

Det levende Jessheim:

Jessheim sentrum har utspring i et selvgrodd tettsted. Bevisst utvikling mot allsidige og sammensatte byrom gjør sentrumsområdet viktig og attraktivt for de som bor på Øvre Romerike.

JESSHEIM

BYROMSUTREDNING

Utarbeidet av Sundt & Thomassen Landskapsarkitekter MNLA
på oppdrag fra Ullensaker Kommune



Foto: Silje Wiger Hestnes

Forord

Byromsutredningen for Jessheim er utført på oppdrag fra Ullensaker kommune. Utredningsarbeidet er et samarbeidsprosjekt mellom Akershus Fylkeskommune v/ By- og tettstedsprosjektet, Norsk Form (Bylab) og Ullensaker kommune. By- og tettstedsprosjektet har delfinansiert utredningen. Styringsgruppen for utredningsarbeidet har bestått av plan- og næringsjef Elisabet Frøyland og Inger Sofie Sæther, Ullensaker kommune, Ebba Friis Eriksen og Gaute Lerstad Thorsnes fra Akershus fylkeskommune og Marianne Rye Beck, Norsk form.

Utredningen skal sette fokus på utviklingen av byrommene i Jessheim sentrum. Den skal åpne for en debatt om rommenes form, innhold og aktivitetsmuligheter.

Utredningsarbeidet er basert på et omfattende materiale som allerede foreligger i Ullensaker kommune, samt egne registreringer og vurderinger. Dette er utført av Tiril Thomas, Tine Holst og Trygve Sundt.

Fotografier og illustrasjoner er delvis hentet fra materiale stilt til disposisjon av Ullensaker kommune i form av tidligere utredninger, planer og fotografier. En rekke av fotografiene er tatt av fotogruppa ved Calypso Ungdomshus. Dette bildematerialet har vært et svært verdifullt bidrag til å forstå hvorledes Jessheim sentrum oppleves av ungdommen.

Oslo 1. nov. 2011

Trygve Sundt

Daglig leder, Sundt og Thomassen AS

Innholdsfortegnelse

1. Introduksjon.....	3
1.1 Analyseområdet.....	4
1.2 Hovedmål.....	5
1.3 Bakgrunn.....	5
1.4 Sammendrag og anbefalinger.....	6
2. Åpne arealer - byrom.....	9
2.1 Stedets utvikling.....	9
2.2 Bystruktur.....	10
2.3 Grøntstruktur.....	11
3. Visuelle elementer.....	12
4. Gatestruktur.....	14
4.1 Bevegelsesmuligheter.....	14
4.2 Trafikk og transport.....	15
4.3 Tilgjengelighet.....	17
5. Offentlighet.....	19
5.1 Soneinndeling.....	20
5.2 Attraksjoner.....	19
5.3 Sikkerhet og trygghet.....	23
5.4 Klima.....	25
5.5 Estetiske verdier.....	26
5.6 SWOT.....	27
6. Utvikling.....	28
6.1 Byutvikling.....	28
6.2 Grøntstruktur - byromstruktur.....	29
6.3 Tiltak i det enkelte byrom.....	32

*Der det ikke er oppgitt kilde for illustrasjon eller fotografi, er illustrasjoner/ foto ved Sundt & Thomassen AS.

1 Introduksjon

- sentrum i tettstedet

Jessheim som tettsted i Ullensaker kommune er preget av vekst. Tettstedet omfatter bebyggelse som strekker seg nordover, vestover og mot øst.

Utredningsarbeidet skal klarlegge kvaliteter og muligheter ved utvikling av byrommene i Jessheim sentrum. Det er gjennomført i regi av Ullensaker kommune, Plan og næringsseksjonen.

Analysen er avgrenset til sentrumsområdet, eller det som tilnærmet kan vurderes som sentrum. Dette til forskjell fra Jessheim tettsted som rent geografisk fremstår som et vesentlig større område.

Utredningen er en analyse av byrommene i Jessheim sentrum. Med byrom menes:

- Parker
- Torg og plasser
- Sentrale gateløp
- Andre ubygde arealer

Det er tidligere gjennomført en rekke utredninger, analyser og planstudier for Jessheim. I tillegg er det hentet inn synspunkter på positive og negative sider ved tettstedet fra ungdom og eldre.

Byromsanalysen er basert på det materialet som foreligger i tillegg til registreringer utført i forbindelse med utredningen.

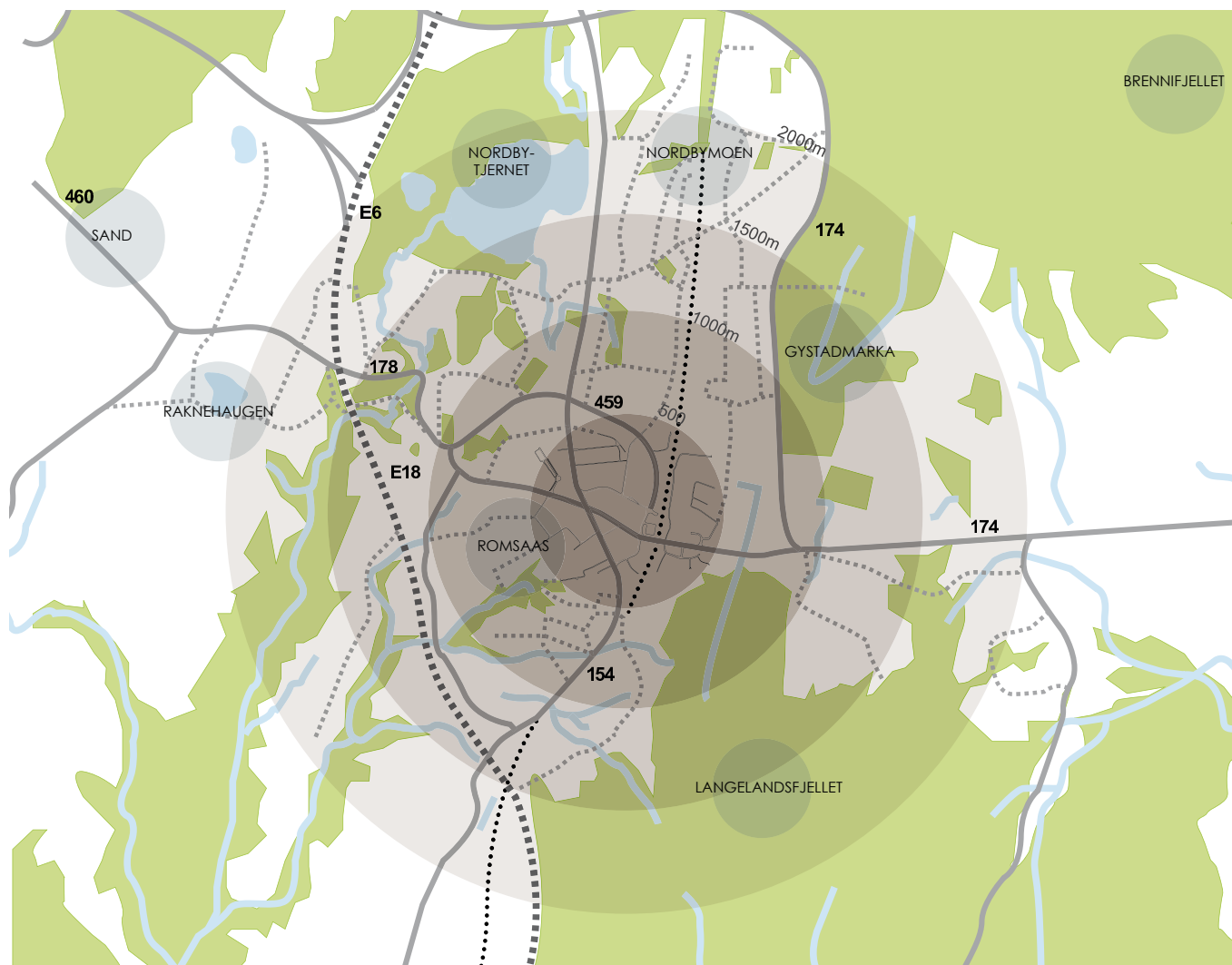


Diagram: Infrastruktur

1.1 Analyseområdet

I byromsutredningen inngår de eksisterende byrommene:

- Rådhusplassen
- Stasjonsområdet ved Stasjonsparken/ stasjonsbygningen
- Aksen mellom Rådhuset og Storgata, Torggata med torget
- Storgata mellom rundkjøringene, inkludert bla. Veibergkvartalet
- Området rundt Rådhuset/ Kulturhuset
- Romsåsparken
- Herredshusparken

I tillegg inngår følgende framtidige byrom:

- Dampsagaparken
- Parkareal i Veibergkvartalet
- Furusethkvartalet

Registreringsarbeidet og de innledende drøftingene av problemstillinger har konkludert med at analyseområdet bør avgrenses slik det er vist på kartet.

Analyseområdet er avgrenset slik at en får med området mellom Romsåsparken og Trondheimsvegen. Bebyggelsesrekken vest for Trondheimsvegen - fra krysset Erling Grønlands veg frem til Gardermovegen er også tatt med. Mot øst har en valgt å utvide området ved å ta med bolig/næringseiendommene øst for Herredshuset. Det er dessuten naturlig å utvide arealet øst for jernbanen ved å ta med arealet mellom grøntområde og Algarheimsvegen.

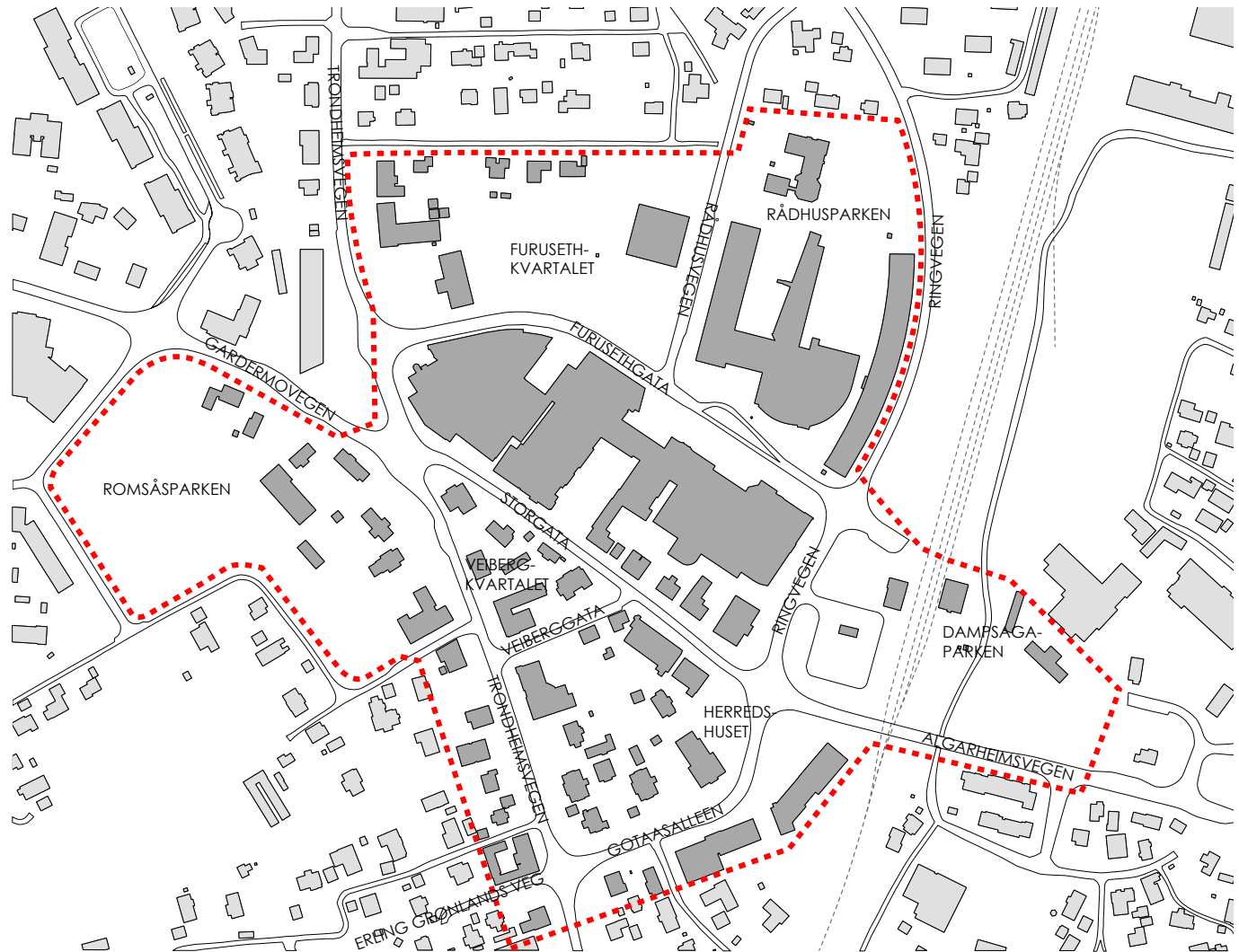


Diagram: Prosjektets avgrensning

1.2 Hovedmål

MÅLSETTING FRA KOMMUNEPLAN

- Byen skal utvikles gjennom fortetting omkring kollektivknutepunktet.
- Det skal legges vekt på etablering av møteplasser og forbindelseslinjer rundt byen.

MÅL OG METODE

Byromstudien skal:

- Sette fokus på, skape debatt og gode diskusjoner omkring dagens og fremtidens byrom på Jessheim med fokus på kvalitet, bruk og variasjon.
- Gjøre en vurdering av dagens byrom og framtidig byrom. Jessheims overordnede byromsstruktur og forslag til funksjonsfordeling. Utredningen skal gi innspill til rulleringen av byplanen og øvrige sentrale plan og utbyggingsprosjekter i Jessheim sentrum, som utviklingen av Stasjonsområdet og Rådhusplassen.
- Frembringe / komme med forslag til enkle tiltak som kan bedre dagens byrom i et kort tidsperspektiv.

For å belyse oppgavene er:

- Foreliggende utredninger og plandokumenter gjennomgått.
- Visuell analyse for sentrum (basis systematikk av Kevin Lynch)¹ er benyttet.
- Byrommenes innhold og kvalitet er vurdert (med basis i metodikk basert på Jan Gehls teorier)².

Analysen konkluderer med en vurdering av den fremtidige byromsstrukturen i Jessheim og forslag til grøntstruktur for sentrum.

For de enkelte byrom er det utarbeidet forslag til tiltak som kan forbedre det enkelte byrom. I denne sammenheng har en lagt vekt på å utvikle elementer som ikke minst brukergrupper som eldre og ungdom har gitt uttrykk for savnes.

¹ Kevin Lynch "The Image of a City"

² Jan Gehl "Public Spaces, Public Life"

1.3 Bakgrunn

GJELDENE PLANER

Det er tidligere gjort omfattende plan og utredningsarbeider for Jessheim. Følgende rapporter og underlagsdokumenter har vært benyttet som kilde-materiale:

Gjeldende planer:

- Byplan Jessheim 2025, vedtatt 12.06.2006.
- Sentrumsplanen for Jessheim, vedtatt 20.10.97. (Kvartal 5+6, vedtatt 25.02.2007).
- Dampsaga syd, vedtatt 7.06.2010.
- Jessheim vest, Romsaas, vedtatt 26.10.1998.

TIDLIGERE ANALYSER OG RELEVANTE UTREDNINGER

- Midt i Jessheim, rapport, 2010.
- Scenarioer for Gardermoen Næringspark IIB og IIC, innspill til konsekvensutredning, Analyse og strategi, rapport 2010.
- Jessheim i vekst, ungdom, møteplasser og byutvikling. Byggforsk og Civitas, januar 05. Link: http://www.akershus.no/tema/regionalutvikling/Dokumenter/?article_id=7058.
- "Sykkelbyen Jessheim" er innarbeidet i "Byplan Jessheim 2025" som ble vedtatt 12.06.2006. Link: http://www.ullensaker.kommune.no/getfile.aspx/document/epcx_id/7672/epdd_id/1735.
- Standard for fortau i Jessheim sentrum, ØRP 2008. Link: http://www.ullensaker.kommune.no/getfile.aspx/document/epcx_id/6811/epdd_id/7621
- Kommunalt råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne, KRMNF, udatert.
- Innspill fra Eldrerådet, 22. aug 2011.
- Tekst fra arkitekturrådets anbefaling.
- Barn og unges herredstyre, saksprotokoll fra 14. mars 2011

- Veibergkvartalet, fra sluttet innegård til åpen møteplass, hovedfagsoppgave av Lisa Therell, 2007.
- Forslag til gatebruksplan Jessheim, Rambøll, 2005.
- Analyse av kollektivterminalen Jessheim stasjon, Asplan Viak, desember 2004.
- Rapport om Jessheim sentrum, forarbeid miljøgateprosjekt 1994.
- Rapport om Jessheim sentrum, stedsanalyse, 1994.
- Hovedfagsoppgave om Stasjonsparker, av Christian Wesenberg, 1990.
- Oppsummering fra gruppeoppgave på næringsfrokosten 24.mai 2011 - forarbeid til en Byutviklingsstrategi for Jessheim.
- Oppsummering; postkortaksjonen "Jessheim 2050", aug. 2011.
- Shared space, Arkitektur N nr.5, 2011.

I tillegg er det gitt informasjon fra Ullensaker Lensmannskontor.

Det er gjort egne registreringer av sentrum ved tre anledninger.

1.4 Sammendrag og anbefalinger

BYROMSSTUDIEN

På oppdrag fra Ullensaker kommune er det gjort en analyse av byrommene og vurdering i Jessheim sentrum. Med byrom menes i denne sammenheng grøntarealer, plasser, torg og gater. Analysen leder til en anbefaling av tiltak for å forbedre bystrukturen i Jessheim ved å utvikle sentrums grøntstruktur. Den foreslår dessuten konkrete tiltak for å forbedre det enkelte byrom.

Jessheim sentrum har utviklet seg vest for jernbanen, i skjæringspunktet mellom jernbanen og veisystemet i bygda. På arealene øst for jernbanen ble det utviklet næringsvirksomhet (sagbruksvirksomhet) som hadde behov for nærheten til jernbanen som transportåre.

Sentrum framstår som et helhetlig og velorganisert område. Det er gjort en rekke tiltak for å tilrettelegge for ferdsel i sentrum. Solid materialbruk og særlig universell tilrettelegging er synlige sentrums kvaliteter.

Sentrum har en rekke visuelle kvaliteter knyttet til byrom og bebyggelse. Samtidig oppleves den sentrale bebyggelsen mellom Storgata og Furusethgata som dominerende og voldsom i forhold sentrums visuelle skala. Kjøpesenterbebyggelsen er en visuell barriere i sentrum.

Som sentrumsdannelse har Jessheim en rekke kvaliteter. Det er et konsentrert sentrum med store variasjoner i bebyggelse. Trafikkmessig er sentrum organisert med et tydelig kjøremønster og gode parkeringsmuligheter. Samtidig oppleves dette av mange som en ulempe fordi trafikk og bil dominerer sentrum.



Kart med avgrensing



Foto: Kai Remi Brygge



Foto: Haakon Leithe

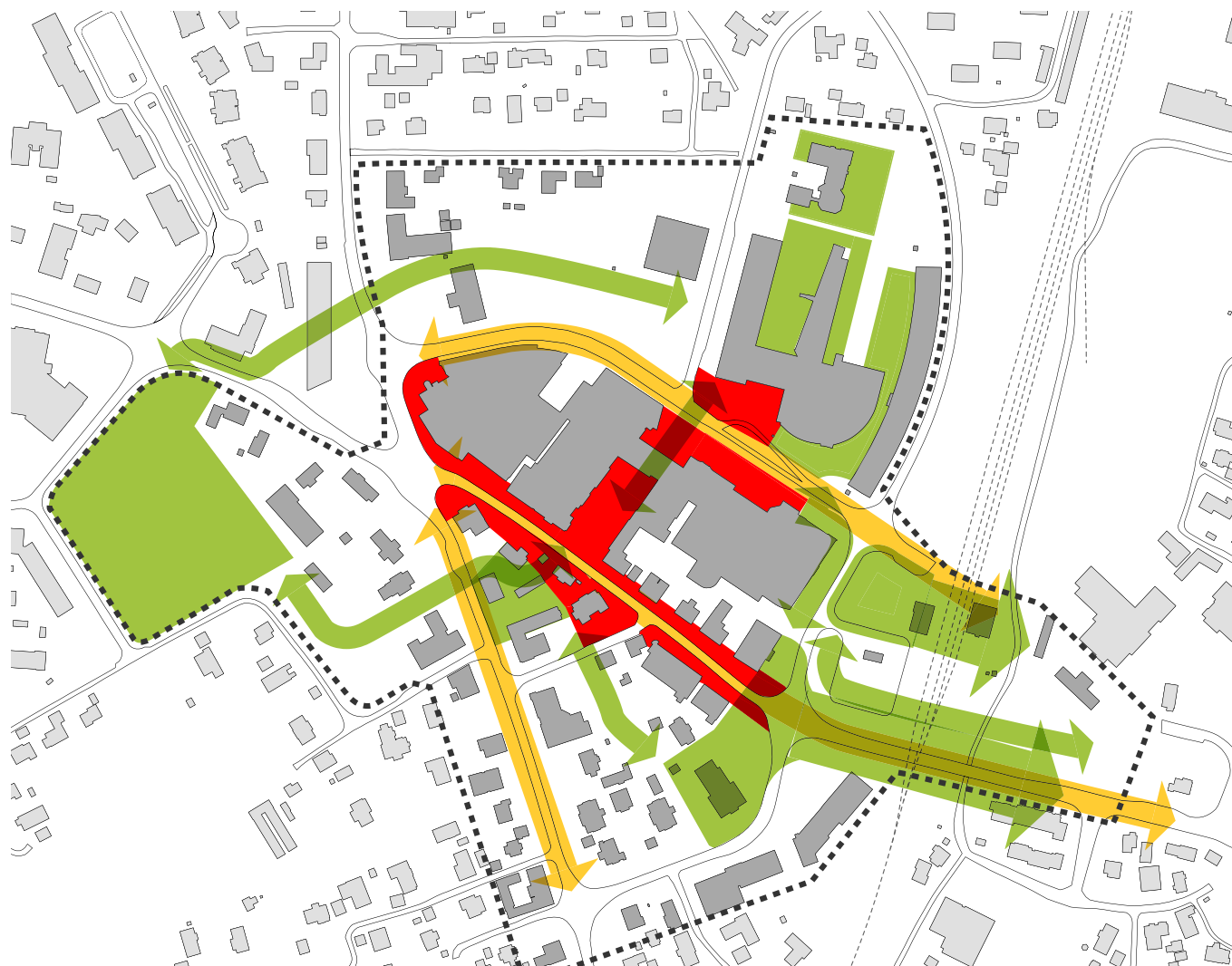
UTFORDRINGER

Analysen viser at byrommene mangler sammenheng. Grøntstrukturen i Jessheim sammen med de urbane byrommene danner ikke en helhetlig struktur. En av konklusjonene i utredningen er behovet for å arbeide frem en overordnet byplan for et helhetlig sentrum på tvers av de barrierer analysen viser. Det bør gjøres tiltak ved kjøpesenterbebyggelsen, og områdene omkring, som reduserer den negative visuelle virkningen av bebyggelsen.

FREMTIDIG BYSTRUKTUR

Like utfordrende, men med et stort potensiale, er det å skape en sammenheng mellom sentrumsområdet og Dampsagtomta. Det bør utarbeides en tydelig sammenheng mellom Storgata og Dampsagatomta ved å utvikle en forbindelse over broa over jernbanen. Dessuten er det viktig å etablere en forbindelse under jernbanen fra Rådhusplassen som en tydelig forlengelse av Furusethgata.

Samspillet mellom det eksisterende sentrum og det framtidige Furusethkvartalet er drøftet i analysen. Det er viktig at utbyggingen av Furusethkvartalet får en form som understreker kvartalet som en del av en helhet. Det bør henvende seg til Furusethgata som en handlegate.



TEGNFORKLARING

- GRØNNE BYROM
- HOVEDÅRER
- SENTRUMSKJERNE
- ➔ GRØNNE FORBINDELSER

Diagram: Utvikling av grønstruktur i Jessheim

STRATEGI FOR UTVIKLING AV TRAFIKKMØNSTER

Jessheim sentrum preges av biler. Dette vises også i tidligere utredninger og kartlegginger av sentrumskvaliteter. Både ungdom og eldre peker på dette som en svakhet og trussel. Det må finnes tiltak som begrenser biltrafikken, og gir prioritet til fotgjengere og syklistar.

En alternativ strategi er å utvikle de sentrale gatene som "delt gategrunn". Dette er en strategi som tilrettelegger trafikkarealer på de myke trafikkantenes premisser uten å blokkere kjøretrafikken fullstendig. Fysisk formes det helhetlige gateløp som gir et visuelt signal om lav hastighet.

Som det første trinn i utviklingen av en slik strategi kan det gjøres en studie av Furusethgata. Dernest kan en eventuelt utvikle Storgata, Veiberggata og til slutt Trondheimsvegen.

BYROMMENES INNHOLD OG AKTIVITETSMULIGHETER

Byrommene som inngår i analysen har svært forskjellige kvaliteter. Mens Storgata av mange oppleves som innholdsrikt og variert, oppleves andre nesten som innholdsløse. Det er byrom knyttet til handel og næring som oppleves som interessante. De grønne områdene har få, eller ingen aktivitetsmuligheter, og fremstår som uinteressante.

Som en del av utredningen er det foreslått å gi de enkelte byrommene en konkret "rolle" og status. Romsaasparken kan utvikles til den sentrale parken i tettstedet. Innholdet kan lett utvikles med aktivitetsmuligheter og oppholdsplasser for eldre. Treningsaktiviteter for voksne og ungdom, og en særpregt lekeplass for ungdom.

Stasjonsparken bør kunne bli den sentrale sentrumsparken. Parken ved Herredshuset kan få et vegetasjonsbilde fra Romerikes bondehager. Parkområdene ved Rådhuset/kirken bør kunne bli en sentral lekeplass, samtidig som det indre gårdsrommet mot Kulturhuset bør utvikles som en kulturpark med skulpturutstilling og uteservering.



Exhibition Road, London, *shared space* prosjekt under bygging



Plug n play anlegget i Ørestaden, København.



Plantedesign av Piet Oudolf

2 Åpne arealer - byrom

2.1 Stedets utvikling

JESSHEIM 1922 - TETTSTED VED JERNBANEN KNUTEPUNKT RV 50/HOVEDBANEN

Jessheims utvikling startet som jernbaneknutepunkt. Stasjonen ble lokalisert på et sted som lå sentralt i forhold til Romeriksbygdene, i krysningen mellom nord-syd forbindelsen (Hovedbanen og Trondheimsvegen) og øst-vest forbindelsen på Romerike. Hovedbanen til Eidsvoll med stasjonen ga området grunnlaget for den første utviklingen, på strekningen mellom jernbanen og vegkrysset ved Trondheimsvegen og Storgata vokste den første tettstedsmessige bebyggelsen frem.

JESSHEIM 1990 - FØR GARDERMOEN-VEDTAKET

Fram til 1990 tallet foregikk en gradvis tettstedsutvikling. Stedet hadde utviklet seg til et sentralt tettsted på Øvre Romerike og kommunesentrum for Ullensaker kommune. Det foregikk en byutvikling med næring og en viss grad av boligutvikling. Fra slutten av 1980- tallet begynte en rivende utvikling med bl.a. omlegging av veistrukturen og utbygging av kjøpesentre.

JESSHEIM 2011 - NÅ SITUASJONEN

Beslutningen om å legge hovedflyplassen til Gardermoen har hatt stor betydning for utviklingen på Øvre Romerike. I løpet en periode på 15 år utviklet Jessheim seg til det viktigste tettstedet i denne delen av Akershus. Bebyggelsen endret karakter fra småskala trehusbebyggelse til store, voluminøse forretningsbygg og konsentrert boligbebyggelse i form av blokker.



Figur 1 Jessheim 1922 (Kilde: Rapport stedsutvikling Jessheim 1994)



Figur 2 Jessheim 1991 (Kilde: Ullensaker kommunale kartverk)



Figur 3 Jessheim 2011 (Kilde: Ullensaker kommunale kartverk)

2.2 Bystruktur

En bystruktur er sammensatt av bebyggelse og åpne arealer. Byrom slik begrepet benyttes i denne utredningen, er de tilrettelagte åpne arealene.

Med begrepet “åpne arealene” menes ubebygde arealer som utnyttes på ulike måter. Det kan være opparbeidede grøntarealer, jordbruksarealer, ubebygde arealer med naturlig vegetasjon, andre ubrukte arealer eller arealer som brukes til lager, parkering mm.

De grønne åpne arealene utgjøres i hovedsak av Romsaasparken og Rådhusparken. Tabellen nedenfor viser at Jessheim sentrum utgjør et samlet areal på ca 230 - 250 daa. Av disse utgjør grøntområder ca 10 %, mens andre åpne arealer (slik som hagemark, privat parkering mm) utgjør ca 50 % av sentrum. Furusethkvartalet og Dampsagaområdet utgjør en betydelig del av denne typen areal.

Illustrasjonen viser hvorledes de åpne arealene er fordelt i sentrum. I forhold til kvalitet har en skilt mellom:

- Åpne grønne arealer.
- Kjørbare arealer.
- Ubebygde arealer med tilfeldig bruk.

Analyseområdet utgjør totalt ca 228,5 daa.

Av disse er :

- | | |
|-------------------|----------------|
| • bebyggelse | - ca 50,9 daa |
| • byrom | - ca 9,5 daa |
| • kjøreareal | - ca 22,6 daa |
| • grøntarealer | - ca 26,4 daa |
| • åpne arealer | - ca 128,6 daa |
| (inkl. parkering) | |



TEGNFORKLARING

- | | |
|--|--------------------------------|
| | BEBYGGELSE |
| | BYROM |
| | KJØREAREAL |
| | GRØNTAREALER |
| | ÅPNE AREALER (inkl. parkering) |

Diagram: Åpne arealer i Jessheim

2.3 Grøntstruktur

Jessheims grønne arealer er hovedsaklig opparbeidede anlegg av ulik karakter og form. Romsasparken, Herredhusparken, Rådhusparken og Stasjonsparken er formet som parkanlegg, med stier, benker, store åpne gressflater og trevegetasjon. Stasjonsparken er bygget som en del av jernbaneanlegget ved hovedbanen. Romsasparken er relativt nyanlagt. Herredhusparken er en liten, etablert park omkring Herredshuset. Parken har flott trevegetasjon og er nylig rehabilitert. Rådhusparken og områdene omkring kirken er enkelt utformede uteanlegg i forbindelse ved bebyggelsen.

Av sentrumsarealene utgjør opparbeidet park og offentlig tilgjengelige uteområder i overkant av 10 %. Samtidig er de grønne arealene oppdelt. Tettstedet har ikke en sammenhengende struktur av grønne arealer. Parker og uteanlegg ved offentlige bygg består av åpne gressletter med svært begrenset aktivitetstilbud.

Jessheim sentrum har et stort forbedringspotensiale når det gjelder å skape sammenheng mellom de grønne områdene. I arealplanene for utviklingen av sentrum er det vist noen løsninger for å skape sammenheng mellom enkelte av de større grøntarealene, men det er fortsatt mangler i forhold til en sammenheng mellom de grønne områdene.

Grøntstrukturen kan forbedres ved å etablere bedre sammenheng mellom områdene. Det er viktig å knytte sammen hovedpunktene:

Romsasparken - Rådhusparken - Stasjonsparken/ Herredhusparken og fremtidige Dampsagaparken. Jessheims grønne områder i sentrum har et betydelig forbedringspotensiale når det gjelder tilrettelegging av aktiviteter i de grønne områdene. Arealene må få et innhold som gjør dem til attraktive oppholds- og aktivitetsarealer.



TEGNFORKLARING

- SOLITÆR TRE
- TREREKKE
- TREGRUPPE
- OPPARBEIDET PARK
- FREMTIDIG PARKAREAL/ FORBINDELSE

Diagram: Grøntstruktur

3 Visuelle elementer

Den visuelle analysen har to hovedelementer:

- Romoppbygging
- Visuell struktur

Uterom skapes av terrengformer, vegetasjon, anlegg, konstruksjoner og bebyggelse. Den romlige strukturen i et landskap forteller noe om variasjon og skala i landskapet. Landskapets karakter og visuelle opplevelse bestemmes i stor grad av romoppbygging. Romoppbyggingen beskrives ved markering av rom-avgrønsing, og en gradering av åpenhet/lukkethet. Den visuelle strukturen beskrives med en metodikk basert på Kevin Lynch' systematikk slik den er beskrevet i "The Image of a City". Ved å beskrive den visuelle strukturen kan en synliggjøre elementer som beskriver landskapets oppbygning. Systematikken viser elementer som er viktig blant annet for orienteringsmuligheten i landskapet.

Følgende elementer er viktige for å forstå den visuelle strukturen i et landskap:

1. Landemerker/ Interessepunkter.
2. Knutepunkt.
3. Bevegelseslinjer.
4. Barrierer.
5. Distrikter/ Enhetlige områder.
6. Siktlinjer.

Landemerker er objekter som på grunn av størrelse, plassering eller karakter skiller seg ut fra omgivelsene. Landemerkene er viktige for orienteringsmuligheten og gjenkjennelsen i en by. Jessheim har ikke bygg, anlegg, konstruksjoner eller naturelementer som er særpregget og skiller seg ut fra omgivelsene.

Interessepunkter er punkter som i kraft av sin karakter skiller seg ut. De er ikke visuelt dominerende, men har likevel en form eller et innhold som gjør at de skiller seg fra omgivelsene.

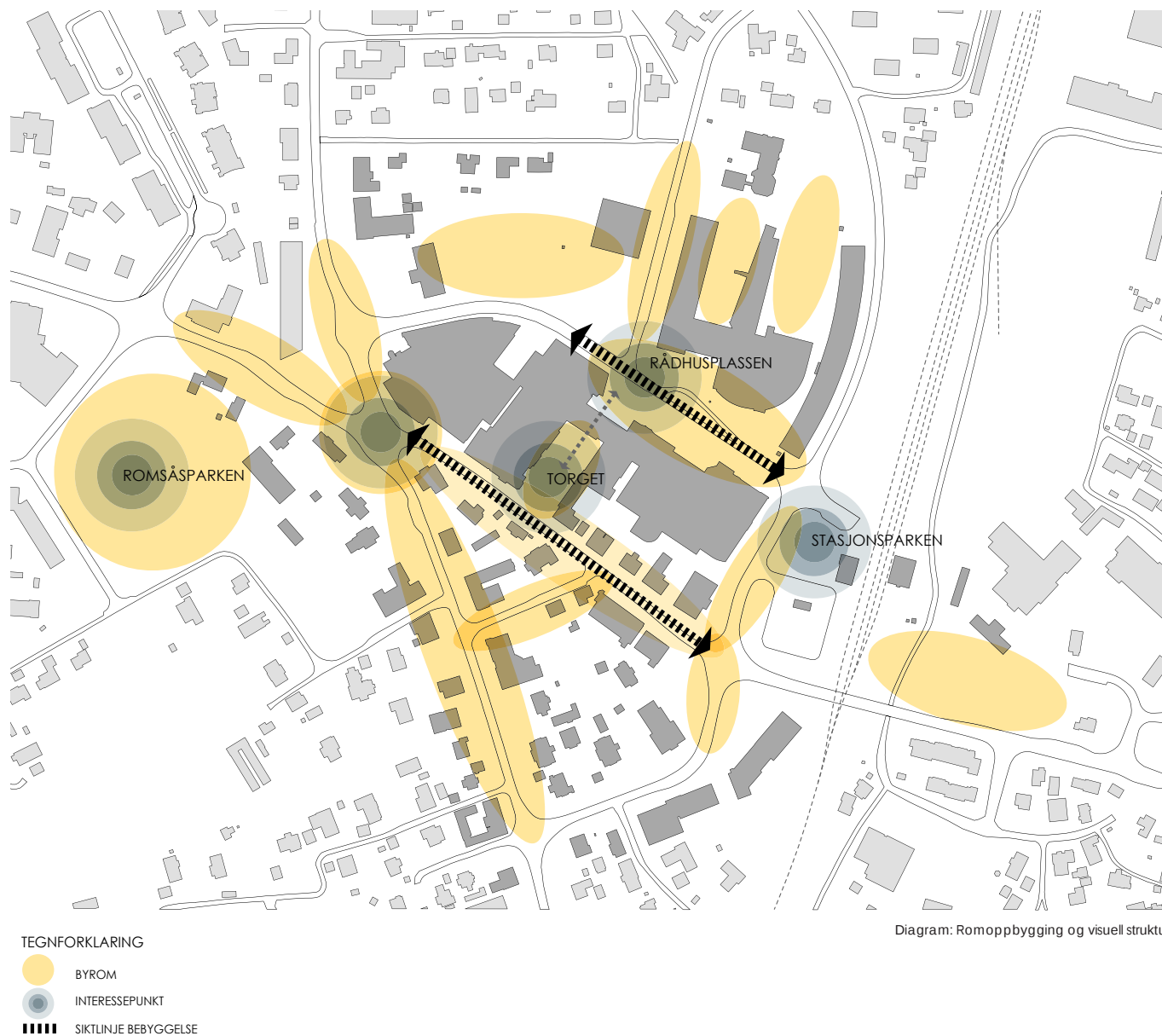


Diagram: Romoppbygging og visuell struktur

Herredshuset og tildels Kulturhuset fremstår mindre tydelig i landskapet, men har likevel en slik karakter at de fremstår med klar identitet og kan karakteriseres som interessepunkter.

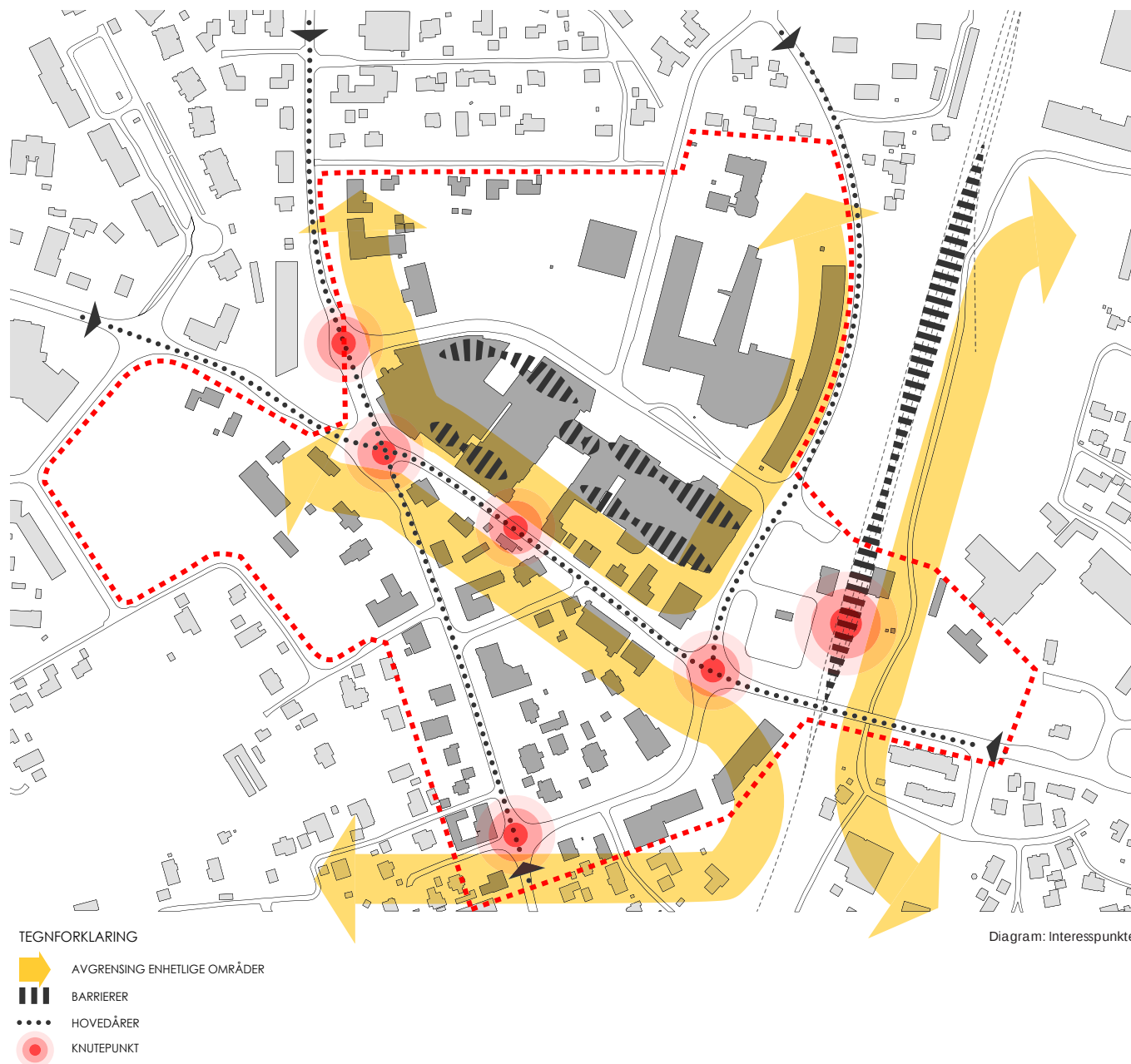
Knutepunkt er et sted der en opplever at ferdselslinjer eller naturlige drag i landskapet møtes. På Jessheim fremstår møtet mellom veisystemet og jernbanen som et slikt knutepunkt. Møtet mellom Trondheimsvegen og Gardermovegen er på samme måte et viktig knutepunkt. Naturligvis har alle rundkjøringen karakter av det samme, men ikke like sterkt.

Barrierer er menneskeskapte eller naturlige hindringer i landskapet. På Jessheim fremstår Jernbanen og Trondheimsvegen som fysiske barrierer som det er umulig (jernbanen), eller utfordrende (veien) å krysse. Storsenterets vegger fremstår både mot Storgata og Furusethgata som massive og tette veggflater. Dette er visuelle barrierer som gjør det umulig å etablere kontakt på tvers i sentrum.

Bevegelseslinjer er markerte drag i landskapet som fysisk eller visuelt inviterer til bevegelse i bestemte retninger. Landskapsmessig ligger Jessheim plassert på ryggen av en israndavsetning. Storgatas retning understrekes av at den følger denne ryggen. Torggata, som forbinder Furusethgata og Storgata, fremstår også som en bevegelseslinje i landskapet.

Enhetlige områder er områder som fremstår med en enhetlig form eller av andre grunner fremstår med felles trekk som skiller dem fra andre områder. I Jessheim sentrum kan en trekke fram 3 hovedområder:

- Kvartalet avgrenset av Storgata og Trondheimsvegen (Veibergkvartalet).
- Storsenterkvartalet, Rådhus- og Kulturhuskvartalet.
- Området øst for jernbanen.



4 Gatestruktur

4.1 Bevegelsesmuligheter

KJØREAREAL

Jessheims sentrum er et kollektiv- og trafikk-knutepunkt. Hovedtrafikken gjennom sentrum går langs Storgata, Trondheimsvegen og Ringvegen. Gatene er tradisjonelle i den forstand at de har en kjøresone og en fotgjenger-/ syklistsonesone. Denne type gateoppbygging signaliserer at kjørearealene i større grad har karakter av vei enn gate. Dette understrekes av at kjørearealene er brede, og har det tradisjonelle veianleggets kurvatur og materialebruk.

GANGLINJER/ SYKKELVEI

Flere steder i Jessheim sentrum oppleves som trafikkfarlige. Det mangler fortau og fotgjengeroverganger, gang- og sykkelveier. Sentrum mangler et sammenhengende sykkelveinett, på tross av tiltak for å tilrettelegge for syklende her. I tillegg er det to strekninger på sørsiden av Gardermovegen der det ikke er anlagt gang- og sykkelvei.

Storgata er et attraktivt oppholdsted, spesielt blant unge, og også det viktigste offentlige byrommet. Gatene er et populært møtested samtidig som biltrafikk og gateparkering dominerer størsteparten av Storgata. Ifølge tidligere utført ungdomsundersøkelse bør det her vurderes gågate/ begrenset kjøring, fortetting og flere aktiviteter mot gaten, i tillegg til utvidelse av fotgjengerområder og forbedring av møtesteder.



TEGNFORKLARING

- GANGLINJER/ SYKKELVEI
- KJØREAREAL

Diagram: Bevegelsesmuligheter i Jessheim sentrum

4.2 Trafikk og transport

BILPARKERING

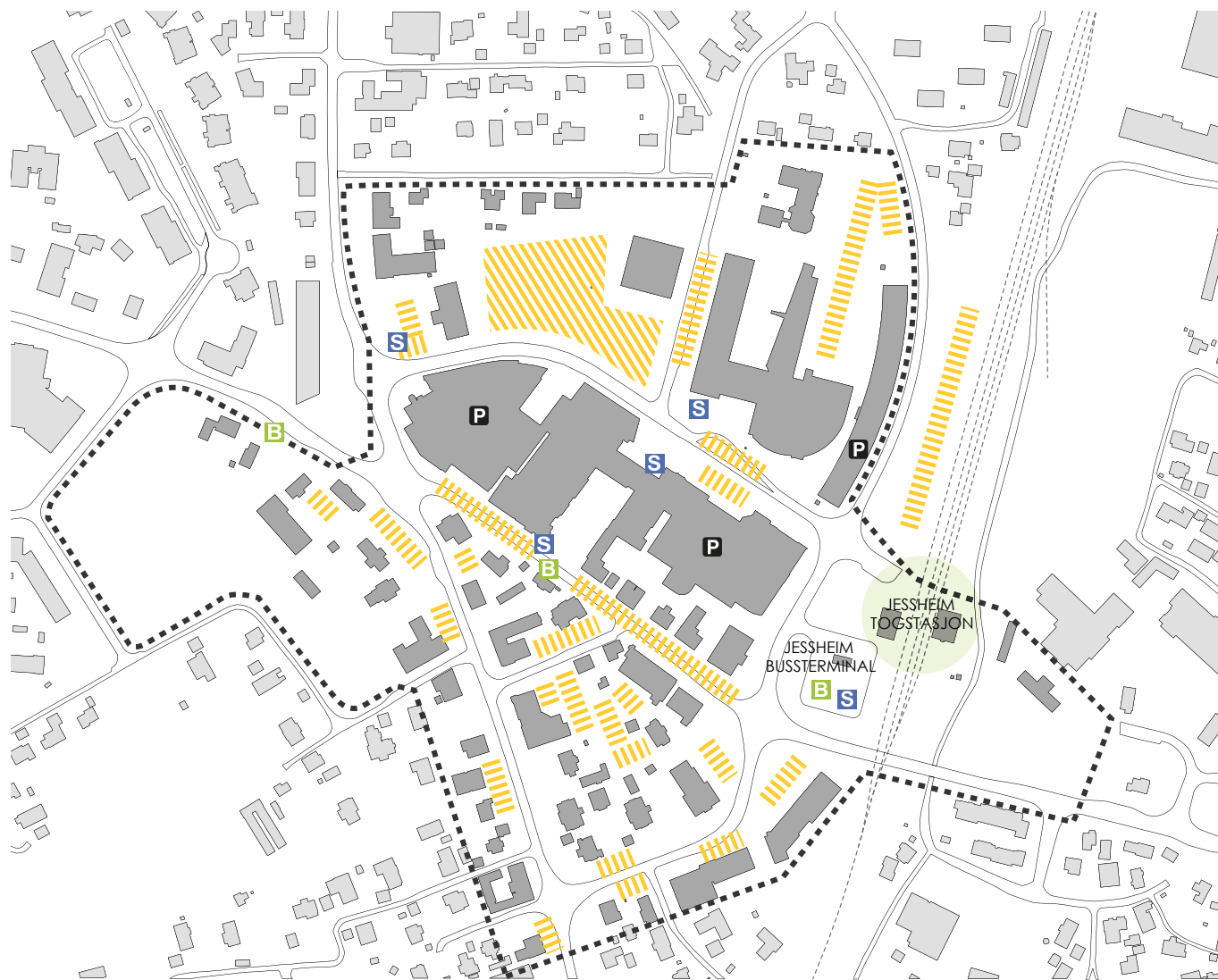
Mye av Jessheims harde flater går med til biloppstillingsareal. Det er i hovedsak langsgående gateparkering med unntak av P-huset under Jessheim Storsenter og ved siden av Rådhuset. Til sammen har Jessheim i dag ca 1650 parkeringsplasser³⁾ spredt rundt i sentrum.

De store parkeringsarealene er:

- Pendlerparkeringen ved stasjonen.
- Parkeringsanlegget ved Rådhuset, hus- og dagparkering.
- Parkeringen under Storsenteret.
- Parkering ved Furusethkvartalet.
- Gateparkering.

Det er mange steder avsatt plass til HC-parkering, men flere steder er plassene for små. Plassene er ofte dårlig markert og i noen tilfeller er det blitt registrert hindringer/ gjenstander på områdene som er avsatt til HC-parkering⁴⁾. Flere steder er de også plassert et stykke unna endestasjonen, slik som ved Jessheim stasjon. Det er ikke blitt registrert om det er tilstrekkelig antall p-plasser for forflytningshemmede i sentrum.

Som kartet viser er det meget god tilgang på parkeringsplasser for bil på Jessheim. En bevisst parkeringspolitikk der man legger bedre tilrette for parkering av sykler kan være et viktig virkemiddel for å øke sykkelbruken. Det finnes i dag sykkelparkeringsplasser ved Rådhuset, Furusethgata i nord og ved stasjonen. Noen mindre stativer står i Storgata og rundt senteret.



TEGNFORKLARING

- | | |
|----------|-----------------------|
| P | P-HUS |
| | PARKERING PÅ GATEPLAN |
| B | BUSSHOLDEPlass |
| S | SYKKELPARKERING |

Diagram: Parkering i Jessheim sentrum

³ "Midt i Jessheim".

⁴ "Tilgjengelighetskartlegging i Jessheim".

SYKKELPARKERING

Jessheim ønsker å være en “sykkelby”, men det er fortsatt mye som gjenstår for å få innbyggerne til å bruke sykkel fremfor bil.

Sykkel-andelen i Ullensaker er i dag på 4,9 prosent. En overføring av 10 prosent av de korte bilreisene til sykkel vil kunne bety en nesten tredobling av sykkelbruken til 12,3 prosent ⁽⁵⁾

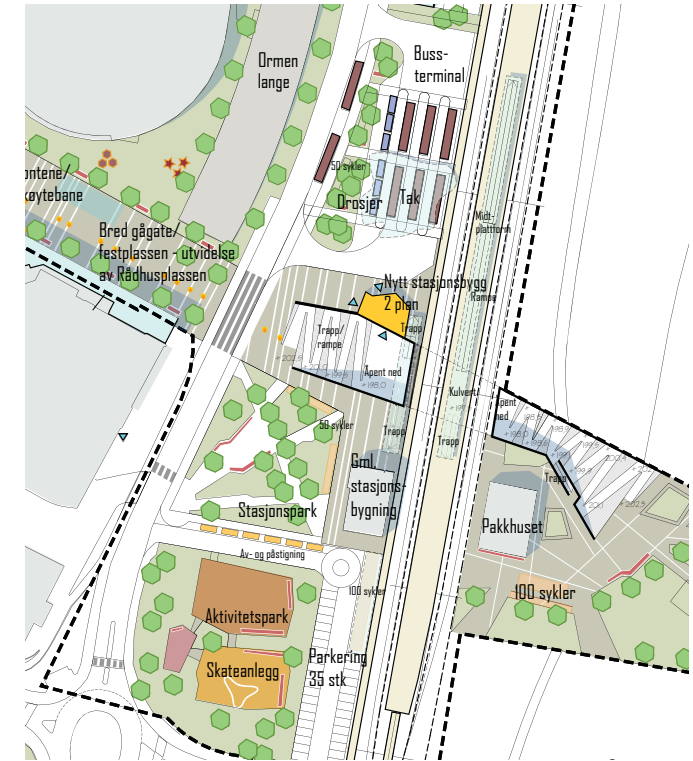
Gang- og sykkelveger binder Jessheims sentrumsnære områder sammen med friluftsområdene på utsiden. Jessheim har en konsentrert bebyggelse innenfor sykkelavstand fra sentrum, og topografien er sykkelvennlig, uten store høydeforskjeller. For å utnytte disse fordelene er det viktig at syklistene tilbys et sammenhengende sykkelveinett også gjennom sentrum.

KOLLEKTIVTRANSPORT

Jessheim sentrum har både togstasjon og bussterminal. Busstrafikken til og fra Jessheim består i dag av 9 ruter, med til sammen 330 busser pr. virkedag. Stasjonen trafikkeres av lokaltog på den gamle hovedbanelinjen.

Hovedtrafikken går langs Storgata og videre langs Gardermovegen hvor det i dag er to stopp i sentrumskjernen.

Det er gjort en vurdering av alternative utforminger av ny kollektivterminal i “Midt i Jessheim” rapporten, Asplan Viak 2010.



Utsnitt fra 'Midt i Jessheim', rapport fra Asplan Viak 2010



Foto: Caroline Hansen



Foto: Caroline Hansen

⁵ Sykkelbyen Jessheim - Hovedplan, desember 2004.

4.3 Tilgjengelighet

Jessheim har tidligere deltatt i et prosjekt for utvikling av universell utforming. Som et resultat av prosjektet er blant annet Storgata opparbeidet med sikte på å tilrettelegge for fremkommelighet.

Vurderingene i dette kapitlet er i utgangspunktet basert på rapporten *"tilgjengelighetskartlegging i Jessheim sentrum"* (2011). Den drøfter fremkommeligheten i sentrumsområdet slik det foreligger i dag. Kartet ved siden av er en videreutvikling av rapporten fra 2011, som viser områder der det er nødvendig å gjøre tiltak for å bedre tilgjengeligheten og sikre god fremkommelighet. Rapporten gir korte beskrivelser av tilgjengeligheten på følgende områder:

RÅDHUSET OG KULTURHUSET MED RÅDHUSPLASSEN

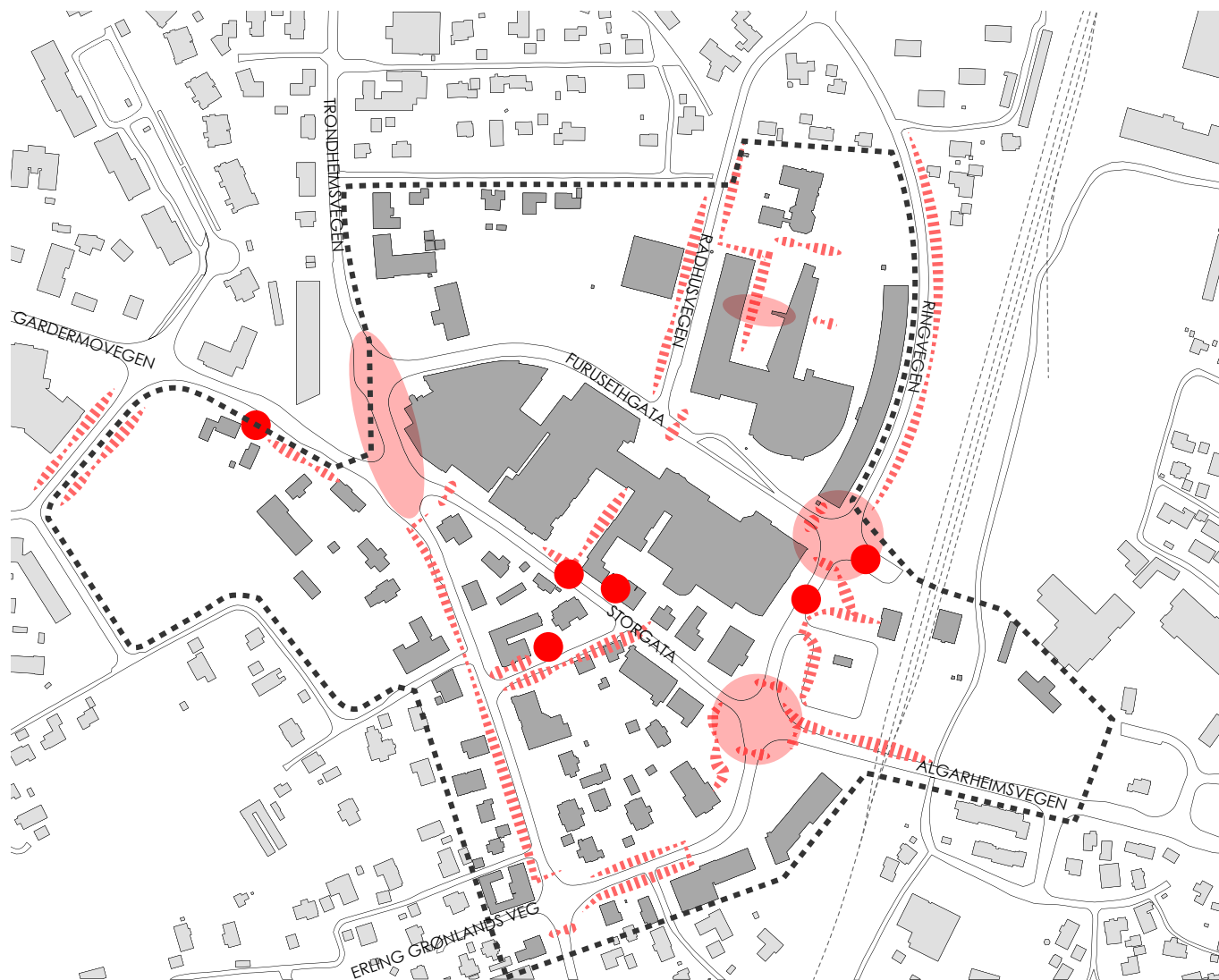
Grøntområdet bak Kulturhuset har nedsatt tilgjengelighet; gangforbindelsen mellom parkeringsplassene er delvis dekket med løs grus. Dette gjelder også gangveien mellom Rådhusfløyene. Utgangsdøra fra servicetorget har en nivåforskjell på ca 4 cm som gjør det vanskelig å ta seg fram for bevegelseshemmede. Deler av Rådhusparken er avstengt med en høy mur.

STORGATA OG TORGPLASSEN

"Møteplassen" i krysset Storgata/ Torggata er belagt med brostein som gjør fremkommelighet noe redusert. Her fungerer heller ikke ledelinjen optimalt da den har samme bredde som smågatesteinen og derfor ikke skiller seg tilstrekkelig ut. For å unngå at skilt står i veien for fotgjengere bør de plasseres i en møbleringssone eller utenfor gangarealet.

FURUSETHGATA

Enkelte steder langs Furusethgata er ledelinjene så skadet at de bør vurderes byttet ut. Det er opparbeidet sykkelfelt i kjørebanelen, som fungerer godt. Men med mye trafikk kan situasjonen for syklister likevel oppleves negativ.



TEGNFORKLARING

- HINDRING FOR FERDEL
- - - - - VANSKELIG TILGJENGELIG
- OMRÅDER SOM OPPLEVES VANSKELIG FOR MYKE TRAFIKANTER

Diagram: Tilgjengelighet i Jessheim sentrum, basert på rapporten *"tilgjengelighetskartlegging i Jessheim sentrum"*

STASJONSPARKEN

Gangforbindelsene i parken er delvis gjengrodd og det er nivåforskjeller mellom dekke og kantstein en del steder. Ved inngangen til parken fra Ringvegen/ Furusethgata er det redusert fremkommelighet fordi buskene her har vokst inn over veien. Disse bør beskjæres, i tillegg bør det generelle vedlikeholdet i parken forbedres.



HERREDSHUSPARKEN

Deler av parken er nettopp rehabilitert v/Bauta. Smågatestein ved gangveien fram til bautaen begrenser fremkommeligheten. Gangforbindelsen fra Storgata er delvis gjengrodd. Denne bør oppgraderes ved å fjerne gress fra kantstein og utbedre grusdekket. Det bør vurderes å flytte eller fjerne søppelbøtten ved sittegruppen.



ROMSAASPARKEN

Romsaasparken har god tilgjengelighet for alle. Langs gangveiene er det satt kantstein som skal fungere som et ledende element, men som knapt er synlig fordi det er gjengrodd av gress. For at dette skal fungere som ønsket er det viktig med jevnlig vedlikehold.



5 Offentlighet

5.1 Soneinndeling

Tilgang til arealer forutsetter primært at en fysisk har adgang (universell utforming). Like viktig er imidlertid "eierskapet" til arealene. Åpenhet innebærer at en skal oppleve og forstå at en også emosjonelt har adgang til et område.

Det er naturlig å gradere arealene i et tettsted i 3 soner:

- Private soner er arealer som bare kan brukes av en avgrenset gruppe.
- Halvoffentlige soner er områder som allmennheten har adgang til, men der man på en eller annen måte begrenser denne adgangen.
- Offentlige arealer er områder som alle har adgang til uten restriksjoner.

I Jessheim oppleves deler av Veibergkvartalet, området mellom Storgata og Storsenteret, deler av Furusethkvartalet og boligbebyggelsen vest for Trondheimsvegen som private soner.

Resterende deler av Veiberg- og Furusethkvartalet, og områdene omkring Storsenteret har karakter av å være halvoffentlige arealer fordi man på en eller annen måte må kompensere for å bruke dem. Kompensasjon kan f.eks. være parkeringsavgift eller krav om at en må handle, spise eller på annen måte yte for å bruke.

Viktige deler av sentrumsområdet har altså restriksjoner på bruken, og oppleves med begrenset adgang. Arealer som er offentlige ligger i hovedsak i ytterkant. En viktig forbedring i sentrumsområdet vil være å legge tilrette for allmennheten slik at flere arealer oppleves som åpne.

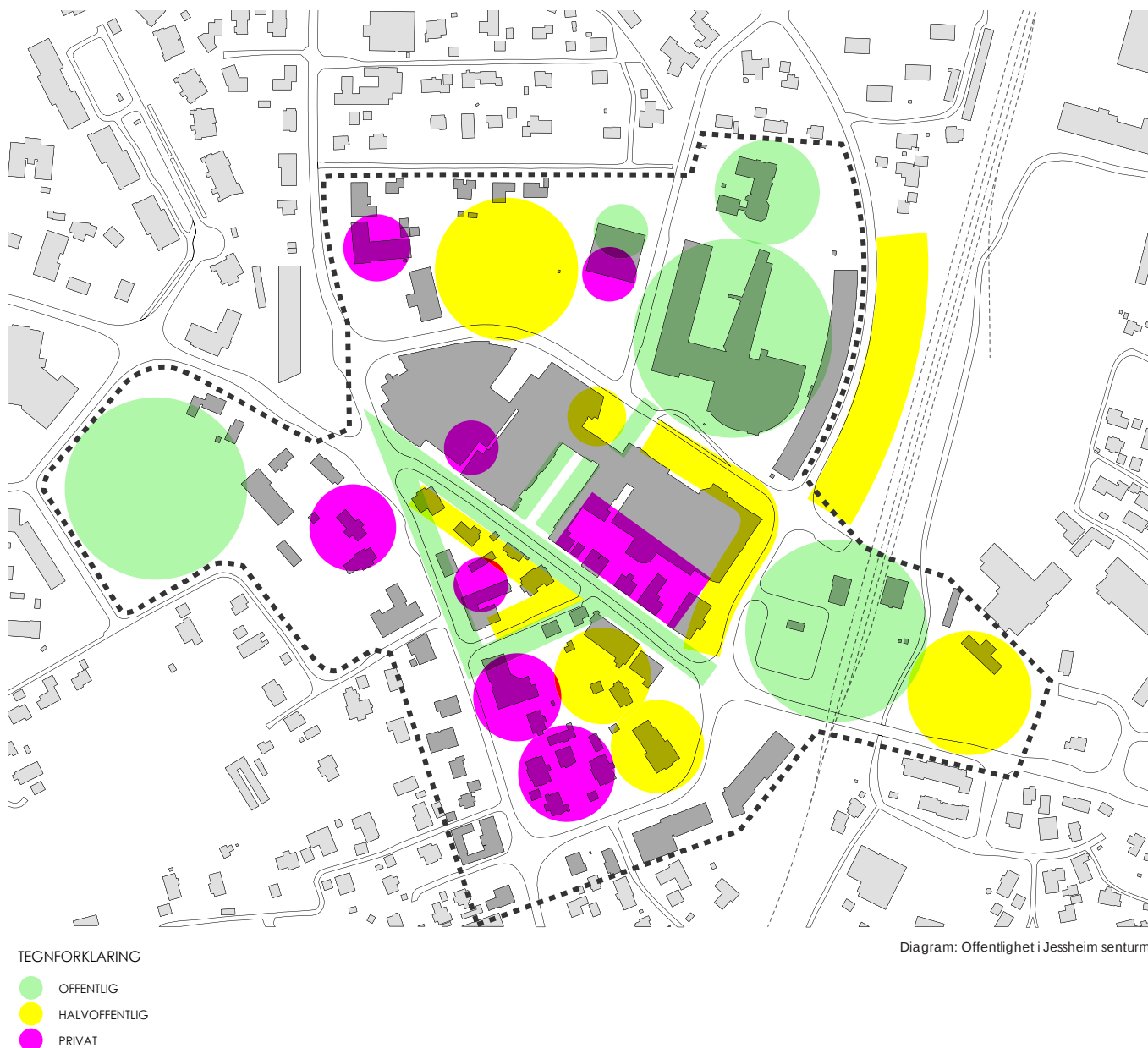


Diagram: Offentlighet i Jessheim sentrum

5.2 Attraksjoner - hvor i Jessheim sentrum?

Attraksjonene er:

1. Interessante fasader.
2. Utsikt og visuell kontakt.
3. Historiske spor.

Ut fra et "ikke kommersielt" standpunkt vurderes områder som Veibergkvartalet, Stasjonsparken og Herredshuset som viktige attraksjoner. Alle stedene har en historisk dimensjon som gir særlige opplevelser.

Disse områdene framstår med et spesielt potensiale for utvikling i forhold til å skape attraksjoner:

- Veibergkvartalet med utvikling av bebyggelse og uterom slik at en ser helhet og historiske dimensjoner.
- Jernbanestasjonen og pakkhuset bør kunne utvikles med ny bruk. Samtidig bør en sikre at stasjonens historie formidles. Utvikling av et samlet stasjonsanlegg med et innhold som er tilgjengelig for allmennheten er viktig.
- Rådhusplassen bør få status som bygdas kultursentrum, og tilrettelegges for presentasjon av aktiviteter knyttet til Kulturhuset. I tillegg bør det legges tilrette for arrangementer og aktiviteter av ulik art, slik at det kan fungere som møteplass på tvers av grupperinger.



TEGNFORKLARING

- | | |
|--------------|------------------------------|
| ● SERVICE | ● SPISESTED |
| ● KULTUR | ● AKTIVITET (SOMMER/ VINTER) |
| ● FORRETNING | ▨ BEVARINGSVERDIG |
| ● KONTOR | |

Diagram: Attraksjoner i Jessheim sentrum

BARN

Det er sterk befolkningstilvekst i Jessheim, særlig barnefamilier flytter inn. Kommunen har et bredt tilbud når det gjelder barnehager, men for barn ellers finner en ikke spesielle elementer som kan oppleves som særlig spennende. Heller ikke i de grønne områdene er det tilrettelagt slik at en tar hensyn til barns spesielle behov eller ønsker. I Jessheim finnes mange grøntarealer med potensiale for å kunne utvikle en sentral lekeplass for tettstedet. Romsaasparken, Rådhusparken og friområdet på Dampsagatomta ville alle kunne bidra til ypperlige lekemuligheter for byens barn.

UNGDOM

Blant ungdom oppgis butikker og kaféer som en av de viktigste årsakene til å oppholde seg i sentrum. Deretter følger kino, konserter, bibliotek samt å møte venner/ 'henge rundt'. Betydelig færre oppgir at de er på vei til eller fra steder eller aktiviteter. Blant kommunens tilbud for ungdom finnes Kulturhuset, kinoen og Calypso. Kommunen har også et bredt tilbud av ulike særvidretter på flere idrettsarenaer, men disse ligger utenfor sentrum. Av mer uformelle møtesteder utendørs i sentrum finner vi Big Bite, Mix kiosken (passasjen på Storsenteret) og plassen rundt 7-eleven.

Som resultat av befolkningsveksten vil det sannsynligvis være en stor etterspørsel etter ulike tilbud til ungdom. Her må aktivitetene utvides. Ungdom tiltrekkes først og fremst av sentrumsområdene i form av å være sosiale. Her bør det tilrettelegges flere gode møteplasser for ungdom som ungdomskafe eller ungdomshus langs Storgata og ved Kulturhuset. Idrett er den dominerende fritidsaktiviteten knyttet til de organiserte aktivitetene som foregår på idrettsanleggene utenfor sentrum. Her vil en sentrumspark med aktiviteter tilrettelagt ungdom, som f. eks. skating, være et verdifullt bidrag til Jessheim-ungdommen. En annen gruppe som også er en del av ungdomsmiljøet, rånerne, har fått sitt sosiale miljø begrenset. Et godt ungdomsmiljø bør også inkludere 'minoritetsgrupper' og tilrettelegge møtesteder for dem.



Foto: Silje Wiger Hestnes



Foto: Thea Berg Nesse



Foto: Haakon Leithe

VOKSNE

For voksne er butikkene i seg selv en attraksjon. Viktig er også den gamle bebyggelsen i sentrum. Veibergkvartalet har bebyggelse med en form og alder som kan gjøre det til en attraksjon. Informasjon, helhet og tilgjengelighet mangler i kvartalet. Her bør en tilrettelegge for opphold slik at de blir attraktive steder å besøke. Jerbanestasjonen med stasjonsbygningen og Pakkhuset med verkstedet har vernestatus. Her finnes det et stort potensiale i form av å legge tilrette et kulturelt tilbud, som museum eller lignende.

ELDRE

I tre år (2006-2008) var Ullensaker kommune en av seksten kommuner i landet som ble utpekt til å være pilotkommune for universell utforming. Som en videreføring av pilotprosjektet er Ullensaker kommune nå utpekt som en av elleve ressurskommuner for universell utforming (2009-2013). Prosjektet drives av Miljøverndepartementet og er forankret i den nasjonale handlingsplanen for universell utforming, "Norge universelt utformet 2005" (2009). Deltagelsen i prosjektet forplikter og danner grunnlaget for å utarbeide gode planer for hele befolkningen, også for de eldre innbyggerne i kommunen.

De eldre ønsker seg et mest mulig bilfritt sentrum - her må en se på om Storgata ville dratt fordeler av å bli omformet til gågate eller tilsvarende. Ellers bør parkeringsmulighetene og generell skilting blir bedre. De eldre etterlyser også et torg som er tilgjengelig for ulike aktiviteter gjennom året. Rådhusplassen vil kunne bli et fleksibelt byrom og skape et samlingspunkt for alle byens beboere. Også uterommene på nordsiden av Rådhuset har et potensiale for å utvikles som møteplass for eldre.



Foto: Haakon Leithe



Foto: Haakon Leithe



Foto: Haakon Leithe

5.3 Sikkerhet og trygghet

Trygghet i et sentrumsområde er knyttet til:

1. Ulykker bil/fotgjenger.
2. Kriminalitet og opplevelse av vold.

Grunnlaget for å vurdere sikkerhet og opplevelse av trygghet baserer seg på:

- Registrert opplevelse av utrygghet blant ungdom.
- Egen vurdering av sikkerhet knyttet til trafikk.
- Samtale med Ullensaker lensmannskontor.

Ifølge lensmannen i Ullensaker er kriminaliteten i Jessheim hovedsaklig voldsepisoder knyttet til utestedene. Storgata peker seg ut som et område der det til tider kan oppleves som utrygt å ferdes.

Ungdommen oppgir at Stasjonsparken også kan oppleves som utrygg. Lensmannskontoret bekrefter dette og opplyser at dette ikke er et permanent miljø, men at man tidvis får samling av personer med rusproblemer av ulik art.

Trafikk er en kilde til konflikt. I Furusetthgata er det en sammenblanding av trafikkantgrupper som domineres av kjørende. For barn, småbarnsforeldre og eldre vil dette kunne oppleves som et truende miljø.



VÅRE VURDERINGER

Generelt oppleves Jessheim sentrum som et trygt sted å ferdes på dagtid og tidlig kveldstid. Både Rådhusplassen, Torget og Storgata oppleves som trygge områder.

Utrygghet i Jessheim er, slik vi ser det, knyttet til et stedvis utydelig trafikkbilde, eller at veianleggene er bygget slik at biltrafikk prioriteres.

Vi har markert følgende områder som "OBS" områder:

- Stasjonsparken, pga. uønskede brukere.
- Furusetgata, pga. dominerende biltrafikk.
- Kryssområdene langs Trondheimsvegen, pga. utformingen på bilens premisser.
- Storgata, pga. kjøring.
- Jernbanetraseen som et området der er farlig å krysse/ferdes på.

I tillegg oppfatter vi at rundkjøringen i overgangen mellom Storgata og Algarheimsvegen skaper en del usikkerhet hos kjørende. Den er på grunn av størrelsen, i seg selv et grunnlag for usikkerhet.

Ungdom oppgir at de av og til opplever det som negativt at noen bruker gata som plass for spesiell bilkjøring/rånere.

Belysning er et viktig trygghetsskapende element. Det er ikke gjort en vurdering av belysningsnivåene i sentrum. Ut fra plassering og omfang av belysning kan en sannsynligvis konkludere med at de åpne, grønne områdene er dårlig opplyst.

TILTAK FOR Å BEDRE TRYGGHETEN

Det offentlige bør samarbeide om tiltak som *begrenser* rusproblematikken i sentrum. Dette er svært utfordrende og vanskelig.

Ved å gi uterommene en form som gjør dem attraktive for en bred gruppe brukere, blir de naturlig 'befolket', og dermed mindre attraktive for rusmisbrukere.

Tiltak som innebærer kontroll med misbruk kan også være å etablere et fysisk tilbud til misbrukere.

Bearbeide trafikksituasjonen slik at trafikk foregår på myke trafikanter premisser. Dette innebærer at en må senke hastigheten på veisystemet som omgir sentrum. Furusetgata må bygges om slik at en begrenser trafikken generelt, og forbedrer fremkommelighet for syklende og gående.

Når en skal vurdere forbedringstiltak i de grønne områdene, bør belysning være et sentralt virkemiddel for å skape trygghet. Belysning må bli et viktig formingselement når en utvikler byrommene. Det må fokuseres på å gi god belysning på konfliktpunkter slik som deler av Storgata og Stasjonsparken. Dessuten må en optimalisere belysningen langs ferdselslinjer ved å legge vekt på et godt belysningsnivå, og at belysningen er blendfri.



Foto: Exhibition Road, London, *shared space* prosjekt under bygging.



Topa utendørslampe fra B.Lux Group, spansk lysdesign firma.



Plug n play anlegget i Ørestaden, København.

5.4 Klima

1. Vindeksponte områder
2. Skyggefulle områder
3. Solrike områder
4. Støyutsatte områder

Den meteorologiske målestasjonen på Gardermoen er den nærmeste målestasjonen til Jessheim. Klimadata for stasjonen er medtatt i vedlegg. Det fremgår av statistikken at været på Øvre Romerike er relativt moderat. Hverken maksimal vindstyrke eller nedbørsintensitet er slik at været representerer et problem. Maks vindstyrke på Gardermoen ligger i størrelsesorden 13 m/s. Dette tilsvarer en liten kuling.

Vindeksponte områder:

Antatt at det på vinteren er en dominerende nordavind, vil en kunne anta at Trondheimsvegen, Stasjonsområdet, deler av uteområdet ved Kulturhuset og Torggata (passasjen gjennom Storsenteret) er særlig vindutsatt.

Sol/ skyggeanalysen er vist på illustrasjonene. Det går fram av analysen at både Storgata og Rådhusplassen er gunstige områder hva gjelder solforhold. I Veiberg-kvartalet finner en stedvis svært gode solforhold.

Støykart for Jessheim viser at en langs alle veilinjor har et støynivå på opp til 65 decibel. Dette er et relativt høyt nivå, og kan oppfattes som ubehagelig. I kvartalene er det beregnet støynivå på 55 dB(A). Dette er innenfor retningslinjene for støy i uteoppholdsarealer. Støy fra biltrafikk har sammenheng med hastighetsnivået. Redusert hastighet vil gi et redusert støynivå.



Vår/ høstjevdøgn 09.00



Vår/ høstjevdøgn 17.00



Sommer 09.00



Sommer 17.00

5.5 Estetiske verdier

Jan Gehl betegner dette som “herlighetsverdier” i sin beskrivelse av metodikk for byromsanalyser. I tillegg til fysiske kvaliteter knytter han klimafaktorer som levirkning og solopplevelse til dette begrepet. Det er også naturlig å trekke inn form og materialbruk i diskusjonen om estetiske verdier.

Avgrenset til estetikken i byen drøftes forhold som inngår i en vurdering av estetiske kvaliteter:

- Tettstedets form og skala.
- Materialbruk, farge og formgivning.
- Spesielle estetiske elementer.
- Klima.

Jessheim sentrum er et konsentrert sentrum som er definert i forhold til omgivelsene blant annet ved veisystemet. Utvidelse av sentrumsområdet ved utbygging av Furusethkvartalet vil ikke bryte det konsentrerte mønsteret. Utvikling på motsatt side av jernbanen kan medføre en oppsplitting og todeling av sentrum om man ikke bevisst former en helhet.

Romerikslandskapet er kontrastfylt hva gjelder skala og størrelser. Overordnet finner en et svært stort landskapsrom som avgrenses av Romeriksåsene i vest, åsrygger i Eidsvoll og Hurdal i nord, og skogrygger mot øst. Kontrasten til dette er små landskapsrom som dannes av terrengformer, vegetasjon og bebyggelse. Fra Jessheim er det begrenset utsikt til det store landskapsrommet. Kontrasten i skala oppleves ikke i særlig grad fra sentrum.

I sentrum er det utviklet en kontrast mellom den voluminøse bebyggelsen nord for Storgata og småskala-bebyggelsen i Veibergkvartalet og langs Trondheimsvegen. Veibergkvartalet oppleves som interessant og variert fordi kvartalet har sammensatt bebyggelse og varierte rom mellom bygningene. Dessuten finnes det elementer av vakker vegetasjon.

Storgata er utviklet som et gaterom med høy kvalitet på materialer. På samme måte er det lagt betydelige ressurser i å gi rundkjøringene en solid og holdbar materialbruk, og å myke opp trafikkbildet ved å etablere vakker vegetasjon i rundkjøringene.

Spesielle estetiske elementer slik som utsmykning finner en mindre av. Det er en utsmykning på veggen mot Rådhusplassen, og ved Herredshuset er det reist en minnebauta.

Trær med særlig kvaliteter finner en i Stasjonsparken og Veibergkvartalet. Det er ikke lagt særskilt vekt på å utvikle en estetisk høyverdig belysning i sentrum.



Utsikt mot Veiberggata



Utsikt mot Storsenteret



Storgata

5.6 SWOT - analyse

- JESSHEIMS STYRKE, SVAKHET, MULIGHETER, TRUSLER

Analysen tar utgangspunkt i at Jessheim skal utvikle seg til et godt sentrumsområde gjennom nye tilbud av boliger og et høyere service- og aktivitetsnivå. Analysen viser at Jessheim har potensiale til å bli et variert, innholdsrikt og vakkert sentrumsområde. Byrommet vil være det viktigste felles byplanelementet for tilrettelegging for aktivitet, samhandling og felleskap.

- *Det skrives at Jessheim er passe stort og trivelig, det er mye å finne og mange steder å være.*
- *At Jessheim fortsatt har et småstedspreg, og er lite og funksjonelt. Jessheim er en "god miks" av både by og tettsted, og er både landlig og urban*
- *Jessheim storsenter med godt utvalg i butikker og kafeer*
- *De grønne friluftområdene og naturen som ligger nært sentrum. Nordbytnet er nevnt mange ganger. Det nevnes også Allergotskogen og Gystadmarka, og vises til at dette er områder der man tar med seg barna eller benytter områdene til trening, friluftaktiviteter og lek.*
- *At den gamle bebyggelsen i sentrum blir ivaretatt*
- *Godt kulturtilbudet. Kino er trukket frem som veldig positivt.*
- *Nærhet til alt, mye tilbud og service. Kort avstand til Oslo og til flyplassen (OSL)*
- *Samholdet i befolkningen og at alle kjenner alle*

Kilde: Postkortaksjonen

Byromsanalysen har avdekket flere utfordrende sider ved Jessheim sentrum:

- Sentrum domineres i stor grad av biler og biltrafikk
- Jessheim sentrum kan bli delt i to.
- Utvikling av "handelsblokker" som i større grad er innadvendte enn henvendt mot det offentlige gatemiljøet.
- Sentrum har grønne områder, men de er kjedelige og tildels innholdsløse.
- Det er en manglende kontakt mellom de grønne områdene. De åpne grønne områdene er fragmenterte.

STYRKE

- **Innbyggertall.** Ullensaker kommune med Jessheim som kommunesentrum er et tettsted med stort utviklingspotensiale.
- **Arealer for utvikling av en grøntstruktur.** Sentrum og tettstedet har arealer i en grøntstruktur med store utviklingsmuligheter.
- **Ledige og lavt utnyttede arealer** gir stor fleksibilitet for planlegging og ny arealbruk.
- **Bebyggelse med utviklingspotensiale.** Bebyggelsen i Veibergkavartalet og langs Trondheimsvegen har en historie og form som gir Jessheim sentrum et særpreg, og lett kan utvikles til et variert handels- og næringskvartal. Den kompakte Storsenterbebyggelsen har rom rundt seg slik at den kan omformes til en mer utadvendt og bymessig bebyggelse.
- **Utvikling av grøntarealer.** Opparbeidede arealer kan lett utvikles videre uten større konsekvenser fordi arealene er enkelt opparbeidet.
- **Samarbeid.** Undersøkelsen blant eldre, ungdom og næringsliv viser engasjement og entusiasme.

SVAKHET

- **Dominerende veiløsninger.** Gang- og kjøretrafikk blandes og skillene mellom ulike veiformål (vei, gangvei, parkering) er utydelige. Dominerende biltrafikk. Sentrum er nesten ringet inn av biltrafikk.
- **Tettstedsutvikling på begge sider av jernbanen.** Kryssing av jernbanen for kjørende og gående i plan er også en usikkerhetsfaktor.

MULIGHETER

- **Befolkningsgrunnlag og –vekst.** Dagens innbyggertall og den forventede økningen gir et godt grunnlag for å utvikle sentrumsfunksjonene.
- **Kollektive transportformer.** Kollektivknutepunkt som et sentralt byutviklingselement. Jernbanen gir mulighet for kort reisevei til Oslo og nærliggende kommunesentre mht. jobb- og handelstilbud. Grunnlaget for å styrke denne og utvide tilbudet med bussforbindelser vil øke med økt innflytting.
- **Konsentrert byutvikling.** Utnytte potensialet i tilgjengelige arealer i nær tilknytning til den eksisterende tettstedbebyggelsen. Trondheimsvegen kan utvikles som en handlegate. Utforme forbindelsen mellom øst- og vestsiden av jernbanen slik at en oppfatter områdene som sammenhengende.

TRUSLER

- **Biltrafikken** kan kvele sentrum i forhold til andre trafikanter.
- **Lukket gatestruktur.** Furusethkvartalet utvikles som et lukket kvartal. Storsenterbebyggelsen fortsetter utviklingen som et "innadvendt" bygg.
- **Jernbanen** skaper en barriere mellom sentrum og områder øst for jernbanen.
- **Manglende ansvar for gjennomføring.** Resultatet av planleggingen forutsetter at private og offentlige aktører tar ansvar for gjennomføring og oppfølging av reguleringsplanen; f.eks. opparbeidelse og vedlikehold av bygg og anlegg/infrastruktur i hht. planen, forbedring av kollektivt transporttilbud. I oppfølgingen ligger det også et behov for koordinering, bl.a. mellom offentlig og privat innsats.

6 Utvikling

6.1 Byutvikling

Resultatet av analysearbeidet:

Generelt fremstår Jessheim sentrum med bevisst form, styrt gjennom en grundig planlegging. Premissene for utvikling er basert på ønsket om en god trafikkavvikling og utvikling av Jessheim som et handelssentrum. Det er lett å se den landskapsmessige forutsetningen for tettstedet, og også det historiske kultursporet for utviklingen. Storgata ligger på en markert terrengrygg i landskapet. En naturlig plassering for et trygt og funksjonelt veifar. Veibergkvartalet er lokalisert i forhold til dette veifaret.

Byromsanalysen viser at sentrum har en rekke kvaliteter som en lett kan bygge videre på. Dette må skje på tre plan:

- Den **overordnede byutviklingen** bør gjøre sentrumsområdets bystruktur tydeligere. Gater, plasser og grøntstrukturen er skjelettet i byen. Bebyggelsen skal henvende seg til det offentlige rommet. Det må skapes kontakt og sammenheng på tvers av barrierer. Ved å skape et byrom der gater, plasser og grøntstrukturen er skjelettet. Bebyggelsen skal henvende seg til det offentlige rommet. I arbeidet med byutvikling må en legge vekt på å skape sammenheng på tvers av barrierer.
- Det bør arbeides med en **samlet plan** for utvikling av de åpne arealene i sentrum. Det er viktig å avklare hvilke funksjoner de enkelte byrom skal ha, og prinsippene for bruk av gater, plasser og grøntområder.
- **Det enkelte byrom** kan forbedres ved enkle tiltak, enten av midlertidig karakter, eller permanente. Mange av tiltakene kan lett gjennomføres uten overordnede vurderinger fordi de har allmenn karakter, eller fordi de naturlig vil kunne inngå i byrommets form og funksjon.



Diagram: Videre byutvikling i Jessheim sentrum

6.2 Grøntstruktur - byromstruktur

OVERORDNET BYUTVIKLING

Analysen har vist at Jessheim har relativt store grønne arealer, men de mangler sammenheng og kvalitet. Analysen viser også at det er mulig å etablere forbindelseslinjer slik at sentrum kan få en helhetlig struktur av grønne arealer (**grønne byrom**). Følgende tiltak bør drøftes og vurderes enten som en egen prosess, eller som ledd i utviklingen av en byplanstrategi for sentrum:

Sammenheng mellom Romsaasparken og sentrum må etableres. Det er allerede regulert en korridor som ender ved Trondheimsvegen. Analysen viser at det er mulig å etablere en korridor gjennom Veibergkvartalet til knutepunktet mellom Storgata og Torggata. Derfra er det i realiteten kontakt til Rådhusplassen og Rådhusparken.

Veibergkvartalet er et viktig potensiale for Jessheim sentrum. Parken omkring Herredshuset ligger i ytterkant av kvartalet. Ved å omprioritere bruk av åpne arealer, fra parkering til grøntstrøk, åpne gjerder og tilrettelegge en gangsti, kan parken ved Herredshuset kobles inn i grøntstrukturen.

Furusetgata, og den framtidige utbyggingen av Furusetkvartalet må formes slik at det skapes en sammenheng med boligbebyggelsen vest for Trondheimsvegen. Utearealene i boligområdet vest for Trondheimsvegen er merket som private. Det bør vurderes hvorledes en kan etablere en forbindelse fra Romsaasparken/ Gardermovegen over Trondheimsvegen mot Furusetkvartalet, og derfra gjennom Furusetkvartalet til Rådhusparken.

Forbindelsen mellom byrommene på tvers av jernbanene er kanskje den største utfordringen i Jessheim sentrum. Utredningen "Midt i Jessheim" har vist en løsning. Som en forlengelse av Furusetgata er det tenkt en undergang under jernbanen. Det er viktig at denne etableres og formes slik at en får god kontakt med Furusetgata, Stasjonsparken og et framtidig kollektivknutepunkt. Undergangen må gis en form som ivaretar krav til universell utforming, og samtidig være så romslig og opplyst at den oppleves som trygg og innbydende.

Broa over jernbanen som knytter Algarheimvegen til Storgata og den øvrige gatestrukturen vest for jernbanen er historisk sett den viktigste kontakten mellom øst og vest i Jessheim. Det bør gjøres en grundig byplanmessig studie av muligheten for å understreke og forsterke denne forbindelsen. Ved å utvide broa over jernbanen vil det være mulig å etablere en forlengelse av Storgata og en "grønn forbindelse" mellom parken ved Herredshuset og Dampsaga-området med den regulerte parken. Strukturen som er skissert vil gi Jessheim en overordnet og helhetlig grøntstruktur som forbinder parker og grøntarealer med ulikt innhold og kvalitet.

På side 31 er det vist hvorledes en kan tilrettelegge en helhetlig grønnstruktur, og et overordnet trafikkemønster.



Foto: Haakon Leithe



Foto: Caroline Hansen

TRAFIKK

Det bør vurderes om gateutformingen kan gjøres grunnleggende annerledes. Veiene omkring Jessheim sentrum bør omformes slik at de får gatekarakter. Konseptet "delt gategrunn" (fra engelsk "shared space") innebærer en blanding av alle typer trafikanter i det offentlige rom. Dette gjøres ved å senke hastigheten betydelig, og ved å gi gaten en form der en bruker belegg og soner i gatetversnittet til å definere plass for ulike brukere. I Drammen har man innført begrepet "sildregater", det vil si gater der en aksepterer en grad av biltrafikk.

I Jessheim kan det tenkes en oppdeling av gater på tre nivåer:

- **Gågate** - en gate som primært er innrettet til gående, og hvor biltrafikk er forbudt i butikkenes åpningstid, som regel med unntagelse av varelevering. Storgata er i dag det gatestrekket med mest aktivitet. Dette fordi det er foretninger og spisesteder på begge sider av gata. I en fremtidig byutviklingsplan bør det vurderes om det er hensiktsmessig at denne gaten blir gågate.
- **Delt gategrunn** - biltrafikk på myke trafikkanter premisses som ser bort fra den tradisjonelle vei-inndelingen av biler og andre trafikanter. Et offentlig rom, uten kantstein og hvor alle brukere er intergrert, også syklistene. Furusethgata, Veiberggata og Trondheimsvegen har i dag mye trafikk. Her er det mulig man skal løse det med delt gategrunn hvor man også regulerer biltrafikken.
- **Gater med tradisjonelt hierarki mellom trafikantgruppene** - Gatens tversnitt delt i fortau, kjøreareal og evt. sykkelfelt. Gammeldags, men trygg løsning. I en fremtidig byutviklingsplan bør det diskuteres om man skal ta sikte på utviklingen mot delt gategrunn i de sentrale gateløpene.



Exhibition Road, London, *shared space* prosjekt under bygging



Elgate Street, Chester



Nedre Storgate, Drammen



Asker

SAMLET PLAN

Trafikk og grønne lunger har tidligere blitt understreket som svært viktige når Jessheim sentrum skal videreutvikles.

Analysen har vist at det ikke finnes velutviklede torg og plasser i sentrum av Jessheim. Den har også vist at bilene dominerer sentrum. I undersøkelser som er gjort, f. eks. postkortaksjonen, blir det pekt på at man ønsker en gågate.

På overordnet nivå bør det vurderes:

Å utviklet et moderne prinsipp for gatebruk og trafikk. Dette innebærer en gateform med ulike trafikkantgrupper som bruker gaten felles, men på de myke trafikkantenes premisser.

Formingsprinsippet innebærer at en utformer gaten med ulike soner for ferdsel, møblering og biltrafikk. Gata formes med et belegget uten sprang i tverrprofilen. Det betyr at bevegelsehemmede, og andre, lett flytter seg i gaten. Fleksibilitet og åpenhet beholdes. Materialbruk, og beleggets mønster gir signaler om at dette er en gate med prioritet for myke trafikanter.

Det bør gjennomføres en klarere funksjonsdeling av byrommene:

- Romsaasparken kan være en park for tettstedet.
- Stasjonsparken er en sentrumspark.
- Dampsagaparken er en bydelspark.
- Storgata skal være sentrums hovedgate.
- Festplass og torg utvikles mellom Storsenteret og Rådhuset.
- Utvikle eksisterende og ny bebyggelse slik at den henvender seg mot gater og plasser.



TEGNFORKLARING

- GRØNNE BYROM
- HOVEDÅRER (utvikles som "delt gategrunn")
- SENTRALE BYROM
- GRØNNE FORBINDELSER

Diagram: Videre utvikling av Jessheim sentrum

6.3 Tiltak i det enkelte byrom

POTENSIELLE TILTAK

I det følgende kapitelet er det vist forslag til tiltak i eksisterende og fremtidige byrom. Det foreslås enkle kortsiktige tiltak, samt tiltak til fremtidig utvikling. Tiltakene underbygger byrommenes iboende potensialer og kommer med konkrete forslag som optimaliserer det enkelte byrom slik at kvaliteten styrkes og de tilrettelegges for hyppigere og mer variert bruk.

Forslagene er basert på en fordeling der hvert enkelt byrom får en funksjon:

- I Romsåsparken kan en bygge aktivitetsanlegg for trening og det kan utvikles opplevelsesanlegg (sanseanlegg) for eldre.
- Rådhusparken kan få lekeapparater og en uteservering knyttet til kulturhuset.
- Stasjonsparken kan få bedre oppholdsmuligheter for ventende trafikanter med tog eller buss.
- Parken ved Herredshuset kan utvikles med tradisjonelle hageplanter fra Romerike.
- Den øvre delen av torget kan bli minipark knyttet til Storgata.

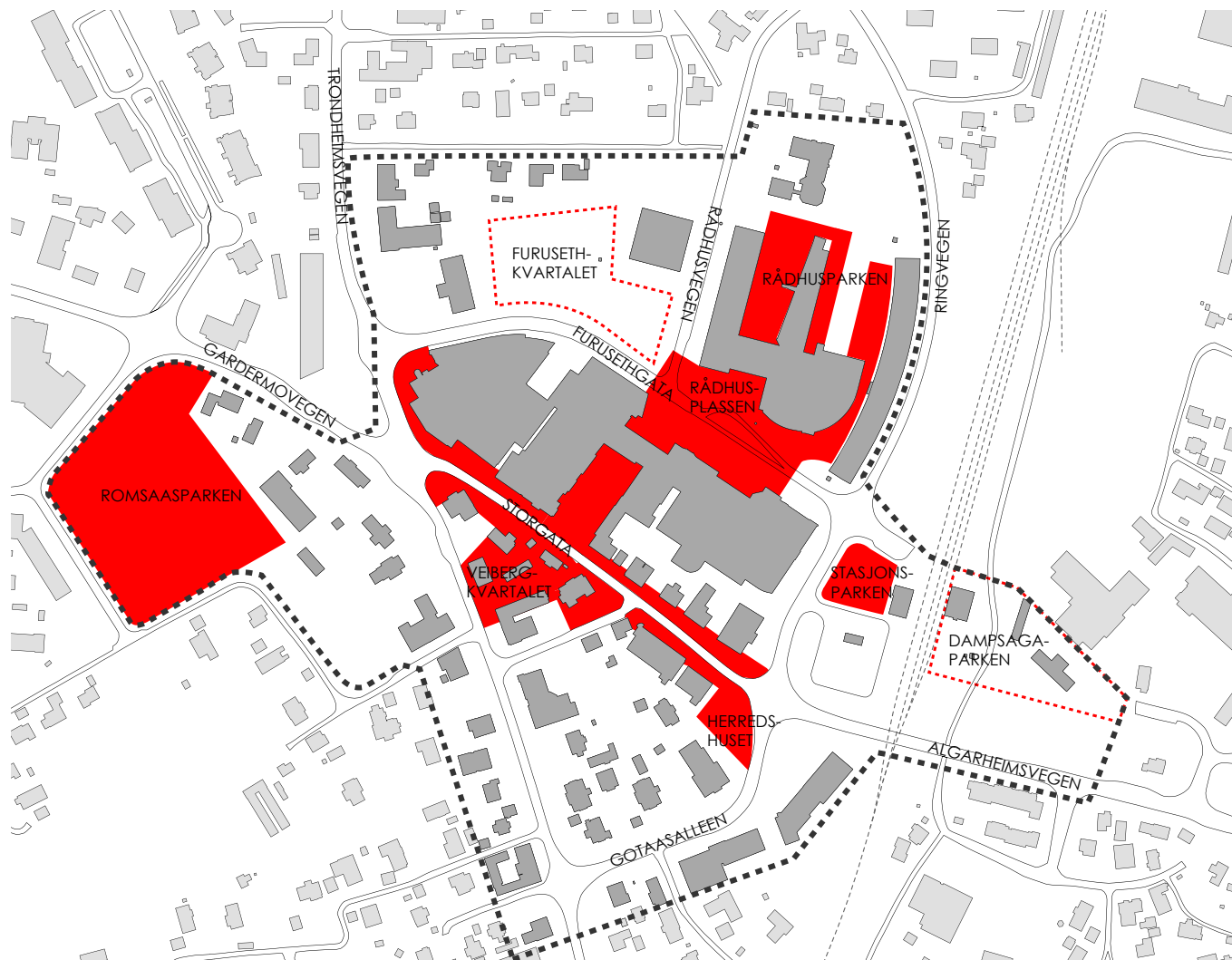


Diagram: Byrom i Jessheim sentrum - både eksisterende og fremtidige.

6.3.1 ROMSAASPARKEN

Areal: ca 12755m²

Karakter: Opparbeidet park

Funksjon: Tettstedspark

Opparbeiding: Sørvestvendt skrånende terreng opparbeidet som park. Stor sammenhengende gresslette. Stier med benker. Sentralt stort amfi av granitt, med grusdekke som sentralområde. Trevegetasjon omkranser parken.

Bruk: Parken har en enkel opparbeiding og brukes primært av turgåere og til hundelufting. Av offentlige arrangementer arrangeres det årlig en rullatorfestival. Parken har imidlertid stort potensiale når det gjelder ulike typer aktiviteter. Amfi er ideelt for både utendørs konserter og teaterforestillinger.

Kvalitet: Solid materialebruk med tradisjonell enkel utforming og detaljering. Skjøtelsnivået er middels.

SWOT

Styrke

- Stort grønt område i tettstedet Jessheim
- Romsig amfi med aktivitetsmuligheter
- Tilgjengelighet fra vestre del av tettstedet

Svakhet

- Stort og åpent
- Mangler aktivitetsmulighet
- Utenfor sentrum
- Begrenset adkomst

Muligheter

- Gir plass for alternative aktiviteter
- Plass for mange mennesker

Trusler

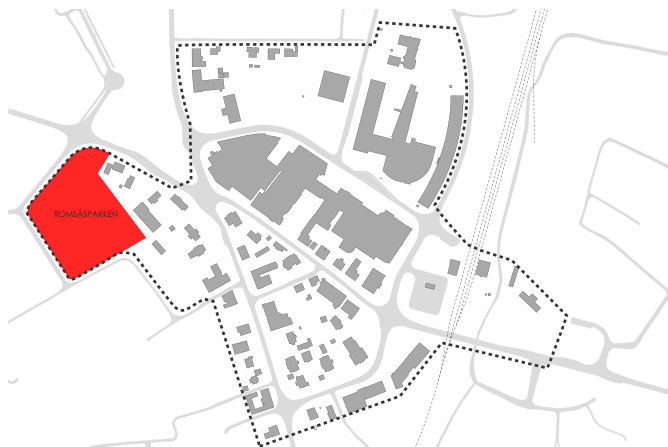
- Liten bruk
- Dårlig vedlikehold

FREMTIDIG UTVIKLING

Integrering i en helhetlig grøntstruktur som innbefatter både tettstedet som helhet og sentrum, vil kunne gi økt bruk fordi området blir en del av et sammenhengende gang/spaserstrøk. Det er viktig å opparbeide kontakt til sentrum. Ved å opparbeide det regulerede turdraget gjennom Veibergkvartalet vil dette gi en markert kobling mot sentrum. Dessuten viser en opprisset sti langs Gardermovegen at det er behov for gangvei/ fortau på sydsiden av veien.

FORBEDRINGER/ KORTSIKTIGE TILTAK

- Videreutvikle sentrale sitteplasser. Forbedre belegg, legge inn aktivitetsmuligheter ved å møblere plasser f. eks enkle lekeplasser (småbarn).
- Plasser for eldre, tilrettelegging i forhold til rullestol, bord og benker.
- Videreutvikle vegetasjonen. Opparbeide mindre sansehageelementer med vegetasjon i forhold til sitteplasser.
- Treningsapparater for egentrening (Eventuelt parkouranlegg).
- Lekepark,
- Terrengforming med sikte på ski-lek.
- Islegge amfi.



6.3.2 RÅDHUSPLASSEN

Areal: 970 m2.

Karakter: Plassdannelse.

Funksjon: Entré til Rådhus og kulturhus.

Opparbeiding: Opparbeidet med et betongdekke med kvadratisk mønster. Lisener av kontrasterende materiale (skifer). Asfalt mot Furusethgata. Enkelt møblert.

Bruk: Adkomstområde for kulturhus og Rådhus. Oppholds-areal for ungdommer. Stimleområde når det er arrangementer i Kulturhuset.

Kvalitet: Plassen fremstår som en del av det større byrommet mellom Rådhuset og Storsenteret. Visuelt undertrykkes opplevelsen av plassen av det store trafikkbildet langs Furusethgata. Plassen virker gold og litt kjedelig og har en lite innbydende møblering. Belegget av betongstein har jevn god kvalitet, men opplagt begrenset levetid. Plassen er ikke tilrettelagt for universell utforming.

SWOT

Styrke

- Sentral plass med aktiv bebyggelse bak.
- Oversiktlig og godt definert byrom med bygget som vegg.
- Dimensjonen.

Svakhet

- Trafikk.
- Manglende aktivitets og oppholdsmuligheter.
- Manglende universell utforming.

Muligheter

- Byrommet mellom Storsenteret og Rådhuset har et potensiale til ulike aktiviteter.
- Nærhet til kultur/styring og kommers kan gi et variert og omfattende aktivitetsbilde.
- Sentrums festplass.

Trusler

- Ukontrollert trafikkbilde.

FREMTIDIG UTVIKLING:

Det bør etableres en sammenhengende grønnstruktur fra Stasjonsparken mot Furusethkvartalet. Dessuten må en sørge for "innbydende" kontakt mot grøntområdene på baksiden av Rådhus, Kulturhus.

FORBEDRING/ KORTSIKTIGE TILTAK:

- Skape triveligere oppholdsituasjon ved å plassere ut benker, bord, blomsterurner i grupper og kasser med klipt hekk.
- Møblere med sitte eller lekemøbler.
- Skulpturutstilling (skiftende fra år til år) event. med sittemuligheter.
- Månedes maleri.
- Treplanting, enten et turntre, eller en lund som "dekorasjon" på torget.



Foto: Caroline Hansen



Foto: Thea Berg Nesse

6.3.3 FURUSETHGATA OG PLASS VED STORSENTERET

Areal: ca 1800 m².

Karakter: Gateløp og plassdannelse.

Funksjon: Entré Storsenteret og parkeringskjeller under Storsenteret.

Opparbeiding: Opparbeidet med asfalt, kantstein, delvis belegningstein.

Bruk: Gjennomkjøring. Dominerende parkering ved inngangen til Storsenteret og gateparkering langs Furusetthgata.

Kvalitet: Et langstrakt byrom som oppfattes som en del av romdannelsen mellom Rådhuset/ Kulturhuset og Storsenteret. Visuelt brytes plassen i dag opp av parkering.

SWOT

Styrke

- Sentral plass med aktiv bebyggelse bak.
- God sammenheng med Rådhusplassen.
- Dimensjonen.

Svakhet

- Biler dominerer.
- Manglende aktivitets og oppholdsmuligheter.
- Manglende universell utforming.

Muligheter

- Byrommet mellom Storsenteret og Rådhuset har et potensiale til ulike aktiviteter.
- Nærhet til kultur/styring og handel kan gi et variert og omfattende aktivitetsbilde.

Trusler

- Ukontrollert trafikkbilde.

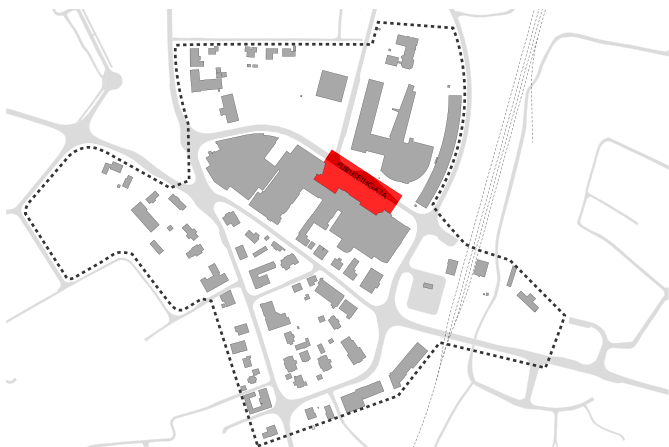
FREMTIDIG UTVIKLING:

Å skape et helhetlig torg der parkeringsplassen foran Storsenteret intergreres i den helhetlige plassdannelsen. Furusetthgata må omformes på myke trafikanter premisser og utvikles som "delt gategrunn" med definerte soner for ferdsel, møblering og trafikk. Kjørefrekvens begrenses.

Parkeringsplassene fjernes. Plass for drosjer flyttes til sørsiden av Furusetthgata. Det etableres en ganglinje med universell standard langs Storsenteret og langs Rådhuskvartalet. I tillegg etableres flere tverrgående gangsoner. Det bør kunne utvikles et handelstorg med salgsboder, plass for varerepresentasjon, temporære handelsboder og enkel servering (kaffebod e.l).

FORBEDRING/ KORTSIKTIGE TILTAK:

- Fjerne parkering i Furusetthgata
- Endre bruk av gata for å redusere biltrafikk
- Gjennomføre temporære tiltak med salgsboder og markedsarrangementer
- Rydde i ferdselsmuligheten langs Storsenteret for å sikre universell utforming
- Møblere med sitte- eller lekemøbler
- Etablere sykkelparkering



RÅDHUSPLASSEN OG FURUSETHGATA

Skissen på neste side viser forslag til fremtidig bruk og avgrensning av Rådhusplassen. Det er viktig at plassen har en fleksibel bruk som kan romme både store og små tilstelninger uavhengig sesong. Også økt befolkningsvekst og hverdagsbruk er viktige stikkord. Gjennom en overordnet grønn struktur og gjennomgående belegg får plassen en følelse av helhet som samtidig kan deles opp i mindre rom med møblering. Målet er å få Rådhusplassen til å bli hele kommunens møteplass.



Bragernes Torg, Drammen



Furusetthgata, Jessheim



Bragernes Torg, Drammen



Bragernes Torg, Drammen



6.3.4 STASJONSOMRÅDET VED STASJONSPARKEN/ STASJONSBYGNINGEN

Areal: ca 1600 m².

Karakter: Bypark.

Funksjon: Stasjonsparkene var et viktig kulturelement som fulgte med jernbanen i Norge. I dag fungerer parken som et grønt sted i Jessheim, og som venteområde for trafikanter. Deler av området har sykkelparkering.

Opparbeiding: Gressflater med trær, buskvegetasjon og store trær.

Bruk: Venteområde for trafikanter. Til tider oppholdsted for rusmisbrukere.

Kvalitet: Et relativt åpent grønt område. Den viktigste kvaliteten er knyttet til de store trærne. I den grad parken har beholdt noen av sine opprinnelige elementer, har den verneinteresse i hvert fall på lokalt nivå. Blant ungdom oppleves parken som utrygg på grunn av rusmisbrukere.

SWOT

Styrke

- Store trær.

Svakhet

- Få aktivitetsmuligheter.
- Ingen interessante opplevelselementer.

Muligheter

- Forbedre utendørs venteområder.

Trusler

- Ombygging av jernbanestasjon.
- Bygging av undergang mellom Jessheim øst og vest.

FREMTIDIG UTVIKLING

Parken bør inngå i en sammenhengende grønstruktur i og omkring sentrum. Det etableres kobling til Dampsagaområdet ved en undergang og til parken ved Herredshuset. Sammen med parken fra Herredshuset kan den være en grønstruktur som avgrenser sentrumsbebyggelsen mot jernbanen.

FORBEDRINGER/ KORTSIKTIGE TILTAK

- Forbedre oppholdsmulighetene generelt, og legge tilrette for "vente situasjon" som finnes ved stasjonen
- Skape trygghet ved å utvikle en transparent vegetasjon
- Montere lekeutstyr, treningsutstyr



6.3.5 AKSEN MELLOM RÅDHUSET OG STORGATA - TORGGATA MED TORGET

Areal: Torget med Torggata er ca 1650 m².

Karakter: Torgdannelse med gangstrøk.

Funksjon: Gjennomgående gangstrøk fra Storgata til Furusethgata med plassdannelser med torgfunksjoner på begge sider av Storsenterbygget.

Opparbeiding: Betongbelegg. Trappekonstruksjoner av granittkanter og smågatestein. Noe tre- og buskbeplantning.

Bruk: Gjennomfart. Adkomst til Storsenteret. Uteservering, konserter og ulike arrangementer.

Kvalitet: Generelt oppleves dette som et veldefinert uterom med gjennomgående materialbruk og gode aktivitetsmuligheter. Rommet kan i seg selv virke trangt på grunn av proporsjonene mellom gulv og vegger, og plassen mot nord begrenses av uteservering og parkering. Utescenen er et interessant element med potesiale, men amfiet er litt for bratt og har for grunne inntrinn.

SWOT

Styrke

- Definert uterom.
- Helhetlig materialbruk.
- To nivåer gir varierte muligheter.

Svakhet

- Oppleveres som trangt og innelukket.
- Fasaden mot vest er dominerende og avvisende.
- Deler av plassen blir privatisert ved uteservering.
- Skyggefullt på morgen og ettermiddag.

Muligheter

- Handle og aktiviteter.
- Kontakten med Storgata.
- Bearbeiding av form kan gi et intimt uterom.

Trusler

- Storsenteret er privat eid, bruken kan endre seg.
- Privatisering.
- Lite folk på torget på tross av fint vær.

FREMTIDG UTVIKLING

Grøntstrukturen:

Aksen gjennom Storsenteret fra Furusethgata til Storgata er en viktig tverrforbindelse og den eneste som bryter barrieren som dannes av Storsenteret. Det er viktig å tydeliggjøre at dette er en offentlig passasje som kan brukes selv om man ikke har ærend på Storsenteret.

FORBEDRINGER/ KORTSIKTIGE TILTAK

- Plante en trelund, eller trerekke langs Storsenterfasaden.
- Begrense permanent utleie av torgarealet.
- Invitere til torghandel.
- Overdekke deler av området, f. eks utescenen og tilskuerplassene.
- Utvikle det øvre nivået slik at en former en innbyggende minipark i relasjon til Storgata. Midlertidig kan dette gjøres ved plantekasser, hekkvolumer og dekorasjonsplanting sammen med benker og en lekeskulptur. Eller markerte steinblokker som kan dokumentere kvartærgeologien i området.
- Sykkelparkering.
- Belysning, effekt og permanent.

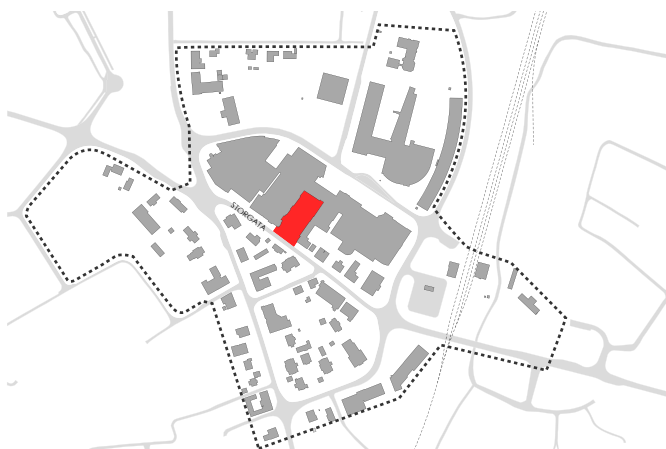


Foto: Caroline Hansen

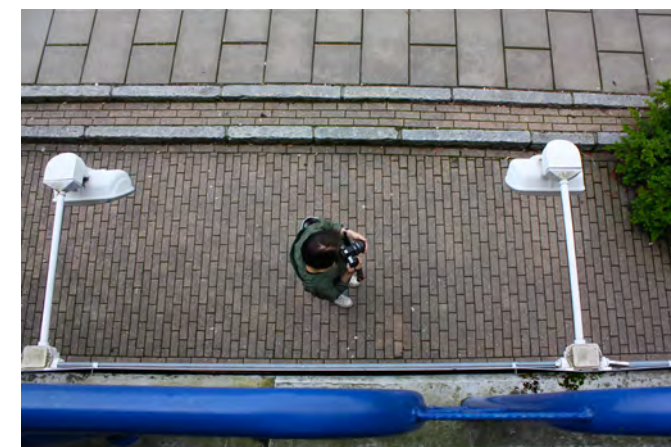


Foto: Haakon Lieithe

6.3.6 STORGATA MELLOM RUNDKJØRINGEN INKLUDERT BLA. VEIBERGKVARTALET

Areal: ca 3400 m².

Karakter: Gaterom.

Funksjon: Kjøreftrafikk, gangtrafikk og adkomst til bygg.

Opparbeiding: Opparbeidet med asfalt i kjørearealer og betongbelegg på fortau. Gjennomført universell utforming med spor og varselfelt. Gatestein på deler av kjørearealet ved Torget. Treplanting i fortauet. Enkelte benker.

Bruk: Trafikkareal for kjørende og gående. Parkering. Opphold i tilknytning til kiosk og utservering. Mange, ikke minst ungdom, uttrykker at de opplever blandingen av biltrafikk og myke trafikanter som negativt. Sykkelparkering.

Kvalitet: Gjennomarbeidet og solid utførelse som et tradisjonelt gatebilde med fortau, granittkantstein og trevegetasjon. Vektlegging på universell utforming, men gatesteinsbelegget, ment som virkemiddel for å dempe hastigheten og markere overganger er lite brukervennlig for bevegelseshemmede og rullestolbrukere.

SWOT

Styrke

- Materialkvalitet.
- Universell utforming.
- Plassering.
- Gatas historie.
- Bevaringsverdige bygg langs fasaden.

Svakhet

- Blanding av gående og kjørende.
- Enkelte materialer er negative for bevegelseshemmede.
- For lite utadvendt aktivitet.
- Mangler entydige soner for ferdsel og møblering.

Muligheter

- Kobling mellom sidearealer for å skape miniparker. Optimaliserer belegg og geometri. Sildregate.
- Utvikle detaljhandel i gaten.
- Prioritere gående og syklende fremfor kjørende.

Trusler

- Konflikt kjørende/ gående/ syklende.
- Områder på fortauet blir "halvoffentlige".
- Gatebilde lukkes ved gjenbygging av fasaderekken, utsikt stenges.

FREMTIDIG UTVIKLING

Gateløpet danner en grense mellom nytt og gammelt samtidig som det er "sømmen" som knytter øst og vest i Jessheim sammen.

Storgata bør utvikles som den viktigste gata i sentrum. Myke trafikanter bør få prioritet, og forbindelsen mellom Veibergkvartalet og Storsenterkvartalet bør understrekes. Gaten kan gis en moderne form som tillater en kombinasjon av gående, syklende og kjørende. Dette innebærer definerte soner for fotgjengerferdsel, møblering av gaten og syklende/ kjørende. Gaten får et helhetlig sammenhengende belegg, og kan gis en markering der Torggaten møter Storgaten. Det kan settes av plass for sykkelparkering, parkering for varetransport og evt. en begrenset parkering. Ved å gi gata en slik form, vil den kunne inngå i grøntstrukturen på Jessheim som en del av forbindelsen mellom Romsaasparken og de grønne områdene omkring Herredshuset og Stasjonsparken.

FORBEDRINGER/ KORTSIKTIGE TILTAK

- Bevisst utvikling av sitteplasser i sola.
- Markere samspillet mellom gateløpet og arealene inntil gaten ved dekorasjonsplanting i urner.
- Utvikle miniparker ved Torget og på den vestlige delen av Veibergkvartalet.



6.3.7 OMRÅDET RUNDT RÅDHUSET/ KULTURHUSET OG EVT. RUNDT ARBEIDSKIRKA

Areal: 4050 m2.

Karakter: Utomhusanlegg.

Funksjon: Grøntareal omkring bygg.

Opparbeiding: I hovedsak gressarealer med enkelte trær, noen benker. Stier opparbeidet med grus/ singel.

Bruk: Ganglinjer mellom ulike bygg, og mellom bygg og parkering.

Kvalitet: Gressarealene er velholdte men grusstiene har et slitt belegg som varierer fra grus til løs singel.

Særlig det siste er vanskelig å ferdes på.

Innholdsmessig fremstår arealene med lav kvalitet eller belegg av løs ensgradert singel.

SWOT

Styrke

- Sammenhengende grønne områder.
- Skaper sammenheng mellom viktig offentlige bygg.
- Området er flatt og lett å ferdes i.

Svakhet

- Fragmenterte områder på grunn av bebyggelsen.
- Oppdelingen av Rådhusparken i to nivåer.
- Manglende intimitet.
- Belegget på gangveiene umulig for rullestol.

Muligheter

- Utvikle intern romoppdeling som kan gi varierte muligheter for uteopphold.
- Legge inn nye aktivtetsmuligheter.

Trusler

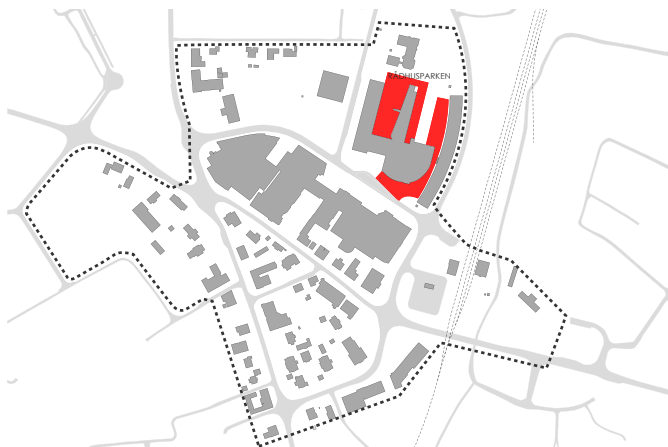
- Utbygging av parkering.
- Videre utbygging av offentlige bygninger om det oppstår behov.

FREMTIDG UTVIKLING

Grøntområdene er viktige rammer rundt den offentlige bebyggelsen. De er også viktige som buffere mellom sentrum og ytterkanten av tettstedet. En forbindelse bør utvikles slik at gående og syklende lett kan komme seg fra den nordre delen av tettstedet til sentrum med adkomst gjennom Stasjonsparken. Parken er skjermet fra biltrafikk og kan utvikles som et sikkert område for barn.

FORBEDRINGER/ KORTSIKTIGE TILTAK

- Belysning.
- Kafe, uteservering på den øvre terrassen i atriet ved Rådhuset.
- Opplevelsespunkter på sentrale steder. Det er punkter der en fokuserer på en opplevelse slik som blomster, duftende roser, steintyper.
- Lekeløype.
- Tre og buskplantning.
- Endre belegg på gangveiene.
- Fjerne hindring i gårdsrommet ved Rådhuset/ Kulturhuset.
- Opprette uteservering i gårdsrommet.



6.3.8 HERREDSHUSPARKEN

Areal: ca 1200 m²

Karakter: Park omkring kulturbygg

Funksjon: Gang- og sykkeltrafikk, adkomst til Herredshuset, Minnested (bauta), noe parkering

Opparbeiding: Opparbeidet med gress, buskplanting og trær. Belegg av gatestein. Bauta over falne fra krigen 1814. Parkeringsplass.

Bruk: Adkomst til Herredshuset, benker. Ingen tilstede i parken ved registreringene. Herredshuset brukes bl.a. til kulturarrangement.

Kvalitet: Store trær, rydding og velstelt.

SWOT

Styrke

- Trevegetasjonen.
- Materialbruk.
- Skjøtselsnivået.
- Historisk dimensjon som del av Herredshuset.

Svakhet

- Virker litt avdelt fra omgivelsene.
- Er det lett å gjemme seg i parken?
- Begrenset tilgjengelighet.

Muligheter

- Øket bruk ved bedre kontakt over torget.

Trusler

- Øket parkering.

FREMTIDG UTVIKLING

Forbedringer grøntstrukturen:

Parken ligger i sammenheng med Storgata. Anlegget er viktig som en del av en sentral bygning i Ullensaker kommunes historie. Parken må integreres i grøntstrukturen i sentrum. Den kan gis særpreg ved at man fokuserer på den som et kulturhistorisk element.

FORBEDRINGER/ KORTSIKTIGE TILTAK

- Endre plantebruken slik at den blir tradisjonell for Øvre Romerike.
- Bondehageroser og bondehage stauder.
- Fjerne parkeringsplassen slik at parken kan framstå som en minipark med relasjon til Storgata.
- Offisielt flaggsted.



6.3.9 BYROM: PARKAREAL I VEIBERG PARKEN (fremtidig)**Areal:**

Karakter: Gangstrøk og hage-park dannelser rundt den gamle bebyggelsen i kvartalet.

Funksjon: Et åpent og offentlig kvartal som deler byens historie gjennom byggene. Uteområder for virksomheter og bosatte.

Opparbeiding:

Varierende; hardt belegg, gress, buskas og trær.

Bruk:

Offentlig minipark med intime uterom og dynamisk struktur. Tilrettelagte ganglinjer, parkering osv. for virksomheter og bosatte.

Kvalitet:

Varierende - enkelte trær har stor verdi. Verdifull historisk bebyggelse. spennende romkonstellasjoner.

SWOT**Styrke**

- Sentral beliggenhet.
- Varierte uterom.
- Lett tilgjengelig til fots, med sykkel og med bil.
- Historisk og verneverdig bebyggelse.
- Næringsvirksomhet i syv av åtte bygg.
- Store, flotte lind og epletrær.
- Småskala med intime rom.

Svakhet

- Kvarteret oppleves ikke som et enhetlig område
- Stengt for gjennomgang.
- Prioritert parkering med dårlig utforming og plassering.
- Vegelgården har mistet en stor del av det opprinnelige uttrykket.
- Ingen sammenhengende ganglinjer.

Muligheter

- Den interessante kvartalstrukturen kan bidra til en mer dynamisk og levende romlig struktur.
- Legge til rette for sykkel og gangtrafikk.
- Åpning av kvartalet vil gi en mer sammenhengende struktur i sentrum som helhet.
- Utvikle lokaler for mindre virksomheter. Servicerettet næring.
- Framheve kulturhistorien i kvartalet og styrke kjennskapet til "kulturkvartalet" i Jessheim.
- Minske antall p-plasser og utforme de slik at de passer inn med omgivelsene.
- Skape en barriere mot Trondheimsvegen og åpne kvartalet mot den mer fotgjengervennlige Storgata.
- Renovere bygninger som har behov for det.

Trusler

- Parkering tar overhånd
- Ingen finner det regningsssvarende å drive virksomhet i kvartalet.
- Med en voksende byutvikling kan kvartalet lett bli anonymt.
- Mangel på besøkende, forfall av uteområdet.



FREMtidig UTVIKLING

- Etablere en minipark der grøntstrukturen fra Romsaasparken kommer opp over Trondheimsvn.
- Flytte Vegelgårdens uthus litt nord for å få et større grøntområde.
- Utvikle åpne sitteplasser og møtesteder.
- Etablere ganglinjer gjennom området som knytter opp mot omliggende destinasjoner.
- Redusere p-plasser: fjerne privat parkering, beholde kundeparkering.
- Tilføre sykkelparkering og HC-parkering.
- Som ett ledd i integreringen av Kvartalet og resten av sentrum kan man ta i bruk belegg som allerede eksisterer i sentrum.

FORBEDRINGER/ KORTSIKTIGE TILTAK

- Fjerne gjerder for et åpnere og luftigere miljø.
- Vurdere vegetasjonbildet, fjerne "ikke varige" treslag.
- Etablere møteplasser.
- Reorganisere parkeringsplasser.
- Tilrettelegg for mindre bedrifter.
- Midlertidig installasjoner, aktiviteter som fremhever kvartalet som et 'kulturkvartal'.

Illustrationsplan



Illustrasjon fra 'Kvarteret i Veiberg - från sluten innergård till öppen möteplats', examensarbete av Lisa Therell

6.3.10 DAMPSAGAPARKEN OG FURUETHKVARTALET (framtidig)

DAMPSAGAPARKEN

Areal: Ikke bestemt.

Karakter: Tidligere industriområde som er regulert for byggeformål, næring og boliger.

Funksjon: Nabolagspark for området øst for jernbanen.

Bruk:

Uteområde for næringsbebyggelse. Parkområdet for bosatte og besøkende øst for jernbanen med forbindelse til sentrumskjernen.

Kvalitet:

Området bør opparbeides med materialer og kvalitetsstandard som gjør det til et bærekraftig uteområde for lek og aktiviteter.

FURUETHKVARTALET

Areal: Ikke fastlagt.

Karakter: Gangstrøk og plassdannelser.

Funksjon: Framtidig bebyggelse for nærings- og boligformål.

Bruk:

Sentrumsområde med bla. hotell, forretning, kontor og bolig. Offentlige tilgjengelige byrom på taket til deler av bebyggelsen.

Kvalitet:

Ikke fastlagt, men området bør opparbeides med høyverdig materialer og utstyr.

SWOT:

Styrke

- Parkområder i Dampsagaområdet vil få nær kontakt med Pakkhuset som vernet bygning.
- Gangstrøk og plasser i Furusethkvartalet vil få direkte grensesnitt med Rådhusparken. Arealene blir sentrale i ny bebyggelse.

Svakhet

- Dampsagaparken vil få begrenset kontakt med sentrum vest for jernbanen fordi banen blir en hindring.

Muligheter

- Utvikling i et samspill med Stasjonsparken og et grøntstrøk over broa.

Trusler

- Byrom i Furusethkvartalet kan bli underordnet næringsvirksomhet i området.



FRAMTIDIG UTVIKLING

Furusethkvartalet

Det bør utvikles et sammenhengende gangstrøk langs Furusethgata. Bebyggelsen må være utadvendt og henvende seg til gata. Gangstrøket bør sikres en god bredde slik at en kan innpasse en møbleringssone og en trafikkone for gående. Som en del av møbleringssonen bør det etableres en allèplantning langs gata, i tillegg bør en etablere mindre plassdannelser relatert til naturlige fellesområder i bebyggelsen.

Dampsagaparken

Området vil bli et viktig grøntområde for bosatte og ansatte på østsiden av jernbanen. Kontakten mellom øst vest, på tvers av jernbanen må fanges opp i parken. Utformingen av parkområdet må sees i sammenheng med Stasjonsparken ved forbindelsen under banen nord for stasjonsbygget. Forbindelsen over Algarheimbroa mot Storgata er også viktig. Parken bør utvikles med et bredt aktivitetstilbud. Gjerne med fokus på trening og fysisk aktivitet.

FORBEDRINGER/ KORTSIKTIGE TILTAK

- Furusethkvartalet kan utvikles i anbefalt retning ved å reorganisere parkeringen og konsentrere kjøring internt.
- Det kan etableres en midlertidig forbindelse fra Romsaasparken over Trondheimsvegen, gjennom Furusethkvartalet fram til Stasjonsparken og Dampsagaområdet.
- Gjennomføre en midlertidig treplanting som en framtidig trebank for sentrum.
- Etablere et gangstrøk langs Furusethgata.