



BYUTVIKLINGSSTRATEGI FOR JESSHEIM



Vedtatt av kommunestyret den 11.6.2012 (sak 65/12)

Innholdsfortegnelse

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 Innledning | 2 |
| 1.1 Mål med byutviklingsstrategien | 3 |
| 1.2 Hvordan strategien skal brukes | 3 |
| 2 Overordnet utbyggingsstrategi i Ullensaker | 3 |
| 3 Rollefordeling - Jessheim - Gardermoen Næringspark - Oslo lufthavn Gardermoen | 4 |
| 3.1 Hvorfor er det viktig med en klar rollefordeling? | 4 |
| 3.2 Dagens situasjon og framtidig funksjon | 4 |
| 4 Overordnet visjon og mål for Jessheim | 6 |
| 4.1 Definisjon, visjon og mål | 6 |
| 4.2 Jessheims kjennetegn, styrker og potensialer | 6 |
| 4.3 Visjon for Jessheim | 6 |
| 4.4 Hovedmål for Jessheim | 7 |
| 5 Regionsenteret Jessheim – sentrum og senterstruktur | 7 |
| 5.1 Formål sentrumsavgrensing | 7 |
| 5.2 Dagens sentrumsavgrensing | 8 |
| 5.3 Funksjonsfordeling og ny sentrumsavgrensing | 8 |
| 5.4 Nytt nærsenter på Gystadmarka | 11 |
| 6 Byrom og parker i sentrumskjernen | 12 |
| 6.1 Definisjon og funksjon | 12 |
| 6.2 Beskrivelse av byrommene på Jessheim i dag | 12 |
| 6.3 Delmål for byrom og parker i Jessheim | 13 |
| 7 Overordnet grønnstruktur | 15 |
| 7.1 Definisjon og funksjon - grønnstruktur | 15 |
| 7.2 Delmål for grønnstruktur | 15 |
| 7.3 Blåstruktur og overvannshåndtering | 17 |
| 7.4 Delmål - blåstruktur og overvannshåndtering | 17 |
| 8 Veg og kollektivforbindelser | 17 |
| 8.1 Kort beskrivelse av dagens veg og kollektivtilbud | 17 |
| 8.2 Delmål samferdsel | 18 |
| Avsluttende merknader | 18 |

Forsidebilde: Fotograf er Silje Wiger Hestnes fra fotogruppa på ungdomshuset Calypso på Jessheim.

1 Innledning

1.1 Mål med byutviklingsstrategien

Målet med byutviklingsstrategien er følgende:

- Definere visjon og mål for utviklingen av Jessheim
- Definere Jessheims rolle, jf. rollefordeling mellom Jessheim/Gardermoen næringspark/Oslo lufthavn Gardermoen
- Definere sentrumskjernen og nærsentre på Jessheim
- Definere prinsipper for byrom
- Definere prinsipper for overordnet grønnstruktur/blåstruktur
- Definere prinsipper for overordnet veg, kollektiv og gang/sykkelnett

Byutviklingsstrategien skal sikre at utviklingen av Jessheim blir preget av helhet, og at forutsigbarheten i planleggingen øker.

1.2 Hvordan strategien skal brukes

"Byutviklingsstrategi - Jessheim" er et retningsgivende dokument som skal nyttes i forbindelse med planarbeid og byggesaker for Jessheim. Strategien er viktig i forbindelse med utarbeidelsen av de følgende kommunedelplanene; "Byplan Jessheim", "Gystadmarka" og "Jessheim sørøst".

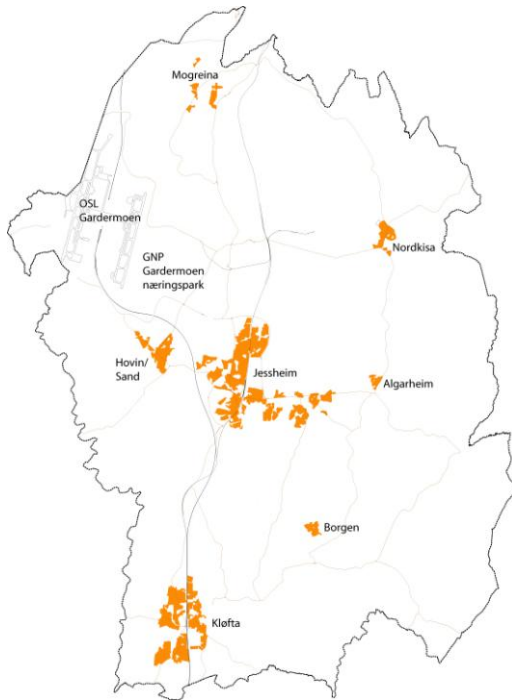
I arbeidet med byutviklingsstrategien er det lagt til grunn et 20-års perspektiv (2030). Vekstprognoser viser at Jessheim da vil ha drøyt 30.000 innbyggere og 13.000 arbeidsplasser.

2 Overordnet utbyggingsstrategi i Ullensaker

Jessheim er kommunesenter i Ullensaker, og også regionsenter på Øvre Romerike. Kløfta, Nordkisa, Algarheim, Borgen, Mogreina og Hovin/Sand er de øvrige tettstedene i kommunen.

Hovedflyplassen på Gardermoen er nasjonalt og regionalt trafikknutepunkt, og svært viktig for utviklingen i kommunen og regionen. Samlet utgjør hovedflyplassen og Jessheim navet for Øvre Romerike.

Fortetting av eksisterende tettsteder og et sterkt jordvern er sentralt i kommunens arealstrategi (Kommuneplanen 2008-2020). Befolkningsveksten styres i hovedsak til Jessheim, noe til Kløfta og en mindre del til de øvrige tettstedene. Tettstedene skal utvikles med tydelige sentra med nødvendige funksjoner og møteplasser. En slik tettstedsstruktur legger til rette for å betjene tettstedene med et godt kollektivtilbud.



Tettstedene i Ullensaker, med Gardermoen Næringspark og Oslo Lufthavn Gardermoen.

3 Rollefordeling - Jessheim - Gardermoen Næringspark - Oslo lufthavn Gardermoen

3.1 Hvorfor er det viktig med en klar rollefordeling?

Øvre Romerike er, som følge av etableringen av hovedflyplassen på Gardermoen, i ferd med å utvikle seg som et eget bolig- og arbeidsmarked. Jessheim, Gardermoen Næringspark og Oslo Lufthavn Gardermoen har ulike funksjoner og ulike krav til infrastruktur i denne utviklingen.

3.2 Dagens situasjon og framtidig funksjon

Jessheim

Jessheim har som kommune- og regionsenter på Øvre Romerike et bredt handels-, service- og kulturtilbud og flere offentlige tjenester. Jessheim er en liten by allerede. Stasjonsområdet må utvikles til et framtidsrettet kollektivknutepunkt. Det er ønskelig at det etableres flere kontorarbeidsplasser, hotell og høyskole her.

Videreutvikling av Jessheims kvaliteter og tjenestetilbud er viktig, for mennesket gjennom hele livsløpet. Dette gjelder særlig utviklingen av Jessheim som bosted med gode byrom og trivelige møteplasser. Dette bidrar til å gjøre regionen mer attraktiv som bosted også for innbyggere med høyere utdannelse og attraktiv kompetanse. Dette vil gjøre det interessant for flere bedrifter å etablere seg og satse i Ullensaker. På sikt vil dette gi mer differensiert næringsliv og økt andel kompetansekrevende arbeidsplasser i Ullensaker.

Gardermoen Næringspark (GNP)

Gardermoen Næringspark er på 5.000 dekar (daa), utviklingen er strategisk viktig for kommunen. Næringsparken skal huse en viktig del av Øvre Romerikes arbeidsplasser. I næringsparken er det de siste tiårene etablert virksomheter som kontorer, hoteller, service, handel (hagesenter), barnehage, trafikkstasjon og lager. COOP's hovedlager for østlandsområdet er under utbygging og vil stå ferdig i 2013. Lageret er basert på høyteknologi med framtidens krav til løsninger innen IT (IKT)- og logistikk.

For å gjøre regionen mer robust, er det viktig å utvikle området med høy kvalitet, dette gjelder også infrastruktur og grønnstruktur. Det skal legges til rette for differensierte og også kompetansekrevene arbeidsplasser. Sentralt er kontor- og servicevirksomheter, hoteller, messe- og konferansesenter, samt fritids-/ opplevelsesbasert næring. Det må legges vekt på å utvikle området med varierte arbeidsplasser hvor også nærheten til hovedflyplassen kan utnyttes. For næringslivet er dette et viktig konkurransemessig fortrinn.

I framtiden bør det også etableres forskningsrelaterte virksomheter og undervisning/ utdanningstilbud innenfor bransjer som står sterkt i regionen. Dette kan være innen flyplassdrift, logistikk eller drift av hotell/konferansesenter. Utviklingen av næringsparken skal også sikre sammenbinding av Jessheim og hovedflyplassen funksjonelt (infrastruktur/ samferdsel og grønnstruktur).

Høy konsentrasjon av arbeidsplasser langs kollektivtrasene vil bygge opp under og sikre et attraktivt kollektivtilbud med høy frekvens mellom Jessheim og hovedflyplassen. Kollektivtilbudet må utvikles i takt med og i forkant av utviklingen av næringsparken for å sikre framtidrettede reisevaner. Det planlegges på sikt to kollektivtraseer gjennom området¹. Begge binder Jessheim sammen med hovedflyplassen; i sør med buss (mulig framtidig bane). Noe lenger nord ligger det til rette for en mulig sammenbinding av hovedbanen med Gardermobanen på hovedflyplassen. Den sørlige traseen er i dag i bruk som busstrase. Denne skal, i samarbeid med Ruter, utvikles med et høyfrekvent tilbud².

Logistikk- og distribusjonsbedrifter med stort transportbehov bør lokaliseres i de deler av Gardermoen Næringspark med god adkomst til det overordnede vegnettet (E6, RV 35 (framtidig E16) og andre hovedveger. Her ligger det også til rette for etablering av tilbud innen vegservice og også noe handel av plasskrevende varer.

Oslo lufthavn Gardermoen

Hovedflyplassen har i dag om lag 21 millioner passasjerer (2011) og 13.000 ansatte. De virksomheter som allerede har etablert seg i området er i hovedsak tilknyttet flyplassens aktivitet. Dette er flyselskaper med kontorer og hangar/verksted, flycatering, hotell/konferansesenter, fraktbedrifter og parkering. Hovedflyplassen er nasjonalt og regionalt kollektivknutepunkt; her kan en på kort tid nå de fleste reisemål nasjonalt og internasjonalt. Samlet gjør tilbudet innen reise og arbeidsplasser dette til motor i utviklingen av regionen.

Hovedflyplassen på Gardermoen-OSL må først og fremst utvikles som hovedflyplass og kollektivknutepunkt. I tillegg vil virksomheter som hoteller og kontorer for bedrifter som betjener luftfartsvirksomheten eller som har behov for lokalisering innenfor lufthavnområdet også kunne lokaliseres hit. Sistnevnte gruppe kan være bedrifter med mye kommunikasjon nasjonalt og internasjonalt.

¹ Jf kommuneplanen (vedtatt 2.3.2009) og områderegeringsplan for GNP II b og c (vedtatt 6.6.2011).

² Definert som forstadsområde i Ruters strategidokument K2010.

4 Overordnet visjon og mål for Jessheim

4.1 Definisjon, visjon og mål

En visjon kan defineres som et bilde av en fremtidig, ønsket tilstand. Mål er det ønskede sluttresultatet, og gir retning for videre arbeid. Plan, oppgaveløsning og strategi er framgangsmåten som velges for å nå målet.

4.2 Jessheims kjennetegn, styrker og potensialer

Den store veksten som følger med Oslo lufthavn Gardermoen gir også en positiv "drive" til Jessheim. Dette skiller Jessheim fra andre tettsteder. Jessheim har en relativt sentral beliggenhet i hovedstadsområdet, med god tilgjengelighet til hovedvegnettet, samt nasjonale og internasjonale reisemål via hovedflyplassen³. Jessheim er kompakt med kort avstand mellom funksjonene. Stasjon, bussterminal, kulturhus og storsenter ligger sentralt plassert i sentrum. Det er et sterkt kultur- og handelstilbud som skaper mye aktivitet i sentrum, spesielt på dagtid. Mange setter pris på at kulturminner er godt ivaretatt, spesielt den gamle bebyggelsen i Storgata.

Nærhet og tilgjengelighet til attraktive friluftsområder er en viktig kvalitet ved Jessheim. Dette er en av grunnene til at mange velger å flytte hit. Den forventede befolkningsveksten på Jessheim krever at det legges særlig vekt på å sikre utvikling av gode møteplasser. Dette gjelder både i form av byrom, parker og friluftsområder.

4.3 Visjon for Jessheim

Følgende foreslås som visjon for utviklingen av Jessheim:

" Jessheim - tilgjengelig og levende regionsenter.

Utviklingen av Jessheim skal preges av innovasjon, åpenhet, mangfold, toleranse⁴, demokrati og med den menneskelige dimensjon i fokus. "

Visjonen gjenspeiler karaktertrekk ved dagens Jessheim og hvilken retning vi ønsker at Jessheim skal utvikle seg. Visjonen uttrykker at Jessheim er et levende sted i stor utvikling med et sterkt kultur- og handelstilbud. Begrepet "tilgjengelig" henspeiler til nærheten til hovedflyplassen, hovedveg og jernbane, og også kommunens ambisjoner om universelt utformede og tilgjengelige omgivelser og et inkluderende samfunn. Utearealer, parker, møteplasser og friområder må utformes slik at alle kan delta ut fra egne forutsetninger.

³ Innspill fra medvirkningsprosessene i forbindelse med byplanrulleringen og byutviklingsstrategien.

⁴åpenhet, mangfold, toleranse: hele befolkningen skal være en del av og delta i samfunnet

4.4 Hovedmål for Jessheim

Det foreslås følgende hovedmål for Jessheim:

Jessheim skal styrkes som regionsenter - med et bredt handels-, kultur- og servicetilbud.

Dette understøttes av følgende:

- Jessheim skal være et attraktivt, levende og trygt bysentrum – med gode og inkluderende⁵ møteplasser for opplevelse, aktivitet og refleksjon. Byens langsiktige behov for offentlige byrom og funksjoner skal ivaretas.
- Jessheims særpreg og unike kvaliteter skal ivaretas og formidles.
- Jessheim skal ha god intern tilgjengelighet med nærhet til idrett- og fritidsaktiviteter, kultur- og handelstilbud og friluftsområder.
- Jessheims utbyggingsområder og infrastruktur skal være robust i forhold til fremtidige klimautfordringer.
- Veg- og gatenettet skal videreutvikles med vekt på funksjonalitet og framkommelighet, og spesielt tilrettelagt for kollektivtrafikk, syklende og gående.

I etterfølgende kapitler følges hovedmålene opp, med utdyping i form av tilhørende delmål.

5 Regionsenteret Jessheim – sentrum og senterstruktur

5.1 Formål sentrumsavgrensning

Følgende senterdefinisjoner er hentet fra fylkesdelplanen for handel, service og senterstruktur⁶:

Regionalt senter = sentre med betydning ut over vanlig lokalsenternivå

Lokalsenter = større sentra innen en kommune

Nærsenter = omfatter mindre, boligorienterte sentre.

Sentrum utgjør en viktig funksjon som møteplass for innbyggerne og de besøkende. Opplevelsen av byer og tettsteders identitet er ofte nær knyttet til opplevelsen av sentrum. Formålet med en definert sentrumsavgrensning er å skape forutsigbarhet i forhold til arealbruk, funksjonsfordeling og framtidig behov for infrastruktur på Jessheim.

I vurderingene av sentrumsutvikling og sentrumsavgrensning, settes det i byutviklingsstrategien fokus på følgende (til dels med intern avhengighet):

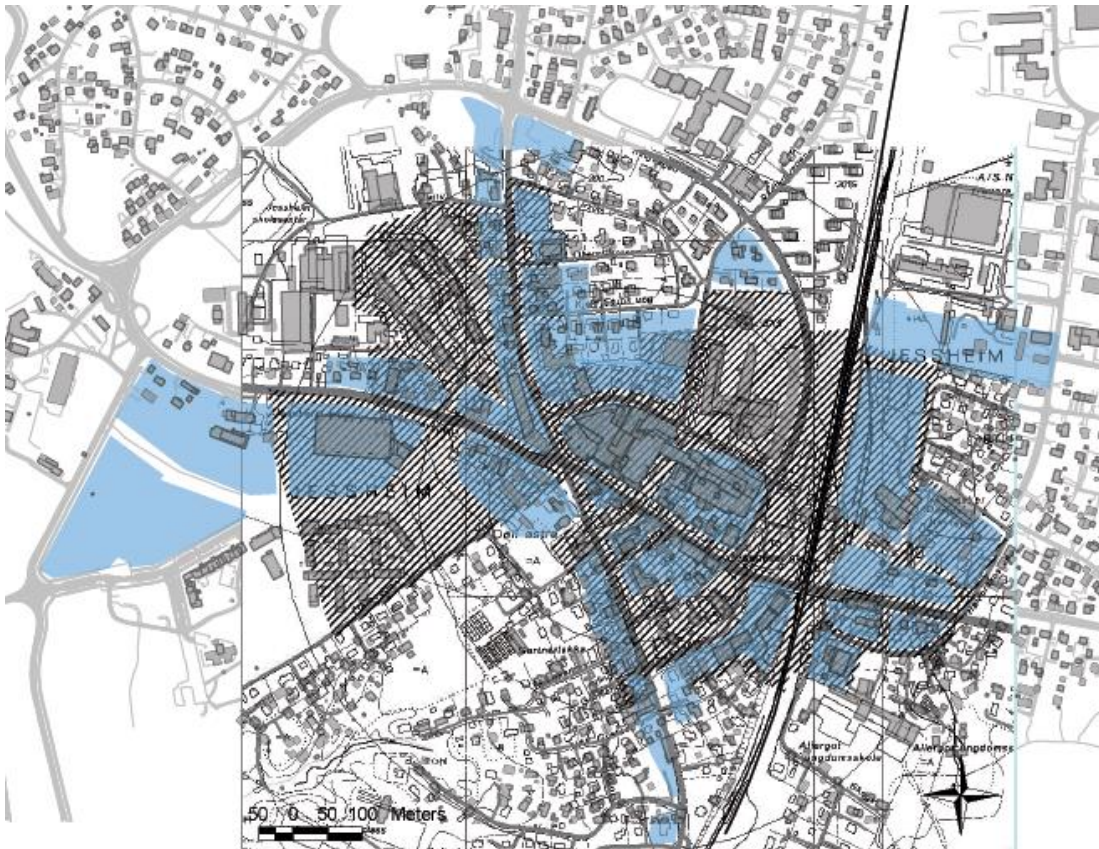
- avgrensning av område for forretning (handel).
- gode møteplasser og byrom (se også kapittel 6).

Valget av sentrumsavgrensningen er viktig for byens dynamikk og indre liv. Et kompakt tettsted vil gi korte interne gangavstander, noe som igjen vil kunne gi attraktive møteplasser med mer folk og liv i gatene og levedyktig handelssentrum. En sentralisering av funksjoner omkring kollektivknutepunktet gjør sentrumsfunksjonene mer tilgjengelig for flere. Dette kan også gi redusert vekst i biltrafikk.

⁵ Inkluderende møteplasser: for mennesker i alle aldre, med varierende grad av funksjonsnedsettelse, ulik kulturbakgrunn og forskjellige interesser.

⁶ Vedtatt av Fylkestinget i Akershus den 20.2.2001.

5.2 Dagens sentrumsavgrensning



Illustrasjonen viser sentrumsavgrensningen slik den er vist i fylkesdelplanen for handel, service og senterstruktur (skravert). Innenfor den skraverte avgrensningen tillates etablering av detaljhandel og kjøpesentre iht. Rikspolitiske bestemmelser (RPB) for kjøpesentre⁷ og fylkesdelplanen for handel, service og senterstruktur⁸.

De blå områdene i illustrasjonen viser hvor Byplan Jessheim (2006) åpnet for blant annet forretning, kontor og service:

- I dagens etablerte sentrumskjerne
- Langs Trondheimsvegen, i forlengelse av den etablerte sentrumskjernen.
- Vest for sentrum på deler av Romsaas.
- Furuethkvarartalet, nord for Furuethgata
- På Dampsaga-området (øst for jernbanen)

Med innføringen av Rikspolitiske bestemmelser (RPB) for kjøpesentre 1.7.2008 er det nå kun i de skraverte områdene (jf fylkesdelplanen fra 2001) hvor det tillates etablert detaljhandel over 3.000 m².

5.3 Funksjonsfordeling og ny sentrumsavgrensning

Det bør i størst mulig grad stimuleres til etablering av kontorer i områder med god kollektivdekning, på Jessheim er dette nær Jessheim stasjon. Når sentrum utvides på begge sider av jernbanen vil denne i større grad framstå som en barriere enn dagens situasjon. Dagens sentrum, vest for jernbanen, bør derfor i det videre forbeholdes detaljhandel, kultur og servicefunksjoner som restauranter mv.

⁷ Trådt i kraft 1. juli 2008. RPB gav gjeldende fylkesdelplaner for handel juridisk virkning.

⁸ Vedtatt av Fylkestinget i Akershus den 20.2.2001.

Som del av planarbeidet for Jessheim må sentrumsavgrensningen avklares, dvs. i hvilke områder det tillates etablert detaljhandel. Det er gjort flere erfaringer i norske byer de siste årene med at sentrumsutvidelser har ført til at etableringer i randsonen har utkonkurrert handelen i sentrum. Billigere tomteareal i randsonen kan føre til en spredning av handelsstruktur inntil alt er utbygd. Det vil også være slik at store områder gir store interne avstander i tettstedet. Dette skaper totalt sett mer biltrafikk, også internt i sentrum.

Dersom sentrum skal utvides for å sikre plass til detaljhandel, f.eks. i form av storhandelskonsepter, finnes det ulike alternativer for avgrensning. I det følgende vises alternative utvidelsesretninger.

Alternativ 1: En moderat utvidelse vil gi plass til de store handelskonseptene nær dagens sentrum. Dette kan styrke Jessheim som handelssted. Det er ofte bedre bilatkomst i randsonen, i teorien kan en derfor unngå trafikk-kaos i sentrum ved en slik utvidelse.

Det foreslås i dette alternativet en utvidelse av sentrumsavgrensningen mot Ringvegen nordvest for rådhuset (området ved Kjell Stubs veg), da dette er et område som ligger i tett tilknytning til eksisterende sentrumskjerne og uten store barrierer som jernbane eller større veger. Dette gir også muligheter for å utvikle både Trondheimsvegen og Rådhusvegen som bygater med virksomheter som henvender seg ut mot gatene, som butikker og kafeer. Utbyggingen i dette området må legge vekt på den "menneskelige skala" i gatene mv.

Alternativ 2: Utvidelse i nord (alternativ 1) og langs Tverrvegen

I dette alternativet foreslås i tillegg til utvidelse i nord (alternativ 1) også en mindre utvidelse langs Tverrvegen (se illustrasjon). Avgrensningen i dette alternativet inkluderer ikke Manesjen og Jessheim hageby (Romsaas). Disse områdene er rene boligområder som ikke er omsluttet av andre sentrumsarealer.



Alternativ 2: Sentrum, tyngdepunktet forskyves moderat i østlig retning.

Illustrasjonen viser et mulig forslag til sentrumsavgrensning hvor tyngdepunktet forskyves i østlig retning. De røde sirklene viser sentralpunktet midt i Storgata. De blå sirklene viser sentralpunktet midt i kollektivknutepunktet. Sirklene har en radius på 200m, 300m og 500m. Områder opp mot 700 meter fra stasjonen vurderes som områder som har god tilgjengelighet til bl.a. kollektivtilbud.

Langs Tverrvegen, som bygges ut i nær framtid, foreslås sentrum utvidet sør i Jessheim næringspark. Dette er et område som via ny Tverrveg vil få kort veg til sentrum og kollektivterminal og som kan være egnet storhandelskonsepter pga romslighet, samtidig som det ligger relativt nær eksisterende sentrum. Det er også sammenheng med tilsvarende konsepter på Gystadmyra. Andre servicefunksjoner som restauranter, kulturtilbud og mindre detaljhandelskonsepter bør imidlertid holdes vest for jernbanen. Storhandelskonseptene kan kombineres med boliger eller kontor dersom det er hensiktsmessig og med god kvalitet. Dette kan også gi muligheter for en transformasjon av søndre del av Jessheim Næringspark.

Alternativ 3: Større utvidelser av sentrum; alternativer mot vest og/eller nordøst



På illustrasjonen ovenfor er det vist en stiplede linje rundt Jessheim næringspark som et mulig område for sentrumsutvidelse. Som beskrevet ovenfor kan det å tillate storhandelskonsepter i et så vidt stort område, kunne føre til en utkonkurrering av deler av dagens sentrumshandel. Dette kan hindre en god sentrumsutvikling med sosiale og kulturelle møteplasser.

For den videre utviklingen av områdene øst for jernbanen må det sikres at området utvikler seg slik at det oppfattes som hyggelig og trygt å bevege seg. Dette gjelder for de som ferdes gjennom området fra sentrum til den nye bydelen på Gystadmarka. Store handels- eller industribygg uten folk utenom arbeids/åpningstidene kan virke negativt. Det bør vurderes om det er formålstjenlig med et betydelig innslag av boliger nærmest hovedgatene for å gi trygghet for de som ferdes i området etter arbeidstid. Det vil være aktuelt med kontorer mot jernbanen og fv.174 ved en fremtidig transformasjon.

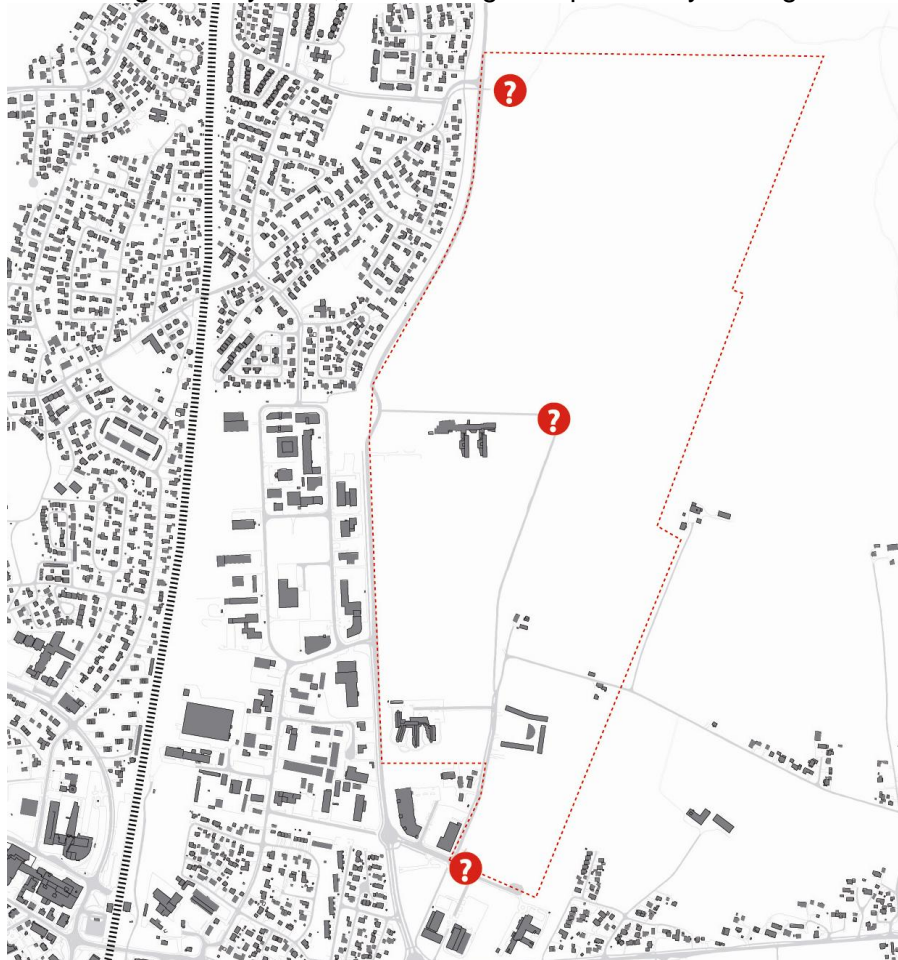
Et viktig forhold er også trafikk og vegkapasitet. I trafikkanalysen som er utarbeidet av Cowi (2012) i forbindelse med Jessheimplanene frarådes trafikkgenererende virksomhet som detaljhandel i områdene øst for jernbanen.

Utvidelse av område for handel i retning E6 på områdene innenfor dagens byplanavgrensning (se stiplet linje i vest), kan også være aktuelt. Her må det imidlertid sikres gode lokale trafikkløsninger.

5.4 Nytt nærsenter på Gystadmarka

Den nye bydelen Gystadmarka vil kunne inneholde mellom 5000 - 7000 nye innbyggere, til sammenligning kan det bli like mange innbyggere som det bor på Kløfta i dag. I området skal det også legges til rette for kirke og områdets behov for skole/barnehage må vurderes.

Ved utviklingen av Gystadmarka-området vil det være behov for et selvstendig nærsenter for å skape en lokal møteplass, redusere transportbehov og legge til rette for gående og syklende ved daglige innkjøp. Et nærsenter kan også bidra som en identitetsskapende faktor i etableringen av bydelen, med et torg eller park tilknyttet seg.



På tilgrensende områder, øst for fv 174 på Gystadmyra, er i dag blant annet Bohus og Distriktpsikiatrisk senter etablert. Dette området er i tidligere planarbeid definert som nærsenter for Jessheim øst (Gystad næringsområde⁹). Det må vurderes om det bør kunne tillates detaljhandel her¹⁰.

I kommende arkitektkonkurrans og planarbeid må plassering av og funksjoner i et nærsenter avklares. Det må drøftes om nærsenteret skal henvende seg mot fv 174, inn mot en lokalveg gjennom området, ligge i nærheten av skole og idrettsstadion eller om det er hensiktsmessig å utvikle dette i Gystad næringsområde. Ved valg av lokalisering må det også tas stilling til om det skal fungere som nærsenter for beboerne på Nordbymoen (øst for jernbanen)/Travbane-området.

6 Byrom og parker i sentrumskjernen

6.1 Definisjon og funksjon

I byutviklingsstrategien defineres byrom som plasser, torg, gaterom, grøntarealer og parker. Byrom i denne sammenhengen kan fysisk fremstå både som grønne og grå.

I arbeidet med å legge til rette for en levende by er det viktig å legge til rette for kvalitet og aktivitet i de offentlige rommene. Dette har mange fordeler:

- At flere går, sykler og er aktive er godt både for byliv, helse/sunnhet og miljø.
- Attraktive og levende byrom er med på å gi tettstedet identitet og er en viktig del av grunnlaget for enkeltmenneskets oppvekstvilkår og livskvalitet.
- Det er i byens felles rom vi uinvitert kan se og møte andre mennesker. Møte med andre mennesker gir livskvalitet og øker toleransen og forståelsen for hverandre.
- God kvalitet på de fysiske omgivelsene i kommunens tettsteder kan brukes som et virkemiddel for å øke kommunens næringsmessige konkurransevne.
- At flere går og bruker felles byrom, gater og veier, bidrar til større sosial kontroll og tryggere omgivelser.

6.2 Beskrivelse av byrommene på Jessheim i dag

Jessheim er et tettsted i vekst og hvor de fysiske omgivelsene er i stor forandring. Funksjons- og strukturmessig utvikler Jessheim seg til å få en mer bymessig karakter. Til sammen danner i dag Storgata, Torggata, Furusehgata, Storsenteret, Kulturhuset og stasjonen et kompakt sentrum på Jessheim. Storgata og Torggata danner et aksesystem og hvor tre store magnetene Storsenteret, Rådhuset/Kulturhuset ligger i direkte tilknytning til de offentlige byrommene.

⁹ I reguleringsbestemmelsene 2.01 til Gystadmyra-planen (vedtatt 03.05.2004) står det at etablering av kjøpesenter/bransjehandel utover de til enhver tid gjeldende bestemmelser ikke tillates. I saksfremlegget til sluttbehandlingen forklares dette med "kjøpesenter-stoppen" og fylkesdelplanens begrensning på inntil 3000 m² bruksareal med detaljhandel for hele reguleringsplanområdet. Hvor mye som er etablert i dag som detaljhandel, inkludert møbel, er ikke beregnet. Inntil 3000 m² detaljhandel vurderes som tilstrekkelig til å fungere som et nærsenter for Jessheim øst.

¹⁰ I høringsforslaget var det ved en feil brukt begrepet «plasskrevende varer».

6.3 Delmål for byrom og parker i Jessheim

Ambisjonene for utviklingen av Jessheim er at det blir et tettsted folk skal ha lyst til å dra til, ikke bare for å handle, men også for å være i og for å bruke byrom og parker. For å nå dette formuleres følgende delmål:

- Jessheim skal ha levende og attraktive byrom med kvalitet, aktivitet og variasjon.
- Flere skal gå mer, være aktive og oppholde seg lengre i de felles byrommene på Jessheim.
- Byrommene skal reflektere Jessheims identitet og særpreg.

Flere faktorer spiller inn for å skape levende og attraktive byrom og parker:

Bebyggelsen skaper rammen om byrommene

Det er viktig at bebyggelsen rundt spiller sammen med byrommene ved å definere og avgrense rommene. Samtidig er det også viktig at bebyggelsens fasader åpner seg med levende fasader og publikumsrettete funksjoner i 1.etasje mot gate, veg og torg.

Funksjonene kan også være med å aktivere og prege bruken av byrommene, f.eks. ved at Kulturhuset eller andre aktører aktivt tar i bruk Rådhusplassen som en arena, eller ved at spisesteder bruker deler av gata/fortauet til uteservering.

Helhetlig og sammenhengende byromsstruktur

Forbindelseslinjene mellom sentrale byrom/parker/møteplasser må også vies oppmerksomhet for å skape og understøtte en sammenhengende og helhetlig struktur.

I gjennomført byromsutredning¹¹ for Jessheim sentrum viser analysen at sentrumsområdet framstår som et velorganisert og helhetlig område med stor variasjon i skala, form og materialbruk. Materialbruk og formgivning av detaljer er stedvis av høy kvalitet. Det er også lagt stor vekt på tilrettelegging i forhold til universell utforming. Det finnes mange gode kvaliteter som en kan bygge en videre sentrumsutvikling på.

Samtidig mangler byrommene sammenheng og helhet. Det finnes arealer, men sammenhengen mellom dem er mangelfull. Også innholdet i det enkelte området, og aktivitetsmulighetene, er begrenset. Det konkluderes med at det må legges vekt på å arbeide fram en helhetlig by- og grønnstruktur og sammenheng mellom de åpne arealene i sentrum.

¹¹ Byromsutredningen (datert 01.11.11) er utarbeidet av landskapsarkitektfirmaet Sundt&Thomassen på oppdrag fra Ullensaker kommune. Utredningen er delfinansiert av Akershus fylkeskommune v/prosjekt "By- og tettstedsutvikling i Akershus". Norsk Form v/ Bylab har også deltatt i samarbeidet.

I byromsutredningen er forslag til en helhetlig byromsstruktur skissert:



Enkelte forbindelser er pekt på som spesielt viktige:

- Tverrforbindelsen / aksen fra Rådhusvegen, via Rådhusplassen gjennom Torggata, gjennom Veibergkvartalet og forbindelsen sørover til Romsaasparken.
- Forbindelsene mellom byrommene på tvers av jernbanen ved utvikling av Dampsagaområdet: Tverrvegen, fotgjengerundergang under jernbanen ved stasjonen mellom Stasjonsparken og Dampsagaparken, og koblingen over jernbanen med Algarheimsbrua.

Funksjonsfordeling mellom byrom og parker

Det kan være en fordel å avklare funksjonsfordeling mellom byrommene på Jessheim. Byrommene bør gis forskjellig rolle som gir rom for ulike aktiviteter og bruk, og som til sammen danner en helhet. Det bør tilrettelegges for en variasjon av aktiviteter som henvender seg til mange befolkningsgrupper. Endelig funksjonsfordelingen bør avklares på bakgrunn av de forskjellige byrommenes iboende potensialer og innbyggernes ønsker. I byromsutredningen som er gjennomført er det blant annet foreslått følgende funksjonsfordeling:

- Stasjonsparken: sentrumspark
- Herredshusparken: vegetasjon som har preget hagene på Romerikes gårdsbruk
- Rådhusparken: sentral lekepark og kulturpark (indre gårdrommet)
- Romsaasparken: tettstedspark

7 Overordnet grønnstruktur

7.1 Definisjon og funksjon - grønnstruktur

Grønnstruktur er definert som "veven av store og små naturpregede områder i byen" (DN Håndbok 6, 1994) også kalt "den grønne infrastrukturen". Den kan være mer eller mindre sammenhengende og består av mange ulike areal typer med varierende grad av opparbeiding og tilgjengelighet for allmennheten. Dette er eksempelvis parker, naturområder, gravlund, private hager, fellesarealer i boligområder, jordbruksområder, bekker, vassdrag m.m. Grønnstrukturen har flere viktige funksjoner i et tettsted:

- En del av gang og sykkelstinetet.
- Områder for utøvelse av friluftsliv, idrett, lek og rekreasjon, og det er også viktige møteplasser.
- Visuell funksjon for tettstedet og skaper rom og avgrensinger.
- Er livsgrunnlag for biologisk mangfold. Bekker har blant annet en viktig funksjon som leveområde og ferdselsåre for dyr.
- Identitet og symbolverdi.

Den strukturelle oppbyggingen av grøntområder og grønne forbindelser mellom disse, har stor betydning for opplevelsen av landskapet, rekreasjonsmulighetene og biologisk mangfold. Samlet har dette betydning for mulighetene og gleden ved fysisk aktivitet, og er derfor nært knyttet til folkehelse.

Jessheim ligger i overgangen mellom fire landskapstyper:

- Nordbytjernet og dødislandskapet i nordvest.
- Brennifjellet og skogsområdene på sandgrunn med innslag av myr i nordøst.
- Langelandsfjellet med kupert skogsterreng på fjellgrunn mot sørøst.
- Ravine- og kulturlandskapet mot sørvest.

Dette gir en stor variasjon, og bredde i kvaliteter.

7.2 Delmål for grønnstruktur

- Bevare og styrke Jessheims særpreg som et grønt tettsted med nærhet og tilgjengelighet til omkringliggende friluftsområder.
- Sikre sammenhengende og tilstrekkelig overordnet grønnstrukturnettverk.
- Sikre grønnstruktur i sentrum slik at det skal være mulig å bevege seg i en grønn forbindelseslinje mellom plasser, torg og parker.

I kartet på neste side vises dette, både eksisterende og mulige fremtidige forbindelser. Deler av strukturene kan rent visuelt framstå som "grå", men er tilrettelagt for gående/syklende.



Grønnstruktur Jessheim – nåværende og framtidig

Skolene er hensiktsmessige å bruke som utgangspunkt fordi det er viktig å sikre nærhet og tilgjengelighet for skolebarna, og fordi det tilrettelegges for gode gang- og sykkelforbindelser til skolene fra boligområdene. I tillegg er det gode parkeringsmuligheter her. Det skal sikres og bevares funksjonelle grønne korridorer fra:

- Gystadmarka skole mot Brennifjellet og skogsområdene i nordøst
- Nordby ungdomskole og Jessheim skole mot Nordbytjernet
- Døli skole mot ravine- og kulturlandskapet i vest og Langelandsfjellet
- Allergot ungdomskole og Skogmo skole mot Langelandsfjellet

7.3 Blåstruktur og overvannshåndtering

Blåstrukturen er en del av grønnstrukturen. Dette er vannet i tettstedet; bekker, grunnvann, myrområder og vassdrag. Dette er viktige landskapselementer med opplevelseskvaliteter, ferdselsårer for dyr og livsgrunnlag for biologisk mangfold.

I byggesonen på Jessheim ligger de fleste bekkene i rør. Grunnvannet står imidlertid høyt flere steder øst på Jessheim. Dette gir utfordringer når det skal bygges. På Gystadmarka står grunnvannet svært høyt og skal ikke senkes.

7.4 Delmål - blåstruktur og overvannshåndtering

- Overvannshåndteringen baseres på prinsippet om lokal overvannshåndtering. Ved dimensjonering av overvannsanlegg skal det tas hensyn til klimaendringer og eventuelle fortetninger av bebyggelse.
- Overvann bør benyttes som en ressurs og som et positivt landskapselement i bomiljøer, tettstedsutvikling, i forbindelse med rekreasjonsformål og for å fremme biologisk mangfold.
- Bekkeåpning skal vurderes i forbindelse med utbyggingsprosjekter, men må vurderes i sammenheng med geotekniske forhold.



Eksempler på åpne overvannsløsninger som et positivt element i bomiljøet. Her vist med eksempel fra Augustenborg i Malmø.

8 Veg og kollektivforbindelser

8.1 Kort beskrivelse av dagens veg og kollektivtilbud

Jessheim har et overordnet vegnett bestående av Trondheimsvegen (nord/sør), Algarheimsvegen (fv 174 mot øst, med lenke mot nord) og Gardermovegen (fv. 178 mot vest). Jessheim har forbindelse til E6 i sørvest og nordvest.

Det er kapasitetsproblemer på vegnettet i deler av Jessheim i rushtidene. Av denne grunn er det også problemer med framkommelighet for buss i rushtidene. Dette gjelder spesielt fra sør langs Trondheimsvegen og i deler av Jessheim sentrum. Avlastingsveger som tverrveg (planlagt ferdigstilt i 2014) og omkjøringsvegen Jessheim sørøst (forprosjekt pågår) er viktige grep for å bedre denne situasjonen. Jessheim er utpekt til sykkelby. Tilrettelegging for gående, syklende og kollektivtrafikk, slik at en større del av de korte turene kan gjennomføres uten bil, er viktig grep for å begrense veksten i den motoriserte trafikken i Jessheim-området.

Jessheim har to stoppesteder på Hovedbanen, Jessheim stasjon og Nordby stasjon. Jessheim stasjon er et svært viktig kollektivknutepunkt (buss/tog/taxi). For tog er det planlagt forbedring i tilbud fra én til to avganger pr time, dette skjer trolig rundt årsskiftet 2012/13. Stasjonsområdet er lite funksjonelt i forhold til framtidens krav.

Gardermobanen går vest for Jessheim, men Jessheim har ikke stasjonstilknytning. Den tidligere planlagte stasjonen Jessheim vest, synes vanskelig å få etablert bl.a. av hensyn til flytogets reisetid mellom OSL og Oslo.

8.2 Delmål samferdsel

For å unngå køer og at sentrumsområdene på Jessheim blir for preget av biltrafikk, må det som nevnt legges til rette for at størst mulig andel av trafikkveksten i Jessheim-området skal tas gjennom kollektivtrafikk og av gående og syklende. Dette må gjøres gjennom tilrettelegging av gode alternativer til bil, og forutsetter også vesentlige forbedringer i kollektivtilbudet. Det er generelt et behov for styrking av kollektivtilbudet på Øvre Romerike, herunder regionsenteret Jessheim. Dette er også i samsvar med kommunens satsning på folkehelse og tiltak i kommunedelplan for klima- og energi, vedtatt 30.11.2009.

- Utviklingen av Jessheim skal i størst mulig grad bygge opp under eksisterende kollektivtilbud. Det forventes høyere frekvens som gjenytelse. I tillegg må også flatedekningen i regionsenteret bedres.
- Det legges vekt på gode forbindelser fra Jessheim sentrum til bydelene/omlandet rundt med kollektivbetjening, gående/syklende og bil på Jessheim.
- Gang- og sykkelvegnettet skal være sammenhengende. Det skal legges vekt på forbindelser i form av snarveger, som gjør gange og bruk av sykkel mer attraktivt enn bil.
- Vegnettet, inkludert kollektivknutepunktet, bussholdeplasser, byrom, gang- og sykkelveger skal være universelt utformet og tilgjengelig for alle. Transportsystemet skal ha løsninger som er utformet slik at personer med nedsatt funksjonsevne på en enkel måte kan orientere seg og ta seg fram dit de skal.
- Sentrumsområdene skal avlastes for gjennomgangstrafikk. Det etableres en struktur for parkeringsplasser og nye veglenker for å sikre dette.
- Framkommelighet for buss sikres gjennom kollektivtraseer.

Avsluttende merknader

Jessheim vil i årene framover oppleve fortsatt sterk vekst i antall innbyggere og arbeidsplasser. Mange vil også i framtiden reise til Jessheim for å nytte regionsenterets tilbud innen kultur, handel, idrett og friluftsliv.

Byutviklingsstrategien skal sikre at utviklingen av Jessheim blir preget av helhet, og at forutsigbarheten i planleggingen øker.

"Byutviklingsstrategi - Jessheim" er et retningsgivende dokument som skal nyttes i forbindelse med planarbeid og byggesaker for Jessheim. Strategien er viktig i forbindelse med utarbeidelsen av de følgende kommunedelplanene; "Byplan Jessheim", "Gystadmarka" og "Jessheim sørøst".