

A D E P T

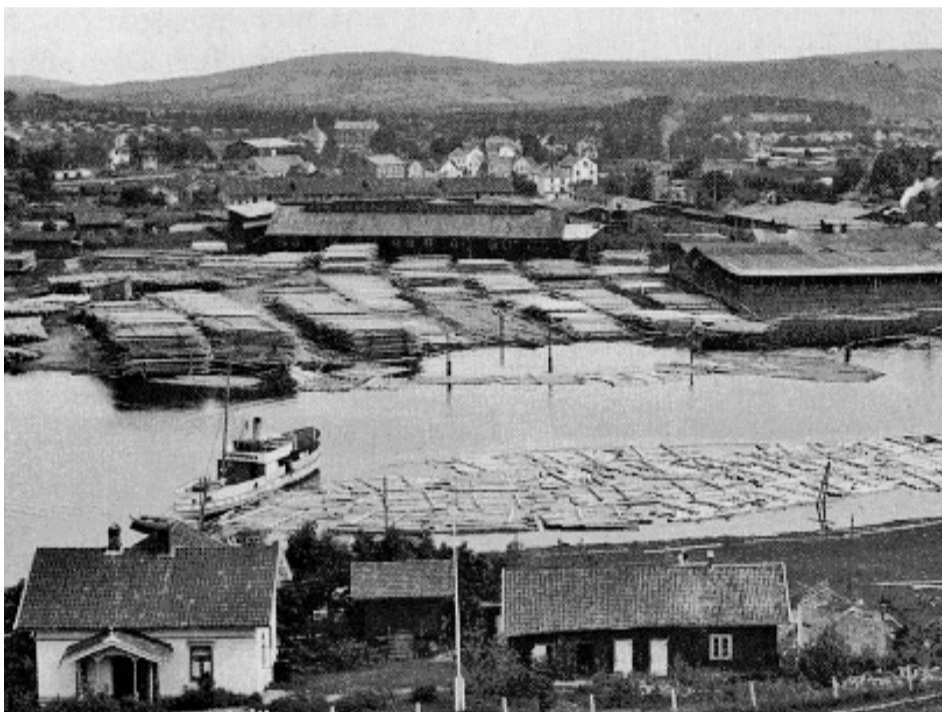
Visjonsplan for Lillestrøm Sentrum

Utviklet i tett samarbeid med tegn_3 og Skedsmo Kommune



01.12.2018

Historisk utvikling



Lillestrøm sagbruk og trelastlager langs elva, 1900



Lillestrøm jernbanestasjon, 1900



Skole og bebyggelsesmønster 1900

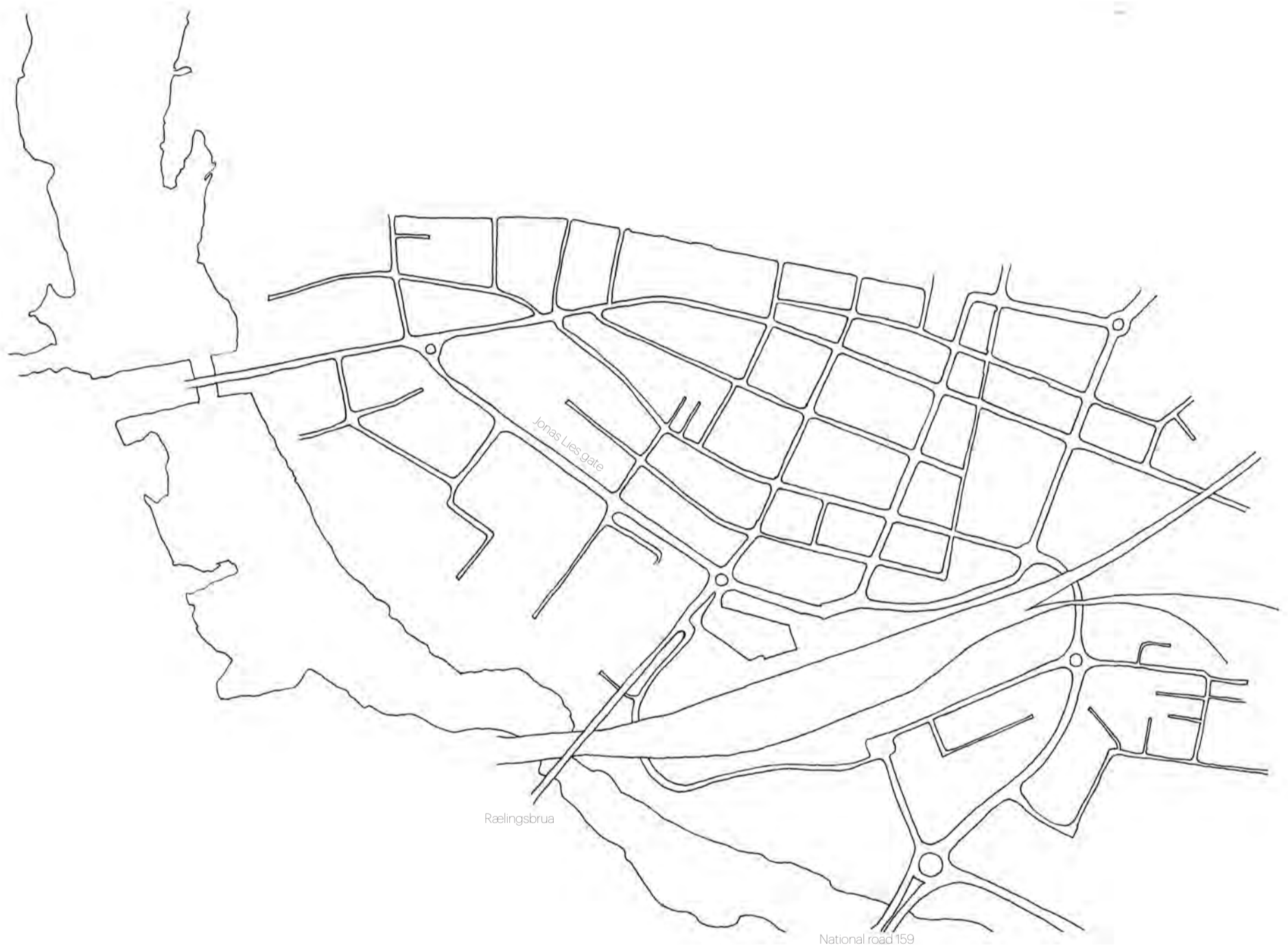


Dampskipet "Strømmen" fraktet gods og passasjerer fra 1873 til 1927



Flyfoto, 1936

Bystruktur

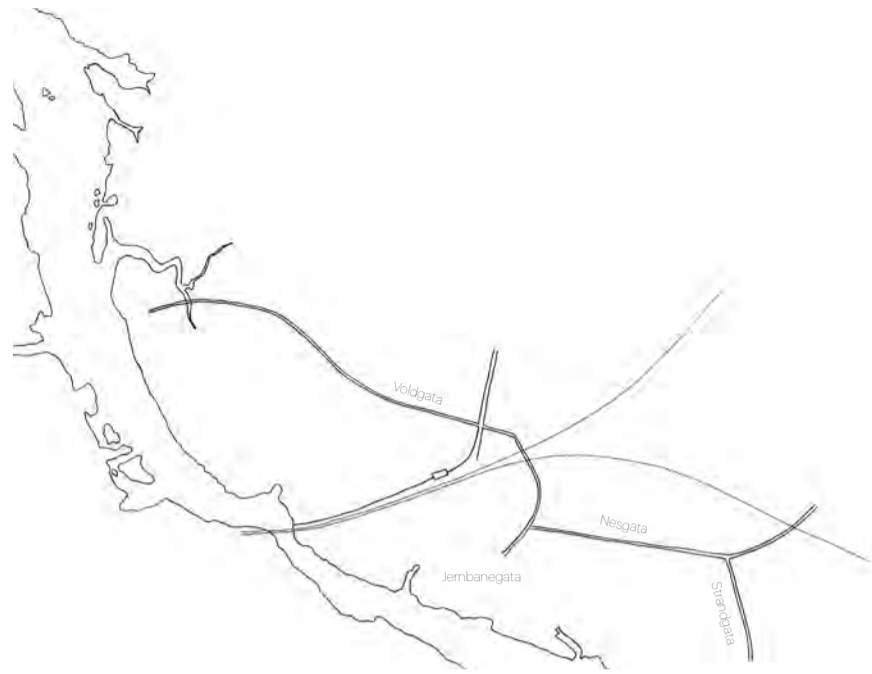


Lillestrøm - sentrum vest, 2018



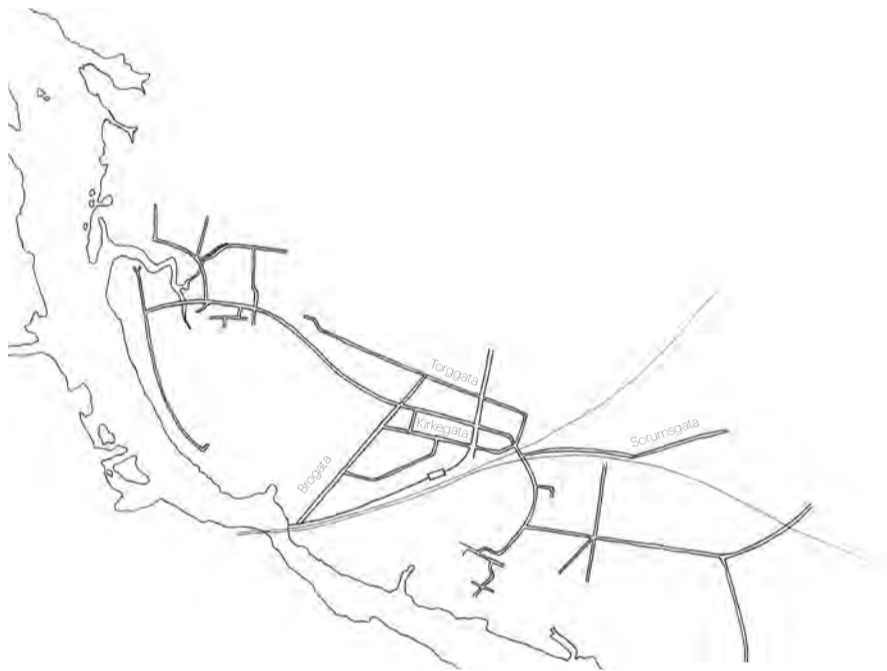
1877

Stasjonen ble flyttet til dagens lokalisering i 1862 og betjener to jernbanelinjer: Eidsvollbanen og Kongsvingerbanen. Den første gaten ble anlagt i 1877 - "Måsaveien", nå Storgata.



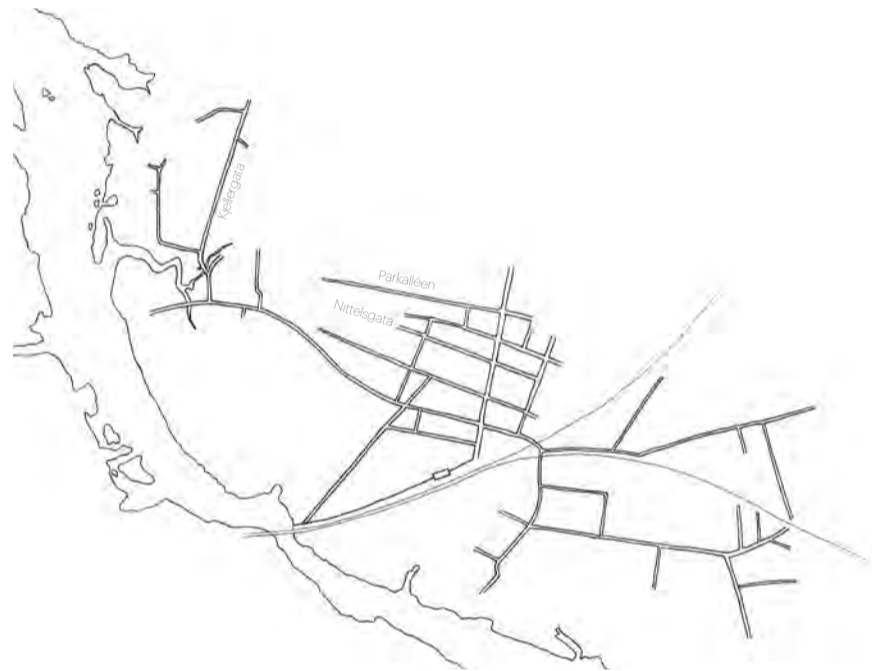
1879

I 1878 ble Lillestrøm en selvstendig kommune og 4 nye gater ble etablert: Jernbanegata, Nespata, Strandgata og Voldgata.



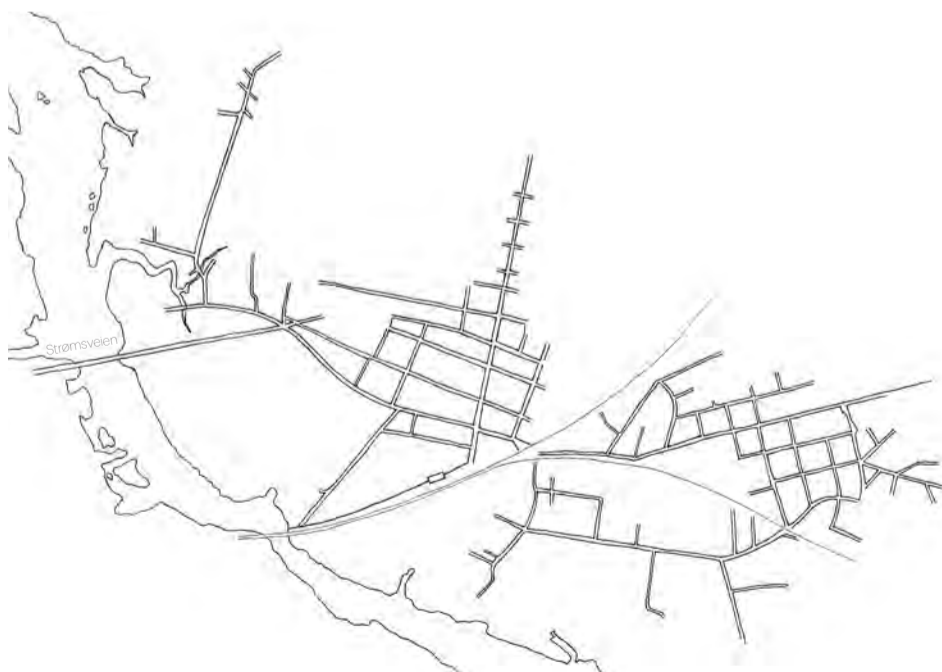
1886

Etablering av sagbruk fortsatte og hovedgatene dannet i hovedsak forbindelser mellom disse og stasjonen. De første regulerte gatene kom i 1878. Blant de viktigste nye gatene var Brogata, Torggata, Kirkegata and Sørums-gata.



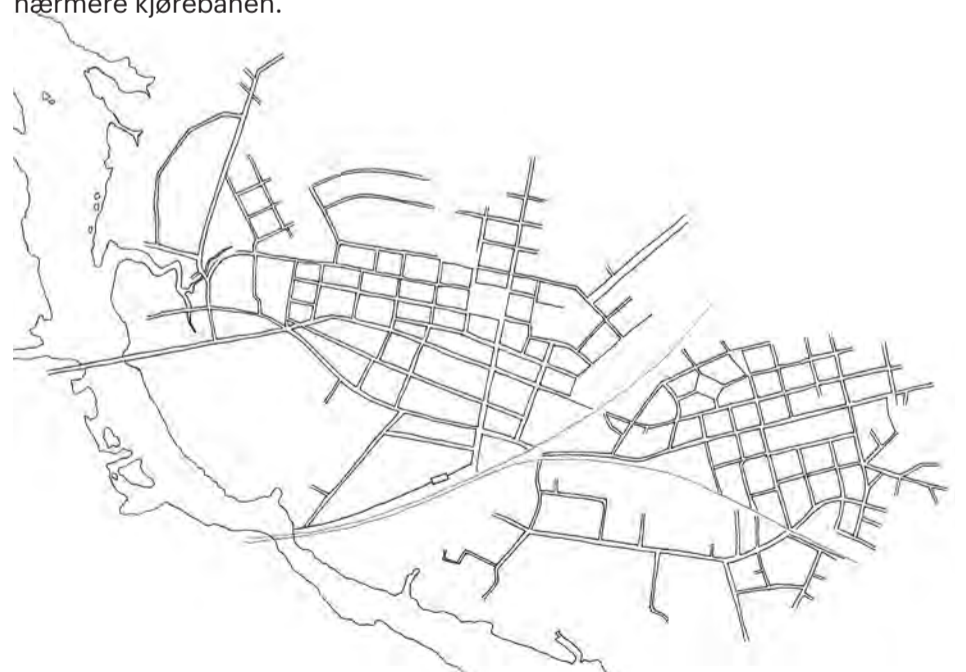
1903

Viktige offentlige bygg slik som telegraf, postkontor, politistasjon, kirke og skole krevde videre vekst i gatenettet. Parkalleen mot Vollaparken ble planlagt som en bred gate med trekker på begge sider, men da utbyggingen av tilliggende tomter startet, ble byggegrensen trukket nærmere kjørebanelen.



1927

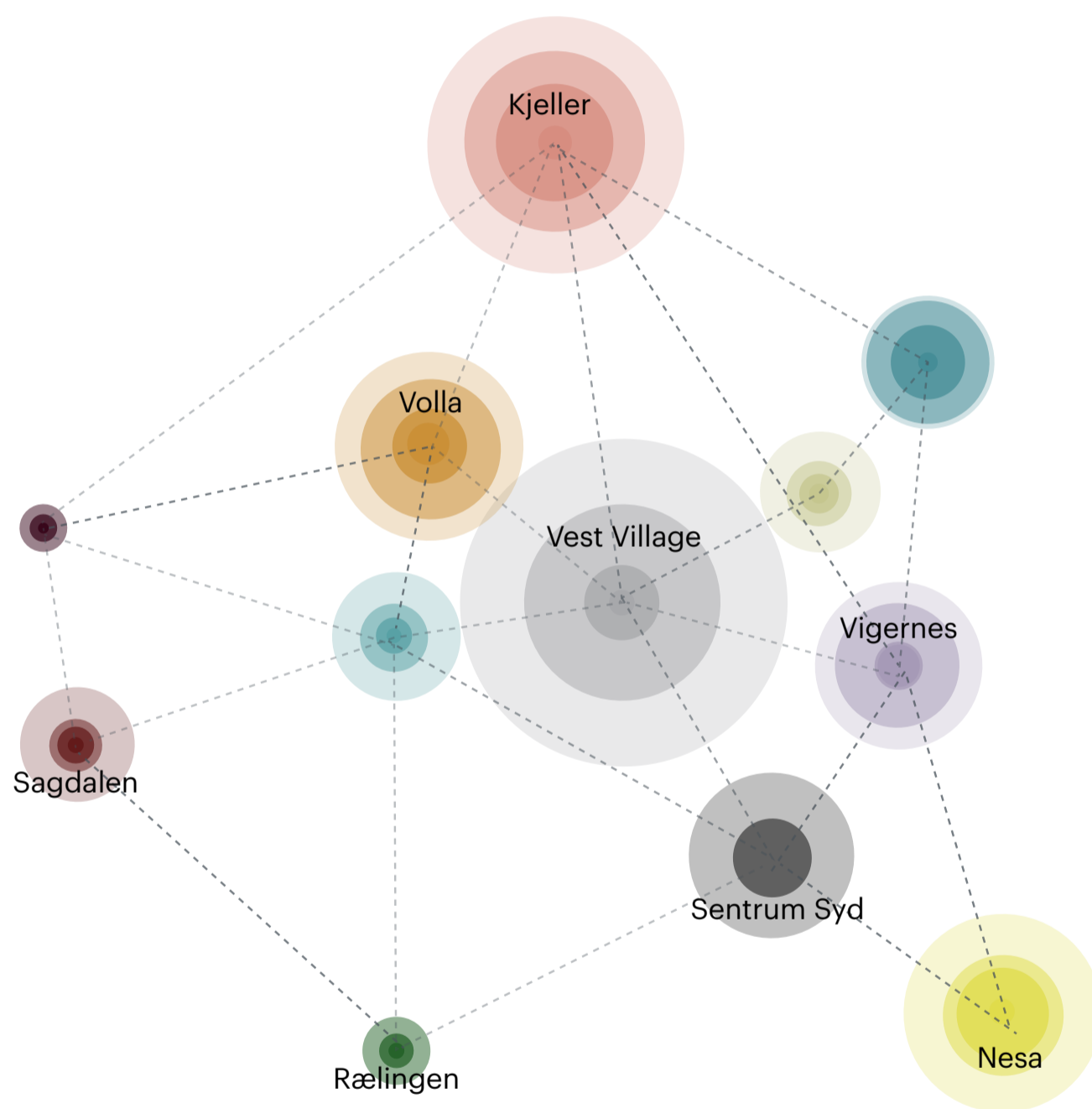
I 1910 ble en viktig forbindelse etablert med Strømsveien i bro over elva som ga hestetransport - og etter hvert biler - en direkte veitilknytning til Strømmen.



1950

Byplanen fra 1947 var basert på eksisterende utbyggingsmønster i småhusområdene og de viktigste hovedgatene. Byveksten fortsatt mot nord-vest og sør-øst fra stasjonen.

Lillestrøm og Osloregionen



Lillestrøm - mot en flerkjernet (polysentrisk) bystruktur



Osloregionen



Vest Village - å skape en egen identitet i Osloregionen

Visjon

Visjon

Lillestrøm vest er i dag en splittet og fragmentert bydel. Stasjon og bussterminaler ligger adskilt fra øvrig bystruktur av barrieren som vei-, parkering og bussterminal danner. Forbindelsen til gågaten, gaterommet og kulturmiljøet er romlig og funksjonelt svak. I øst danner Rådhus og politihus, Felleskjøp og OBS danner øyer av aktivitet i store volum, omgitt av et hav av parkering og gressletter. Demarkasjonslinjen mellom det institusjonelle Lillestrøm og boligkvartalene dannes av Jonas Lies gate – som ikke er en gate, men en bred veitrase med utflytende sidearealer og uten en romlig bygningsmessig avgrensning.

Visjonen som mulighetsbeskrivelsen bygger på, ønsker å styre utviklingen av planområdet mot et integrert, samlet nabolag. Framfor ulike soner med ulike programmer, ulike bygningsvolumer og typologier, skal Lillestrøm vest fremstå som en bydel - et nabolag – som er mangfoldig i bygningsform og programmer, men som bindes sammen av noen felles spilleregler for utforming og et sammenbindende nettverk av byrom. Det vil fortsatt være historiske og geografiske forhold som gir ulike identiteter innenfor området – kulturkvarter, stasjonstorg, Rådhuspark etc – men prinsippet skal styre transformasjonen mot en felles struktur for området. En struktur hvor næringsbygg («storformer»), boligbebyggelse og offentlig rom følger et felles mønster gjennom hele planområdet, basert på en veksling mellom kvartalsbebyggelse med tomtevis utvikling, punkthus/storformer på større utbyggingsarealer og lokale, småskalige byrom/-pocketparker.

Visjonen skal sikre at Lillestrøm finner sin egenart ved å velge en strategi som avviker fra den gjengse tolkningen av de regionale retningslinjene for areal og transport, hvor knutepunktutvikling settes lik stor byggehøyde. Framfor en ensidig oppmerksomhet på geografisk nærhet koblet til høy utnyttelse, kan Lillestrøm utvikle en mer variert og sammensatt byform, hvor kvaliteten og opplevelsriksdommen i å bevege seg gjennom en romlig og visuelt variert byrom er i fokus.

Rutenettet danner basis for visjonen, men framfor punktbebyggelsen i småhuskvartalene, er visjonen å etablere en bebyggelse som romlig avgrenser og definerer rutenettet som et nettverk av by- og gaterom. Ved å la byggelinjer avgrense gaterommet og på sikt etablere en kontinuerlig fasade mot de offentlige rom, dannes det i Lillestrøm vest et romforløp som visuelt og romlig er opplevelsrikt og variert ettersom gater er buet, gatebredder er brutt og nye forbindelser etableres i vekslingen mellom kvartaler og «storformer».



Fra en lineær utvikling omkring Storgata

mot en dannelse av Vest Village – et nytt nabolag innrammet av Nittedalsgata, jernbanen og Nitelva

Kulturforbindelsen





CANTINA

bakeri
åpen

Beskrivelse

Høy tetthet og godt byliv

Den regionale planen for areal- og transport i Oslo og Akershus legger til grunn en «polysentrisk struktur» eller «flerkjerne-mønster» som basis for fremtidig arealbruk i regionen. Et hierarki av by- og tettstedsdannelser beskrives og kartfestes i regionen, med kollektivtilbud og -tilgjengelighet som premiss. Kvalitativt beskrives de ulike nodene som områder skal få bymes- sige kvaliteter gjennom høy tetthet, god byrom og variert arealbruk. Målet er en endring fra tidligere periferi-sentrum modeller og funksjonsseparerte soner. Sammensatte byer, tettsteder og nabolag hvor «compact living» er målet og virkemidlene er nærhet mellom bolig, arbeid og fritid. En byform hvor hverdagen fungerer uten store krav til individuell mobilitet og store tids- og materielle ressurser anvendt til transport.

Tilsvarende kan vi betrakte Skedsmo kommune som en samling av ulike fortetninger bundet sammen av et transportnettverk. Slik det på regionalt nivå tas sikte på å styrke identitet og kvalitet i de ulike knutepunktene, kan tilsvarende strategi velges som utviklingsprinsipp for Skedsmo kommune. Diagrammet viser Lillestrøm sentrum omgitt av ulike tettsteder og bydel- er som kan utvikles som tydeligere identiteter og variert sammensatte, urbane nabolag. Strategien ligger til grunn for dette arbeidet, hvor målet for utviklingen av Lillestrøm vest er å etablere et selvstendig nabolag med sin egen identitet og steds karakter.

Osloregionen inneholder et tydelig byagglomerasjonsmønster fra sørvest til nordøst – fra Asker til Lillestrøm. Det er beskrevet i den regionale areal- og transportplanen som et «bybånd» og karakteriseres av en sammenhengende bebyggelse som følger transportinfrastrukturen og danner en båndby. Innenfor denne sonen skal det legges til rette for videre byvekst, men med større grad av bymessige kvaliteter og bedre tilrettelegging for kollektiv, gang- og sykkelbruk.

Planområdet «Lillestrøm vest» er ikke et område som har en tydelig identitet eller avgrensning i dag. I denne mulighetsbeskrivelsen er det området som begrenses av elveløpet i vest, jernbanen i sør, Nittedalsgata i nord og sen- trumskjernen/Adolf Tiedemansgata i øst, som vi mener har potensial til å utgjøre et identifiserbart og tydelig nabolag.

Sentrum vest – et nytt nabolag

Skedsmo kommune generelt og Lillestrøm spesielt, har vært gjennom store endringer og sterk vekst i befolkning i de senere år. Det er dels en følge av at Osloregionen har hatt stor tilstrømning og stedets strategisk svært gode lokalisering i «bybeltet» mellom Oslo og den nye hovedflyplassen. Med ny togforbindelse fikk Lillestrøm kort reiseavstand til Oslo sentrum og til Gardermoen.

Veksten har i gitt seg uttrykk i store, nye feltutbygginger utenfor sentrumskjernen og i transformasjon innenfor bykjernene gjennom fortetting og sanering. Lillestrøm sentrum har de beste forutsetningene for å kunne vokse, samtidig som krav til klimanøytral og bærekraftig utvikling ivaretas. Vekst i Lillestrøm sentrum kan også bidra til at byen utvikler seg med nye kvaliteter, nye nabolag og et befolkningsunderlag som gir grunnlag for flere og mer varierte tilbud til publikum og et mer aktivt byliv.

Mulighetsbeskrivelsen belyser hvilken rolle bydelen kan ha i Lillestrøm og i regionen. Hvordan kan beviste valg i utforming og programmering bidra til at bydelen får en tydelig identitet og karakter som supplerer eksisterende og fremtidige sentrale bydeler som Volla, Kjeller, Nesa og Varemessen. Disse bydelene har sitt fortrinn i stor frihetsgrad gjennom store områder som frigis for byutvikling. Lillestrøm vest har få åpne, byggeklare områder, men må basere sin utvikling på transformasjon og skrittvis utbygging. Det er en stor utfordring, men gir samtidig muligheter til å utforme plangrunnlag som gir andre typer retningslinjer og mulige kvaliteter. Tilsvarende skal en ny identitet for Lillestrøm vest bidra til å synliggjøre og skape interesse for de kvalitetene Lillestrøm representerer, sammenlignet med andre regionbyer som Asker, Sandvika, Ski og Jessheim. Rask vekst og manglende overordnede byplangrep – eller vilje til å styre etter de – har medført at mange av disse regionbyene i beskjeden grad fremstår med tydelige urbane kvaliteter og evne til å synliggjøre lokale kvaliteter i kulturmiljø eller omgivelser. Mulighetsbeskrivelsen vil danne grunnlag for behandling av Lillestrøm vest i «Byutviklingsplanen» som er under utarbeidelse.

Målet for mulighetsbeskrivelsen er å vise en strategi hvor Lillestrøm vest ikke blir en tradisjonell sonedelt by hvor arbeidsplasser legges til store bygg omgitt av parkering & park, mens boligprosjekter velger typologi og form beslektet med forstadsbebyggelsen. Basert på komparative studier av byer og bydeler som har utviklet tette og varierte strukturer hvor arealbruk og typologi gir en byev som er kompleks og opplevelsesrik, er det utviklet noen overordnede prinsipper for å organisere en transformasjon av Lillestrøm basert på fleksibilitet i etapper og arealbruk. Prinsippene baserer seg på et finmasket bebyggelsesmønster som viderefører en skala og rytme som gir opplevelsesrike bymiljøer og som lar seg tilpasse eksisterende eiendomsforhold.

Det er behov for å kunne tilrettelegge for en rask vekst fremover i Lillestrøm. Utdannelse, næringsliv og befolkning har behov for ny bebyggelse og nye byrområder. Dette kan videreutvikle og styrke urbane kvaliteter i Lillestrøm, men rask vekst, betyr ikke at verdiene som byutviklingen er basert på, skal preges av rask planlegging, rask bygging og rask fortjeneste. Det vil lede til en by hvor det flyktige, overflatisk og stedløse dominerer. En by som ikke gir tilhørighet og livskvalitet for innbyggerne. Mulighetsbeskrivelsen søker derfor å vise prinsipper og utviklingsretninger som kan tåle en lang utbyggingsprosess og som kan resultere i en by karakter som viser et verdigrunnlag basert på stedstilknytning, sosial bærekraft og bestandige bygg og byrom. Lillestrøm som en raskt voksende by som også gir rom for en verdibasert byutvikling - en «slow city»-tilnærming hvor hverdagsbyens livskvaliteter er premissgiver.

Det er også et mål for mulighetsbeskrivelsen at den skal vise plangrep og strategier som gir Lillestrøm en bydel som er «Futureproof» - en bydel som er basert på de grunnleggende verdiene og utviklingsretningene som er nedfelt i globale strategier for bærekraft og miljø, for eksempel i FNs bærekrafts- mål. Det innebærer i denne sammenheng, at vi har lagt til rette for høy utnyttelse, men oppnår det ved å redusere trafikkarealer og øke fotavtrykket til bebyggelsen. Morfologien er basert på intime, avgrensede nettverk av offentlig rom, forbindelser og parker som prioriterer og gir rom for gange, sykling, lek og rekreasjon.

Mulighetsbeskrivelsen tar hensyn til overordnede trafikale føringer slik at området får en god betjening sentralt i området med kollektivtrafikk, og at det kan mates fra randsonen med biltrafikk.

Sentrum vest – en ny tilnærming

Det tydeligste særpreget ved Lillestrøm by – i dag og som historisk utvikling- sprinsipp – er rutenettet. Planleggingsgrid'et som har gitt den overordnede strukturen mellom private byggeområder og offentlige forbindelser. En kvar- talsstruktur som kunne vært en stor by verdig, men som på Lillestrøm primært har organisert småhus, industri og kontorer innenfor en felles ramme. Det er derfor ikke overraskende at byutviklingen på Lillestrøm har vært kjenneteg- net av kvartalsvis transformasjon. Utover rutenettet som premissgiver, har det vært få overordnede romlige og funksjonelle strategier. Det har resultert i en suboptimalisering av tomteieieres utbyggingsinteresser og liten evne til å sikre at de store utbyggingsprosjektene ga noe tilbake til fellesskapet og byen som helhet. STRAKKS-planen for Lillestrøm øst adresserte denne ut- fordringen og etablerte gode retningslinjer for utbyggere og et godt beslut- ningsgrunnlag for planbehandling gjennom å definere et tydelig og differen- siert nettverk av offentlige rom som kvalitativ premis for utbygging. Behovet for å sikre styring og retningslinjer på et områdenivå, framfor å styre kun innenfor kvartalsgrensene, er fortsatt reelt og et behov som planen for Lillestrøm vest skal svare på.

I STRAKKS-planen ble det primært gitt føringer for et hierarki og en sam- menheng mellom ulike byrom – kvaliteter som byggeprosjektene skulle til- føre byen. Retningslinjene for bebyggelsen var generelle – følge gatelinjer, parkering under terreng – mens byggehøyder og utnyttelse var oppgitt som et maksimum som forhandlingsbare størrelser (som resulterte i etasjeantall som overgikk alt som tidligere var sett i Lillestrøm eller andre regionbyer). I mulighetsbeskrivelsen for sentrum vest er det valgt en tilnærming hvor be- byggelse og offentlige rom danner en helhet styrt av retningslinjer for skala (fasadelengder), høyder (variasjon), struktur (kvartalsbebyggelse og stor- former), parker og byrom (kulturkvartal og pocket-parker). I tillegg er det et overordnet romlig og funksjonelt nivå som sikrer de primære forbindelsene for kollektivtrafikk, gange- og sykling.

I mulighetsbeskrivelsen ligger også et ønske om en ny form for organisering av et nabolag og at nye former for strukturerende elementer skal danne bydelens overordnede logikk og sikre permanens over tid. Framfor en lineær vekst omkring hovedårer – slik sentrum har vokst fra omkring Storgata – skal Sentrum vest fjerne seg fra et hierarkisk system knyttet til bevegelseslinjer og tilgjengelighet som premissgiver for bygningsformer og -tetthet. Sentrum vest behandles som et enhetlig nabolag som i prinsippet har like stor grad a sentralitet og betydning uavhengig av hvor i området en lokasjon befinner seg. Prinsippene for bygningstypologier og arealbruk fastlegges som et sett spilleregler – en felles grammatikk – som i prinsippet er gyldig over hele nabolaget.

Visjon

Lillestrøm vest er i dag en splittet og fragmentert bydel. Stasjon og busster- minal ligger adskilt fra øvrig bystruktur av barrieren som vei-, parkering og bussterminal danner. Forbindelsen til gågaten, g sentrumskjernen og kul-turkvartalet er romlig og funksjonelt svak. I øst danner Rådhus og politihus, Felleskjøp og OBS danner øyer av aktivitet i store volum, omgitt av et hav av parkering og gressletter. Demarkasjonslinjen mellom det institusjonelle Lillestrøm og boligkvartalene dannes av Jonas Lies gate – som ikke er en gate, men en bred veitrase med utflytende sidearealer og uten en romlig bygningsmessig avgrensning.

Visjonen som mulighetsbeskrivelsen bygger på, ønsker å styre utviklingen av planområdet mot et integrert, samlet nabolag. Framfor ulike soner med ulike programmer, ulike bygningsvolumer og typologier, skal Lillestrøm vest fremstå som en bydel - et nabolag – som er mangfoldig i bygningsform-er og programmer, men som bindes sammen av noen felles spilleregler for utforming og et sammenbindende nettverk av byrom. Det vil fortsatt være historiske og geografiske forhold som gir ulike identiteter innenfor områ- det – kulturkvartal, stasjonstorg, Rådhuspark etc – men prinsippet skal sty- re transformasjonen mot en felles struktur for området. En struktur hvor næringsbygg («storformer»), boligbebyggelse og offentlig rom følger et felles mønster gjennom hele planområdet, basert på en veksling mellom kvartalsbebyggelse med tomtevis utvikling, punkthus/storformer på større utbyggingsarealer og lokale, småskalige byrom/-pocketparker.

Visjonen skal sikre at Lillestrøm finner sin egenart ved å velge en strategi som avviker fra den gjengse tolkningen av de regionale retningslinjene for areal og transport, hvor knutepunktutvikling settes lik stor byggehøyde. Framfor en ensidig oppmerksomhet på geografisk nærhet koblet til høy utnyttelse, kan Lillestrøm utvikle en mer variert og sammensatt byform, hvor kvaliteten og opplevelsesrikdommen i å bevege seg gjennom en romlig og visuelt vari-ert bydel kompenseres for økt gangavstand.

Rutenettet danner basis for visjonen, men framfor punktbebyggelsen i småhuskvartalene, er visjonen å etablere en bebyggelse som romlig avgrenser og definerer rutenettet som et nettverk av by- og gaterom. Ved å la byggelinjer avgrense gaterommet og på sikt etablere en kontinuerlig fasade mot de offentlige rom, dannes det i Lillestrøm vest et romforløp som visuelt og romlig er opplevelsesrikt og variert ettersom gater er buet, gate-forløp er brutt og nye forbindelser etableres i vekslingen mellom kvartaler og «storformer».

En fleksibel utvikling i en menneskelig skala



Alternativ som viser utvikling basert på eksisterende kvartaler.



Alternativ som viser underdeling av store kvartaler for etableringen av en mer finmasket gatestruktur



Oppdelt bebyggelsesmønster og nedskalerte volum gir en menneskelig dimensjon og bidrar til varierte visuelle og romlige opplevelser av det nye byrområdet.



Kulturkvaralet danner et tyngdepunkt og et samlende hjerte i bydelen

Situasjonsplan



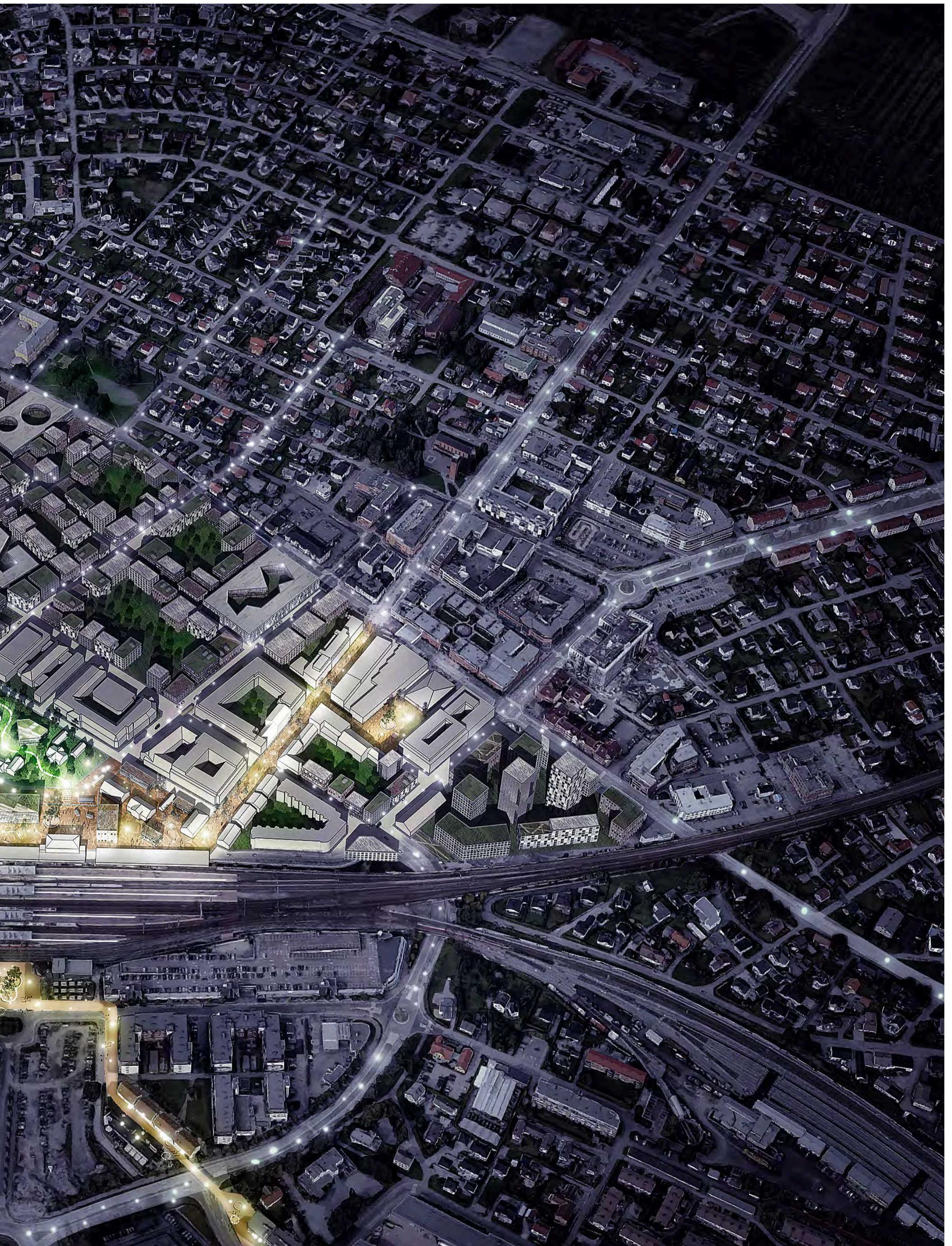


0m 25m 50m 100m



Oversiktsbilde





Planens ulike lag - byrom og bygninger



Private forhager



Offentlig rekreasjonsareal



Semiprivate grønne gårdsrom



Nye «lommeparker»



Eksisterende bebyggelse som bevares og vedtatt/ planlagt bebyggelse



Infill-bygninger



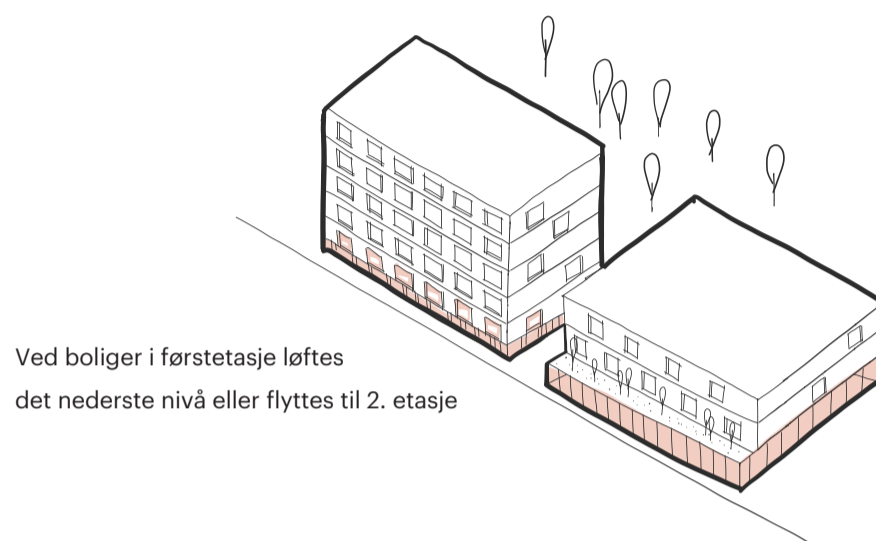
Nye kvartalsbygninger/"stor-former"



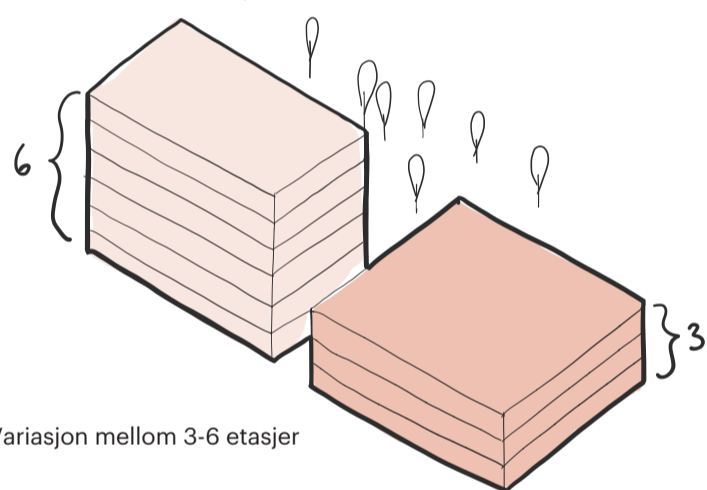
Ny Villagebebyggelse

Arkitektoniske retningslinjer

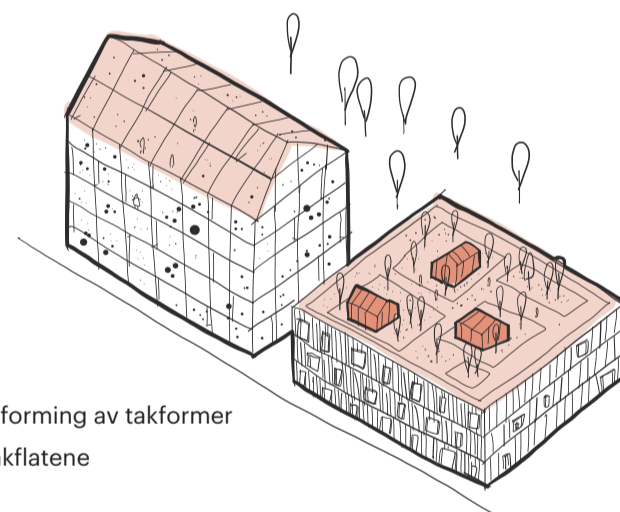
KOLLEKTIVGATE, HOVEDGATE, STORGATE OG KULTURGATE



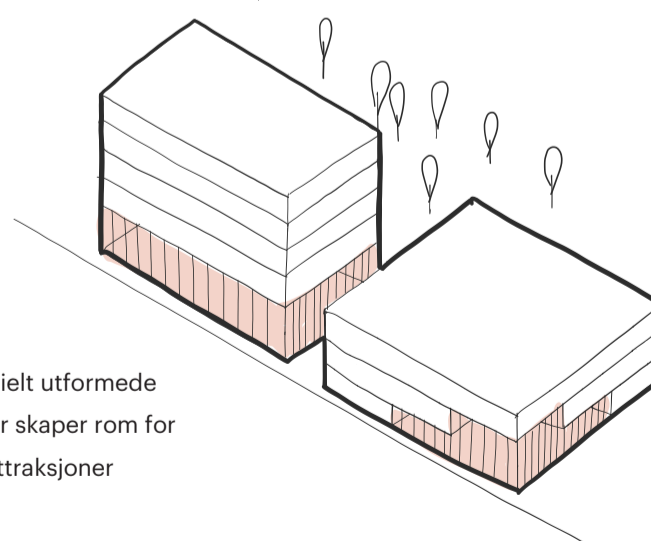
Ved boliger i førstetasje løftes
det nederste nivå eller flyttes til 2. etasje



Variasjon mellom 3-6 etasjer

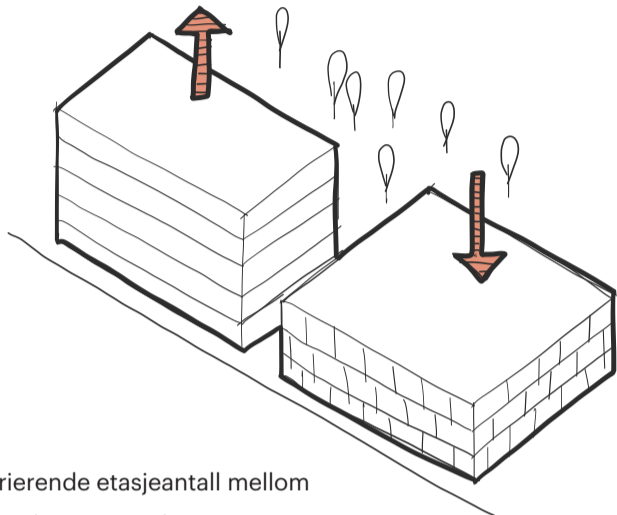


Variasjon i utforming av takformer
og bruk av takflatene

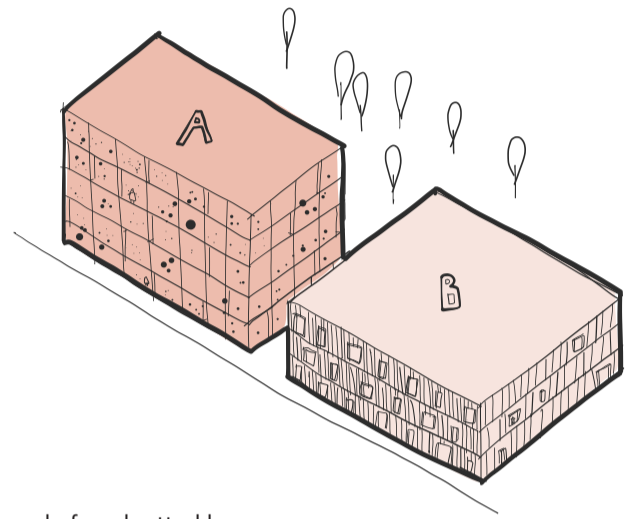


Høye / spesielt utformede
førsteetasjer skaper rom for
offentlige attraksjoner

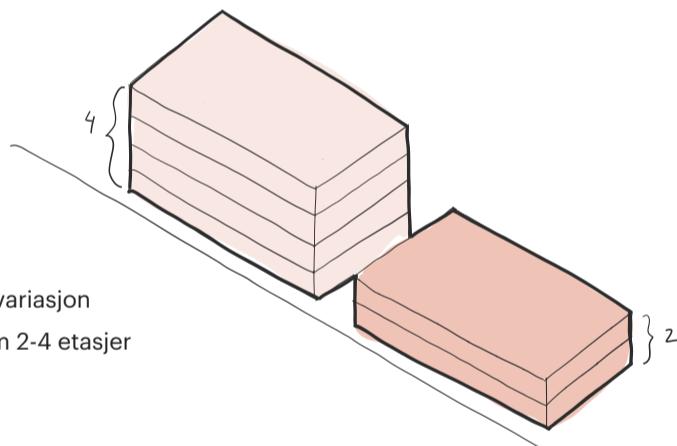
LOKALGATE OG LELEGATE



Variierende etasjeantall mellom hvert bygningsvolum

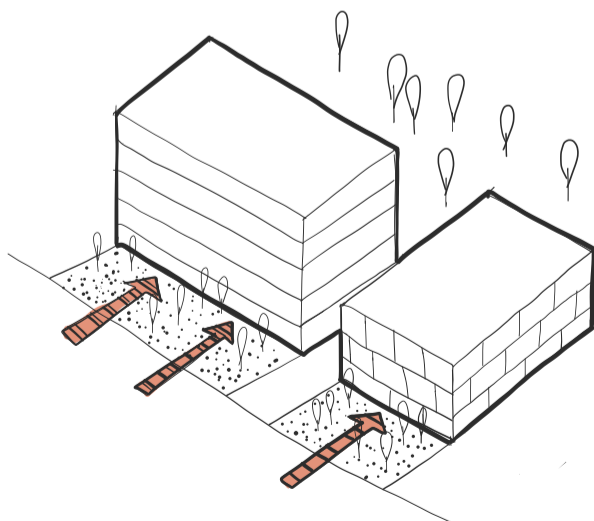


Variierende fasadeuttrykk

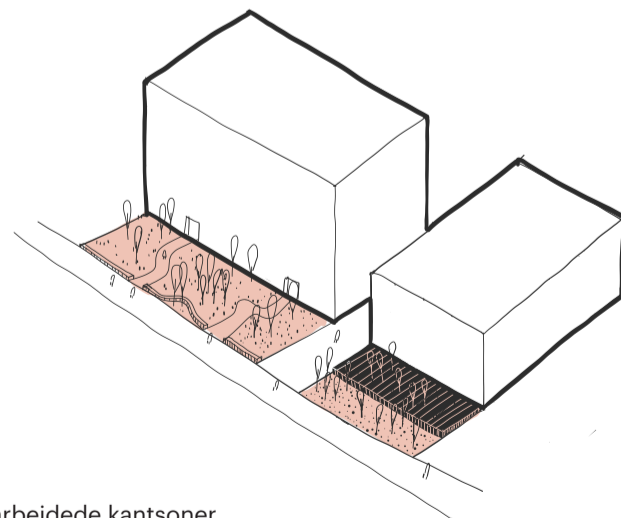


Etasjevariasjon mellom 2-4 etasjer

2-4 ETASJER



Tilbaketreking fra tomtengrense



Bearbeidede kantsoner

Lokalgate





Planens lag - infrastruktur og byrom



Kulturforbindelsen



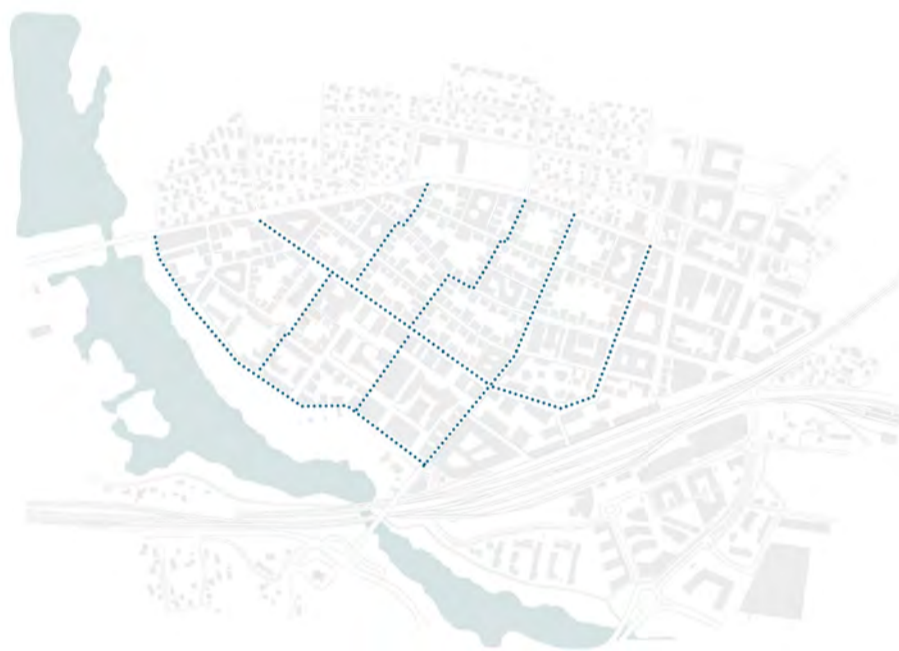
Johan Lies Gate - Kollektivgaten



Lokalgater



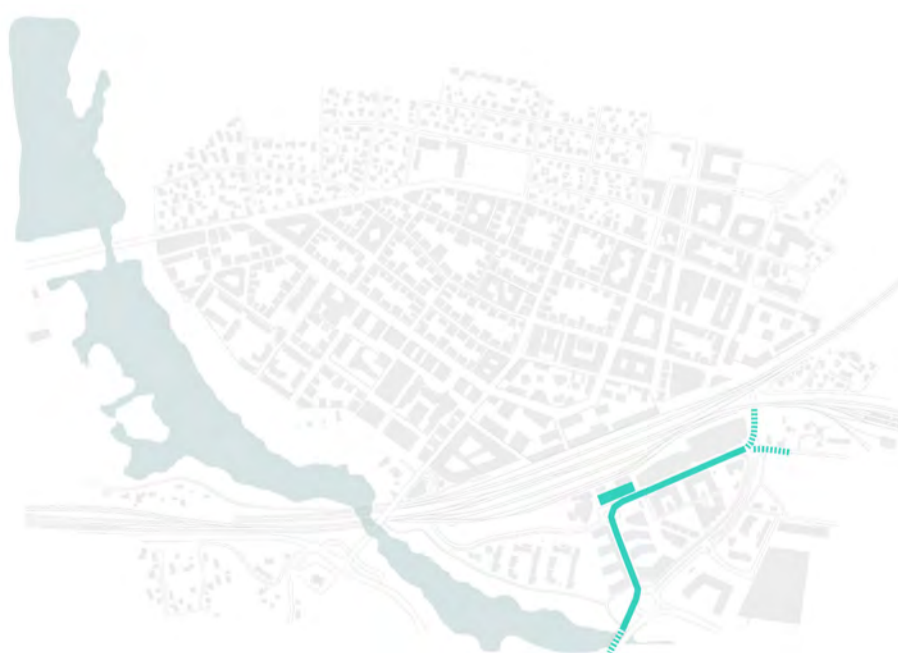
Lekegater



Hovedsykkelforbindelser



Gateterminal buss



Park and Ride

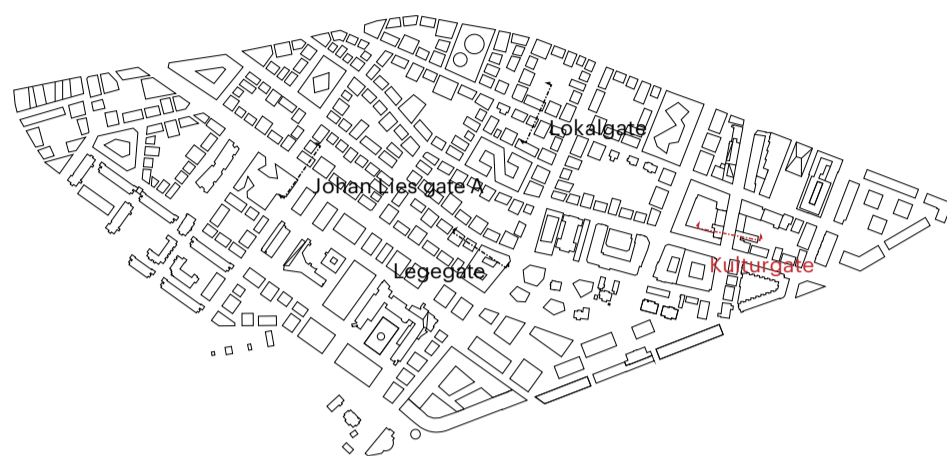


Parkering

Kulturforbindelsen

Oppholdskvaliteter prioritert

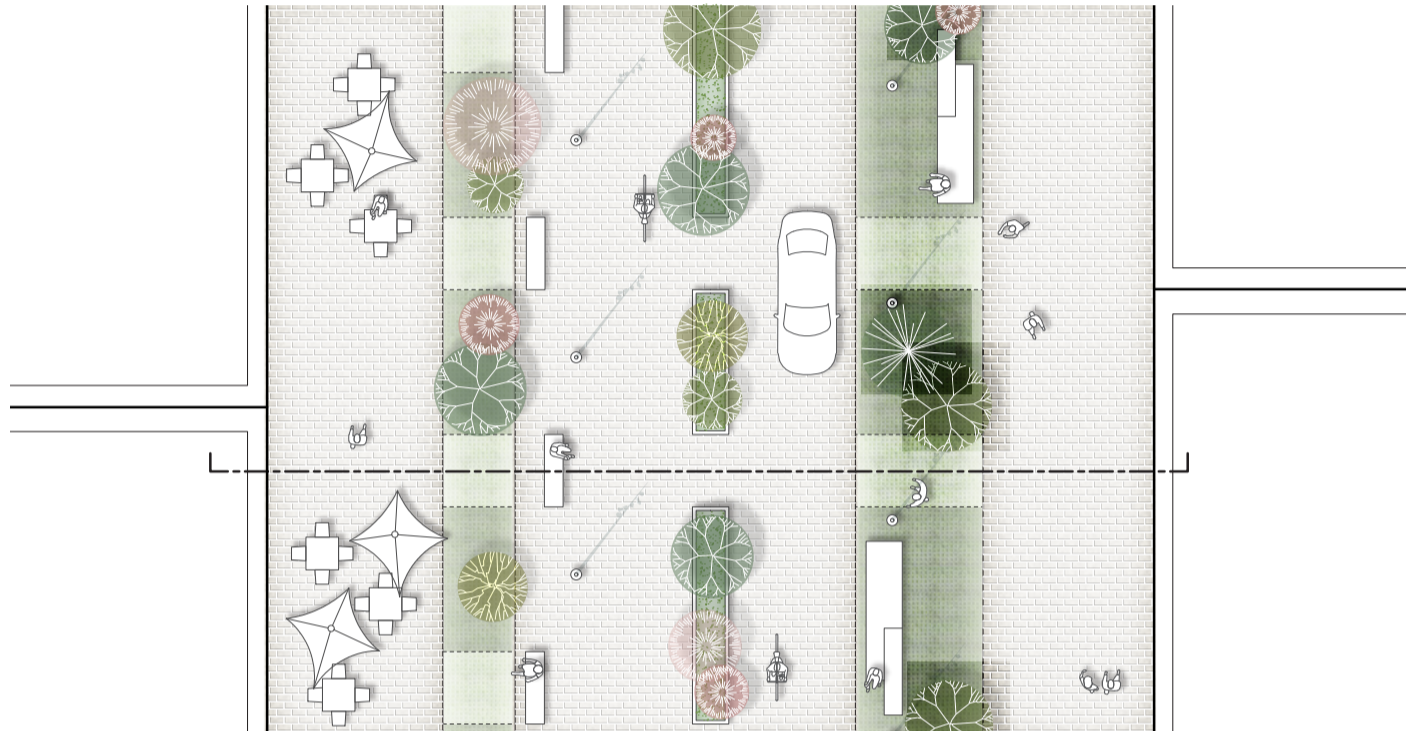
Gaterommet opparbeides med et homogent gategulv uten underdeling for ulike trafikanter. Det bidrar til å understreke gaterommet som et sammenhengende byrom avgrenset av fasadene og møblert uavhengig av en underdeling for ulike trafikanter. Utformingen skal sikre mulighetene for en begrenset biltrafikk, på de myke trafikanterens premisser. Det innebærer at den sentrale sonen har beplantning og installasjoner som ikke begrenser en felles bruk av arealet for syklister, gående og bilister. Sidearealene kan i større grad ha møblering, beplantning og andre installasjoner som prioriterer opphold, fysisk aktivitet og rekreasjon.



Gågade med ensartet belegning binder byrommet sammen.



Grønne plasser med oppholdsmuligheter

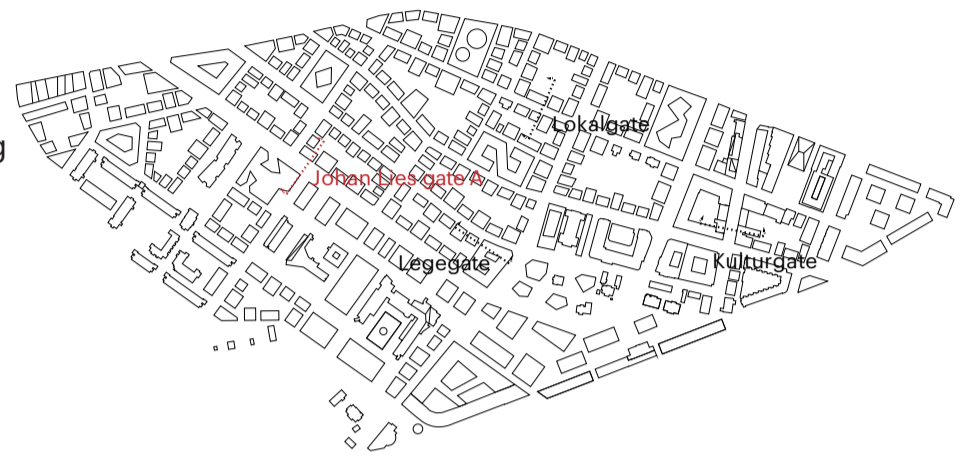


Plan og Snit i 1:200

Johan Lies gaten - kollektivgaten

Grønn kollektivstreng

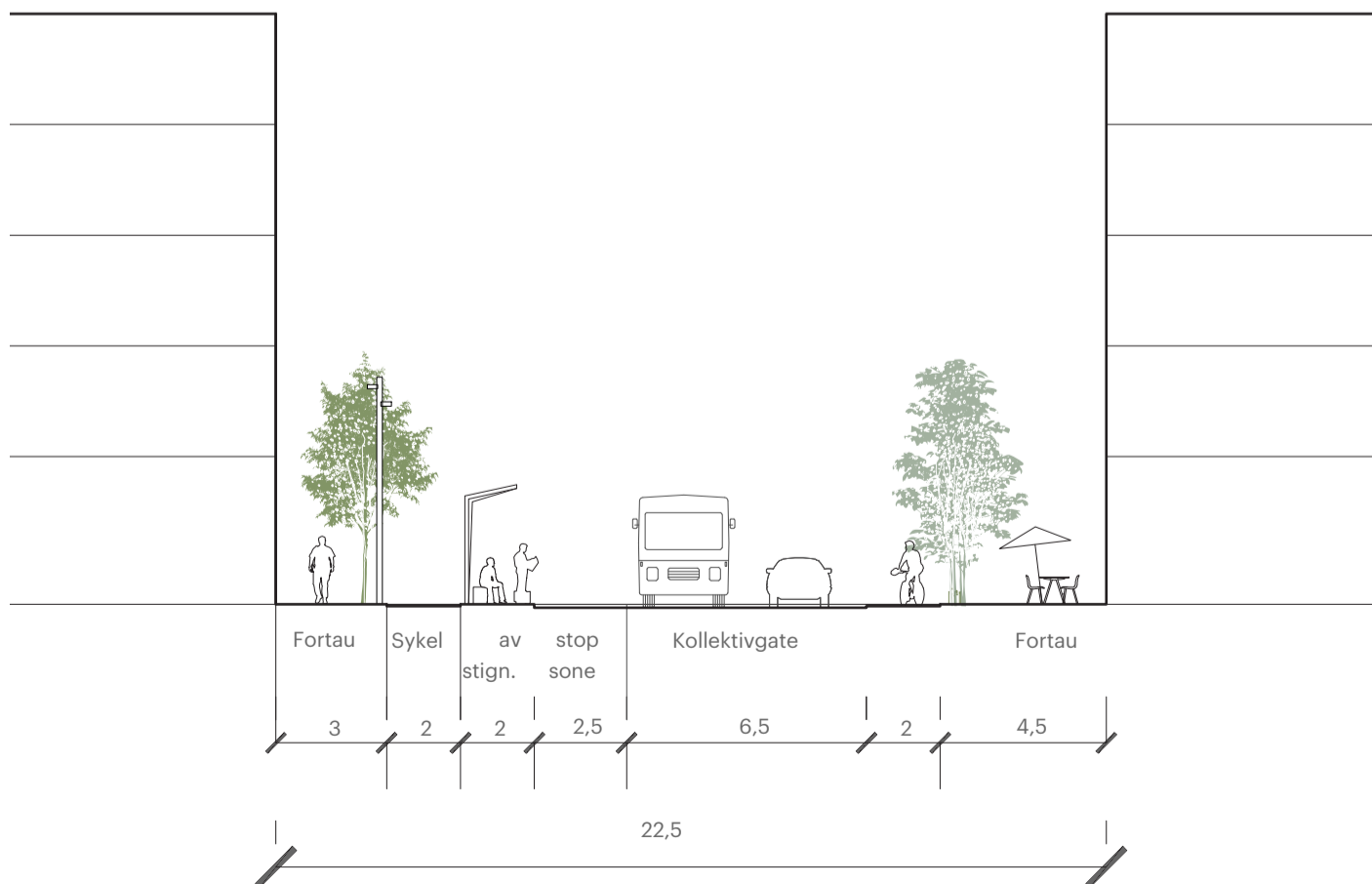
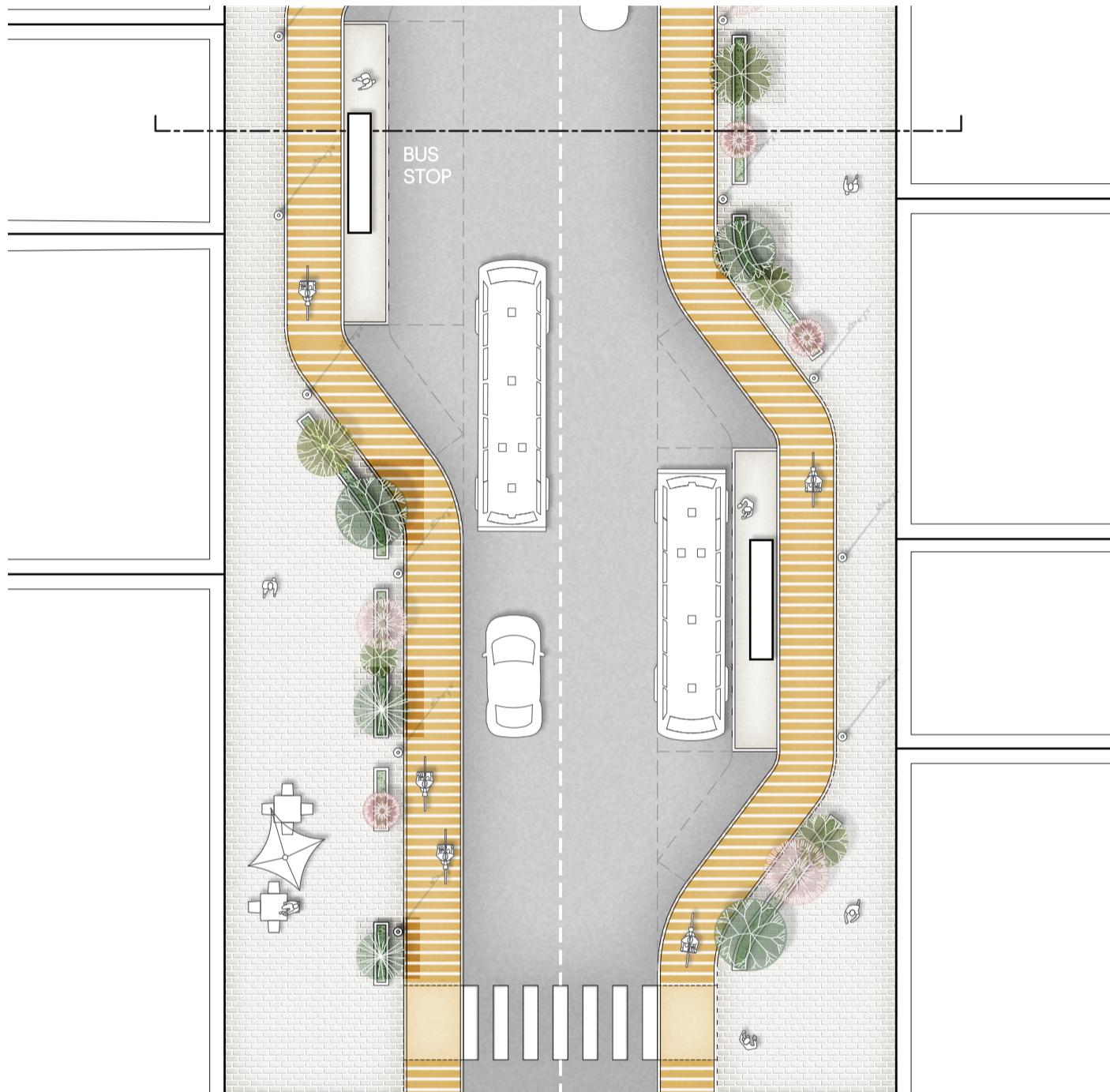
Gaten får kollektivfelt for å sikre god fremkommelighet og regularitet. For å forhindre at den blir en barriere mellom de nordre og søndre deler av Vest Village, foreslås strekningen opparbeidet med høy kvalitet på materialer og utførelse, samtidig som det sikres tilstrekkelig bredde til at det kan etableres brede fortau med stort innslag av gatetrær. Det etableres holdeplass som busslommer, hvor sykkel felt føres mellom fortau og holdeplass/venteskur.



Brede fortau med gatetrær.



Dedikerte kjørefelt for kollektivtrafikk



Plan og Snit i 1:200

Lokal gate

Integrasjon privat og offentlig sone

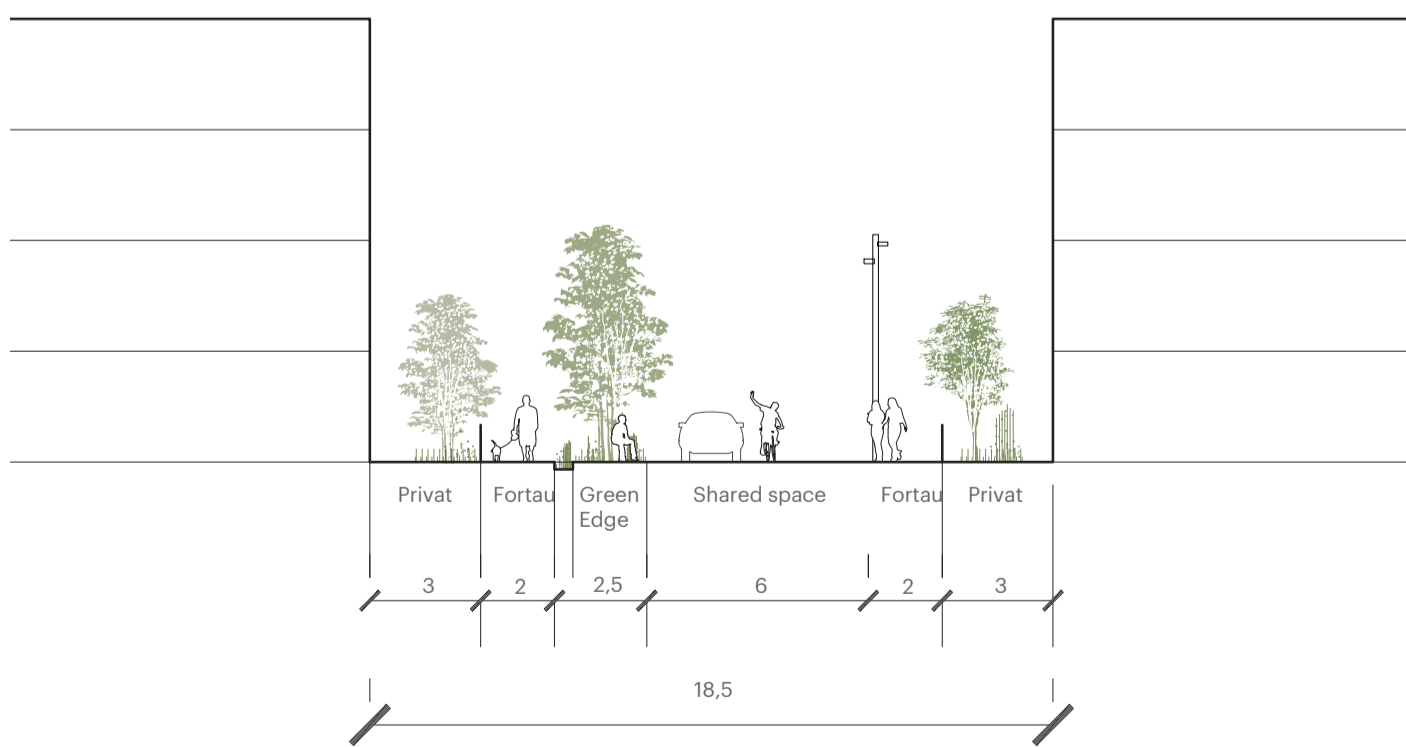
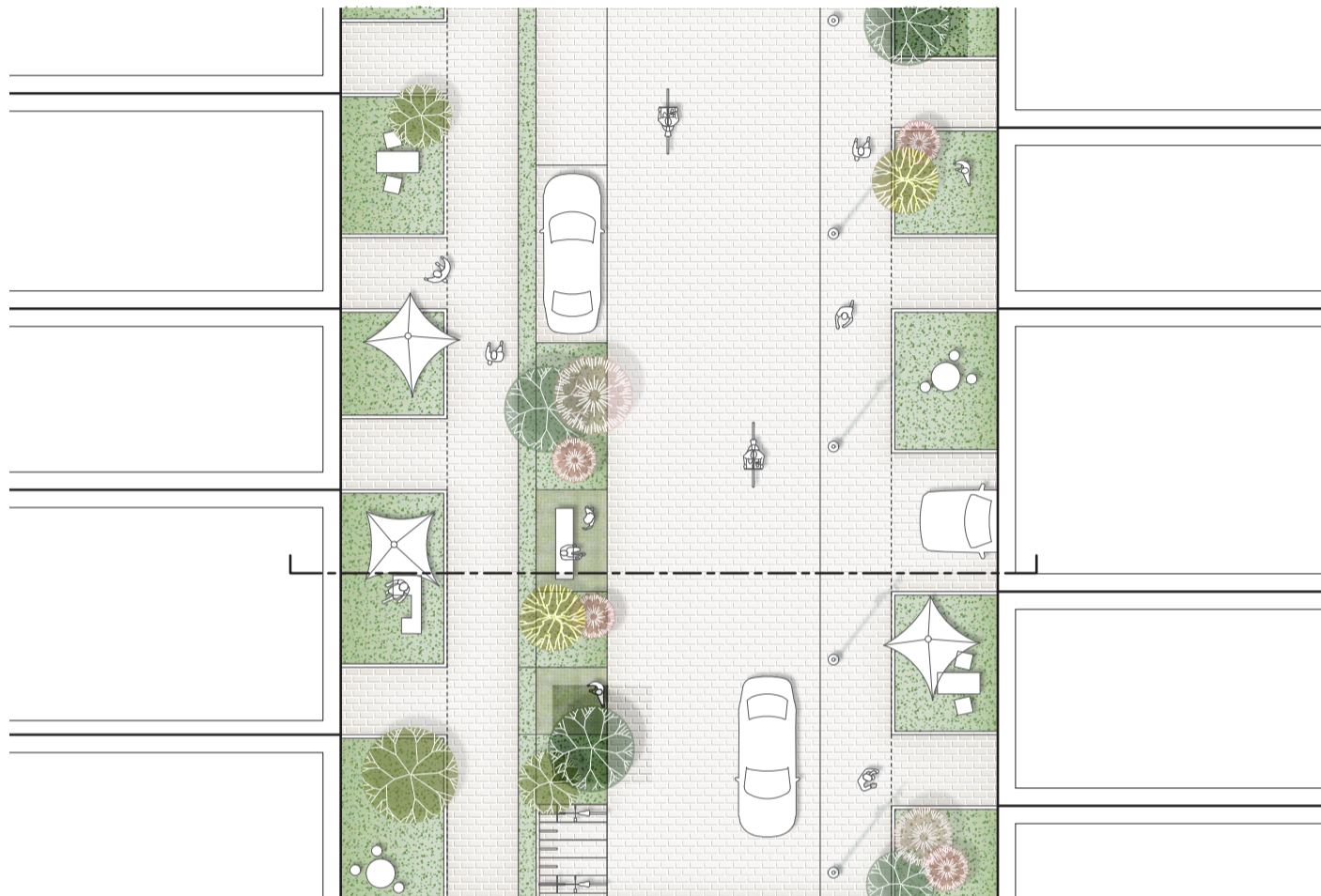
Lokalgata blir en viktig faktor for å etablere et bymiljø som både er attraktivt for boligformål - med gode overgangssoner/forhager - og som fremstår som gode, offentlige gang-/sykkelforbindelser. Kjørearealet utformes som et areal delt mellom de ulike trafikantergruppene - biler og syklist - en «shared space» løsning sentralt i gaterommet. Sidearealene har private uterom mellom fasadene og fortau. Grøntareal avgrensede gateparkeringsplasser og gir felles oppholds- og grøntarealer i lokalgatene.



Gate med private forhager og gatetrær



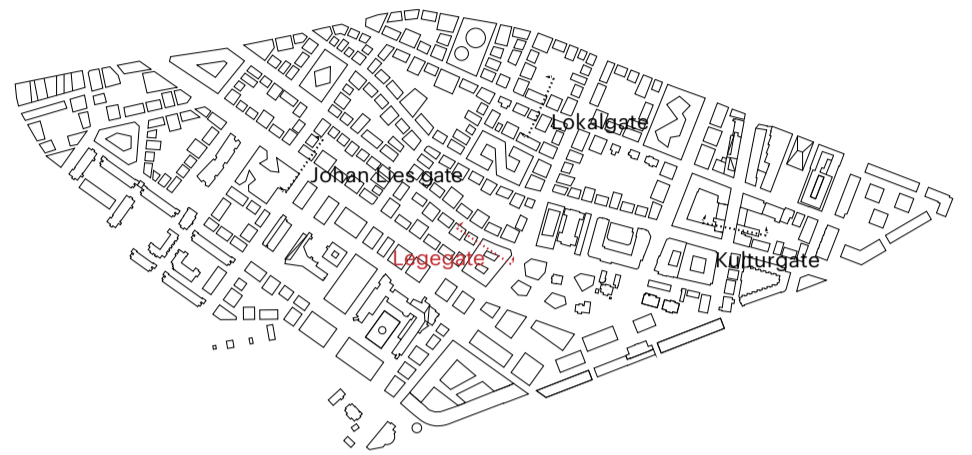
Regnvannsgrøft i gaterom,



Lekegate

Aktive gaterom

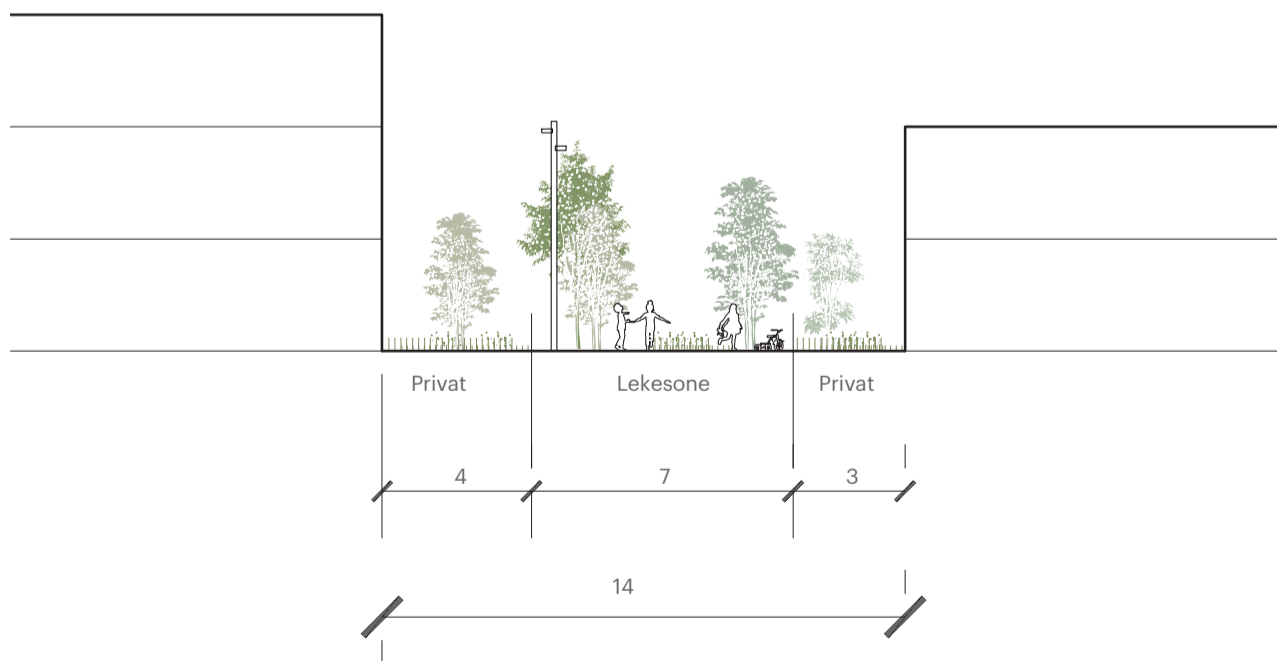
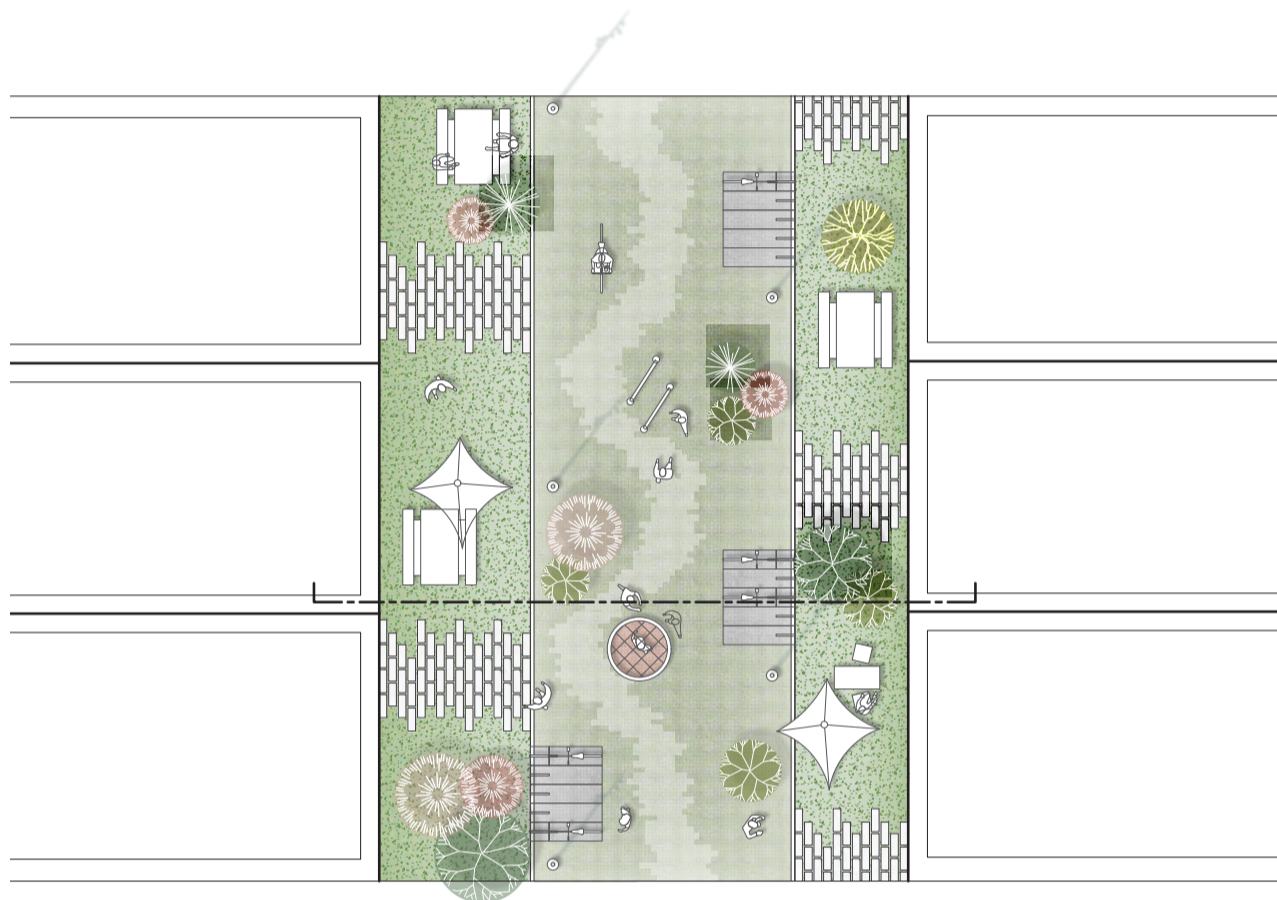
Gatestrekninger som kan fristilles fra gjennomkjøringstrafikk og annen biltrafikk, foreslås opparbeidet for "bilfritt byliv" hvor arealet gis en opparbeiding med beplantning, installasjoner og overflater som inviterer til et bredt spekter av aktiviteter for ulike aldersgrupper. Lekegatene blir både areal for fysisk aktivitet og lek, samtidig som de blir viktige møte- og oppholdssteder for lokalmiljøet.



Gate med private forhager og gatetrær



Et grønt rom



Overblikksbilde





A D E P T

Struenseegade 15A, 4.
2200 Copenhagen N
Denmark

adept.dk