eier- og rettighetsstruktur på denne tomte. Hva gjelder eierstrukturen er det samme eier som på Torvmosen, nemlig A. O. Haneborg. Nyttedefunksjonen mellom eierstruktur og eiendom vil rimelig kunne settes til kapitalfunksjon.

Rettighetsstrukturen er imidlertid ikke lik mellom Torvmosen og Haneborg-tomta. Hals (1978a s. 77) opplyser om at det var jernbanen som eide grunnen, og at Haneborg Dampsag & Høvleri hadde en bruksrett.

En annen forskjell mellom Torvmosen og Haneborg Dampsag & Høvleri er de ulike næringstypene. Hvor førstnevnte arealbruk er primærnæring, er sagbruk og høvleri tilhørende sekundærnæring. Legger vi dette til grunn vil arealbruken respondere forskjellig til endringer i bl.a. de sosio-økonomiske forholdene. I relasjonen mellom arealbruk og eiendomsforhold vil da de ulike planenehetene bli utsatt for ulike endringstrykk.

Det spesielle med utgangspunktet for Haneborg-tomta, sammenlignet med de andre planenehetene, er at de fysiske-strukturelle elementene er manifestert av jernbanen og Nitelva, og ikke gater, kvartaler eller annen arealbruk. Vi kunne kalt det for *naturtekniske kvartalsrammer*, og med dette mene at naturgitte og tekniske forhold i figur 3 er de dominerende, fysiske-strukturelle elementene. Conzens hierarki av planelementer setter gater og gatesystem øverst, hvilket det kunne være naturlig å sammenligne med naturtekniske kvartalsrammer.

Tetthetsklassifiseringen av Haneborg-tomta gitt de naturtekniske kvartalsrammene, er karakteristisk for en veldig høy tetthet (klasse D). Det vil si at området er «mettet».

La oss da gjøre en stikkordsmessig oppsummering av områdets kjennetegn:

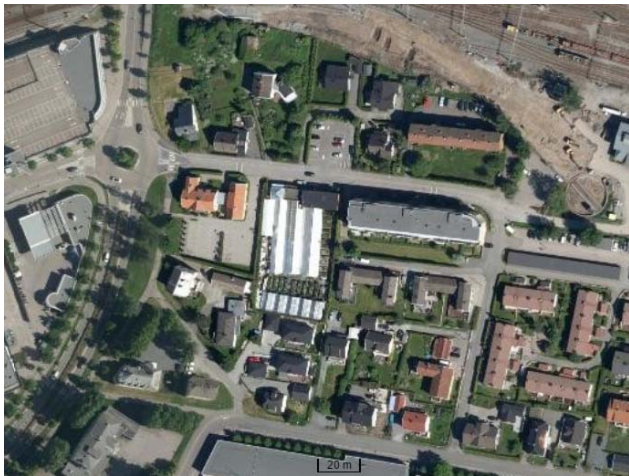
a) Arealbruken kjennetegnes av industri, nærmere bestemt trelastindustri.

b) **Eiendomsstrukturen** er økonomisk produktiv. Arealkategorien består av bebygd areal. Størrelsen på teigen er (relativt) stor. Det er én teig, trolig avgrenset av bruksrettsgrenser. Beliggenheten er i industribeltet og tilgjengeligheten til veg er «fraværende» grunnet manglende gatestruktur. **Eierstrukturen** kjennetegnes av en fysisk person med kapitalrelasjon til eiendommen. **Rettighetsstrukturen** kjennetegnes av en total bruksrett.

c) Området har ingen gatestruktur som begrenser byformen, men en naturteknisk kvartalsramme fyller denne funksjonen.

- d) Området er ikke regulert med plan, men bygningsloven av 1845 gjelder for området.
- e) Naturgitte forhold fungerer dels som primærgrense, og dels som aktivum.

Fabrikkvartalet



Figur 17: Utsnitt av flyfoto over Fabrikkvartalet 2016
(finn.no/kart)



Figur 18: Utsnitt av kartet fra 1887

Området som her kalles for Fabrikkvartalet er vist i Figur 17 og 18, henholdsvis i 2016 og 1887. Fabrikkvartalet er ikke det offisielle navnet på området, men den lille vegstubben som går inn i kvartalet fra Jernbanegata i 1887, som senere forlenges gjennom kvartalet, blir hetende Fabrikkgaten, derav Fabrikkvartalet. I 2016 er området et arealbruken delt, bl.a. finner vi frittliggende småhusbebyggelse, immateriell næring, gartneri og hagebruksnæring, taxinæring og leiligheter i lamellbebyggelse.

I 1887 er arealbruken fordelt på to bruksformen, den ene boligbebyggelse, den andre tekstilindustri, nærmere bestemt Devold Veveri som vi kan se øverst i kvartalet til nordøst. Området har frem til 2016 endret karakter, både hva gjelder gatestrukturen og jernbanestrukturen. Noen trekk i bylandskapet finner vi imidlertid igjen fra 1887; dette gjelder Jernbanegata i vest, Nesgata i sør, Ekelundsgata i øst og Kongsvingerbanen i nord, selv om denne er utvidet med sidespor og svingskive som vi ser i figur 17.

Eiendomsstrukturen i nordøst springer ut av arealbruken til Devold Veveri, men er relativt beskjeden i sin form når denne sammenlignes med andre industriområder i Lillestrøm. Eiendomsstrukturen tilknyttet boligbebyggelsen varierer i stor grad ettersom hvor i kvartalet de ligger. I nord er det en større eiendom, med to smale og dype naboeiendommer i vest. Langs Jernbanegata er på vestre side små eiendommer med bebyggelsesstruktur vendt mot Jernbanegata, mens det på østlig side er større eiendommer. Langs Nesgata er det mindre eiendommer som later til å være fradelt fra en opprinnelig større modereiendom. Den tilgrensende eiendommen til øst for kvartalet er en trelasttomt eid av Kjøsterud Breien & Co Dampsager. Her er det fradelt en mindre eiendom. Til sammen skaper dette et bilde av en heterogen eiendomsstruktur *intra* Fabrikkvartalet.

I Fabrikkvartalet har vi ingen andre opplysninger om eier- eller rettighetsforhold enn det de lokalhistoriske kildene oppgir om Devolds veveri. Eierstrukturen veksler stadig mellom fysiske og juridiske personer frem til 1906 da fabrikken brenner ned, og de nye eierne velger å flytte fabrikken til Christiania (Hals 1978a s. 80).

Det som skiller Fabrikkvartalet fra mange andre planenheter som studeres for byform, er at gatestrukturen (og jernbanen i nord) f.om. 1887 skaper et avlukket kvartal. Det er altså et område hvor eiendomsstrukturen innenfor gatesystemet er premissgitt det offentlige byrom disse gatene danner. Fabrikkvartalet skiller seg også fra andre planenheter ved at det fra utgangspunktet i 1887 ikke er nedtegnet naturgitte forhold som kan strukturere byform.

Heller ikke Fabrikkvartalet er regulert i 1887, men som vi har vært inne på flere ganger over får bygningslovens bestemmelser virkning.

Tetthetsklassifiseringen av Fabrikkvartalet som det fremstår i 1887 kan vi sette i klasse B, altså middels tetthet. Muligheten for en tilvekst med større eiendommer er mindre trolig grunnet den strukturende rammen som gatesystemet setter.

En stikkordsmessig oppsummering av områdets kjennetegn blir som følger:

a) Arealbruken er todelt, med en overvekt av boligbebyggelse i vest, sør og i kjernen av kvartalet. I nordøst er det tekstilindustri.

b) **Eiendomsstrukturen** kjennetegnes av en heterogen struktur. Arealkategorien består av bebygd areal og ikke-bebygd areal. Størrelsene på teigene varierer med noen små og noen større eiendommer. Antall teiger er 11. Beliggenheten er i «randsonen» av sentrum og tilgjengeligheten til veg er god. **Eierstrukturen** er ikke kjent for hele området, men på Devold Veveri er dette skiftende mellom fysiske og juridiske eiere. **Rettighetsstrukturen** er ikke kjent.

c) Gatestrukturen skaper en avlukket kvartalsstruktur, men buen i Jernbanegata trekker «kvartalsrammen» noe inn mot kjernen av området i vest.

d) Området er ikke regulert med plan, men bygningsloven av 1845 gjelder for området.

e) Det er ingen naturgitte forhold i Fabrikkvartalet som kan leses ut av kartet.

Nesa-øst



Figur 19: Utsnitt av flyfoto over Nesa-øst 2016 (finn.no/kart)



Figur 20: Utsnitt av kartet fra 1887

Området som her kalles for Nesa-øst er vist i figur 19 og 20, henholdsvis i 2016 og 1887. Området som er gjenstand for undersøkelse er avgrenset til den karakteristiske triangulære formen vi ser i 2016, dannet av Nesgata i nord, Svelleveien som går fra Nesgata i retning sør, og Havregata som løper vinkelrett fra Svelleveien opp til Kongsvingerbanen i nord. Arealbruken i 2016 er utelukkende frittliggende småhusbebyggelse og mye grønnstruktur.

I 1887 ligger Nesa-øst i likhet med Volla-vest perifert til, i hvert fall hvis vi ser på avstand til sentrum og hvor i bredden av Lillestrømneset det bebygde areal ligger. Det som skiller Nesa-øst fra Volla-vest er at området i større grad er bebyggt, med flere eiendommer som er «ordnet» etter et topografisk veinett og naturgitte forhold. Dette kan skyldes at området ligger nærmere til et sagbruk enn det Volla-vest området gjør, hvilket var den næringen som på 1800-tallet var den største arbeidsgiveren (61,8 % i 1875). En annen årsak til ulikhet i tilvekst kan vi spore i eierstrukturen til grunnen, mer om dette på neste side. Ser vi på figur 19 og 20 gir et raskt overblikk over situasjonsbildene noen kjennetegn som har vedvart, spesielt Nesgata, Svelleveien og Kongsvingerbanen.

I 1887 er Nesa-øst det østligste bebygde arealet før Sørungårdens utmarksarealer. Det er uvisst hvilken arealbruk som foregikk på eiendommene, men en naturlig antagelse sett sammen med eiendomsstrukturen, at fradelingene har skjedd fra Sørungårdens utmarksarealer, nærheten til industrien og en bebyggelsesstruktur langs Svelleveien, kan tyde på at området hovedsakelig er brukt til boligformål.

Eiendomsstrukturen kjennetegnes av en heterogen struktur, og bygningstomtene ligger spredt både inn mot vei, men òg inn fra veg. Noen eiendomsstrukturer og bygningstomter ligger også inn på åpent lende uten en direkte tilknytning til gatesystemet.

Hva gjelder eier- og rettighetsstrukturen er dette ikke spesifikt studert, men en generell benevnelse kan vi finne i Hals (1978a s. 151). Her står det at særlig eierne av Sørungårdene stykket ut en rekke tomter som de *bygset* bort, hvilket muliggjorde den senere, sterke utviklingen av Nesa-øst i 1890-årene (ibid.).

Bygsling er en leieform for fast eiendom som i rettslig terminologi bør reserveres for eldre tiders leie av gårdsbruk (Falkanger & Falkanger 2013 s. 252). Et viktig moment ved denne leieformen er hva leieren skulle yte som vederlag, slik som årlig leieavgift, innfestingsavgift, salg av produkter og kjøp av produksjonsmidler, arbeid osv. (Sevatdal 1989 s. 30-35). Det er ikke opplyst om dette i Hals (1978a), men vi kan anta at det var en årlig leieavgift i pengeverdier med tanke på nedgangen i antall yrkesaktive i landbruket.

Det som er interessant med bygselen i denne sammenhengen er at det fra 1500-årene og fremover kun ble benyttet som terminologi for jordleieforhold, altså for mer rurale arealbruksformål. Som vi har vært inne på var det frem mot 1887 en kraftig nedgang i yrkesfordelingen for jordbruk, og selv om noen av de 0,5 % som var ansatt i landbruket kan ha vært bosatt på Nesa-øst, tror jeg Hals har benyttet termen «bygsele» i en mer moderne språkdrakt, altså en form for tomtefeste eller bruksrett. Det forekommer da heller ikke så sjeldent at ordet *bygsele* brukes som synonym for tomtefeste (Falkanger & Falkanger 2013 s. 252). Vi skal ikke se bort ifra at leieforholdet ved utløp av leiekontrakten utvides til å være full eiendomsrett til grunn, jf. lov av 20. desember 1996 nr.106 om tomtefeste.

Når det kommer til gatestrukturen er denne relativt godt utbygd i området med Nesgata i nord og Svelleveien som løper i sørlig retning. Den første vegstubben vi ser langs Svelleveien er trolig «Tomtegata», jf. 1906 kartet under. Selv om gatestrukturen relativt sett er godt utviklet, er det ingen tydelig kvartalsstruktur i 1887. Området er ikke berørt av reguleringsstrukturer, men som ellers nevnt er bygningsloven gjort gjeldende.

I figur 20 ser vi at Nitelva renner gjennom kjernen av Nesa-øst og nesten opp til Kongsvingerbanen. Dette skaper en naturlig grense i landskapet som eiendomsstrukturen formes noenlunde etter. Det er ikke her like lett å se om elva former en primærgrense for eiendomsstrukturene, men senere kart fra 1906 tyder på at vannstrømmen har hatt en strukturerende funksjon.

Da Nesa-øst området fremdeles har store, åpne arealer øst for Svelleveien klassifiseres området som en kategori A, altså lav tetthet.

Oppsummert blir området kjennetegnet av følgende:

a) Arealbruken har en overvekt av boligformål

b) **Eiendomsstrukturen** er heterogen. Arealkategorien består av bebygd areal og store mengder utmark. Størrelsen på eiendommene varierer mellom store og små teiger, og antall teiger ca. 15. Beliggenheten er perifer, men tilgjengeligheten til veg er relativt god. **Eierstrukturen** er ukjent, men trolig er det fysiske personer som eier eller leier arealene. **Rettighetsstrukturen** er ukjent, men lokalhistoriske kilder tyder på at arealene har en form for festekontrakt eller annen bruksrett.

c) Gatestrukturen er relativt godt utbygd, men det er ingen etablert kvartalsstruktur.

d) Området er ikke planregulert, men bygningsloven av 1845 gjelder.

e) De naturgitte forholdene setter rammer for utstrekning av eiendomsstrukturene og er strukturerende for byform.

Sentrum-vest



Figur 21: Utsnitt av sentrumsområdet 1887



Figur 22: Flyfoto av området i dag (finn.no/kart)

Området som her kalles for sentrum-vest ligger i dag et steinkast unna jernbanestasjonen. I dag er området kombinert hva gjelder arealbruksformen; offentlige administrasjonsformål i det sydlige grøntbelte, frittliggende bolighus med hager i nordlig akse, og kultur og næring ispedd leiligheter i østre akse. I sør ligger jernbanestasjonen og jernbanelinjen som forbinder Lillestrøm med Oslo flyplass Gardermoen i nord, og hovedstaden Oslo i sør-sørvestlig retning.

I 1887 er sentrum-vest et område med en noenlunde lik fordeling av arealbruksformer som den i 2016, men naturlig nok med andre programfunksjoner enn i dag. Et raskt overblikk over dagens situasjon og kartet fra 1887 tegner et bilde over stabiliteten de store linjene som gater, jernbane og industri har satt.

Jeg har sett det nødvendig å avgrense et så stort område til industriområdet i sør og boligområdet mellom Torvgata og Voldgata, vest for Storgata.

Næringsdriften langs industribeltet resulterer i store eiendommer. Eiendomsstrukturen er tilpasset driften og behovet for tømmeropplag før saging og høvling. Det lar seg ikke definere om eiendomsstrukturen er heterogen eller homogen, men da arealbruken er den samme som på Haneborgtomta kan vi også her kategorisere eiendomsstrukturen som økonomisk produktiv. Andre egenskaper ved eiendomsstrukturen i dampsgområdet er at arealene er båndlagt jernbaneteknisk infrastruktur som i øst kobler seg på Hovedbanen.

Lillestrøm Dampsg & Høvleri ble bygd med midler fra et aksjeselskap på åtte personer (Hals 1978a s. 35). Eierstrukturen var altså kjennetegnet av en juridisk person og selskapsformen sett i relasjon til driften gjør at vi kan kategorisere eiernes relasjon til eiendommen i tråd med den kapitalmessige funksjonen.

Det er litt mer usikkerhet rundt rettighetsstrukturen. I de lokalhistoriske kildene står det skrevet at selskapet «...overtok en tomt ved Nitelva som jernbanen tidligere hadde benyttet» (Hals 1978a s. 35). Ifølge lokalhistoriewiki.no ble bruket «...anlagt på den statseide tomte like ved Lillestrøm stasjon» (Våge 2015a). Lokalhistoriewiki.no har opplistet Hals (1978a) som referanse, men har også andre referanser som jeg ikke har fått tak i, bl.a. boken «Aktieselskapet Lillestrøm Dampsg & Høvleri/Lillestrømskogene

A/S 1869-1993» skrevet av Paul Tage Halberg. Sammenligner vi denne dampsgtomta med Haneborgtomta kan det være grunnlag for å tro at også dette bruket hadde en total bruksrett, da dette var gjort av jernbanen på Haneborg-tomta. Da vi ikke har grunnlag for å slå fast det ene eller det andre, går jeg videre ut i fra at rettighetsstrukturen enten er en eksklusiv eiendomsrett eller en total bruksrettighet.

Industrien ligger i et område som er avgrenset av gatestrukturen i nord og øst. I sør ligger Nitelva som kan virke like regulerende for vekst og form som gater. I tillegg til å være primærgrense må vi også anta at Nitelva fungerer som et økonomisk aktivum for bruket.

Sammen skaper Brogata, Voldgata, Nitelva og naboeiendommene et lukket polygon rundt dampsgtomta, men avgrensningen er ikke av kvartalsmessig karakter.

Dampsgtomta ligger i et område uten en kartlagt reguleringsstruktur, men bygningsloven av 1845 må antas å gjelde for dampsgtomta.

Hvis vi slår sammen alle faktorer som til nå er diskutert, nemlig naturgitte forhold, arealbruk, eiendomsforhold, reguleringsforhold og gate- og kvartalsstruktur, kan vi slå fast at dampsgtomta i 1887 har en høy tetthetsfaktor. Spesielt fordi jernbanesporene går over så store arealer i nord og øst, men også fordi disse arealene fungerer som tømmeropplag. Selv om dette er løsøre i juridisk forstand, er det ingen indikasjoner på at arealene av den grunn står «ledige», se f.eks. flyfoto på side 64.

En kort oppsummering av dampsgtomta blir som følger:

a) Arealbruken kjennetegnes av industri, nærmere bestemt trelastindustri.

b) **Eiendomsstrukturen** er økonomisk produktiv. Arealkategorien består av bebygd areal og tømmeropplag. Størrelsen på eiendommen er stor og består av én teig. Beliggenheten er sentrumsnært og tilgjengeligheten til veg er god, men infrastrukturen på området peker mot jernbanen som «hovedveg». **Eierstrukturen** kjennetegnes ved en juridisk person (et selskap) og **rettighetsstrukturen** kjennetegnes av enten eksklusiv eiendomsrett eller en total bruksrett.

c) Gate- og kvartalsstrukturen som avgrenser området kjennetegnes av å være større samleveger (Voldgata) og hovedveier (Brogata).

d) Området har ingen plantegninger som regulerer utbygging, men bygningslovens bestemmelser gjelder.

e) Naturgitte forhold fungerer dels som primærgrense, og dels som aktivum.

Boligområdene som ligger mellom Voldgata og Torvgata i nord kjennetegnes ved sin heterogene eiendomsstruktur. Mange av eiendomsstrukturene er smale og dype, trolig et tegn på den eldre bebyggelsesformen. De eiendommene som avviker fra dette mønsteret finner vi langs Voldgata i det denne krysser Brogata i retning Storgata. Her er eiendomsstrukturen kjennetegnet ved mindre arealer på sørsiden av en (trolig) provisorisk adkomstveg som går fra Storgata og inn i kvartalskjernen. Årsaken til denne antagelsen er at samtlige fasader i dette kvartalet er vendt ut mot enten Torvgata i nord eller Voldgata i sør. Det kan tenkes å være en stikkveg som har oppstått mellom grensegjerdende ved tidligere fradelinger, da vi kjenner igjen denne strukturen i kartet fra 1906, men da som grense og ikke gate.

Innenfor teigene er det som hovedregel ofte et bolighus (i tre) og en bruksbygning, kanskje uthus eller lignende. Holder vi oss til den nevnte bygningsstrukturen vest og øst for Storgata langs Voldgata, har disse en lignende eiendomsstruktur så vel som bygningsstruktur. Fortettingen bærer her et preg av en eiendomsdannelse basert på fradeling av eksisterende eiendommer, og en videreføring av byggetomtmonsteret.

På oversiden av den provisoriske vegen har vi en lignende struktur, men med dypere eiendommer. Vi kan kanskje se for oss at dette er restene av modereiendommene som den sydlige eiendomsstrukturen er fradelt fra. En noenlunde sammenligning, men på ingen måte bekræftelse på dette, får vi når vi ser til kartet fra 1874 og hva som trolig er Torvgata. Fasadene på byggene er også vendt ut mot Torvgata, med unntak av den østligste bebyggelsen, som i tillegg til å ha en større bygningstomt (på et mindre areal), er vendt mot Storgata. Dette området, med begge bygningsfasadene vendt mot Storgata, later også til å ha blitt fradelt på midten av en eldre, dypere eiendomsstruktur, hvilket kan tyde på et eller annet skifte i økonomisk betydning for beliggenhet. En lignende fradeling, men dog mye mindre i areal, kan vi også se i Torvgatas vestlige retning hvor denne «knekker» for første gang.

I denne «knekken», som ligger like nord for krysset Voldgata/Brogata, stopper den provisoriske stikkvegen og den noe homogene eiendoms- og bygningsstrukturen. Vest for grensen som stopper denne byformen er eiendomsstrukturen mer heterogen, og bebyggelsen i hovedsak trukket ned mot Voldgata. I kjernen av området er det tegn til at de dype eiendommene begynner å fradele små, rektangulære eller kvadratiske tomter, uten at disse er bebygd. Det kan tenkes at dette er hager eller andre små områder som ikke er ment for bebyggelse.

Hvor vi på østsiden av «knekken» i både Torvgata og Voldgata har sett en bygningsstruktur som ligger tett opp til gatestrukturen, er det et mer varierende bilde på vestsiden. Her er det også flere mindre bygninger på hver eiendom enn på østsiden.

Bebyggelsen i området er avgrenset av en (relativt sett) utviklet gatestruktur sammenlignet med f.eks. Volla-vest. Eiendomsstrukturen mellom Torvgata og Voldgata er strukturert etter disse gatene.

Heller ikke dette området er regulert i 1887, men som nevnt over gjelder bygningsloven fra 1845. For gate- og kvartalsstrukturen vil dette medføre at bygningslovens bestemmelser er en faktor for videre byform. Lovens § 1, annet ledd er som nevnt regulerende for kvartalsstørrelsen. «Kvartalet» som vest for Storgata blir avgrenset av Voldgata og Torvgata er et av de største i Lillestrøm i 1887, og har heller ingen klart definerte adkomstveger. Som vi også har vært inne på gir bygningslovens § 4 en generell ekspropriasjonsbestemmelse, hvilket betyr at bygningskommunen med tvang kan erverve grunn til bl.a. nye veier.

Vi kan gruppere hele området som et av middels tetthet. Det betyr at det fremdeles er noen (relativt sett i forhold til områdets karakter) større, ubebygde tomter som kan ta i seg vekst. Det betyr også at de mindre tomtene kan bebygges, med det resultat at områder blir «mettet».

En kort stikkordsmessig oppsummering av området gir da disse kjennetegnene:

- a) Arealbruken kjennetegnes av boligbebyggelse
- b) Eiendomsstrukturen er preget av heterogenitet, i større grad på vestlig side for den provisoriske vegen, men også til dels på østlig side. Arealkategorien er bebygd areal og noen ikke-

bebygde arealer. Størrelsen varierer, men det er ingen «større» eiendommer mellom Voldgata og Torvgata. Det er ca. 20 teiger vest for der den provisoriske vegen slutter, og ca. 16 teiger øst for dette. Beliggenheten er i sentrumskjernen og tilgjengeligheten til veg er god.

c) Gate- og kvartalsstrukturen kjennetegnes av et relativt godt utviklet gatesystem. Både to større samleveger (Voldgata og Torvgata) og en hovedveg (Storgata).

d) Området har ingen reguleringsstruktur nedtegnet i kartet, men bygningslovens bestemmelser gjelder.

e) Det er ingen naturgitte forhold som setter rammer for form eller vekst *intra* gatestrukturene, men nord for Torvgata ligger Torvmosen og vi kan merke oss vannmengdene langs jernbanen.

4.2.4 Oppsummering av første epoke

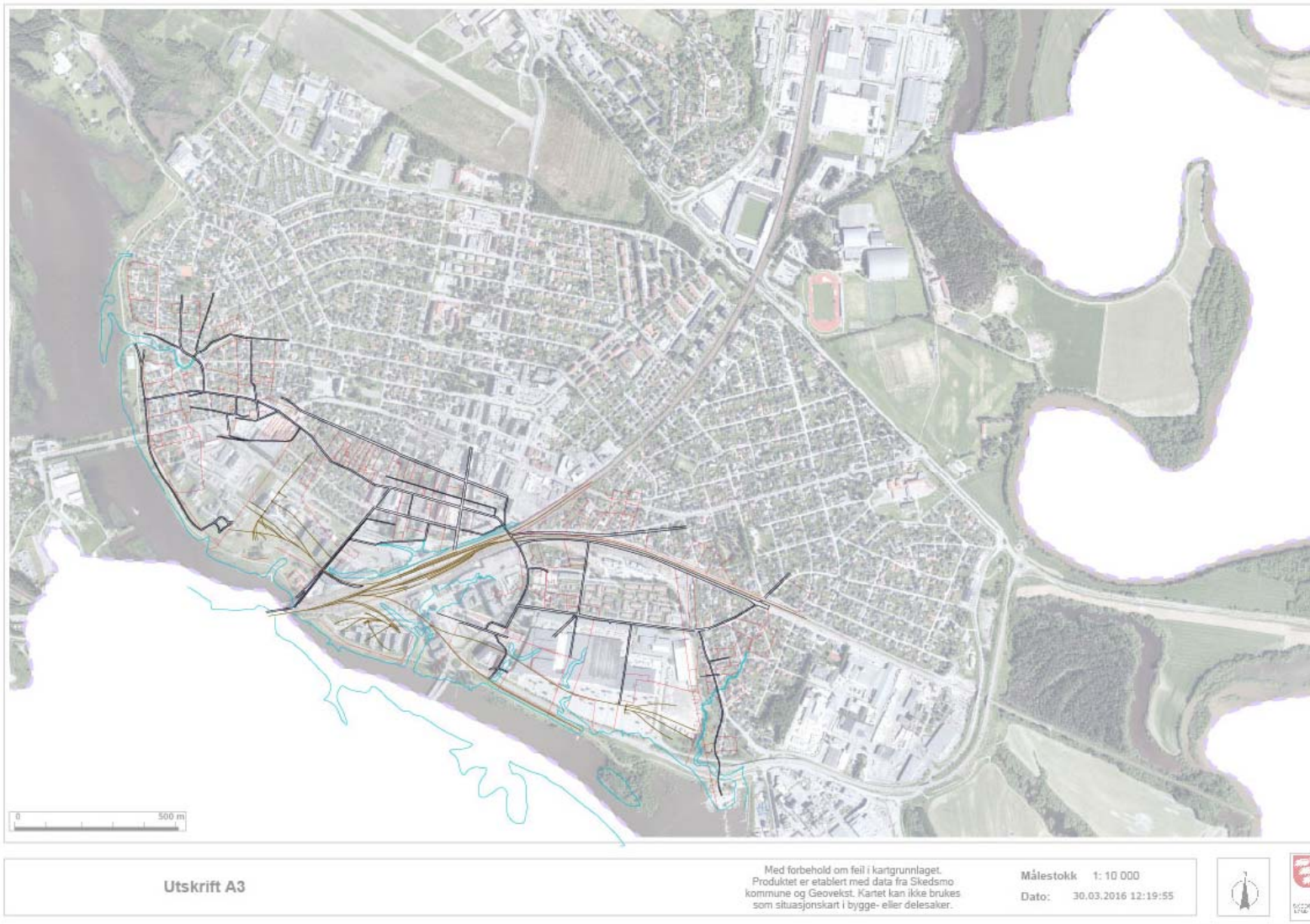
Eiendomssituasjonen som byutvikling og vekstretning må forholde seg til kjennetegnes av to «arealbruksbelter» med industrien i sør og torvnæringen i nord. De forskjellige arealbruksformene utgjør ulike utgangspunkt for eiendomsforhold i det korte tidsperspektivet (frem til neste epoke), og hvorvidt eiendomsforholdene vil være krefter eller motkrefter for byutvikling og vekstretning, ligger i det endringstrykket som oppstår for de forskjellige planenehetene.

Hva gjelder de seks planenehetene som er studert for byform har disse også ulike utgangspunkt hva gjelder eiendomssituasjonen. Dette er vist i tabellen under.

Tabell 1: Arealbruk, eiendomsforhold og arealtetthet for planenehetene i 1887

| Planenhet | Arealbruk | Eiendomsstr. | Eierstruktur | Nyttefunksjon | Rettighetsstr. | Tetthet |
|--------------|----------------|---------------------|------------------------|--------------------|------------------------|---------|
| Volla-vest | Bolig | Heterogen | ? | Konsument? | ? | A |
| Haneborg | Industri | Økonomisk produktiv | Fysisk personer | Kapital | Bruksrett | D |
| Fabrikkv. | Bolig/Industri | Heterogen | Fysisk/Juridisk person | Konsument/kapital? | ? | B |
| Nesa-øst | Bolig | Heterogen | Fysiske personer | Konsument? | Bruksrett/feste | A |
| SV. Industri | Industri | Økonomisk produktiv | Juridisk person | Kapital | Eiendomsrett/bruksrett | C |
| SV. Bolig | Bolig | Heterogen | ? | Konsument? | ? | B |

På neste side er gate- og eiendomsstrukturen i Lillestrøm 1887 skalert til, og lagt over et ortofoto av Lillestrøm 2016. På den måten kan vi feste de historiske utviklingsmønstrene til et nåtidig fugleperspektiv. Det tas forbehold om både feil i kartgrunnlaget og i skaleringen av det historiske kartet.



Figur 23: Ortofoto Lillestrøm 2016 (skedsmo.kommune.no). Fremhevinger av gatestruktur (sort), eiendomsstruktur (rød), jernbanespor (brun) og naturgitte forhold (blå) i 1887.

4.3 Industritettsted og bygningskommune 1887-1906

4.3.1 Sosio-økonomiske forhold

Trelastnæringen var viktig for de sosio-økonomiske forholdene i Lillestrøm og fremveksten av tettstedet. Studerer vi diagrammet i Hals (1978a s. 62) er det en tilbakegang i denne næringen etter 1874 før den i begynnelsen av 1880-årene tok seg opp. Et toppår blir registrert i 1881/82, mens en ny bunn blir registrert i 1884/85. En absolutt produksjonstopp blir nådd i 1897/98, deretter noe tilbake, før Lillestrøm-brukene i begynnelsen av 1900-tallet hadde en viss økning. Men fra og med 1903/04 inntreffer en ny synkende tendens, og frem mot etableringen av Lillestrøm som egen kommune i 1908 ble forholdene vanskelige (Hals 1978a s. 61).

De skiftende konjunktorene fikk sitt å si for sagbrukene langs Nitelva. Engebret Tandberg måtte oppgi sitt bruk i 1874, Brandvalsaga ble solgt til, og sammenslått med Lillestrøm Dampsag & Høvleri i 1880 (Hals 1978a s. 63). Lunds Dampsag gikk konkurs omkring 1879 og ble nedlagt, og Hansesaga og Maarud Bruk brant ned i 1882, men ble ikke gjenreist (ibid.). Ved produksjonstoppen i 1897 hadde de gode årene før fått tid til å virke, hvilket gjorde at ikke alle dampsagene langs Nitelva måtte lide samme skjebne. Skedsmo Dampsag & Høvleri ble reist på området der Maarud Bruk og Hansesaga hadde ligget, og i 1906 kan vi se at Lillestrøm Dampsag & Høvleri har utvidet sine arealer i vest, hvor Haneborg tidligere eide arealene.

Det store bildet hva gjelder trelastkonjunktorene kan vi lese i Danielsen et al. (2007 s. 234). Bildet er det av en industri som utover 1900-tallet mister store deler av sin før så inntektsbringende rolle; generelt for nasjonen, men spesielt for Lillestrøm da dette her var å betrakte som hjørnestensbedrifter. For Haneborgs Dampsag gikk det dårlig. Bruket ble nedlagt i februar 1900, solgt i 1906, og de nye eierne rev bruksbygningene og flyttet maskinene (Hals 1978a s. 77). Dette forklarer delvis det vi observerer i kartet fra 1906 hvor fabrikkområdet er sanert. Tomta der bruket stod tilhørte jernbanen (Hals 1978a s. 77), hvilket delvis kan forklare hvorfor det ikke ble en arealbruksendring i området, jf. kartet fra 1939 på side 63.

Som 40 år tidligere var Lillestrøm i 1906 helt avhengig av dampsagene; hele stedets eksistens bygde på denne industrien (Hals 1978a s. 79). Det var imidlertid noe tilskudd av annen industrivirksomhet på slutten av 1800-tallet.

Den viktigste var Lillestrøm Væveri som ble grunnlagt i 1884 (Hals 1978a s. 79). Denne fabrikk ble bygd i «Fabrikkvartalet», på nordsiden av Fabrikkgaten i krysset til Ekelundsgaten. Bruket ble drevet med vekslende hell frem til fabrikk brant ned i 1906. Det ble gjenoppbygd i Christiania. En annen næring som vi har vært inne på tidligere var den som ble drevet på Torvmosen. Etter at brenntorvproduksjonen hadde slått feil like etter oppstart, lå den store Torvmosen ved Lillestrøm lenge ubenyttet (Hals 1978a s. 80). Dette kan forklare noe av den ekspansjonen av byen vi ser i 1906 som har flyttet seg langs med Storgata inn på Torvmosen.

I 1892 ble Lillestrøm Torvstrøfabrikk grunnlagt, hvis formål var å selge torvstrø til jordforbedring. Selve arbeidet var sesongbetont; i 1907 var fabrikk i sentrum ikke i drift mer enn 32 dager, i 1909 gikk den i 108 dager, og i 1910 var den i gang i 92 dager (Hals 1978a s. 80). Stundom må vi kunne anta at arealbruken ble kjennetegnet av «bruk – ikke bruk». Hvilke følger dette fikk for eiendomsforholdene har vi vært noe innpå, og i 1906 ser vi at flere områder som før var brukt til torvproduksjon har blitt til boligområder. Utbyggingen her følger imidlertid det nye mønsteret av å være regulert utbygging.

I perioden 1875-1910 økte folkemengden i Lillestrøm med om lag 251 prosent (Hals 1978a s. 83), fra 1245 personer i 1875 til 4373 tilstedeværende personer i 1910. I perioden mellom 1887 og 1906 ser vi hvordan dette har manifestert seg i bylandskapet; byen har ekspandert nordover inn på Torvmosen, blitt fortettet i sentrumsområdene og nord for Kongsvingerbanen på Vigernes, og på Nesa-området langs Svelleveien har det vært en stor aktivitet av fradelinger av eiendom.

Bruksarbeidernes antall de første årene på 1900-tallet viser også en lignende, men stabil tendens til et levedyktig tettsted: I 1901 var det 661 yrkesaktive på brukene, 552 yrkesaktive i 1902, 646 i 1903, og 748 i 1904 (Nordanger 1933 s. 21). I tillegg var det andre bedrifter i Lillestrøm på denne tiden som viser at urbaniseringsprosessen har tatt til: boktrykkeri, apotek, ølsamlag, torvhandel, landhandlerier, slakterier, smier, tinglokale, sparebank m.m. (ibid.). Andre funksjoner som et handelstorg er det også å se i kartet fra 1906. Dette ligger på østsiden av Storgata, mellom Torvgata og Nittedalsgata. Torget ble utvidet med 2000 m² mellom 1887 og 1906. Arealene ble gitt («skjenket») av eierne på Torvmosen (Hals 1978a s. 256).



Figur 24: Kart over Lillestrøm vest 1906 (1:2000). Kart: Ingeniør Dahl's Opmaaling 1906. Kopi: Nasjonalbiblioteket



Figur 25: Kart over Lillestrøm øst 1906 (1:2000). Kart: Ingeniør Dahl's Opmaaling 1906. Kopi: Nasjonalbiblioteket

4.3.2 Byvekst og boligbygging

Det overordnede byutviklingsmønsteret bærer preg av å være ekspansivt, men også en grad av fortetting i sentrumsområdet og «Fabrikkvartalet». Tettstedet har generelt sett vokst i øst-vest skillet mellom industrien i sør og Torvmosen i nord. Som vi har vært inne på over i kapittel 4.3 har Torvmosen vært gjenstand for noe endringstrykk i den grad mer økonomisk lønnsomme arealbruksformer i form av boligbygging har «utkonkurrert» torvproduksjon. En annen faktor vi legger merke til i kartet fra 1906 er at de naturgitte forholdene i form av vann, elver og sumper, enten har tørket ut, blitt fylt igjen eller på andre måter har trukket seg mot Nitelva. Unntaket er elveløpet i vest som fremdeles renner inn mot Skedsmogata, og «vannbassengene» i industribeltet.

Noen av områdene skiller seg ut hva gjelder heterogenitet og homogenitet i eiendomsstrukturen. Bebyggelsen som har ekspandert ut på Torvmosen, med unntak av tomtene mellom Hovedbanen og Kongsvingerbanen, har et preg av «ordnede» former tilpasset kvartalsformasjonen som oppstår i det gridmønstrede gatesystemet. Et gridmønstret gatesystem, eller en «gridbyplan», vil si et kvadratisk vegnett med lange, like veier (Kjærdsdam 2010 s. 21).

I området mellom de to jernbanetraséene som vi kjenner igjen i kartet fra 1874, er eiendomsstrukturen fremdeles heterogen. Langs med Sørums-gaten, som går fra skillet mellom jernbanesporene og i nordøstlig retning mot Fetveien, er det mer homogenitet i eiendomsstrukturen. Det samme gjelder de nye kvartalene langs Skolegaten.

Observerer vi eiendomsstrukturen *intra* kvartalene i tettstedet ser vi at de nye, og mindre kvartalene har en større grad av homogenitet enn de større kvartalene. Se f.eks. forskjellen mellom de mindre kvartalene langs Sørums-gaten og Skolegaten, og det større triangulære kvartalet innenfor disse gatene mot Kongsvingerbanen. Det samme mønsteret ser vi på sørsiden av Kongsvingerbanen i tilknytning Nesgata, hvor de mindre kvartalene har en homogen struktur, mens det større triangulære kvartalet dannet av Svelleveien, Nesgata og Havregata har en iboende heterogenitet. I sentrum skiller det seg ut et kvartal med en sterkere heterogenitet enn de andre; kvartalet som dannes av Voldgata og Torvgata, vest for Bryndvoldgata.

Ulikhetene i eiendomsstrukturens heterogenitet og homogenitet ser også ut til å være enten årsak for, eller virkning til plassering av bygningstomtene, dvs. «fotavtrykket» til bygningene. I kvartalene hvor vi kan observere en homogen struktur i eiendomsstrukturen ligger bebyggelsen ut mot vegene. I de mer heterogene områdene ligger bebyggelsen mer spredt; noe langs vegene, andre inn mot kjernen av kvartalet. Det finnes noen «unntak», som f.eks. i «Fabrikkvartalet» hvor det er noe heterogen eiendomsstruktur, men bebyggelsen er ordnet i tilknytning til veg. «Fabrikkvartalet» er da også i noen tilfeller «mettet», dvs. at fortettingen har ført til at videre fradelinger vanskelig lar seg gjøre.

Sammenligner vi kartene fra 1906 med det fra 1887 ser vi at industribeltet langs Nitelva ikke har trukket seg tilbake, men snarere ekspandert. Unntaket er som nevnt Haneborgs Dampsag som ble revet i 1906, men i tråd med Korsvolla et al. (2004 s. 26) kan vi nok anta endringen i arealbruk (fra bruk til ikke-bruk) ikke har endret eiendomsforholdene og de eiendommessige bånd som arealbruken skapte. Som vi også har vært inne på var tomten eid av jernbanen, og med unntak av trelasttomten Lillestrøm Dampsag & Høvleri har ekspandert på, og som Haneborg selv eide, er det ikke grunnlag for å tro at eierstrukturen har endret seg på det tidligere fabrikkområdet.

Sammenligner vi kartene fra 1906 med det fra 1887 ser vi at både Øieren- og Egebergs Dampsag & Høvleri har ekspandert sine trelasttomter og tilknyttet infrastruktur i nordlig retning.

Øieren har utvidet infrastrukturen helt opp til Nesgata, og Egeberg så langt opp som til Kongsvingerbanen, altså over Nesgata. Det er uvisst om denne infrastrukturen er jernbaneteknisk, men de ny linjene er koblet på de gamle sporene som forbinder disse med Hovedbanen. I tillegg er det i kartene inntegnet hva som trolig er svingskiver/dreieskiver, innretninger hvis formål er å snu kjøreretningen på lokomotiver og enkeltvogner.

La oss da gå tilbake til byveksten som har funnet sted mellom Torvmosen og industrien. Størstedelen av Lillestrøms befolkning hørte til i tellingskretsene Torvmosen eller Volla (Hals 1978a s. 150).

Mellom 1890 og 1900 ble det bare bygd 40 nye hus i Torvmosen og Volla (fra 172 til 212), mens det på Nesa ble bygd 100 nye hus. Fra 70 bolighus i 1890 til 170 bolighus i 1900, og folketallet der ble mer enn fordoblet (fra 611 tilstedeværende til 1370). Ifølge Hals (1978a s. 150) var årsaken til dette at det her ble stykket ut en rekke boligtomter til forholdsvis rimelig grunnleie.

En annen faktor enn billige tomter som årsak til byutvikling er forskjellen i eierstrukturen på henholdsvis Torvmosen og Nesa-øst. På Torvmosen er eierstrukturen kjennetegnet av eiere med en kapitalrelasjon til eiendommene, men Torvmosen fungerer også som et produksjonsareal. På Nesa-øst, hvor Sørungårdene er de største grunneierne, var det tidligere utmark og mest sannsynlig spilte denne utmarka en foretaksmessig funksjon for eierne. Som vi har vært inne på var det en kraftig nedgang i yrkesaktive i landbruket, og samtidig med dette må arealene ha vært utsatt for et endringstrykk i arealbruken da det fra 1887 var begynt en utparsellering av boligtomter. Så lenge området egnert seg dårligere til beite eller andre landbrukstilknnyttede funksjoner, ble det et skifte i produksjonsrelasjonen til arealene. En rasjonell løsning vil da være å tjene inn penger på å utparsellere tomter og evt. leie bort disse. Det går da også frem av Hals (1978) at tomtene ble utleid, altså en slags form for bruksrett.

4.3.3 Reguleringsstruktur

Kartet fra 1906 representerer det første innregulerte gatesystemet for Lillestrøm. Som vi har vært inne på i kapittel 4.2.2 var mye av tanken bak bygningsloven av 1845 (og tidligere bygningslover for den saks skyld) at bestemmelsene skulle virke brannforebyggende. For historiske byer har det da også vært vanlig å innregulere gater eller allmenninger etter branner (Erslund 2011a s. 33). Lillestrøm ble herjet av storbrann den 24. juni 1906 (Hals 1978a s. 181-182), men jeg tror kartet, og da reguleringsstrukturen, er eldre enn dette. Grunnlaget for en slik antagelse gjør jeg i det faktum at Devold Veveri med tilhørende fabrikklokaler er nedtegnet i kartet, hvilket brant ned med storbrannen i 1906. Planen er altså et resultat av ikke bare brannforebyggende tiltak, men også en illustrasjon av bygningskomiteens idealer for Lillestrøms byutvikling og byform.

Spørsmålet som oppstår når vi beskriver reguleringsstrukturen i en epoke, og undersøker neste, er i hvilken grad eiendomsforholdene har motvirket eller medvirket til gjennomføring av reguleringene. Etter modellbetraktningene i kapittel 2.3.3 blir det altså snakk om møte mellom eiendomsregimet og eiendomsretten, og reguleringsregimet og reguleringsretten.

Reguleringsstrukturen i 1906 går utelukkende på regulering av gater og åpne plasser. Gatesystemet som foreslås er etter et gridmønstrer system, og kvartalene som oppstår etter dette mønsteret er gjennomgående kvadratiske eller rektangulære, ofte identiske med nabokvartalet.

Det området som skiller seg mest fra den ganske så homogene kvartalsstrukturen er området på Volla-vest. Her er reguleringen trolig innordnet de naturgitte forholdene med buede gater og større kvartaler. Selve vegreguleringene går ikke så ofte på bekostning av bygninger i dette området, men hvor de gjør dette er det som regel snakk om «udhuse», altså ikke bolighus.

I sentrum ser det ut til at den generelle tråden i planen er å utvide eksisterende gater, opparbeide nye i tråd med gridsystemet, samt bryte opp de større kvartalene. Dette er trolig et resultat av bygningslovens § 1 annet ledd om maksstørrelser på kvartaler. Her går de innregulerte gatene på tvers av flere bolighus enn i de perifere områdene i vest og øst, men det ser ut til at planen også hensyntar langt flere boliger ved å legge ut gatene noe diagonalt. I de delene av Lillestrøm som pr. 1906 ikke er bebyggt, spesielt områdene på Torvmosen, blir gridsystemet fulgt slavisk. Den samme oppdelingen i mindre kvartaler er også valgt for Nesa-øst.

Vi kan legge merke til at de eneste områdene som planen ikke berører, med unntak av de naturgitte forholdene, er industribeltet; her også med et lite unntak på tomten til Lillestrøm Dampsag & Høvleri. Forklaringen kan ligge i hvilken betydning dampsagene hadde for tettstedet; at en arealbruksendring i disse områdene var utenkelig, men også at en gateregulering var unødvendig når brukene hadde tilknytning til jernbanen.

Vi har tidligere skrevet at Lillestrøm ble bygningskommune i 1877, og at bygningsloven av 1845 da ble gjort gjeldende. I tiden frem mot neste epoke som er 1939, blir bygningsloven av 1845 avløst av bygningsloven fra 1924. Vi redegjør for denne her da den nye loven ikke utgjør noen større endringer i forhold til bygningsloven av 1845 for de bestemmelsene vi til nå har redegjort for. I institusjonell teori kalles dette for «sporavhengighet», dvs. at institusjonelle endringer ofte kjennetegnes ved at formelle lover sjeldent blir endret i sin helhet, men at man legger til eller gjør endringer i «kantene» (North 1990 s. 93-94; Sevatdal & Sky 2003 s. 75).

På begynnelsen av 1900-tallet foregikk det en storstilt utbygging (ikke bare i Lillestrøm), og de gamle bygningslovene ble gjenstand for «angrep». Argumentasjonen mot loven den gang (som den er i dag) var at loven fordyret byggeforetakende, og derfor økte bolignøden (Bratberg 1995 s. 26).

Bestemmelsene fra bygningsloven av 1924 er hentet fra Kaas (1935):

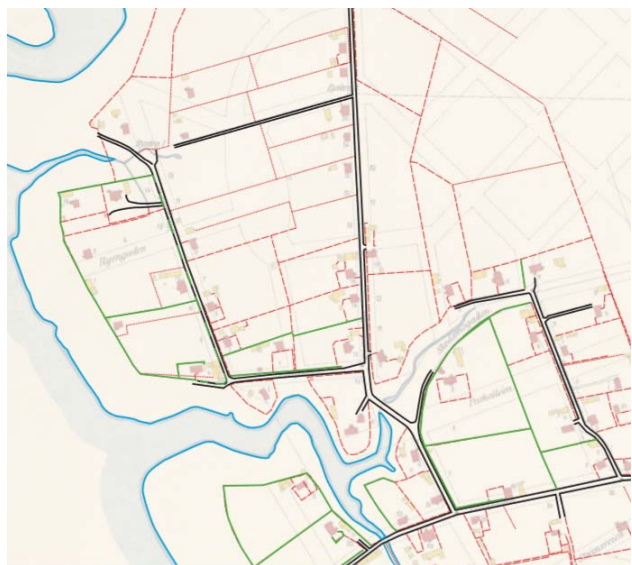
I lovens kapittel 3 ble bestemmelser for byplaner gitt. I § 20, første ledd ble det bestemt at alle steder hvor loven gjaldt skulle det utarbeides en byplan. I § 21 ble bestemmelser for regulering av avbrente områder gitt. Her skulle spørsmålet om omregulering eller videreføring av gjeldende regulering «straks optas til behandling», og nybygging måtte ikke finne sted i vedkommende strøk før gjeldende plan ble bestemt videreført eller omregulering ble påkrevd. Byplanene fortsatte med samme hjemmel til å regulere gater og offentlige plassers beliggenhet og bredde, bebyggelsens karakter (åpen eller tett), bygningshøyde m.m., jf. § 23, første ledd bokstavene a) til d). I § 31 ble det bestemt at godkjent byplan straks er bindende, og at grunn bestemt til gater, plasser, parker, jernbaner, mv., ikke måtte bebygges.

I lovens kapittel 4 ble grunneiers forpliktelser etter brann regulert. I § 35 pliktet vedkommende grunneier å avstå til kommunen den grunn som var nødvendig til tomtenes innbyrdes regulering mot erstatning, evt. likeverdig tjenlig tomt. I § 40 ble ekspropriasjonshjemmelen for gjennomførelse av byplan på bebyggt eller ubebyggt areal videreført hvor dette var nødvendig eller til hinder for nye vegger, rettelse eller forlengelse av gamle vegger, plasser, parker, osv. I § 41 kunne kommunen for gjennomføring av regulering eller omregulering beslutte å ekspropriere hele strøk.

At kommunen skulle gjennomføre reguleringene, eksempelvis opparbeide vegen, betød at kommunestyret («det politiske regimet») hadde sterk innflytelse i regulerings sakene. For å få ekspropriasjonshjemmel måtte kommunestyrets vedtak sendes «vedkommende regjeringsdepartement», hvilket også manifesterer «det politiske regimets» stilling i plansaker. Det kunne da med rette i vår sammenheng appelleres for også å tilføye «det politiske regimet» i figur 7, for slik å kunne se utviklingen i enda et mer helhetlig perspektiv. På grunn av tiden til rådighet vil vi ikke gjøre dette, men et grunnlag for å innarbeide dette i modellen til Sevatdal kan eksempelvis undersøkes med arbeidet til Eriksen (1993).

4.3.4 Byform

Volla-vest



Figur 26: Utsnitt av kart 1906 som viser gatestruktur (sort), bevart eiendomsstruktur (grønn), ny eiendomsstruktur (rød) og byggningsstruktur (opprinnelig fra kartet) på Volla-vest

Utgangspunktet for Volla-vest i 1887 var et området kjennetegnet ved en moderat blanding av arealbruken, en heterogen eiendomsstruktur og tetthetsfaktoren var lav. Gatestrukturen var også moderat utviklet, hvilket har medført at utviklingen i en tid ikke har vært premissgitt gate- eller kvartalsstrukturer.

Hva gjelder tiden mellom 1887 og 1906 er det snakk om 19 år, og av de opprinnelige eiendomsstrukturene kjenner vi for det første igjen den karakteristiske kantgrensen ut mot Nitelva og grensen som deler denne litt under midten. Innenfor denne strukturen har det funnet sted en fradeling av nye eiendommer, men det later ikke til å ha fulgt et gitt mønster. Elvegata 8 er en dyp smal tomt, mens Elvegata 10 er en kvadratisk tomt.

Av den opprinnelige byggningsstrukturen kjenner vi i hvert fall igjen den sydligste bygningstomten, og trolig er også den nordvestligste bygningstomten bevart. Det som i stor grad skiller byggningsstrukturen mellom de to nedtegningene er at bebyggelsen enten er trukket vekk fra Elvegata, eller nærmere Elvegata. Det er ikke lenger medial bebyggelse, dvs. bebyggelse i kjernen mellom vegger eller andre strukturerelementer. Dette skyldes nok arealbruken, altså åkerlappene.

Tilveksten mellom 1887 og 1906 har uansett resultert i en større mengde *sekundærtomter* og *sekundærgrenser*. Sistnevnte er yngre grenser som har oppstått gjennom eiendomsdelinger i «nyere» tid (Korsvolla et al. 2004 s. 49).

I området mellom Elvegata og Kjellergata var det ikke mye bebyggt areal i 1887. Av den opprinnelige strukturen antar jeg at den markerte grensen lengst sør i kvartalet er bevart. Dette gjør jeg med bakgrunn i den forflyttingen av Elvegata som later til å ha funnet sted. Elvegata følger i 1906 den østre kantgrensen for den karakteristiske, buede tomten på vestsiden av gata, hvilket den ikke gjorde i 1887. I så fall har eiendomsstrukturen vært strukturerende for gatesystemet.

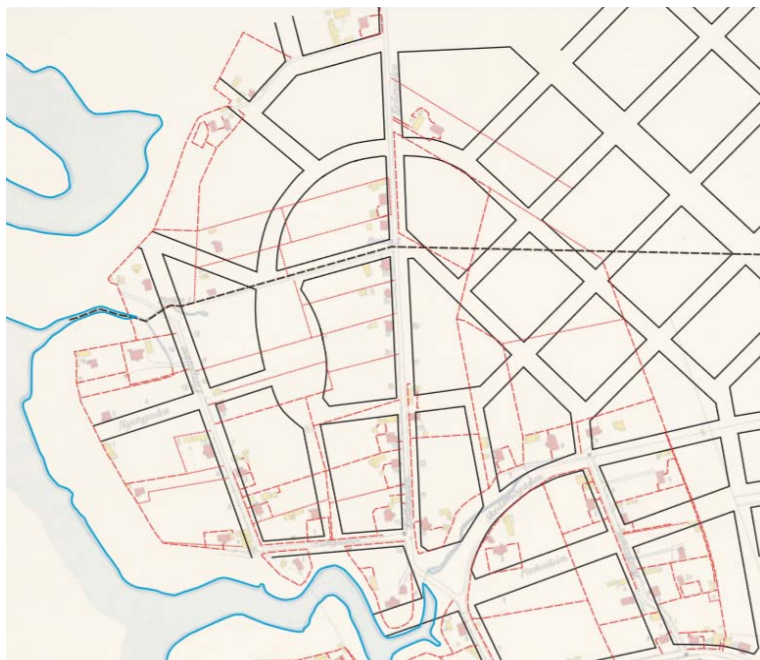
Innenfor den kvartalsstrukturen som nå oppstår har det vært en middels stor tilvekst av eiendommer. I motsetning til vestsiden av Elvegata har eiendomsstrukturen mellom de to gatene vokst frem i en mer enhetlig struktur. Grenseskillet mellom de eiendommene som grenser til Elvegata og de som grenser til Kjellergata, går mer eller mindre igjennom kjernen av kvartalet. Det samme mønsteret ser ut til å ha blitt videreført langs Kjellergata, nord for bysten 2. Unntaket er her på eiendommene som grenser inn mot Elvegata, hvor tomtene er noe mindre dype. Studerer vi kartet skyldes dette den lengre grensen som går fra bysten 1 i nordlig retning.

Arealbruken kan synes å ha skiftet fra et moderat blandet bruksformål, til en mer betydelig andel boligformål, men i flyfotoet fra slutten av 1930-tallet på s. 67 ser vi at det er kombinert; bygningene farget med rødt i kartet er «Beboelseshuse», jf. figur 24, mens det ikke-bebygde arealet er mindre åkerlapper. Vi har altså fremdeles en dualitet i dominerende arealbruk, som i det lange perspektivet vil være gjenstand for ulikt endringstrykk.

På den nordlige siden av bysten 1, mot Bondetangen og området rundt, er eiendomsstrukturen mer heterogen. Dette kan bl.a. skyldes to årsaker; Nitelva i vest og den moderate vegutbyggingen i området. Ser vi på kantgrensen ut mot Nitelva får denne også en karakteristisk bue etter elva, mens den andre langsiden inn mot fastlandet ikke følger en satt utstrekning før denne treffer på andre grenser. Sammenholdt med det vi skrev om eiendomsstrukturene mellom Elvegata og Kjellergata over, har eiendomsstrukturen på Volla-vest frem til 1906 blitt strukturert etter gatene og de naturgitte forholdene, mens eiendomsstrukturene har strukturert hverandre *intra* de dominerende planelementene.

En annen permanent struktur er bygningstomtene mellom Elvegata og Nitelvas innløp i sør. Disse er ikke markert grønne i figuren over, dette fordi det i kartet fra 1887 ikke var nedtegnet grenser, gjerder eller lignende. Vi kan imidlertid anta at siden Nitelva har det samme løpet innlands, så er primærgrensen uendret. Dette har vært strukturerende for de to teigene som her viser en plasskontinuitet.

Vi var inne på den manglende reguleringsstrukturen når vi studerte området i 1887. I 1906 er hele området tegnet opp med rette gateløp som bryter med den etablerte strukturen, jf. figuren under.



Figur 27: Utsnitt av kart 1906 som fremhever bygningskommunens grense (brun), regulert gatestruktur (sort), eiendomsstrukturen (rød) og bygningsstruktur (opprinnelig fra kartet).

Studerer vi reguleringsstrukturen ser vi først og fremst at eksisterende gater utvides og videreføres. Dette gjelder Elvegata og Kjellergata, men også Skedsmogata.

Et annet kjennetegn ved reguleringsstrukturen på Volla-vest i 1906 er at den viser en litt mer komplisert gatestruktur enn det gatesystemet som er innregulert på jomfruelig mark, som f.eks. på Torvmosen, øst for Nesa-øst og på oversiden av Kongsvingerbanen (Vigernes).

Området ble klassifisert med lav tetthet i 1887. I 1906 ser vi en betydelig tilvekst i området, og hvor det i 1887 ble det registrert ca. 8 teiger, er det i 1906 over 40 teiger i området. Tilveksten bærer preg av at de fraskilte tomtene har hatt større arealer å vokse frem på enn f.eks. områdene klassifisert som C og D. Dette kan også skyldes at området har hatt en tilvekst uten å være premissgitt en lukket gatestruktur, og at området hadde en betydelig andel utmark/ikke-bebygde areal i 1887.

Selv om området har hatt en betydelig tilvekst sammenlignet med 1887, er gjenværende areal på de bebygde og ikke-bebygde teigene store. Derfor klassifiseres området fremdeles med en lav tetthet, spesielt sammenlignet med andre planenheter i Lillestrøm.

Området kjennetegnes i 1906 av:

- a) En arealbruk dominert av boligformål og landbruk.
- b) **Eiendomsstrukturen** kjennetegnes av heterogenitet, men mellom Elvegata og Kjellergata er eiendomsstrukturen i større grad homogen. Arealkategorien består av bebygde og ikke-bebygde areal, samt noe utmark i nord. Størrelsen på arealene varierer fra store eiendommer til mindre eiendommer, mens det mellom Elvegata og Kjellergata er tilnærmet like størrelser på arealene. Antall teiger er over 40

og beliggenheten er fremdeles perifer. Adkomsten til veg har bedret seg fra 1887. **Eier- og rettighetsstrukturen** er ukjent.

c) Fra en moderat gatestruktur til en mer utviklet gatestruktur og en påstartet kvartalsformasjon i form av Elvegata, Kjellergata og mindre veg gjennom det nordlige området.

d) Volla-vest er regulert etter gridbyplan-systemet.

e) De naturgitte forholdene vedvarer.

Haneborg-tomta



Figur 28: Utsnitt av kartet fra 1906 over Haneborg-tomta

I 1887 var Haneborg-tomta kjennetegnet av industriell arealbruk på én større teig som kunne betegnes økonomisk produktiv. Det var ingen gatestruktur som skapte fysisk-strukturelle rammer for vekst eller form, men denne egenskapen lå til den naturtekniske kvartalsrammen. Haneborg-tomta var ikke regulert og Nitelva fungerte dels som primærgrense, og dels som aktivum. Tetthetsklassen var D, meget høy.

I kartet fra 1906 ser vi at fabrikkens er blitt sanert. Som over forklart skyldes dette personlig konkurs hos eieren av bruket. Dermed har det skjedd et skifte i arealbruken fra bruk til ikke-bruk. Som vi har vært inne på tidligere lå fremdeles rettighetene til grunnen hos jernbanen. En kan selvsagt spekulere i om fabrikkens hadde blitt revet dersom eiendomsretten også hadde fulgt med i salget.

Som følger av denne utviklingen har det skjedd endringer i både eier- og rettighetsstrukturen på Haneborg-tomta. Det er fremdeles bare én eier (jernbaneverket), men skiftet er fra en fysisk person til et statlig foretak. For det andre hviler det mest sannsynlig ingen bruksrett på arealene lenger, og jernbaneverket har, i kraft av elasticiteten i eiendomsretten, fått utvidet sin eiendomsrett til grunnen. Hva gjelder eiendomsstrukturen er ikke denne nedtegnet i kartet fra 1906. Det kan tenkes at grensene vi så i 1887 var bruksrettsgrenser, og at eiendommen nå har tilfalt de tilgrensende arealene til jernbanen. En sammenligning av kartene frem til 1975 underbygger en slik påstand.

De naturtekniske kvartalsrammene har så godt som vedvart i sør og nord, men i øst har det vært en igjenfylling av dampskipskanalens innerste vik. Dette har resultert i større landarealer for jernbanen, hvor det nord for kanalen er blitt bygget en lokomotivstall. Denne står der i 2016.

Ellers er det få endringer, og selv om jernbanesporene ser ut til å ha blitt betraktelig redusert, later det til å være en kartteknisk årsak til dette. Området er ikke regulert.

Haneborg-tomta kjennetegnes da i 1906 med følgende:

- a) Arealbruken er endret fra bruk til ikke-bruk
- b) Den gamle eiendomsstrukturen er ikke nedtegnet og det antas at arealene har tilfalt jernbanens øvrige arealer. **Eierstrukturen** kjennetegnes av én juridisk person (jernbaneverket) og **rettighetsstrukturen** kjennetegnes av eneeie.
- c) Ingen endring i gatestrukturen og tilnærmet like naturtekniske kvartalsrammer
- d) Området er fremdeles ikke regulert
- e) De naturgitte forholdene har endret seg i øst med igjenfylling av dampskipkanalen, men i nord og sør er de naturtekniske rammene bevart.

Fabrikkvartalet



Figur 29: Utsnitt av kart 1906 som viser gatestruktur (sort), bevart eiendomsstruktur (grønn), ny eiendomsstruktur (rød) og bebyggelse (fra kartet) i Fabrikkvartalet

Utgangspunktet for Fabrikkvartalet i 1887 var en dualistisk arealbruk med overvekt mot boligbebyggelse, og en gjennomgående heterogen eiendomsstruktur. Fabrikkvartalet hadde et avlukket gatesystem, og var ikke regulert med plan. Det var ingen naturgitte forhold innenfor kvartalet. Tettheten ble satt til klasse B, altså middels tetthet.

I 1906 har vi en tilsvarende dualitet i arealbruken i området, men som vi kan se i figuren over er det en større overvekt av boliger i 1906 enn i 1887. Unntaket er Devold Veveri i nordøst. Ingen av bygningene i Fabrikkvartalet er i mur, hvilket i kartet fra 1906 er markert med brun farge, jf. figur 24.

Hva gjelder eiendomsstrukturen er det mange grenser som har vært permanente fra 1887, men innenfor de opprinnelige eiendommene har det vært en betydelig fradeling. Særlig har dette kommet til uttrykk i kvartalssegmentet som ligger ut mot Jernbanegata, og langs den nye vegen gjennom kvartalet (Fabrikkgata). Åpningen i Fabrikkgata like etter denne tar av fra Jernbanegata ser ut til å ha muliggjort en fortetting av det eldre ikke-bebygde arealet. Bygningsstrukturen er innordnet etter de gamle grensene, og de nye sekundærtomtene tyder på en regulert utvikling.

Vi ser at dette skiller seg fra fradelingene som har skjedd i det sørvestlige hjørnet, hvor Nesgata ikke har en tilsvarende åpning. Her ligger bygningsfasadene vendt enten mot Jernbanegata eller Nesgata, og for sistnevnte har dette resultert i en tynnere og dypere eiendomsstruktur enn langs Fabrikkgata.

Like øst for åpningen i Fabrikkgaten ser vi tre eiendommer som har en tilsvarende struktur som den vi ser langs vest for åpningen i Farbikkagata. Dette tyder på at tomtene er utskilt etter samme «mal». På sydsiden av disse tre eiendommene er det ytterligere tre, gradvis minskende teiger etter hvert som de nærmer seg kvartalskjernen. De har den samme bredden som eiendommene langs Fabrikkgata, men er mer kvadratiske enn de rektangulære eiendommene langs vegen. Da de har fulgt samme «mal» som ekspansjonen langs Fabrikkgata, har eiendomsstrukturen i kvartalskjernen markert i grønn vært strukturerende for byformen.

I det sørøstligste hjørnet av kvartalet har det vært en tilsvarende fradelingen innenfor de opprinnelige kantgrensene, men de nye sekundærtomtene er mindre homogene enn de som til nå er drøftet. Det kan også her sies at den vedvarte eiendomsstrukturen som sekundærtomtene er fradelt fra, har satt premisser for byform.

I Fabrikkvartalets nordøstlige hjørne er det fradelt en større eiendom og bygd et (relativt sett) større bygg markert i gult. Det har ikke lyktes forfatteren å finne ut hvilke funksjoner eller tilknytninger Fabrikkgata 13 hadde, og det er usikkert om det er et fabrikkbygg, som hvis ikke er av mur, ofte er tegnet gule i dette kartet, jf. industribeltet og Devold Veveri.

Som vi var inne på under drøftelsene av Fabrikkvartalet i 1887 har det vært en vekslende eierstruktur på veveriet frem til 1906. Fabrikken er nedtegnet i kartet fra 1906, hvilket betyr at kartet kan dateres før storbrannen den 24. juni 1906. Bygningsstrukturen på fabrikken i 1906 samsvarer med den i 1887, og eiendomsstrukturen har en tilnærmet lik struktur i 1906. Den lille knekken som har skjedd langs grenselinja er trolig et resultat av den nye vegen.

Fabrikkgata har resultert i at det opprinnelige kvartalet er delt i to, med hva vi kan kalle for øvre og nedre kvartal. Det som skiller øvre og nedre kvartal er for det første arealstørrelsen *intra* kvartalene. Denne er noe større i nedre enn i øvre. For det andre er tettheten i nedre kvartal mye større enn i øvre kvartal. Ny bebyggelse og nye sekundærtomter er overrepresentert i nedre. For det tredje er eiendomsstrukturen i øvre kvartal mer heterogent enn i nedre, samtidig som øvre kvartal har større eiendommer for ny tilvekst.

I likhet med de fleste andre områdene vi studerer er det i denne epoken også innregulert gatestruktur i og rundt Fabrikkvartalet. De eneste områdene som mangler reguleringsstrukturer er som nevnt Haneborg-tomta og deler av dampsgatomta i sentrum-vest.



Figur 30: Utsnitt av kartet fra 1906 som fremhever reguleringsstruktur (sort), eiendomsstruktur (rød) og bygningsstruktur (opprinnelig fra kartet). Jernbanen er markert med brune, heltrukne linjer, grensegjerdene med brune, stiplede linjer.

Studerer vi reguleringsstrukturen ser vi først og fremst at eksisterende gater som Jernbanegata, Fabrikkgata og Ekelundsgata utvides og videreføres. En videreføring av samme struktur går ikke nødvendigvis på bekostning av eldre strukturer, men en utvidelse i gatebredden vil bryte noe med de eksisterende eiendomsstrukturene. I ekspropriasjonspraksis blir dette ofte kalt for *stripeekspropriasjon*, dvs. smale striper av eiendommen erverves (Stordrange & Lyngholt 2005 s. 115).

Av det opprinnelige Fabrikkvartalet foreslår reguleringen at både det øvre og nedre kvartalet deles opp i tre mindre elementer. Den største forskjellen ligger i hvilken himmelretning gatene er regulert inn. I det øvre går alle de innregulerte gatene i nordlig retning fra Fabrikkgata, mens det i det nedre kvartalet også går en gate i horisontal (øst-vest) retning.

For det første vil videreføringen av Jernbanegata ikke føre til større endringer. Vegetableringen gjennom kvartalet i sørlig retning fra Fabrikkgata, den såkalte «Vingergata», vil i større grad endre den interne strukturen, men den følger den opprinnelige kantgrensen som fortettingen har skjedd innenfor. Det er et mindre trehus som vil kunne medgå.

I kvartalskjernen er det innregulert en mindre gate mellom Vingergata og Ekelundsgata som vil splitte opp kjernen, og sammen med Vingergata føre til en helt ny kvartalsstruktur.

På grunn av Fabrikkgata har vi fått et øvre og nedre kvartal med ulik arealutnyttelse. I 1906 kan vi klassifisere tettheten i øvre kvartal som middels høy, altså en videreføring av situasjonen i 1887. Det nedre kvartalet har hatt en større tilvekst og fortetting kan klassifiseres med høy tetthet, altså klasse C.

Oppsummert er det følgende karakteristika for Fabrikkvartalet:

a) Arealbruken er fremdeles todelt, men den dominerende arealbruken har gått mer mot boligformål.

b) **Eiendomsstrukturen** i øvre kvartal kjennetegnes fremdeles av en heterogen struktur. Arealkategorien består av bebygd og ikke-bebygd areal. Størrelsen på eiendommene i øvre kvartal varierer med en overvekt mot dype arealer i boligområdet, og større, kvadratiske eiendommer ved Devold Veveri. Det er ca. 9 teiger i øvre. **Eier-** og **rettighetsstrukturen** i øvre kvartal er ukjent med unntak av Devold Veveri, hvor det frem til brannen var i eie av en juridisk person (O. Johansen & Søn A/S). **Eiendomsstrukturen** i nedre kvartal kjennetegnes ved en mer homogen struktur. Arealkategorien består av bebygd og ikke-bebygd areal. Størrelsen på eiendommene er (relativt) små og ensartet. Det er ca. 25 teiger i kvartalet. **Eier-** og **rettighetsstrukturen** er ukjent.

c) Gatestrukturen er godt utviklet og gatesystemet setter fysisk-strukturelle føringer for byformen innenfor gatene. Fabrikkgata har skapt to nye kvartaler *intra* gatesystemet.

d) Reguleringsstrukturen foreslår å bryte opp Fabrikkvartalet i enda flere, mindre kvartaler både i vertikal og horisontal himmelretning.

e) Det er ingen naturgitte forhold i Fabrikkvartalet.

Nesa-øst



Figur 31: Utsnitt av kart 1906 som viser gatestruktur (sort), bevart eiendomsstruktur (grønn), ny eiendomsstruktur (rød) og bebyggelsesstruktur (opprinnelig i kartet) på Nesa-øst

Utgangspunktet for Nesa-øst i 1887 var en arealbruk med overvekt av boligbebyggelse og en heterogen eiendomsstruktur. Gatesystemet var relativt godt utviklet, men uten en foreløpig kvartalsformasjon.

Området var ikke regulert og Nitelva rant nesten helt inn til Kongsvingerbanen i en større bekk. Arealutnyttelsen var satt til tetthetsklasse A.

Kartet over viser at det ikke er endringer i arealbruken, men at den opprinnelige arealbruken er forsterket.

Eiendomsstrukturen har ikke endret seg hva gjelder dens heterogene karakter. Dette kan skyldes at tilveksten på Nesa-øst frem mot 1906 ble gjort på store utmarksområder hvor det ikke var etablert en tydelig gatestruktur som eiendomsstrukturen kunne innordne seg etter. Eksempelvis ser vi at eiendomsstrukturen i området nord for Nesgata har innordnet seg de nye gatene og fått en mer homogen struktur. I tillegg er fradelingene gjort utelukkende med initiativ fra eiendomsregimet, jf. s. 32 om Sørungårdene og utparselleringen. Det som i størst grad skiller eiendomsregimet og reguleringsregimet når det gjelder transaksjoner med eiendom, er at det for aktører i eiendomsregimet vil være *kontraktsretten* som gjelder, dvs. lover og regler om kontraktsinngåelse. Prinsippet om *kontraktsfrihet*, dvs. en rett til å inngå kontrakter om forhold som ingen positiv lovhjemmel forbyr, og prinsippet om at *avtaler skal holdes*, dvs. at avtalene er bindende slik de er inngått, er viktige spilleregler. Uten å gå enda dypere inn i dette vil det for hver enkelt transaksjon kunne oppstå ulikheter i hva som inngås, f.eks. med det resultat at ytterligere fradelinger vedvarer den heterogene eiendomsstrukturen.

Av den opprinnelige eiendomsstrukturen fra 1887 kjenner vi igjen mange grenser på nordsiden av den nye Tomtegata, mens det er færre grønne linjer på sydsiden. Det kan være i hvert fall to årsaker til dette: For det første og mest åpenbare har Nitelva trukket seg tilbake til andre siden av Svelleveien. Dette har muliggjort både en tilvekst utenfor området langs denne vegen, men også en tilvekst bakenfor disse sekundærtomtene. For det andre har den tilveksten som har funnet sted syd for Tomtegata vokst frem på ikke-bebygde utmark, dvs. færre premisser i form av allerede bebygde areal.

I likhet med Volla-vest har tilveksten av nye eiendommer skjedd ved en generell fradeling av større eiendommer. Som vi nevnte i kapittel 4.2 var det en massiv utstyking av tomter som ble bygslet bort på dette området i 1890-årene, og denne utparselleringen følger det ekspansive byutviklingsmønsteret, dog ikke like regulert som f.eks. i sentrumsområdene.

Hva gjelder eierstrukturen er det ikke opplyst i de lokalhistoriske kildene hvem som bosatte seg på Nesa-øst. Vi kan anta det var «menigmann» som flyttet til området når grunnleien her var lavere enn i de andre tellingskretsene (Hals 1978a s. 150). «Menigmann» kan gi oss en indikasjon på at relasjonen mellom eier og eiendommen var en konsumentfunksjon. Til dette kan det være tilknyttet sosiale funksjoner, men vi skal ikke gå nærmere inn på affeksjonsverdier eller lignende.

Nesgata og Svelleveien har samme løp som i 1887, men sistnevnte er gjort mer vinkelrett. Igjenom øvre del av kvartalet løper nå Tomtegata gjennom hele området i horisontal retning, og i øst kopler den seg på Havregata som ikke virker å være ferdigstilt i 1906.



Figur 32: Utsnitt av Nesa-øst 1906 som fremhever reguleringsstruktur (sort), eiendomsstruktur (rød), bygninger (opprinnelig fra kartet) og Nitelvas utstrekning innlands.

Reguleringsstrukturen på Nesa-øst viser et ønske om et gridmønstret gatesystem. Området skiller seg allikevel fra den østlige strukturen som geometrisk har en homogen reguleringsstruktur, med like store kvartalsformasjoner. Vi kan også legge merke til at områdene på vestsiden av Svelleveien ikke er regulert, selv om det her er bebyggelse. Dette kan skyldes at området ligger såpass nære på Nitelvas vannløp og industribeltet; to planenheter som gjennomgående ikke blir regulert ført i 1946.

Reguleringsstrukturene foreskriver en oppdeling av øvre kvartal i fire mindre kvartaler, og nedre kvartal i tre kvartaler. La oss starte med øvre.

Den vestligste kvartalsstrukturen som byplanen foreslår vil gå på bekostning av tre bolighus hvis gjennomført. Dette gjelder Svelleveien 2, 6 og 8. Den vil også gå på bekostning av flere opprinnelige strukturer, i hovedsak den pentagon-lignende eiendomsstrukturen. De to midtre kvartalsstrukturene, skilt av «Mjølnergata», vil gå på bekostning av hva som trolig er Nesgata 29b. Også her blir den pentagon-lignende eiendomsstrukturen rammet. I den trekantlignende kvartalsstrukturen som er foreslått i nordøst, innordner denne seg bebyggelsen. Noen eiendomsstrukturer vil måtte avkortes.

I det nedre kvartalet er det en høyere tetthet av bebyggelse enn i det øvre, og her innordner gatereguleringen seg det meste av bebyggelsen. Unntaket er først og fremst i kjernen hvor et smalt lite bygg blir «delt» i midten. Langs Svellegata går vegutvidelsen på tvers av nummer 10, 12 og 14.

Til slutt skal vi klassifisere arealutnyttelsen, og denne deles i henholdsvis det øvre og nedre kvartalet. I det øvre kvartalet er det en mindre tetthet i bebyggelse samtidig som eiendommene her er større enn i det nedre kvartalet. I 1887 ble hele Nesa-øst klassifisert med lav tetthet. Det som har skjedd siden den tid er at den nye Tomtegata, sammen med Kongsvingerbanen og Nesgata i nord, og Havregata i øst, har skapt et mer lukket område for vekst. Havregata er imidlertid ikke fullført, og arealene er fremdeles store nok til å klassifisere øvre kvartal i lav tetthet, altså klasse A.

I det nedre kvartalet har tilveksten vært omfattende sammenlignet med f.eks. Volla-vest. Fra å være antatt en klasse A i 1887, vil jeg klassifisere dette i 1906 som middels tetthet, altså klasse B.

Oppsummert har vi altså følgende trekk for området:

a) Arealbruken er dominert av boligformål.

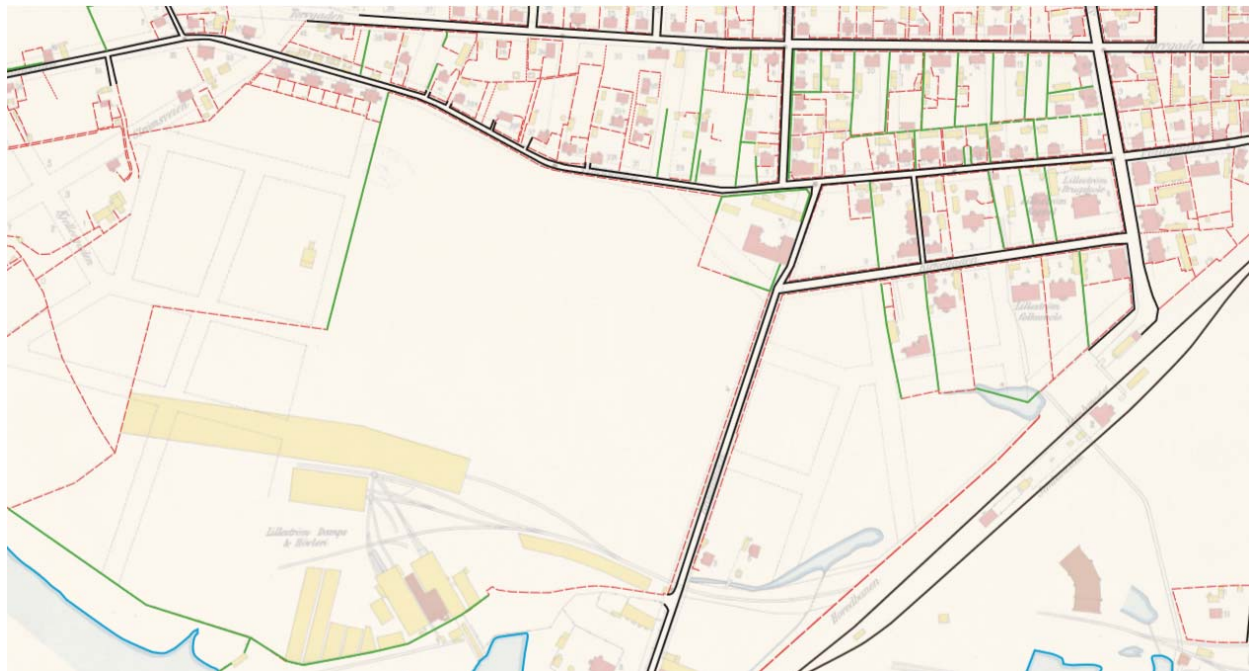
b) **Eiendomsstrukturen** i øvre kvartal har vedvart sin heterogene struktur. Arealkategorien er bebygd areal og en del utmark/ikke-bebygd areal. Størrelsen på teigene varierer med en overvekt av større teiger. Det er ca. 12 teiger i øvre. **Eierstrukturen** er antatt å være fysiske personer og **rettighetsstrukturen** er antatt å være en form for bruksrett. **Eiendomsstrukturen** i nedre kvartal er heterogen og deler de samme egenskapene som øvre, men med færre «store» eiendommer og tettere bebyggelse. Det er over 25 teiger i nedre kvartal.

c) Tomtegata er fullført og deler nå området inn i to kvartaler, øvre og nedre. Til øst er Havregata påbegynt, men er ifølge kartet ikke fullstilt.

d) Området er regulert etter gridbyplan-mønstre.

e) Nitelva går ikke lenger gjennom det som her kalles for Nesa-øst.

Sentrum-vest



Figur 33: Utsnitt av sentrumsområdet i 1906. Gatestrukturen er markert i sort, bevart eiendomsstruktur i grønt, ny eiendomsstruktur i rødt og bebyggelsen er originalt i kartet

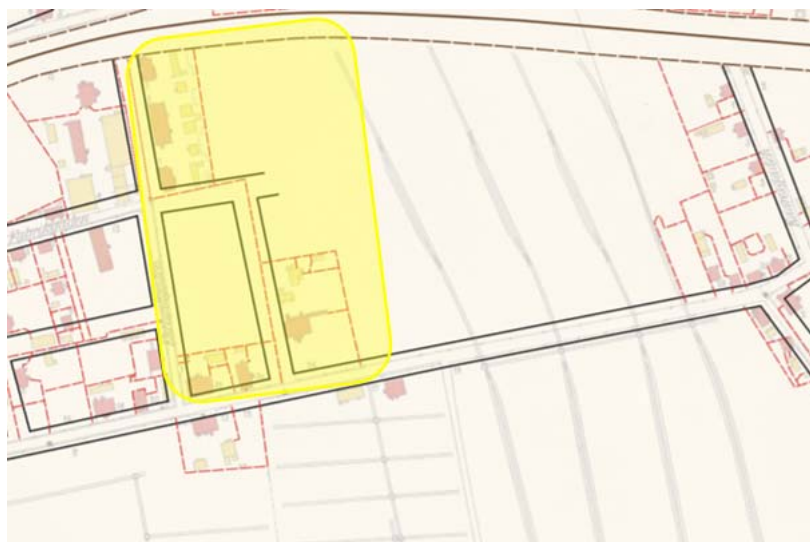
Sentrum-vest ble i kapittel 4.2 delt inn i to egne planenheter; boligområdet mellom Torvgata og Voldgata, og industriområdet på dampsagtomta.

På dampsgtomta er arealbruken uforandret. Det samme gjelder de naturgitte forholdene og gatestrukturene. Det er to endringer som er ganske tydelige; utvidelsen av dampsgtomta i vest, og fabrikkutvidelsen som har fulgt eiendomsutvidelsen.

Som vi redegjorde for i kapittel 4.2 var naboeiendommen til dampsgtomta eid av A. O. Haneborg før 1906. Deler av dette arealet tilhører nå Lillestrøm Dampsg & Høvleri. Mest sannsynlig har transaksjonen funnet sted som et ledd i forbindelse med konkursoppgjøret. Det som er igjen av arealene som Haneborg eide er en relativt stor eiendom til nord og vest for utvidelsen til dampsgtomta, men det er uvisst hvem som eier dette i 1906. Når selskapet som driver sagbruket nå har ervervet grunn, og denne er sammenslått med den opprinnelige eiendommen, kan dette tyde på at rettighetsstrukturen til grunn har gått fra å være en bruksrettighet til eneeie.

Den nordligste fabrikkhallen er påbygd i vestlige retningen etter tomteutvidelsen. Sammenligner vi bygningsstrukturen i 1887 med 1906 er det tydelig at fabrikkhallen er innordnet etter eiendomsstrukturen.

Området som dampsgtomta nå utvidet sitt fabrikkområde på er delvis regulert. Det vi legger merke til er at reguleringsstrukturene følger den gamle eiendomsgrensen til dampsgtomta. Det er ikke nok til å slå fast at eiendomsstrukturen *per se* er strukturerende for byplanen, men det kan tenkes at dette har vært en faktor når vi vet at industriområdene ellers ikke er regulert. Øst for Fabrikkvartalet er det andre stedet i Lillestrøm hvor reguleringsstrukturen går inn på en eiendom eid av industrien.



Figur 34: Området fremhevet i det gule rektangelet er en tilsvarende reguleringsstruktur i 1906 som den vi ser på dampsgtomta

Det er allikevel tydelig at arealer som tilhører industrien ikke reguleres i den grad resten av tettstedet blir regulert.

Når det kommer til arealutnyttelsen på dampsgtomta er det allerede nevnt utvidelsen av fabrikkhallen og utvidelsen av eiendommen. I flyfotoet på side 64 under kan vi se hvordan arealene utnyttes tilnærmet fullt ut. Arealtettheten er stabil, altså høy (C).

Kjennetegnene ved dampsgtomta i 1906 er:

a) Arealbruken er industri

b) **Eiendomsstrukturen** er fremdeles økonomisk produktiv, og har blitt utvidet i vest. Arealkategorien er bebygd areal og tømmeropplag. Eiendommen består av én teig og denne er med unntak av Torvmosen den største frittliggende eiendommen i 1906. **Eierstrukturen** er fremdeles en juridisk person. **Rettighetsstrukturen** er trolig eneeie.

c) Gatestrukturen er uendret

d) Dampsgtomta er delvis regulert etter gridbyplan-mønsteret i vest. Denne reguleringsstrukturen ser ut til å være strukturert etter den opprinnelige eiendomsstrukturen på dampsgtomta.

e) Ingen nevneverdig endring i de naturgitte forholdene

La oss da gå videre til boligområdet mellom Torvgata og Voldgata. Utgangspunktet for denne planenheten var følgende: Arealbruken var boligformål og eiendomsstrukturen var generelt heterogen. Området hadde en avlukket gatestruktur, men var ikke planregulert. Det var ingen naturgitte forhold *intra* området som strukturerte byform, og tetthetsklassen var middels (B).

Den dominerende arealbruken er fremdeles boligformål, men sentrumsområdet sett under ett viser at det er andre nærings- og servicefunksjoner i området; Lillestrøm kapell, to skoler, jernbanestasjonen m.m.

Vi bryter litt med tidligere oppsett og starter med gate- og kvartalsstrukturen for å fremheve at det har skjedd en todeling av området. Denne delingen virker å ha påvirket heterogeniteten i eiendomsstrukturen alt ettersom hvilken side av den nye «Bryndvoldgata» eiendommene ligger.

Bryndvoldgata er den nye, vinkelrette gaten som går vertikalt gjennom det opprinnelige kvartalet like ovenfor Brogata. Som ellers med gateutbygging på denne tiden er det sannsynlig å anta at det har skjedd med initiativ fra reguleringsregimet og med hjemmel i reguleringsretten; evt. med hjelp av det jordpolitiske regimet (ekspropriasjon). Bygningsloven § 1, annet ledd ga bestemmelser om maksimale størrelser for kvartalene i byer, jf. kapittel 4.2.2. Videre skulle også kvartalene være avgrenset av brede veger av brannforebyggende hensyn, jf. samme paragraf. Disse faktorene kan ha vært en av de utløsende faktorene for å dele opp kvartalet, uten at gatestrukturen bærer preg av «brede veger».

I tilknytning den nye Bryndvoldgata har det vært en metning langs denne i form av bolighus og sekundærtomter på østlig side, mens det på vestlig side er en noe mer moderat tilvekst. Den gamle eiendomsstrukturen som «forsvant» ved anleggelsen av den nye vegen, ser ut til å ha lagt føringer for i hvert fall østre vegkant.

Den nye vegen har resultert i en oppdeling av det opprinnelige kvartalet, og vi får derfor et østre og vestre område i boligområdet i sentrum-vest. Det som skiller de to områdene er bl.a. tettheten, homogeniteten i eiendomsstrukturen, og antall opprinnelige grenser som har vedvart.

Eiendomsstrukturen i det østre kvartalet, som i 1887 var noe mer enhetlig enn det vestre, er i 1906 blitt mer homogent. I det vestre kvartalet, som hadde en mer heterogen struktur enn det østre i 1887, har vedvart sin heterogene struktur. Hvis vi ser hele sentrum-vest under ett virker den vestre, heterogene strukturen snarere som et unntak enn en hovedregel. Den østre eiendomsstrukturen viser i 1906 en tydeligere sammenheng med de andre kvartalene.

Det andre vi påpekte som skilte de to kvartalene var antall opprinnelige grenser som har vedvart. I østre kvartal er det tydelig at den mer homogene eiendomsstrukturen som var i 1887 har lagt føringer, eller i hvert fall passet «godt», for den videreføringen av både eiendoms- og bygningsstrukturen som da var i området. I det vestre kvartalet er det færre eiendomsstrukturer som har vedvart, for det meste finnes disse i området like ved Bryndvoldgata. Innenfor disse eiendommene har det vært fradelt mindre tomter for boligbebyggelse som minner mer om den østre eiendomsstrukturen, mens det til vest for disse grensene er en heterogenitet som kan minne mer om de perifere områdene.

Det tredje skillet var tettheten, hvilket vi kan se i tabell 2 og 3 under:

Tabell 2: Østre kvartals tetthet i form av bolighus langs de tre gatene og medial bebyggelse, dvs. boligbebyggelse hvor bygningstomten ligger nærmere kjernen enn gatene

| ØSTRE KV. | Voldgata | Torvgata | Bryndvoldgata | Storgata | Medial bebyggelse |
|------------------|----------|----------|---------------|----------|-------------------|
| Antall bolighus | 11 | 8 | 6* | 4** | 1 |

*her er det telt med to bolighus hvor en ligger i samme rekke med Torvgata og en i samme som Voldgata.

** her er det telt med to bolighus hvor en ligger i samme rekke med Torvgata og en ligger i samme som Voldgata.

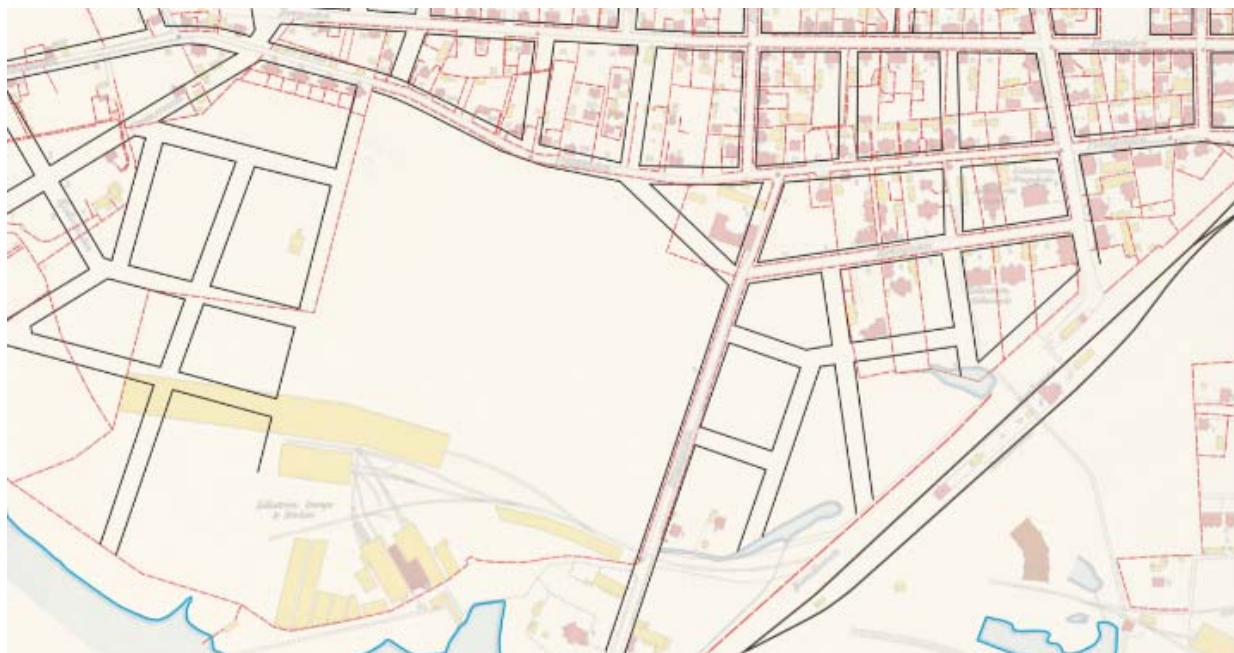
Tabell 3: Vestre kvartals tetthet i form av bolighus langs de tre gatene og medial bebyggelse

| VESTRE KV. | Voldgata | Torvgata | Bryndvoldgata | Medial bebyggelse |
|-------------------|----------|----------|---------------|-------------------|
| Antall bolighus | 7 | 8 | 3* | 7 |

*her er det telt med ett hus som også er telt med Torvgata

I østre kvartal er det totalt 26 bolighus, i det vestre kvartalet er det totalt 24. Når vi også tar med i beregningene at vestre kvartal er større enn det østre, er det en større tetthet i østre kvartal enn i vestre. Vi kan si at det østre kvartalet har fått en tetthetsklasse høy (C) og at det vestre kvartalet fremdeles har en tetthetsklasse middels (B).

Blir vi litt i tabellene ser vi også at kvartalene skiller seg betydelig ved den mediale bebyggelsen, som er mye større i vestre kvartal enn i østre. Det kan virke som om den mediale bebyggelsen for vestre kvartal har vært en av faktorene for videreføringen av den heterogene strukturen.



Figur 35: Reguleringsstrukturen i sort for sentrum-vest i 1906. Eiendomsstrukturen i 1906 er vist med røde linjer, bygningsstrukturen er fra kartet.

Reguleringsstrukturene for området legger opp til en ytterligere oppdeling av østre og vestre kvartal. Tre nye kvartaler i østre, og fire nye kvartaler i vestre.

For å oppsummere har vi et boligområde som kjennetegnes av:

- a) Arealbruken i begge kvartalene er dominert av boligformål
- b) **Eiendomsstrukturen** i vestre kvartal er heterogent. Arealkategorien er dels bebygd og dels ikke-bebygd areal. Størrelsen på eiendommene varierer og antall teiger i vestre kvartal er ca. 37. **Eier- og rettighetsstrukturen** er ukjent. **Eiendomsstrukturen** i det østre kvartalet blitt homogent. Arealkategorien er i stor grad bebygd areal, men med tre ikke-bebygde teiger. Størrelsen på eiendommene er mer enhetlig, med mindre eiendommer langs Voldgata og dypere eiendommer langs Torvgata. Det er ca. 27 teiger i østre kvartal. **Eier- og rettighetsstrukturen** er ukjent.
- c) Den nye Bryndvoldgata deler området i to kvartaler, men ellers er gatestrukturen stabil.
- d) Reguleringsstrukturen legger opp til et gridmønstret gatesystem, og går vertikalt gjennom den opprinnelige strukturen.
- e) Det er ingen naturgitte forhold i området som er studert, men sentrum sett under ett har hatt en relativt sterk tilbakegang av vannmasser.

4.3.5 Oppsummering av andre epoke

Eiendomssituasjonen som ekspansjonsmønsteret og vekstretningen må forholde seg til kjennetegnes fremdeles av de to «arealbruksbeltene» i nord og sør. Ekspansjonen og vekstretningen har i løpet av tiden mellom første og andre epoke startet en «transformasjon» av arealbruken i nordlig retning. Endringstrykket som har oppstått er et resultat, eller en kombinasjon av ulike forhold og aktiviteter. De økonomiske forholdene har spilt inn på relasjonen mellom eierstruktur og eiendom; torvproduksjon har

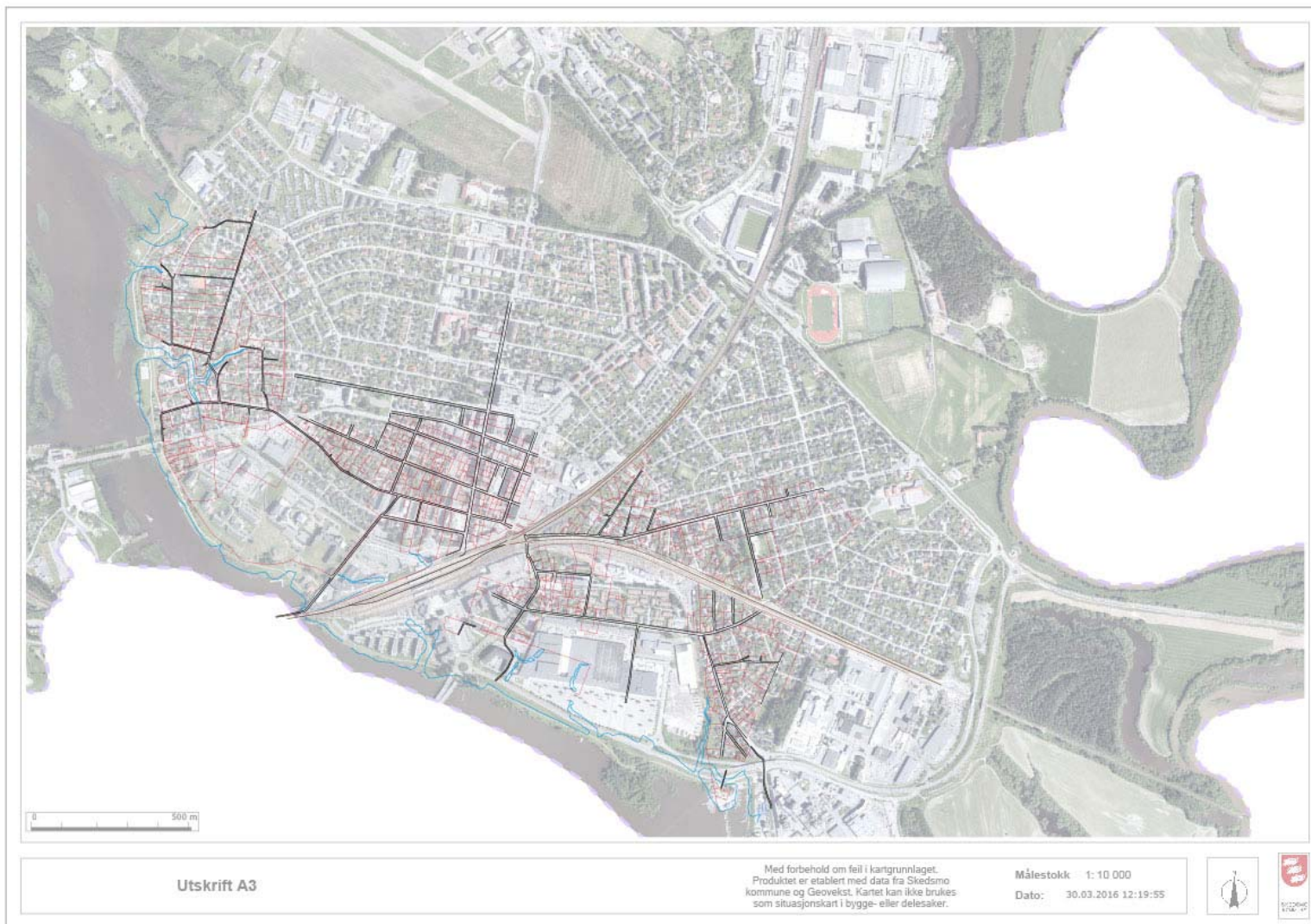
vært mindre verdt enn utparsellering av tomter, og i en kapitalmessig relasjon kan det virke rasjonelt å endre arealbruken. Reguleringsregimet har innregulert og til dels også fullført en rekke gater, hvilket har forsterket endringstrykket. Ifølge Hals (1978a s. 166) ga grunneierne ofte bort gratis grunn til vegutbygging, hvilket gjør aktørene i eiendomsregimet til en medvirkende faktor for byutviklingen og vekstretningen. Kjennetegnene ved eiendomsforholdene på Torvmosen har med andre ord «passet» i det korte perspektivet for den bybyggingen som har funnet sted.

Hva gjelder de enkelte planenheter som er studert for byform er eiendomssituasjonen oppsummert i tabellen under.

Tabell 4: Arealbruk, eiendomsforhold, nyttefunksjon og arealtetthet i 1906

| Planenhet | Arealbruk | Eiendomsstr. | Eierstruktur | Nyttefunksjon | Rettighetsstr. | Tetthet |
|---------------------|--------------------|-------------------------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------|---------|
| Volla-vest | Bolig/ landbruk | Heterogent/ homogent | Fysiske personer | Konsument/ foretak | ? | A |
| Haneborg | Ikke-bruk | Sammenslått m/ jernbanelinjen | Juridisk person | Kapital | Eneieie | - |
| Fabrikkv. Øvre | Bolig/Industri | Heterogen | Fysisk/Juridisk person | Konsument/ kapital | ?/? | B |
| Fabrikkv. Nedre | Bolig | Homogen | Fysisk person? | Konsument? | ? | C |
| Nesa-øst Øvre | Bolig | Heterogen | Fysiske personer | Konsument? | Bruksrett/feste | A |
| Nesa-øst Nedre | Bolig | Heterogen | Fysiske personer | Konsument? | Bruksrett/feste | B |
| SV. Industri | Industri | Økonomisk produktiv | Juridisk person | Kapital | Eneieie | C |
| SV. Bolig Vestre | Bolig | Heterogen | Fysiske personer? | Konsument? | ? | B |
| SV. Bolig Østre | Bolig | Homogen | Fysiske personer? | Konsument? | ? | C |

Under er det tatt inn et ortofoto av Lillestrøm 2016 med bylandskapet slik det var i 1906, dog uten bebyggelsesstrukturen. Det tas forbehold om feil i kartgrunnlag og skalering.



Figur 36: Ortofoto Lillestrøm 2016 (skedsmo.kommune.no). Fremhevinger av gatestruktur (sort), eiendomsstruktur (rød), jernbanespor (brun) og naturgitte forhold (blå) i 1906

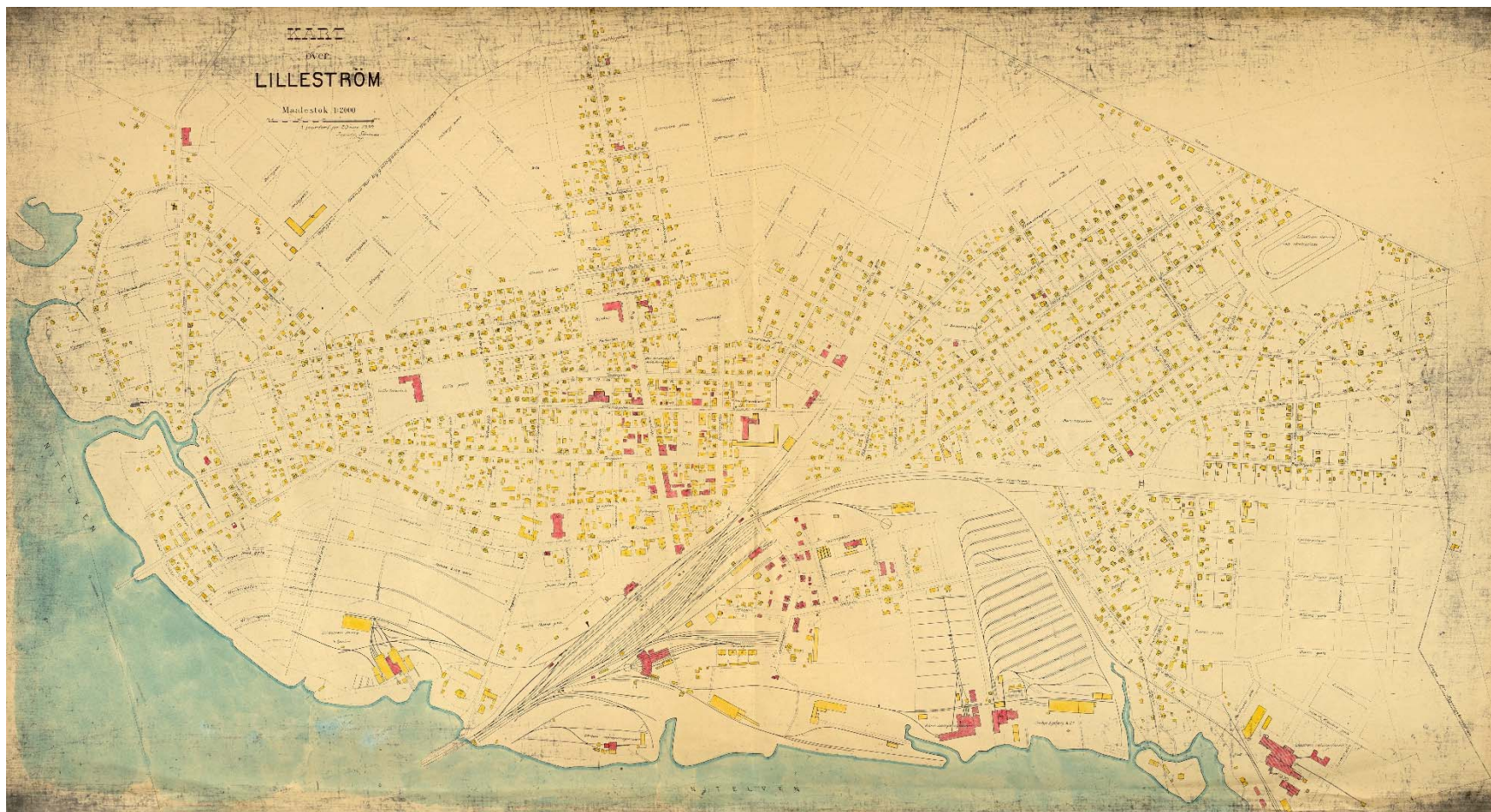
4.4 Lillestrøm som egen kommune 1908-1939

Kartet fra 1939 på neste side viser at byveksten er tatt i øst på oversiden av Kongsvingerbanen, nordover langs Storgata og over Torvmosen i vestlig retning mot Volla-vest. Situasjonen som illustreres er det av en relativt betydelig ekspansjon. Denne veksten har naturlig nok skjedd i flere etapper, og jeg har sett det nødvendig å dele denne epoken i to hva gjelder sosio-økonomiske forhold og byvekst: 1906 til 1920, og 1920 til 1939.

4.4.1 Sosio-økonomiske forhold og byvekst 1906-1920

Utbruddet av den første verdenskrig 1. august 1914 kom overraskende på de fleste, og i Lillestrøm var det usikkerhet omkring både matmangel, nedgang i pengeverdi, og frykt for at krigen ville føre til stans i industrien og arbeidsløshet (Hals 1978a s. 366-367). Denne frykten viste seg imidlertid å ikke materialisere seg i de tenkte elendigheter. I 1920 var fremdeles majoriteten av de yrkesaktive ansatte i industri-, sagbruk og anlegg (37,5 %), mens samferdsel (15,6 %) og håndverk (12,8 %) utgjorde den andre majoriteten (Hals 1978a s. 379). Immaterielt arbeid utgjorde bare 3,3 % av befolkningen (1,1 % i 1900).

Under første verdenskrig ble forholdene i industrien faktisk bedre, ikke minst for sagbrukene. Krigen førte til at en mengde trelast ble eksportert til vestmaktene, og virksomheten på sagbrukene og høvleriene ble derfor mer intens enn noensinne (Hals 1978a s. 368). Under krigen var det spesielt Lillestrøm Dampsag & Høvleri og Skedsmo Dampsag & Høvleri som gikk med store overskudd, samtidig som Egeberg bruk gikk godt mesteparten av krigen. Det er da kanskje noe av årsaken til at Lillestrøm Dampsag & Høvleri har ekspandert sin infrastruktur på trelasttomten til også å strekke i øst-vest retning.



Figur 37: Kart over Lillestrøm 1939 (1:2000). Kart: Ingeniør Ingulf Stuenæs 1939. Kopi: Nasjonalbiblioteket

De to statsbedriftene i Lillestrøm, Øieren Sagbruk og Rikstelefonens Impregneringsanstalt gikk også godt under krigen. Sistnevnte bedrift ligger Haneborg-tomta, og ble reist en gang mellom 1908 og 1909 (Hals 1978a s. 301).

En annen fabrikk som også var tilknyttet trelastnæringen, men som i motsetning til dampsgene anvendte elektrisitet, var Lillestrøm Cellulosefabrikk. Byggingen ble påstartet sommeren 1908 (Hals 1978a s. 302), og fabrikkens stod ferdig i det sydøstligste området av Lillestrøm, like etter enden av Svelleveien. I kartet over er det den sørøstligste bebyggelsen.

Lillestrøm Torvstrøfabrikk hadde varierende inntekter i perioden, men hadde i 1919/20 en syv ganger så stor nettoinntekt som den hadde i 1915/16 (Hals 1978a s. 371). Selv om fabrikkens ikke hadde problemer med å selge produktene sine til landbruket under krigen, kom en del av inntektene fra salg av tomter. I 1871 når Haneborg kjøpte Torvmosen var dette arealet på 1450 mål, i perioden opp mot 1920 var disse arealene blitt redusert til 500 mål (ibid.). Arbeidet var som før sesongbetont. At disse forholdene fremdeles spilte en rolle for byutviklingen får vi et inntrykk av når det gjaldt å plassere større programmer. Til tomt for skolen på Volla måtte kommunen i 1916 kjøpe 9 ½ mål av Lillestrøm Torvstrøfabrikk (Hals 1978a s. 391), og Kirketomta som ligger langs Storgata mellom Parkalléen og Skedsmogata ble (etter folkeavstemming) kjøpt av Torvstrøfabrikken omkring 1915 (Hals 1978a s. 424-425).



Figur 38: Lillestrøm fotografert av Sek. Ltn. Opdahl ved Hærens Flyveskole den 2. september 1926 (Slottemo 2012 s. 249)

I flyfotoet fra 1926 ser vi ganske tydelig at Torvmosen har minnet i arealer, men også hvilken premissgivende faktor det spilte for byutvikling og vekstretning at så store arealer og rettighetene til disse lå på noen få hender. Flyfotoet viser også godt hvordan arealutnyttelsen på sagbrukene var. Trestammene er stablet så tett og presist etter grensene at vi nesten ikke trenger kartet for å vise eiendomsstrukturen på disse områdene.

De gode mulighetene for arbeid på denne tiden fikk sitt å si for at nye personer bosatte seg i området. I tiåret 1910-1920 steg den tilstedeværende folkemengden på stedet fra 4373 til 5741 personer (Hals 1978a s. 374).

Med den kraftige befolkningsøkningen i perioden økte også etterspørselen etter boliger. I 1915 innførte herredsstyret nye byggeforskrifter som lettet adgangen til å bygge to etasjes hus, og i 1916 ble husleieloven innført for å regulere husleieprisene som hadde steget voldsomt (Hals 1978a s. 384). Kanskje viktigere for tiden da byen fremdeles vokste i et ekspansivt mønster var det at herredsstyret i 1920 fattet vedtak om å utvide grensene til bygningskommunen. Sammenligner vi kartene fra 1906 med 1939 ser vi hva utvidelsen medførte; i 1939 omfatter bygningskommunen så godt som hele neset på vestsiden av Hovedbanen (unntaket er Kjeller, nord for Volla-vest), og hele østsiden av Hovedbanen er innenfor jurisdiksjonen.

4.4.2 Sosio-økonomiske forhold og byvekst 1920-1939

Virkningene av den store økonomiske verdenskrise på slutten av 1920-tallet medførte en betydelig arbeidsløshet i Lillestrøm. I tiden mellom 1932 til 1939 var arbeidsløsheten større enn den hadde vært i årene 1922-1927 (Hals 1978b s. 7).

En av løsningene for å bedre på arbeidsledigheten var at kommunen investerte i gate- og kloakkarbeider, hvilket også var tatt i bruk som botemiddel tidligere. Dette fikk resultater for bystrukturen i Lillestrøm. I 1920 var gatene så bløte etter regnvær at fremkommelighet var vanskelig, men tjue år senere holdt de seg helt tørre og var i tillegg asfaltert (Hals 1978b s. 8). Et annet resultat av denne utbygging var en videre ekspansjon av byens bebygde arealer.

Studerer vi kartet fra 1906 ser vi at den nordligste bebyggelsen langs Storgata er ved Teatergata, og på Volla fantes det nesten ingen hus nord for Nittedalsgata. På Vigernes stod nesten ingen hus i området nord for Sørumsгатen. I 1939 er dette bildet et helt annet. Nå strekker bebyggelsen seg langs Storgata så langt nord som kartet er tegnet. På Volla er det nå bygget i aksene mellom Nitelva og Storgata, slik at området danner et bebyggelsesbelte fra Torvgata i sør til Skedsmogata i nord.

I «bydelen» Vigernes nord for Kongsvingerbanen har det også vært en stor vekst. Her har gate- og kvartalsstrukturen fylt ut nesten hele nordsiden for Kongsvingerbanen, og tilnærmet alle kvartaler er bebygde med frittliggende småhus. Ekspansjonen mellom 1906 og 1939 har en mer regulert eiendomsstruktur enn de eldste områdene i Lillestrøm, og teigene er innordnet det gridmønstrede gatesystemet.

En annen innsats som er gjort for å endre på bylandskapet er igjenfyllingen av dampskipkanalen ved impregneringsfabrikken. Resultatet er intuitivt nok en økning i landareal og bedre plass for jernbanestrukturane, hvilket også var formålet med arbeidet (Hals 1978b s. 10).

Den økonomiske krisen som oppstod tidlig på 1930-tallet førte til vanskelige økonomiske forhold for industrien i Lillestrøm. I tillegg var det en overhengende fare for oversvømmelse, og i 1927 ble Lillestrøm utsatt for den største flommen siden 1860, se kartet på neste side. Omkring 120 hus ble skadd ifølge Hals (1978b s. 30), men det er usikkert om husene ble svekket eller faktisk «jevnet med jorden».



Figur 39: Flommen i 1927. Kart: Norges Geografiske Opmaaling. Kopi: Nasjonalbiblioteket

Som vi kan lese i kartet var bygningskommunens område på 2890 dekar, og av disse ble 1590 dekar rammet av vannmengdene. Allikevel kjenner vi igjen mye av bystrukturen fra kartet i 1927 med den bystrukturen vi kan se i kartet fra 1939.

De enkelte sagbrukene i Lillestrøm fikk en noe vekslende tilværelse i mellomkrigstiden. Øieren sagbruk brant ned i juli 1921, bare maskin- og kjelehuset sto igjen (Hals 1978b s. 43). Som vi ser i kartet fra 1939 ble dette bruket gjenreist. Telegrafverkets Impregneringsanstalt fikk også vanskeligheter. I 1921 produserte de 50 000 telegrafstolper, mens det mot slutten av 1930-årene ble produsert ca. 25 000 stolper (Hals 1978b s. 44). Lillestrøm Dampsag & Høvleri ble i november 1930 solgt til Norsk Trelast Industri AS, og ikke før i 1937 klarte bruket å gå i overskudd (ibid.). De samme problemene med å få bruket til å lønne seg hadde Egeberg Dampsag, kun Skedsmo Dampsag & Høvleri klarte seg noenlunde godt gjennom mellomkrigstiden.

En interessant hendelse var at Egeberg Dampsag og Skedsmo Dampsag & Høvleri fikk samme eiere på denne tiden. Førstnevnte sagbruk hadde investert tungt i modernisering i løpet av mellomkrigstiden, og hvor dette bruket gikk med tap, var det motsatt for Skedsmo Dampsag & Høvleri. I 1938 besluttet eierne å nedlegge sistnevnte og flytte produksjonen til det moderne Egeberg-bruket, og i 1939 ble Skedsmo dampsag jevnet med jorden (Hals 1978b s. 51). Dette kan vi se i kartet fra 1939 hvor både fabrikken og infrastrukturen på tomte er borte. Det står kun igjen et hus fra tidligere tid.

Gjennom 1930-tallet satt fremdeles Lillestrøm Torvstrøfabrikk på noen av de rikeste arealressursene for byens videre vekst, og som vi har vært inne på over drev de også med storstilt tomtesalg. Den 15. juli 1932 brant Torvstrøfabrikkens lokaler ned til grunnen (Våge 2015b). Fabrikken lå like inntil Hovedbanens trasé i sentrum hvor denne skiller seg fra Kongsvingerbanen, der vi i dag finner Bertel O. Steen bilforhandler. Produksjonen ble ikke gjenopptatt etter brannen siden den var ulønnsom, og eierne solgte suksessivt i tiden fremover torvstikkingsområdet til boligtomter (Hals 1978b s. 52; Våge 2015b).



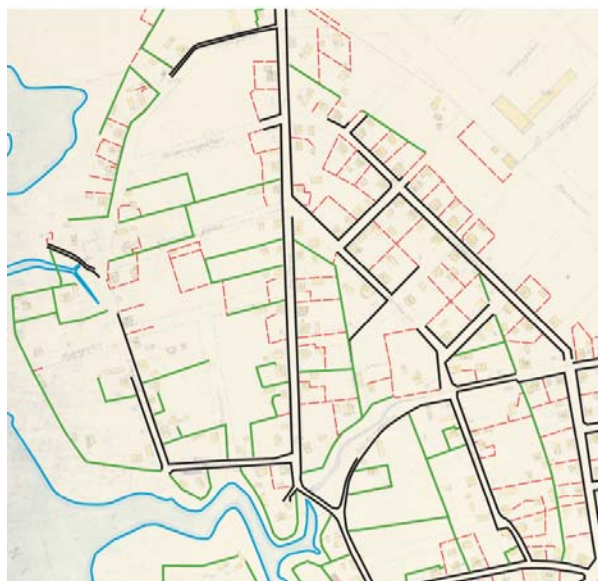
Figur 40: Flyfoto over Torvmosen i slutten av 1930-årene (Slottemo 2012 s. 51). Bildet viser «Volla-vest» nederst til venstre, torvområdet er de mørke arealene som omkranser Storgata, og til høyre ser vi Lillestrøm Dampsag & Høvleri sine trelasttomter og fabrikkhaller.

Fra 1920 til 1930 hadde befolkningen økt til 7052 (Hals 1978b s. 66), men befolkningsveksten var ikke stor i 1930-årene. På grunn av krigens utbrudd i 1940 fikk man først en ny oversikt i 1943 som viste at det bodde 7435 personer i Lillestrøm (Hals 1978b s. 71).

4.4.3 Byform

Kartet fra 1939 har ikke tegnforklaring som det fra 1906 hvor det ble skilt mellom bolighus, murbygninger og uthus. For kapittel 4.4.3 blir det her innledningsvis antatt at de rødfargede bygningene i kartet er i mur. Hva gjelder arealbruk i de enkelte områdene blir det også nødvendig å gjøre antagelser. Det fleste bygningene i kartet, enten røde eller gule, som har et annet formål enn bolighus, er som regel markert med dette i tekst. Eksempelvis kinobygg, hovedbrannstasjon, Trikotasjefabrikk osv.

Volla-vest



Figur 41: Utsnitt av kartet fra 1939 som viser Volla-vest

Arealbruken ser ikke ut til å ha skiftet fra boligformål og landbruk på vestre side av Kjellergata. Øst for Kjellergata er det trolig en noe lignende struktur vest for kvartalsstrukturene som oppstår mellom Kjellergata og «Grensegata», mens arealbruken innenfor disse kvartalene er dominert av frittliggende småhusbebyggelse med hager. Det har gått 33 år mellom de to kartgrunnlagene, allikevel kjenner vi igjen en god del av eiendomsstrukturen i området. La oss starte på vestlig side av Kjellergata.

Den karakteristiske buen langs Nitelva er videreført, det samme er en del av sekundærtomtene innenfor disse, selv om kartet fra 1939 ikke har nedtegnet grenser tilknyttet alle bygninger. Sammenligner vi kartene fra 1939 og 1906 har det trolig ikke skjedd noen tilvekst i området.

Innenfor «kvartalet» mellom Elvegata og Kjellergata kjenner vi også igjen en god del av eiendomsstrukturen fra 1906. Unntakene er tilveksten som har skjedd langs Elvegata, henholdsvis Elvegata 7 som nå er bebyggt hvor det i 1906 var ledige arealer, og tilsvarende for nr. 11 og 13. Vegen som i 1906 gikk mellom Elvegata og Kjellergata er ikke tegnet inn i kartet, ser vi til figuren på side 74 er denne fremdeles i landskapet.

Tilveksten mellom Kjellergata og Elvegata har vært størst på oversiden av den gamle vegen, spesielt fradelingene innenfor den eksisterende eiendomsstrukturen til vest langs Nitelva, og langs med Kjellergata hvor denne nå strekker seg mot Kjeller. Den rektangulære tomten i kjernen av «kvartalet» er en offentlig tennispark. Dette går ikke frem av kartet fra 1939, men tomta er permanent frem til 1953 hvor bruksformålet er påtegnet kartet.

Det er naturlig å sammenligne området med østsiden av Kjellergata når det gjelder eiendomsstrukturen, og sammenlignet med østsiden er eiendomsstrukturen på vestsiden fremdeles heterogen.

På østsiden av Kjellergata ser vi begynnelsen av et fremvoksende gridsystem. Innenfor de nye kvartalene vokser det frem en homogen eiendomsstruktur, men som vi ser har de eldre eiendomsstrukturene som før løp gjennom utmarka i flere kvartaler satt premiss for de vertikale grensene *intra* kvartalene. I tillegg er det langs med Kjellergata bevart en karakteristisk «rektangulærformet» eiendomsstruktur, som først og fremst har skapt kantgrensene for fradelingen *intra* denne, og som dels har satt premisser for kvartalsmønsteret formet av «Markveien» og «Vestbygata».

Som vi også kan se i dette området har ikke Nitelva trukket seg tilbake, og den sydligste grensen mot vannstrømmen har vedvart. Det samme kan sies å være gjeldende for de to bevarte eiendommene på sørsiden av Elvegata, hvor grensene følger vannstrømmen. Her har det vært en liten fradeling i det nordøstlige hjørnet av østligste eiendom, ved krysset Elvegata/Kjellergata.

Før vi går inn på reguleringsstrukturen i 1939 skal vi raskt se hvilke gater som er utbygd etter planen fra 1906. Av de gatene som ble regulert inn i 1906 er det i området som ikke var bebygd på østsiden av Kjellergata som i størst grad er helt eller delvis gjennomført. På vestre side av Kjellergata er det ikke gjennomført de endringene som er foreskrevet i planen fra 1906, hvilket tyder på at arealbruksformen og eiendomsforholdene har vært motvirkende til endring i løpet av de 33 årene.

Reguleringsstrukturen i 1939 som kan ses i figuren på neste side, viderefører langt på vei det samme gatemønsteret som ble regulert i 1906. På østsiden av Kjellergata er det ingen endringer innenfor området vi studerer. På vestsiden av Kjellergata er det ikke lenger regulert en gate som går gjennom området mellom Elvegata og Kjellergata. I tillegg er Elvegata regulert inn på Krokagata, og mellom Kjellergata og Elvegata løper det tre vinkelrette gater i horisontalplanet. Dette er henholdsvis «Grensegata», «Gjelleråsgata» og «Ryengata». Sør for Ryengata er det innregulert en gate fra Elvegata og inn i området slik som i 1906, den såkalte Buegata.



Figur 42: Utsnitt av kartet fra 1939 som fremhever reguleringsstrukturen i sort, grensen for bygningskommunen i lilla, eiendomsstrukturen i rødt og de naturgitte forholdene i blått.

Som vi ser av figuren over vil reguleringen resultere i en videreføring av gatereguleringene fra 1906 på østre side av Kjellergata, mens den vestre siden foreslås å oppdeles i fem kvartaler. Vestenfor dette området igjen er det den samme reguleringsstrukturen som i 1906, med den karakteristiske buen i eiendomsstrukturen fungerende som en yttergrense mot Nitelva.

Før vi oppsummerer perioden mellom 1906 og 1939 skal vi ta en rask titt på tetthetsklassene på østlig og vestlig side av Kjellergata.

På vestlig side av Kjellergata blir eiendommene brukt til boligformål og landbruk. Tettheten klassifiseres fremdeles i kategori A, altså lav tetthet.

På østlig side av Kjellergata har det vært en mer betydelig vekst i både gater, kvartaler og sekundærtomter. Området har også fått en mer homogen eiendomsstruktur, og fra å være en lav tetthetsklasse (A) i 1906, vil jeg nå kategorisere dette som et middels tett område (B). Det faktum at det østre området har en mer utviklet gatestruktur tilsier at disse vil være strukturerende for tilvekst, og at fradelingene følger det samme mønsteret ettersom kvartalene er homogene.

Volla-vest kjennetegnes i 1939 av:

a) Blandet arealbruk; boligformål og landbruk i vest, og en større grad av frittliggende småhusbebyggelse i øst.

b) **Eiendomsstrukturen** i vest kjennetegnes av dels en heterogen eiendomsstruktur, og dels en homogen eiendomsstruktur hvor det er åkerarealer. Arealkategorien er også delt, bebygd areal og dyrka mark. Størrelsen på eiendommene varierer mellom større og mindre teiger. Kartgrunnlaget gjør det ikke

mulig å gi en god beskrivelse av antall teiger på vestsiden. **Eier- og rettighetsstrukturen** er ukjent, men trolig er det fysiske personer som eier eller leier grunn med konsument- og/eller foretaksmessig relasjon til eiendommene. **Eiendomsstrukturen** på østsiden av Kjellergata er mer homogen. Arealkategoriene er også her noe delt, men overvekten ligger mot frittliggende småhus og varierte størrelser på hager/grønnstruktur. **Eier- og rettighetsstrukturen** er også ukjent her, men det er ikke sikkert området skiller seg betydelig fra vestre side av Kjellergata.

c) Gridmønstret gate- og kvartalsstruktur kjennetegner østsiden, mens den vestre siden for Kjellergata har et mindre utviklet gatesystem, men som i tillegg har vedvart eller blitt strukturert av gatesystemet i 1906.

d) Reguleringsstrukturen fra 1906 er ikke gjennomført i særlig stor grad, og reguleringen i 1939 viderefører strukturen på østsiden, men er forenklet på vestsiden.

e) Vedvarende naturgitte forhold.

Haneborg-tomta



Figur 43: Utsnitt av kartet fra 1939 som viser Haneborg-tomta, Statens Impregneringsanstalt, jernbanespor (brun) og naturgitte forhold (blå).

I 1906 var arealene på Haneborg-tomta ikke i bruk grunnet økonomiske årsaker, og arealene hadde mest sannsynlig blitt sammenslått med jernbanens andre arealer i området. I 1939 ser vi at arealene har gått fra ikke-bruk til bruk, nærmere bestemt industri i form av Statens Impregneringsanstalt. Dette var et firma som impregnerte bl.a. tremaster for linjeføring, og ble anlagt en gang mellom 1908 og 1909 (Hals 1978a s. 301).

Eiendomsstrukturen er ikke nedtegnet i kartet fra 1939, hvilket det heller ikke er i 1953 eller 1975, jf. henholdsvis side 87 og 99. Grunnboka² viser at borettslaget vi ser i 2016 er fradelt fra Jernbaneverkets

²<https://www.seeiendom.no/services/RestrictedGrunnbok/RestrictedGrunnbok.svc/GetGrunnbokinfoPage?knr=0231&gnr=81&bnr=2467&fnr=0&snr=0&customer=kartverket> (innlogging påkrevd)

eiendom, hvilket kan antyde at rettighetsstrukturen i 1939 er en bruksrett. Flyfotoet i figur 38 kan indikere at eiendomsstrukturen fremdeles kan betegnes som økonomisk produktiv.

Som vi også kan se har det ikke skjedd noe i gate- eller kvartalsstrukturen, men da det er åpenbart at dampskipskanalen er fylt igjen, har dette muliggjort flere jernbanespor hvor elva før gikk. Heller ikke i 1939 er området regulert.

Foruten nedleggelsen av dampsga og sammenføyingen av arealene, viser området en stabilitet i både arealbruk og eiendomsforhold. Det mest åpenbare hva gjelder arealutnyttelsen er at fabrikken er vesentlig mindre enn dampsga. Allikevel er det en sammenfallende likhet mellom fabrikken som stod der frem til 1906 og utstrekningen av både jernbanespor og fabrikkområde. Det er trolig de naturtekniske rammenes stabilitet i øst og vest for området som er årsaken til dette. For selv om kanalen er fylt igjen i nord, har det kommet andre, «hierarkisk» tunge element i dens sted i form av jernbanespor.

Haneborg-tomta er på mange måter lik den vi har studert frem til nå, med unntak av nedleggelsen i 1906. Den største endringen i planelementene er bygningsstrukturen, som i 1939 har en lavere arealutnyttelse enn i 1887. Flyfotoet fra figur 38 viser at arealene nok har den samme arealutnyttelsen som den i 1887, altså meget høy tetthet relativt sett til områdets arealflate.

Haneborg-tomta anno 1939 kjennetegnes ved:

- a) Arealbruken er tilknyttet industri
- b) **Eiendomsstrukturen** er ikke nedtegnet i kartet, men antas å kunne betegnes som økonomisk produktiv. **Eierstrukturen** kjennetegnes ved en juridisk person (staten) og **rettighetsstrukturen** kjennetegnes trolig av en bruksrett.
- c) Det er Ingen tilskudd i gatestrukturen og en vedvarende naturteknisk kvartalsramme
- d) Haneborg-tomta er ikke regulert
- e) Dampskipkanalen ser ut til å ha blitt ytterligere fylt igjen.

Fabrikkvartalet



Figur 44: Utsnitt av kartet fra 1939 som viser bevarte eiendomsstrukturer (grønn), nye eiendomsstrukturer (rød), gatestruktur (sort) og eksisterende bebyggelse (fra kartet) i Fabrikkvartalet

Fabrikkvartalet, og for så vidt områdene rundt, viser en sterk permanens i eiendomsstrukturen. Når vi ser tilbake til situasjonsbildet slik det var i 1906 ser vi at det har vært en solid tilbakegang i antall bygninger. Dette kan nok dels skyldes brannen i 1906, men fra denne og frem til 1939 har det gått 33 år. Flommen berørte området, jf. kartet på s. 66, men fra flommen og til 1939 har det gått 12 år. Byen sett under ett tyder på at perioden fra andre epoke til tredje epoke ikke har vært moderat hva gjelder byggeaktivitet, snarere tvert imot. Det at området ikke har den samme tettheten i 1939 som i 1906, må altså ligge delvis i andre årsaker enn brann og flom.

Vi kan raskt slå fast at overvekten av boligformål *intra* både øvre og nedre kvartal har vedvart, samtidig som nedgangen i antall bygninger har tippet vekten noe mer i retning av en dualitet som preger området. Dette skyldes først og fremst de to nye bygningene langs Fabrikkgata i nedre kvartal, og utvidelsen av jernbanespor og ny svingskive i øvre. Sistnevnte utbygging ser ut til å ha blitt muliggjort av at Devold Veveri brant ned i 1906, altså en «tilfeldighet» når vi tenker på eiendomsforhold i det korte tidsperspektivet.

Hva gjelder eiendomsstrukturen er det kun to nye grenser som har oppstått i løpet av de 33 årene, mens den opprinnelige eiendomsstrukturen i stor grad har vedvart. Det er først og fremst sekundærtomtene som oppstod i tiden mellom 1887 og 1906 som i løpet av perioden 1906 til 1939 har opphørt i bylandskapet.

Sekundærtomtene som ble fradelt frem til 1906 utgjorde mesteparten av de eiendommene som skapte den homogene eiendomsstrukturen i nedre kvartal. Nå som de fleste av disse er borte eller på annen måte sammenføyd med de eldre strukturene, har nedre kvartal dreid om til å bli preget av en heterogen eiendomsstruktur, noenlunde lik den som i 1887. Dette reiser bl.a. spørsmålet om ikke sekundærtomtene i nedre kvartal differensierte seg fra de opprinnelige hva gjelder rettighetsstrukturen.

Jeg har ikke funnet gode nok data på dette, men i en teoretisk sammenheng kan dette være godt mulig. For det første underbygges en slik påstand av at bygningsmassen som er igjen i 1939 viser en delvis plasskontinuitet med den bygningsmassen som stod der i 1887, og spesielt den som stod der i 1906.

For det andre ser vi at den nye vegen som var innregulert gjennom nedre kvartal i 1906-kartet er påstartet og bygd, men allikevel ikke fullført etter reguleringsplanen.

Som vi har vært inne på hva gjelder bygningsloven av 1924 ga denne flere bestemmelser for å fullføre tiltak. Lovens § 21 regulerte avbrente områder, og bestemte at nybygging ikke kunne finne sted før det var tatt en avgjørelse om eldre eller ny plan skulle gjelde. For Fabrikkvartalet har det ikke vært planendringer siden 1906, sammenlign figuren på neste side med 1906. Videre ga lovens § 35 en spesiell ekspropriasjonsbestemmelse for kommunens erverv av grunn etter brann, slik at tomtene innbyrdes skulle kunne reguleres. Det var også ekspropriasjonsbestemmelser i lovens § 40 for gjennomføring av tiltak, bl.a. for gjennomføring av veg. Det er da underlig at Vingergata er påbegynt, men ikke fullført. Ser vi til kartet fra 1953 på side 87 er heller ikke veien fullført i senere tid.

Selv om vegen ikke er fullført så er den bygd i vertikallinjen fra Fabrikkgata og ned langs med området som før var bebygd med sekundærtomtene. Jeg tror allikevel vi skal være måteholden ved å legge for mye over på vegutbyggingen som årsak til at sekundærtomtene er borte. Som vi kan se i reguleringsstrukturen fra 1906 gikk ikke reguleringen på bekostning av disse eiendommene.

For det tredje kan vi merke oss hvor den nye vegen stopper. Dette gjør den i møte med en eldre eiendomsgrense som vi delvis kjenner igjen så langt tilbake som i 1887, men som har vært stabil mellom 1906 og 1939. Ut i fra et eiendomsfaglig betraktningsspektiv vil det kun være eiendomsretten, i eneeieformen, og denne har stått seg mot reguleringsretten.

Selv om det ikke kan generaliseres at det fulle «kornbandet» står seg sterkere mot reguleringsretten i alle situasjoner, virker det som om det er tilfellet i dette området. Poenget er; sekundærtomtene antas å ikke være reist etter brannen fordi rettighetsstrukturen på disse fradelte eiendommene er en annen enn på modereiendommen.

Når det kommer til øvre kvartal er også dette fortyntet hva gjelder arealutnyttelsen. Eiendomsstrukturen har vedvart sin heterogenitet, og fått en ny, nordlig grense mot jernbanen, da denne er utvidet.

Når det kommer til reguleringsstrukturen i 1939 er denne helt lik den fra 1906, med unntak av det øvre kvartalet hvor den nye jernbaneutvidelsen har medført bare et delvis regulert gatesystem, men i samme gridmønstret tankegang. Det betyr at planen fremdeles foreskriver en oppdeling av både øvre og nedre kvartal, i vesentlighet ved å fullføre Vingergata og den nå navngitte «Devolds gate».



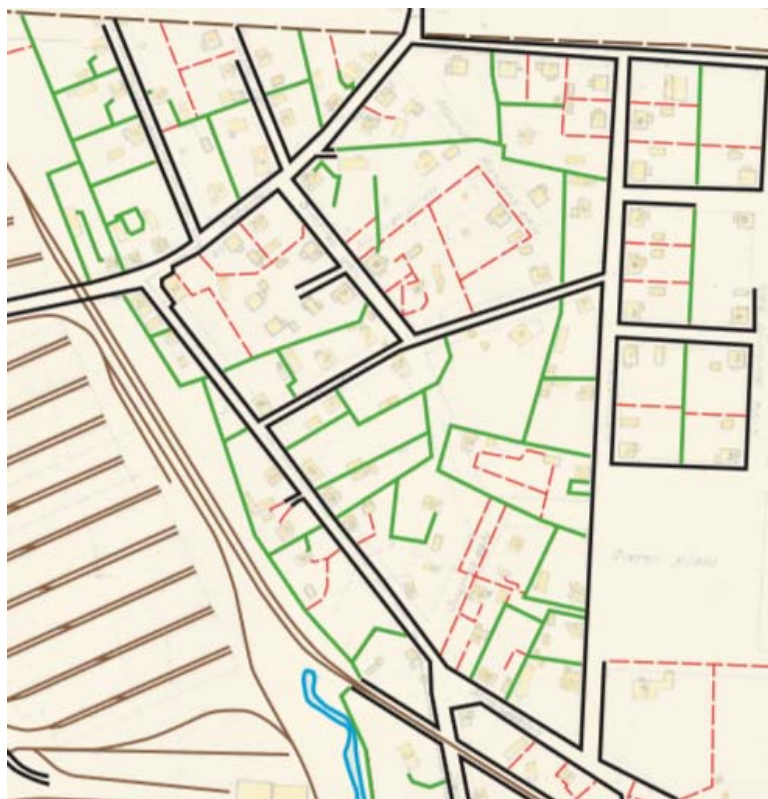
Figur 45: Reguleringsstruktur (sort), eksisterende eiendomsstruktur (rød) og jernbane-tekniske innredninger som spor og svingskive. Den lillastiplede linjen markerer grense for murtvang, hvilket følger Kongsvingerbanens grensegjerde i østlig retning frem til «Kaaregate», ovenfor Nesgata.

Hvis vi skal klassifisere tettheten i Fabrikkvartalet anno 1939 må det bli til at øvre kvartal har en lav tetthet (A). Dette er en nedgradering fra den midlere tettheten kvartalet hadde i 1906. I nedre kvartal må tetthetsklassen settes til en middels tetthet (B), altså en nedgradering fra den høye tettheten kvartalet hadde i 1906.

Fabrikkvartalet kjennetegnes i 1939 ved:

- a) Arealbruken har en dualitet, men det er usikkert hvilken arealbruk som foregår på de større bygningene langs Fabrikkgata øst for Vingergata.
- b) **Eiendomsstrukturen** i øvre og nedre kvartal er heterogen. Arealkategorien består av bebygd areal og ikke-bebygd areal. Størrelsene på eiendommene varierer og antall teiger varierer etter henholdsvis 4 i øvre og 11 i nedre. **Eier-** og **rettighetsstrukturen** er ukjent, men det er antatt at de gjenværende eiendommene etter 1906-brannen er i eneeie.
- c) Gatestrukturen som strukturerer Fabrikkvartalet er de samme (Jernbanegata, Nesgata og Ekelundsgata), mens en utbygging av Vingergata nesten deler nedre kvartal i to.
- d) Reguleringsstrukturen er den samme som i 1906
- e) Det er ingen naturgitte forhold som setter premisser i bylandskapet.

Nesa-øst



Figur 46: Utsnitt av kartet fra 1939 over Nesa-øst. Gatestrukturen er fremhevet med sort farge, bevart eiendomsstruktur i grønt, ny eiendomsstruktur i rødt, jernbaneteknisk utstyr i brunt og naturgitte forhold i blått.

Som for Volla-vest og Fabrikkvartalet har det på Nesa-øst vært en ganske stabil periode hva gjelder eiendomsstrukturen, og arealbruken har ingen antydning til å skifte fra boligformål til andre funksjoner. Det er også betegnende for området at den heterogene strukturen har vedvart, med unntak av to eiendommer i krysset Nesgata/Sverresgate, og fire eiendommer nordøst i krysset P.A. Munchs gate/Havregata. Som vi også kan se er det en større grad av homogenitet utenfor området, spesielt i de nye kvartalene til øst, men også nord for Nesgata i tilknytning Kaaresgate og Sverresgate. Hele området som her kalles for Nesa-øst, altså de tre kvartalene innenfor Nesgata, Svelleveien og Havregata, ligger utenfor grensen for murtvang.

Fra 1906 til 1939 er det spesielt aktivitet fra reguleringsregimet som har preget byformen i området, da Havregata er fullført og det har kommet en ny gate gjennom øvre kvartal, hvilket er en videreføring av Sverresgate. Dette har medført at øvre kvartal har blitt delt i to, den vestligste formet kvadratisk, det østlige heksagon-lignende. Det nedre kvartalet har fremdeles den karakteristiske trekantformen.

Det er spesielt i de to øvre kvartalene det har vært en tilvekst i frittliggende småhusbebyggelse, og en større grad av metning som resultat. I det kvadratiske kvartalet har tilveksten vært betydelig, og kvartalet er ferdigstilt etter de reguleringene som lå på området i 1906. Fra seks bolighus i 1906, og en

total mengde bygninger på tolv, er det i 1939 åtte bygg med egen adressering, og en total bygningsmengde på 22. Selve eiendomsstrukturen er fremdeles heterogen, men tettheten i dette kvartalet kan betegnes som høy, med noen ledige arealer for videre fradelinger.

I det heksagon-lignende kvartalet har det også vært en relativt høy tilvekst sammenlignet med situasjonsbildet i 1906. Fra åtte bolighus i 1906 og en bygningsmengde på 20, har det i 1939 blitt 16 adresserte bygninger, og en total bygningsmengde på 34. Eiendomsstrukturen er her delt mellom å være homogen langs vegen i nordøst, og en overvekt av heterogen struktur ellers. Tettheten her samsvarer slik jeg ser det med det kvadratiske kvartalet, altså høy med noen ledige arealer for videre fradelinger.

I det nedre kvartalet, som har beholdt sin geometriske form siden 1906, er det fremdeles en heterogen eiendomsstruktur. De nye strukturene som kan ses i sørøst bærer preg av det Conzen (1960 s. 56) kalte for «*tail-end plots*», dvs. at «halepartiet» av modereiendommen blir fradelt en mindre parsell som så utgjør en ny og mindre derivert/avledet dattereiendom. Dette har vi kalt for sekundærtomter tidligere i oppgaven, men da uten en spesifikk betegnelse for hvor på modereiendommen fradelingen har skjedd.

I det nedre kvartalet har dette som resultat at antallet mediale eiendommer øker. Som vi har vært inne på tidligere kan dette være en faktor som spiller inn på om den heterogene strukturen vedvarer. Selve arealutnyttelsen vil jeg mene fremdeles ligger i klasse B, altså middels tetthet.



Figur 47: Reguleringsstrukturen (sort) i 1939 for Nesa-øst. De eksisterende grensene er markert i rødt, den lillastiplede linjen markerer grensen for murtvang, de brune linjene jernbanetraséer og vannstrømmen fra Nitelva er markert i blått.

Som vi ser av figuren over er det ingen endringer i reguleringsstrukturen fra 1906 til det som planlegges for i 1939. Altså er det for Nesa-øst som for Fabrikkvartalet en stabilitet i reguleringsstrukturene. Dette medfører som vi ser at reguleringene går på bekostning av eldre morfologiske elementer, med kanskje

ett unntak; nemlig oppdelingen av det heksagon-lignende kvartalet i øvre del av Nesa-øst. Her følger den innregulerte vegen «Mjølnergata» den eksisterende eiendomsstrukturen. Det er ikke kjent for forfatteren om det fra før går en sti eller et tråkk som kan være ledende for valg av nettopp denne gatetraséen.

For å oppsummere har vi da følgende kjennetegn ved øvre og nedre kvartal på Nesa-øst:

a) For begge kvartalene er arealbruken fremdeles kjennetegnet ved boligformål

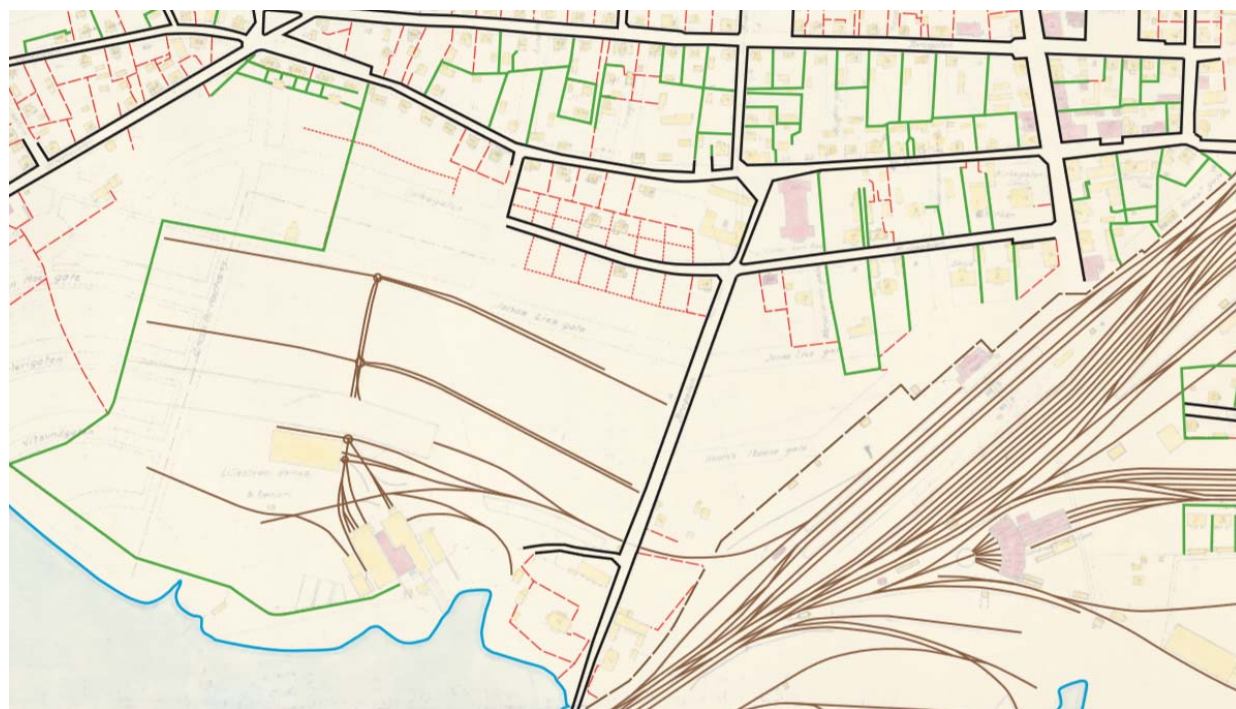
b) **Eiendomsstrukturen** er gjennomgående heterogen for området sett under ett, men med noen få unntak i de øvre kvartalene. Arealkategoriene består for det meste av bebygd og ikke-bebygd areal. Det er ikke trolig at man kategoriserer arealene på Nesa-øst som utmark i 1939. Størrelsen på eiendommene varierer mellom øvre og nedre, hvor det henholdsvis er 6 teiger i det kvadratiske kvartalet, ca. 14 i det heksagonlignende, og ca. 20 i det nedre. **Eierstrukturen** har trolig vedvart slik den var i 1906, altså fysiske personer, og relasjonen til eiendommene er trolig også en konsumentrelasjon i 1939. **Rettighetsstrukturen** er trolig uendret.

c) Gatesystemet som strukturer Nesa-øst er uendret (Svelleveien, Nesgata, Tomtegata og Havregata), men det øvre kvartalet er delt i to med forlengelsen av Sverresgate.

d) Reguleringsstrukturen er lik den i 1906.

e) De naturgitte forholdene er de samme som i 1906.

Sentrum-vest



Figur 48: Kartutsnitt 1939 som viser gatestruktur (sort), beholdt eiendomsstruktur (grønn), ny eiendomsstruktur (rød), jernbanetraséer (brunt) og naturgitte forhold (blå).

Stabiliteten i eiendomsstrukturen og gatestrukturen gjør seg også gjeldende for sentrum-vest, med noen kvartaler som har vedvart samtlige grenser, slik som østre kvartal i boligområdet. Det samme kan sies for kantgrensen til dampsgtomta, men i nord har det vært vegutbygginger og resulterende ekspansjon som strekker seg inn på dampsgtomta. La oss som vanlig starte med dampsgtomta før vi går over på boligområdene.

Arealbruken på dampsgtomta har ikke endret seg i løpet av de 33 årene fra forrige epoke. Det som ut i fra kartet har endret seg mest på selve fabrikkområdet er at et nytt jernbanespor går fra fabrikken i nord-nordvestlig retning, og at bygningsmassen langs Nitelva som resultat av dette er forkortet. Den største fabrikkhallen som strekker seg i vestlig retning er i likhet med de nå forkortede bygningene langs Nitelva ikke fargelagt i kartet. Årsaken til dette er uvisst.

Grensen i vest har den samme utstrekningen i 1939 som i 1906, og Voldgata samt Brogata går i de samme traséene som før. Det er i nordsiden av tomta hvor det har vært størst grad av endring.

Det som først og fremst er bemerkelsesverdig med den ekspansjonen som har funnet sted nord på dampsgtomta, er at det hverken i 1906-kartet eller i utsnittet av 1927-kartet under, er innregulert en arealbruksendring på industriområdene. For det andre ser vi også tydelig i 1927-kartet at Lillestrøm Dampsg & Høvleri hadde infrastruktur som strakk seg like langt nord som i 1887, men som også løp langs Voldgata i østlig retning.



Figur 49: Utsnitt av Norsk Geografisk Opmaalings kart over Lillestrøm 1927. Kopi: Nasjonalbiblioteket. Den blå skravuren viser arealer som var utsatt for flommen i 1927

Ved å søke opp grunnboksinformasjon på en av eiendommene i nord som står der i dag, kan man spore registreringen av grunn (da matrikkelenheten ble opprettet) til 26.11.1934. Av digitalt tilgjengelig tinglyste dokumenter for Nedre Romerike sorenskriveri på arkivverket.no³ for samme dato, får vi vite at det er A/S Lillestrøm Tomteselskap som har fradelt ni parseller fra hovedbølet gårdsnummer 3, bruksnummer 6. Dette er mest sannsynlig dampsgtomta ettersom de utskilte parsellene fradeles fra denne, samtidig som det i figuren over er nedtegnet et 6-tall på dampsgtomta, like under nordligste

³ Skylddelingsforretningen kan leses ved å følge linken:

http://www.arkivverket.no/URN:tl_read?x=14&y=7&show=83&uid=39394&urnread_imagesize=full&hode=ja&ls=1

jernbanelinje. De andre tallene som ofte er adresser, står som regel i kartet på bygninger, eller har en sammenheng med naboeiendommens adresse, hvilket dette tallet ikke har. Som vi ser har Brandvalboligene til øst samme 6-tall på sin «eiendom», hvilket nok også bekrefter at det er gnr. 3 bnr. 6 som er hovedbølet i denne sammenhengen; disse arbeiderboligene ble opprettet for arbeiderne for Brandvollsaga (som senere ble sammenslått med Lillestrøm Dampsag & Høvleri, jf. kapittel 4.2.1). Samlet sett indikerer også fradelingene at selskapet som eier dampsaga har denne i eneeie.

Det har dessverre ikke lyktes forfatteren å undersøke hvorvidt A/S Lillestrøm Tomteselskap var et kommunalt selskap eller et privat selskap, men at de har operert i eiendomsregimet, og samtidig også selger parsellene (se like under), tyder på at selskapet enten er et datterselskap fra dampsagdriften, på andre måter har skaffet seg eiendomsretten til arealene fra dampsagdriften, eller er et kommunalt selskap som opererer med basis i eiendomsretten.

Fra tidligere av samme år er det fraskilt og solgt parseller for Voldgata 34 og 38 av samme selskap, som ligger på hver sin side av Amund Heilandsgate hvor denne åpner seg i sørlig retning fra Voldgata. Dette gir oss en indikasjon på at det området som vokser frem langs Voldgata som vist under, men òg de som vokser frem senere langs forlengelsen av Kirkegata og den nye Jonas Lies Gate, har en rettighetsstruktur som tilsier det fulle «kornbandet» av eiendomsretten til grunn. Under er det lagt inn et utsnitt av kartet fra 1939 som viser de fradelte eiendommene etter skylddelingsforretningen 26.11.1934, og de to tidligere solgte eiendommene er de i denne rekken som ikke er gitt et tall i sort sirkel.



Figur 50: De ni eiendommene som ble utparsellert i 1934 slik de er i kartet fra 1939.

Hva kan så ha vært drivkraften for denne utviklingen når området ikke har vært regulert fra før? Trolig ligger det dels i den økonomisk vanskelige situasjonen sagbruket befant seg i før krigen. Som med Torvmosen er en annen økonomisk utnyttelse av arealene en pågang for endringstrykk når den primære arealbruken ikke er særlig lønnsom. Samtidig ser vi at infrastrukturen på dampsagtomta er trukket ned mot sør i forhold til kartet fra 1927. Dette må ha vært gjort før utbyggingen kunne begynne.

Som en følge får vi da altså et skifte i den dominerende arealbruken på *oversiden* av grensen for murtvang, hvor reguleringsstrukturen nå foreslår en videreføring av strukturene. Dermed kan vi slå fast at området *sør* for murtvangen fremdeles er industri, men at det på *oversiden* av denne grensen er blitt

en helt ny arealbruk i form av boligbebyggelse. Arealutnyttelsen i boligområdet varierer etter kvartalene, men området sett under ett klassifiseres som middels tetthet med en homogen eiendomsstruktur. For industriområdet ser jeg ingen grunn til å endre på klassifiseringen av tetthet eller eiendomsstruktur, tross i den nå mindre eiendommen. Av arealene dampsaga disponerer er eiendomsstrukturen fremdeles å kunne betegne som økonomisk produktiv.

La oss raskt se på reguleringene for området som er nedtegnet i kartet fra 1939:



Figur 51: Reguleringsstrukturen (sort) anno 1939 for hele sentrum-vest. Jernbanen er markert med brune linjer, grense for murtvang i lilla, eksisterende eiendomsstruktur i rød, bygninger etter kartet og Nitelvas bredder er markert med blå linje.

Det er tre ting som kan fremheves for industriområdet og det nye boligområdet hva gjelder reguleringsstrukturen. For det første videreføres reguleringene inn på dampsagtomta i vest, men med nye elementer som de buede kvartalene. For det andre er det regulert inn fire, noenlunde like kvartaler for boligområdet, og for det tredje har tilveksten i det nordre området ikke foreløpig krysset grensa for murtvang. Reguleringsstrukturen gir en særlig utfordring for dampsagsdriften når denne vil gå på bekostning av både driftsbygninger (Fabrikkhallen) og infrastruktur (Jonas Lies gate i nord og ikke-navngitt gate langs grensa for murtvang).

Den utviklingen som har skjedd på dampsagtomta kan da oppsummeres som følger:

a) Arealbruken på den gjenværende dampsagtomta er fremdeles dominert av industri, mens det øvrige området er dominert av boligformål eller ikke-bruk. Som det går frem av kartet er allikevel de områder som kan betegnes som ikke-bruk ofte utparsellert etter «malen» boligområdene setter.

b) **Eiendomsstrukturen** i sør er fremdeles økonomisk produktiv. Arealkategorien er bebygd areal (fabrikk og jernbanespor) og ikke-bebygd areal. Størrelsen på dampsagtomta er fremdeles (relativt) stor og dampsagtomta består fremdeles bare av én teig. **Eierstrukturen** er kjennetegnet ved en juridisk person og **rettighetsstrukturen** er antatt å være eneeie. **Eiendomsstrukturen** i nord er homogen. Arealkategorien varierer mellom bebygd og ikke-bebygd areal. Størrelsene på teigene er identiske og

foreløpig er det utparsellert 11 teiger, men det er nedtegnet 32 teiger i boligområdet. **Eierstrukturen** vi får opplyst om i tinglysingsarkivet er kjennetegnet av fysiske personer. **Rettighetsstrukturen** er eneeie.

c) For industriområdet er det ingen endringer hva gjelder gatestrukturen, mens det for det nordlige området er påbegynt et gridmønstret gatesystem.

d) Reguleringsstrukturen oppmuntrer til en videreføring av byformen i nord, mens den går på bekostning av flere planelementer på dampsgatomta.

e) Det er ingen naturgitte forhold annet enn Nitelva i sør som legger føringer for områdene.

La oss så gå over til boligområdet. Vi kommer til å anvende de samme figurene som er brukt over.

I 1906 så vi at området hadde blitt delt i to kvartaler, det vestre og østre. Arealbruken var lik for begge disse kvartalene, men hvor førstnevnte hadde en heterogen eiendomsstruktur hadde sistnevnte en homogen eiendomsstruktur. Det ble antatt at det vestre kvartalet med sin store mediale bygningsmasse ville kunne vedvare den heterogene strukturen, og dermed legge premisser for byform. Reguleringsstrukturen for hele området gikk på bekostning av de tidligere morfologiske byplanelementene, og tetthetsklassen for vestre og østre kvartal var henholdsvis middels (B) og høy (C).

Arealbruken i området har i løpet av de 33 årene ikke endret seg, og det samme gjelder gatestrukturen. Reguleringsstrukturen i 1939 er den samme som i 1906, med ett unntak; oppsplittingen av det vestligste området til to kvartal er nå tatt bort. «Amund Heilands gate» foreslås forlenget ned i det nye boligområdet nord for dampsgatomta. Dette kan ha gjort det unødvendig med en ytterligere oppsplitting av vestre kvartal.

Når det gjelder eiendomsstrukturen ser vi først og fremst at det østre kvartalet har en sterk stabilitet, mens den største tilveksten av sekundærtomter har skjedd i det vestre. Dette kan skyldes at det østre kvartalet i 1906 var tilnærmet mettet, men med noen områder igjen å bygge på. Strukturen i østre kvartal er gjennomgående homogen.

Eiendomsstrukturen i vestre kvartal viser ikke desto mindre tegn på at det også her var en stabilitet i den strukturen vi så i 1906, men her skiller den heterogene strukturen seg hvor to grensegjerder danner et tråkk eller bakgate mellom Torvgata 28 og 30. Til øst for denne bakgata er det en stor grad av homogenitet i eiendomsstrukturen, både i primær- og sekundærtomtene. Vest for bakgata er den heterogene strukturen vedvarende.

La oss se på arealutnyttelsen for bygninger i 1939 sammenlignet med 1906, med utgangspunkt i de bygningene som er tilegnet egne adressenummer:

Tabell 5: Østre kvartals utvikling i tetthet 1906-1939

| Østre kvartal | Voldgata | Torvgata | Bryndvoldgata | Storgata | Medial bebyggelse |
|---------------|----------|----------|---------------|----------|-------------------|
| 1906 | 11 | 8 | 6* | 4** | 1 |
| 1939 | 10(*) | 8 | 4(**) | 4(**) | 1 |

* samme som i tabell 2

(*) her er det telt med en bolig som er i rekken med Bryndvoldgata og en i rekken med Storgata

(**) her er det telt med en bolig som er i rekken med Torvgata og en i rekken med Voldgata

Det totale antallet bygninger som er gitt egen adresse i det østre kvartalet i 1939 er 23, mens det i 1906 var 25. Det har derfor vært en liten tilbakegang i boligbygg hvis vi legger til grunn at både gate- og eiendomsstruktur har vært stabile gjennom perioden. Den mediale bebyggelsen har vedholdt plasskontinuitet; Voldgata 17b i kartet fra 1939. Sett under ett har området fremdeles en høy tetthet.

Tabell 6: Vestre kvartals utvikling i tetthet 1906-1939

| Vestre kvartal | Voldgata | Torvgata | Bryndvoldgata | Medial bebyggelse |
|----------------|----------|----------|---------------|-------------------|
| 1906 | 7 | 8 | 3* | 7 |
| 1939 | 8(*) | 12(*) | 3(**) | 5 |

* samme som i tabell 3

(*) her er det telt med en bolig som er i rekken med Bryndvoldgata

(**) her er det telt med en bolig som er i rekken med Torvgata. Boligen som grenser ned mot Voldgata har en slik avstand og fasade vekk fra Voldgata at det ikke er telt dobbelt her.

Det totale antallet bygninger som er gitt egen adresse i det vestre kvartalet i 1939 er 26, mens det i 1906 var totalt 24 bolighus markert i rødt. Det har altså vært en moderat økning, hvilket eiendomsstrukturen også vitner om. Tallene som viser nedgangen i medial bebyggelse er basert på bygg som har egen adresse, men som vi ser i kartet fra 1939 så er det flere, litt større bygg som kan kategoriseres som medial bebyggelse i vestre kvartal. Relativt sett kan man si at bygningsmassen som kategoriseres som medial bebyggelse har økt. Alt sett under ett kan vestre kvartal fremdeles betegnes med middels tetthet, men noe mer i retning av å få en høy tetthet.

La oss oppsummere de to boligområdene:

a) Arealbruken er fremdeles boligformål

b) **Eiendomsstrukturen** i vestre kvartal kjennetegnes ved en dualitet ettersom hvilken side av «tråkket» mellom to grensegjerder den befinner seg på; til øst er den homogen, til vest er den heterogen. Arealkategorien består av bebygd og ikke-bebygd areal. Størrelsen på eiendommene varierer med de minste teigene langs Torvgata, og større langs Voldgata. **Eier-** og **rettighetsstrukturen** er fremdeles ukjent. **Eiendomsstrukturen** i det østre kvartalet er fremdeles homogen. Arealkategorien består av bebygd og ikke-bebygd areal, men det er mindre ubebygd areal her enn i vestre kvartal. Størrelsene på eiendommene varierer, med de minste teigene langs Bryndvoldgata og Voldgata, og de dypeste langs Torvgata. **Eier-** og **rettighetsstrukturen** er fremdeles ukjent.

c) Gatene som strukturerer kvartalene er like som i 1906.

d) Reguleringsstrukturen er tilnærmet lik som den i 1906, men det vestre kvartal foreslås ikke lenger å splittes i to lengst vest.

e) Det er ingen endringer i naturgitte forhold, men hele sentrumsområdet sett under ett er nå «tørrskodd».

4.4.4 Oppsummering av tredje epoke

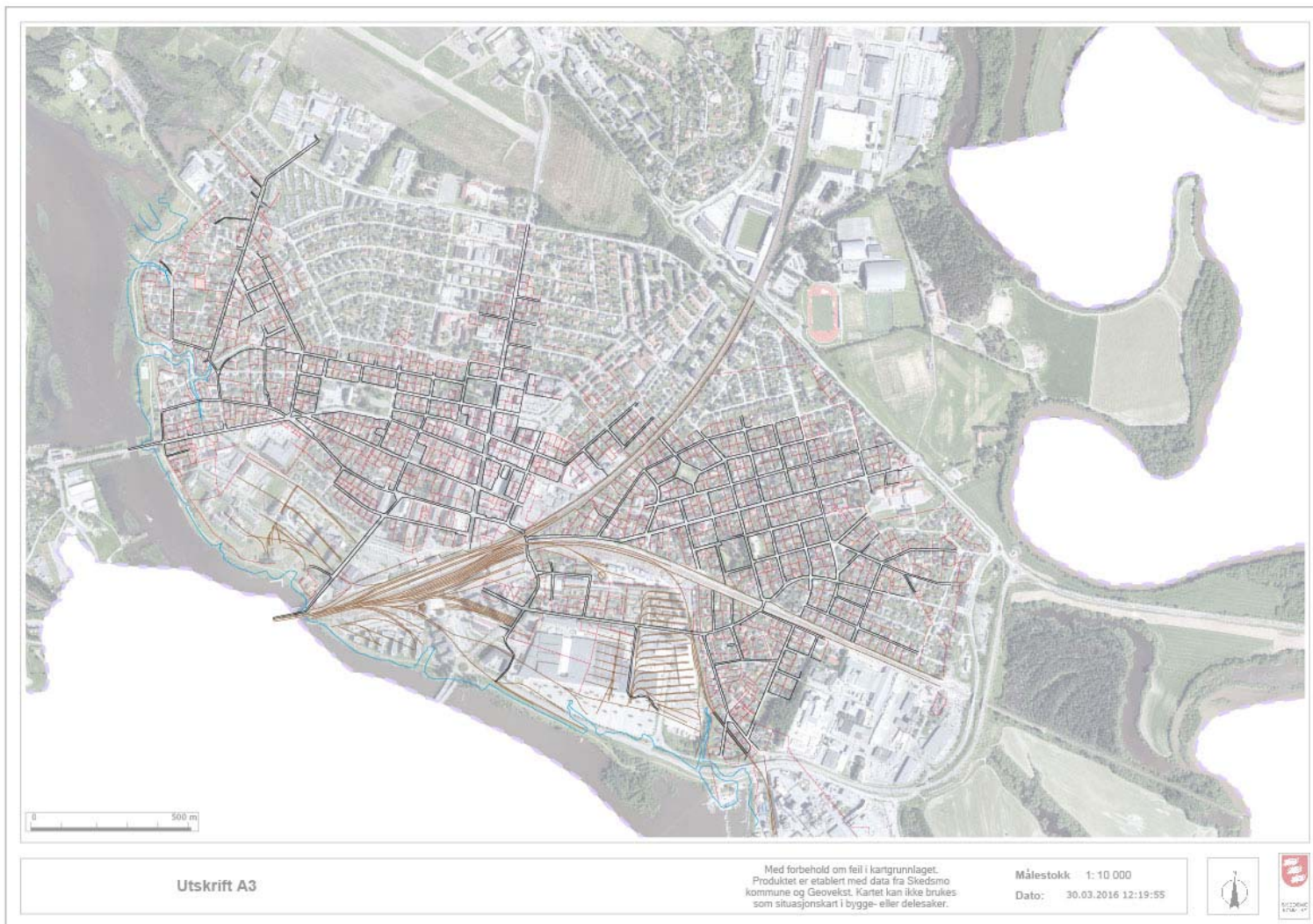
Perioden mellom 1906 og 1939 har vært relativt stabil hva gjelder eiendomsstruktur og byform i de områdene som er undersøkt for dette. Samtidig har byutviklingen og byveksten vært kjennetegnet av en betydelig ekspansjon. Eiendomssituasjonen som byutviklingsmønsteret og vekstretningen må forholde seg til er i det store bildet lik den som i 1906, men vi har begynt å spore et endringstrykk langs det

sørlige industribeltet, eksemplifisert med Lillestrøm Dampsag & Høvleri. Under i tabellen er de enkelte planenehetene som er studert for byform oppsummert.

Tabell 7: Arealbruk, eiendomsforhold, nyttefunksjon og arealtetthet i 1939

| Planenhet | Arealbruk | Eiendomsstr. | Eierstruktur | Nyttefunksjon | Rettighetsstr. | Tetthet |
|----------------------|---------------------|------------------------|----------------------|-----------------------|---------------------|---------|
| Volla-vest «vest» | Bolig/ landbruk | Heterogen/ homogen | Fysiske personer | Konsument/ foretak | ? | A |
| Volla-vest «øst» | Bolig > landbruk | Homogen | Fysiske personer? | Konsument? | ? | B |
| Haneborg | Industri | Økonomisk produktiv | Juridisk person | Kapital | Bruksrett | D |
| Fabrikkv. Øvre | Dualitet | Heterogen | ? | ? | ? | A |
| Fabrikkv. Nedre | Dualitet | Heterogen | ? | ? | Eneieie? | B |
| Nesa-øst Øvre | Bolig | Heterogen | Fysiske personer | Konsument | Bruksrett/feste | C |
| Nesa-øst Nedre | Bolig | Heterogen | Fysiske personer | Konsument | Bruksrett/feste | B |
| SV. Industri | Industri/ Bolig | Øko.prod./ homogen | Juridisk/ fysisk | Kapital/ konsument | Eneieie/ eneieie | C/ B |
| SV. Bolig Vestre | Bolig | Heterogen/ homogen | ? | ? | ? | B |
| SV. Bolig Østre | Bolig | Homogen | ? | ? | ? | C |

På neste side er Lillestrøms gate- og eiendomsstruktur i 1939 vist i sammenheng med bystrukturen i Lillestrøm anno 2016. Det tas forbehold om feil i kartgrunnlag og skaleringen.



Figur 52: Ortofoto Lillestrøm 2016 (skedsmo.kommune.no). Fremhevet gatestruktur (sort), eiendomsstruktur (rød), jernbanespor (brun) og naturgitte forhold (blå) i 1939

4.5 Lillestrøm i etterkrigstiden

Dette kapitlet skal ta for seg tiden mellom 1939 og 1953. Oppgaven vil ikke fokusere mye på tiden mellom 1940-1945 pga. krigen. Tyngden legges særlig på etterkrigstiden etter 1947, da Bjarne Tøiens byplan for Lillestrøm ble vedtatt (Slottemo 2013 s. 233).

4.5.1 Sosio-økonomiske forhold og byvekst i perioden

Årene etter andre verdenskrig så en stor vekst i befolkningstallene for Lillestrøm. I perioden 1930-1946 økte folketallet med 10,4 prosent til 7784 personer (Hals 1978b s. 250). De neste fire årene økte det med 7,8 prosent til 8388 personer, og i 1960 bodde det 10 547 mennesker i Lillestrøm (ibid.). Veksten ble tatt med fødselsoverskudd og tilflytting.

Når det gjelder yrkesfordelingen var det fremdeles industrien som sysselsatte flest. I 1946 utgjorde ansatte i industrien 45,6 prosent av den samlede yrkesaktive befolkningen, i 1950 utgjorde de 48,7 %, og i 1960 utgjorde de 43,2 % (Hals 1978 s. 254). Det samme mønsteret ser vi i gruppen som var ansatt i samferdsel. I 1946 utgjorde disse 18,5 prosent av den yrkesaktive befolkningen, i 1960 utgjorde de 12 %. Ser vi perioden under ett viser tallene prosentvis at de eldre hjørnestensbedriftene er på vei tilbake.

Ser vi etterkrigstiden under ett for årene 1946, 1950 og 1960 var det i de andre arbeidssektorene det var en relativ vekst; slik som funksjonærer (7 % - 19,1 % - 23,5 %), handel og finans (11,6 % - 14,3 % - 15,6 %), og immaterielle yrker (10,4 % - ? - 11,4 %) (Hals 1978b s. 254-255). Perioden etter krigen markerer altså en begynnelse for overgangen fra et industritettsted til et handels- og servicesentrum for distriktet, men det markerer på ingen måte den endelige slutten for industrien.



Figur 53: Utsnitt av kart over Lillestrøm 1953 (1:10 000). Kart: Lillestrøm Herred. Kopi: Nasjonalbiblioteket

Selv om trelastbedriftene etter krigen fikk en mindre økonomisk betydning for Lillestrøm enn før, gikk det godt en stund da gjenoppbyggingen førte til en større etterspørselen etter bygningsmaterialer (Hals 1978b s. 258). Det var et helt annet problem i etterkrigstiden enn arbeidsløshet, nemlig boligmangel.

Boligmangelen i etterkrigstiden var meget stor fordi det ikke ble bygget noe under krigen, mange bygninger hadde blitt ødelagt, samtidig som befolkningen vokste raskt i etterkrigsårene (Hals 1978b s. 269). Våren 1946 ble Lillestrøm Boligbyggelag startet med kommunen som initiativtaker. Frem til 1951 hadde laget fått ferdig 215 leiligheter, og frem til 1963 ble det bygd 765 nye leiligheter (ibid.). Strøket hvor det meste av disse ble bygget var i det tidligere nordøstlige området av Torvmosen, ved Henrik Sørensens gate, A.C. Svarstads gate, Vestbygata, Alexander Kiellands gate og Hagebyveien (ibid.). I kartet fra 1953 ser vi at bebyggelsen ikke har ekspandert hit enda, men vekstretningen i de andre epokene indikerer at ekspansjonen tas på Torvmosen.

I tillegg ble en rekke bygg reist på Lundsløkkafeltet, området vest for Storgata, Gjerdrumsgata, Romeriksgata og Bjørnsons gate. I perioden 1939-1953 er det i dette området byens bebygde arealer har hatt størst vekst når vi sammenligner de to epokene.

Ifølge Hals (1978b s. 270) ble mye av dette muliggjort pga. kommunens engasjement, dels pga. økonomisk sikkerhet, og dels pga. billige tomter. Dette mønsteret tegner et bilde av byens vekst som er typisk for norske byer: En vesentlig del av urbaniseringen foregikk i sen etterkrigstid og ved ekspansjon (Røsnes 2014 s. 219).

De typiske trekkene for eiendomsforholdene i de områdene som til nå er beskrevet på østsiden og vestsiden av Storgata er bl.a.:

- Eiendomsstruktur: Homogen struktur og lamellbebyggelse i 2-4 etasjer, se figur 62 på side 100.
- Eierstruktur: Denne lar seg ikke generalisere, men hovedtrekket kan vel sies å være «familie» (Slottemo 2013 s. 238), og med det kategoriseres med en konsumentrelasjon til eiendommen.
- Rettighetsstruktur: Enten eierseksjonssameie eller borettslag, dvs. en sameiekonstellasjon.

Et annet kjennetegn for slike feltutbyggede områder med sameierskap er at de sjelden fortettes etter tiltaket er gjennomført (Børrud 2012 s. 213).

4.5.2 Byplanen av 1947

Byplanen som Bjarne Tøien produserte for Lillestrøm var preget av hagebyidealet som vokste frem på 1920-tallet (Slottemo 2013 s. 235), se neste side. Dette var planlegging bygd på et normativt teorigrunnlag som konstituerte idealer for det fysiske miljøet (Tayler 1998 s. 20), hvilket i korte trekk gikk ut på at storbyenes vekst, eksempelvis Oslo i denne regionale konteksten, skulle spres til mindre selvstendige byer i landlige omgivelser (Kjærdsdam 2010 s. 108). Hagebyene skulle være selvforsynte med arbeidsplasser, butikker, sosiale serviceinstitusjoner, rekreative anlegg, mv., og alle familier skulle ha bolig med egen hage. Som vi skjønner av sistnevnte stiller dette føringer for hvordan spesielt eiendomsstrukturen er utformet og kan ta opp i seg frittliggende bolighus med hage.

En annen side av slik planlegging, som satt landlig idyll høyt, var en funksjonsdeling av byens arealbruk, dvs. at handel skulle foregå i et område, boliger i et annet, bysentrum skulle ligge for seg, rekreasjonsområder i et annet område, osv. I planen til Tøien fikk funksjonsdelingen tydelige skiller mellom næringsliv og boligfelter; hjemmene skulle være trukket bort fra industri og næringsliv

(Slottemo 2013 s. 234). Det skulle også være symmetri i kvartalsstrukturen med brede, rette gater. På en måte kan vi si at Tøien på dette punktet kom til et dekket bord.

Som ledd i funksjonsdelingen ble Lillestrøm delt i tre soner; sentrumsgatene, villabebyggelsen i utkantene og byens industriområder (Slottemo 2013 s. 235). Både i den sammenhengende sentrumsbebyggelsen og i industristrøkene skulle det være murtvang, og i sistnevnte skulle det bygges på parseller med regelmessig form, med bygninger trukket unna gatene. I bykjernen ble byggehøyden satt til maks tre etasjer «...fordi tomtene var så små at de indre kvartalene ikke kunne gi uteareal og lufteplass for flere beboere» (Slottemo 2013 s. 235). Slik jeg tolker sistnevnte ble eiendomsforhold her en av faktorene som satte premisser for planleggingsidealer, og ikke *vice versa*.



Figur 54: Lillestrøm byplan slik den ble vedtatt i 1947 (Slottemo 2012 s. 250)

Spørsmålet til byplanen av 1947 blir dels om vi ser planen fullført i det fysiske bylandskapet, og dels hvilke endringer eller avvik som kan skyldes eiendomsforhold. Dette er spørsmål som langt på vei må studeres i tilknytning til 1975- og 2016-kartet.

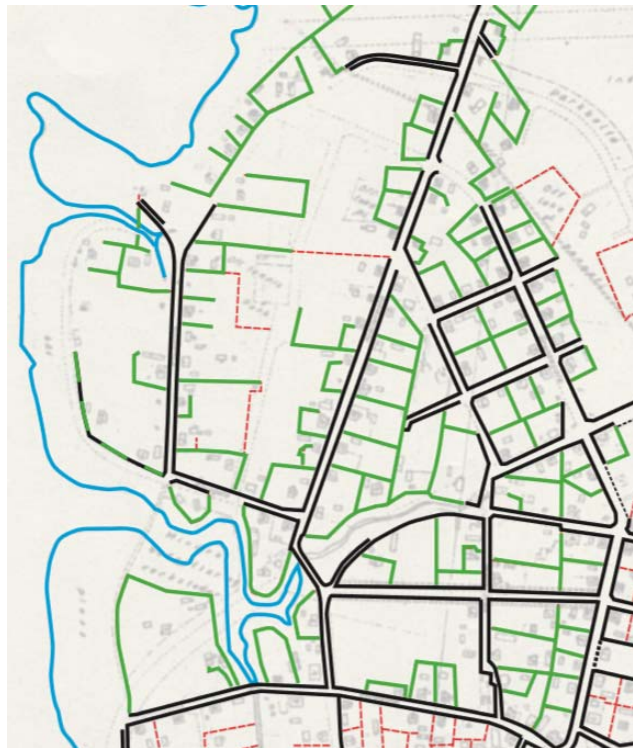
4.5.3 Byform

Som det vil fremgå av kartene under er perioden mellom 1939 og 1953 en usedvanlig stabil epoke. Mye av dette skyldes selvsagt krigen, men også det at kommunen valgte å fokusere de største byggearbeidene i andre områder enn det som studeres her. Først og fremst gjelder dette området mellom Volla-vest og Storgata, området mellom Hovedbanen og Storgata, og noe nord for Kongsvingerbanens utløp av Lillestrømneset.

Reguleringsstrukturen blir ikke behandlet i detalj for de enkelte områdene under. For dette henvises det til byplanen over. Tiden fra byplanen ved vedtatt og frem til i dag markerer allikevel en overgang i Lillestrøms morfologiske epoker i det lange perspektiv. For som vi skal se under har det vært en betydelig stabilitet i tiden mellom 1939 og 1953, men etter 1953 går på mange måter tettstedet inn i en

ny periode; hvor store nybygginger etter krigen medfører at mange gamle hus og områder blir ofret i prosessen som materialiserer Tøiens visjoner for bylandskapet (Hals 1978b s. 278; Slottemo 2013 s. 241).

Volla-vest



Figur 55: Utsnitt av kartet fra 1953 som viser bevart gatestruktur (sort), bevart eiendomsstruktur (grønt), ny eiendomsstruktur (rødt) og naturgitte forhold. Bygningsstrukturen er fra kartet.

Arealbruken i området har ikke endret seg fra 1939. Reguleringen som synes under Nitelvas innløp leser «mindre bedrifter og verksteder».

Eiendomsstrukturen er som vi også ser meget stabil. Noen av de nye strukturene på vestsiden av Kjellergata, som på oversiden av tennisbanene og lengst sør *intra* kvartalet, kan kjennes igjen fra 1906-kartet. På vestsiden er det da fremdeles en heterogen eiendomsstruktur.

Eiendomsstrukturen på østsiden av Kjellergata har vedvart i sin helhet. De strukturene som er markert i rødt, f.eks. den offentlige lekeplassen øverst til høyre i figuren, er en tilvekst som ikke har gått på bekostning av de bygningene vi kjenner igjen fra 1939. På østsiden er det da fremdeles en stor overvekt av homogen eiendomsstruktur.

Volla-vest i 1953 har den samme gatestrukturen som i 1939. Det eneste unntaket er utenfor området hvor Nitelva deler seg ved Skedsmogata, og den nye vegen løper i retning øst mot Parkalléen.

Når det gjelder de naturgitte forholdene er ikke disse endret, men de underliggende påtegningene i kartet sør for Elvegata viser muligens et ønske om å fylle igjen elva på dette området. Hvis vi forskutterer utviklingen noe er dette gjort i tiden mellom 1953 og 1975, jf. kartet på side 99.

Haneborg-tomta



Figur 56: Utsnitt av kartet fra 1953 som viser Haneborg-tomta. De brune linjene er jernbanestruktur og de blå linjene er Nitelva.

På Haneborg-tomta har det ikke skjedd endringer av betydning i perioden mellom 1939 og 1953. Reguleringene som er til øst for området vi studerer er påtegnet «parkering» og «offentlig båt plass».

Fabrikkvartalet



Figur 57: Utsnitt av kartet fra 1953 som viser gatestruktur i sort, jernbanestruktur i brunt, bevart eiendomsstruktur i grønt, og bygninger fra kartet. Den tykke, rødstiplede linjen på nordsiden av kvartalet er fremdeles grensegjerdet til Kongsvingerbanen.

Heller ikke i Fabrikkvartalet har det skjedd større endringer, og de gamle eiendomsstrukturene er bevart. Det vi allikevel kan legge merke til er den nå absente Vingergata. Den godt tenkes at arealene som ikke er bebygd fungerer som et «åpent lende» ut mot Fabrikkgata, men Vingergata er ikke

nedtegnet i kartet. Det at Vingergata ikke lenger deler det nedre kvartalet betyr på mange måter at sirkelen er «sluttet» tilbake til kvartalsstrukturen i 1906.

Nesa-øst



Figur 58: Utsnitt av kartet fra 1953 som viser Nesa-øst. Gatestrukturen i sort, jernbanestruktur i brunt, Nitelva med blå, bevart eiendomsstruktur i grønt og nye strukturer i rødt.

Nesa-øst viser seg også stabil i perioden mellom 1939 og 1953. Kvadratet i øvre kvartal ser ut til å ha fått fire fradelinger, men når vi studerer bygningsstrukturen og kartet fra 1939 kan det også tenkes at det bare er påtegnet grenser som fra før av lå i området. Hvis vi går inn i matrikelkartet på seeiendom.no, og derifra går inn i grunnboka, ser vi også at eiendommene er registrert i 1939. I det heksagon-lignende kvartalet på øvre side av Tomtegata er også tegn til en fradeling, men også denne eiendommen har en tidligere opprinnelse, jf. grunnboka.

Det som er skrevet om stabiliteten i eiendomsstrukturen og de «nye» grensene vi ser i 1953, kan reise spørsmålet om ikke stabiliteten gjør det mulig å rekonstruere grenser som ikke er nedtegnet i 1939. Dette kan f.eks. gjøres ved å studere kartet fra 1953 og oppsøke informasjon om opprinnelsen til grunneiendommene i grunnboka. På grunn av tiden som er til rådighet vil ikke dette gjøres her.

Intuitivt nok fører stabiliteten i eiendomsstrukturen til at også i 1953 kjennetegnes ved en heterogen struktur.

Sentrum-vest



Figur 59: Utsnitt av kartet fra 1953 som viser sentrum-vest og omliggende områder. Figuren fremhever gatestrukturen (sort), jernbanestruktur (brun) bevart eiendomsstruktur (grønn), ny eiendomsstruktur (rød), bygningsstruktur (fra kartet) og Nitelva (blå).

Det har ikke skjedd større endringer i arealbruken for området. Selv om det har kommet et nytt større bygg på dampsgatomta, er nr. 9 i tegnforklaringene til kartet betegnet som «Lilleström Industriområde». Som i epokene før begynner vi med dampsgatomta (og nå boligområdene nord på denne), før vi går over på boligområdene i nord.

Arealbruken, gatestrukturen og de naturgitte forholdene er stabile. Det samme kan sies om eiendomsstrukturen, med unntak av den nå kortere grensen på vestsiden av dampsgatomta. Vegreguleringene sør for Kirkegata, men også den nye bebyggelsen nord på dampsgatomta, tegner et bilde av en arealbruk som begynner å bli utsatt for et endringstrykk. At dampsgatomta er lagt ut til industri viser allikevel at tettstedet ikke har gått over til å bli et service- og handelssentrum for omlandet da planen til Tøien ble vedtatt.

Det eneste tilskuddet til boligområdet på dampsgatomtas nordlige felt er boligen som ligger i krysset Kirkegata og den ikke-navngitte gata som går i sørlig retning fra Voldgata. Den røde grensa i boligområdet er den østlige yttergrensa til tomt nr. 1 som vist over i kapittel 4.4.3.

Når det gjelder boligområdet på oversiden av Voldgata har det skjedd en større endring, nemlig en ny gate som deler vestre kvartal i to, den såkalte «Flisgangen». Størrelsen på vegen i kartet og dagens satellittbilder⁴ kan langt på vei bekrefte at det vi så for oss var en sti eller et tråkk mellom to grensegjerder i 1939, har vært retningsgivende for vegen som er etablert i 1953. I tillegg ser vi i kartet

⁴ <https://www.google.no/maps/@59.9566692,11.0412739,159m/data=!3m1!1e3?hl=no>

fra 1953 at det som før var betegnet som medial bebyggelse, nå har fått en homogen eiendomsstruktur i tilknytning denne vegen.

I det østre kvartalet er det ingen nye vegger, men en noe tilsvarende mengde nye eiendomsstrukturer som i de to vestre kvartalene. Ser vi tilbake til kartet fra 1939 kan det tenkes at disse «nye» grensene er tilsvarende de vi så på Nesa-øst, altså at de ikke var nedtegnet i det tidligere kartet. Vi kan sette denne bebyggelsen opp i tabeller som tidligere for å spore utviklingen⁵:

Tabell 8: Østre kvartals utvikling i tetthet 1906-1939-1953

| Østre kvartal | Voldgata | Torvgata | Bryndvoldgata | Storgata | Medial bebyggelse |
|---------------|----------|----------|---------------|----------|-------------------|
| 1906 | 11 | 8 | 6* | 4** | 1 |
| 1939 | 10(*) | 8 | 4(**) | 4(**) | 1 |
| 1953 | 11[*] | 8[*] | 5[**] | 4[**] | 1 |

[*] her er det telt med en bygning som også ligger i rekken med Storgata, samt en i Bryndvoldgata

[**] her er det telt med en bygning som også ligger i rekken med Voldgata, samt en i Torvgata

I østre kvartal er det telt totalt 25 bygninger som enten har egen adresse eller ved mangel av dette har en plasskontinuitet sammenlignet med kartet fra 1939. Dette er en økning på to sammenlignet med 1939, og det samme som i 1906. Østre kvartal har fremdeles en homogen eiendomsstruktur og jeg klassifiserer tettheten til høy, altså klasse C.

Tabell 9: Tetthet i Vestre kvartal midtre seksjon anno 1953

| Vestre kvartal midtre | Voldgata | Torvgata | Bryndvoldgata | Ny veg | Medial bebyggelse |
|-----------------------|----------|----------|---------------|--------|-------------------|
| 1953 | 2 | 5[*] | 3 | 4 | 1 |

[*] her er det telt med en bygning som også ligger i rekken med Bryndvoldgata, samt en ved ny veg

For det nye kvartalet som har oppstått pga. den nye vegen er det telt 13 bygninger som har egen adresse eller ved mangel av dette har en plasskontinuitet sammenlignet med kartet fra 1939. Kvartalet som før var en del av området med størst medial bebyggelse i vestre kvartal, har som følger av den nye vegen fått en ganske så homogen eiendomsstruktur. Tetthetsklassen settes til høy, altså klasse C.

Tabell 10: Vestre kvartals utvikling i tetthet 1906-1939-1953

| Vestre kvartal vestre | Voldgata | Torvgata | Bryndvoldgata | Ny veg | Medial bebyggelse |
|-----------------------|----------|----------|---------------|--------|-------------------|
| 1906 | 7 | 8 | 3* | - | 7 |
| 1939 | 8(*) | 12(*) | 3(**) | - | 5 |
| 1953 | 6 | 8 | - | 2 | 2 |

For det som er igjen av det vestre kvartal er det telt 18 bygninger som har egen adresse eller som ved mangel på adresse har en plasskontinuitet sammenlignet med 1939. Kvartalet har fremdeles en heterogen eiendomsstruktur og tetthetsklassen settes til middels, altså klasse B.

⁵ For informasjon om stjerne-tegnene til tabellene på denne siden, altså *, **, (*) og (**) vises det til tabellene i henholdsvis kapittel 4.3 og 4.4.

Hvis vi ser hele det vestre kvartalet under ett er det altså en økning i antall bolighus fra 26 i 1939 til 31 i 1953. I 1906 var det totalt 24 bolighus. I det østre kvartalet er det i 1953 registrert 25 bygninger i tabellen over, en økning på 2 fra 1939. I 1906 var det også 25 bygninger, hvilket kan tyde på at det østre kvartalet er bortimot «mettet» når vi kommer til 1953, selv om det er arealer tilgjengelig i «halen» på modereiendommene her. I motsetning har det vært et større antall mediale bygninger i det vestre kvartalet frem til 1953; da den nye vegen først og fremst har gjort det mulig for den mediale bebyggelsen å få fasade ut mot veg, minimeres de motkreftene dette representerer og det har samtidig oppstått en homogen eiendomsstruktur.

Selv om det midtre kvartalet er mindre enn det vestre, ser det ut til at kvartalene som har vokst frem med en større andel medial bebyggelse, samt en heterogen struktur, har vært en motkraft mot tilvekst eller infrastrukturelle tiltak. Eksempelvis har det vestre kvartalet ikke «holdt følge» med tilveksten i det østre kvartalet (og det nå midtre kvartalet), selv om alle tre kvartalene har en (relativt sett til byen) sentrumsnær beliggenhet.

4.5.4 Oppsummering av fjerde epoke

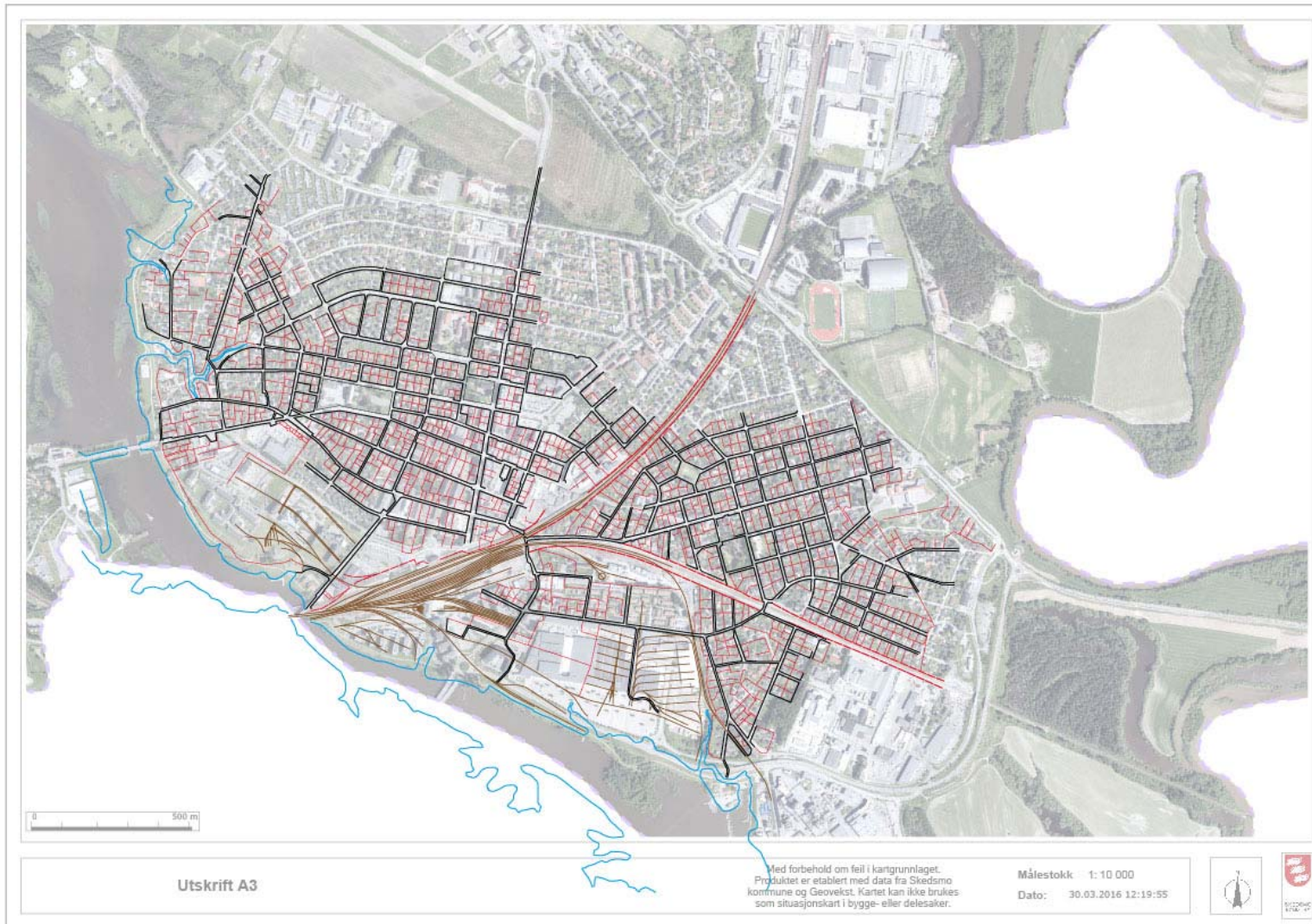
Når det kommer til byutviklingsmønsteret og vekstretning er det fremdeles eiendomssituasjonen på Torvmosen i nord og industribeltet i sør som byggingen må forholde seg til hva gjelder ekspansjon. Torvmosen har vært utsatt for et endringstrykk lenge før 1953, men da produksjonsarealene ble av mindre nytte etter at fabrikken brant ned i 1932, og det ikke er registrert endringer i relasjonen mellom eier og eiendom, er antagelsene at arealbruksendringene byggingen representerer, utgjør et sterkt nok endringstrykk ovenfor eiendomsforholdene frem til 1975.

Hva gjelder byform har vi sett på utviklingen av denne i relasjon til arealbruk og eiendomsforhold i perioden mellom 1939 og 1953. I tillegg til å være en svært stabil periode, markerer byplanen av 1947 skillet mellom byformen som ble strukturert etter eldre morfologiske elementer, og den nye byen som vi ser i dag. Kjennetegnene for de enkelte planene er oppsummert i tabellen under.

Tabell 11: Arealbruk, eiendomsforhold, nyttefunksjon og arealutnyttelse 1953

| Planenhet | Arealbruk | Eiendomsstr. | Eierstruktur | Nyttefunksjon | Rettighetsstr. | Tetthet |
|----------------------|---------------------|------------------------|----------------------|-----------------------|-------------------|---------|
| Volla-vest «vest» | Bolig/ landbruk | Heterogen/ homogen | Fysiske personer | Konsument/ foretak | ? | A |
| Volla-vest «øst» | Bolig > landbruk | Homogen | Fysiske personer? | Konsument? | ? | B |
| Haneborg | Industri | Økonomisk produktiv | Juridisk person | Kapital | Bruksrett | D |
| Fabrikkv. Øvre | Dualitet | Heterogen | ? | ? | ? | A |
| Fabrikkv. Nedre | Dualitet | Heterogen | ? | ? | Eneeie? | B |
| Nesa-øst Øvre | Bolig | Heterogen | Fysiske personer | Konsument | Bruksrett/feste | C |
| Nesa-øst Nedre | Bolig | Heterogen | Fysiske personer | Konsument | Bruksrett/feste | B |
| SV. Industri | Industri/ Bolig | Øko.prod./ homogen | Juridisk/ fysisk | Kapital/ konsument | Eneeie/ eneeie | C/ B |
| SV. Bolig Vestre | Bolig | Heterogen/ homogen | Fysiske personer? | Konsument? | ? | B |
| SV. Bolig Midtre | Bolig | Homogen | Fysiske personer? | Konsument? | ? | C |
| SV. Bolig Østre | Bolig | Homogen | Fysiske personer? | Konsument? | ? | C |

Til slutt i dette kapitlet er det presentert et kart over dagens Lillestrøm med bylandskapet slik det var i 1953, dog uten bygningsstrukturen. Det tas forbehold om feil i kartgrunnlag og skalering av planelementene fra 1953.



Figur 60: Lillestrøm 1953 lagt over ortofoto (skedsmo.kommune.no) av Lillestrøm 2016. Gatestruktur (sort), jernbanestruktur (brunt), Nidelva (blått) og eiendomsstruktur (rødt)

4.6 Videre fysisk vekst og metningen av Lillestrømneset, 1953-2016

4.6.1 Innledning

De 22 årene mellom 1953 og 1975 markerer den siste, store ekspansive veksten i Lillestrøm. I 1975 kjennetegnes Lillestrøm av et bebygde areal som dekker det meste av neset, samtidig som de resterende arealene på Torvmosen er bebygde.

Hva gjelder byformen i de enkelte områdene har det vist seg vanskelig å bruke kartet fra 1975 som en sikker kilde for eiendomsstrukturen. Dette skyldes først og fremst kvaliteten i kartet jeg har til disposisjon, samt historien til Økonomisk Kartverk, se f.eks. Mjøs og Leiknes (2007) og Paule (2007). Disse faktorene gjør at vi dessverre må la 1975 være en mellomstasjon som viser byens helhet, før vi i 2016 ser nærmere på byform i de enkelte områdene som studeres.

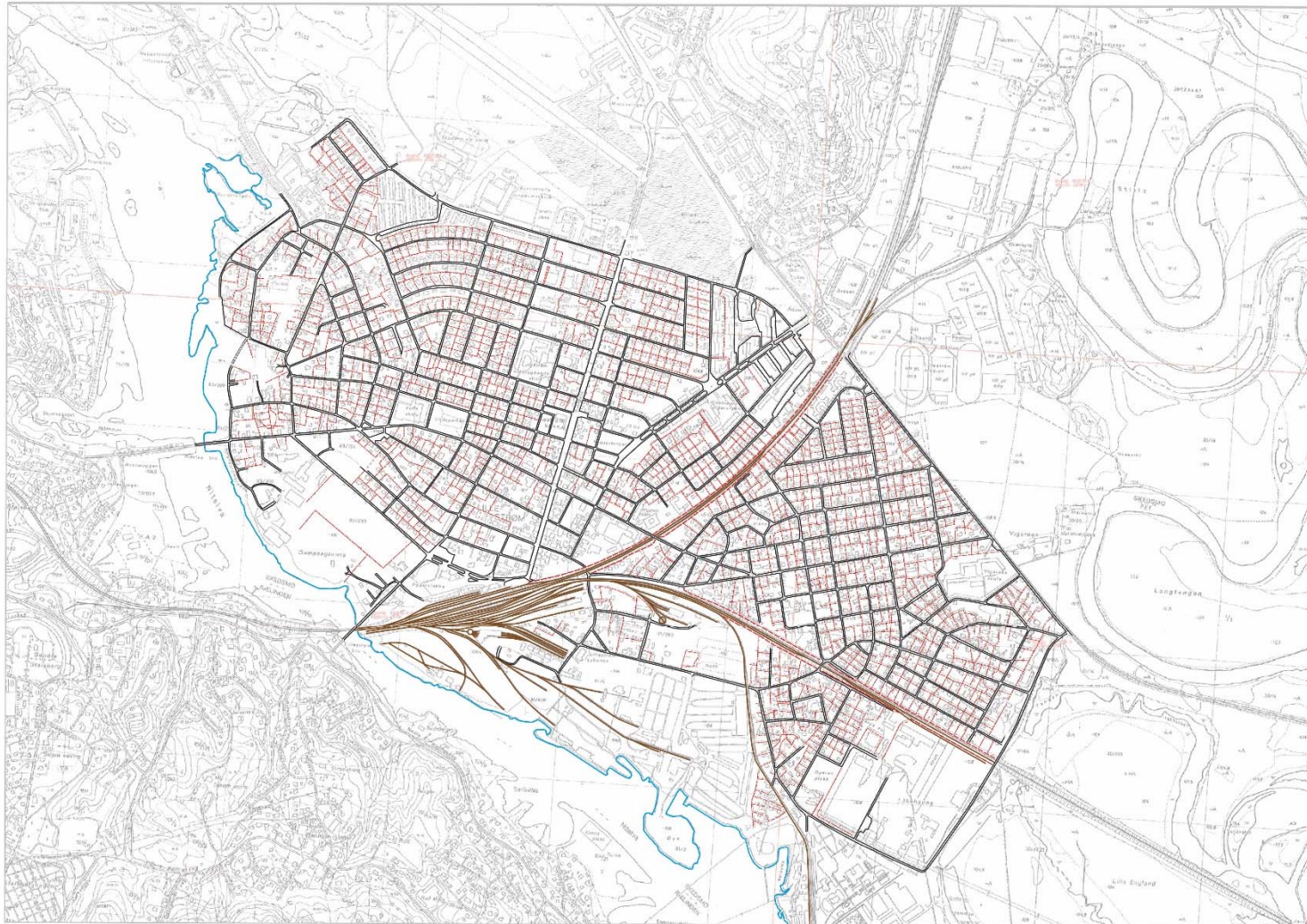
En annen utfordring for arbeidet i tiden vi skal se på nå er at det lokalhistoriske bidraget fra Hals (1978a; 1978b) slutter i 1962 med kommunesammenslåingen. Langt ut i dette arbeidet, og mye tettere på innleveringsfristen enn hva som vanligvis er opportunt, kom jeg over Hilde Gunn Slottemo (2012) sitt lokalhistoriske verk om Skedsmo fra 1850 og frem til i dag. Dette er en stor lokalhistorisk kilde på over 600 sider, og er rikt illustrert med fotografier, kart, byplaner m.m. Noen av disse illustrasjonene er allerede brukt.

Utfordringen med å sette seg inn i et så stort verk og lese seg opp på nyere lokalhistorie er løst som følger: På grunn av at kartet fra 1975 gjør det vanskelig å studere byform, fokuserer vi på de sosio-økonomiske forholdene, byutviklingsmønsteret og vekstretning for perioden 1953-1975, med Slottemo (2012) som primærkilde. Byform anno 2016 studeres senere i kapittel 4.6.4 i relasjon til 1953.

4.6.2 Sosio-økonomiske forhold, byutvikling og vekstretning i tiden fra 1953 til i 1975

Det er en utfordring å finne befolkningstall for Lillestrøm i tiden etter kommunesammenslåingen. Vi vet fra Hals (1978b s. 250) at det i 1960 bodde 10 547 mennesker i Lillestrøm, og for 1970 er det registrert 11 652 personer i tettstedet (Statistisk sentralbyrå 1974 s. 35). Hvis vi ser på befolkningsopplysningene som er oppgitt i Store Norske Leksikon, er det der opplyst å bo ca. 12 000 i selve byen pr. 2015 (Thorsnæs & Askheim 2015).

Befolkningsstatistikken sett i sammenheng med kartet fra 1975 på neste side, gir oss en indikasjon på at Lillestrøm i tiden mellom 1960-1975 nådde den byveksten som nesets naturgitte forhold kunne ta ved ekspansjon; i hvert fall for det området som her studeres. Som for de andre periodene etter 1887 er det iøynefallende at veksten er tatt på Torvmosen.



Figur 61: Lillestrøm 1975 (Skog og Landskap). Gatestruktur er fremhevet med stort, jernbanestruktur i brunt, Nitelva i blått og eiendomstrukturen som lot seg lese av kartet er markert med rødt.

I 1975 har tettstedet ekspandert og «mettet» Lillestrømneset. Vi kan se noen rester av Torvmosen på nordsiden av Vestbygata i forbindelse med Kjeller flyplass. Ellers har Nitelva blitt fylt igjen flere steder: I vest ved Skedsmogata hvilket har muliggjort en videre fortetting av området. Kanalen ved Haneborgtomta er fylt helt igjen, hvilket har muliggjort en videre ekspansjon av jernbanesporene på området. I sørøst ved Nesa har Nitelva blitt trukket tilbake og vannet trekker ikke lenger inn på fastlandet. Dette har også muliggjort en fortetting hvor elva før rant.

Ekspansjonen av Lillestrøm i tiden etter andre verdenskrig føyer seg inn i mønsteret til mange andre norske byer; urbaniseringen foregår ved ekspansjon og frittliggende småhus står for det meste av utvidelsen. Noen unntak fra et slikt ekspansjonsmønster finner vi for Lillestrøm; slik som transformasjonen av Torvstrøfabrikkens område langs Hovedbanen, Brandvoldboligene ved krysset Brogata/Voldgata som rives og bebygges med lamellbebyggelse, Storgata 25 som konsolideres, osv. Samtidig blir også ekspansjonen tatt ved lamellbebyggelse. Dette gjelder spesielt området ved Alexander Kiellandsgata i 60-årene, jf. bildet under.



Figur 62: Alexander Kiellandsgate 1961 (Slottemo 2012 s. 261).

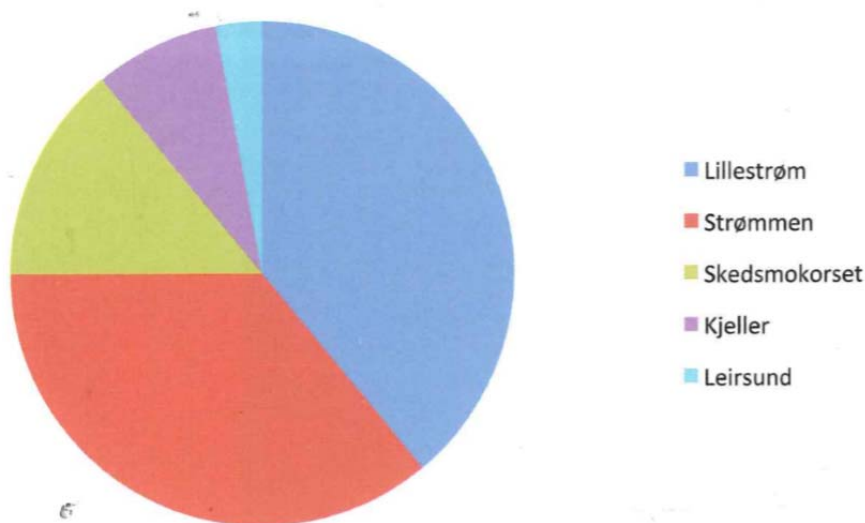
I bildet over kan vi på nordsiden av Vestbygata se rester av Torvmosen, og like ved denne igjen ser vi flystripa på Kjeller. Vegene som går forbi flystripa er Storgata. Det er nok snarere av hensyn for fri innflygning til Kjeller, og ikke motkrefter i eiendomsforholdene som er årsaken til at denne delen av Torvmosen ikke er bebygget. Hjemmelshaver til disse arealene er i dag staten ved Forsvarsdepartementet, men kommunen har tinglyst en forkjøpsrett til arealene, jf. grunnboka⁶.

Utbyggingen av Lillestrøm i etterkrigstiden, og det meste av arbeidet som ble tatt for å fylle igjen neset, ble tatt av kommunale boligbyggelag, slik som Lillestrøm boligbyggelag (senere sammenslått med

6

<https://www.seeiendom.no/services/RestrictedGrunnbok/RestrictedGrunnbok.svc/GetGrunnbokinfoPage?knr=231&gnr=81&bnr=1837&fnr=0&snr=0&customer=kartverket> (innlogging påkrevd)

Skedsmo boligbyggelag i 1968). Noe bygging ble tatt i privat regi, men det var ofte vanskelig å skaffe seg tomter og kommunen krevde minst femårig bosetning før man fikk komme på søkelista til byggetomt (Slottemo 2012 s. 429). At en stor del av tilveksten for Skedsmo kommune ble tatt på Lillestrømneset får vi bekreftet i kakediagrammet under.



Figur 63: Bosettingsmønster i Skedsmo kommune 1970 (Slottemo 2012 s. 412)

Hvis vi nå vender blikket tilbake til byplanen Bjarne Tøien tegnet for Lillestrøm, og som ble vedtatt i 1947, kan vi spørre oss; ble denne gjennomført, eller møtte byutvikling og vekstretning hindringer fra eiendomsregimet?

Som vi husker var byplanen basert på å videreutvikle det allerede så etablerte gridmønstrede veinettet, og skape klare urbane kvartaler fra Lillestrøm kirke og ned til jernbanestasjonen, på begge sider av Storgata. Som vi også husker fikk tettstedet innregulert en funksjonsdeling; industribeltet langs Nitelva i sør, sentrumsfunksjoner og rekkebebyggelse i sentrum langs Storgata som nevnt, og villabebyggelse i utkanten.

Det er ingen tvil om at det gridmønstrede veinettet er gjennomført. Av de områdene som ikke var bebygget med veg i kartet fra 1953, i hovedsak den resterende delene av Torvmosen, er det i 1975 gjennomført en ekspansjon i tråd med planene til Tøien. Som bildet over viser, har ekspansjonen allerede i 1961 nådd nesets nord-nordøstlige utstrekning slik det er avgrenset i denne oppgaven.

Tiden fra 1887 og frem til 1975 viser ganske godt hvilke (positive) krefter som kan ligge i eiendomsforhold ved ekspansiv byutvikling og –vekst, samt utbyggingen av et gridmønstret vegnett. Det har tatt tid, nesten 90 år å gjennomføre, men hva om rettighetene til Torvmosens 1 450 000 m² fra 1887 hadde vært i hendene til andre eiere med andre nyttefunksjoner? Hva om det ikke bare var andre eiere, men også veldig mange flere? Hvilke følger for Lillestrøms ekspansjon hadde det fått om arealene var av en bestemt rik mineralforekomst og ikke torvmose? Hva om rettighetsstrukturen var blandet med bruksretter, negative servitutter og realsameier fra langt tilbake i tid?

Dette er selvsagt bare spekulasjoner, vi vet jo at det ikke var slik. Poenget er at en av faktorene for å gjennomføre gatesystemet Tøien la opp til, men også de tidligere planene, dels ble muliggjort av den enkle eiendomssituasjonen som var på Torvmosen. Arealbruken var utsatt for et endringstrykk lenge før etterkrigstiden, hvilket jo er tiden mange norske byer startet sin ekspansive vekst. Eiendomsforholdene var ukomplisert; lenge var det én eier (enten Haneborg eller et selskap), eneeie til de ubebygde arealene, og arealene utgjorde frem til 1975 de største forekomstene av ubebygde areal på Lillestrømneset.

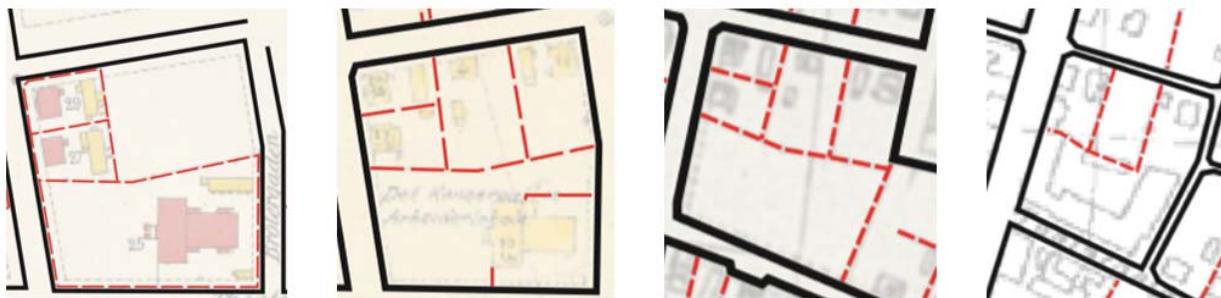
Hva så med det stramme og urbane sentrum som Tøiens plan la grunnlag for?

Planen til Tøien innregulerte «Adolph Tidemands gate» på tvers av mange sentrumskvartaler. Denne gata er innregulert parallelt for Storgata til vest fra jernbanestasjonen, og løper nordover gjennom Kirkegata, Voldgata, Torvgata, Nittedalsgata, Teatergata og Parkalléen. En slik oppsplitting av kvartaler i sentrum er forsøkt i tidligere planer, men bare delvis gjennomført. Eksempelvis Flisgangen i sentrum-vest. Som vi ser i kartet fra 1975 er denne påstartet, men langt i fra gjennomført.

Hva gjelder bebyggelsesstrukturen i Lillestrøm sentrum innfører byplanen til Tøien sammenhengende karrébebyggelse på begge sider av Storgata fra kirken og ned til stasjonen. Bygningshøyden var som vi husker regulert til tre etasjer grunnet tomtestørrelsene. I kartet fra 1975 ser vi dette gjennomført noen steder, f.eks. i Storgata 25.

Storgata 25 ble byggetomt for hotell Charlton, i dag Thon Hotell Lillestrøm. Her skal jeg prøve å gi en kort redegjørelse for hvorfor jeg mener at denne konsolideringen ikke bare ligner på det første eksemplet vårt fra Vinderen i Oslo, men også hvordan «tilfeldigheter» i eiendomsforholdene har vært en medvirkende kraft for gjennomføringen av byplanen for Storgata 25.

I 1939 var kvartalets sørlige ende bebygget med «Den Konservative Arbeiderforening» sitt bygg. Bygget, i tråd med så mange andre områder i etterkrigstidens Lillestrøm, ser ut til å være revet når vi kommer til kartet fra 1953; men *uten* at eiendomsstrukturen er endret. Saneringen av bygget skjedde muligens i forbindelse med nedleggelsen av foreningen i 1949 (Hals 1978b s. 274). I 1975 er eiendomsstruktur i stor grad varetatt og bebygget med nevnte hotell Charlton. Karrébebyggelsen på Storgata 25 ser ut til å være tilpasset den eldre eiendomsstrukturen, selv om byplanen her ikke la opp til en bygningsform som gikk inn mot kvartalskjernen.



Figur 64: Storgata 25 i 1906, 1939, 1953 og 1975. Stabiliteten i eiendomsstrukturen er påfallende, samtidig som bilderekken illustrerer hva som tidligere er skrevet om detaljeringsgraden i 1975-kartet

Dette mønsteret av tilfeldighet i eiendomsforholdene som «passer» for ny utvikling kjenner vi igjen flere steder i Lillestrøm; dampsgtomta som blir bebygd med offentlig administrasjon etter 1975, Haneborg-tomta som blir bebygd med boligblokker, industriområdene øst for Hovedbanen som blir Norges Varemesse osv. Ikke så å forstå at det var eiendomsforholdene som var årsaken til utviklingen (for å undersøke den helhetlige drivkraften må man ta med hele figur 3 inn i analysen), men eiendomsforholdene, hvor disse har «passet», har dels fungert som en katalysator for tilvekst; tilfeldig smurning som driver maskineriet.

Når det gjelder funksjonsdelingen som Bjarne Tøien la opp til med planen fra 1947 setter dette viktige føringer for arealbruken, og da implisitt eiendomsforholdene når vi holder fast ved relasjonen mellom de to.

Vi må erkjenne at mye av planen til Tøien ble realisert for Lillestrøm, også hva gjelder funksjonsdelingen. Villaområdene forble boligområder, industribeltet langs Nitelva forble industriområder, i hvert fall for en stund, og det urbane sentrum er som vi har vært inne på i overgangsfasen til å bli realisert i 1975. Hva får dette å si for eiendomsforholdene?

Kort fortalt vil stabiliteten i arealbruken føre til en stabilitet i eiendomsforholdene, eller at stabilitet i arealbruken forsterkes frem til neste epoke. Det vil si at områdene vi skal se nærmere på i 2016, mest sannsynlig har en gjenværende struktur som den vi observerte i 1953. Et annet poeng underbygger en slik påstand: Byplanen var inspirert av Ebenezer Howards reformeringsideer for engelske industribyer, og idealet ble å bygge arbeiderboliger med luft, rom og grøntområder (Slottemo 2012 s. 278).

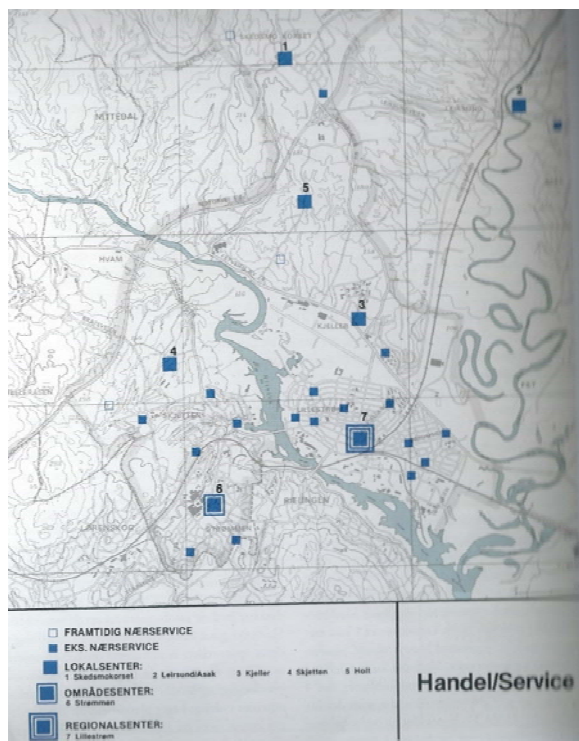
For områdene som har en arealbruksform i denne kategorien, først og fremst Volla-vest, boligområdene i sentrum-vest og Nesa-øst, vil dette stille et krav til eiendommer av en viss størrelse, og en fortetting basert på fradeling snarere enn transformasjon. Transformasjon og konsolidering har vi så vidt vært inne på hva gjelder sentrumsområdene, men også her var dette i tråd med den arealbruken som ble foreskrevet i byplanen.

For industriområdene får funksjonsdelingen en annen følge; var det f.eks. tenkelig å transformere Haneborg-tomta, Øieren dampsg og Kjøsterud, Breien & Co. sine eiendommer til andre arealbruksformer før kommunens generalplan for 1970-80? Svaret på dette var trolig «nei», men som vi skal komme inn på like under er selve tettstedet Lillestrøm i en transformasjonsprosess; fra industriområde til handels-, nærings- og administrasjonssentrum for omlandet.

Vi skal på de følgende sidene gå raskt gjennom noen utviklingstrekk for Lillestrøm hva gjelder de sosio-økonomiske forhold frem til i dag. Dette blir på en måte bare et koblingspunkt for å kunne gjøre hoppet fra 1953 til 2016 hva gjelder byform. Dette dreier seg i stor grad om statlige investeringer og virkemidler, som bidro sterkt til utviklingen av tettstedet til by. Først skal vi raskt redegjøre for overgangen fra sekundærnærings til tertiærnærings.

Ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) var det i 1970 registrert i alt 13320 yrkesaktive over 16 år i Skedsmo kommune. Av disse jobbet 184 i primærnærings, 5096 innen industri, bygg og anlegg, og 7989 innen varehandel, samferdsel og tjenesteytende næringer (Statistisk sentralbyrå 1975 s. 157). Ti år senere var antall yrkesaktive i alt 15480 personer. Av disse jobbet 1 % i primærnærings (ca. 154 personer), 26 % i sekundærnærings (ca. 4024 personer), og 72,2 % jobbet i tertiærnærings (ca. 11176 personer) (Statistisk sentralbyrå 1982 s. 280).

Disse tallene gir større mening når vi ser de i sammenheng med den første generalplanen for Skedsmo, hvor det i 1970-årene var Lillestrøm som ble ansett som distriktets framtidige vekstområde:



Figur 65: Handel/Service fra generalplan 1977-87 (Slottemo 2012 s. 410). Lillestrøm blir her pekt ut som regionalsenter (7) med Strømmen som områdesenter (6).

Kjeller var på denne tiden tilknyttet forskning og offentlig tjenesteyting, Strømmen til industri og Lillestrøm til handel. Det var hele 70 % av kommunens arbeidsplasser innen handel og privat tjenesteyting som var sentrert i Lillestrøm (Slottemo 2012 s. 411). Da denne sektoren hadde hatt sterkest vekst og utsikter til sterkest vekst (se tallene fra SSB over), og primær- og sekundærnæringene var på henholdsvis stor og moderat tilbakegang, foreskrev generalplanen Lillestrøm som kommunens fremtidige vekstsentrum.

Lillestrøm ble i planen foreslått utbygget til et regionalt merkantilt og kulturelt sentrum, og ifølge generalplanen skulle utviklingen skje innenfor eksisterende grenser, uten nye arealer (Slottemo 2012 s. 410-412). Dette ville medføre en ytterligere sanering og fortetting av sentrum, samtidig som dampsgtomta ble utpekt som den delen av Lillestrømneset hvor ekspansjon kunne skje (ibid.). Bildet under viser et flyfoto av dampsgtomta i 1985, vi skal komme tilbake til dette området i kapittel 4.6.3.



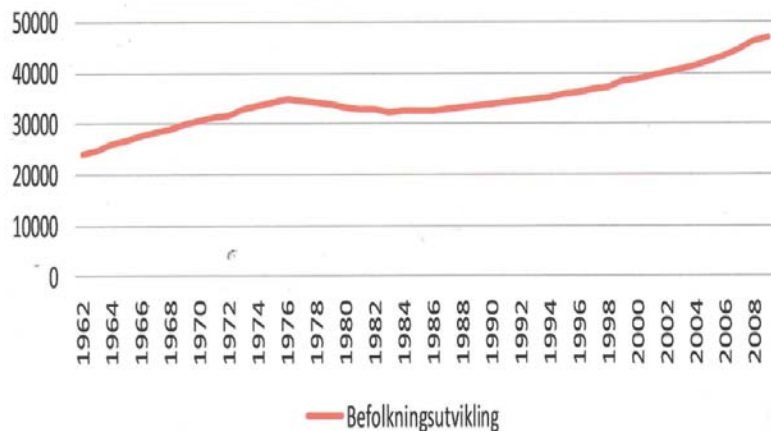
Figur 66: Dampsagtomta i 1985 (Slottemo 2012 s. 320).

På grunn av institusjonelle endringer i bygningslovgivningen (overgangen fra 1924-loven til 1965-loven) markerer generalplanene på denne tiden også et skifte i hvilke regimer som står for planleggingen. Ifølge bygningsloven av 1965 § 20, tredje ledd, var det kommunestyret eller formannskapet som skulle «...ha ansvaret for og ledelsen av generalplanarbeidet i kommunen». Generalplanene skulle «... tjene som rettleiing ved utarbeiding av reguleringsplaner», jf. § 20 første ledd, annet punktum. Ifølge Slottemo (2012 s. 406) var det et trekk i Skedsmos generalplanarbeid at «de folkevalgte engasjement [gikk] på bekostning av ekspertenes».

La oss da gjøre noen raske steg frem i tid for å få med oss den sosio-økonomiske utviklingen til i dag.

Stortinget hadde den 8. juni 1988 vedtatt å legge landets nye hovedflyplass til Hurum etter at de fire år tidligere hadde gått inn for en delt løsning mellom Gardermoen og Fornebu (Slottemo 2012 s. 488). Flyplassen ble som kjent senere lagt til Gardermoen, etter en storpolitisk u-sving i 1992. Med til denne ble det så et spørsmål om hvordan reisende skulle komme seg til og fra flyplassen; med bil, buss eller tog.

Flytoget til Gardermoen blir sett på som banebrytende i Skedsmos nyere historie (Slottemo 2012 s. 510). Etter mye om og men, spesielt hva gjelder kostnadsrammene for de ulike alternativene, falt man ned på et alternativ som var å bygge jernbane frem til flyplassen gjennom Lillestrøm. Denne ble åpnet i 1998/1999 og ble en betydelig faktor for håp og optimisme i Skedsmo. Sammen med flyplassen ble disse to milliardinvesteringene en katalysator for økt innbyggertall, og vekst i økonomien.



Figur 67: Befolkningsveksten i Skedsmo kommune fra 1962 til 2008 (Slottemo 2012 s. 527). F.om. investeringene i flyplassen og flytoget ser vi en uavbrutt vekst i befolkning.

En tredje faktor som er viktig å ta med seg inn mot 2016 gjelder naturgitte forhold, og det arbeidet som ble gjort med å sikre tettstedet mot flom. I boka «FLOMMEN» skriver Andresen et al. (1995 s.112-114) om Lillestrøm:

«Noe av det merkeligste ved Lillestrøm, er at stedet i det hele tatt eksisterer. Det skyldes i hvert fall ikke de naturgitte forholdene. For en mindre egnet grunn til å bygge en hel by finnes knapt i hele Norge... Flommerkene står som årringer i stedets historie. Siden de første bolighusene ble bygd for om lag 150 år siden, har vannet gått opp til bebyggelsen 15 ganger. Det skulle bli hvert tiende år i gjennomsnitt».

Selv om ideen om en jordvoll rundt Lillestrøm hadde blitt lansert allerede etter flommene i 1966 og 1967, var det ifølge Slottemo (2012 s. 537) først med den økonomiske oppsvingen som fulgte av Gardermobanen at det ble mulig å foreta disse planene. Kommunen vedtok i 1995 å bygge vollen, sluttsummen kom på 75 millioner kroner.



Figur 68: Flommen i 1967 (Slottemo 2012 s. 338)

Inn mot 2016 er de store linjene for endring eller tilstanden i arealbruk og eiendomsforhold, representert ved statlige virkemidler som beslutningsmakt, penger og institusjonelle endringer, generelle økonomiske forhold og tiltak for å sikre mot de naturgitte forholdene. Under er det presentert et oversiktskart som viser Lillestrøm 2016 etter dagens matrikkel. Det tas forbehold om feil i kartgrunnlag.



Figur 69: Matrikkelkart over Lillestrøm 2016 i målestokk 1:10000 (Skedsmo kommune 2016).

4.6.3 Byform 2016

Volla-vest



Figur 70: Dagens matrikkelkart over Volla-vest. De røde linjene markerer nye eiendomsstrukturer, mens de grønne markerer eiendomsgrenser som har vedvart siden 1953.

Dagens Volla-vest kjennetegnes av en dominerende arealbruk i form av villabebyggelse. Både øst og vest for Kjellergata er det villabebyggelse med hagestruktur etter idealene Tøien nedsatte i sin byplan. Det overordnede trekket ved eiendomsstrukturen er en homogen og regulert struktur, en god del som vi også kjenner igjen fra tidligere tider. Området sett under ett viser at Volla-vest er «mettet», både innenfor de eldre kvartalene, men også de nye som bl.a. er opprettet etter at elveløpet ble fylt igjen.

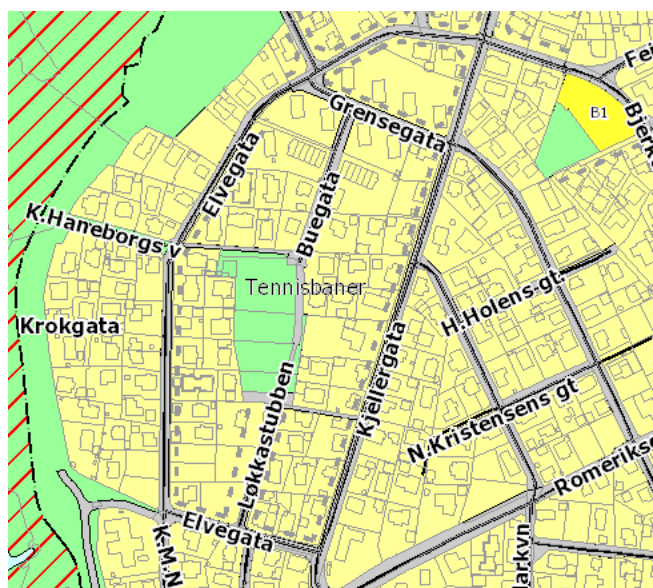
Hvis vi starter vest for Elvegata langs med vollen ser vi den karakteristiske buen som har fungert som yttergrense for det bebygde arealet i området helt siden 1887. På Volla-vest ser det ut til at denne grensen har satt premisser for byform i den grad alle byggetiltak har funnet sted øst for denne. Unntaket er som vi ser sør for Volla-vest, hvor det er bygd et Krokettanlegg. Grunnen eies av Skedsmo kommune.

Innenfor det kvartalet som blir dannet av den buede yttergrensen i vest, Elvegata i øst og «Konsul Haneborgs vei» i nord, har det funnet sted en betydelig fortetting siden 1953. Dette området hadde en lav tetthet i 1953, mens det i 1975 var påbegynt en fortetting, jf. kartet på s. 99. Vi kan se at fradelingene både har vært langs yttergrensa og Elvegata, samtidig som området i dag har en metning av kvartalskjernen, altså en betydelig grad av medial bebyggelse. Arealutnyttelsen i området vest for Elvegata kan klassifiseres som meget høy, altså klasse D.

Går vi videre til området mellom Elvegata og Kjellergata ser vi at Buegata og Løkkastubben er fullført og deler kvartalet i to. Langs disse finner vi en rekke sekundærtomter som har vokst frem på de tidligere åkerlappene. Ser vi tilbake til kartet fra 1975 er det tydelig at dette området var påbegynt en fortetting på 70-tallet, men hadde langt på nær gjennomført den bebyggelsesstrukturen vi ser i dag. ble fortettet ettersom vegen ble fullført. Området har fremdeles ledige arealer, men er vesentlig tettere enn i 1953. Tettheten settes til klasse C, altså høy.

Øst for Kjellergata er området hvor flest eiendomsstrukturer har vedvart siden 1953. Selve kvartalsstrukturen kjenner vi igjen fra 1939, men det interessante er hvordan den tidligere eiendomsstrukturen har vedvart som utgangspunkt for ytterligere fradelinger. Mest sannsynlig skyldes dette at den dominerende arealbruken har vært så permanent for området i lang tid, samtidig som det østre området for Kjellergata ble «mettet» mye tidligere enn det vestre. Området har noen ledige arealer innenfor eksisterende eiendommer å fortette på, men ikke mye. Jeg klassifiserer dette området som meget høy, altså klasse D.

Kommuneplanen for området legger til grunn den samme arealbruken som er i området, nemlig boligbebyggelse. Det er et område ved tennisbanene som er avsatt til friområde, det samme gjelder for parken nordøst for Grensegata. Felt B1 er regulert til boligformål og er under utbygging pr. dags dato.



Figur 71: Gjeldende kommuneplan for Skedsmo kommune 2015-2026 (Skedsmo kommune 2015b)

For å oppsummere kjennetegnes Volla-vest i 2016 ved:

a) Arealbruken er dominert av boligformål.

b) **Eiendomsstrukturen** har gått fra å være dels heterogen, dels homogen, til å få en overvekt av homogen struktur i hele området. Arealkategorien består dels av bebygd areal og dels av hager. Størrelsene på eiendommene er (relativt) identiske. **Eier- og rettighetsstrukturen** er ikke undersøkt for hver enkelt eiendom, men det gjennomgående kjennetegnet er fysiske personer med enten eneeie eller et personlig sameie til eiendommene.

c) Gatestrukturen er den samme som i 1953 med unntak av Buegata og Løkkastubben gjennom midtre kvartal.

d) Kommuneplanen viderefører arealbruken i området.

e) Nitelva er fylt igjen i sør og området ligger bakenfor jordvollen.

Haneborg-tomta

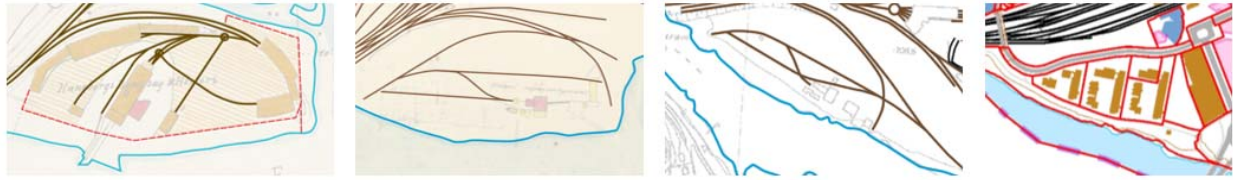


Figur 72: Utsnitt av dagens matrikkel som viser Haneborg-tomta

Haneborg-tomta er i dag dominert av blokkleiligheter (borettslag). De største endringene ved siden av arealbruksendringene er anleggelsen av flere gater i området, og saneringen av mange jernbanespor.

Hvis vi begynner med arealbruksendringene har området altså gått fra å være et industribebyggd areal, til å bli bebyggd med borettslagsleiligheter. Går vi tilbake til figur 3 vet vi at modellen foreskriver visse faktorer for arealbruksendringer, bl.a. økonomiske forhold. De sosio-økonomiske forholdene som har preget utviklingen av Lillestrøm frem til 2016 er som vi har sett en overgang fra sekundærnæring til tertiærnæring, og yrkesfordelingen i kommunen har fulgt der etter. Endringstrykket kan trolig spores til disse økonomiske forholdene, samtidig som den tekniske utviklingen nok gikk bort fra å bruke kreosotimpregnert trevirke til telefonstolper. I dag blir slikt material betegnet som farlig avfall, jf. forskrift av 01. juni 2004 nr. 930 om gjenvinning og behandling av avfall (avfallsforskriften).

Som vi ser er eiendomsstrukturen endret i tråd med byggeprosjektet, men det lar seg også argumentere for at eiendomsstrukturene ikke er blitt transformert i den grad strukturen er ukjent for oss, og at prosjektet har tilpasset seg eldre strukturer:



Figur 73: Haneborgtomta 1887, 1939, 1975 og 2016

Den nye «Dampsagvegen» og «Kanalveien» skaper sammen med Nitelva en avgrenset kvartalsstruktur. Førstnevnte går under jernbanen i vest og kobler området på Brogata. Sistnevnte kobler området på Jernbanegata retning nordover, og riksveg 159 retning sørover.

Kommuneplanen bygger på en videreføring av arealbruken.

Det som kjennetegner området i dag kan oppsummeres som følger:

a) Arealbruken er dominert av boligformål.

b) **Eiendomsstrukturen** er tilrettelagt for prosjektet, men kan betegnes som homogen.

Eierstrukturen til de enkelte andelene i borettslaget kjennetegnes av fysiske personer.

Rettighetsstrukturen kjennetegnes av en samling andelseierne med bruksrett til eget bosted i foretakets eiendom, jf. lov av 06. juni 2003 nr. 39 om burettslag § 1, første ledd.

c) Gatestrukturen er etablert etter 1975. Dampsagveien, Kanalveien og jordvollen langs Nitelva danner en noenlunde lik kvartalsstruktur som før ble betegnet som naturtekniske kvartalsrammer.

d) Kommuneplanen viderefører det samme arealbruksformålet som i dag.

e) Det er ingen endringer i de naturgitte forholdene, men det er som nevnt etablert en jordvoll langs Nitelva som forebyggende mot flom.

Fabrikkvartalet



Figur 74: Utsnitt av dagens matrikel som viser nye strukturer (rød) og bevarte strukturer (grønn) i Fabrikkvartalet.

Fabrikkvartalet har gjennom studiene frem til i dag hatt en dualitet i arealbruken. Som vi ser kan denne dualiteten tenkes å ha vært en av årsakene til at Fabrikkvartalet selv i dag har en heterogen eiendomsstruktur. Området har også sett en endring i gatestrukturen siden 1953.

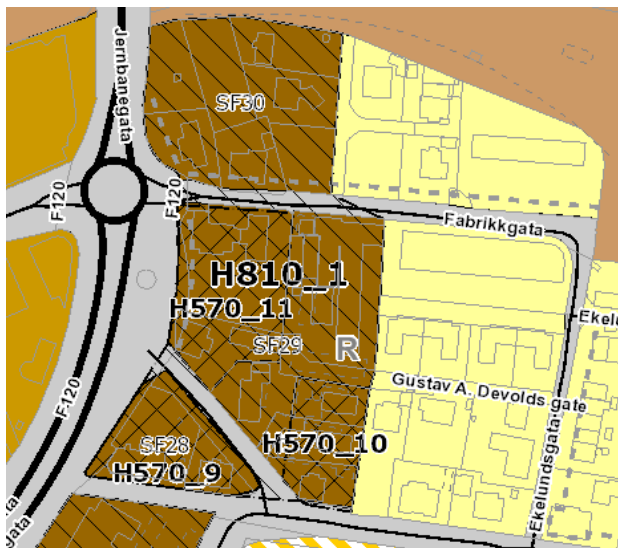
Arealbruken i 2016 er delt både mellom nordre og søndre kvartal, men også *intra* søndre kvartal. I nord er den dominerende arealbruken bolighus, fordelt mellom villabebyggelse og lamellbebyggelse. I det sørlige kvartalet er arealbruken delt mellom næring og bolighus. I 1953 var det ingen dominerende arealbruk *per se*, men i tiden frem til 2016 har det kommet til flere bolighus i begge kvartalene.

Eiendomsstrukturen i det nordlige kvartalet er på mange måter premissgitt av jernbanen i nord og øst. Samtidig har Jernbaneveien i vest blitt utvidet, og er i dag en fylkesveg. Innenfor de bevarte eiendomsstrukturene fra 1953 har det foregått en fradeling på de arealene som har vært ledige, samtidig som det har funnet sted tilvekst i øst, like inntil svingskiven. Fradelingen her er gjort fra jernbanelinjes arealer.

Alt i alt vil jeg fremdeles kategorisere det nordlige kvartalet med en heterogen eiendomsstruktur, mens arealutnyttelsen kan kategoriseres som høy.

Går vi til det nedre kvartalet er arealbruken i dag delt; dels med boliger langs Nesgata og Ekelundsgata, og dels med næring langs Fabrikkgata. Det er også taxinæring langs Ekelundsgata.

Eiendomsstrukturen i det nedre kvartalet kategoriseres fremdeles som heterogent, men noen områder, spesielt langs Ekelundsgata, har en større grad av ensartethet. Den nye vegen som har kuttet kvartalshjørnet i sørvest har på mange måter satt premisser for i hvilken grad eksisterende strukturer kan innordne seg etter et ensartet mønster. Tettheten i det nedre kvartalet er ganske høy, med få arealer å ta av hvis man skulle ønske en tilvekst basert på fradeling. Jeg klassifiserer tettheten her som meget høy, altså klasse D.



Figur 75: Kommuneplanens føringer for Fabrikkvartalet (Skedsmo kommune 2015b).

Gjeldende kommuneplan legger opp til en deling av arealbruk for både øvre og nedre kvartal, jf. figuren over. Brunfargen som er brukt for området er «sentrumsformål» (kommunal- og moderniseringsdepartementet 2015). Inn under sentrumsformål går slikt som torg, plasser og parker i byer og tettsteder. Det gjelder areal som skal være åpne for allmenn ferdsel (Pedersen 2010 s. 221). Øst for sentrumsformålet viderefører kommuneplanen arealbruken.

Kjennetegnene i Fabrikkvartalet anno 2016 er:

a) Arealbruken i nordre kvartal har fra 1953 blitt forsterket i retning av bebyggelse med boligfunksjon, delt mellom villabebyggelse og lamellbebyggelse. I det sørlige kvartalet er den dominerende arealbruken bolig, men i tillegg er det næringsarealer.

b) **Eiendomsstrukturen** i begge kvartal er sett under ett kjennetegnet ved heterogenitet. **Eierstrukturen** i nordre kvartal kjennetegnes ved fysiske personer, mens det varierer i nedre kvartal. For villabebyggelsen, tomannsboligene og i lamellbebyggelsen er det fysiske personer, mens det i næringsbyggene er juridiske personer. **Rettighetsstrukturen** varierer også. I øvre kvartal varierer dette med eneeie og personlig sameie for villabebyggelsen, mens lamellbebyggelsen er et eierseksjonssameie, dvs. en sameiekonstellasjon hvor rettighetshaver har eneeie til enhetene i eiendommen, jf. lov av 23. mai 1997 nr. 31 om eierseksjoner § 1. I nedre kvartal er det eneeie for næringsseiendommene, eneeie eller personlig sameie i villabebyggelsen, og lamellbebyggelsen er et eierseksjonssameie.

c) Det opprinnelig gatesystemet som har strukturert byform (Jernbanegata, Fabrikkgata, Nesgata og Ekelundsgata) er ikke endret. I det sørvestlige hjørnet av nedre kvartal har en ny trasé av Nesgata «klippet» den eldre kvartalsstrukturen. Jernbanegata er utvidet og er pr. i dag klassifisert som fylkesveg.

d) Kommuneplanen viderefører boligformålet i østre halvdel av Fabrikkvartalet, mens vestre halvdel er regulert til sentrumsfunksjoner.

e) Det er ingen naturgitte forhold som setter premisset for byform i området.

Nesa-øst



Figur 76: Utsnitt av dagens matrikkel som viser nye strukturer (rød) og bevarte strukturer (grønn) på Nesa-øst.

Nesa-øst har beholdt den dominerende arealbruken fra 1953, og tilveksten som har funnet sted har forsterket denne. Det eneste unntaket er næringsbebyggelsen representert ved det blå bygget i nordvest, i krysset Svelleveien/Nesgata. La oss starte med beskrivelsen av de to øverste kvartalene.

I det vestlige kvartalet er en stor del av de eldre strukturene videreført. Her har tilveksten funnet sted på de ledige arealene som lå langs med Svelleveien, mest sannsynlig som et resultat av fradelinger fra den eiendommen vi studerte i 1953. Dette blir på mange måter underbygget ved at kantgrensen inn mot kjernen er beholdt, men at flere, mindre eiendommer nå grenser mot Svelleveien.

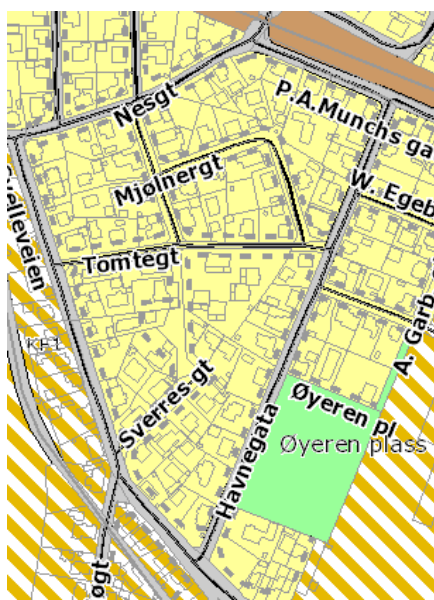
Det er ikke en enhetlig eiendomsstruktur i dette kvartalet, men det er heller ikke en særlig stor grad av heterogenitet. Hvis vi sammenligner dette kvartalet med f.eks. det østre kvartalet er det i vestre kvartal en større grad av homogenitet. Nesa-øst sett under ett rettferdiggjør en kategorisering av eiendomsstrukturen i dette kvartalet som homogent. Tettheten i dette kvartalet kan betegnes som meget høy.

I det østlige kvartalet som før var heksagon-lignende i utforming, er det blitt innregulert en ny veg som er bygget en gang mellom 1953 og 1975. «Mjølnergata» som den heter, har delt det østre kvartalet i to separate kvartal. Det interessante med Mjølnergata er at hvis vi sammenligner eiendomsstrukturen i 1953 med den gatestrukturen vi ser i 2016, ser vi at Mjølnergata har fulgt i hvert fall én grenselinje i måten den knekker vinkelrett ned mot Tomtegata. Det trenger ikke nødvendigvis å være slik at reguleringsregimet her har hensyntatt eiendomsregimet; det kan være slik vi har sett i sentrum-vest at grensegjerder har dannet en bakgate som strukturer gateutbygging.

Eiendomsstrukturen i det øvre kvartalet mot Kongsvingerbanen har en dualitet; et homogent og et heterogent område. Førstnevnte er typisk for eiendommene langs vegene. For sistnevnte ser det ut til å være typisk i det området som har vært kategorisert som medial bebyggelse, og hvor Mjølnergata er bygd. Også det østre kvartalet kan kategoriseres med en meget høy tetthet.

I det nedre kvartalet har det også vært en betydelig tilvekst. Ledige arealer i kjernen av kvartalet, eller ledige «tail-end» arealer er fortettet med boliger.

Det nedre kvartalet har, sett under ett, fremdeles en overvekt av heterogen eiendomsstruktur. De eiendommene som skiller seg mest fra dette mønsteret er de som er etablert langs med Svelleveiens sydligste vegstubb, langs den nye forlengelsen av Sverres gate inn på Svelleveien, og langs med Havregata. Hva gjelder tetthet er det – Nesa-øst sett under ett - nok rimelig å klassifisere dette kvartalet med meget høy tetthet.



Figur 77: Kommuneplanens føringer for området (Skedsmo kommune 2015b).

Som vi kan se av figuren over viderefører kommuneplanen den allerede dominerende arealbruken.

Kjennetegnene ved Nesa-øst er som følger:

a) Arealbruken er dominert av boliger, særlig villabebyggelse med hager

b) **Eiendomsstrukturen** i det øvre kvartalet lengst vest er homogent, de østlige kvartalene er delt mellom heterogen og homogen eiendomsstruktur. **Eier- og rettighetsstrukturen** er ikke studert i detalj, men kjennetegnet er fysiske personer med enten eneeie eller personlig sameie.

Eiendomsstrukturen i det nedre kvartalet har en overvekt av heterogen struktur, men har også noen områder med homogen struktur. **Eier- og rettighetsstrukturen** i nedre kvartal har de samme kjennetegnene som for de øvre kvartalene.

c) Det opprinnelige gatesystemet som strukturerte Nesa-øst har bestått (Nesgata, Svelleveien, Havregata og Tomtegata). Mjølnergata har brutt med den gamle kvartalsstrukturen i nordøstre kvartal, men ser ut til å ha fulgt den eldre eiendomsstrukturen.

d) Kommuneplanen viderefører den dominerende arealbruken

e) Det er ingen naturgitte forhold som legger premisser for byform anno 2016

Sentrum-vest



Figur 78: Utsnitt av dagens matrikkel som viser nye strukturer (rød) og bevarte strukturer (grønn) i det som her kalles sentrum.

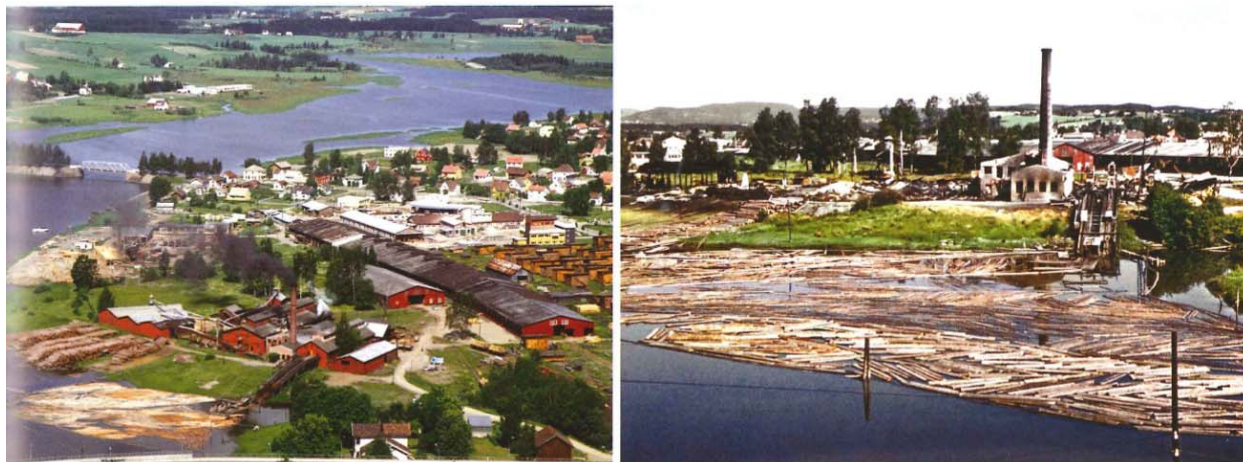
Situasjonsbildet over sentrum-vest viser at det både har skjedd mye ny utvikling, samtidig som en god del av tidligere eiendomsstruktur er videreført. Langs med Storgata og Adolph Tidemands gate som nå er gjennomført, kan vi se den karrébebyggelsen som byplanen til Tøien la opp til.

I de områdene vi skal se nærmere på er det gjennomgående trekket at arealbruken i boligområdet for sentrum-vest har vedvart, samtidig som arealbruken på dampsgatomta er endret. Dette har som vi kan se medført endringer i eiendomsforholdene. La oss som vanlig starte med dampsgatomta.

Arealbruken har gått fra å være et industriområde til å bli et område for offentlig administrasjon, nærmere bestemt rådhus, politistasjon og tinghus. Vi skal se at denne endringen (delvis) først ble muliggjort ved en endring i eierstrukturen, men òg pga. brann.

Som vi har vært inne på i kapitlene som har omhandlet sosio-økonomiske forhold ble sagbruksnæringen mindre betydelig for Lillestrøm i etterkrigstiden og utover. Noen få år etter Lillestrøm og Skedsmo ble sammenslått til Skedsmo kommune, brant Lillestrøm Dampsgag & Høvleri ned i 1965 (Slottemo 2012 s.

282). Ifølge Hals fortsatte selve høvleriet på en ny tomt, etter at det var blitt foretatt makeskifte med kommunen, dvs. en byttehandel av eiendommer (Hals 1978b s. 258).



Figur 79: Bildet til venstre viser Lillestrøm Dampsag & Høvleri fire år før brannen. Vi kan se den karakteristiske hallen som ikke var markert med farge i kartet fra 1939 strekke seg i vestlig retning. Bildet til høyre er tatt dagen etter brannen, og ifølge Slottemo markerer dette den «symbolske avslutningen for sagbruksnæringa i Skedsmo» (2012 s. 283). Bildene fra samme kilde.

Her må jeg tilføye noen opplysninger fra Slottemo (2012 s. 320) som ikke er redegjort for i Hals (1978b). Før 1974 var det nemlig en annen grunneier enn kommunen som disponerte tomten, og i hvilket regime rettighetshaveren tilhørte fikk følgelig virkning for både byform og eiendomsforhold i det korte tidsperspektivet.

Det fremgår av grunnboka at kommunen ble hjemmelshaver til arealene først i 1974⁷. Før den tid disponerte selskapet «Skedsmo sanerings- og finansieringsinstitutt» (SSF) dampsgatomten, hvilket de etter brannen i 1965 hadde kjøpt av grunneier Henry Johansen Ltd (Slottemo 2012 s. 320). I tillegg til å eie dampsgatomten, kontrollerte selskapet vesentlig deler av både kommunens sentrum og torget. Selskapet var opprettet av Kristian Haugen i januar 1965, med kommunen og stedets seks banker som medlemmer. Deres formål var å medvirke til sanering og andre tiltak som sikret «en rasjonell og tidsmessig utnyttelse» av kommunens sentrale områder (ibid.).

Kjennetegnene ved eier- og rettighetsstrukturen etter brannen var altså en juridisk person (et selskap) med eneeie til arealene. Opplysningene fra Slottemo (2012 s. 320) gjør at vi kan kategorisere dampsgatomtas funksjon for eieren som en kapitalmessig relasjon.

Haugen, som var selskapets leder, ønsket å realisere et kjøpesenter på minst 10 000 m² på dampsgatomten (Slottemo 2012 s. 320). Da storflommen i 1966 og 1967 la mye av Lillestrøm under vann, nedla bygningsrådet byggeforbud i området, hvilket umuliggjorde kjøpesenterplanene. I forhold til figur 3 oppstår det altså et endringstrykk, eller kanskje det er riktignere å si *bevaringstrykk*, i kraft av reguleringsregimet og reguleringsretten. Byggeforbudet medfører altså et handlingsdirektiv sett i

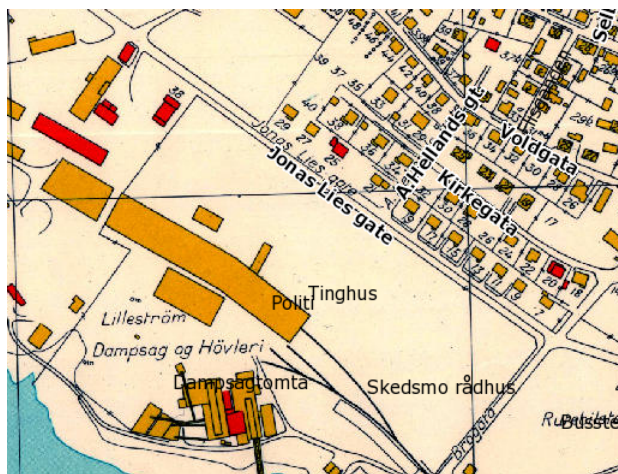
7

<https://www.seeiendom.no/services/RestrictedGrunnbok/RestrictedGrunnbok.svc/GetGrunnbokinfoPage?knr=231&gnr=83&bnr=233&fnr=0&snr=0&customer=kartverket> (innlogging påkrevd)

sammenheng SSF sine visjoner for dampsgatomta, og selskapets (kanskje med unntak av kommunens representant i styre) nyttefunksjon av eiendommen. For SSF ble dette en dyr affære, «...og de flyttet like gjerne sin interesse til sentrumsutbyggelsen» (Slottemo 2012 s. 320). Kommunen fikk overta dampsgatomta, en transaksjon som ifølge grunnboka var på kroner null.

En annen interessant egenskap med dampsgatomten i denne sammenhengen er kommunen «arvet» eiendomsforhold som i det lange perspektivet hadde blitt formet av industrivirksomheten. Hvis vi ser byen under ett i kartet fra 1975, var det ikke mange sentrumsnære områder med den iboende egenskapen til å ta opp i seg større programmer. I tillegg til å være et resultat først av et endringstrykk, og så et bevaringstrykk, viser eksempelet tilfeldighetsvariabelen i hvor «godt» eiendomsforhold passer for arealbruksendringer, og der igjen byform.

Hvis vi så går til gatestrukturen for området ser vi at Jonas Lies gate er utbygd mellom 1953 og 1975. Allerede i 1939 har vi sett denne vegen regulert inn i bykartet, men gjennomføringen av denne later til å være premissgitt hvorvidt industrien fremdeles var en aktiv næring. En slik refleksjon blir allikevel modifisert av et kart fra 1958 på hjemmesidene til Skedsmo kommune:



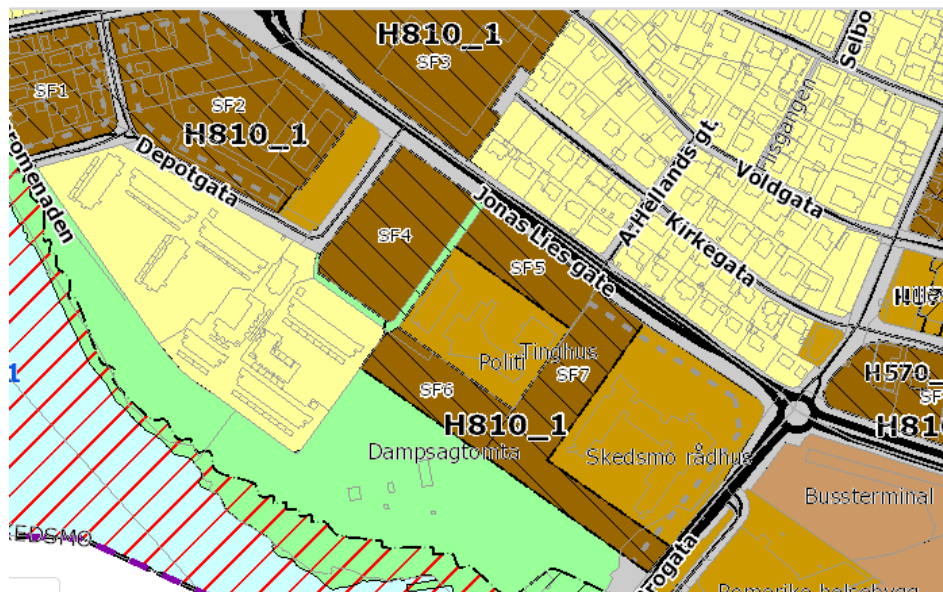
Figur 80: Utsnitt av kartet fra 1958 som viser dampsgatomta Skedsmo kommune (2013).

Selv om kartet på mange måter modererer refleksjonene gjort om industriens motvirkende krefter i epoken mellom 1953 og 1975, viser kartet andre interessante elementer: For det første ser vi eiendoms grensen til Lillestrøm Dampsgag & Høvleri slik den trolig var ved transaksjonen i 1965. Den gir dermed innsikt i hvordan eiendomsstrukturen muligens var i kartet fra 1953 hvor denne ikke var nedtegnet. For det andre kan vi se at infrastrukturen på nordlig del av dampsgatomta er sanert, samtidig som byggingen på dampsgatomtas nordside nesten er fullført. For det tredje kan vi se at Jonas Lies gate er utbygd i 1958, og at gata da har vært strukturerende for området frem til 2016.

Arealutnyttelsen på dampsgatomta som tidligere var industri kan klassifiseres som middels tetthet.

Når det gjelder dette boligområdet er ekspansjonen fullført lenge før 2016, trolig noe før 1975 når vi sammenligner kartet fra 1958 med kartet fra 1975. Dette området har vedvart sin homogene eiendomsstruktur frem til i dag, og arealutnyttelsen klassifiseres som meget høy.

Reguleringsstrukturen som kommuneplanen legger opp til er i stor grad en videreføring av dagens arealbruk, jf. figuren under.



Figur 81: Kommuneplanens føringer for dampsgatomta og boligområdet på nordsiden (Skedsmo kommune 2015b).

Det som kjennetegner henholdsvis dampsgatomta og boligområdet på oversiden av Jonas Lies gate i dag er følgende:

a) Arealbruken er endret fra industri i sør til offentlig administrasjonsformål. I boligområdet har arealbruken ikke endret seg, men blitt forsterket gjennom ytterligere tilvekst.

b) **Eiendomsstrukturen** i sør er noenlunde lik slik den var mens trelastnæringen fremdeles brukte arealene, men flere fradelinger har stykket opp antall eiendommer innenfor dampsgatomta. **Eier- og rettighetsstrukturen** varierer tilsvarende med de enkelte eiendommene. **Eiendomsstrukturen** for boligområdet i nord er gjennomgående homogen og kjennetegner tydelig et ekspansjonsmønster. **Eierstrukturen** er her kjennetegnet av fysiske personer, med unntak av næringseiendommen i krysset Brogata/Kirkegata markert med brun farge i kommuneplanen; her er eierstrukturen kjennetegnet av en juridisk person (et selskap). **Rettighetsstrukturen** for sistnevnte eiendom er eneeie, mens det for boligområdene varierer mellom eneeie, personlig sameie og seksjonerte eiendommer.

c) Gatestrukturen er stabil, men noen nye gater kan observeres. Spesielt gjelder dette Jonas Lies gate og A. Hellands gate. Det gridmønstrede gatesystemet er fulgt i boligområdene.

d) Kommuneplanen legger opp til en videreføring av de mest dominerende arealbruksformene, men i og rundt dampsgatomta er det innregulert sentrumsfunksjoner, boligområder og friluftsområder.

e) Nitelva er ikke endret, men vannstanden er regulert med den nye flomvollen.

La oss så gå nord til boligbebyggelsen i sentrum-vest.

Arealbruken i vestre kvartal var i 1953 så å si utelukkende til boligformål. I 2016 har arealbruken vedvart i stor grad, selv om det vestligste hjørnet i kvartalet er transformert fra bolig til bensinstasjon.

Eiendomsstrukturen har som en følge av den stabile arealbruken også i stor grad vedvart. Når eiendomsstrukturen i 1953 for det vestre kvartalet var å anse som heterogen, har stabiliteten i arealbruken frem til i dag ikke endret dette. Det vestre kvartalet skiller seg således ut fra de andre kvartalene vi ser i sentrum ved at den heterogene eiendomsstrukturen ikke er omformet, eller på andre måter har enhetlig innordnet seg gatestrukturen.

Tabell 12: Bebyggelse i det vestligste sentrum-vest-kvartalet 2016

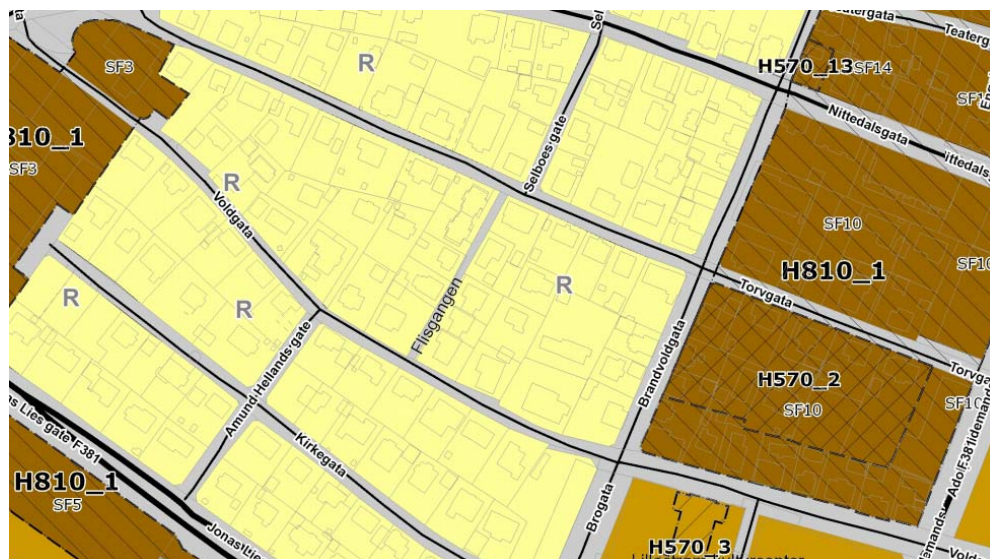
| Vestre kvartal vestre | Voldgata | Torvgata | Bryndvoldgata | Ny veg | Medial bebyggelse |
|-----------------------|----------|----------|---------------|--------|-------------------|
| 1906 | 7 | 8 | 3* | - | 7 |
| 1939 | 8(*) | 12(*) | 3(**) | - | 5 |
| 1953 | 6 | 8 | - | 2 | 2 |
| 2016[*] | 6 | 8[**] | - | 4 | 5 |

[*] det er for 2016 ikke medregnet bensinstasjonen

[**] her er det telt med en adressert bygning som også er i rekken til ny veg

I 1953 var det 18 adresserte boliger i det vestre kvartalet, mens det i 2016 er 22. Den største veksten er tatt langs Flisgangen og som medial bebyggelse. Grunnet tilveksten i den mediale bebyggelsen, som i 2016 er den samme som i 1939, og at kvartalet er mindre enn i 1939, settes tettheten til meget høy.

Gate- og kvartalsstrukturen har ikke endret seg siden 1953, og kommuneplanen legger opp til en videreføring av arealbruken, jf. under. Det er heller ingen naturgitte forhold som setter premisser for byform i området.



Figur 82: Kommuneplanens føringer for boligområdet i sentrum-vest (Skedsmo kommune 2015b)

Arealbruken i det midtre kvartalet er ikke endret nevneverdig. Snarere er denne forsterket ved en videre tilvekst av boligbebyggelse som resulterer i en metning av kvartalet. Det er allikevel tre unntak, to næringsseiendommer langs Voldgata og en pinsemenighet i kvartalskjernen.

Når det gjelder eiendomsstrukturen er denne også forsterket i retning en enda større grad av homogenitet. De ledige arealene fra 1953 er fradelt og fortettingen har særlig funnet sted enten som medial bebyggelse, eller på ledige arealer langs vegene.

I 1953 var det registrert 13 bygninger med adresse, i 2016 er dette kommet opp i 17. Tettheten i det midtre kvartalet kan klassifiseres som meget høy pr. dags dato.

Tabell 13: Bebyggelse i det midtre kvartalet i sentrum-vest 2016

| Vestre kvartal midtre | Voldgata | Torvgata | Bryndvoldgata | Ny veg | Medial bebyggelse |
|-----------------------|----------|----------|---------------|--------|-------------------|
| 1953 | 2 | 5[*] | 3 | 4 | 1 |
| 2016 | 3* | 5** | 4 | 5 | 3 |

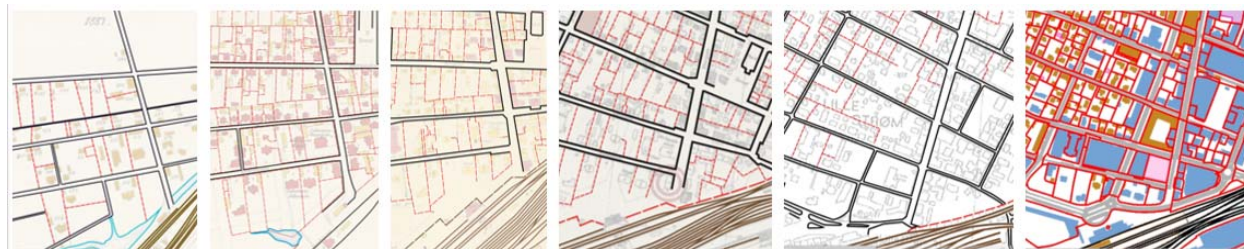
* her er det telt med et hus som er i rekken langs Flisgangen

** her er det telt med et hus som er i rekken langs Flisgangen, samt et hus langs Bryndvoldgata

Når det kommer til gate- og kvartalsstruktur er denne uendert, samtidig som kommuneplanen legger opp til en videreføring av gjeldende arealbruk. Det er heller ingen naturgitte forhold som er premissgivende.

I det østre kvartalet har det både skjedd endringer i arealbruk og gate- og kvartalsstrukturen.

Adolph Tidemands gate er gjennomført slik den ble forespeilet i byplanen til Tøien og deler det østre kvartalet i to. I kvartalet mellom Adolph Tidemands gate og Storgata er det fullført en karrébebyggelse og påfølgende konsolidering ut mot Storgata. I kvartalet som nå er mellom Adolph Tidemands gate og Bryndvoldgata har i hovedsak eiendomsstrukturen vedvart, men arealbruken har blitt mer delt mellom bolig og næring. Utviklingen frem til 2016 er vist i figurrekken under og viser på mange måter hvordan de morfologiske elementene er endret som følger av den nye vegen.



Figur 83: Sentrum-vest før Adolph Tidemands gate er gjennomført (1887-1975) og dagens situasjonsbilde

I bylandskapet har Adolph Tidemands gate i mange år vært en gradvis påbegynt hovedveg, slik vi ser i kartet fra 1975. Når den nå står ferdig er det mest sannsynlig trafikkeffektivitet eller andre trafikale hensyn som har utgjort endringstrykket, fremfor at eiendomsforholdene og de eksisterende strukturene har utgjort et bevaringstrykk (se eksempelvis Skedsmo kommune 2011 s. 16; Slottemo 2012 s. 521).

Adolph Tidemands gate stod ferdig i 2004 og ga mulighet for et roligere trafikkbilde i Storgata og tverrgater i sentrum, samt en tydeligere avgrensning av bystrukturen (Skedsmo kommune 2011 s. 16). Dette har også muliggjort Storgata som gågate frem til Parkalléen, hvilken kom i effekt i 2009 (ibid.).

Eiendomsstrukturen i det østligste kvartalet er det ikke så mye å si på. Her er det gjennomført en transformasjon og de eldre eiendomsstrukturene er ikke gjenkjennbare i dagens karrébebyggelse. Når det gjelder arealutnyttelsen settes tettheten til meget høy (D).

I det eldre kvartalet som ligger til vest og som nå er delt av Adolph Tidemands gate, er faktisk en stor del av eiendomsstrukturene bevart fra 1953. Hvor dette ikke er tilfellet er det fradelt mindre tomter fra de eksisterende eiendommene, hvilket har medført til en ytterligere oppfylling av kvartalet. Det som er interessant hva gjelder eiendomsstrukturene som har vedvart er at vi kan kjenne igjen den rekken av eiendommer langs Voldgata tilnærmet slik den var i 1887. Det er altså et område som har vist stor plasskontinuitet.

I 1953 observerte vi 25 adresserte boliger i området. I dag er dette tallet 20, fordelt henholdsvis på 6 næringsbygg og 14 boligbygg.

Tabell 14: Bebyggelse i østre kvartal i sentrum-vest 2016

| Østre kvartal | Voldgata | Torvgata | Bryndvoldgata | Storgata | Medial bebyggelse |
|---------------|----------|----------|---------------|----------|-------------------|
| 1906 | 11 | 8 | 6 | 4 | 1 |
| 1939 | 10 | 8 | 4 | 4 | 1 |
| 1953 | 11 | 8 | 5 | 4 | 1 |
| 2016 | 8* | 4 | 5 | 2 | 2 |

* her er det telt med et bygg som også ligger i rekken til Bryndvoldgata. For de andre årstallene henvises det til merknadene i tabellene over i oppgaven.

Intuitivt nok har Adolph Tidemands gate og større næringsbygg (samt parkeringsplasser) resultert i en nedgang i antall bygninger når vi ser 2016 sammen med 1953. Det er fremdeles ledige arealer i sentrumskjernen, men disse er i bruk som parkeringsplasser. Tettheten i dette kvartalet kan betegnes som høy, altså klasse C.

Det som fra 1887 var et området dominert av boligbebyggelse har i tiden mellom 1953 og 2016 både beholdt sin arealbruk (vestre), fått en dualitet i arealbruken (midtre og østre) og blitt transformert helt i øst hvor arealbruken er blandet. Sistnevnte gjelder spesielt i den nye sentrumsbebyggelsen hvor karrébebyggelsen fra planen til Tøien er gjennomført.

Det som kjennetegner eiendomsstrukturen i området hvor arealbruken har vedvart, er en til dels videreføring av den heterogene eiendomsstrukturen. I området hvor arealbruken har blitt dualistisk har dette slått forskjellig ut på eiendomsstrukturene; i de (nå) midtre kvartalene har næringsformål etablert seg etter de eksisterende strukturene, og dermed er ikke eiendomsstrukturen endret. For eier- og rettighetsstrukturen er det typisk at eieren er en juridisk person og har eneeie.

I det østre kvartalet er arealbruken blandet. Både karrébebyggelsen og konsolideringen har næringsformål, mens de øvre etasjene i blokkbebyggelsen har en boligfunksjon. Da dette har vært en transformasjon av eksisterende strukturer er lite igjen av eldre planelementene.

4.6.4 Oppsummering av femte epoke

Den femte epoken som går fra 1953 til 2016 kan deles i to mindre epoker: Den første epoken i tiden frem til 1975 hvor ekspansjon var det dominerende byutviklingsmønsteret, og vekstretningen gikk over de resterende arealene av Torvmosen til disse var bebygde. Den andre epoken er tiden fra 1975 og frem

til dagens Lillestrøm som er kjennetegnet av store milliardinvesteringer av staten, og som medførte en fremtidsoptimisme for videre vekst i Lillestrøm. Byutviklingsmønsteret skifter fra en ekspansiv vekst til konsolidering og transformasjon av sentrumsområdene, og vekstretningen skifter til en kontraksjon inn mot sentrumskjernen. Samtidig opplever de fleste planenehetene som er studert en tilvekst i boligbebyggelse, næringsformål eller offentlige administrasjonsformål.

Under i tabellen er planenehetene anno 2016 oppsummert etter arealbruk, eiendomsforhold, antatt nyttefunksjon for eier i relasjon til eiendom og arealutnyttelse.

Tabell 15: Arealbruk, eiendomsforhold, nyttefunksjon og arealutnyttelse i 2016

| Planenhet | Arealbruk | Eiendomsstr. | Eierstruktur | Nyttefunksjon | Rettighetsstr. | Tetthet |
|----------------------|--------------------|-----------------------|---------------------|-------------------------|--------------------------|---------|
| Volla-vest «vest» | Bolig | Homogen | Fysiske personer | Konsument | Eneeie/sameie | C |
| Volla-vest «øst» | Bolig | Homogen | Fysiske personer | Konsument | Eneeie/sameie | C/D |
| Haneborg | Bolig | Homogen | Fysiske personer | Konsument | Borettslagsandel | D |
| Fabrikkv. Øvre | Bolig | Heterogen | Fysiske personer | Konsument | Eneeie/sameie | C |
| Fabrikkv. Nedre | Bolig/ Næring | Heterogen | Fysisk/ juridisk | Konsument/ kapital | Eneeie/sameie | D |
| Nesa-øst Øvre | Bolig | Homogen/ heterogen | Fysiske personer | Konsument | Eneeie/sameie | D/D |
| Nesa-øst Nedre | Bolig | Heterogen | Fysiske personer | Konsument | Eneeie/sameie | C |
| SV. Industri | Off.adm./ Bolig | Homogen/ homogen | Juridisk/ fysisk | Konsument/ konsument | Eneeie/ eneeie-sameie | B/ D |
| SV. Bolig Vestre | Bolig/ næring | Heterogen/ homogen | Fysisk/ juridisk | Konsument/ kapital | Eneeie/sameie | D |
| SV. Bolig Midtre | Bolig | Homogen | Fysisk/ juridisk | Konsument/ kapital | Eneeie/sameie | D/C |
| SV. Bolig Østre | Bolig | Homogen | Fysisk/ juridisk | Konsument/ kapital | Eneeie/sameie | D |

Kapittel 5. Eiendomsforhold, byutvikling, vekstretning og byform

5.1 Innledning

Vi har nå gjennomført den største delen av arbeidet som både modellene til Hans Sevatdal og metoden til M. R. G. Conzen har foreskrevet. Arbeidet med empirien og analysen underveis har vist at også andre begreper enn de som er i modellen til Sevatdal må anvendes hvis man ønsker å forstå en større del av helheten. Det gjelder for det første *primærgrenser og sekundærgrenser*, for det andre *det politiske regimet*, og for det tredje begrepet vi har kalt for *bevaringstrykk*. Vi har anvendt disse begrepene litt underveis, noen mer enn andre, men som nevnt tidligere i oppgaven er det urealistisk for en oppgave av dette omfanget å drøfte alle sidene ved byutvikling, vekstretning og form.

Hensikten med dette kapittelet er å svare på hypotesene og forskningsspørsmålet som ble oppstilt innledningsvis. Dette gjøres ved å oppsummere noen funn, og drøfte disse oppimot teorien og hypotesene. Hypotese nummer 1 drøftes i kapittel 5.2. Hypotese nummer 2 drøftes i kapittel 5.3. For ikke å gjentelle det samme som ble skrevet i kapittel 4 vil det her presenteres en ny, generell modell for å illustrere hvordan vi kan forstå eiendomsforhold som premissgivende for byform. Forskningsspørsmålet gis et måteholdent svar i kapittel 5.4.

5.2 Eiendomsforhold i relasjon til byutvikling og vekstretning

Hypotese nummer 1:

«*Eiendomsforhold setter føringer for byutviklingsmønster og vekstretningen*».

Når vi skal undersøke hvorvidt eiendomsforhold setter føringer for byutviklingsmønster og vekstretning, er det nærliggende å starte med ekspansiv bybygging. Siden bybygging basert på ekspansjon vil manifestere seg ved at man tar i bruk ubebygde arealer for fortetting i, eller utenfor eksisterende byggesone, vil dannelse av ny eiendom gjerne skje gjennom fradeling av eksisterende eiendommer, med det resultat at eksisterende tomtemønster blir tilnærmet videreført (Røsnes 2014 s. 218). Det vil igjen si at transaksjoner med fast eiendom som har til formål å gjennomføre en ekspansiv bybygging, først og fremst blir premissgitt eiendomsstrukturen i, eller utenfor byggesonen.

Med bakgrunn i Lillestrøms byutvikling fra 1887 og frem til 1975, vil jeg hevde at den enkleste eiendomsituasjonen for ekspansiv bybygging er store eiendommer, med lite eller ingen heterogen eiendomsstruktur, og eneeie. Vi skal drøfte denne situasjonen først med eksempelet Torvmosen, som illustrerer suksessiv ekspansjon utenfor byggesonen. Etter det retter vi fokuset mot ekspansiv bybygging innenfor byggesonen, da med eksempelet fra boligbyggingen på dampsgatomta.

Torvmosen har helt fra etableringen av Lillestrøm som tettsted på 1850- og 1860-tallet vært en stor arealsamling. Arealene utgjorde ved salget i 1871 hele 1 450 000 m². Kartene som er anvendt i denne oppgaven gir grunnlag for å si at eiendomsstrukturen på torvarealene var homogen, med svært lite eller ingen teigblanding selv ettersom ekspansjonen ble tatt i retning Fetveien. En viktig faktor å huske på ettersom ekspansjonen ble tatt nordover mot Fetveien og Kjeller, er at arealbruken ble utsatt for et endringstrykk allerede i første epoke. Vi har også lokalhistoriske opplysninger om at arealbruken før denne tid – utmarksbeite og beskjeden bosetting – ble utsatt for et økonomisk endringstrykk ettersom arealene ble solgt i 1871. Poenget i denne sammenhengen er at det vil være urealistisk å tro at arealbruken fra tidligere tider, kanskje lenger tilbake enn 1803, ikke medførte til de eiendomsforholdene som var i «nuet» anno 1871.

Korsvolla et al. skriver at «...[store] eiendommer og relativt liten teigdeling gjør eiendommene uavhengig mht. arealbruk», men at store eiendommer ikke er en garanti for at det befinner seg verdifulle ressurser på eiendommen (Korsvolla et al. 2004 s. 115). For Torvmosen må dette sies å være tilfellet hva gjelder arealbruksendringene, da torvproduksjonen allerede noen år etter oppstart viste seg å være lite lønnsom. Likevel, et område på størrelsen med Torvmosen vil i tråd med Korsvolla et al. (2004) være mindre uavhengig arealbruk hva gjelder endringer.

Som allerede nevnt var eierstrukturen på Torvmosen for det meste gjennom den ekspansive perioden eid av en privat og individuell eier, eller flere eiere i en selskapsform. Som eneeiere til arealene rådet disse over eiendommen og var ikke rettslig avhengig av andre når det kom til å fatte beslutninger om arealbruksendringer.

Det er usikkert hvilke egenskaper ved eierstrukturen som har hatt størst betydning for det ekspansive mønsteret på Torvmosen. Allikevel er det sannsynlig at når arealene var på den størrelsen som Torvmosen var, og eiernes relasjon til eiendommen i hovedsak var kapitalistisk, så vil den økonomiske avkastningen av Torvmosen være framtreddende for hvorvidt ekspansjon kan gjennomføres, eller eksisterende arealbruk videreføres. Som vi har sett i kartene og lest i lokalhistorien, er det sannsynlig at slike egenskaper ved eierstrukturen har vært en medvirkende faktor for gjennomføringen av ekspansjonsmønsteret. Vi holder imidlertid andre faktorer utenfor en slik antagelse, slik som generelle økonomiske konjunkturer, naturgitte og tekniske forhold.

En annen viktig faktor for det endringstrykket som oppstår og som medfører at eiendomsforholdene fremmer, snarere enn å vanskeliggjøre ekspansjon, ligger i reguleringsstrukturen. Lillestrøm hadde innregulert et gridmønstrer gatesystem for arealene på Torvmosen helt siden 1906, og kanskje enda tidligere. Aktørene innenfor eiendomsregimet er som regel avhengig av en eller annen tilrettelegging fra reguleringsregimet for å oppnå ønskede forhold (Korsvolla et al. 2004 s. 116), og som vi har sett gjennom byutviklingen for Lillestrøm er gateutbygging en faktor til vekst og boligbygging.

Bygningsloven av 1845 ble gjort gjeldende for Lillestrøm allerede i 1877, og med denne muligheter for bl.a. tvangsmessig erverv av fast eiendom til gjennomføring av plan. Ifølge lokalhistorien var det imidlertid få ekspropriasjonssaker, og jeg har ikke funnet domsavsigelser som motsier dette i tiden frem til 1975⁸. Professor i historie Finn-Einar Eliassen har bl.a. trukket frem motvilje mot inngrep og kompliserte eiendomsforhold som motkrefter mot en regulert bybygging (Helle et al. 2006 s. 192-195). Det samme kompliserte forholdet i relasjon til rettighetsstrukturen trekker Ersland (2011b) frem for senmiddelalderen og tidlig nytid i Bergen. Dette underbygger at eiendomsforholdene – især eier- og rettighetsstrukturen – og nyttefunksjonen mellom eier og eiendom, har vært en medvirkende faktor for den ekspansive bybyggingen, men også gjennomføringen av et gridmønstrer vegsystem for Lillestrøm.

Slike forhold som er drøftet til nå gjør nok at Lillestrøm i utgangspunktet er i en særstilling. Eksempelvis finnes det mange meget store eiendommer i Norge (5000 daa eller mer), men disse har størst betydning mht. utmarksareal i innlandsfylkene samt i Nordland, Troms og Finnmark (Korsvolla et al. 2004 s. 115). I dagens bybygging hvor vi ønsker å fortette innenfor en allerede bebygd by, er det urimelig å anta at slike arealer er tilgjengelig. La oss derfor gå videre til ekspansjonen som fant sted på dampsgatomta mellom 1927 og 1939.

⁸ Det er gjort generelle søk etter ekspropriasjonssaker for Nedre Romerike tingrett på lovdata.no

De fleste former for bybygging vil i dag medføre et behov for å endre på eiendomsforhold. Slike endringsprosesser betinger transaksjoner med fast eiendom og da transaksjonskostnader (Korsvolla et al. 2004 s. 125; Ramsjord 2014 s. 8; Sevatdal & Sky 2003 s. 31). Målet med denne oppgaven er ikke å studere transaksjoner og transaksjonskostnader, sistnevnte lar seg også vanskelig kvantifisere. Det vi skal se nærmere på er imidlertid eiendomsforhold i det korte tidsperspektivet i relasjon arealbruksendringer.

Endringstrykket – eller bevaringstrykket – tilligger ulike faktorer hos de enkelte aktørene, regimene eller regimene i samspill, statlige virkemidler eller andre forhold, jf. figur 3. Omfanget av endringstrykket som er nødvendig for å gjennomføre arealbruksendringer, avhenger av hvilken situasjon i en gitt nåtid som eiendomsforholdene befinner seg i fra før.

For ekspansjonen som fant sted på dampsgtomta medførte ikke transaksjonene kjøp av en hel eiendomsenhet, men en delvis fradeling. Slik sett berørte ekspansjonen og fradelingen av dampsgtomta hele knippet av eiendomsforholdene; eiendomsstrukturen, eierstrukturen og rettighetsstrukturen. Utgangspunktet var i tillegg at arealene ikke var regulert, dette så vi først i kartet fra 1939.

Det er ikke nødvendig med mange overveielser for å se hva som trolig var den utslagsgivende faktoren for ekspansjonen på dampsgtomta. Som vi var inne på under kapittel 4.4.3 om byform og kapittel 4.4.2 om sosio-økonomiske forhold var det økonomisk vanskelige tider utover 1930-tallet. Sammenlignet med Torvmosen kan dette ha vært gode nok grunner til å utparsellere deler av dampsgtomta til boligbebyggelse, fordi det var økonomisk lønnsomt. Samtidig var det nok ikke økonomisk rasjonelt å fradele *hele* eiendommen og selge industrivirksomheten hvor denne kunne fortsette; selv Torvmosen ble brukt i næringsøyemed inn på 1930-tallet.

Eiendomsstrukturen på dampsgtomta mellom 1906 og 1939 var nok også kjennetegnet som en av de større eiendommene på Lillestrømneset, spesielt etter ekspansjonen mellom 1887 og 1906. En fradeling i nord, hvor arealbrukssituasjonen var tømmeropplag, ville ikke medføre en endring i den økonomisk produktive eiendomsstrukturen relativt sett til 1887-situasjonen. Eierstrukturen og nyttefunksjonen av eiendommen var nok også en av de utslagsgivende faktorene, da tomtsalg var en kilde til inntekt når industrien gikk noe dårligere. I tillegg var rettighetsstrukturen kjennetegnet av eneeie, hvilket nok medførte en enklere beslutningsprosess. Til slutt kan vi også trekke frem at arealene ikke var regulert, hvilket betød at fradelingen var rettslig uavhengig f.eks. bygningsloven av 1924 § 31 om at arealer regulert til gater ikke måtte bebygges.

Av drøftelsene ovenfor framgår det at eiendomsforhold er en faktor for ekspansjon og vekstretning, men denne er på ingen måter fullstendig. Det politiske regimet, reguleringsregimet, naturgitte, økonomiske og tekniske forhold, så vel som statlige virkemidler, er alle faktorer som påvirker byutviklingsmønster og vekstretning. Hypotesen kan altså ikke besvares dikotomisk. Likevel, eiendomsforhold vil generelt sett gi seg utslag i hvorvidt ekspansjonsmønsteret gjennomføres og bybygging går i den ene eller andre himmelretningen, alt etter tid, rom og omstendighet.

Når det kommer til bybygging basert på konsolidering og transformasjon er ikke dette undersøkt i like stor grad som ekspansjon. Dette er først og fremst fordi byutviklingsmønsteret i Lillestrøm frem til 1975 var så dominert av ekspansjon. For det andre – hva gjelder bybygging basert på transformasjon – har dette dominert sentrale planmyndigheters policyer for byens utvikling først fra tidlig 1990-tallet (Røsnes

2014 s. 219). Vi har allikevel sett på noen tilfeller hvor konsolidering (oppgradering) har funnet sted, slik som i Storgata 25. Det som kjennetegner konsolidering er at man beholder fysiske strukturer og at eiendomsforholdene blir uendret. Oppgraderingen blir altså basert på konsolideringer av dagens bystruktur, fysisk som institusjonelt (Røsnes 2014 s. 218), og motkreftene for slik bybygging blir først og fremst å finne i mulighetsrommet arealplaner og lovverk skaper.

Når det gjelder transformasjon innebærer dette ofte en helt eller delvis omforming av eiendomsforholdene, så vel som byens fysiske strukturer (gater, kvartaler, tomter, bygninger, grøntarealer osv.). Siden transformasjon som regel må endre byform, kan vi gå videre i drøftelsen og studere hypotese nummer 2, nemlig i hvilken grad eiendomsforhold påvirker byform.

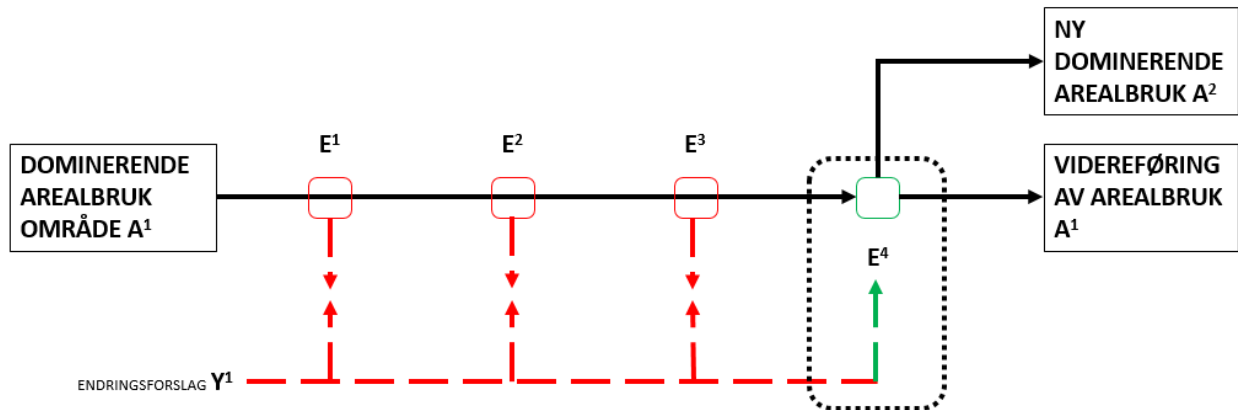
5.3 Eiendomsforhold og byform

Hypotese nummer 2:

«Eiendomsforhold setter føringer for byform».

Hypotese nummer 2 ble utarbeidet tidlig i arbeidet med oppgaven, og ble stilt med den antagelsen om at eiendomsforhold skilte seg ut fra de morfologiske elementene som Conzen (1960) observerte i Alnwick. Når denne hypotesen har «vedvart» frem til den ferdige oppgaven, er dette som følger av at arbeidet med kapittel 4 har gjort meg overbevist om at eiendomsstrukturen med tilliggende konstruksjoner (arealkategorier, størrelse, antall teiger, teigform- og størrelse, beliggenhet og tilgjengelighet og faktisk brukspotensiale), representerer for eiendomsfaget det «plots» representerer for bymorfologien. Slik som med de strukturerende egenskapene ved «plots», vil da også eiendomsstrukturen i første rekke sette føringer, eller romlige rammer for tiltak. I hvilken grad eiendomsforhold setter føringer for *endringer* av byform, blir da eiendomsstrukturens romlige egenskaper lik den som ved «plots». I tillegg kommer egenskapene som tilligger eier- og rettighetsstrukturen.

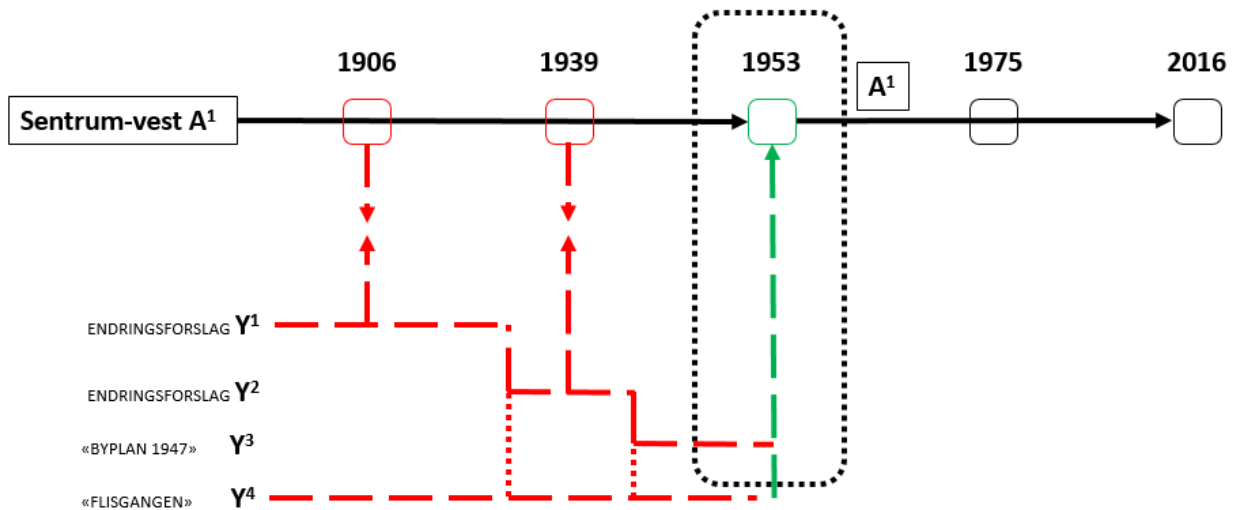
I kapittel 4 har vi gjennomført flere analyser og redegjørelser for byform i de enkelte epokene. Dette arbeidet har ført til tankeprosessen som resulterte i figuren under. Denne forsøker å samle årsakssammenhengen mellom arealbruk og eiendomsforhold i både det lange og korte perspektivet, samt de faktorene som utgjør et endringstrykk eller bevaringstrykk i figur 3. Slik kan vi strukturere tanken etter de observasjonene og beskrivelsene vi gjorde i kapittel 4 hva gjelder *endringer* i byform, og i hvilken grad eiendomsforhold motvirker, eller medvirker til endringer.



Figur 84: «Analytisk modell» for hvordan eiendomsforhold i det korte perspektivet påvirker endringer i byform

Modellen bygger på relasjonen mellom arealbruk og eiendomsforhold og endringstrykket som påvirkes av strukturene i figur 3. Arealbruken A^1 illustrerer utgangspunktet for den dominerende arealbruken i et tenkt område, og som i det lange perspektivet former eiendomsforholdene (E). Eiendomsforholdene utgjør i det korte perspektivet rammer for arealbruksendringer i gitte epoker (E^1 , E^2 , E^3 og E^4). Hvor eiendomsforholdene representerer en motvirkende tilstand i de enkelte epokene er dette representert ved røde piler mellom tilstand og endringsforslag Y^1 . Under slike forhold utgjør E et bevaringstrykk ovenfor Y. Hvor eiendomsforholdene representerer en medvirkende tilstand for endring, eller blir utsatt for et stort nok endringstrykk (stiplet boks), er dette representert ved grønn pil fra Y^1 og grønn ramme for E^4 . For å fange opp det dynamiske aspektet kan endringen flyttes alt etter hvilken epoke endringstrykket medfører en arealbruksendring. Uansett blir resultatet av endringstrykket enten en ny dominerende arealbruk A^2 eller videreføring av arealbruk A^1 , men da med endringer i eiendomsforholdene, planelementene eller begge. For bybygging basert på transformasjon vil Y^1 i epoke E^4 resultere i A^2 både for eiendomsforhold og planelementene.

Drøftelsen rundt eiendomsforhold som premissgivende faktor for byform vil bli gjort med utgangspunkt i modellen over, og med empirisk grunnlag i gatereguleringene vist i kartene fra 1906 og fremover. Disse reguleringene viser på en enkel måte hvilke endringer av bystrukturen reguleringsregimet så for seg mellom de enkelte epokene, og utgjør et godt utgangspunkt for møtet mellom eiendomsregimet og eiendomsretten på den ene siden, og reguleringsregimet og reguleringsretten på den andre. Alle planområdene vil ikke bli gjennomgått på grunn av omfanget dette medfører, men vi skal eksemplifisere modellen med boligområdet i vestligste kvartal mellom Voldgata og Torvgata kalt for «Sentrum-vest».



Figur 85: Endringsforslagene fra plan som gikk på å endre kvartalsstrukturen i sentrum-vests vestligste kvartal gjennom gateutbygging.

Figur 82 viser at kvartalet hadde flere endringsforslag i planen fra 1906 som gikk på å endre fysisk form. Endringsforslag Y¹ er endringsforslaget slik det opprinnelig var i kartet fra 1906. I tiden mellom 1906 og 1939 har dette endringsforslaget skiftet til endringsforslag Y², som ikke delte kvartalet like bombastisk som 1906-planen, men som viderefører «Flisgangen». Flisgangen er imidlertid ikke bebygd, men i 1939-kartet kan eiendomsstrukturen tyde på at det går en bakgata mellom to grensegjerder hvor Flisgangen senere blir bygd. 1939-planen blir avløst av byplanen i 1947 som også viderefører Flisgangen, og i 1953-kartet er denne gjennomført. Dette reiser spørsmålet om byplanen fra 1947 utgjorde et større endringstrykk enn de tidligere planene, eller om eiendomsforholdene i det korte perspektivet mellom 1947 og 1953 fremmet visse arealbruksendringer.

Tabell 16: Arealbruk, eiendomsforhold, nyttefunksjon og tetthet i sentrum-vests vestligste kvartal 1906-2016

| Sentrum-vest vestligste kv. | Arealbruk | Eiendomsstr. | Eierstr. | Nytte | Rettighetsstr. | Tetthet |
|-----------------------------|------------------|--------------|---------------------|-----------------------|--------------------|---------|
| 1906 | Bolig | Heterogen | Fysisk? | Konsument? | ? | B |
| 1939 | Bolig | Heterogen | Fysisk? | Konsument? | ? | B |
| 1953 | Bolig | Heterogen | Fysisk? | Konsument? | ? | B |
| 1975 | Ikke | Undersøkt | For | Fysisk | Form | I 1975 |
| 2016 | Bolig/ næring | Heterogen | Fysisk/ juridisk | Konsument/ kapital | Blandet/ eneeie | D |

Tabellen over viser hvordan arealbruk, eiendomsforhold, nyttefunksjon og arealutnyttelse i det vestligste kvartalet har vært ganske stabilt gjennom det lange perspektivet. Altså må vi anta at eiendomsforholdene utgjorde det samme bevaringstrykket i møte med reguleringsregimet frem til byplanen i 1947. Spørsmålet da blir i hvilken grad endringstrykket representert av Y³ skilte seg ut fra Y¹ og Y².

Både Y¹ og Y² opererte med grunnlag i bygningsloven av 1845. Y² gikk også videre i å operere med basis i bygningsloven av 1924, men som vi har vært inne på i kapittel 4.3.3 utgjorde ikke denne loven store endringer av de prinsippene som ble nedfelt i 1845-loven. Y³ bygde på det samme institusjonelle grunnlaget som Y², og arbeidet med planen ble så smått påbegynt i 1939 (Slottemo 2013 s. 233). På denne måten «arvet» byplanen til Tøien de samme eiendomsforholdene som 1939-planen måtte forholde seg til.

Det kan argumenteres for at byplanen til Bjarne Tøien representerte et skille i planleggingen for Lillestrøm, og at profesjonaliseringen av planarbeidet – fra en enkel gateplan til et verktøy for både areal- og samfunnsplanlegging – skapte et større endringstrykk enn tidligere planer for sentrum-vest. Og dette har jeg heller ingen grunn til å motargumentere, for Lillestrøm ble bygd opp ganske likt planen til Tøien (Slottemo 2012 s. 278; Slottemo 2013 s. 231). Når det kommer til Flisgangen og oppdelingen av den gamle kvartalsstrukturen vil jeg imidlertid argumentere for at eiendomsforholdene, spesielt eiendomsstrukturen, var slik at denne fremmet planløsningen til Tøien.

Utviklingen og tilveksten av eiendommer for sentrum-vest medførte intuitivt nok endringer i eiendomsstrukturene. At arealbruken var stabil gjennom en lengre periode betyr ikke nødvendigvis at eiendomsforholdene ikke endrer seg, men de vil som regel endre seg etter behovet som settes av arealbruken. Utviklingen av eiendomsstrukturen i det vestligste kvartalet ble derfor formet innenfor disse rammene, i tillegg til de strukturerende elementene som ble dannet av Torvgata og Voldgata. Når så eiendomsstrukturen i en eller annet gitt «nåtid» skaper en bakgate, skaper dette et annet mulighetsrom enn om reguleringsregimet måtte trekke gateløpet gjennom flere teiger. Et annet indisium på at bakgata oppstod som et behov for eiendomsregimet, og senere ble gjennomført av reguleringsregimet, gir selve navnet på gata. «Flisgangen» tyder på at gata vokste frem som et smug, et veit eller annen trang gate mellom grensegjerder. Derfor vil jeg hevde at tilfeldigheten som tilligger egenskapene i eiendomsforhold er en av faktorene for endring av byform i sentrum-vest.

Slik kan vi fortsette å anvende modellen, men vi vil alltid finne ut at bak den ene årsaken ligger det andre årsaker, og at modellen på den måten kan greine seg ut. Likevel, for at tiltak skal manifestere seg i bylandskapet kreves det positiv handlingsmakt og en handling fra enten reguleringsregimet, eiendomsregimet, det jordpolitiske regimet, eller regimene i samvirke. Hvorvidt eiendomsforholdene «godt» eller «dårlig» «passer» for endring eller bevaring, blir et spørsmål om endringstrykk og tilfeldighet.

Av drøftelsene ovenfor framgår det da at eiendomsforhold er en faktor for endring eller bevaring av byform, men at også dette svaret på ingen måter er fullstendig. Slik som med byutviklingsmønster og vekstretning er det flere faktorer som spiller inn, slik som reguleringsregimet, naturgitte, økonomiske og tekniske forhold. I tillegg vil jeg hevde at det for Lillestrøm i tiden vi har studert byform, så er det den stabile gatestrukturen som har vært mest fremtredende som premissgiver for byform *intra* planenhetene. Det er innenfor disse rammene at eiendomsforhold fungerer medvirkende eller konserverende.

Hypotesen kan altså ikke besvares dikotomisk. Likevel, eiendomsforhold vil generelt sett gi seg utslag i byform, enten ved endringer eller bevaring.

5.4 Konklusjon på forskningsspørsmålet

Innledningsvis i denne oppgaven stilte vi følgende forskningsspørsmål som nå skal besvares:

«Hvordan kan historiske kunnskap om eiendomsforhold gi bedre forutsetning til å forstå dagens utfordring med å fortette til økt tetthet innenfor eksisterende bystruktur?»

Gjennomgangen viser at eiendomsforhold er en av flere faktorer som enten medvirker eller motvirker bybygging. I noen områder, som f.eks. på Torvmosen, har eiendomsforholdene virket progressive for bybygging, mens for andre områder har eiendomsforholdene virket konserverende for endring av byform, eksempelvis Fabrikkvartalet.

Som hovedregel fremstår byeieendommene som en flerbruksressurs; noen aktører har en konsumentmessig relasjon til eiendommen, mens andre aktører kan ha en kapitalmessig relasjon til eiendommen. Dette er noen av flere faktorer som skaper et mangfold av aktiviteter, og som kan gi gitte tålegrenser for endring eller bevaring av bystrukturen.

Ideelt sett kunne vi tenke oss at byens fysiske form bestod av store eiendommer, med en homogen eiendomsstruktur, at eiendommene var i eeneie og med en slags positiv «utviklingsrelasjon» mellom eier og eiendom. Men som det forhåpentligvis tydelig fremgår av kapittel 4 og 5 er ikke dette tilfellet, spesielt i dagens byer. Hvis vi studerer fargelagte plankart-områder i kommuneplaner og reguleringsplaner i en hvilken som helst norsk by i 2016, vil det imidlertid fremstå som om dette idealet har slått rot hos planleggenes foreskrivninger av løsninger for arealbruksendringer. På denne måten velger den brede penselen til aktører i reguleringsregimet og eiendomsregimet implisitt hvilke utfordringer bybyggingen vil møte fra eiendomsforholdene.

En måte å bedre kunne forutsi hvilke utfordringer fortettingen vil møte, og på den måten gi et bedre grunnlag for å kunne tilrettelegge for fortetting, blir å videreutvikle modellen presentert i kapittel 5.3 slik at denne kan operasjonaliseres for fortetting innenfor eksisterende bystruktur.

Den viktigste lærdommen vi uansett kan ta med oss fra Lillestrømstudien som er gjort i denne oppgaven, er at til tross for den enkle eiendomssituasjonen på Torvmosen som oppstod i 1871, tok det over 100 år å mette Lillestrømneset. Med andre ord; det tar tid å bygge en by, det kan ta like lang tid å endre en by. Allikevel går det politiske tåkepratet om å bygge *raskere*, tettere og høyere, uten at debatten nødvendigvis har tatt inn over seg eiendomsforholdenes motvirkende, eller til dels konserverende karakter. Utfordringen med å fortette til økt tetthet innenfor eksisterende bystruktur ligger i bunn og grunn i at vi ønsker å endre andre sine arealer.

Kapittel 6. Avsluttende refleksjoner

Arbeidet med denne masteroppgaven har vært omfattende og utfordrende, ikke minst fordi oppgaven skrives innenfor en akademisk disiplin eiendomsfaglige studenter har minimalt av kjennskap til. Det har også vært få bidrag til studien av urban morfologi som benytter et eiendomsfaglig perspektiv, hvilket gjorde at arbeidet måtte tilpasse en del teori og arbeider for studier av byens fysiske form. Når det er sagt har arbeidet også vært spennende, og jeg har fått innsikt i et faglig tema som var ukjent for meg før arbeidet tok til. Takket være dette sitter jeg igjen med nye refleksjoner og perspektiver på det som er en tverrfaglig arbeidsoppgave i urban kontekst, og en (noe) større innsikt i hvor komplisert dette faktisk er.

Det er en del temaer og problemstillinger som ikke er behandlet i denne oppgaven, men som kan synes å være potensielt fruktbart for videre forskning. Denne oppgaven har vært veldig generell, og et mål for videre forskning må i første rekke gå på mer konkrete datagrunnlag. Ikke bare for en by, men kanskje aller helst komparative analyser av flere byer. På den måten kan man eksaminere, belyse og nyansere mer generelle sammenhenger enn det jeg har antydnet i denne studien. I tillegg ser jeg det som lite fruktbart å studere hele knippet av eiendomsforhold innenfor rammene som settes for en hovedoppgave. Man kan f.eks. bryte opp eiendomsforhold i mindre stykker, og vurdere blant annet følgende:

- I det korte perspektivet setter eiendomsforhold føringer for endring. Men i hvilken grad har ulike eierrelasjoner til eiendom påvirket endring eller bevaring av byform?
- I det lange perspektivet setter arealbruken føringer for eiendomsforhold. Men hvilken form for arealbruk er mest utsatt for endringer i dagens bystruktur, og hvorfor?

Litteraturliste

- Andresen, T., Jakobsen, E. & Harborg, O. K. (1995). *Flommen*. Oslo: Cappelen. 176 s. ill. 31 cm s.
- Andressen, L. T., Libæk, A. N., Schou, T. & Fladby, R. (1979). *Gamle norske kart: samkatalog over utrykte kart fra de siste 300 år*. Oslo: Universitetsforl. 160 s. kart s.
- Bratberg, T. T. V. (1995). *Bygningsloven 150 år: 1845-1995 : lovens opprinnelse og utvikling*. Steinkjer: Kommunal- og arbeidsdepartementet i samarbeid med Forvaltningsmuseet i Steinkjer. 33 s. ill. s.
- Børrud, E. (2012). Planlegging av en allerede bygget by. I: Aarsæther, N., Falleth, E., Kristiansen, R. & Nyseth, T. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging*, s. 206-223. Oslo: Cappelen Damm.
- Conzen, M. R. G. (1960). *Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis*, b. 27. London: The Institute of British Geographers.
- Danielsen, R., Dyrvik, S., Grønlie, T., Helle, K. & Hovland, E. (2007). *Grunntrekk i norsk historie*. Oslo: Universitetsforlaget. 405 s.
- Dørum, K. (1999). *Frogn Bygdebokverk Bind 2: Gjenreisning og nye muligheter (ca. 1550 - ca. 1825): Frogn kommune*.
- Eriksen, E. O. (1993). *Grenser for staten?: om makt, penger og kommunikasjon som styringsinstrumenter*. Oslo: Universitetsforlaget. 293 s. s.
- Ersland, G. A. (2011a). *Byens konstruksjon: Varige spor i byens landskap*. Oslo: Dreyers forlag Oslo. 208 s.
- Ersland, G. A. (2011b). *Kven eigde byen? Bygrunnlegging, grunneige og grunnleige i Bergen og eit utval Nordeuropeiske byar*. Oslo: Dreyers forlag Oslo. 239 s.
- Falkanger, T. & Falkanger, A. T. (2013). *Tingsrett*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Hals, H. (1978a). *Lillestrøms historie: 1*. Skedsmo: Skedsmo Kommune.
- Hals, H. (1978b). *Lillestrøms historie: 2*. Skedsmo: Kommunen. 396 s.,[1]pl.(fold.kart) s.
- Helle, K., Eliassen, F. E., Myhre, J. E. & Stugu, S. O. (2006). *Norsk byhistorie: Urbanisering gjennom 1300 år*. Oslo: Pax forlag A/S. 585 s.
- Kaas, C. (1935). *Bygningsloven: lov om bygningsvesenet av 22. februar 1924 samt vedtekter for Oslo stadfestet 1. oktober 1928 med kommentar ; Forskrifter for Oslo ; Arbeidsdepartementets forskrifter av 9. oktober 1928*. Oslo: Tanum. 216 s. fig. s.
- Kjærdsdam, F. (2010). *Byplanlægningens historie*: Aalborg Universitetsforlag.
- kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2015). *Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister. Del 2 - Spesifikasjon for tegneregler*. 33 s.
- Korsvolla, K., Steinholt, H. & Sevatdal, H. (2004). *Eiendomsforhold i utmark og næringsutvikling*. Ås: Institutt for landskapsplanlegging, NLH. 144 s. ill. s.
- Kropf, K. (2014). Ambiguity in the definition of built form. *Urban Morphology*, 18 (1): 41-57.
- Mjøs, L. B. & Leiknes, A. (2007). Egedomsmåling og egedomskart. I: Ravna, Ø. (red.) *Areal og eiendomsrett*, s. 657-682. Oslo: Universitetsforlaget.
- Nordanger, K. M. (1933). *Lillestrøm: Et tilbakeblikk i anledning kommunens 25 års jubileum*. Oslo: Lillestrøm herredsstyre. 114 s.
- North, D. C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Paule, T. (2007). Topografisk og økonomisk kartlegging i Norge. I: Ravna, Ø. (red.) *Areal og eiendomsrett*, s. 683-709. Oslo: Universitetsforlaget.
- Pedersen, O. J., Sandvik, P., Skaaraas, H., Ness, S. & Os, A. (2010). *Plan- og bygningsrett: Planlegging og ekspropriasjon*. Oslo: Universitetsforlaget. 500 s.
- Ramsjord, E. H. (2014). *Eiendomsdannelse i bytransformasjon*. Ås: Norges Miljø- og Biovitenskapelige Universitet, Fakultet for samfunnsvitenskap, Institutt for landskapsplanlegging.
- Røsnes, A. E. (2014). *Arealadministrasjon*. Oslo: Universitetsforlaget. 351 s.
- Sevatdal, H. (1987). Eiendomsforhold og arealbruk. *Kart og plan*, 1-87: 89-95.

- Sevatdal, H. (1989). *Forelesingar i eigedomshistorie*. Ås: Landbruksbokhandelen. 125 s. s.
- Sevatdal, H. (1990). *Innføring i planarbeid ved jordskifte*. Ås: Norges landbrukshøgskole, Institutt for planfag og rettslære. 85 bl. s.
- Sevatdal, H. (1999). Real Estate Planning: An Applied Academic Subject. *Kart og plan*, 59: 258-266.
- Sevatdal, H. & Sky, P.-K. (2003). *Eigedomsteori*. Ås: Institutt for landskapsplanlegging, Norges landbrukshøgskole.
- Skedsmo kommune. (2011). *Lillestrøm - Mulighetsstudie i STRAKKS-området*. Skedsmo kommune: Skedsmo kommune Planavdelingen. 94 s.
- Skedsmo kommune. (2013). *Historiske kart, flybilder og ortofoto*. Tilgjengelig fra: <http://kartportal.skedsmo.kommune.no/historiskekart/index0.html> (lest 01.05.2016).
- Skedsmo kommune. (2015a). *Den kulturelle skolesekken i Skedsmo: Kulturarv. Lillestrøms historie: Fra myr til by*: Skedsmo kommune. Tilgjengelig fra: http://oslo.ksys.no/davoo/7a93ff9138da4450534377097735e93ce5df357f//Lillestr_mhefte_som_wordfil_2015_2_pdf (lest 16.03.2016).
- Skedsmo kommune. (2015b). *Gjeldende kommuneplan (2015-2026)*: Skedsmo kommune.
- Skedsmo kommune. (2016). *Bygninger, veier, adresser, eiendommer, vann- og avløpsledninger, flybilder med mer*. Tilgjengelig fra: <https://kartportal.skedsmo.kommune.no/Html5Viewer/Index.html?configBase=https://kartportal.skedsmo.kommune.no/Geocortex/Essentials/REST/sites/KartportalUtsiden/viewers/KartportalSkedsmoKommune/virtualdirectory/Resources/Config/Default> (lest 02.02.2016).
- Skog og Landskap. *Kilden*. Tilgjengelig fra: http://kilden.skogoglandskap.no/?X=6653265.00&Y=279413.72&zoom=10&lang=nb&topic=arealinformasjon&bgLayer=voidLayer&catalogNodes=199&layers=hist_gammel_ok_raster&layers_opacity=0.75 (lest 20.03.2016).
- Slottemo, H. G. (2012). *Skedsmo: En historie om samhold og splittelse*. Oslo: Scandinavian Academic Press. 661 s.
- Slottemo, H. G. (2013). Mening og materialitet i lokal tettstedsutvikling.: Eksempler fra Lillestrøm og Strømmen på 1940- og 1950-tallet. *Heimen* (03 ER).
- Statens Kartverk. (2016). *Historiske kart*. Tilgjengelig fra: <http://kartverket.no/Kart/Historiske-kart/Historiske-kart-galleri/#2/588/4691> (lest 10.03.2016).
- Statistisk sentralbyrå. (1974). *Folke- og bolig telling 1970. Hefte I*.
- Statistisk sentralbyrå. (1975). *Folke- og bolig telling 1970. Hefte II: Næring, yrke og arbeidstid m.v*. Oslo.
- Statistisk sentralbyrå. (1982). *Folke- og bolig telling 1980. Hefte II: Sysselsettingsstatistikk*. Oslo.
- Stordrange, B. & Lyngholt, O. C. (2005). *Ekspropriasjonsloven: Kommentarutgave*. Oslo: Universitetsforlaget. 310 s.
- Taylor, N. (1998). *Urban Planning Theory since 1945*. London: Sage. 184 s.
- Thorsnæs, G. & Askheim, S. (2015). *Lillestrøm*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Lillestr%C3%B8m>.
- Våge, N. S. (2015a). *Lillestrøm Dampsag & Høvleri*. Tilgjengelig fra: https://lokalhistoriewiki.no/index.php/Lillestr%C3%B8m_Dampsag_og_H%C3%B8vleri (lest 06.05.2016).
- Våge, N. S. (2015b). *Lillestrøm Torvstrøfabrikk*. lokalhistoriewiki.no. Tilgjengelig fra: https://lokalhistoriewiki.no/index.php/Lillestr%C3%B8m_Torvstr%C3%B8fabrik (lest 29.02.2016).
- Whitehand, J. W. R. (2009). The structure of urban landscapes: strengthening research and practice. *Urban Morphology*, 13.1: 5-27.



Norges miljø- og biovitenskapelig universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway