

PARALLELLOPPDRAG SØRUMSANDBYEN | AUGUST 2013

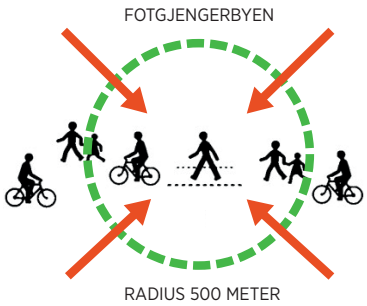
NYE UTSIKTER

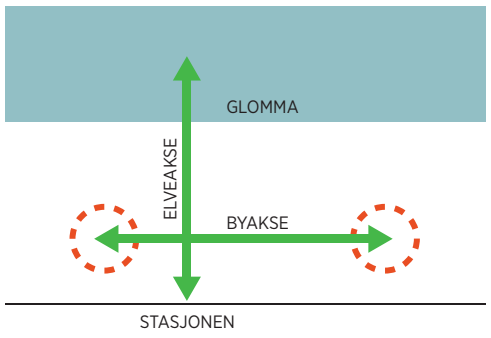
C.F. MØLLER NORGE | DRONNINGA LANDSKAP | VISTA ANALYSE | TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

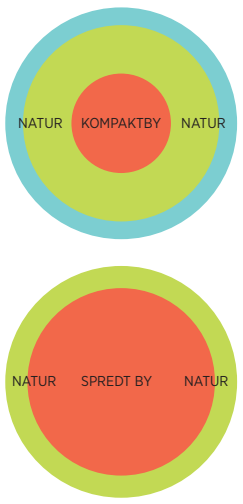
NYE UTSIKTER

C.F. MØLLER NORGE | DRONNINGA LANDSKAP | VISTA ANALYSE | TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

FUGLEPERSPEKTIV FRA NORDØST







En kompakt by bevarer omgivelsene og gir kort vei til naturopplevelser.

NYE UTSIKTER

SØRUMSAND BLIR SMÅBY

Sørumsand skal bli en attraktiv stasjonsby på Kongsvingerbanen og elveby ved Glommas bredd. Stasjonen og Glomma er stedets største aktivum. Historisk er Sørumsand er kjent for Tertitten og tømmerfløting. Alle tiltak frem mot 2040 skal forsterke stedets tilknytning til elvelandskapet og forvandle stasjonsbyen om til en ordentlig småby med mangfoldig byliv. God byplanlegging er jordvern. Vi bygger urbant, smart og grønt for det 21. århundre, for å hindre at det tusenårige kulturlandskapet gror igjen med bilavhengige byggefelt av ferdighus. En kompakt by med gangavstand til stasjonen er den smarte og grønne byen for vår tid. Byen utvikles innenfor en radius på 500 meter fra jernbaneperrongen, det er akseptabel gangavstand.

DET GODE LIVET I «BYGDEBYEN»

Sørumsand er bygd opp rundt stasjonen, et perfekt utgangspunkt for fremtidens bærekraftige stasjonsby. Målet er at alle skal kunne gå til alt eller til så mye som mulig og være uavhengige av bilen. På Sørumsand skal man spasere og sykle til skolen og til jobben eller ta toget til Oslo, Kongsvinger eller kanskje til og med til Aurskog og Bjørkelangen. Den spredte bosettingen i områdene rundt kompenseres med gode parkeringsmuligheter på riktige steder. Riktig sted vil være nær butikker med tunge varer (dagligvareforretninger og volumvarer). Sørumsand skal oppgraderes til å bli best mulig for beboerne og de som bruker byen til daglig. Det må legges til rette for fritids- og rekreasjonsmuligheter i sentrum.

HANDELSBYEN SØRUMSAND

Dagens struktur er lite kompakt. Avstanden mellom butikkene er for lang, og det er heller ikke butikker på begge sider av gaten. Sentrum byr imidlertid allerede på handel, og i motsetning til mange andre mindre tettsteder ligger kjøpesenteret midt i sentrum. Dette gir muligheter for en handelsby! Den nye byplanen viser at handelen legges til én sentral gågate, «Torggata». Handelen samles ytterligere, den må ikke spres. Alle butikker, bevertning og kulturtilbud er lagt langs denne sentrale strøksgaten med en tydelig avgrensning i hver ende (en såkalt «kjøttbeinstruktur»).

TETTHET

Utenfor stasjonsområdet og handelsgaten viser planen byboliger med boliggater. Det skal være litt kult å bo på bygda! Høy kvalitet i de offentlige byrom avhenger av tilstrekkelig boligtetthet. Ikke vær redd for å bygge litt høyt i den nye stasjonsbyen; det er tøft med høye bygg i et flatt jordbrukslandskap, både for å få utsikt utover landskapet, for å få en urban handelskultur og for indirekte å hindre ytterligere nedbygging av åser og jorder. Bokvalitet og urbant opphold er viktig. Bystrukturen fanger sola og gir beskyttelse mot kald nordavind og trekk fra Glomma på vinteren.



Glomma med bredder danner et 600 meter bredt flodrom.



Pus finner de beste plassene.



BOLIGER OG BOKVALITET

MED PLASS FOR PUS

Sørumsands trygge, rolige og naturskjønne omgivelser gjør området spesielt egnet for barnefamilier og eldre. Planen legger opp til boligbydeler med forhager, terrasse- og balkongsoner og kvartalsparker. Overgangssonen mellom ute og inne er spesielt viktig, det er som regel der katten sitter og naboer prater sammen.

Boligenes nærhet til naturen og gode byrom er grunnleggende kvaliteter som kan bli en forlengelse av boligen. Alle leiligheter får egen uteplass og "grønn utsikt. Vi vil vektlegge livsløpsstandard og universell utforming. Ulike boligstørrelser og -typer gir mulighet for ulike familiestrukturer og sosiale konstellasjoner. Det skal fortrinnsvis være gjennomgående leiligheter. Brukbarhet over tid og gjennom ulike livsfaser vil bidra til sosial stabilitet. Etasjetall, tilgjengelighet og differensierte private/ halvprivate/ offentlige soner vil være avgjørende for hvor trygt miljøet oppleves.

Sentralt plasserte eldreboliger og skoler gir kontakt mellom generasjonene. De eldre vil ikke lenger stues bort i byenes utkanter. De vil bo der det skjer, få impulser, være aktive, mestre dagliglivet og bo lengst mulig i egen bolig. Eldrekollektiv vil bli en mer aktuell boform i fremtiden. Forskere ser for seg eldrekollektiv som en av løsningene på den store gruppen av eldre som om kort tid vil sette et kraftig press på eldreomsorgen. Det kan også legges opp til andre boformer som generasjonsboliger, «forsøksboliger» innen energibruk eller «prøveboliger», hvor folk i nye livsfaser kan prøvebo en periode.

BARNAS SØRUMSAND

En by bør profileres presist og ikke for bredt. Sørumsand har Tertitten og Stomperud, og et godt utgangspunkt for å profilere seg som «Barnas Sørumsand». Barnefamiliene drar allerede til Sørumsand i helgene for å kjøre med Tertitten, men de besøker som regel ikke resten av byen og spiser sjelden på bevertningsstedene.

«ROSA RUNDE»

Tertitten kan kombineres med en «Rosa runde», en rundtur med aktiviteter og opplevelser for barnefamilier. Denne kan gå fra Stasjonsparken og Torget til Kuskerudparken og Glomma. Videre østover langs elven og tilbake via «Tverrgata» til «Torggata» og sentrum.
I Kuskerudparken kan det være piknik og lekeplasser med overraskende installasjoner utviklet i samarbeid med Sørumsands industrimiljø. Langs Glomma er det badeplasser og pir med utsiktspunkt og dramatisk jetstråle. Det arrangeres «tømmerfløting» med balansering på stokkene. I «Torggata» er det bibliotek og kulturhus med konserter, kino og barneteater, med utendørs oppsetninger i gågaten. Spisestedene, lekebutikkene osv. plasseres strategisk i forhold til den «Rosa runden». Ved å tilby opplevelser utover Tertitten vil barnefamiliene tilbringe hele dagen i Sørumsand, og også benytte tilbudene ellers i sentrum.

"EUREKAFONTENEN"

"VENDOM BRU"

KUSKERUDNEBBEN

"GLOMMAPIREN"

SCENE

"ELVEPARKEN"

"NORDRE UTSIKT"

AMFI

"STRANDPROMENADEN"

HOTELL

SKOLE

SLETTA

SKOLE

"SKOLEPLASSEN"

KUSKERUDPARKEN

"STASJONSGATA"

KINO/ BIBLIOTEK

KUSKERUD HAGEN

"KUSKERUDGATA"

BADEPARK

NAV/ INKUBATOR

"VERKSGATA"

KULTURHUS/ NÆRING

"LEGATA"

VENDOM

SKOLE

KULTURSKOLE

DAMSTJERNSBEKKEN

BEKKEFARET

HALDENVEGEN

"SKRIVERGATA"

"VESTBYGATA"

FYNSBEKKEN

RÅDHUS

TORGET

"TORGGATA"

HANDEL, KULTUR, NÆRING

"STORGATA"

BUSS

BUSS

TERTITTEN VERNEBYGG

"STASJONSPARKEN"

"TERTITTGATA"

BLAKERBEKKEN

"UTSIKTEN"

TARN

CAFÉ/ MATHALL/ UNGDOMSHUS

"ING. BØHNS GATE"

"INDUSTRIPARKEN"

"DRETTSGATA"

"INDUSTRIGATA"

"EUREKAGATA"

"SKOLEGATA"

KVARTALSPARK MED FORDRØYNINGS-BASSENG

"SOLURET"

BEKKEDRØGA

SØRUMSANDVEGEN

"FAGERLIGATA"

NORDLIA

LANGRYGGEN

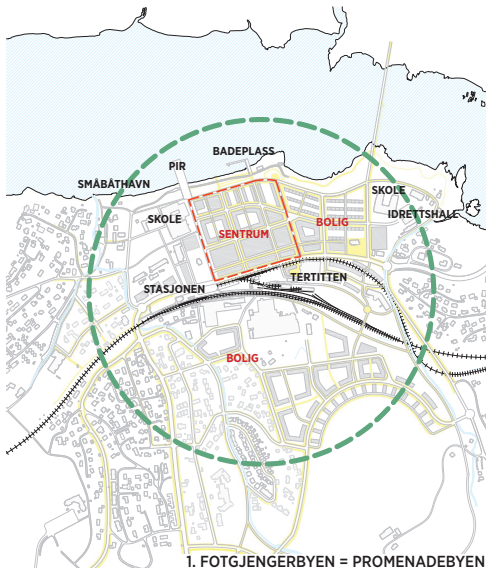
R = 500 m

FYNSBEKKEN

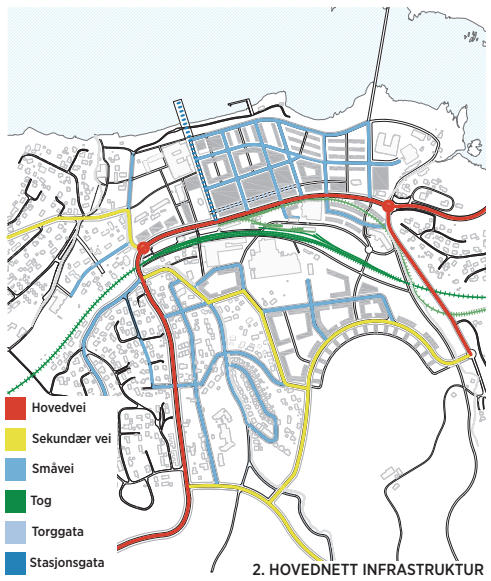
ORDERUDVEGEN

SITUASJONSPLAN M 1:2000

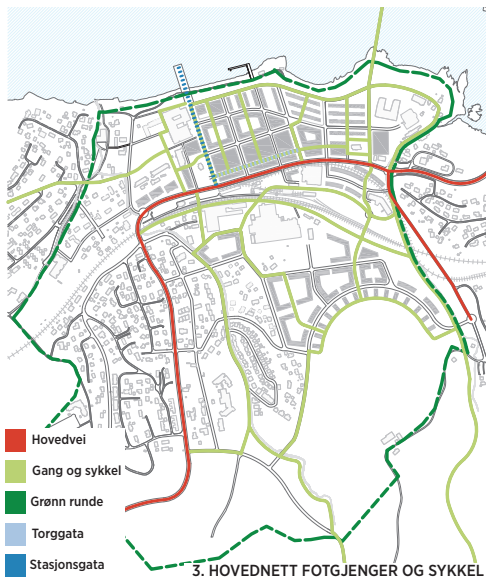
NYE UTSIKTER



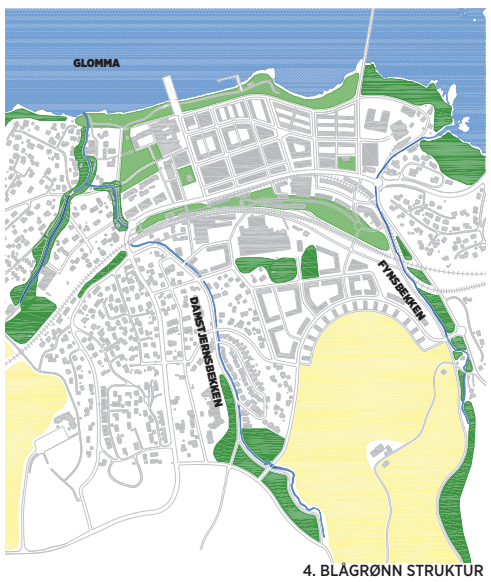
1. FOTGJENGERBYEN = PROMENADEBYEN



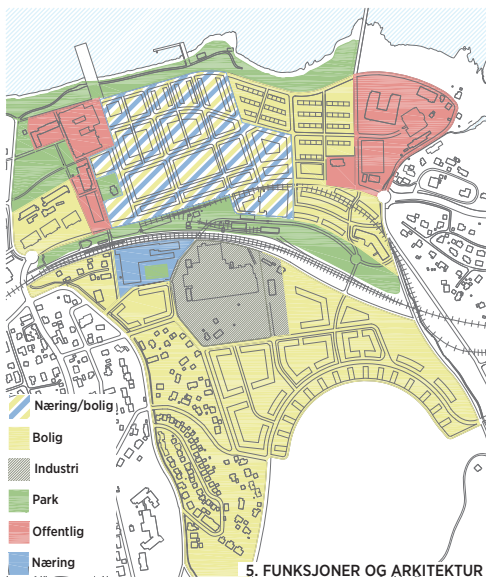
2. HOVEDNETT INFRASTRUKTUR



3. HOVEDNETT FOTGJENGER OG SYKKEL



4. BLÅGRØNN STRUKTUR



5. FUNKSJONER OG ARKITEKTUR

1. FOTGJENGERBYEN = PROMENADEBYEN

I massebilismens barndom var bilen utgangspunktet for planleggingen, og fotgjengeren var nederst på rangstigen, med byspredning og døde sentre som resultat. Prioriteringen må endres, og fotgjengeren må bli utgangspunktet for planleggingen. Byen skal være et 5 km/t-landskap, og ikke et 80 km/t-landskap.

Sentrumsringen med radius 600 meter tar utgangspunkt i den gående, med origo på Sørumsand stasjon. Innenfor ringen fortetter vi stasjonsbyen til en ordentlig småby på fotgjengernes premisser. Det er sunt å bevege seg og det er lettvint å gå når alt er lagt til rette for det. Et sammenhengende fortausnett med universell utforming utgjør en humanistisk infrastruktur. Strukturene tilrettelegges slik at tilgjengelighet for vareleveranser er god. I den grad det er mulig skal det tilrettelegges for vareleveranser i bakkant eller fra underetasjen av byggene.

Gatene er byens arterier og er essensielle, siden man ferdes her hver dag, uansett vær og tid. De utformes som byrom og ikke som samferdselskorridorer. En komplett og velfungerende gatestruktur vil danne grunnlag for et godt byliv og en hyggelig småbykultur. Gode fortau, gågater og sambruksgater gir en god handelsby, siden man setter fra seg bilen og går fra butikk til butikk. På Årnes er det bygd 4 km med nye fortau og 200 gateparkeringsplasser, som har medført at folk setter fra seg bilen og handler. Handelsstanden på Årnes kan fortelle om 30% omsetningsøkning etter at gatebruksplanen er bygd.

FØRSTE ETASJE
Første etasje i gateplan fortettes slik at det blir plass til flere butikker og mer service og tjenesteyting. Det forventes at veksten i forbruket går fra mer kjøp av varer til mer kjøp av tjenester, service og opplevelser. Denne tendensen er blitt tydeligere de siste årene. Dette må det tilrettelegges plass for i bygaten i kort avstand fra jernbanestasjonen. Når man handler skal man frakte varer med seg hjem, mens når man kjøper tjenester behøver man ikke frakte noe med seg hjem. Det reduserer samtidig behovet for tilgjengelighet med bil.

2. HOVEDNETT INFRASTRUKTUR

ALLE VEIER FØRER TIL SØRUMSAND
Sørumsand ligger omgitt av gylne kornåkre med seks viktige innfartsårer (Kongsvingerbanen, Sørumsandveien, Haldenveien og Blakerveien, samt lokalveiene Vestbyveien og Orderudveien). Alle veiene samles i hjertet av Sørumsandbyen, med årsdøgntrafikk (ÅDT) i sentrum på ca. 7.000. Dette gjør Sørumsand til det naturlige møtestedet i kommunen.

INFRASTRUKTUREN
Gatenettet er byens konstruksjon, siden det bestemmer kvartalene og de offentlige byrommene i minst 1.000 år! Byutviklingen starter derfor med den offentlige infrastrukturen og mellomrommene. Sørumsand er velsignet med et stort «jernbanerom» på 30 dekar. Dette er byens origo som alle må forholde seg til.

STASJONSBYEN SØRUMSAND
For 20 år siden diskuterte man å nedlegge Kongsvingerbanen; i dag er den en stor suksess! Raskere tog med flere avganger fra Kongsvinger/Oslo gjør at Sørumsand knyttes nærmere til hovedstadsregionen. Det går også tog til Karlstad. Värmland og Romerike er naboregioner som vil ha stadig mer kontakt etter hvert som de nasjonale grensene bygges ned og regionene blir viktigere.

VEIER BLIR GATER
Sørumsands veier bygges om til gater når tettstedet vokser til by. Gateplanen viser et hierarki fra smug, gågater, boliggater, handlegater til samlegater og hovedgater. Alle gatene skal ha brede trygge fortau, som enten er beplantet med gatetrær eller har forhager. Alle gatene skal utformes på stedets og forgjengernes premisser, og innenfor byen skal fartsgrensen være 30 km/t.

PARKERING
Det etableres 2.000 underjordiske biloppstillingsplasser og 330 gateparkeringsplasser på skyggesiden av sentrumsgatene.

SØRUMSANDVEIEN = STORVEIEN = "STORGATA"
Sørumsandveien er allerede en miljøgate, som i den nye planen er blitt Sørumsands storgate med brede beplanta fortau med plass til uterestauranter mot solen og den store himmelen mot syd. Storgata rommer funksjoner som gateterminal for busser, gateparkering og varelevering slik at den blir en sentral og livlig storgate med ekstra fin belegning, benker, belysning, beplantning og de historiske lokomotivene i vernebygg.

3. HOVEDNETT FOTGJENGER OG SYKKEL

Jernbanen splitter Sørumsand i en søndre og en nordre del. I dag er det ingen krysningspunkter i sentrum. Planen legger opp til tre nye krysninger av jernbanen. En undergang i hver ende av perrongene, samt en gangbro fra høyden i østre del av Stasjonsparken over til Orderudjordene, med den nye boligbydelen «Soluret». Sørumsands innbyggere får flere og bedre koblinger til stasjonen fra begge sider. Alle sentrumsfunksjonene samles rundt torget og gågaten nord for jernbanen, inkludert NAV og biblioteket. Syd for jernbanen blir det næring/industri og boligbydeler.

SYKKELBYEN
Utenfor sentrumsringen på 600 meter og til neste ring på ca. 3 km er sykkel et godt alternativ. Det opparbeides gang- og sykkelveier utover mot småhusområdene og i kulturlandskapet. Gang- og sykkelveiene opparbeides som brede promenader på 5 m, for å ha god plass til å møtes og for å unngå konflikter mellom syklist og gående. Vi vet at utover 3 km vil bilen være et naturlig førstevalg.

400 M LANG VENDOMBRO
Sykkelstiene legges langs bekkene i landskapet; i de blågrønne strukturer mellom åsene og Glomma. Langs Glomma bygges det også selvsagt et sammenhengende promenadesystem. Det mest spektakulære er en nesten 400 meter gang- og sykkelbro i forlengelsen av Vendom fra Lenseberget over Glomma til badeplassen i vest. Midt på broa vil det også bli et fint utsiktspunkt.

4. BLÅGRØNN STRUKTUR

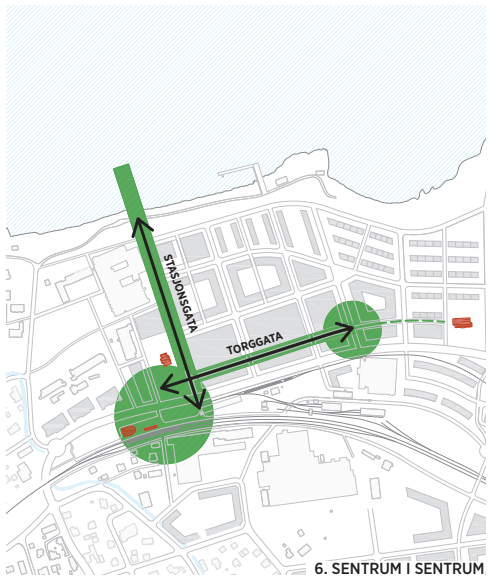
FLODBYEN SØRUMSAND
Romerikes flodlandskap er storslagent. Glomma er Romerikes sjel. Enormt mye ferskvann strømmer helt fra Trøndelags fjell, og roer seg ned nedenfor Bingsfossen til et over 400 m bredt vannspeil, som reflekterer himmelen. Fossenes larm ga i sin tid opphav til navnet Raumelv, så regionen ble hetende Romerike. Det gamle navnet på Glomma, Glaumr, betyr «den larmende», «den glammende».

ELVEROMMET
Den aller største "parken" er naturligvis Glomma, som med bredder danner et nærmere 600 m bredt flodrom. Fra Sørumsand er det seilbart til Øyeren og videre helt til Solbergfoss nord for Askim. Glommas flodlandskap er av internasjonal interesse og bør fremsnakkes. Andre kjente floder med samme bredde og vannføring er for eksempel Nilen, Donau, Seinen og Themsen.

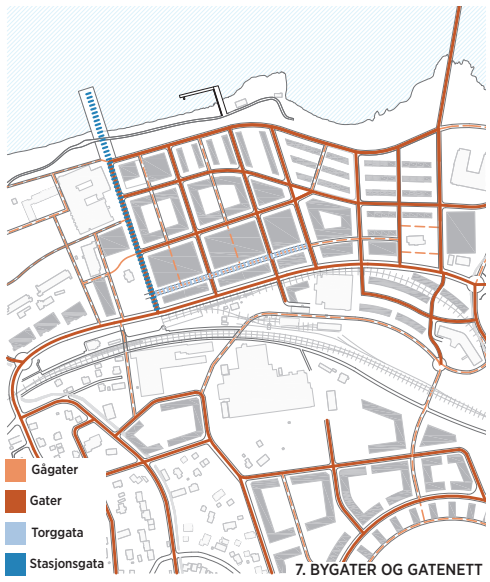
SANDSTRAND MED HVITE STAMMER
Kommunegartneren har tynnet og satt igjen mange fine hengebjerker, som danner en sammenhengende bjerkepark langs Glomma. Hengebjerken blir praktfull på Romerike og er dette landskapets karaktertre. Skal man reise og se velutviklede bjerker i verden, reis til Romerike!

STASJONSPARKEN
Stasjonsparken er et grønt belte nord for jernbanesporet og krysser Sørumsand fra øst til vest; fra rundkjøring til rundkjøring. Den er både en bypark og en grønn korridor for fotgjengere og syklister gjennom sentrum. Stasjonsbygningen og Tertitten ligger i Stasjonsparken.

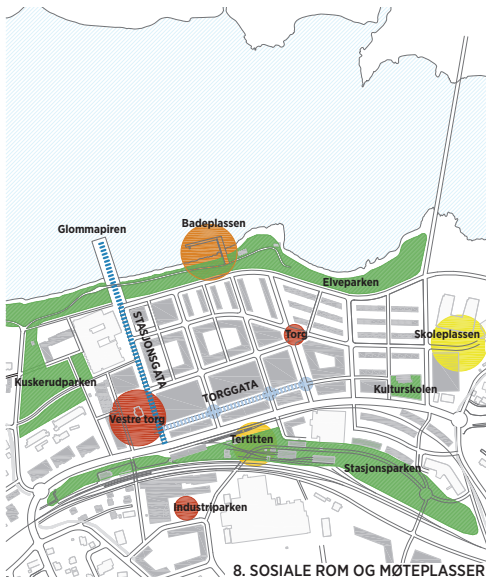
PÅ TUR FRA SKOG TIL VANN
Det renner små og store bekker og åer ned fra skogen gjennom dramatiske raviner i et ellers flatt kulturlandskap. Fynsbekken og Damstjernsbekken er blågrønne korridorer, som er biologiske aktive og viktige korridorer for planter, dyr og for mennesker, siden vi legger turveiene her. Muligheter for gang-, trille- og sykkelakser fra de skogkledte åsene i syd til Glomma vil by på attraktive tilbud for Sørums innbyggere, siden svært få kommuner har bygget et stinett som binder så ulike natur- og kulturområder sammen i ett turveisys-



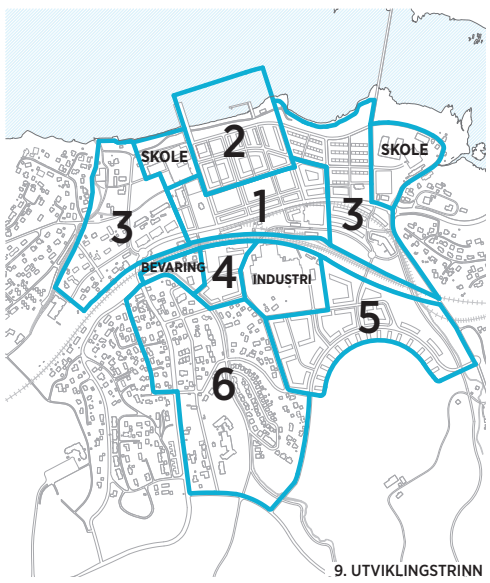
6. SENTRUM I SENTRUM



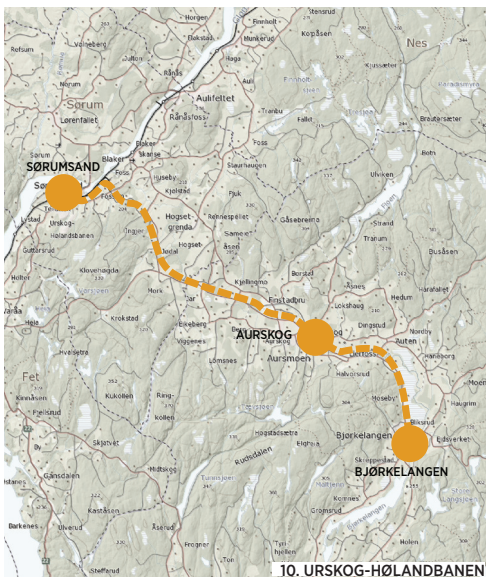
7. BYGATER OG GATENETT



8. SOSIALE ROM OG MØTEPLASSER



9. UTVIKLINGSTRINN



10. URSKOG-HØLANDBANEN

tem. Helseaspektet ved dette er viktig, og flere Akershuskommuner er godt i gang med friskvern som en behandlingsform for ulike livsstilssykdommer.

OVERVANN
Alt overvann fra tak og harde flater bør fordrøyes og iscenesettes av økologiske, økonomiske og estetiske årsaker. Nye Sørumsand blir en vannby, der det rene regnvannet behandles som ressurs og ikke som søppel. Regnvannet sendes ut i åpne renner og grøfter, samles i kanaler, speilbasseng og fordrøyningsdammer, før det ledes videre i eksisterende og nye bekker og til slutt ender i Glomma.

5.000 ÅRS KULTUR
Romerike har bølgende kornåkre, grønne åser og høy himmel, med spor av husdyrhold og åkerbruk helt fra yngre steinalder. De første sporene etter jordbruk er rundt 5.000 år gamle. Dette tilsier en restriktiv utbygging i all framtid, spesielt i Norge, siden bare 2,7 % av landet er dyrket mark. Sørumsand bør ha en markagrense for å bevare åsene mot utbygging, og god tilrettelegging for bruk av naturen i rekreasjons- og helseformål.

5. FUNKSJONER OG ARKITEKTUR

MANGFOLDIG SENTRUM
I Sørumsandbyen i 2040 skal det være høy tetthet i grønne omgivelser, det vil si kort vei fra byliv til naturopplevelser. Sørumsand sentrum får en blandet regulering med bolig, forretning, kontor, bevertning, offentlige funksjoner og kultur. Funksjonsblanding og nærhet til et variert tilbud gir mange mennesker med ulike gjøremål i gatene, noe som er et av de viktigste kjennetegnene for en sunn urbanitet. Tetthet, trygghet, tilgjengelighet og korte avstander får folk til å ta i bruk alternative transportmidler og skaper gater og bymiljø dominert av mennesker fremfor biler. I dag ligger det småhusbebyggelse med lav utnyttelse tett inntil stasjonen og sentrum. I utkanten kan en noe lavere leilighets- eller hagebybebyggelse vurderes, konsentrerte boligtyper som er plassert med omtanke i forhold til vind, sol og bruk.

NY TREARKITEKTUR
Sørumsand er tømmerfløtingsbyen. Nye prosjekter gjenspeiler den stolte historien. Planen foreslår to markante, nyskapende bygninger. Dagens parkeringsplass i sentrum fortettes med en lineær bygning parallelt med veien, som vil bli en av Norges lengste trekonstruksjoner. Bygningen definerer den nye gågaten «Torggata». Tverrgater nord-syd fra Sørumsandveien mot Glomma skaper åpninger i strukturen og små, overdekkede plasser til uteservering, handel osv. Ved Glommas bredd og øst for «Stasjonsgata» bygges Norges høyest trekonstruksjon. Dette blir Sørumsands nye hotell, med fantastisk utsikt over flodlandskapet. Hotellet ligger ved Elveparken med pir, utendørs amfi, promenade og badeplasser.

JERNBANEROMMET MED STASJONSPARKEN
Jernbanerommet er et urbant rom mellom industribygningene i sør og de nye fasadene til Norges lengste trehus. Dette er et viktig kulturminne med stasjonspark, stasjonsmiljø og jernbanelinjer. Stasjonsparken blir en moderne park med historisk innhold, og rommer en rekke nye funksjoner:

- Bussene plasseres arealeffektivt, lettvint og moderne som en gateterminal langs Sørumsandveien.
- Bussholdeplassen fjernes til fordel for «Tertittenstallen». Tertitten får en egen «monter» eller lokomotivstall i glass sentralt plassert i Stasjonsparken.
- Parkeringsplassen for biler fjernes i vest og erstattes med en beplantet sykkelparkeringsplass.
- Stasjonsmiljøet til Urskog-Hølandbanen har høy historisk verdi og estetisk kvalitet. Nye Urskog-Hølandbanen forlenges bort til Stasjonsplassen.
- Kollen i nordøst opparbeides til en ordentlig grønn bypark med utsiktstårn utover hele bygda. En parkvei med ny bro krysser sydover over Kongsvingerbanen, slik at parken får en mye viktigere og mer sentral rolle enn i dag.

Fra stasjonen merkes gang- og sykkelakser til omkringliggende bolig- og rekreasjonsområder. Det kommersielle potensialet som knyttes til en slik logistikk er at folk på tur i helger og ettermiddager vil kunne ende opp i sentrum og dermed skape grunnlag for et serveringstilbud.

INDUSTRIBYEN
Syd for jernbanen videreutvikles Eurekas og Rainpowers industriområde. Industrien er en viktig del av Sørumsands identitet. Den er perfekt plassert rett ved toget, og skaper arbeidsplasser og et mer variert sentrumsliv. På sikt kan industrien plasseres i den østre delen av området, det betyr at den eldre industribebyggelsen langs søndre perrong kan frigis til annen bruk. Det åpner også for en ny gangforbindelse nord-syd under jernbanen og gjennom industriområdets indre park, som kan bli en næringspark og bydelspark for Sørumsand syd.

BOLIGBYDELEN «SOLURET»
På nordre del av Orderudjordene bygges det en ny boligbydel. Bebyggelsen er strukturert langs en ringgate rundt kornåkeren, slik at åkerlandskapet avgrenses tydelig og blir bydelens origo. Dette vil gi karakter og tett kontakt, med siktlinjer mellom bebyggelse og kulturlandskap. En ny veiforbindelse fra Blakerveien til Industriveien danner en tverrforbindelse øst-vest og fleksibel adkomst til industriområdet.

SKOLEBYEN
Befolkningsøkningen frem mot 2040 tilsier at det blir behov for en ny sentrumsskole. Skolen legges ved siden av Bingsfoss ungdomsskole, få minutters gange fra jernbanestasjonen. I enden av Sletta etableres det en samlende «Skoleplass» mellom ungdomsskolen, idrettshallen og den nye skolen. Festiviteten kan brukes av skolene på dagtid og til kulturskole og andre kulturarrangementer på ettermiddag og kveld. Det kan også etableres lokaler for frivillige organisasjoner. Kultur- og idrettsaktiviteter forener folk på tvers av alder og sosiale grupper.

6. SENTRUM I SENTRUM

Stasjonen er origo i Sørumsandbyen. Alt ligger til rette for å bygge en kompakt stasjonsby. Vi etablerer det nye torget vis-à-vis stasjonsområdet og vest for butikksenteret. Kuskerudgården får en majestetisk plassering på Sørumsand torg. Ut fra torget definerer vi to akser: handelsaksen («Torggata») og stasjons- og elveaksen («Stasjonsgata»).

Handelsaksen blir en gågate parallelt med Sørumsandveien som følger fasadelivet på dagens butikksenter, der det i dag er mest folk og aktivitet. Parkeringsplassen fortettes med sentrumsbebyggelse med handel, bevertning, service, kulturtilbud m.m. Det etableres et tyngdepunkt i hver ende av gaten. På torget kommer det nye rådhuset ved siden av dagens rådhus, mot øst kan det for eksempel være bibliotek, kulturhus med kino og teater eller nye NAV. Viktige offentlige arbeidsplasser bør legges til sentrum. Et bibliotek og kulturhus kan også brukes av sentrumsskolene.

Stasjonsaksen går fra stasjonen via torget og knytter byen til Glomma i nord. Ved enden av «Stasjonsgata» kommer det nye hotellet og elveparken med utsiktspir og aktiviteter.

7. BYGATER OG GATENETT

Det skal bygges gater og ikke veier. Bygater utformes på stedets og de myke trafikantenes premisser. Et sammenhengende gate- og fortausnett er ett av de virkemidlene vi kan bruke for å få liv inn i byen. Levende gater er en forutsetning for levende byer, og fortauene danner basis og scene for bykulturen. Gateparkering gir økt omsetning for handelsstanden, sosial kontroll og liv i gaterommet. Plass til varelevering er en nødvendighet. Brede fortau med universell utforming vil øke trafikksikkerheten og gi plass til gangtrafikk, utekafeer, grønnsakshandel, gatetrær og snølagring. Gode oppholdsmuligheter sikres ved komfortable benker på solrike steder. Brede fortau inviterer oss til å spasere. Gatene bygges med gode materialer, frodig vegetasjon og utstyr som gjør dem attraktive, slik at de blir uformelle sosiale møtesteder. Dagens rundkjøringer opparbeides til byplasser, slik som Fonteneplassen på Årnes.

GATENE
Det lages en løper fra stasjonen, som ruller ned gjennom hele byen ned til en pir ut i Glomma, hvor stasjonsaksen ender i en praktfull utsikt midt i elva. Dette er «Stasjonsgata», som har sambruk mellom

SØRUMSAND TORG SETT FRA KUSKERUDGÅRDEN

alle trafikantgrupper, i og med at det vil bli liten biltrafikk her. «Torgata» blir Sørumsands hovedgate for handel, service og kultur. Denne gaten blir smalere, med tverrgater som danner overdekkede plaser for opphold og aktiviteter underveis. Sletta og Kuskerudgata blir utradisjonelle, asymmetriske gater med brede fortau med utekafeer på solsida, og smalere fortau og gateparkering på skyggesida.

EN BY MED UTSIKT
Villagata, Tertittgata, Tverrgata, Ilegata og Vendom er korte, rette gater som lager åpninger ut mot kulturlandskapet og Glomma i nord. Boliggatene har en større andel av grønt med romslige forhager eller gatetrær. Innimellom sentrumskvartalene er det smale og hyggelige smug og passasjer, som snarveier mellom de større gatene.

8. SOSIALE ROM OG MØTEPLASSER

PERRONGENE
Stasjonsplassen med nordre og søndre perrong er Sørumsands viktigste plass. Her vil det alltid vil være folk som kommer eller venter på å reise med en stadig travlere bane. På Stasjonsplassen skal det være enkelt å bytte fra tog til gange, sykkel, buss og bil. Mot syd knytter to nye underganger søndre del byen tettere til sentrumskjernen. Perrongene utvikles til et attraktivt byrom med bevertning, kultur og opplevelser. Den verneverdige industribebyggelsen langs søndre perrong kan bli et formidlingssenter for Sørumsands industri- og teknologimiljø. Etter hvert som industrien samles i den østre delen av området kan det etableres en jernbanerestaurant og nye aktiviteter i den gamle verkstedhallen. Det kan være teater, danseoppsetninger og rockekonserter, eller en klatrehall for de store høyder.

RÅDHUSPLASSEN = TORGET =GRISHUSBAKKEN
En utvidet Stasjonsplass ruller over Sørumsandveien som en steinparkett ned til det nye Torget, som også blir byens Rådhusplass, med det nye rådhuset som en vegg i plassen. Kuskerudgården med de vakre parktrærne får hedersplassen på Torget. Plassen utvikles slik at den både er egnet som en møteplass for større folkemengder og for opphold i mindre volum. Den bør være såpass generell at det er plass til aktiviteter året rundt; som salg av frukt og bær, politiske markeringer, 17. mai, julemarked og skøytebane. Det må være et fint dekke, nok benker i sol og skygge, representativ vegetasjon og et fordrøyningsbasseng, som får naturlig vann fra tak og harde flater. Torget ligger helt sentralt og solrikt til, slik et torg skal gjøre.

DEN TETTE BYGATEN
På Torget starter også «Torggata» som blir byens tette gågate og handlegate. Her konsentreres handel, bevertning, service og kultur, samt offentlige arbeidsplasser som for eksempel NAV. Gaten får overdekkede oppholdsplasser ved tverrgatene, for uteservering, salgsboder, utstillinger, gatemusikanter, konserter, oppvisninger m.m.

ELVEPARK MED PIR, STUPETÅRN OG JETSTRÅLE
Glommas bredd med Kuskerudstranda fra bassenget til båthavnen blir en urban elvepark med sandstrand, solterrasser, utendørskonserter, elvepromenade og en ny strandgate. Elveparken blir et møtested for hele byen der vi skal bade, stupe og sole oss sommertid. Det arrangeres «folkpark» med musikk og dans og utsikt over Glomma. Elvepromenaden er populær for gående, joggende og syklende hele året. Det plantes «grønne fingre» opp til Sørumsandveien og stasjonen, og settes ut mange komfortable benker på fine steder og for en stadig eldre befolkning, så turen og hvilestedene blir helsebringende. Midt i Glomma kan det utvikles en kraftig «jetstråle» av vann i samarbeid med byens industrimiljø.

Andre viktige møteplasser blir blant annet Stasjonsparken, Kuskerudparken og Skoleplassen, samt Næringsparken so m bydelspark for Sørumsand syd.

9. UTVIKLINGSTRINN

Utbyggingen bør skje i etapper som ivaretar stedets kvaliteter også underveis, slik at det fremstår som et attraktivt område selv om det ikke er ferdig utbygget. En byplan med stor tetthet tar også hensyn til fremtidige generasjoners utbyggingsbehov. Utviklingen av Sørumsand må skje trinnvis. Det blir viktig å starte på ett sted og etablere forutsigbare planer, slik at private aktører kan følge opp. Videre planlegging må trekke lokalbefolkningen med for å sikre en god plan med høy grad av legitimitet.

START MED STASJONEN, TORGET OG AKSENE
Stasjonsparken, Torget og de to hovedaksene «Stasjonsgata» og «Torggata» blir første utviklingstrinn. Her er det også i dag et variert tilbud, og det må legges til rette for nyetableringer. Vi ser for oss en trinnvis utvikling der konsentrasjon av tilbud på ett sted gir mye mennesker. Vi styrker ett punkt som allerede fungerer ganske bra, og fortetter der det allerede er tett. Når vi begynner ett sted og får det til å fungere vil nye tilbud etter hvert oppstå ved synergieffekt. Det nye rådhuset bygges på Torget, og biblioteket og NAV flyttes til «Torggata». Dette gir mange offentlige arbeidsplasser. Deretter bør kvartalene mellom «Kuskerudgata» og Glomma etableres.

START MED INFRASTRUKTUREN OG MØTEPLASSENE
Det skal bygges mange nye boliger i sentrum. For at sentrum skal bli attraktivt som boligområde må infrastrukturen og møteplassene være på plass. Folk skal komme lett til og fra sentrum til fots, på sykkel, og med tog, buss og bil. Det skal være meningsfullt å oppholde seg og «henge» i sentrum, både for barn, ungdom, voksne og eldre. Sørum kommune og Sørums politikere må bevisst plassere nye kultur-, idretts- og fritidstilbud midt i sentrum, og ikke til utkantene. Sentrum må prioriteres, det vil på sikt komme hele kommunen til gode.

Etter sentrumskjernen nord for jernbanen bør neste trinn være fortetting og boligutvikling i områdene innenfor radiusen 500 meter fra jernbaneperrongene. Det gjelder både bydelen mellom «Tverrgata» og «Skoleplassen», og boligområdet «Soluret» syd for jernbanen. Kvartalene vest for «Soluret», rundt Bekkedroga og «Fagerligata» kan deretter gradvis fortettes, enten ved eplehagefortetting eller utvikling av nye kvartaler med større leilighetsbygg.

10. URSKOG-HØLANDBANEN

Sørumsand er kjent for Tertitten. Vi foreslår å støtte historielagene i de respektive kommune til bygge og gjenåpne Urskog-Hølandsbanen på permanent basis. Dette vil binde sammen Bjørkelangen og Aurskog med Sørumsand. Vi starter med arbeidstog og skoletog, som vil forsterke Sørumsand som stasjonsby og rask vei til Oslo. Sørumsand vil dermed også bli skolebyen, der alt er lagt opp til skolebarn- og ungdom fra 6 til 18 år.

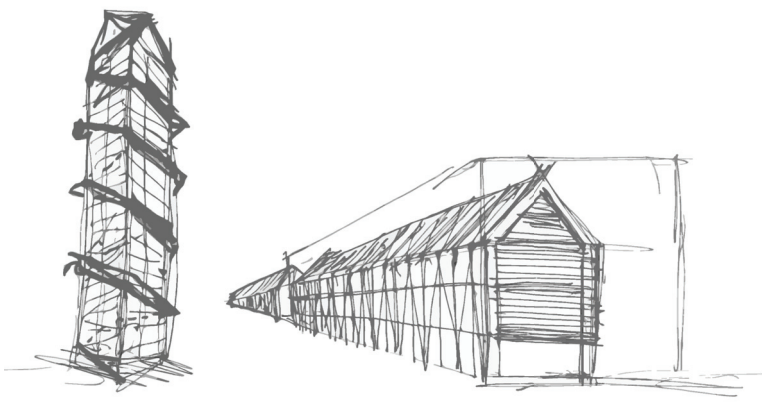
Levealderen stiger 1 år for hvert fjerde år vi lever. Etter hvert som levealderen stiger, vil det bli flere gamle over 70 år, som ikke lenger vil kjøre av ulike årsaker. Halvparten av alle dagens nyfødte vil nå 100 år.

Nye Tertitten-banen vil bli en turistattraksjon, sette Sørumsand på kartet og samtidig være funksjonell. Banen måtte elektrifiseres med moderne tog, så fikk de gamle togene være i bruk i helger og i turistsesongen.



AKSONOMETRISK SNITT GJENNOM SØRUMSAND M 1:750

STASJONEN OG “STASJONSGATA” SETT MOT GLOMMA MED TERTITTENS NYE LOKSTALL TIL HØYRE



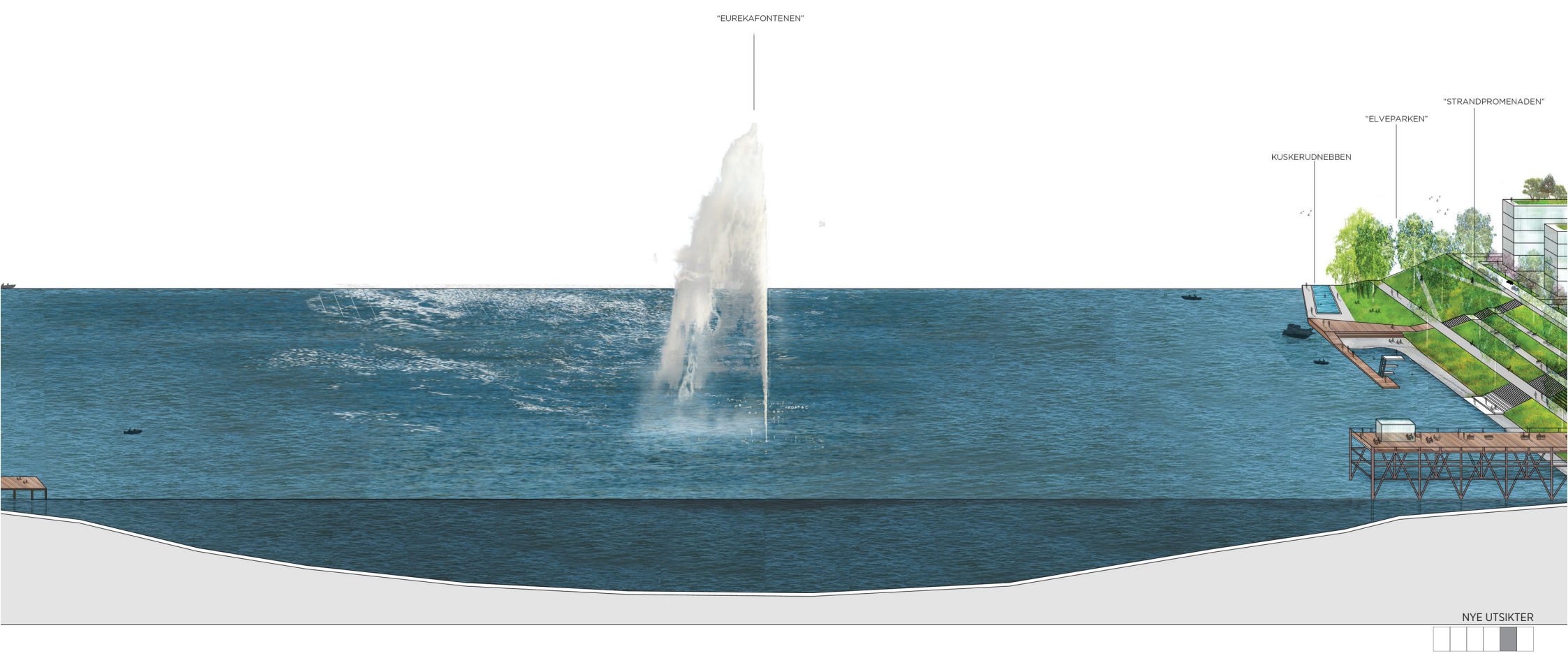
Norges høyeste og lengste trekonstruksjon ved hhv. Glomma og Sørumsandveien



“Torggata” med dagens situasjon.



“Torggata” med nye omgivelser.



NYE UTSIKTER

ELVEPROMENADE MED KONSERTAMFI, PIR, STUPETÅRN OG “JETSTRÅLE” AV VANN

UTNYTTELSE

I utnyttelsesberegningene har vi delt Sørumsand inn i tre delområder:

- Sørumsand sentrum (vest for «Tverrgata» og nord for jernbanen)
- Sørumsand øst (øst for «Tverrgata» og nord for jernbanen)
- Sørumsand syd (bydelen «Soluret» syd for jernbanen)

Totalt nytt bruksareal (BRA) for de tre delområdene er ca. 310.000 m². Nytt bruksareal er beregnet med etasjetall ca. 4,5 etasjer. Totalt sanert BRA blir ca. 25.000 m². Evt. BRA under terreng er ikke medtatt. Nytt BRA fordeles på ca. 240.000 m² bolig og 70.000 m² andre funksjoner. Det tilsvarer ca. 80% bolig og 20% andre funksjoner. Fordelingen kan tilpasses fremtidig behov. Totalt blir det i underkant av 10 boliger per dekar. Det tilsvarer ca. 20 innbyggere per dekar, eller omtrent samme tetthet som boligbydelen Torshov i Oslo.

Vi har tatt utgangspunkt i gjennomsnittlig bruttoareal på ca. 100 m² per boenhet. En fornuftig fordelingsnøkkel kan være leilighetstyper med BRA på 60 m², 90 m² og 120 m². Det foreslås en fordeling med 1/3 på hver av størrelsene. Totalt vil dette gi ca. 2.400 nye boliger og ca. 5.000 nye innbyggere. Leilighetene på 60 m² vil være tilpasset gruppene ung, singel og senior. Leilighetene på 90 m² kan passe for single, seniorer, små familier eller aleneforeldre. Leilighetene på 120 m² er attraktive familieleiligheter.

Tabellene 1 og 2 viser beregning av utnyttelse med ulike etasjetall. Tabell 1 med gjennomsnittlig høyde i underkant av 5 etasjer og tabell 2 med i overkant av 4 etasjer (for de tre delområdene sett under ett).

Utnyttelse for de tre delområdene blir som følger:
Sørumsand sentrum (vest for «Tverrgata» og nord for jernbanen) har nytt BRA ca. 140.000 m². Området er ca. på 90 dekar, og utnyttelsesgraden blir 1,5. Det er foreslått ca. 90.000 m² bolig (65%) og 50.000 m² andre funksjoner (35%). Beregningene er gjort med en gjennomsnittlig bygningshøyde i overkant av 4,5 etasjer. I sentrum blir det 900 nye boliger og 10 boliger per dekar.

Sørumsand øst (øst for «Tverrgata» og nord for jernbanen) har nytt BRA ca. 70.000 m². Området er ca. på 65 dekar, og utnyttelsesgraden blir 1,0. Det er foreslått ca. 55.000 m² bolig (80%) og 15.000 m² andre funksjoner (20%). Beregningene er gjort med en gjennomsnittlig bygningshøyde i overkant av 4 etasjer. I sentrum øst blir det 550 nye boliger og 8,5 boliger per dekar.

TABELL 1 Etasjetall < 5

OMRÅDE	AREAL	BYA	ETASJETALL	NYTT BRA	U-GRAD	BRA BOLIG	BRA ANNET	ANTALL LEIL.*	SANERT BRA
1_SENTRUM (VEST FOR "TVERRGATA")	90000	29000	5	145000	1,6	94250	50750	943	10500
2_ØST FOR "TVERRGATA"	65000	16000	4,5	72000	1,1	57600	14400	576	10500
3_SYD FOR JERNBANEN	90000	24000	4,5	108000	1,2	97200	10800	972	4500
SUM / SNITT	245000	69000		325000	1,3	249050	75950	2491	25500

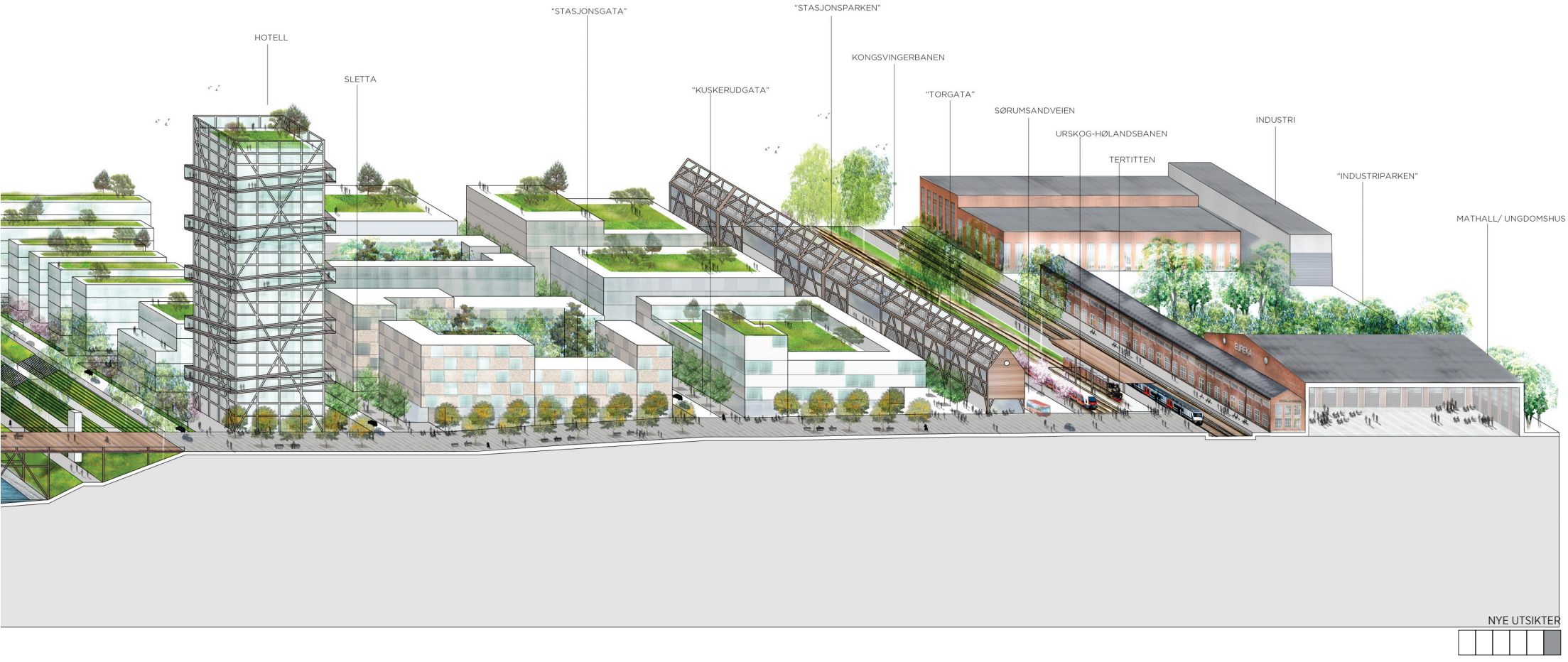
* *Gjennomsnittlig leilighetsstørrelse BTA 100 m2*

TABELL 2 Etasjetall > 4

OMRÅDE	AREAL	BYA	ETASJETALL	NYTT BRA	U-GRAD	BRA BOLIG	BRA ANNET	ANTALL LEIL.*	SANERT BRA
1_SENTRUM (VEST FOR "TVERRGATA")	90000	29000	4,5	130500	1,5	84825	45675	848	10500
2_ØST FOR "TVERRGATA"	65000	16000	4	64000	1,0	51200	12800	512	10500
3_SYD FOR JERNBANEN	90000	24000	4	96000	1,1	86400	9600	864	4500
SUM / SNITT	245000	69000		290500	1,2	222425	68075	2224	25500

* *Gjennomsnittlig leilighetsstørrelse BTA 100 m2*

Sørumsand syd (bydelen «Soluret» syd for jernbanen) har nytt BRA ca. 100.000 m². Området er ca. på 90 dekar, og utnyttelsesgraden blir 1,1. Det er foreslått ca. 90.000 m² bolig (90%) og 10.000 m² andre funksjoner (10%). Beregningene er gjort med en gjennomsnittlig bygningshøyde i overkant av 4 etasjer. I Sørumsand syd blir det 900 nye boliger og 10 boliger per dekar.



C.F. MØLLER NORGE
DRONNINGA LANDSKAP
VISTA ANALYSE
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

PARALLELLOPPDRAG SØRUMSAND

NYE UTSIKTER

SØRUMSAND BLIR SMÅBY

Sørumsand skal bli en attraktiv **stasjonsby** på Kongsvingerbanen og **elveby** ved Glommas bredd. Stasjonen og Glomma er stedets største aktivum. Historisk er Sørumsand er kjent for Tertitten og tømmerfløting. Alle tiltak frem mot 2040 skal forsterke stedets tilknytning til elvelandskapet og forvandle stasjonsbyen om til en ordentlig småby med mangfoldig byliv. God byplanlegging er jordvern. Vi bygger urbant, smart og grønt for det 21. århundre, for å hindre at det tusenårige kulturlandskapet gror igjen med bilavhengige byggefelt av ferdighus. En kompakt by med gangavstand til stasjonen er den smarte og grønne byen for vår tid. Byen utvikles innenfor en radius på 500 meter fra jernbaneperrongen, det er akseptabel gangavstand.

DET GODE LIVET I «BYGDEBYEN»

Sørumsand er bygd opp rundt stasjonen, et perfekt utgangspunkt for fremtidens bærekraftige stasjonsby. Målet er at alle skal kunne gå til alt eller til så mye som mulig og være uavhengige av bilen. På Sørumsand skal man spasere og sykle til skolen og til jobben eller ta toget til Oslo, Kongsvinger eller kanskje til og med til Aurskog og Bjørkelangen. Den spredte bosettingen i områdene rundt kompenseres med gode parkeringsmuligheter på riktige steder. Riktig sted vil være nær butikker med tunge varer (dagligvareforretninger og volumvarer). Sørumsand skal oppgraderes til å bli best mulig for beboerne og de som bruker byen til daglig. Det må legges til rette for fritids- og rekreasjonsmuligheter i sentrum.

HANDELSBYEN SØRUMSAND

Dagens struktur er lite kompakt. Avstanden mellom butikkene er for lang, og det er heller ikke butikker på begge sider av gaten. Sentrum byr imidlertid allerede på handel, og i motsetning til mange andre mindre tettsteder ligger kjøpesenteret midt i sentrum. Dette gir muligheter for en handelsby! Den nye byplanen viser at handelen legges til én sentral gågate, «Torggata». Handelen samles ytterligere, den må ikke spres. Alle butikker, bevertning og kulturtilbud er lagt langs denne sentrale strøksgaten med en tydelig avgrensning i hver ende (en såkalt «kjøttbeinstruktur»).

TETTHET

Utenfor stasjonsområdet og handelsgaten viser planen byboliger med boliggater. Det skal være litt kult å bo på bygda! Høy kvalitet i de offentlige byrom avhenger av tilstrekkelig boligtetthet. Ikke vær redd for å bygge litt høyt i den nye stasjonsbyen; det er tøft med høye bygg i et flatt jordbrukslandskap, både for å få utsikt utover landskapet, for å få en urban handelskultur og for indirekte å hindre ytterligere nedbygging av åser og jorder. Bokvalitet og urbant opphold er viktig. Bystrukturen fanger sola og gir beskyttelse mot kald nordavind og trekk fra Glomma på vinteren.

BOLIGER OG BOKVALITET

MED PLASS FOR PUS

Sørumsands trygge, rolige og naturskjønne omgivelser gjør området spesielt egnet for barnefamilier og eldre. Planen legger opp til boligbydeler med forhager, terrasse- og balkongsoner og kvartalsparker. Overgangssonen mellom ute og inne er spesielt viktig, det er som regel der katten sitter og naboer prater sammen.

Boligenes nærhet til naturen og gode byrom er grunnleggende kvaliteter som kan bli en forlengelse av boligen. Alle leiligheter får egen uteplass og “grønn utsikt. Vi vil vektlegge livsløpsstandard og universell utforming. Ulike boligstørrelser og -typer gir mulighet for ulike familiestrukturer og sosiale konstellasjoner. Det skal fortrinnsvis være gjennomgående leiligheter. Brukbarhet over tid og gjennom ulike livsfaser vil bidra til sosial stabilitet. Etasjetall, tilgjengelighet og differensierte private/ halvprivate/ offentlige soner vil være avgjørende for hvor trygt miljøet oppleves.

Sentralt plasserte eldreboliger og skoler gir kontakt mellom generasjonene. De eldre vil ikke lenger stues bort i byenes utkanter. De vil bo der det skjer, få impulser, være aktive, mestre dagliglivet og bo lengst mulig i egen bolig. Eldrekollektiv vil bli en mer aktuell boform i fremtiden. Forskere ser for seg eldrekollektiv som en av løsningene på den store gruppen av eldre som om kort tid vil sette et kraftig press på eldreomsorgen. Det kan også legges opp til andre boformer som generasjonsboliger, «forsøksboliger» innen energibruk eller «prøveboliger», hvor folk i nye livsfaser kan prøvebo en periode.

BARNAS SØRUMSAND

En by bør profileres presist og ikke for bredt. Sørumsand har Tertitten og Stomperud, og et godt utgangspunkt for å profilere seg som «Barnas Sørumsand».

Barnefamiliene drar allerede til Sørumsand i helgene for å kjøre med Tertitten, men de besøker som regel ikke resten av byen og spiser sjelden på bevertningsstedene.

«ROSA RUNDE»

Tertitten kan kombineres med en «Rosa runde», en rundtur med aktiviteter og opplevelser for barnefamilier. Denne kan gå fra Stasjonsparken og Torget til Kuskerudparken og Glomma. Videre østover langs elven og tilbake via «Tverrgata» til «Torggata» og sentrum. I Kuskerudparken kan det være piknik og lekeplasser med overraskende installasjoner utviklet i samarbeid med Sørumsands industrimiljø. Langs Glomma er det badeplasser og pir med utsiktspunkt og dramatisk jetstråle. Det arrangeres «tømmerfløting» med balansering på stokkene. I «Torggata» er det bibliotek og kulturhus med konserter, kino og barneteater, med utendørs oppsetninger i gågaten. Spisestedene, lekebutikkene osv. plasseres strategisk i forhold til den «Rosa runden». Ved å tilby opplevelser utover Tertitten vil barnefamiliene tilbringe hele dagen i Sørumsand, og også benytte tilbudene ellers i sentrum.

1. FOTGJENGERBYEN = PROMENADEBYEN

I massebilismens barndom var bilen utgangspunktet for planleggingen, og fotgjengeren var nederst på rangstigen, med byspredning og døde sentre som resultat. Prioriteringen må endres, og fotgjengeren må bli utgangspunktet for planleggingen. Byen skal være et 5 km/t-landskap, og ikke et 80 km/t-landskap.

Sentrumsringen med radius 500 meter tar utgangspunkt i den gående, med origo på Sørumsand stasjon. Innenfor ringen fortetter vi stasjonsbyen til en ordentlig småby på fotgjengernes premisser. Det er sunt å bevege seg og det er lettvint å gå når alt er lagt til rette for det. Et sammenhengende fortausnett med universell utforming utgjør en humanistisk infrastruktur. Strukturene tilrettelegges slik at tilgjengelighet for vareleveranser er god. I den grad det er mulig skal det tilrettelegges for vareleveranser i bakkant eller fra underetasjen av byggene.

Gatene er byens arterier og er essensielle, siden man ferdes her hver dag, uansett vær og tid. De utformes som byrom og ikke som samferdselskorridorer. En komplett og velfungerende gatestruktur vil danne grunnlag for et godt byliv og en hyggelig småbykultur. Gode fortau, gågater og sambruksgater gir en god handelsby, siden man setter fra seg bilen og går fra butikk til butikk. På Årnes er det bygd 4 km med nye fortau og 200 gateparkeringsplasser, som har medført at folk setter fra seg bilen og handler. Handelsstanden på Årnes kan fortelle om 30% omsetningsøkning etter at gatebruksplanen er bygd.

FØRSTE ETASJE

Første etasje i gateplan fortettes slik at det blir plass til flere butikker og mer service og tjenesteyting. Det forventes at veksten i forbruket går fra mer kjøp av varer til mer kjøp av tjenester, service og opplevelser. Denne tendensen er blitt tydeligere de siste årene. Dette må det tilrettelegges plass for i bygaten i kort avstand fra jernbanestasjonen. Når man handler skal man frakte varer med seg hjem, mens når man kjøper tjenester behøver man ikke frakte noe med seg hjem. Det reduserer samtidig behovet for tilgjengelighet med bil.

2. HOVEDNETT INFRASTRUKTUR

ALLE VEIER FØRER TIL SØRUMSAND

Sørumsand ligger omgitt av gylne kornåkre med seks viktige innfartsårer (Kongsvingerbanen, Sørumsandveien, Haldenveien og Blakerveien, samt lokalveiene Vestbyveien og Orderudveien). Alle veiene samles i hjertet av Sørumsandbyen, med årsdøgntrafikk (ÅDT) i sentrum på ca. 7.000. Dette gjør Sørumsand til det naturlige møtestedet i kommunen.

INFRASTRUKTUREN

Gatenettet er byens konstruksjon, siden det bestemmer kvartalene og de offentlige byrommene i minst 1.000 år! Byutviklingen starter derfor med den offentlige infrastrukturen og mellomrommene. Sørumsand er velsignet med et stort «jernbanerom» på 30 dekar. Dette er byens origo som alle må forholde seg til.

STASJONSBYEN SØRUMSAND

For 20 år siden diskuterte man å nedlegge Kongsvingerbanen; i dag er den en stor suksess! Raskere tog med flere avganger fra Kongsvinger/Oslo gjør at Sørumsand knyttes nærmere til hovedstadsregionen. Det går også tog til Karlstad. Värmland og Romerike er naboregioner som vil ha stadig mer kontakt etter hvert som de nasjonale grensene bygges ned og regionene blir viktigere.

VEIER BLIR GATER

Sørumsands veier bygges om til gater når tettstedet vokser til by. Gateplanen viser et hierarki fra smug, gågater, boliggater, handlegater til samlegater og hovedgater. Alle gatene skal ha brede trygge fortau, som enten er beplantet med gatetrær eller har forhager. Alle gatene skal utformes på

stedets og forgjengernes premisser, og innenfor byen skal fartsgrensen være 30 km/t.

PARKERING
Det etableres 2.000 underjordiske biloppstillingsplasser og 330 gateparkeringsplasser på skyggesiden av sentrumsgatene.

SØRUMSANDVEIEN = ”STORGATA”
Sørumsandveien er allerede en miljøgate, som i den nye planen er blitt Sørumsands storgate med brede beplanta fortau med plass til uterestauranter mot solen og den store himmelen mot syd. Storgata rommer funksjoner som gateterminal for busser, gateparkering og varelevering slik at den blir en sentral og livlig storgate med ekstra fin belegning, benker, belysning, beplantning og de historiske lokomotivene i vernebygg.

3. HOVEDNETT FOTGJENGER OG SYKKEL

Jernbanen splitter Sørumsand i en søndre og en nordre del. I dag er det ingen krysningspunkter i sentrum. Planen legger opp til tre nye krysninger av jernbanen. En undergang i hver ende av perrongene, samt en gangbro fra høyden i østre del av Stasjonsparken over til Orderudjordene, med den nye boligbydelen «Soluret». Sørumsands innbyggere får flere og bedre koblinger til stasjonen fra begge sider. Alle sentrumsfunksjonene samles rundt torget og gågaten nord for jernbanen, inkludert NAV og biblioteket. Syd for jernbanen blir det næring/industri og boligbydeler.

SYKKELBYEN
Utenfor sentrumsringen på 600 meter og til neste ring på ca. 3 km er sykkel et godt alternativ. Det opparbeides gang- og sykkelveier utover mot småhusområdene og i kulturlandskapet. Gang- og sykkelveiene opparbeides som brede promenader på 5 m, for å ha god plass til å møtes og for å unngå konflikter mellom syklist og gående. Vi vet at utover 3 km vil bilen være et naturlig førstevalg.

400 M LANG VENDOMBRO
Sykkelstiene legges langs bekkene i landskapet; i de blågrønne strukturer mellom åsene og Glomma. Langs Glomma bygges det også selvsagt et sammenhengende promenadesystem. Det mest spektakulære er en nesten 400 meter gang- og sykkelbro i forlengelsen av Vendom fra Lenseberget over Glomma til badeplassen i vest. Midt på broa vil det også bli et fint utsiktspunkt.

4. BLÅGRØNN STRUKTUR

FLODBYEN SØRUMSAND
Romerikes flodlandskap er storslagent. Glomma er Romerikes sjel. Enormt mye ferskvann strømmer helt fra Trøndelags fjell, og roer seg ned nedenfor Bingsfossen til et over 400 m bredt vannspeil, som reflekterer himmelen. Fossenes larm ga i sin tid opphav til navnet Raumelv, så regionen ble hetende Romerike. Det gamle navnet på Glomma, Glaumr, betyr «den larmende», «den glammende».

ELVEROMMET
Den aller største ”parken” er naturligvis Glomma, som med bredder danner et nærmere 600 m bredt flodrom. Fra Sørumsand er det seilbart til Øyeren og videre helt til Solbergfoss nord for Askim. Glommas flodlandskap er av internasjonal interesse og bør fremsnakkes. Andre kjente floder med samme bredde og vannføring er for eksempel Nilen, Donau, Seinen og Themsen.

SANDSTRAND MED HVITE STAMMER
Kommunegartneren har tynnet og satt igjen mange fine hengebjerker, som danner en sammenhengende bjerkepark langs Glomma. Hengebjerken blir praktfull på Romerike og er dette landskapets karaktertre. Skal man reise og se velutviklede bjerker i verden, reis til Romerike!

STASJONSPARKEN
Stasjonsparken er et grønt belte nord for jernbanesporet og krysser Sørumsand fra øst til vest; fra rundkjøring til rundkjøring. Den er både en bypark og en grønn korridor for fotgjengere og syklister gjennom sentrum. Stasjonsbygningen og Tertitten ligger i Stasjonsparken.

PÅ TUR FRA SKOG TIL VANN
Det renner små og store bekker og åer ned fra skogen gjennom dramatiske raviner i et ellers flatt kulturlandskap. Fynsbekken og Damstjernsbekken er blågrønne korridorer, som er biologiske aktive og viktige korridorer for planter, dyr og for mennesker, siden vi legger turveiene her. Muligheter for gang-, trille- og sykkelakser fra de skogkledte åsene i syd til Glomma vil by på attraktive tilbud for Sørums innbyggere, siden svært få kommuner har bygget et stinett som binder så ulike natur- og kulturområder sammen i ett turveisystem. Helseaspektet ved dette er viktig, og flere Akershuskommuner er godt i gang med friskvern som en behandlingsform for ulike livsstilssykdommer.

OVERVANN
Alt overvann fra tak og harde flater bør fordrøyes og iscenesettes av økologiske,

økonomiske og estetiske årsaker. Nye Sørumsand blir en vannby, der det rene regnvannet behandles som ressurs og ikke som søppel. Regnvannet sendes ut i åpne renner og grøfter, samles i kanaler, speilbasseng og fordrøyningsdammer, før det ledes videre i eksisterende og nye bekker og til slutt ender i Glomma.

5.000 ÅRS KULTUR

Romerike har bølgende kornåkre, grønne åser og høy himmel, med spor av husdyrhold og åkerbruk helt fra yngre steinalder. De første sporene etter jordbruk er rundt 5.000 år gamle. Dette tilsier en restriktiv utbygging i all framtid, spesielt i Norge, siden bare 2,7 % av landet er dyrket mark. Sørumsand bør ha en markagrense for å bevare åsene mot utbygging, og god tilrettelegging for bruk av naturen i rekreasjons- og helseformål.

5. FUNKSJONER OG ARKITEKTUR

MANGFOLDIG SENTRUM

I Sørumsandbyen i 2040 skal det være høy tetthet i grønne omgivelser, det vil si kort vei fra byliv til naturopplevelser. Sørumsand sentrum får en blandet regulering med bolig, forretning, kontor, bevertning, offentlige funksjoner og kultur. Funksjonsblanding og nærhet til et variert tilbud gir mange mennesker med ulike gjøremål i gatene, noe som er et av de viktigste kjennetegnene for en sunn urbanitet. Tetthet, trygghet, tilgjengelighet og korte avstander får folk til å ta i bruk alternative transportmidler og skaper gater og bymiljø dominert av mennesker fremfor biler. I dag ligger det småhusbebyggelse med lav utnyttelse tett inntil stasjonen og sentrum. I utkanten kan en noe lavere leilighets- eller hagebybebyggelse vurderes, konsentrerte boligtyper som er plassert med omtanke i forhold til vind, sol og bruk.

NY TREARKITEKTUR

Sørumsand er tømmerfløtingsbyen. Nye prosjekter gjenspeiler den stolte historien. Planen foreslår to markante, nyskapende bygninger. Dagens parkeringsplass i sentrum fortettes med en lineær bygning parallelt med veien, som vil bli en av Norges lengste trekonstruksjoner. Bygningen definerer den nye gågaten «Torggata». Tverrgater nord-syd fra Sørumsandveien mot Glomma skaper åpninger i strukturen og små, overdekkede plasser til uteservering, handel osv. Ved Glommas bredd og øst for «Stasjonsgata» bygges Norges høyest trekonstruksjon. Dette blir Sørumsands nye hotell, med fantastisk utsikt over flodlandskapet. Hotellet ligger ved Elveparken med pir, utendørs amfi, promenade og badeplasser.

JERNBANEROMMET MED STASJONSPARKEN

Jernbanerommet er et urbant rom mellom industribygningene i sør og de nye fasadene til Norges lengste trehus. Dette er et viktig kulturminne med stasjonspark, stasjonsmiljø og jernbanelinjer. Stasjonsparken blir en moderne park med historisk innhold, og rommer en rekke nye funksjoner:

- Bussene plasseres arealeffektivt, lettvint og moderne som en gateterminal langs Sørumsandveien.
- Bussholdeplassen fjernes til fordel for «Tertittenstallen». Tertitten får en egen «monter» eller lokomotivstall i glass sentralt plassert i Stasjonsparken..
- Parkeringsplassen for biler fjernes i vest og erstattes med en beplantet sykkelparkeringsplass.
- Stasjonsmiljøet til Urskog-Hølandbanen har høy historisk verdi og estetisk kvalitet. Nye Urskog-Hølandbanen forlenges bort til Stasjonsplassen
- Kollen i nordøst opparbeides til en ordentlig grønn bypark med utsiktstårn utover hele bygda. En parkvei med ny bro krysser sydover over Kongsvingerbanen, slik at parken får en mye viktigere og mer sentral rolle enn i dag

Fra stasjonen merkes gang- og sykkelakser til omkringliggende bolig- og rekreasjonsområder. Det kommersielle potensialet som knyttes til en slik logistikk er at folk på tur i helger og ettermiddager vil kunne ende opp i sentrum og dermed skape grunnlag for et serveringstilbud.

INDUSTRIBYEN

Syd for jernbanen videreutvikles Eurekas og Rainpowers industriområde. Industrien er en viktig del av Sørumsands identitet. Den er perfekt plassert rett ved toget, og skaper arbeidsplasser og et mer variert sentrumsliv. På sikt kan industrien plasseres i den østre delen av området, det betyr at den eldre industribebyggelsen langs søndre perrong kan frigis til annen bruk. Det åpner også for en ny gangforbindelse nord-syd under jernbanen og gjennom industriområdets indre park, som kan bli en næringspark og bydelspark for Sørumsand syd.

BOLIGBYDELEN «SOLURET»

På nordre del av Orderudjordene bygges det en ny boligbydel. Bebyggelsen er strukturert langs en ringgate rundt kornåkeren, slik at åkerlandskapet avgrenses tydelig og blir bydelens origo. Dette vil gi karakter og tett kontakt, med siktlinjer mellom bebyggelse og kulturlandskap. En ny veiforbindelse fra Blakerveien til Industriveien danner en tverrforbindelse øst-vest og fleksibel adkomst til industriområdet.

SKOLEBYEN

Befolkningsøkningen frem mot 2040 tilsier at det blir behov for en ny sentrumsskole. Skolen legges ved siden av Bingsfoss ungdomsskole, få minutters gange fra jernbanestasjonen. I enden av Sletta etableres det en samlende «Skoleplass» mellom ungdomsskolen, idrettshallen og den nye skolen. Festiviteten kan brukes av skolene på dagtid og til kulturskole og andre kulturarrangementer på ettermiddag og kveld. Det kan også etableres lokaler for frivillige organisasjoner. Kultur- og idrettsaktiviteter forener folk på tvers av alder og sosiale grupper.

6. SENTRUM I SENTRUM

Stasjonen er origo i Sørumsandbyen. Alt ligger til rette for å bygge en kompakt stasjonsby. Vi etablerer det nye torget vis-à-vis stasjonsområdet og vest for butikksenteret. Kuskerudgården får en majestetisk plassering på Sørumsand torg. Ut fra torget definerer vi to akser: handelsaksen («Torggata») og stasjons- og elveaksen («Stasjonsgata»).

Handelsaksen blir en gågate parallelt med Sørumsandveien som følger fasadelivet på dagens butikksenter, der det i dag er mest folk og aktivitet. Parkeringsplassen fortettes med sentrumsbebyggelse med handel, bevertning, service, kulturtilbud m.m. Det etableres et tyngdepunkt i hver ende av gaten. På torget kommer det nye rådhuset ved siden av dagens rådhus, mot øst kan det for eksempel være bibliotek, kulturhus med kino og teater eller nye NAV. Viktige offentlige arbeidsplasser bør legges til sentrum. Et bibliotek og kulturhus kan også brukes av sentrumsskolene.

Stasjonsaksen går fra stasjonen via torget og knytter byen til Glomma i nord. Ved enden av «Stasjonsgata» kommer det nye hotellet og elveparken med utsiktspir og aktiviteter.

7. BYGATER OG GATENETT

Det skal bygges gater og ikke veier. Bygater utformes på stedets og de myke trafikantenes premisser. Et sammenhengende gate- og fortausnett er ett av de virkemidlene vi kan bruke for å få liv inn i byen. Levende gater er en forutsetning for levende byer, og fortauene danner basis og scene for bykulturen. Gateparkering gir økt omsetning for handelsstanden, sosial kontroll og liv i gaterommet. Plass til varelevering er en nødvendighet. Brede fortau med universell utforming vil øke trafikksikkerheten og gi plass til gangtrafikk, utekafeer, grønnsakshandel, gatetrær og snølagring.

Gode oppholdsmuligheter sikres ved komfortable benker på solrike steder. Brede fortau inviterer oss til å spasere. Gatene bygges med gode materialer, frodig vegetasjon og utstyr som gjør dem attraktive, slik at de blir uformelle sosiale møtesteder. Dagens rundkjøringer opparbeides til byplasser, slik som Fonteneplassen på Årnes.

GATENE

Det lages en løper fra stasjonen, som ruller ned gjennom hele byen ned til en pir ut i Glomma, hvor stasjonsaksen ender i en praktfull utsikt midt i elva. Dette er «Stasjonsgata», som har sambruk mellom alle trafikantgrupper, i og med at det vil bli liten biltrafikk her. «Torgata» blir Sørumsands hovedgate for handel, service og kultur. Denne gaten blir smalere, med tverrgater som danner overdekkede plaser for opphold og aktiviteter underveis. Sletta og Kuskerudgata blir utradisjonelle, asymmetriske gater med brede fortau med utekafeer på solsida, og smalere fortau og gateparkering på skyggesida.

EN BY MED UTSIKT

Villagata, Tertittgata, Tverrgata, Ilegata og Vendom er korte, rette gater som lager åpninger ut mot kulturlandskapet og Glomma i nord. Boliggatene har en større andel av grønt med romslige forhager eller gatetrær. Innimellom sentrumskvartalene er det smale og hyggelige smug og passasjer, som snarveier mellom de større gatene.

8. SOSIALE ROM OG MØTEPLASSER

PERRONGENE

Stasjonsplassen med nordre og søndre perrong er Sørumsands viktigste plass. Her vil det alltid vil være folk som kommer eller venter på å reise med en stadig travlere bane. På Stasjonsplassen skal det være enkelt å bytte fra tog til gange, sykkel, buss og bil. Mot syd knytter to nye underganger søndre del byen tettere til sentrumskjernen. Perrongene utvikles til et attraktivt byrom med bevertning, kultur og opplevelser. Den verneverdige industribebyggelsen langs søndre perrong kan bli et formidlingssenter for Sørumsands industri- og teknologimiljø. Etter hvert som industrien samles i den østre delen av området kan det etableres en jernbanerestaurant og nye aktiviteter i den gamle verkstedhallen. Det kan være teater, danseoppsetninger og rockekonserter, eller en klatrehall for de store høyder.

RÅDHUSPLASSEN = TORGET = GRISHUSBAKKEN

En utvidet Stasjonsplass ruller over Sørumsandveien som en steinparkett ned til det nye Torget, som også blir byens Rådhusplass, med det nye rådhuset som en

vegg i plassen. Kuskerudgården med de vakre parktrærne får hedersplassen på Torget. Plassen utvikles slik at den både er egnet som en møteplass for større folkemengder og for opphold i mindre volum. Den bør være såpass generell at det er plass til aktiviteter året rundt; som salg av frukt og bær, politiske markeringer, 17. mai, julemarked og skøytebane. Det må være et fint dekke, nok benker i sol og skygge, representativ vegetasjon og et fordrøyningsbasseng, som får naturlig vann fra tak og harde flater. Torget ligger helt sentralt og solrikt til, slik et torg skal gjøre.

DEN TETTE BYGATEN

På Torget starter også «Torggata» som blir byens tette gågate og handlegate. Her konsentreres handel, bevertning, service og kultur, samt offentlige arbeidsplasser som for eksempel NAV. Gaten får overdekkede oppholdsplasser ved tverrgatene, for uteservering, salgsboder, utstillinger, gatemusikanter, konserter, oppvisninger m.m.

ELVEPARK MED PIR, STUPETÅRN OG JETSTRÅLE

Glommas bredd med Kuskerudstranda fra bassenget til båthavnen blir en urban elvepark med sandstrand, solterrasser, utendørskonserter, elvepromenade og en ny strandgate. Elveparken blir et møtested for hele byen der vi skal bade, stupe og sole oss sommertid. Det arrangeres «folkpark» med musikk og dans og utsikt over Glomma. Elvepromenaden er populær for gående, joggende og syklende hele året. Det plantes «grønne fingre» opp til Sørumsandveien og stasjonen, og settes ut mange komfortable benker på fine steder og for en stadig eldre befolkning, så turen og hvilestedene blir helsebringende. Midt i Glomma kan det utvikles en kraftig «jetstråle» av vann i samarbeid med byens industrimiljø.

Andre viktige møteplasser blir blant annet Stasjonsparken, Kuskerudparken og Skoleplassen, samt Næringsparken so m bydelspark for Sørumsand syd.

9. UTVIKLINGSTRINN

Utbyggingen bør skje i etapper som ivaretar stedets kvaliteter også underveis, slik at det fremstår som et attraktivt område selv om det ikke er ferdig utbygget. En byplan med stor tetthet tar også hensyn til fremtidige generasjoners utbyggingsbehov. Utviklingen av Sørumsand må skje trinnvis. Det blir viktig å starte på ett sted og etablere forutsigbare planer, slik at private aktører kan følge opp. Videre planlegging må trekke lokalbefolkningen med for å sikre en god plan med høy grad av legitimitet.

START MED STASJONEN, TORGET OG AKSENE

Stasjonsparken, Torget og de to hovedaksene «Stasjonsgata» og «Torggata» blir første utviklingstrinn. Her er det også i dag et variert tilbud, og det må legges til rette for nyetableringer. Vi ser for oss en trinnvis utvikling der konsentrasjon av tilbud på ett sted gir mye mennesker. Vi styrker ett punkt som allerede fungerer ganske bra, og fortetter der det allerede er tett. Når vi begynner ett sted og får det til å fungere vil nye tilbud etter hvert oppstå ved synergieffekt. Det nye rådhuset bygges på Torget, og biblioteket og NAV flyttes til «Torggata». Dette gir mange offentlige arbeidsplasser. Deretter bør kvartalene mellom «Kuskerudgata» og Glomma etableres.

START MED INFRASTRUKTUREN OG MØTEPLASSENE

Det skal bygges mange nye boliger i sentrum. For at sentrum skal bli attraktivt som boligområde må infrastrukturen og møteplassene være på plass. Folk skal komme lett til og fra sentrum til fots, på sykkel, og med tog, buss og bil. Det skal være meningsfullt å oppholde seg og «henge» i sentrum, både for barn, ungdom, voksne og eldre. Sørum kommune og Sørums politikere må bevisst plassere nye kultur-, idretts- og fritidstilbud midt i sentrum, og ikke til utkantene. Sentrum må prioriteres, det vil på sikt komme hele kommunen til gode.
Etter sentrumskjernen nord for jernbanen bør neste trinn være fortetting og boligutvikling i områdene innenfor radiusen 500 meter fra jernbaneperrongene. Det gjelder både bydelen mellom «Tverrgata» og «Skoleplassen», og boligområdet «Soluret» syd for jernbanen. Kvartalene vest for «Soluret», rundt Bekkedroga og «Fagerligata» kan deretter gradvis fortettes, enten ved eplehagefortetting eller utvikling av nye kvartaler med større leilighetsbygg.

10. URSKOG-HØLANDBANEN

Sørumsand er kjent for Tertitten. Vi foreslår å støtte historielagene i de respektive kommune til bygge og gjenåpne Urskog-Hølandsbanen på permanent basis. Dette vil binde sammen Bjørkelangen og Aurskog med Sørumsand. Vi starter med arbeidstog og skoletog, som vil forsterke Sørumsand som stasjonsby og rask vei til Oslo. Sørumsand vil dermed også bli skolebyen, der alt er lagt opp til skolebarn- og ungdom fra 6 til 18 år.

Levealderen stiger 1 år for hvert fjerde år vi lever. Etter hvert som levealderen stiger, vil det bli flere gamle over 70 år, som ikke lenger vil kjøre av ulike årsaker. Halvparten av alle dagens nyfødte vil nå 100 år.

Nye Tertitten-banen vil bli en turistattraksjon, sette Sørumsand på kartet og samtidig være funksjonell. Banen måtte elektrifiseres med moderne tog, så fikk de gamle togene være i bruk i helger og i turistsesongen.

UTNYTTELSE

I beregningene av utnyttelse har vi delt Sørumsand inn i tre delområder:

- Sørumsand sentrum (vest for «Tverrgata» og nord for jernbanen)
- Sørumsand øst (øst for «Tverrgata» og nord for jernbanen)
- Sørumsand syd (bydelen «Soluret» syd for jernbanen)

Totalt nytt bruksareal (BRA) for de tre delområdene er ca. 310.000 m^2. Nytt bruksareal er beregnet med etasjetall ca. 4,5 etasjer. Totalt sanert BRA blir ca. 25.000 m^2. Evt. BRA under terreng er ikke medtatt. Nytt BRA fordeles på ca. 240.000 m^2 bolig og 70.000 m^2 andre funksjoner. Det tilsvarer ca. 80% bolig og 20% andre funksjoner. Fordelingen kan tilpasses fremtidig behov. Totalt blir det i underkant av 10 boliger per dekar. Det tilsvarer ca. 20 innbyggere per dekar, eller omtrent samme tetthet som boligbydelen Torshov i Oslo.

Vi har tatt utgangspunkt i gjennomsnittlig bruttoareal på ca. 100 m^2 per boenhet. En fornuftig fordelingsnøkkel kan være leilighetstyper med BRA på 60 m^2, 90 m^2 og 120 m^2. Det foreslås en fordeling med 1/3 på hver av størrelsene. Totalt vil dette gi ca. 2.400 nye boliger og ca. 5.000 nye innbyggere. Leilighetene på 60 m^2 vil være tilpasset gruppene ung, singel og senior. Leilighetene på 90 m^2 kan passe for single, seniorer, små familier eller aleneforeldre. Leilighetene på 120 m^2 er attraktive familieleiligheter.

Tabellene 1 og 2 viser beregning av utnyttelse med ulike etasjetall. Tabell 1 med gjennomsnittlig høyde i underkant av 5 etasjer og tabell 2 med i overkant av 4 etasjer (for de tre delområdene sett under ett).

Utnyttelse for de tre delområdene blir som følger:

Sørumsand sentrum (vest for «Tverrgata» og nord for jernbanen) har nytt BRA ca. 140.000 m^2. Området er ca. på 90 dekar, og utnyttelsesgraden blir 1,5. Det er foreslått ca. 90.000 m^2 bolig (65%) og 50.000 m^2 andre funksjoner (35%). Beregningene er gjort med en gjennomsnittlig bygningshøyde i overkant av 4,5 etasjer. I sentrum blir det 900 nye boliger og 10 boliger per dekar.

Sørumsand øst (øst for «Tverrgata» og nord for jernbanen) har nytt BRA ca. 70.000 m^2. Området er ca. på 65 dekar, og utnyttelsesgraden blir 1,0. Det er foreslått ca. 55.000 m^2 bolig (80%) og 15.000 m^2 andre funksjoner (20%). Beregningene er gjort med en gjennomsnittlig bygningshøyde i overkant av 4 etasjer. I sentrum øst blir det 550 nye boliger og 8,5 boliger per dekar.

Sørumsand syd (bydelen «Soluret» syd for jernbanen) har nytt BRA ca. 100.000 m^2. Området er ca. på 90 dekar, og utnyttelsesgraden blir 1,1. Det er foreslått ca. 90.000 m^2 bolig (90%) og 10.000 m^2 andre funksjoner (10%). Beregningene er gjort med en gjennomsnittlig bygningshøyde i overkant av 4 etasjer. I Sørumsand syd blir det 900 nye boliger og 10 boliger per dekar.

TABELL 1
Etasjetall <5

OMRÅDE	AREAL	BYA	ETASJETALL	NYTT BRA	U-GRAD	BRA BOLIG	BRA ANNET	ANTALL LEIL.*	SANERT BRA
1_SENTRUM (VEST FOR "TVERRGATA")	90000	29000	5	145000	1,6	94250	50750	943	10500
2_ØST FOR "TVERRGATA"	65000	16000	4,5	72000	1,1	57600	14400	576	10500
3_SYD FOR JERNBANEN	90000	24000	4,5	108000	1,2	97200	10800	972	4500
SUM / SNITT	245000	69000		325000	1,3	249050	75950	2491	25500

* *Gjennomsnittlig leilighetsstørrelse BTA 100 m2*

TABELL 2
Etasjetall >4

OMRÅDE	AREAL	BYA	ETASJETALL	NYTT BRA	U-GRAD	BRA BOLIG	BRA ANNET	ANTALL LEIL.*	SANERT BRA
1_SENTRUM (VEST FOR "TVERRGATA")	90000	29000	4,5	130500	1,5	84825	45675	848	10500
2_ØST FOR "TVERRGATA"	65000	16000	4	64000	1,0	51200	12800	512	10500
3_SYD FOR JERNBANEN	90000	24000	4	96000	1,1	86400	9600	864	4500
SUM / SNITT	245000	69000		290500	1,2	222425	68075	2224	25500

* *Gjennomsnittlig leilighetsstørrelse BTA 100 m2*

PLANFAGLIG OG TEMATISK DRØFTING

SØRUMSANDS UTFORDRINGER

BEFOLKNINGSVEKST
LIV I SENTRUM

Sørum kommune ligger i en region i vekst. Det er forventet sterk befolkningsvekst i kommunen i årene fremover. Folketallet i kommunen har økt fra 14.400 i 2008 til 16.200 i 2012, som er en vekst på 12 prosent. Kommunen har en arealstrategi som sier at befolkningsveksten skal styres til sentrale områder i Sørumsand og Frogner. Dette medfører et potensial for fortetting av bystrukturen med flere boliger i sentrum. Flere boliger i sentrum og nær tilgang til jernbanestasjon innfrir også de klimamessige målene om redusert bilbruk og reduserte klimagassutslipp.

Vista Analyse har foretatt beregninger som viser en forventet sysselsettingsvekst i Sørum på 23 prosent med i overkant av 900 flere arbeidsplasser, hvorav rundt halvparten vil komme gjennom økning i offentlig forvaltning, mens 250 nye arbeidsplasser kan forventes innen handel og service. [1] De offentlige arbeidsplassene vil komme både innen omsorgstjenester, skole mv., slik at ikke alle arbeidsplassene kan etableres i sentrum. Veksten innen handel og service kommer som følge av økt forbruk og en sterk økonomi. Det er imidlertid en trend der veksten endres fra kjøp av varer til kjøp av tjenester. Det innebærer økt mulighet for utvikling av tilbud i urbane strøk. Handel er de siste årene utviklet i sentrums randsone på grunn av behov for bil for å frakte varer hjem. Ved kjøp av tjenester vil dette behovet avta, og potensialet for tilbud i sentrum øker. Tilbud innen pleie (hud, hår mv), trening, kultur, bespisning er eksempler på tjenesteproduksjon som er i vekst. Sentrumsgaten må utvikles til en miks av ulike funksjoner innen handel, service og tjenester, og offentlig service må legges til sentrum, slik at det blir flere folk (arbeidstakere) i gatene. Arbeidsplassene skal legges til sentrum.

Utviklingen kommunen nå er inne i medfører at det i tillegg til nye boliger, blir behov for å utvikle sentrumskvaliteter på Sørumsand. Tilbudet til befolkningen må styrkes i takt med veksten. Kommunen har behov for overordnede planer for utviklingen, for å unngå en lite koordinert utvikling eller at utvikling hindres. Befolkningssammensetningen endres over tid, det blir flere innbygger med bakgrunn fra andre land og andre landsdeler. Levealderen øker og andelen eldre øker. Samtidig er kommunen attraktiv for barnefamilier og har stor tilflytting av barn med foreldre. Befolkningen er en ressurs som kommunen må legge til rette for å trekke veksler på, på en best mulig måte.

Det dukker stadig opp lokaliseringsspørsmål i enkeltsaker på detaljert nivå (i byggesaken). Slike spørsmål bør avklares på et overordnet nivå slik at de blir sett i sammenheng med hverandre. Ofte ser en løsninger der det er handel i første etasje, kontorer i et par etasjer over og til slutt boliger i de øverste etasjene. Det må vurderes om ikke enkelte bygg i sentrum alene er kontorlokaler. Dette skaper attraktivitet på arbeidsplassen og et pulserende jobbmiljø.

Vi vet sentrum oppleves som mest tilgjengelig i områder som er lite bilbasert, og minst tilgjengelig i områder som i høy grad er bilbasert. Fortetting i sentrum bidrar dermed til at Sørumsand sentrum oppleves som et lett tilgjengelig sted for flere enn i dagens situasjon.

PENDLING OG BRUK AV STASJON

Pendlerstatistikken fra 2007 viser at en relativt stor andel av innbyggerne i kommunen bor og jobber i egen kommune (2145), mens 260 pendler inn til Oslo, 208 til Skedsmo og 300 til Nes. En stor andel av arbeidsstokken pendler innenfor Romerike. Utfordringen med denne arbeidsstokken er hvorvidt de bruker tog eller bil. Det er et klimamål å redusere bruk av privatbil, slik at en god tilgjengelighet og et attraktivt jernbanesystem ikke bare vil bidra til reduserte klimagassutslipp, men også bidra til økt bruk av sentrum.

Det knytter seg en utfordring til hvor mange av de som reiser til jobb utenfor kommunen som bruker toget. Det må være et mål å gjøre stasjonsområdet attraktivt. Gode venterom – med internettilkopling, dagens aviser osv.

Sørum bor og jobber i kommunen	***2145***
Vestby, Ski, Ås, Frogn, Oppegård	22
Asker og Bærum	16
Oslo, Nesidden	260
Aurskog-Høland	164
Fet	101
Rælingen	52
Enebakk	11
Lørenskog	68
Skedsmo	208
Gjerdrum	26
Ullensaker	164
Nes (Ak.)	302
Eidsvoll, Nannestad; Hurdal, Nittedal	139
Utpendling	***1533***

Ved å utvikle Sørumsand sentrum, som ligger rett ved jernbanestasjonen og bussterminalen, styrker man også mulighetene til å fange opp de som reiser kollektivt og sluse dem til Sørumsand sentrum for handel og opplevelser. Kundegrunnlaget styrkes ytterligere ved at boligfortetting i sentrum bidrar til at flere velger å reise med tog eller buss fra

[1] Næringsutvikling i Osloregionen. Rapport 2013/05. Vista Analyse

Sørumsand sentrum, i steder for med bil fra spredte boligområder i omegnen.

HANDELSLEKKASJE

I områdeplan for Sørumsand sentrum (oppgaveprogram) er det innledningsvis vedtatt en plan med målsetting at ”kommunesenteret Sørumsand skal bli en attraktiv småby med handel, næring og boliger som setter mennesket i sentrum”.

Vi foreslår at en med handel i denne forbindelse inkluderer tjenesteyting slik at både handel, service og tjenesteyting inngår i målsettingen for vitalisering og utvikling av Sørumsand sentrum.

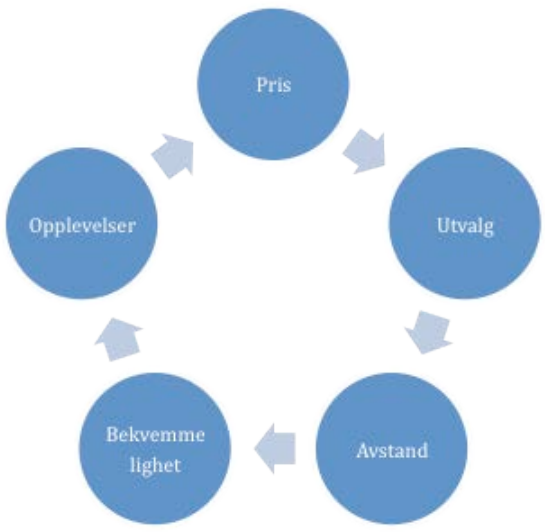
Sørum kommune har i dag en omsetning innen varehandel som dekker rundt 43 prosent av etterspørselen[2]. Snittomsetningen per innbygger er iht. SSBs varehandelsstatistikk for 2012 på 31.800 NOK. Snitt for landet er 75.000 NOK. Det er altså en handelslekkasje ut av kommunen på over 43.000 NOK per innbygger. Tilbudet i Fokus Butikksenter ligger i sentrum og omfatter hverdagsbehov som apotek, blomster, bokhandel, kiosk, dagligvare, kafe, frisør, sport og vinmonopol sammen med et lite utvalg utvalgsvarer (gull, optikk, klær, sko). Den nære beliggenheten til Strømmen Storsenter – et av Norges største kjøpesentre med en omsetning på nær 1,8 mrd. NOK (inkl. mva.) bidrar sterkt til denne handelslekkasjen, men også storhandelstilbudet på Karihaugen, Visperud og Groruddalen med sine 160.000 innbyggere – er det liten grunn til å forvente at Sørum kan utvikle et tilbud som ivaretar hele handelsbehovet. Men like fullt er 16.000 innbyggere tilstrekkelig til at tilbudet burde kunne være bedre. Det er derfor svært positivt at sentrum har et vinmonopol og at det dekker en rekke hverdagsbehov. Det er et godt utgangspunkt. En skal likevel være oppmerksom på at en utvikling av stasjonsbyen som et større handelssted vil være en utfordring. En kritisk suksessfaktor vil være å skape attraktive byrom. Der det er folk blir det handel. Man må altså sørge for at sirkulasjonen går gjennom det som skal bli den fremtidige handlegaten.

Det er få mennesker synlig utendørs i sentrum. Sentrum domineres av biler og store arealer avsatt til parkering og biltrafikk. Men like betydningsfullt er fravær av gode møteplasser og aktiviteter for opphold i sentrum. Dette sammen med konkurranse fra andre handelssteder og en stor andel som jobbpendler ut av Sørumsand bidrar til at det er lite liv i sentrum. Men ettersom sentrums vitalitet ikke alene handler om handelstilbudet men om en kombinasjon av mennesker som sirkulerer til og fra jobb, mennesker som bor der og ulike tilbud innen handel, service og tjenesteyting samt offentlige tilbud, og ikke minst kultur og opplevelseskvalitet, er det ikke handel alene som kan redde sentrum. Det er kombinasjonen av en rekke forhold som utgjør potensialet for økt vitalitet i sentrum. Det er behov for møteplasser både utendørs og innendørs som er attraktive for alle aldersgrupper og nasjonaliteter.

Bil er positivt, men de må ikke ta plassen for mennesker i sirkulasjon og opphold. Bildet under viser hvor stor plass en bil tar. Grovt regnet kan vi si at omsetningen tilsvarer to kvadratmeter handelsflate per person. Det tilsvarer omtrent en bil i gateplan. Bilene tar med andre ord mye handelsareal bort fra sentrum.

Ser vi mer i detalj på handelsomsetningen i Sørum, finner vi en handelslekkasje også innen dagligvarer. Ofte ser vi at folk handler mat der de bor. En handelslekkasje innen dagligvarer er derfor noe overraskende. En utvikling av bedre dagligvaretilbud med torg, baker og spesialforretninger kan være en løsning på dette. Disse henvender seg ut til eller i gateplan.

Tilrettelegging for handel handler om mye mer enn å vedta at all handel skal inn i sentrum. Starter man i andre enden og i stedet har som målsetting å få flest mulig mennesker i sirkulasjon i sentrum, vil handelstilbudet komme av seg selv. Sagt på en annen måte; det er like viktig – eller vel så viktig – å få arbeidsplasser og boliger i sentrum, som å få butikker dit. Der det er folk utvikles tilbud. Men det er ikke alene mennesker som skaper kommersiell aktivitet. Kvalitet er også viktig. Mange forhold spiller inn når folk velger sitt handlested. Og alle disse forholdene må sjekkes ut i planleggingen av et handelssted.



Samtidig som kommunen opplever stor befolkningsvekst sliter handelsstanden på Sørumsand. Sørumsand sentrum har utfordringer med befolkningens krav og forventninger med hensyn til nærings-

[2] Kilde: Vista Analyses verktøy for handelsanalyser.

/handelsaktivitet og tilbud. Vekst i regionen har også ført til at det er satset mye på utvikling av byer, tettsteder og kjøpesentra i nabokommunene. Med en rekke konkurrerende handelssteder i regionen og økende krav til service og kvalitet må Sørumsand styrkes som sentrum for å bli mer konkurransedyktig.

IDENTITET

Sørumsand har hatt en identitet knyttet til Glomma, Sørumsand verksted, jernbanen og omkringliggende landbruk og friluftsområder og tidligere tiders tømmerfløting. Stedet har i større grad utviklet seg til en forstad der det er godt å bo, men hva Sørumsand identifiseres med nå er usikkert. På dialogkonferansen kom det opp et behov for en sterkere identitet. Identiteten bør uten tvil knyttes til elva og det industrielle miljøet med de fagmiljøene som er her (Eureka, Rainpower m.fl.).

Sørumsand kan også bygge videre på Tertitten og Stomperud, og utvikle et helhetlig tilbud til barn og barnefamilier.





Sørumsand sentrum er i dag dominert av biler.