

Stortorgets rolle i fremtidens Lillestrøm



Innhold

1	Oppgave og mål	3
1.1	Om denne rapporten	3
1.2	Om prosessen og det videre arbeidet.....	4
2	Føringer og premisser	5
2.1	Nasjonale forventninger til kommunal planlegging, 2019 – 2023.....	5
2.2	Kommuneplan 2019 – 2030 for Skedsmo kommune.....	6
2.3	Områdereguleringsplan for Lillestrøm Øst.....	7
2.4	Byromsprogrammet for Lillestrøm Øst.....	8
2.5	Grøntplan for Skedsmos byggesone 2019-2029	9
2.6	Samferdselsplan for Skedsmo 2016-2030.....	10
2.7	Byutviklingsplan for Lillestrøm, under utarbeidelse.....	11
3	Analyse.....	12
3.1	Historisk kontekst og identitet i dag	13
3.2	Stortorgets fysiske rammer.....	18
3.2.1	Utfordringer i dag	19
3.2.2	Funksjoner i dag	20
3.2.3	Bygninger og eiendomsstruktur	22
3.3	Bystruktur av en by i vekst.....	25
3.4	Grønnstruktur	31
3.5	Om programmering av byrom til forskjellige funksjoner	32
3.5.1	Anlegg for lek og mosjon.....	33
3.5.2	Park	35
3.5.3	Torg og samlingsplass	37
3.6	Oppsummering av analysedelen, forslag til byromsfunksjoner på Stortorget.....	40
4	Betydningen av forskjellige parkeringsalternativer for byrommet	41
5	Føringer for det videre arbeidet.....	44
5.1	Strategi.....	44

5.1.1	Strategisk grep nr. 1.: Styrke sammenhengen mellom Stortorget og bystrukturen for øvrig	44
5.1.2	Strategisk grep nr. 2.: Etablering av bypark som kan romme forsamlinger av og til.....	45
5.1.3	Strategisk grep nr. 3.: Byparken må inneholde noe som trekker folk	45
5.1.4	Strategisk grep nr. 4.: Parkering på ikke redusere den grønne identiteten	46
5.2	Rammer for den fysiske utviklingen.....	46
6	Føringer for arkitektkonkurransen eller parallelloppdraget	47
6.1	Prosjektoppdragets avgrensning	47
6.2	Programmering.....	47
7	Kilder og referanser	50

1 Oppgave og mål

Formannskapet i tidligere Skedsmo kommune vedtok 30.11.2016 at arbeidsprosessen mot en fremtidig utvikling av Stortorget skulle igangsettes; prosjektansvar var da lagt til Eiendomsavdelingen. Budsjett ble bevilget rundt årsskifte samme år.

Det ble gjennomført et medvirkningsopplegg sommer 2018, men så ble prosjektet lagt på is i påvente av en kommunal parkeringsstrategi og at kommuneplanen skulle vedtas.

Arbeidet med en helhetlig byutviklingsplan for Lillestrøm ble igangsatt. Byutviklingsplanen skal blant annet omhandle hvilken type funksjoner de forskjellige byrommene i den fremvoksende byen skal ha. Stortorgets utvikling må ses i sammenheng med utviklingen av byromsnettets for øvrig. Stortorget er en av få store ubebygde plasser i byen i offentlig eie. Stortorget er dermed en viktig ressurs som vil spille en viktig rolle i bylivet, og de funksjonene som legges til Stortorget må planlegges godt, og ses i sammenheng med øvrige byroms funksjoner i fremtiden.

Prosjektansvaret ligger i Lillestrøm kommune til byutviklingsavdelingen.

Prosjekt Stortorgets mål og leveranse er å få på plass en detaljregulering for arealet som tilfredsstillende og tilrettelegger for behovene til den fremvoksende regionbyen. Dette krever en del analyser, utredninger og avklaringer underveis i prosessen. Først når man har forståelse for sammenhenger og konsekvensene av de forskjellige plangrep vil det være mulig å treffe konkrete valg og ta gode beslutninger. Prosessen og prosjektforløp er også beskrevet og vedtatt i egen sak om forslag til planprosess som ble lagt frem for formannskapet 28.08.2019 og vedtatt. I saken ble det redegjort for at i fase en av prosjektet ville kommunedirektøren legge frem to delrapporter for politisk behandling. Delrapport en vurderer og anbefaler hvilke funksjoner som er riktige å legge til Stortorget, dvs. foreliggende rapport. I delrapport to vurderes parkeringsbehovet i Lillestrøm sentrum og på Stortorget, det gjøres en beskrivelse av alternative måter å løse parkeringsbehovet på, og de ulike alternativene kostnadsberegnes. Den politiske beslutningen i saken som legges frem vil danne føringer for parallelloppdrag og detaljregulering i de neste prosjektfaser.

1.1 Om denne rapporten

Foreliggende rapport «Stortorgets rolle i fremtidens Lillestrøm» er en del av en omfattende arbeidsprosess som til slutt skal resultere i en juridisk bindende detaljreguleringsplan for det fremtidige byrommet som kan kobles mot utbyggingsavtaler.

I denne rapporten skal vi se på byromsnettets bestående av diverse møteplasser, både parker og torgarealer i Lillestrøm, som det fremtidige byrommet på Stortorget vil bli en del av.

Utredningen skal avklare Stortorgets rolle i byen og premisser for en permanent utforming av torget.

Som en del av byens byromsnett vil Stortorget måtte spille på lag med andre byrom i nærheten, dvs. enten gi innbyggerne noe nytt som mangler i byen, eller avlaste andre overbelastede byrom. Det trenges en vurdering av hvilke funksjoner som bør innpasses på

Stortorget, sett i sammenheng med hvordan andre behov for funksjoner for offentlige rom i Lillestrøm kan plasseres.

Man må å se blant annet til Stortorgets ...

- ... beliggenhet i byen - i forhold til tilstøtende arealer for bl.a. å finne ut av hvem som vil oppholde seg her i fremtiden; i forhold til bevegelsesmønstre til fremtidige brukere i og gjennom området for å plassere mulig infrastruktur riktig,
- ... størrelse for å lage riktig skala og balanse av åpenhet og mer intime, sosiale soner og hva man vil kunne få til, siden disse vil måtte speiles i arealformålsavgrensningen, installasjoner og tilrettelegging for ulike typer av aktiviteter,
- ... funksjon og programmering sett i forhold til byromsnettets for øvrig og på hvordan dette nye byrommet skal aktiviseres. Kun slik blir det mulig å ta noen valg sett i forhold til mulig innhold og opparbeidelse (bytorget vs. bypark vs. bylekeplass osv.).

1.2 Om prosessen og det videre arbeidet

Parallelt med utredningen som ser på byrommets rolle (dette dokumentet), jobbes det også med en analyse av parkeringsbehovet og trafikkavviklingen i området. Parkerings- og trafikkutredningen skal besvare den politiske bestillingen rundt et mulig fremtidig parkeringsanlegg ved Stortorget. For eksempel vil et stort parkeringsanlegg under bakken innskrenke muligheten for å utvikle en frodig park på taket av et slikt anlegg.

Den endelige anbefalingen av en mulig utforming og programmering av dette byrommet, er avhengig av svar og veivalg rundt begge disse to utredningsspørsmål.

Begge utredningene, dvs. byromsanalysen om «Stortorgets rolle i fremtidens Lillestrøm» og «Analyse av parkeringsbehov og trafikkavviklingen», legges frem til politisk behandling som bakgrunnsdokumenter for et politisk forankret veivalg.

Etter vedtaket om overordnede premisser og rammer, skal det igangsettes en reguleringsplanprosess, som skal starte med enten en åpen arkitektkonkurranse eller et parallelloppdrag for arkitekter. Slik blir det mulig å få inn mange gode uavhengige designforslag, som så skal drøftes offentlig, dvs. innbyggere skal kunne komme med innspill og merknader, samt at en jury skal skrive en faglig innstilling etter høringsfristen. Valg av alternativet skal forankres politisk og vil danne grunnlaget for f.eks. avgrensning av arealformål i reguleringsplanprosessen etterpå.

Denne rapporten, «Stortorgets rolle i fremtidens Lillestrøm» er resultatet av et prosjektbasert samarbeid mellom Lillestrøm kommune og konsulentfirmaet Norconsult. Ansvarlige prosjektledere har vært seniorarkitekt Berit Irmgard Hessel på Avdelingen for byutvikling i Lillestrøm kommune og seniorplanlegger Berit Bjørnsen hos Norconsult. Sander Dekker hos Norconsult sto for diverse bilder og illustrasjoner i rapporten, med mindre annet er oppgitt.

2 Føringer og premisser

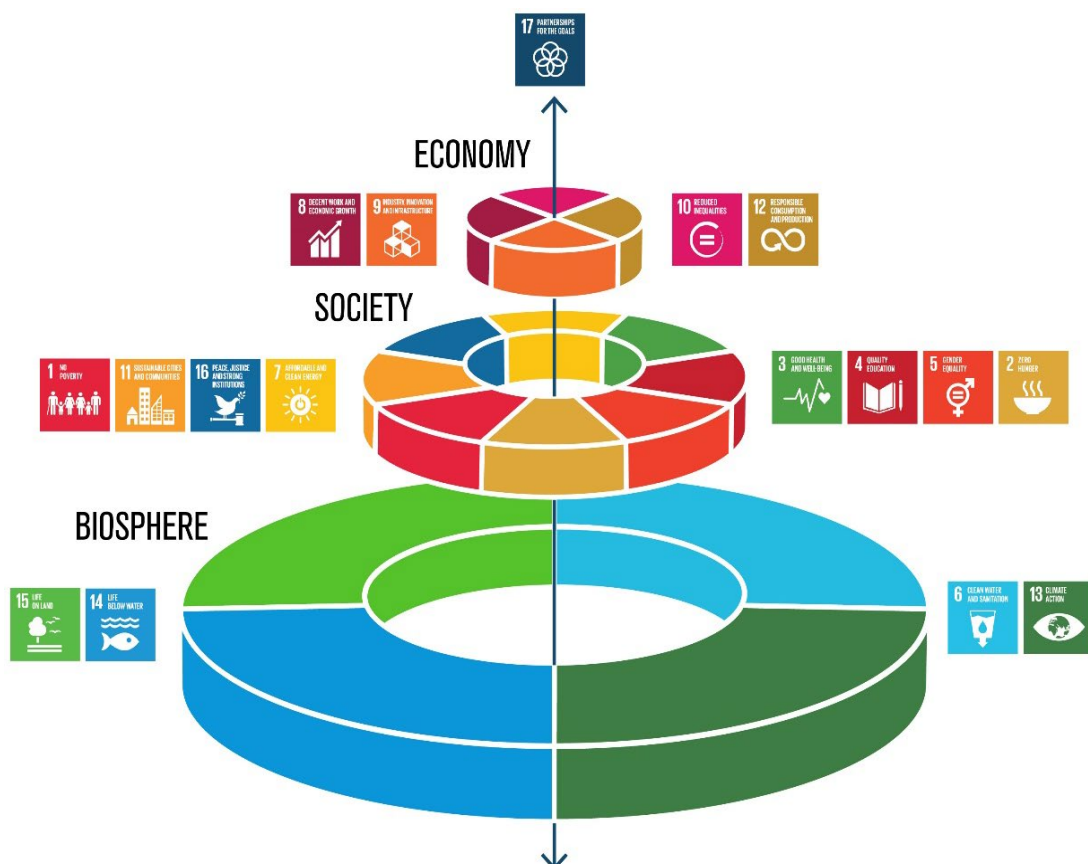
Ethvert planprosjekt må plasseres riktig i eksisterende planhierarki. Dvs. et planprosjekt med oppdrag om utarbeidelse av en detaljreguleringsplan, må følge opp formål fastsatt i overordnede planer. Slik er også tilfellet for prosjektet knyttet til utforming av Stortorget.

I dette kapitlet følger det en gjennomgang av vedtatte planer som berører vårt planområde, både arealmessig, men også sett i lys av funksjon og innhold.

2.1 Nasjonale forventninger til kommunal planlegging, 2019 – 2023

Regjeringen legger hvert fjerde år fram nasjonale forventninger til kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet. De nasjonale forventningene skal følges opp i kommunenes arbeid med planstrategier og planer, og legges til grunn for statlige myndigheters medvirkning i planleggingen.

Regjeringen har bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer, også i Norge. Det er derfor viktig at bærekraftmålene blir en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen.



Bilde: FNs 17 bærekraftsmål (kilde: Stockholms Resilience Centre, 2016)

Bærekraftsmålene er også en vedtatt og viktig premiss for hele Lillestrøm kommunes virksomhet.

I de nasjonale forventninger til kommunal planlegging legges det stor vekt på fire store utfordringer:

- Å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- Å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- Å skape et trygt samfunn for alle

For Stortorget vil dette bety at arealet må ses i sammenheng med de andre funksjoner i området. Bare slik blir det mulig at det fremtidige arealet kan spille på lag med disse, støtte disse, supplere disse og dermed bidrar med sitt til at byen blir bærekraftig.

2.2 Kommuneplan 2019 – 2030 for Skedsmo kommune vedtatt i kommunestyret juni 2019



Bilde: Utsnitt av kommuneplan 2019 - 2030

Kommuneplanen er én av kommunens viktigste overordnede planer. Dette fordi kommuneplanen er styrende for all planlegging i en kommune, og omfatter utvikling på tvers av alle sektorer.

Formålet med en kommuneplan er å skape langsiktighet og forutsigbarhet i politikk og arealbruk for kommunens innbyggere.

Planen varer i tolv år men behandles på nytt (rulleres) vanligvis etter kommunevalget hvert fjerde år.

En kommuneplan består i all hovedsak av to deler:

- Samfunnsdelen staker ut langsiktige mål med strategier for samfunnets ønskede utvikling.
- Arealdelen består av et plankart med bestemmelser og en planbeskrivelse med konsekvensutredning. Arealdelen viser hvordan arealene i kommunen skal brukes, og hvordan strategiene fra samfunnsdelen skal realiseres ved riktig lokalisering av tjenester og funksjoner.

Stortorget er i nylig vedtatt arealdelen til Kommuneplan 2019 – 2030 avsatt til «Framtidig kombinerte grønnstrukturformål». (KGS 1).

I tilhørende planbestemmelser for feltet står det følgende:

§ 4-3.1 KGS1, Stortorget.

Kombinerte grøntstrukturformål: Grøntstruktur /park. Det tillates underjordisk parkeringskjeller under hele eller deler av feltet. Dagens overflateparkering skal fjernes.

Ifølge kommuneplanen skal parker ha stor grad av opparbeidelse, med krav til høy kvalitet og standard. Parkene skal utformes slik at de fremstår som gode sosiale møteplasser. De skal ha variert utforming av naturlig og kultivert grønnstruktur, og aktiviteter for ulike aldersgrupper av befolkningen. Byromsnormens retningslinjer for parker skal legges til grunn for utformingen.

Innenfor grøntstrukturen tillates ikke utbygging, eller andre tiltak enn det som går fram av feltbestemmelsene under § 4-2. I særskilte tilfeller kan kommunen likevel tillate at hele eller deler av eiendommer som i kommuneplanen er satt av til grønnstruktur, omreguleres til utbyggingsformål.

Forutsetningen er da at annet areal reguleres til grøntstruktur og opparbeides slik at grønnstrukturen i planområdet, etter kommunens skjønn, framstår som klart mer attraktivt for et mangfold av brukere enn før omdisponeringen.

2.3 Områdereguleringsplan for Lillestrøm Øst vedtatt desember 2015 / mai 2017

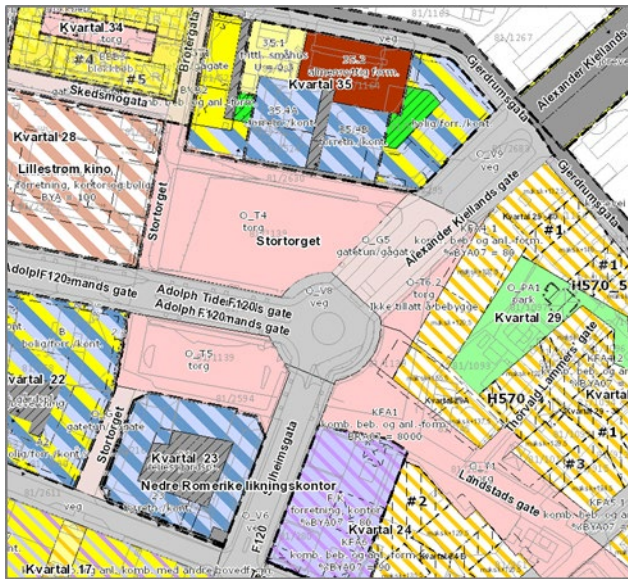
I områdereguleringsplanen for Lillestrøm Øst ligger Stortorget fortsatt inne som «offentlig torg». Siden kommuneplanen er av nyere dato er det det der nedfelte nyere arealformålet «kombinert grønnstruktur» som gjelder. Dvs. arealet skal ha et noe grønnere preg enn et byrom opparbeidet som «torg».

Men, selv om kommuneplanvedtaket er av nyere dato enn områdereguleringsplan, er det viktig å se til reguleringsplanen. Dette fordi reguleringsplanen ikke er blitt opphevet, slik som er mulig ved kommuneplanrulling. Dvs. andre innhold fastsatt i gjeldende områderegulering vil fortsatt gjelde. Det nevnes f.eks. krav knyttet til rekkefølgebestemmelsene, kvalitetskrav ved opparbeidelse og ansvarsfordeling.

Plannivået «regulering» har flere underformål enn i en kommuneplan. F.eks., mens kommuneplanens arealformål omfatter veiformål og diverse samferdselslinjer, er det mulig å detaljere disse til «gatetun / gågate» på reguleringsplannivå.

Slik er det også gjort i vårt tilfelle:

For å øke sammenhengen av de forskjellige torgarealene er det lagt inn arealformålet «gatetun / gågate» over Alexander Kiellands gate. Også forbindelsen nord og sørover i Brøtergata er tydeliggjort ved bruk av samme arealformål, «gatetun / gågate».



Bilde: Utsnitt av områdereguleringsplan

En områdereguleringsplan ligger over detaljreguleringsplaner i planhierarkiet og skal avklare overordnede plangrep og felles infrastruktur. Disse må fanges opp og detaljeres i detaljreguleringsplan. Med andre ord, selv om kommuneplanen endrer arealformål i grove trekk fra «torg» til «park», vil man ved prosjektering av Stortorget likevel måtte se til bestemmelsene gjeldende for Lillestrøm Øst - området.

Bestemmelsene for torg-arealene og tilstøtende miljøgater i Alexander Kiellands gate tilsier følgende:

4.4.5 Torg (Stortorget)

o_T4, o_T5, o_T6.1 og o_T6.2 (Stortorget nord, syd og øst) skal planlegges, opparbeides og brukes som bytorg i samsvar med Byromsprogrammet for Lillestrøm Øst. o_T4, o_T5, o_T6.1 og o_T6.2 skal være offentlige torgareal, og det skal utarbeides en helhetlig detaljplan for hele Stortorget.*

4.4.8 Miljøgater

o_G5 (Alexander Kiellands gate) er offentlig gate. Gata skal planlegges og opparbeides i tråd med Skedsmo kommunes til enhver tid gjeldende veg- og gatenorm. For utforming og bruk av gata skal Byromsprogrammet for Lillestrøm Øst legges til grunn.*

2.4 Byromsprogrammet for Lillestrøm Øst vedtatt som del av områdereguleringen

Byromsprogrammet er utarbeidet av Planavdelingen i Skedsmo kommune som en del av arbeidet med områdereguleringsplanen (OR) for Lillestrøm Øst i 2013. Med innføringen av Byromsprogrammet for Lillestrøm Øst gis det for deler av Lillestrøm nye retningslinjer for utforming, hvor det åpnes for større grad av egenart i de enkelte prosjekt. Det skal gi større frihet til å gjøre strukturerende grep og valg av et mer tidsriktig og identitetsskapende formuttrykk i materialvalg og gatemøblering.

Byromsprogrammet skal være retningsgivende for den videre utviklingen av arealene.

Viktigst for Stortorget er

«Byromsprogrammet for Lillestrøm Øst». Der vises en helt tydelig sammenheng mellom Lillestrøm torg «Torvet» og Stortorget. Begge er definerte som «bytorget».

Uavhengig om arealet defineres som bypark eller bytorget er mange krav for disse to kategoriene like. Byromsprogrammet krever at det i området tilrettelegges først og fremst for gående samt at det er lett å komme seg til med sykkel.

Det er krav om høy kvalitet av innhold som vises i en **helhetlig opparbeidelsesplan** med for eksempel konkret plassering og typebeskrivelse av møblering. Det skal utarbeides **en egen belysningsplan** for prosjektet. I tillegg skal det være **mulig å ha store arrangementer her**. Både for torg og park er det **krav til vannspeil eller vanninstallasjoner**, samt at **kunstnerisk utsmykning** får integrert plass i utformingen.



Illustrasjonen viser byromsprogrammet i form av gater (G) Torg og plasser (T) Park (P)

2.5 Grøntplan for Skedsmos byggesone 2019-2029 vedtatt i kommunestyret september 2019

Grøntplanen er ikke juridisk bindende, men en tematisk frittstående plan som skal være et planverktøy for å bevare og videreutvikle grønnstrukturen i byggesonen.

Grøntplanen består av tre deler:

- **Hovedplanen** består av prinsipp og forslagskart for utvikling av grønnstrukturnett i Skedsmo og handlingsplaner for kommunens seks plansoner.
- **Vedleggsdelen** består av analyser fra dekningsanalyse, mangelanalyse og plansoneanalyse fra Grøntplan 2012. I tillegg finnes retningslinjer for utvikling av grønnstruktur og høringsinnspillene fra 2012 i vedleggsdelen.
- I tillegg finnes et **digitalt plankart** (kun til intern administrativ bruk foreløpig).

Grøntplanen fremhever at grønnstruktur er lokalt viktig og verdifullt fordi den kan ivareta mange nyttige funksjoner. Grøntplanen sier følgende:

«Grønnstruktur gagnar både rekreasjon, møteplasser, friluftsliv, folkehelse, naturmangfold, økosystemtjenester, mobilitet/snarveier, opplevelser, landskapsbilde/identitet samt er et ledd i blågrønne strukturer, klimatilpasning og overvannshåndtering.»

Selve effektene, funksjonene og verdiene til selve grønnstruktur er ofte vanskelig å måle, tallfeste eller verdisette fordi grønnstruktur inngår i mange ledd av samfunnet.

Visjon for grøntplanen er at kommunen skal bidra til at befolkningen til enhver tid har et nett av godt tilgjengelig grønnstrukturarealer av forskjellig karakter, med ulikt innhold, høy kvalitet, mange funksjoner og god skjøtsel/vedlikehold. Alle innbyggere bør ha tilgang til parker, turdrag, møte- og lekeplasser og natur i gangavstand fra egen bolig. For å nå denne visjonen må det finnes budsjett til å både til å bygge nye anlegg, erverve arealer og drive aktiv skjøtsel av eksisterende grønnstrukturarealer i Skedsmo.

En generell konklusjon i Grøntplan er at andelen grønnstrukturarealer i sentrale deler av byggesonen i Skedsmo må økes i fremtiden.

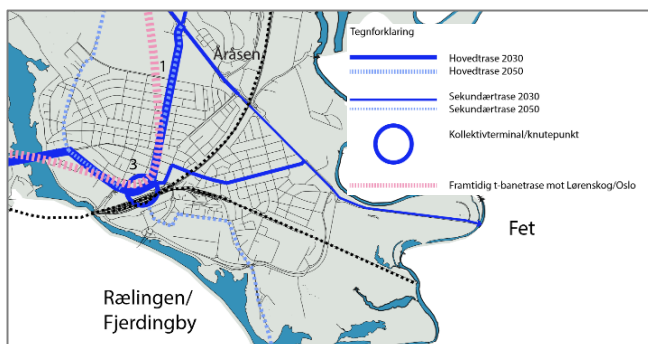
Når det gjelder **Stortorget** er Grøntplan tydelig på at arealet må bidra til å gi byen et grønnere preg. Det henvises både til nylig vedtatt kommuneplan og byromsnormen, som er vedlegg til kommuneplanen.

2.6 Samferdselsplan for Skedsmo 2016-2030 vedtatt i kommunestyret januar 2017

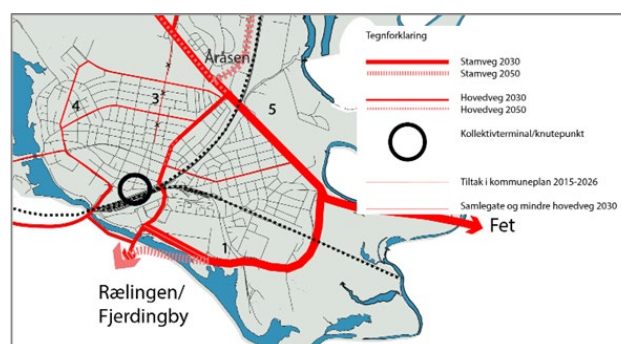
Hovedmål for Samferdselsplanen er en miljøvennlig og bærekraftig areal- og transportutvikling. Dette er tenkt oppnådd via delmålene:

- gjøre transportbehovet så lite som mulig
- påvirke reisemiddelvalget bort fra bil
- gjøre det trygt å ferdes på veiene
- redusere ulempene ved å bo langs trafikkårene
- bedre tilgjengeligheten for alle reisende

Byrom slik som Stortorget tas dermed ikke opp som tema i Samferdselsplanen. Men det som er viktig for utviklingen av Stortorget er hvordan området ligger i forhold til vei- og gatenettet og hvordan disse er tenkt brukt.



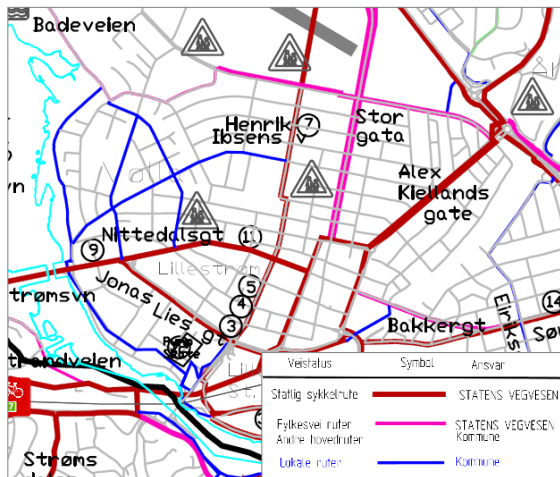
Bilde: Hovedtraséene for kollektiv i Lillestrøm
(kilde: Skedsmo kommune, Samferdselsplanen)



Bilde: Hovedtraséene for biltrafikk i Lillestrøm
(kilde: Skedsmo kommune, Samferdselsplanen)

Slik blir Storgata og Adolph Tidemands gata pekt ut som hovedkollektivtrasé, men noen få busslinjer vil fortsatt gå i Alexander Kiellands gata. Sistnevnt er i all hovedsak tenkt som hovedvei for biltrafikken, med forlengelse sørover via Solheimsgata og Jernbanegata mot Romeriksporten.

2.7 Hovedplan sykkel 2019 – 2023



Bilde: Hovedsykkeltraséer i sentrum
(kilde: Lillestrøm kommune)

I gjeldende «Hovedplan sykkel», som brukes til å koordinere diverse sykkeltiltak mot Statens vegvesen og fylkeskommunen i og rundt Lillestrøm, ligger det inne også fremtidige prosjekter, til dels med bevilgning.

Der er det tenkt etablert ny sykkeltrasé parallelt med Storgata hele veien opp til Kjeller (tiltak 3, 4, 5 og 7), i Brandvoldgata og Henrik Wergelands gata forbi Lillestrøm videregående skole og Nederlenderen.

2.8 Byutviklingsplan for Lillestrøm, under utarbeidelse

Byutviklingsplanen kommer ikke til å være juridisk bindende, men har status som en tematisk plan som skal være retningsgivende for andre planer som for eksempel kommuneplan og reguleringsplan.

I forbindelse med rapporten om Stortorgetts rolle i den fremtidige byen Lillestrøm var det naturlig å ha drøftings- og samarbeidsmøter med prosjektgruppen som jobber med byutviklingsplanen.

Når Stortorget skal planlegges og opparbeides, er det viktig at området blir et supplement og ikke en konkurrent til Torvet.



Bilde: Skisse fra Byutviklingsplanen (kilde: Lillestrøm kommune)

I foreløpig utkast til byutviklingsplan ser man for seg at Stortorget kan være Lillestrøms storstue og et viktig byrom for store arrangementer slik som byfest og 17.mai-taler. Samtidig heter det at mye grønt på deler av torget bør opparbeides til park og rekreasjonsareal. Nye landskapsrom, lekearealer, og mindre soner for lek og opphold i hverdagen opparbeides, samtidig som det er plass for å samle mange mennesker under store arrangementer. Torget som en samlingsplass og møteplass øker samfunnsaktiviteten i hjertet av byen.

Samtidig skal det bygges mange nye boliger i nærheten som har behov for rekreasjonsarealer og grønt, ikke bare en stor plass. Alexander Kiellandsgate er en av byens viktigste kollektivtraséer og denne går tvers over torget med enkel av- og påstigning. Foreløpig utkast til byutviklingsplan foreslår løsninger for å løse mobiliteten i Lillestrøm i fremtiden, i en situasjon der det bygges mange tusen nye boliger, samtidig som det ikke ligger an til bygging av ny veikapasitet i byen. I utkastet er det sannsynlig at det vil foreslås å redusere gjennomkjøringsmulighetene gjennom byen, og dette vil redusere trafikken rundt torget og legge til rette for et blandet byområde med kulturtilbud, offentlige funksjoner, høyskoler, butikker, kaféer, restauranter og boliger. Kinoen, som er en magnet på torget, foreslås å få en ny utforming og synliggjøres bedre på den store plassen. Gode solforhold kan gi et svært attraktivt byrom som kan utnyttes med utekaféer, fortausrestauranter, benker og andre aktivitetsskapende elementer.

Forslag til byutviklingsplan vil sannsynligvis legges frem for politisk behandling høsten 2020.

3 Analyse

Et byrom som del av «bylandskapet» kan betraktes som et fellesgode som alle har lik tilgang til og mulighet til å gjøre til sitt; både de fastboende, turistene og de næringsdrivende, ulike samfunnssektorer og forvaltningsnivå¹.

Analysen tar utgangspunkt i dagens situasjon og samfunnsverdi av arealet, og vil etter en grundig utredning gi råd om den mest hensiktsmessige, dvs. samfunnsnyttige funksjonen for Stortorget, slik at arealet kan bidra til verdiskaping og dermed utnytte sitt potensiale som ressurs.

¹ DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING, 2010

3.1 Historisk kontekst og identitet i dag

Å forstå et område krever at man ser til den historiske utviklingen frem til i dag, at man ser til hva som har vært der, til hvordan det har vært brukt, samt å prøve å lese hvorfor det er blitt brukt slik. Samme tilnærmingen rundt mulig fremtidig bruk er nødvendig for å i det hele tatt kunne utvikle området i tråd med det man ønsker.

Det arealet som betegnes som «Stortorget» i dag, har aldri hatt den funksjonen navnet indikerer. Torg-funksjonen har alltid ligget - og ligger fortsatt - på «Torvet».

Prosjektområdet, som er på ca. 14.000m², har lenge ligget i utkanten eller randsonen til byen. Det første flybildet av Lillestrøm (fra 1926) viser en sagbruksby med store arealer beregnet til lagring av tømmerstokker.



Bilde: Flyfoto over Lillestrøm, datert 1926, der den gule stiplede linjen viser Stortorget's beliggenhet.
(kilde: MiA -Museene i Akershus, 2014)

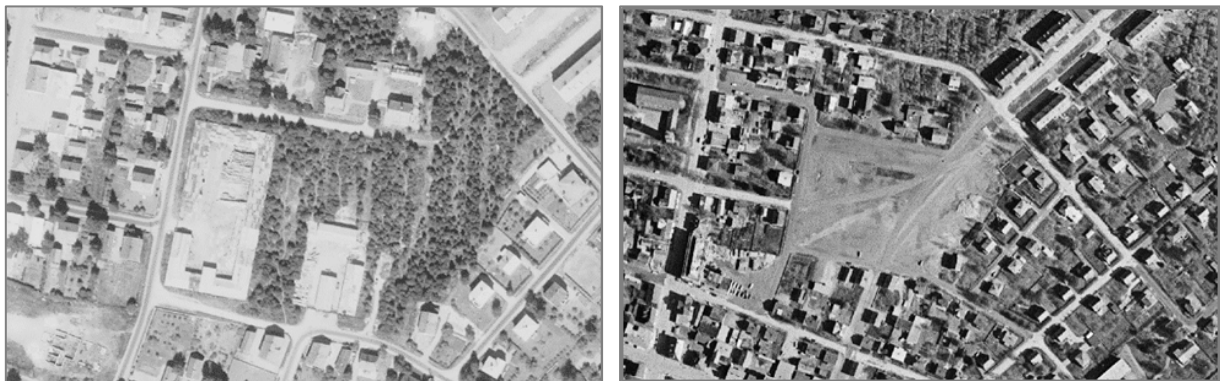
Stortorget var lenge en del av et myr- og skogbruksområde, som etter hvert ble mindre og mindre til fordel for mer lagringsplass for tømmerstokker.

Etter krigen så renommert byplanlegger Sverre Pedersen ved datidens NTH (nå NTNU) til mange nedbrente steder og byer i Norge, blant annet til Lillestrøm. I 1945 tegnet han en byplan, der store deler av Stortorget var omgjort til park som skulle være et bindeledd mellom to grønne akser: én grønn ferdselsåre i Parkalléen mot Nitelva, og den andre i Alexander Kiellands gate. Hvorfor den aldri ble realisert er ikke kjent.



Bilde: Lillestrøm byplan 1945, tegnet av Sverre Pedersen (kilde: Lillestrøm kommune, v/ Byutviklingsplanen)

Med utbygging av flere boligområder, både med ny åpen småhusbebyggelse i nord og øst, og med boligblokker i ny Alexander Kiellands gate, ble arealet etter hvert avskåret fra skogen. 1960 lå arealet brakk som en stor åpen flate til uregulert bruk og adkomst til det lokale



Bilde: Flyfoto av Stortorget; til venstre datert 1950, til høyre datert 1962
(kilde: kommunens egen Ortofoto-database)

veinettet. Flybildet under ble tatt 1962, og viser oppkjørte grusveier inntil byen.

På 70-tallet ble arealet opparbeidet som parkeringsplass med etter hvert oppmerkede plasser, og gatene blir asfaltert.

Men selve bylivet foregikk lenger sør i byen.

Langs elvebredden lå sagene tett i tett, der siste bruk, Lillestrøm Dampsag & Høvleri², brant ned i 1965. Ikke langt fra jernbanestasjonen, som ble ansett som noe moderne og fremtidsrettet, bosatte seg veletablerte folk, som for eksempel bestyreren av sagbruk (*vernet hus etter kulturminnevernloven, Kirkegata 10*) og byens første fastboende lege (*i det bygget som i dag kalles for «Doktorgården»*). Langs Kirkegata lå den gamle kirken, og skolen holdt til i det bygget som i dag er kjent som «Kulturpuben». Skolebygget huset etter hvert også postkontoret og politistasjonen. Et apotek ble etablert nederst i Storgata 3, byens første store gateløp, langs hvilket hovedbebyggelsen ble opprettet fra 1880. Byens første kino lå bare et steinkast unna (*dagens Lillestrøm Kultursenter*)³.

Tilreisende kom med tog og med dampskip via Øyeren, slik at det lønnet seg å etablere en «Lillestrøm Skydsstasjon og Gjæstgiveri» ikke langt unna stasjonen, nederst i Solheimsgata 4.

Mens arbeids- og hverdagslivet pågikk først og fremst ved sagbrukene og langs jernbanen, bosatte seg de nye innbyggerne på småbrukene og husmannsplassene på Måsan⁴, nord for den lille byen som vokste frem.

Måsan-området med sine torvmoser var også grunnen til at det etablerte seg torvfabrikk i området, som het «Lillestrøm Torvmose» og eide store arealer i området. I 1887 ga fabrikkene innbyggerne en stor plass i gave. Til tross for regionale dialekter som snakker om *Lillestrøm torg*, fikk tomten navnet «Torvet» - et ordspill som gjenspeiler både tidligere eier og tiltenkt virksomhet; for hit ble bøndene invitert for å selge varene sine³. Ved Torvet har det siden alltid vært mange publikumsrettede virksomheter, som f.eks. kommunehuset, et konditori, en vannfontene og høyvekta ...



Bildene over: Kirkegata sett fra jernbanen; Torvet, slik den ble brukt av innbyggerne – som torg og boltreplass (kilde, begge: Lillestrøm turistkontor, 2010)

² Jf. LOKALHISTORIE.NO (2019 a)

³ Jf. LILLESTRØM TURISTKONTOR (2010)

⁴ Jf. LOKALHISTORIE.NO (2019 b)

Stortorget har aldri vært torg og har ingen historisk forankring som byrom. Avgrensing av Stortorget er et resultat av adkomstveier til tidligere lagringsplasser, og eiendomsgrenser

Stortorget i dag er delt i tre av veiene Adolph Tidemands gate, Solheimsgata og Alexander Kiellands gate. Alle de tre delene er opparbeidet og driftes som avgiftsbelagt kommunal parkeringsplass. Stedet ligger strake veien inn mot byen når man kommer kjørende fra riksvei 22 via Alexander Kiellands gate. Beliggenheten gjør at plassen fungerer som en slags innfartsparkering.

I Parkalleen ligger det bussholdeplassen «Stortorget», som frekventeres av linjene 335 (Branderud – Lillestrøm), 360 (Blystadlia - Vardeåsen / Vardefjellet), 2731 (skolebuss fra Riddersand til Lillestrøm) og 490E (Trøgstad ekspressen mot Oslo).

Rundt parkeringsplassen ligger det en del publikumsrettede bedrifter, slik som forskjellige butikker, kunstgalleri, frisører, kino og restauranter m.fl.. Men det skal mere til enn en parkeringsplass rett foran døra for å tiltrekke seg kunder og får økonomien til å gå rundt, noe som blir tydelig ved at det er stor fluktuasjon blant de fleste forretninger på nord- og sørsiden av Stortorget. Bedriftene langs vestsiden, dvs. kinoen, frisør og matbutikken består, noe som kan henge sammen med gangaksen via gågatelenken i Brøtergata, der det til og med klarer seg nisjebedrifter som f.eks. en urmaker, kontaktlinsebutikk og kopisenter.

I tillegg ligger det en del kontorer på nordøstre hjørnet og i andre etasje på sørsiden.



Bilde: Flyfoto som viser «Levende torg 2016» på Stortorget
(Kilde: Skedsmo kommune)

Helt siden 2014 har kommunen gjennomført prosjektet «Levende torg» på den vestre delen av Stortorget. Hver sommer i to til tre måneder ble en del av parkeringsplassen omgjort til en arena der barn kan boltre seg, der folk kan slå seg ned. Selv om butikkene i første omgang var skeptiske mot å miste noen parkeringsplasser og dermed kundene sine, har erfaringene vist seg at dette var unødvendig. Det ble ikke registrert økonomisk tap. Tvert imot har man kunnet

registrere at de opprinnelige stemmene imot «Levende torg» er blitt færre, mens de som tydelige står frem med et ønske om flere lekeplasser og mer grønt i byen er blitt flere.

Men inntil videre har «Levende torg» vært det eneste som trekker andre enn bilister til Stortorget, bortsett fra når det er tivoli der i forbindelse med Byfesten, eller når 17. Maigene til skolene i sentrum samles her.



Bilde: Byfesten, 13.-16. juni 2019 (kilde: Skedsmo kommune)



Bilde: Bondens marked (kilde: www.bondensmarked.no)



Bilde: Minigolf på Torvet, 2019 (kilde: Lillestrømlivet, 2019)

bidra til det urbane livet, alle ønsker seg for regionbyen Lillestrøm. Et eksempel på dette var en liten «Minigolf-bane».

Men alt dette er arrangementer som krever innsats fra noen som drar i gang at det skjer noe.

Det er varslet nytt reguleringsplanarbeid for kvartal 8 som grenser mot Torvet i sør, da gjeldende reguleringsplan har vist seg vanskelig å realisere. I forbindelse med planarbeidet skal man se på en oppgradering av Torvet som møteplass, tilrettelagt for opphold, aktivitet og lek. Det vil påhvile utvikler av Kvartal 8 rekkefølgekrav til opparbeidelse av Torvet.

Når man nå jobber med den fremtidige utformingen av Stortorget er det viktig å se disse to store byrom i sammenheng. Både fordi de ligger så tett inntil hverandre, men også fordi man vil skape noe helt nytt på det ene arealet (Stortorget), mens Torvet også trenger lenge etterspurt

Selve bylivet utfolder seg også i dag fortsatt lenger sør i byen, langs den på 90-tallet opparbeidete gågata i store deler av Storgata og rundt shoppingssenteret «Lillestrøm Torv» med «Torvet» som byrom.

I tillegg trekkes noe av bylivet mot sørvest rundt Kulturpuben ved stasjonen og Lillestrøm Kultursenter.

Dagens bytorg «Torvet» er omkranset av bygårder med mer eller mindre publikumsrettede virksomheter i første etasje på alle kanter. Næringslivet har lenge etterspurt en aktivisering og forskjønning av Torvet, som i dag er steinlagt med lite grønt og få installasjoner som inviterer til egenaktivitet og opphold. Men både butikkenes ønske om lett varelevering og at det ligger en parkeringskjeller under nesten hele torgarealet, gjør slike endringer vanskelig å få til.

Vanlige events er Byfesten, Bondens marked, julemarkedet og noen få andre arrangementer som finner sted på utvalgte datoer i året. Men utover det er det lite som skjer også her.

2019 inngikk Skedsmo kommunen og Lillestrøm Næringsråd et spleiselag for å få til midlertidige installasjoner som skulle trekke byens innbyggere ut hit og dermed

opprustning. Torvet er og må forbli en viktig sentral brikke i byens nettverk av byrom, som til sammen skal betjene alle behov og aktiviteter for et urbant byliv.

3.2 Stortorgets fysiske rammer

Men hvordan ser Stortorget og tilstøtende arealer ut i dag?

Stortorgets utstrekning og opparbeidelse av tilstøtende kvartaler har mye å si for hvordan dette byrommet oppleves i dag og hvilken utforming det fremtidige byrommet bør få.

En skala-sammenligning viser at Stortorget med sine ca. 14.000m² er stort i utstrekning som torg, men relativt liten som park.

Kjente byrom i Oslo med temmelig nøyaktig lik størrelse er Youngstorget og Olav Ryes plass. Men selv hovedstaden sliter med å få aktivisert Youngstorget. Ellers er de fleste torg, dvs. harde møteplassene en god del mindre. Mange parker er større (f.eks.: Frognerparker er på 320.000m², Botanisk hage på 150.000m² og Sofienbergparken på 74.000m²), men det finnes



Bildene over, fra venstre til høyre: Hamar bytorg, og torget i Sandefjord med en større park like ved – sett i forhold til Stortorget (markert med rød linje). (Kilde: for bildene over og under, fra <https://www.norgebilder.no/>)



Bildene over, fra venstre til høyre: Torget i Trondheim og Tønsberg torg – sett i forhold til Stortorget (markert med rød linje).

også en del byparker på størrelse med Stortorget, og mindre parker, kjent som «lommeparker» har fått sin renaissance i nyere tid.

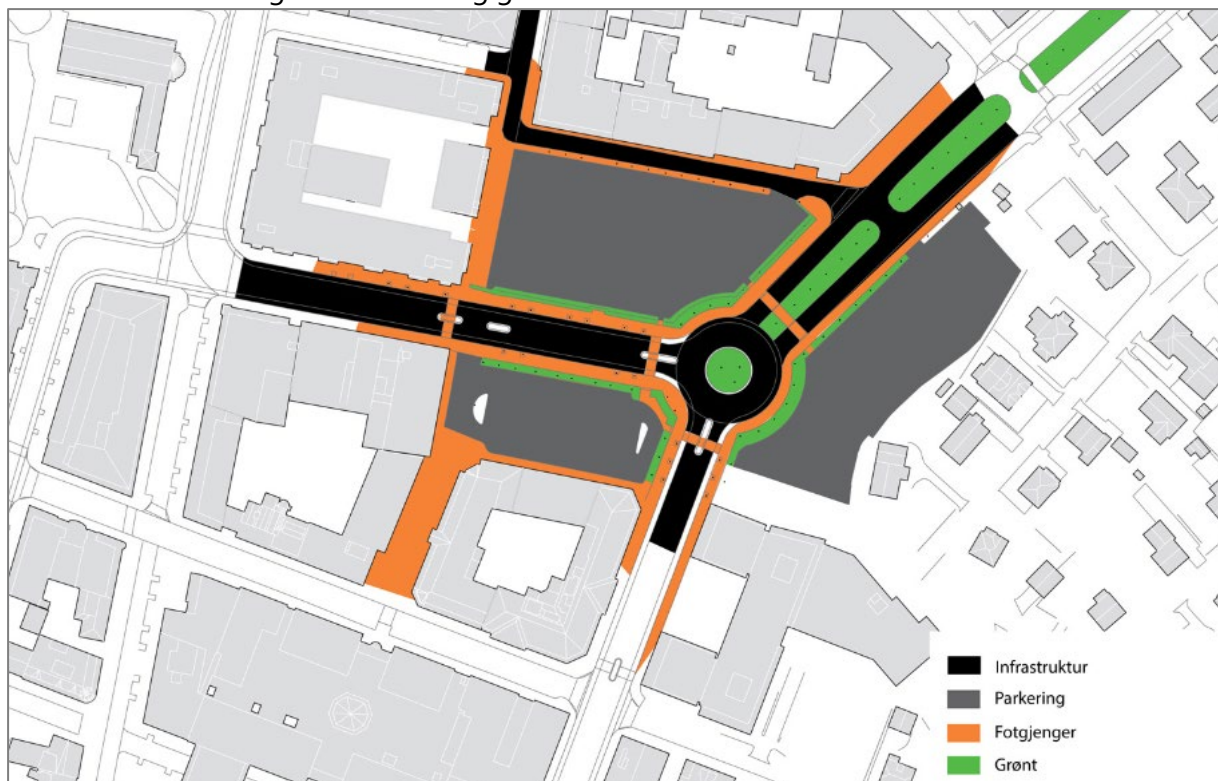
En sammenligning av andre norske byers bytorg er vist i figuren over. Vi ser at Stortorget er større enn disse. Stortorget vil sannsynligvis være for stor og bli for grå dersom den etableres som en rendyrket stor samlingsarena og møteplass med belegningsstein. Dette vil ikke gi et tilstrekkelig attraktivt byrom å oppholde seg i.

At parker gjerne er større enn torg, henger sammen med formålet. For at parkene skal kunne gi en merverdi som rekreasjonsareal, med mulighet til bl.a. avkobling, meditasjon, utforskning og en bruk som læringsarena, er det nødvendig med en viss størrelse, for å få avstand til den travle hverdagen. Mens man først og fremst snakker om møteplasser og sosial interaksjon på torg, der folk bevisst skal trenges litt sammen for slik å skape mylder og liv og mulighet til sosial interaksjon og kontakt.

Stortorget er et stort torg, men en relativt liten park.

3.2.1 Utfordringer i dag

Gatene deler Stortorget i tre uavhengige deler.



Dette fører til at Stortorget i dag oppleves ikke som et sammenhengende byrom. Nesten hele areal er satt av til biltrafikk og parkering. Det er bilen som dominerer.

Det er lite plass til gående eller til opphold. Stortorget mangler oppholdskvaliteter for mennesker.

Torget mangler permeable eller grønne overflater for overvannshåndtering og generelt

grønt, spesielt trær.

Stortorget mangler oppholdskvaliteter.

Gater er barrierer i byrommet og må på en eller annen måte nedprioriteres. Murer langs gatene forsterker barrierevirkningen og må fjernes, dersom dette store byrom skal komme til sin fulle rett og prakt.

Eksisterende grønt har lav kvalitet og hekkene langs muren forsterker barrierevirkningen på tvers.

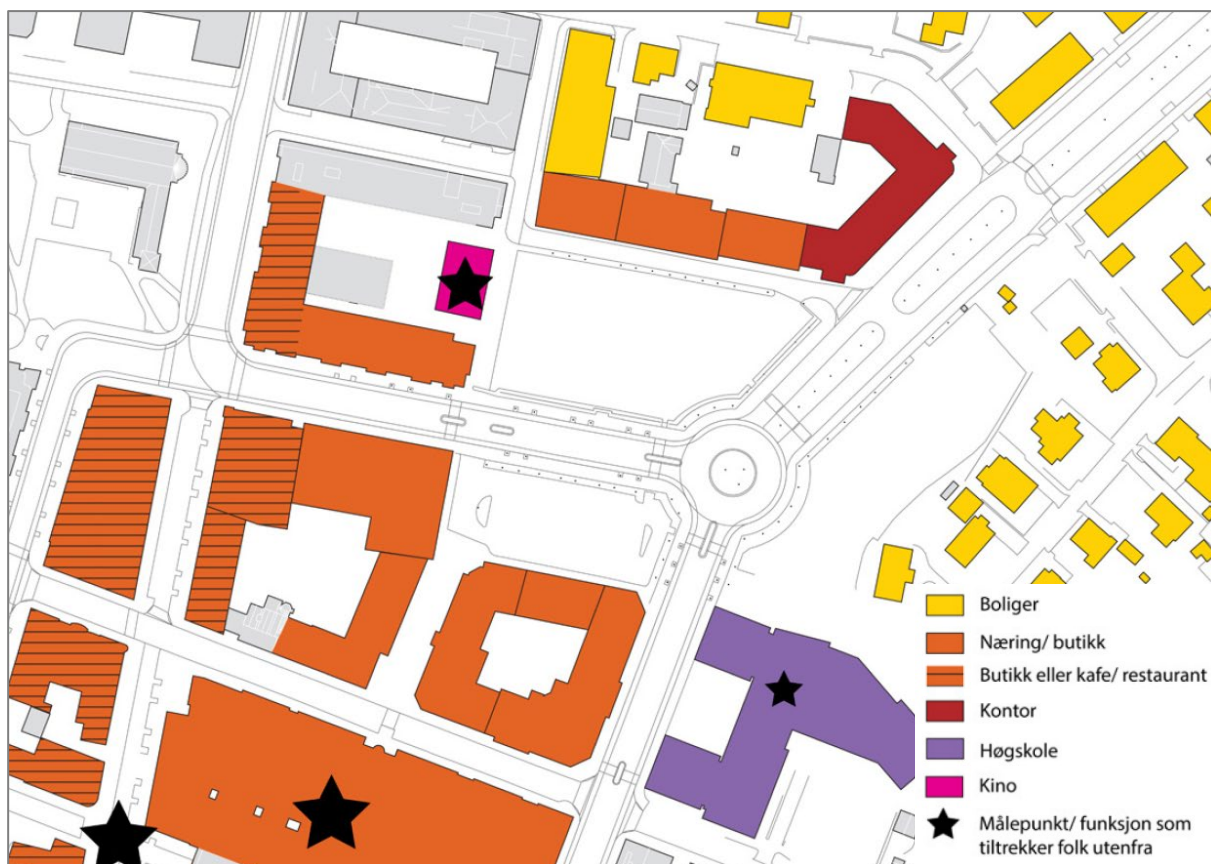
Stortorget mangler sammenheng.

3.2.2 Funksjoner i dag

Funksjoner i første etasje

Kino er en viktig funksjon på torget, men denne skaper ingen synergi med aktiviteter på torget. Kinoens tilbaketrunkne fasade gjør at den gir lite opplevelsesverdi til dagens byrom.

Stortorget mangler funksjoner knyttet til seg som gjør området til et målpunkt i byen. Området konkurrerer med andre deler av byen, som ligger nærmere jernbanestasjonen eller har gjennomgått fornyelse.



Bilde over viser fordelingen av funksjonene i første etasje

I et nytt Stortorget bør publikumsrettede funksjoner etableres i første og kanskje andre etasje

i lokalene som grenser til plassen. En oppgradering av Stortorget kan gjøre det mer attraktivt å etablere seg her, og vil forhåpentligvis føre til en dreining i bedrifter som holder til her til publikumsrettet virksomhet. Det vil være viktig å gi mulighet å leie gategrunn / fortau langs fasadene til kafeer og annen virksomhet.

Funksjoner i andre etasje

I annen etasje er det ikke mange boliger ved torget, bortsett fra på den vestre siden. Disse ligger slik at de ikke utnytter de fine solforholdene som man kunne fått her. Når det er få boliger som vender mot plassen, genereres det heller ikke kontakt mot gående som krysser området, samt at beboere ikke vil oppleve en slags eierskap til området. Dette fører til generelt lite liv i området etter butikkenes stengtids.



Bilde over viser fordelingen av funksjoner i andre etasje

Stortorget mangler funksjoner som tiltrekker seg mennesker etter kl. 18.00

3.2.3 Bygninger og eiendomsstruktur

Bygningshøyder

Bygningshøyder rundt Stortorget varierer. Stortorget's nord- og sørside er preget av bebyggelse i 3 til 4 etasjer som gjør at dagens parkeringsplass oppleves som enda større enn torg i sammenlignbar størrelse (jf. også avsnittet om skala).



Bilde over viser antall etasjer mot Stortorget

Lav bebyggelse i sør gir gode solforhold på store deler av plassen. Concordia-bygget er av arkitektonisk interesse og vurdert som verneverdig, slik at det må anses som usannsynlig og uaktuelt å transformere og bygge ut her.

Bygningsalder

Vest for torget er det ny bebyggelse. Kvartalet nord og sør for torget er preget av eldre bebyggelse. Den kan oppleves som mindre attraktiv i forhold til andre områder i byen, som har gjennomgått fornyelse.



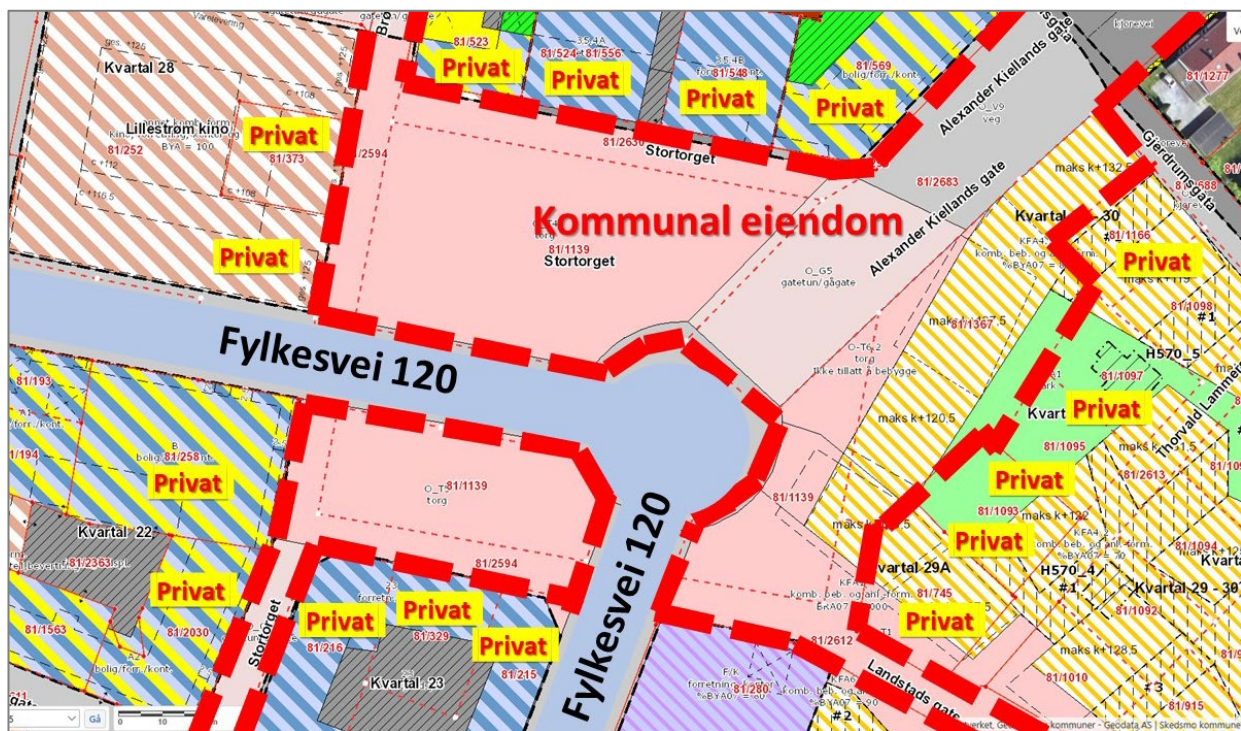
Bildet over viser bygningsalder for bebyggelsen mot Stortorget

En fornyelse av bygningsmassen i sør kan være aktuell for å heve inntrykket av området, selv om man ikke bør tillate for mange etasjer, for å opprettholde gode solforhold på plassen. En påbygging på leilighetsbygget og på Concordia-bygget på nordsiden må anses til å være uaktuelt ut ifra estetiske og arkitektoniske hensyn.

Eiendomsstruktur

Eiendomsstrukturen har preget oppdeling av bebyggelsen og fasaden mot torget. Her er det mange forskjellige grunneiendommer.

Kommunen eier Stortorget og store deler av veiarealet rundt. Dette gir kommunen store frihetsgrader for fremtidig utvikling.



Bildet over viser offentlig eiendom (kommunal og regional), mens resten eies av mange forskjellige private aktører

3.3 Bystruktur av en by i vekst



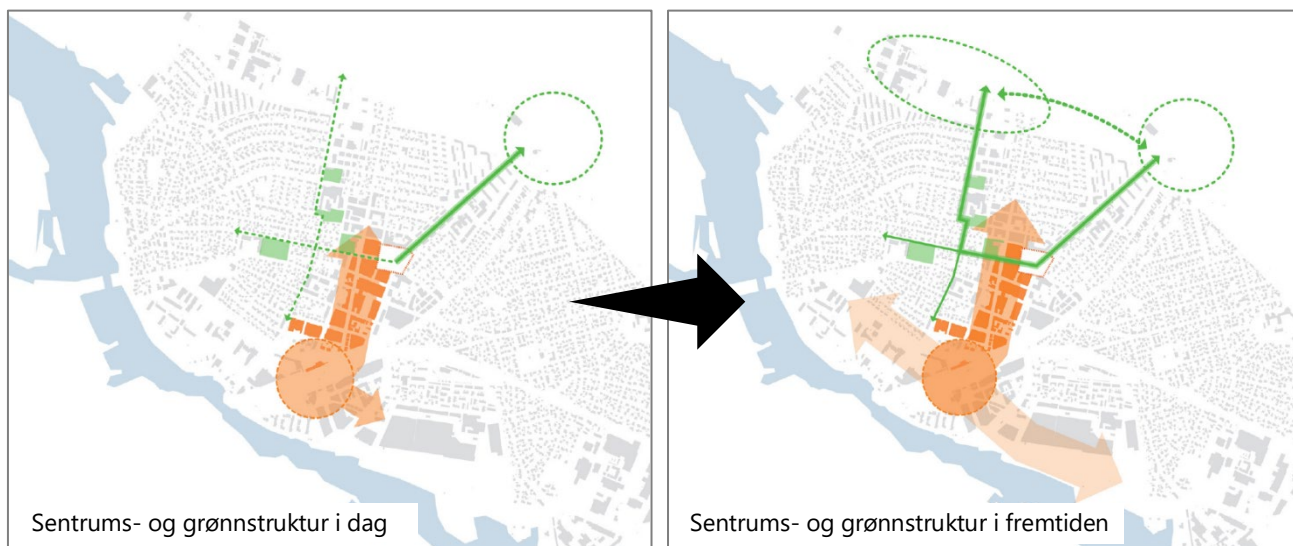
Bildet over viser sentrumsstrukturen med utviklingssentrene, både driverne som tiltrekker og påvirker utviklingen (oransje sirkler), samt områdene for utbygging, fortetting og med sikte på transformasjon (grønne felt)

Lillestrøm i dag består av en bykjerne, der hovedtyngden av handelen og det urbane livet utspiller seg langs gågata i Storgata og rundt Torvet, samtidig som knutepunktet med kollektivaksene og kulturhuset ligger et stykke unna, ikke i flukt med disse. I tillegg finnes det to områder noe utenfor bykjernen som trekker folk til utsiden av byen – forskningsbedriftene med høyskolen på Kjeller og idrettsanleggene rundt Åråsen. Dette gir to bevegelsesakser nordover, der den mot Kjeller allerede i dag er høyfrekventert med buss og anses til å være viktig for å knytte kunnskapsmiljøet på Kjeller mot den fremvoksende byen. Langs elven er det en del kontoretableringer i tillegg til Norges varemesse og industriområdet på Nesa, men disse er ikke like utadvendte som bedriftene i sentrumet ellers.

Utviklingen ved transformasjon og fortetting i byen ligger langs Nitelva - fra Coop-tomta i vest, forbi politi, justiskvartalet, rådhuset mot varemesssa og Nesa - og mellom bysentrum og Kjeller, dvs. langs den nordre delen av Storgata. Med dagens Kjeller flyplass som fremtidig utbyggingsområde er det også i fremtiden særlig den vestlige av de to aksene nordover, som kommer til å bli hovedferdselsåren.

Stortorget ligger nesten midt imellom disse to aksene mot nord. Dette kan være en ulempe ved at hovedferdselsåren mot Kjeller via Storgata ikke direkte berører arealet, slik at de naturlige bevegelsesmønstrene ledes forbi. Men ved god planlegging av utforming og innhold, samt nøye utvalg av funksjoner kan nettopp denne plasseringen anses til å være strategisk for å gi noe til hele den fremvoksende byen: Litt avsides liggende fra hovedferdselsåren skjermes arealet for støy og uro, slik at den kan bli til en liten grønn oase og et pusterom for den fremvoksende byen rundt.

Stortorget ligger strategisk til i forhold til utviklingsaksene mot nord (mot Kjeller og Åråsen), og dette gjør at utviklingspotensialet er stort.



Alexander Kiellands gate er allerede i dag en veldig grønn veiforbindelse fra Åråsen inn til byen, og som ender i rundkjøringen ved Stortorget. Mot Kjeller er det tenkt og til dels etablert en hovedsykkeltrasé i Brandvoldgata som går parallelt med Storgata. På sikt kan en grønn opparbeidet plass på Stortorget binde sammen disse ferdselsårene for myke trafikanter og dermed bli en del av byen overordnet grønnstruktur. Koblingen mellom de

grønne gatene og Stortorget bør derfor få ekstra oppmerksomhet.

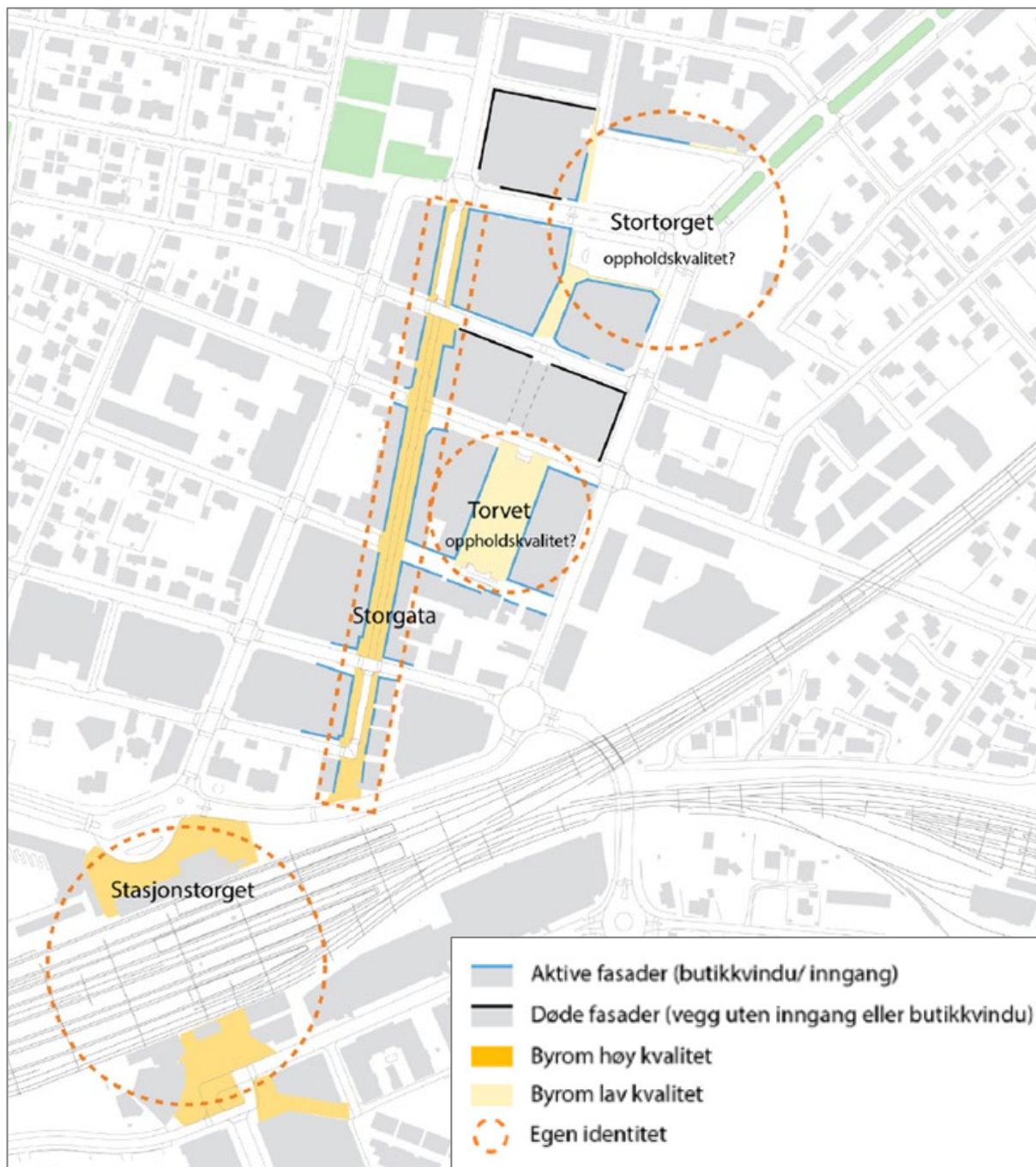
Selv om sentrum nord og rundt Torvet er tyngdepunkt for handel i Lillestrøm, er det vanskelige forutsetninger for etablering av byliv på Stortorget uten større, tydelige grep som kan bli til nye attraksjoner. Det nevnes f.eks. følgende kritiske forhold⁵:

- Stortorget ligger i utkanten av sentrum. Jernbanestasjonen i sør er det viktigste målpunktet i byen.
- Selv om området er innfartsportal til sentrum fra boligområdene i nord og andre som kommer til byen via Alexander Kiellands gate, er det ingen viktige ferdselsårer som møtes her.
- Området sør for Stortorget er lavt utnyttet sett både i antall etasjer og i forhold til handel og service.
- På grunn av både den fysiske barrieren i stengetiden, men også på grunn av tverrgatene med mange lukkede fasader og store portrom for varelevering, oppleves kjøpesenteret som en barriere mellom nordre og søndre delen av sentrum generelt, og mellom Stortorget og Torvet spesielt.
- Mangel på kvaliteter i Parkalléen mellom Stortorget og Storgata med kirkeparken., gjør at sammenhengen mellom disse er brudd.

Ut fra den strukturelle konteksten er Stortorget ingen naturlig møteplass i byen, noe som vil gjøre det utfordrende å etablere et myldrende byliv her.

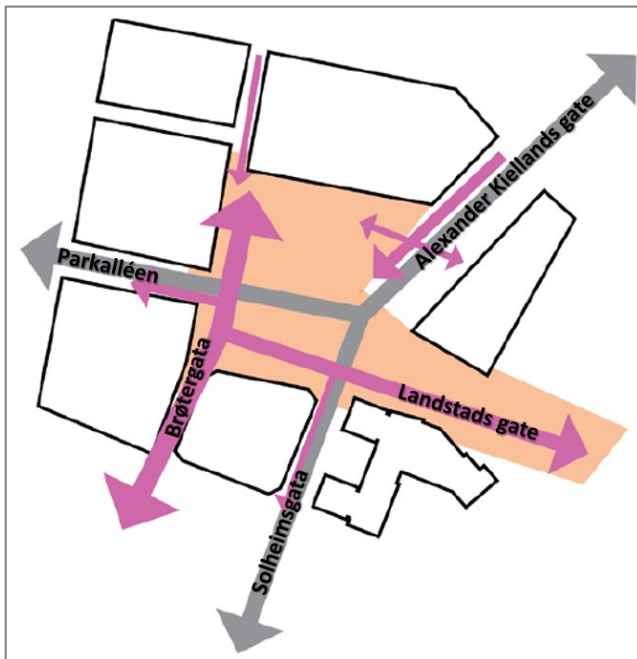
Stortorget i dag har heller ingen funksjon knyttet til seg som gjør det til et viktig målpunkt i byen i dag, bortsett fra parkering. Men det er potensial til å etablere nye funksjoner ved eller på torget. Det er også muligheter til å styrke sammenhengen mellom Stortorget og den etablerte og planlagte byromsstrukturen.

⁵ Se også kartutsnittet under, som viser lukkede fasader og manglende lenker mellom de forskjellige byrom i sentrum



Bilde: Dagens situasjon knyttet til opplevelse av byrom, med aktive og lukkede fasader

Ut ifra den strukturelle konteksten vil det være vanskelig å etablere byliv her.
Stortorget er del av de prioriterte utviklingsområdene i byen.



Bilde: Samferdselslinjer, der de lilla gjelder myke trafikanter, og de grå viser motorisert ferdsel.

Uavhengig av utformingen er det viktig å styrke forbindelse til og fra Stortorget med omkring liggende byrom og gangtraséer. Brøtergata kobler Torvet med Stortorget og er derfor en sentral del av byromstrukturen som bør styrkes. Også til fordel for byromnettet hadde vært om man kunne få til en åpning igjennom nordre del av kjøpesenteret «Lillestrøm Torv», slik at passasjen igjennom kan holdes åpen også etter stengetid.

Utviklingen av «Lillestrøm Øst» gir mange nye innbyggere til byen. Landstads gate skal bli områdets viktigste byrom og koblingen mot Stortorget må prioriteres.

Barrierevirkningen av Alexander Kiellands gate / Solheim gate skal motvirkes gjennom utforming av gode og logiske

krysningspunkter. Dette er særlig viktig på grunn av trafikkmengden på hovedinnfartsåren. Områdereguleringsplan for Lillestrøm Øst har regulert kryssingen av Alexander Kiellands gate til «gatetun». Med tanke på at både kollektiv- og biltrafikken skal ledes nordover, mens det kun er biltrafikken i krysningspunkt i Solheimsgata, samt at det avlange, fremtidige byrommet i Landstads gate munner ut i Stortorget, er det viktig at krysningspunktet i Solheimsgata får en egen og nøyaktig vurdering og tilpasning i fremtidig byrommet på Stortorget.

Møtet mellom Stortorget og Landstads gate utgjør det viktigste koblingspunkt mot øst, mens møtet med handelssentrumet via Brøtergata og Torvet utgjør det viktigste koblingspunktet mot sør.

I forbindelse med «Byutviklingsplan for Lillestrøm» jobbes det mot et nytt trafikkmønster i og rundt sentrumet. Den tar opp tråden fra Samferdselsplanen som redegjør for et tydelig behov av å få ned gjennomkjøringstrafikken og ut av sentrumet. Videre er det ønskelig å øke andel kollektivreiser ved å prioritere buss på en del strekninger. Dette innebærer at biltrafikken flyttes til andre veier. Når man i tillegg ønsker at Stortorget skal oppleves som et sammenhengende byrom med minst mulig barrierer, foreslås det å flytte biltrafikken fra Parkalleen på tvers av Stortorget til parallellforløpende Teatergata. Her i Teatergata er det en del vareleverings- og garasjeporter inntil kjøpesenteret som får bygningsmassens fasader til å fremstå som bakvegger, noe som gjør gateløpet nokså uattraktivt for myke trafikanter.



Bilde: Med god planlegging og noen enkle grep, kan Stortorget bli nesten bilfri – i hvert fall på store deler.

3.4 Grønnstruktur

Det er allerede i dag mangel på grøntareal i sentrum. Samtidig flytter flere nye innbyggere og brukere inn, noe som fører til at enda flere må dekke sine behov i færre og minskende grøntarealer i nærheten.



Bildet over viser utklipp av datastyrt analyse av dagens situasjon for byens innbyggere – de som bor innenfor de oransje områdene har maks. 200m gangavstand til nærmeste grønt rekreasjonsareal og oppfyller dermed kravene og anbefalinger knyttet til tilgjengelig grønt i by og folkehelse. Alle de andre mangler grønne friområder i forsvarlig gangavstand. (kilde: Lillestrøm kommune, v/ Byplan)

Stortorget har, dersom det etableres park, potensial for å øke andelen grønne arealer i sentrum.

En forutsetning for en framtidsrettet byutvikling er at grønne kvaliteter sikres. Videreutvikling av nye grøntområder er særlig viktig i byer med mye vekst. Grønne områder i byen har mange funksjoner. De tilbyr bolignære rekreasjonsområder, opplevelseskvalitet og møteplasser til folks hverdagsliv, muligheten for å gå og sykle i attraktive omgivelser og er grunnlag for naturlig overvannshåndtering og økt biologisk mangfold i byen.

En konsekvens av byveksten er at grønne arealer må konkurrere med utbyggingsområder. Byveksten krever en økt andel grønne arealer.

Det er en mangel av grøntareal i sentrum.

Arealene til Stortorget er de siste ikke utbygde arealer som eies av kommunen i den nordre delen av sentrum. Derfor representerer Stortorget en unik mulighet for kommunen å investere i byens grønnsstruktur.

Det ligger et spennende potensial i utvikling av parker og grønne områder i kombinasjon med attraktive og trygge forbindelser for gående og syklende. Stortorget kan være del av en slik utvikling. Dette vil gi nye muligheter for rekreasjon og mosjon i umiddelbar nærhet til boligene og være et viktig bidrag til livskvalitet i byen og folkehelsen.

Stortorget har et potensial for utvikling som viktig del av grønnsstrukturen i sentrum.

3.5 Om programmering av byrom til forskjellige funksjoner

Byrommene kan ha ulike roller og oppgaver. Ulike typer offentlig rom gir ulike muligheter for opphold og aktivitet. Noen byrom har helt spesielle programmer (av infrastruktur, møblering osv.) som tilrettelegger for spesifikk bruk og funksjon som eksempel torghandel, seremoniplass eller samlingsplass for store folkemengder. Andre byrom er mere universelle og fleksible i bruken.

Typiske funksjoner er følgende:

- Handel og service
- Servering
- Kulturaktiviteter (arrangementer og utstillinger)
- Transport, parkering, varelevering
- Opphold og spontane møter
- Rekreasjon og avkobling
- Forsamlinger
- Lek og mosjon
- Overvannshåndtering
- Leveområde for flora og fauna

Uansett er det viktig for alle byrom at de åpner for variert bruk for å kunne tiltrekke seg folk og ikke framstå som tomme i hverdagen. En allsidig og god utforming inviterer til fleksibel bruk og tilrettelegger for flere brukergrupper. Det er ikke ensbetydende med at alle byrom skal være like. En tydelig identitet knyttet til ulike byrom i byen øker attraktiviteten for brukene.

Programmering av byrommet vil bidra til identitetsbygging som byrom. Et tydelig program vil forsterke identiteten. Samtidig må programmet være relevant og attraktivt for byfolk.

Mange byrom i Lillestrøm sentrum har allerede i dag på grunn av sin beliggenhet tilegnet seg en tydelig identitet og funksjon. Andre byrom er i dag av mindre tydelige karakter og bør

med fordel styrkes ved å fokusere på «hovedfunksjonen» og dyrke fremtidige program deretter.

Det er et stort potensial i å investere i diverse og tydelige programmer i alle byrom, særlig på Torvet og i byens parker. F.eks. kan kirkeparken styrkes i sin opplevelse som park til meditasjon ved å etablere flere bed og flere sittemuligheter, mens man i elveparken gjerne kan lokke til seg innbyggere ved å tilrettelegge for piknik og grilling andre aktiviteter på plenen. Det er viktig at man tør å gi de forskjellige byrom en hovedfunksjon, noe som gir muligheter for utvikling av unike identiteter knyttet til ulike byrom. Ser man på dagens byrom utpeker seg følgende funksjonsfordeling.

Byrom:

- Jernbanetorget - stasjonstorg og ankomstplassen, noen transportfunksjoner
- Storgata - handel og service, servering, noen transportfunksjoner
- Torvet - byens hovedtorg og markedsplass, dvs. handel og service, servering, noen transportfunksjoner, kulturaktiviteter, forsamlinger
- Rudolfs plass – ingen funksjon per i dag
- Kulturtorget - kulturhusets torg (under utvikling), kulturaktiviteter, forsamlinger

• <i>Stortorget - innfartsparkering som blir til...?</i>
--

Park:

- Kirkeparken - Kirkens park - rekreasjon og avkobling ved Kirken, forsamlinger, kulturaktiviteter
- Rådhusparken, elvebredden og Skateparken – rekreasjon, opplevelser og mosjon langs elven, leveområde for flora og fauna

Kvartalsstruktur i Lillestrøm definerer byens offentlige rom og gir en god fysisk ramme for bruken av de forskjellige byrom. Attraktive byrom øker livskvaliteten i byen.

Programmering og prioritering av programmer kan være nøkkelen til identitetsbygging av Stortorget. Og siden Stortorget er såpass stor med en temmelig sentral beliggenhet vil den bidra til identitetsbygging av byen.

<i>Programmering av Stortorget kan være nøkkelen til identitetsbygging for byen.</i>
--

3.5.1 Anlegg for lek og mosjon

Bokvalitet og folkehelse har de siste årene fått økt fokus i planleggingen. Utforming av byrom spiller en viktig rolle for å tilrettelegge for rekreasjon og fysisk aktivitet i byen for mennesker i alle alder, kjønn, kulturell bakgrunn og fra alle sosiale sikter.

Måten vi bruker dagens byer på forandrer seg fra å være et sted man jobber og handler, til å bli et sted for fritid og sosialisering. Utforming av byrommene skal oppmuntre til fysisk aktivitet og sosial interaksjon for å kunne skape nye, uformelle arenaer som gir rom for økt uorganisert aktivitet.

Kommunen skal sikre at ikke alle sosiale arenaene i byen koster penger slik at alle kan delta uavhengig av økonomisk situasjon. Anlegg for lek og mosjon kan tilrettelegge nettopp for denne aktiviteten.



Collagen over gir inntrykk av det flotte lekelandskapet midt i HafenCity i Hamburg, og viser hvor mye en slik satsing kan tiltrekke seg folk, at det er blitt en attraksjon. (kilde: www.hafencity.com). Lekelandskapet i Hamburg er på 7.100m², og ville dermed fått innpass på litt over halvparten av Stortorget, som totalt er på ca. 14.000m².

I forbindelse med medvirkningsopplegget for Stortorget og med arbeidet rundt «Byutviklingsplan for Lillestrøm», ga innbyggerne tydelig beskjed om at gode lekeplasser er mangelvare i byen. I tillegg savnet de flere grønne områder. Barn og unge har påpekt at de savner steder å være utenom organiserte fritidsaktiviteter som krever medlemskap og koster penger. De viste til caféer der man kan treffe vennene sine, men der må man kjøpe noe for å få lov til å være en stund for å slå av en prat. Mange eldre savnet benker der man kan stoppe av til samme formål.⁶

Det å gå fra en tradisjonell lekeplass til lekelandskap gir mange muligheter for å integrere flere generasjoner i aktivitet. Samtidig vil et slik anlegg kunne bli en ny attraksjon i byen som tiltrekker folk, fremmer byliv og revitaliserer området.

Utforming av Stortorget til et lekelandskap, dvs. en park med integrerte leke- og treningsmuligheter, vil gi kommunen en unik mulighet for å øke tilgjengeligheten til lek og mosjon i byen samtidig med å sikre flere arealer til rekreasjon i bysentrum. Byen kan få en ny attraksjon og Stortorget kan bli til et nytt målpunkt i byen.

Anlegg for lek og mosjon kan gi byen en ny attraksjon.

⁶ Jf. rapportene «Meninger om Lillestrøm», som oppsummerer medvirkningsopplegget knyttet til Byutviklingsplanen, og sluttrapporten «Medvirkningsprosess Stortorget», fra 2018, vedlagt denne saken.

3.5.2 Park

Grønne områder i byen vil få en viktig oppgave for utvikling av bærekraftige byer. Når grønne byområder tidligere ble sett på bare som forskjønnelse og strukturering av gater og byrom, får de i dag en sentral rolle i naturbasert håndtering av overvann, forbedring av lokalklima, bevaring og utvikling av biodiversitet og bolignær rekreasjon. I tillegg blir de viktige områder for sosialisering av befolkningen. (jf. også innledende forklaringer i kapittel 2.5 som omhandler Grøntplanen).

Den mangfoldige oppgaven til grøntområder må tas på alvor for å sikre en framtidsrettet byutvikling.

Utforming av Stortorget til park, vil gi kommunen en unik mulighet for å øke biologisk mangfold i byen, som en viktig samfunnsoppgave. Samtidig gir naturopplevelsen i byen en rekreativ funksjon for befolkningen. Ved å utvikle området til noe som ligner en botanisk hage, gir man menneskene en mulighet til å studere og lære plantene å kjenne. Mange forskjellige planter i varierende størrelse og farge vil danne rom der man kan leke og oppdage naturen, eller der man kan trekke seg tilbake for avkobling i det grønne.



Bildene over: Blomstringen av ulike arter og opplevelse av deres endring gjennom årstidene gir en unik mulighet til naturstudier, slik som her i den bare 18.000m² store botaniske hagen i Tromsø, der besøkende, blant annet kongeparet, har uttrykt sin fasinasjon over stedet. (kilde: <https://uit.no/tmu/botanisk>)



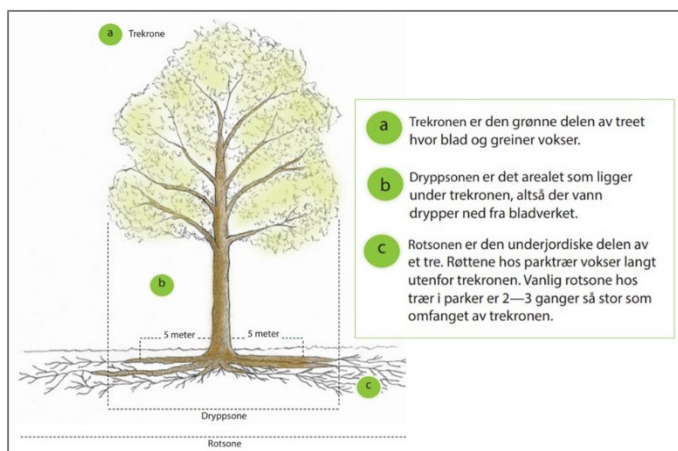
Bilde til venstre: Åpen overvannshåndtering kan bli til spennende bekker med mangfoldig plante- og dyreliv å studere. (kilde: Norconsult)



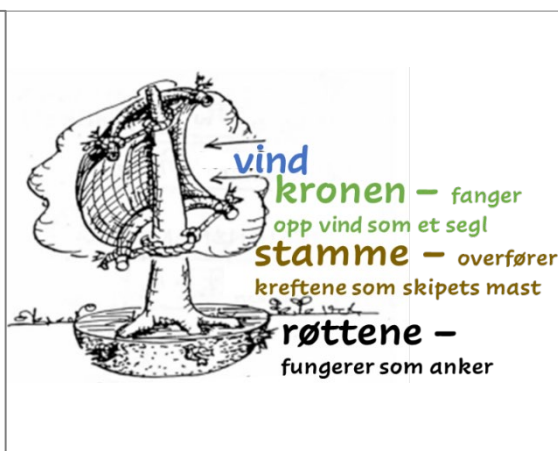
Bilde til høyre: Å oppholde seg i grønne omgivelser er bra for kropp og sjel, og senker hjerte- og pulsrytmen. (kilde: <https://www.pxfuel.com/en/free-photo-xfwah>)

En frodig, mangfoldig park på Stortorget kan bli byens nye publikumsmagnet. En park kan gi innbyggerne et sted der de kan finne fred og ro, der de kan komme seg vekk fra det myldrende bylivet i sentrum. Samtidig gjør en park, som er habitat til flora og fauna, det mulig å studere mange aspekter i naturen og følge med på forandringer.

Vitale grønne områder er imidlertid vanskelig å kombinere med parkeringskjellere. Bebyggelse under bakken gir dårlige vekstforhold. Dette henger sammen med at store trær og busker har nesten tilsvarende stort underjordisk rotsystem som krone. Røttene skal forsyne plantene med næring og vann og sprer seg utover. Samtidig er det røttene som forankrer plantene mot velt ved vind og uvær og vokser nedover. Se også forklarende illustrasjonsbilder under.



Bilde til venstre: Oppbygging av et tre
(kilde: Trondheim kommune, 2018)



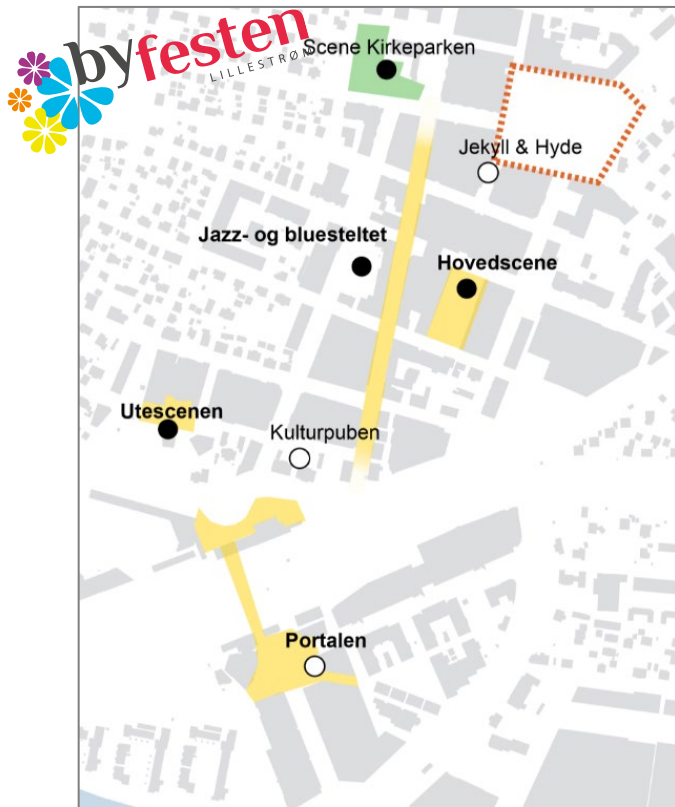
Bilde til høyre: Et vindutsatt tre
(kilde: IKT, 2001)

Parkeringskjeller under en åpen plass er heller ikke forenlig med en naturbasert overvannshåndtering, som skal sikre naturlig fordrøyning av overflatevann, slik at det blir tilbakeført økosystemet.

Ved transformasjon av Stortorget til park bør derfor utstrekning av parkeringskjeller begrenses så mye som mulig, dvs. til det absolutt nødvendige. (jf. utredningen om parkering og trafikk også vedlagt denne saken)

Parkeringsanlegg skal ikke hindre utvikling av vitale grønne områder.

3.5.3 Torg og samlingsplass



Bilde: Plassering av scenene under Byfesten, der de sorte prikkene er de «offisielle» scenene, mens de hvite prikkene er scener satt opp av bedrifter selv som supplement.

programmet i byen for øvrig. Eksempler på dette er scenene ved «Jekyll & Hyde», Kulturpuben og siden i fjor ved Portalen.

Det diskuteres om ny hovedscenen under byfesten som frem til i dag blir satt opp på Torvet må flyttes pga sikkerhetshensyn og beredskap. Selv om plassen i seg selv er temmelig stor, er bebyggelsen rundt av en slik karakter at den bare åpner opp for smale trange evakueringstraséer. Når fluktmuligheten mot vest i tillegg leder inn i gågata, der salgsbodene og flere andre arrangementer under byfesten vil demme opp menneskestrømmen under en mulig nødvendig evakuering, betyr det at det i realiteten kun er de to smale utgangene mot Solheimsgata som vil måtte takle rask og effektiv rømning. Politi har derfor varslet og tydelig sagt ifra om at det er behov for å flytte hovedscenen et annet sted. Stortorget er foreslått som én mulighet.

Betydningen av byens arrangementer for å framstå som levende, attraktiv by vil høyest sannsynlig øke i framtiden, parallelt med at de vil tiltrekke flere besøkende. Det er to offentlige områder i nærheten til byens sentrum som skiller seg ut for å kunne håndtere store arrangementer på grunn av at de er store sammenhengende arealer og har mulighet for rømning: Elveparken / rådhusparken og Stortorget.

En god by å bo i, er en by med et rikt kulturliv. Lillestrøm er regionsenter og kultursentrum for regionen. Et levende kulturliv kan aktivisere byen gjennom små og store arrangementer. Byens rom blir da til scenen for kulturaktiviteter.

Byfesten i Lillestrøm er allerede en viktig institusjon og tilrettelegging for kulturaktiviteter er en viktig oppgave i byutviklingen.

Under Byfesten settes det opp fire scener beregnet til offentlige gratis konserter (vist med sort prikk på kartet):

- Hovedscenen på Torvet
- Utescenen ved Lillestrøm Kultursenter
- Jazz- og bluesteltet
- Scene Kirkeparken

I tillegg til disse har noen aktører i byen sine egne tilstelninger, salgsboder og små scener under byfesten både med og uten betaling og som regnes som supplement til

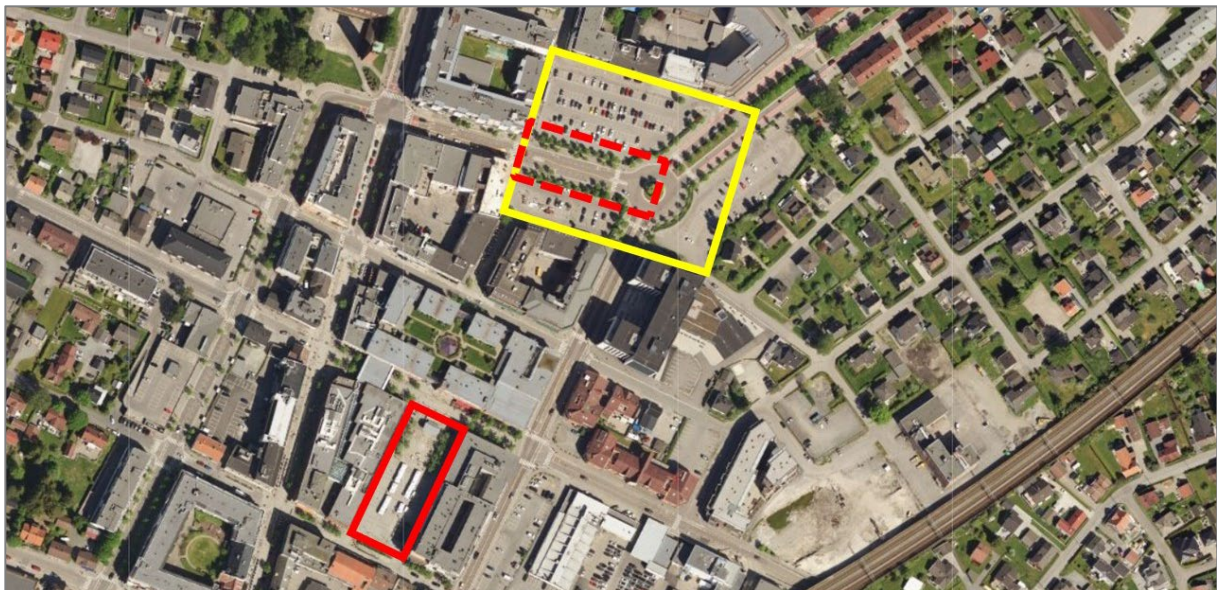
a) Elveparken



Bilde: Sammenligning av skala – Dagens festarena på Torvet ville kunne passes inn i slettelandskapet langs elven på forskjellige måter

- Store åpne arealer som gir et godt utgangspunkt for å ivareta sikkerhet og variert bruk
- Umiddelbar nærhet til jernbanestasjonen og bussterminalen
- Ingen gjennomgående bilveier
- Noe lengre avstand til boliger enn på Torvet og på Stortorget (støy)
- Gode solforhold

• Stortorget



Bilde: Sammenligning av skala – Dagens festarena på Torvet ville kunne plasseres på Stortorget på forskjellige måter. Her foreslått midt i trafikkarealet, der veien stenges ifbm. arrangement.

- Stort byrom som kan stenges for trafikk
- Del av bysentrum og byens hovedstruktur for byrom
- Umiddelbar nærhet til handel og servering

Begge områder representere et utviklingspotensial i byen. Samtidig vet vi lite om hvordan festivalaktiviteten i Lillestrøm vil utvikle seg over tid.

En voksende hovedscene vil på sikt få større begrensninger på Stortorget, der bebyggelsen rundt vil sette en stopper for eventuelle fremtidige utvidelser, enn i elveparken/rådhusparken.

Langsiktig bør man vurdere å sikre mulighet til større arrangementer på begge steder. Dette vil gi størst fleksibilitet for å håndtere en utvikling over tid. Å tilrettelegge for to større scener i hver ende av byfesten, vil bidra til mer bevegelse og forflytning av publikumsmassene igjennom byen og forbi utsalgsstedene der, og dermed bidrar til omsetning og verdiskaping underveis.

Når vi vet av erfaring at den en god del mindre åpne (fest-) plassen ved kjøpesenteret «Lillestrøm Torv» er vanskelig å aktivisere med hverdagsfunksjoner, bør man dog legge den største scenen med mulighet for tivoli og andre tilstelninger til slettelandskapet i elveparken / rådhusparken.

Men det foreslås at man gjennom parallelloppdraget / arkitektkonkurransen vurderer hvordan arrangementer av en viss skala kan integreres i utforming av Stortorget uten at det går på bekostning av hverdagsfunksjonen som rekreasjons- og oppholdsområdet. Målet for utvikling av Stortorget må være en utvikling til en levende og inkluderende møteplass hver dag året rundt.

Stortorgets rolle i strategien for et levende kulturliv bør ikke gå på bekostning av torgets hverdagsfunksjoner.

3.6 Oppsummering av analysedelen, forslag til byromsfunksjoner på Stortorget

Det arealet som betegnes som «Stortorget» i dag, har aldri hatt den funksjonen navnet indikerer. Torg-funksjonen har alltid ligget - og ligger fortsatt - på «Torvet». Selv om byplanlegger Sverre Pedersen allerede på 1945 så at arealet hadde en interessant beliggenhet og kunne ved opparbeidelse til park bli del av en større grønnstruktur, ble hans ideer dessverre ikke realisert.

Avgrensing av Stortorget er et resultat av adkomstveier til tidligere lagringsplasser, og eiendomsgrenser, dvs. relativt tilfeldig.

Når man nå jobber med den fremtidige utformingen av Stortorget er det viktig å se til andre byrom i nærheten, særlig «Torvet». Både fordi de ligger så tett inntil hverandre, men også fordi man vil skape noe helt nytt på det ene arealet (Stortorget), mens Torvet også trenger langt etterspurt opprustning. Dersom man glemmer bidrag til Torvets opprustning risikerer man at den vil ligge enda mer øde enn i dag, ved at folk foretrekker Stortorget som oppholdsarena. Men Torvet er og må forbli en viktig sentral brikke i byens nettverk av byrom, som til sammen skal betjene alle behov og aktiviteter for et urbant byliv.

En skala-sammenligning viser at Stortorget er stort til å være torg, men relativt liten til å være park.

Stortorget ligger strategisk til i forhold til utviklingsaksen mot nord (mot Kjeller og Åråsen), og dette gjør at utviklingspotensialet med muligheten for verdiskaping er utrolig stort. Men ut ifra den strukturelle konteksten vil det være vanskelig å etablere myldrende byliv her, siden området ligger i utkanten av det tette handelssentrum og noe avsides hovedsamferdselsaksen med de største utviklingssentrene langs Storgata mot Kjeller. Mot nordøst grenser det mot boligbebyggelse. Arealet bør derfor programmeres slik, at den byr på noe som mangler i byen for øvrig og som kan bli til en attraksjon.

Møtet mellom Stortorget og strøkstorget i Landstadsgate utgjør det viktigste koblingspunkt mot øst, mens møtet med handelssentrumet via Brøtergata og Torvet utgjør det viktigste koblingspunktet mot sør. Samtidig bør aksen mot kirkeparken styrkes.

Stortorget kan bli nesten bilfri, ved å flytte biltrafikken til parallellforløpende Teatergata.

Det er en mangel av grøntareal i sentrum. Stortorget har et potensial for utvikling som viktig del av grønnstrukturen i sentrum.

Stortorget må få en identitet som byrom. Programmering av Stortorget kan være nøkkelen til identitetsbygging for byen.

Anlegg for lek og mosjon kan gi byen en ny attraksjon.

En frodig, mangfoldig park på Stortorget kan bli byens nye publikumsmagnet. En park kan gi innbyggerne et sted der de kan finne fred og ro, der de kan komme seg vekk fra det myldrende bylivet i sentrum. Samtidig gjør en park, som er habitat til flora og fauna, det mulig å studere mange aspekter i naturen og følge med på forandringer.

Parkeringsanlegg skal ikke hindre utvikling av vitale grønne områder.

Stortorgets rolle i strategien for et levende kulturliv bør ikke gå på bekostning av torgets hverdagsfunksjoner.

4 Betydningen av forskjellige parkeringsalternativer for byrommet

Det vises til utredningen som fokuserer på parkering og trafikk (også vedlagt saken), som ble utarbeidet parallelt med denne rapporten om byrom i Lillestrøm.

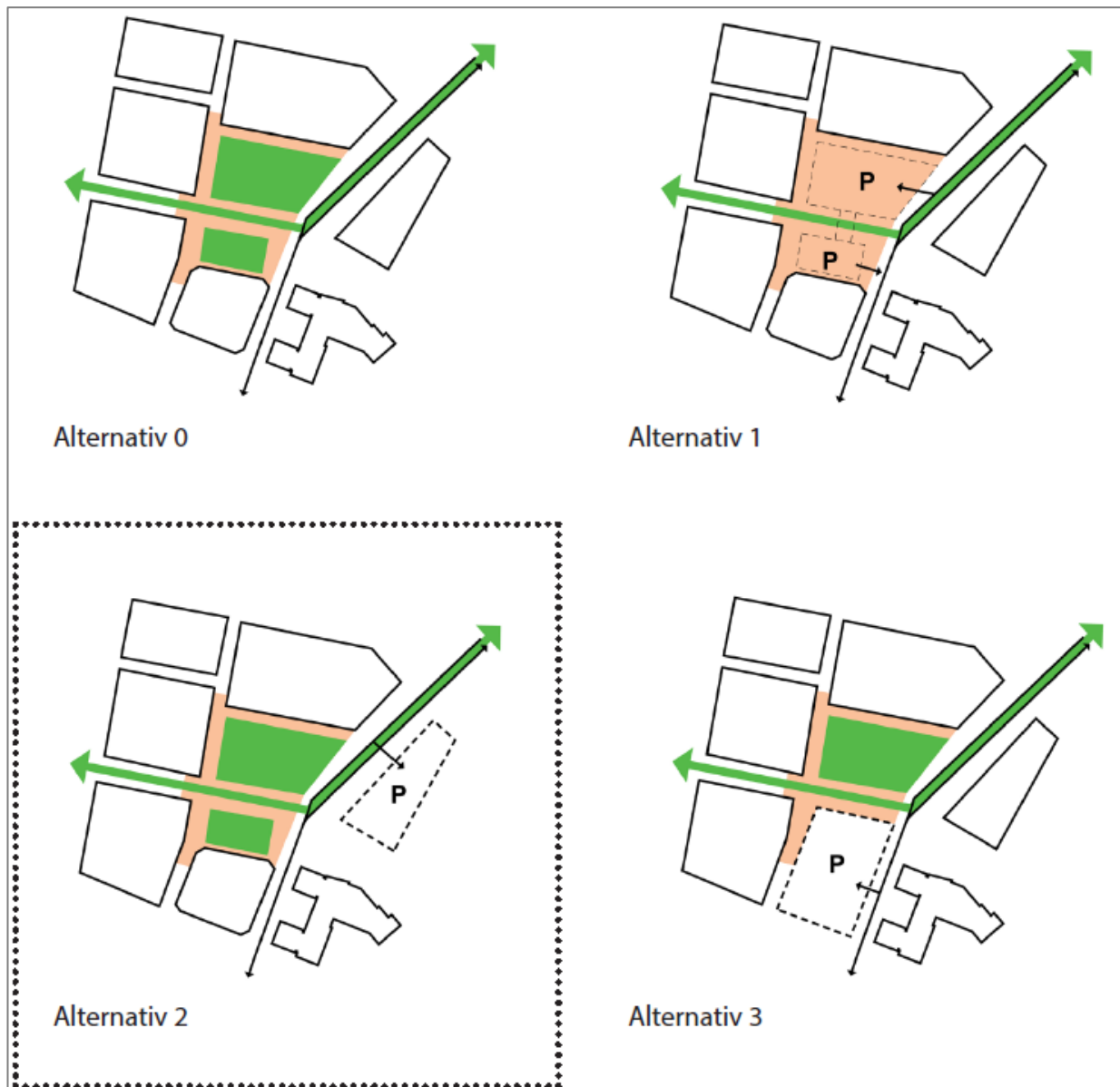
Parkerings- og trafikkutredningen gir et tydelig bilde av parkeringsbehovet i området og i sentrumet for øvrig, samt at den redegjør for kostnadene knyttet til de forskjellige mulige anlegg.

Med andre ord, det er den utredningen knyttet til parkering og trafikk som må legges til grunn for å kunne fatte en beslutning om man i det hele tatt ønsker å bygge parkeringsplasser, og i så tilfelle, hvor mange og hvilken type anlegg man ønsker å gå videre med.

Når det gjelder betydningen av et mulig fremtidig parkeringsanlegg for utforming av byrommet «Stortorget» så har konklusjonen, om man ønsker å gå videre med et parkeringsanlegg og hvilken type anlegg man velger, en stor betydning for hva man vil få til på resten av Stortorget.

Byromsanalysen har derfor sett på fire alternativer, inkl et «0-alternativ»:

- **0-alternativ:** Parkeringsplassene erstattes ikke, med bakgrunn i parkeringsanalysen og kommunens mål om 0-vekst i biltrafikken.
- **Alternativ 1:** Parkeringsplasser flyttes under bakken på nordre og søndre torg
- **Alternativ 2:** En del av dagens parkeringsplasser flyttes til østsiden av torget og etableres i forbindelse med ny bebyggelse på kommunal tomt.
- **Alternativ 3:** Nytt parkeringsanlegg etableres i forbindelse med transformasjon av kvartalet mellom Teatergata og Stortorget



Bildet over viser kjappe prinsippkisser av alternativene for Stortorget med eller uten parkering

Alternativ 0 gir størst mulig frihet til kun å fokusere på selve byrom og dets fremtidige utforming. Det blir mulig å få inn både store og oppsiktsvekkende grønne og blå elementer. Infrastruktur under bakken, som kabler, rør og ledninger kan fritt tilpasses det fremtidige design. Videre vil det være mulig å opprettholde områdereguleringsplanen for bygningsmassen på den østre kommunale tomta, som inngår i Lillestrøm Øst.

Alternativ 1 plasserer parkeringsanlegget under bakken, med innkjørsel fra Alexander Kiellands gate og utkjørsel mot Solheimsgata. Slik kan anlegget blir enveiskjørt og dermed minst mulig areal til manøvrering, og mest til parkering. Som vi ser mange andre steder er det vanskelig å etablere en frodig park på taket av en parkeringskjeller.

Dvs. alternativ 1 skrinlegger idéen om en frodig park og resulterer i et stort torg med

infrastrukturen tilhørende et underjordisk parkeringsanlegg, så som heis, trapper og rømningsmuligheter innlemmet i byrommet. Et slikt stort torg kan tilrettelegge for noen store arrangementer, men er vanskelig å aktivisere med hverdagsaktiviteter.

Alternativ 2 ser for seg at parkeringsanlegget innlemmes i den fremtidige bebyggelsen på østre siden av Stortorget, der kommunen disponerer over areal regulert til «kombinert formål» i områdereguleringsplan for Lillestrøm Øst. Dette vil kunne skje som en parkeringskjeller eller som et parkeringshus. Biltrafikken vil da ledes inn i parkeringsanlegget på nordsiden av Stortorget. Et slikt plangrep bidrar til å redusere bilkjøring igjennom prosjektområdet, noe som må anses som fordelaktig for opplevelsen av byrommet i sin helhet. For resten av Stortorget får man samme utviklingsfrihet som for alternativ 0.

I **alternativ 3** drøftes det et parkeringsanlegg innlemmet i en ny bebyggelse for kvartal 23, som foreslås utvidet til å omfatte den søndre delen av Stortorget. Denne diskusjonstråden kom opp i forbindelse med brainstorming innad i prosjektgruppa, fordi bebyggelsen i kvartal 23 er av noe eldre karakter og viser dårlig arealutnyttelse med få etasjer samt flere stengte passasjer på tvers av et innadvendt gårdsrom. Dette alternativet ville kreve en omregulering fra «Torg» til «kombinert formål», samt at man samtidig mister en god del av det arealet som opprinnelig sto til disposisjon.

Det er viktig å få vekk dagens overflateparkering.

Dersom man ønsker å opprettholde dagens parkeringsplasser må det å flytte parkeringsplassene over til den fremtidige bebyggelsen på østre siden av Stortorget, anses til å være det mest fordelaktige alternativet for utviklingen av Stortorget som et fremtidig byrom. Dette sett både i forhold til utviklingsmulighetene og design, samt sett i forhold til redusert bilkjøring på tvers av og dermed barrierer i prosjektområdet.

5 Føringer for det videre arbeidet

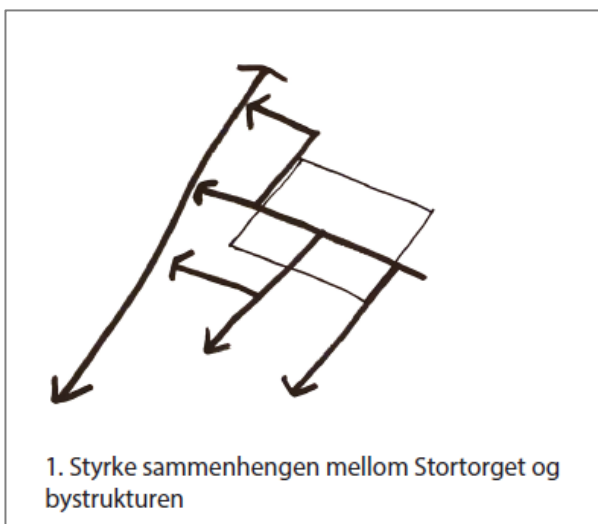
Målet er at Stortorget skal føye seg inn i Lillestrøm sitt byromsnett på en slik måte at det gagnar samfunnet og den fremvoksende regionbyen mest. Samfunnet og byen har mest å vinne, dersom det tilføres noe nytt eller noe som mangler og er etterspurt, at denne arealreserven, denne siste åpne kommunale plassen, forvaltes på en forsvarlig og effektiv måte, dvs. basert på kunnskap.

5.1 Strategi

En strategi beskriver hva som skal til for å oppnå et gitt mål. En strategi beskriver i form av overordnede grep eller HVA som skal til, enn detaljert HVORDAN dette skal skje.

I forbindelse med analysen ble det tydelig en del overordnede prinsipper som er viktige for at Stortorget skal bli en etterspurt og flittig besøkt arena.

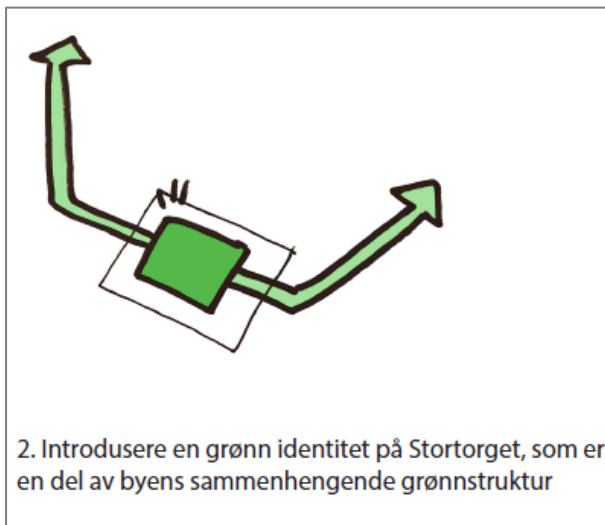
5.1.1 Strategisk grep nr. 1.: Styrke sammenhengen mellom Stortorget og bystrukturen for øvrig



Siden arealet som kalles for Stortorget ligger i utkanten av sentrumet, rett i overgang fra høyhusbebyggelse med publikumsrettet første etasje mot småhusbebyggelse, er det utrolig viktig å styrke sammenhengen mellom Stortorget og bystrukturen.

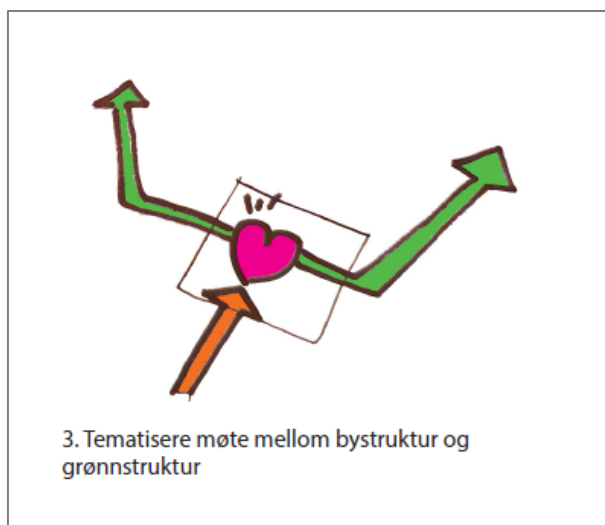
Barrierer må bygges ned og forbindelser i form av siktlinjer og gangakser må styrkes. Dette vil føre til at avstander virker kortere og vil dermed bidra til både at folk velger å gå og sykle, samt at flere føler at de lett kan komme seg til det nye byrommet.

5.1.2 Strategisk grep nr. 2.: Etablering av bypark som kan romme forsamlinger av og til



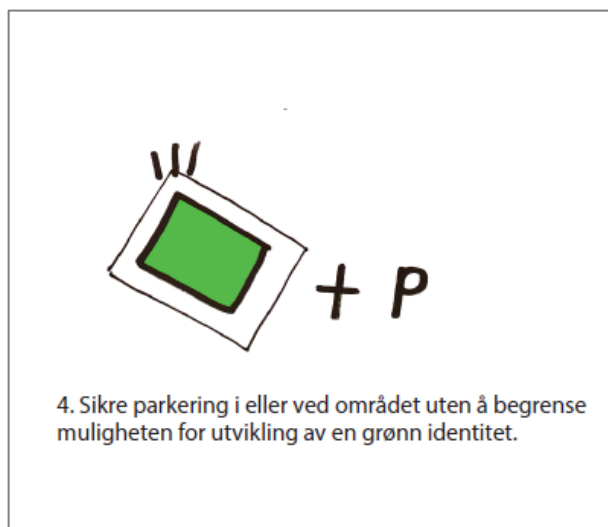
Lillestrøm i dag, og særlig området rundt Stortorget, sliter fortsatt med å finne sin «identitet». Ved å etablere en bypark, en grønn oase her, fyller Stortorget et «missing link» i byens sammenhengende grønnstruktur. Mot nordøst ligger den grønne akse langs Alexander Kiellands gate opp i retning Åråsen og treningsarenaene der. Mot vest-nordvest via Kirkeparken, Romeriksmonumentet og Henrik Wergelands gaten skal det på sikt dannes en grønn forbindelse hele veien mot Kjeller og kunnskapsmiljøet der. Slike sammenhengende grønne strukturer med rom for «opphold i det grønne» langs samme trasé, fremmer og styrker oppfatningen om at Lillestrøm er en grønn by.

5.1.3 Strategisk grep nr. 3.: Byparken må inneholde noe som trekker folk



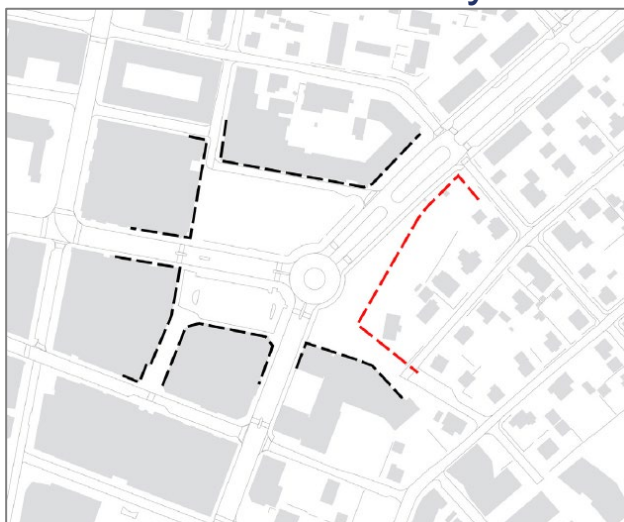
Det er viktig at det fremtidige byrommet bidrar til å skape en smidig og attraktiv overgang mellom de forskjellige områdene i byen, dvs. mellom sentrumet med handel og sin myldrende urbanitet og boligstrøkene med de frodige, grønne forbindelsene utover. Dette gjelder både i forhold til innhold, som på skala. For å få dette til må arealet programmeres og utformes slik at det tiltrekker seg besøkende fra hele byen, dvs. også folk fra sentrumet med sine mange tilbud. Derfor er det essensielt at tilbudet omfatter noe nytt, noe som det ikke finnes i byen for øvrig, som f.eks. et lekelandskap integrert i en småskala park med mange oppholdsrom og utforskningsmuligheter.

5.1.4 Strategisk grep nr. 4.: Parkering på ikke redusere den grønne identiteten



Det er viktig at parkering ikke begrenser muligheten for utvikling av «en grønn identitet». Dette gjelder både utformingen av selve anlegget, der en parkeringskjeller skrinlegger visjonen av en bypark med lekelandskap på Stortorget. Men det gjelder også sett i forhold til signalet et kommunalt vedtak om et stort og sentralt parkeringsanlegg gir, samtidig med at man jobber mot byens profilering som «grønn by». Dersom man skal opprettholde parkeringsplasser bør disse etableres enten som innfartsparkering langs tungtrafikkerte kollektivakser, f.eks. ved Åråsen og nær Storgata / Rv. 22, eller ved at den integreres i bebyggelsen på østsiden av Stortorget, slik at de etter hvert kan endre funksjon, når samfunnets behov for parkering i området avtar.

5.2 Rammer for den fysiske utviklingen



Områderegulering for Lillestrøm øst er førende. Men møte mellom Stortorget og mulig fremtidig bygningsmassen kan vurderes. Dette gjelder både bebyggelse og byrom.

Ny bebyggelse i øst skal – dersom politikken ønsker dette – også ivareta offentlig parkering med inn- og utkjørsel nordfra. Utforming av bebyggelsen må derfor sees i sammenheng med behov for offentlig parkering.

Byggegrensen på de øvrige sidene er gitt gjennom eksisterende bebyggelse og kan

gjærne vises med aktuelle fasader. Tilpasning av byrom mot eksisterende inngangspartier er viktig, eller i tilfelle kinoen, kan overgangen fra byrom til inngangen tilpasses med små grep slik at møtet mellom kino og plassen blir mer innbydende. Tilstøtende byrom kan vurderes for ny opparbeidelse.

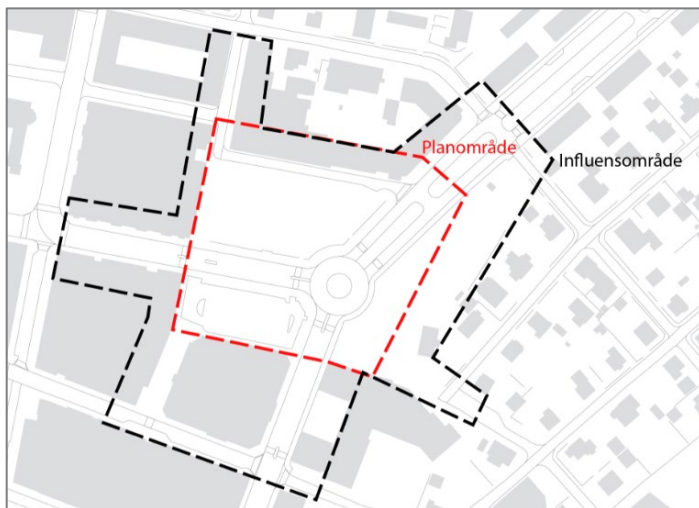
I utgangspunktet ønsker kommunen at det ikke bygges på Stortorget. Kommunen er opptatt av å holde de få arealer i byen som er offentlig åpne for befolkningen som møteplass, rekreasjonsareal og grønnstruktur. Det kan allikevel vurderes lettere konstruksjoner på torget,

som ikke er i konflikt med en grønn identitet på torget og som bidrar til byliv eller løser praktiske behov som for eks. sykkelparkering, infopunkt, kiosk eller offentlig toalett. Det bør vurderes hvordan man kan legge til rette for at tilliggende aktiviteter bidrar til livet på torget.

6 Føringer for arkitektkonkurransen eller parallelloppdraget

6.1 Prosjektoppdragets avgrensning

Stortorget skal bli en integrert del av et byromsnettverket. Derfor er det svært viktig å se utforming av torget og de tilstøtende byrom i sammenheng.



Vi foreslår derfor at de tilstøtende arealene inngår i konkurransegrunnlaget, om enn mindre detaljert.

- Planområde: Kjerneområdet for arkitektkonkurransen / parallelloppdraget
- Influensområde: Område som har innvirkninger på prosjektet, der arkitektene må belyse overgang til eksisterende strukturer

Endelig avgrensning av reguleringsplanen kan velges på grunnlag av illustrasjonsprosjektene fra konkurransen / parallelloppdraget.

6.2 Programmering

Parkering

Parkeringen på bakkeplan skal utgå og det skal etableres en helhetlig bypark i planområdet.

Park

Det er mangel på grønne arealer som er tilgjengelige for stadig økende antall beboere i sentrum. Den rekreative funksjonen av en park for nærmiljøet skal derfor prioriteres.

Utforming av parken skal gi økt tilgjengelighet til lek og mosjon for mennesker i alle aldre og bli et identitetsskapende element for utvikling av området. Parken skal aktivisere besøkende i alle årstider og vinteraktiviteter for økt byliv skal vurderes. Det skal utvikles en grønn identitet som hensyntar biologisk mangfold i byen og ivaretar naturlig overvannshåndtering.

Lekelandskap som attraksjon

Anlegg for lek og mosjon skal gi byen en ny attraksjon som tiltrekker både beboerne i byen og besøkende.

Torg og samlingsplass til kulturliv

Kultur i byen spenner bredt og gjerne som midlertidige aktiviteter. Planområdet har en viktig oppgave som ramme for kulturopplevelser. Det skal tilrettelegges for små og store arrangementer, deriblant konserter. Funksjoner skal integreres i et helhetlig konsept, slik at det ikke går på bekostning av rekreasjon.

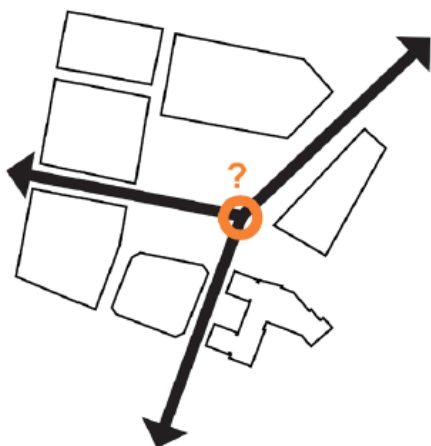
(Gatene kan forutsettes stengt under store arrangementer). Faste installasjoner som tilrettelegger for arrangementvirksomheten skal vurderes.

Byliv i kantsonen

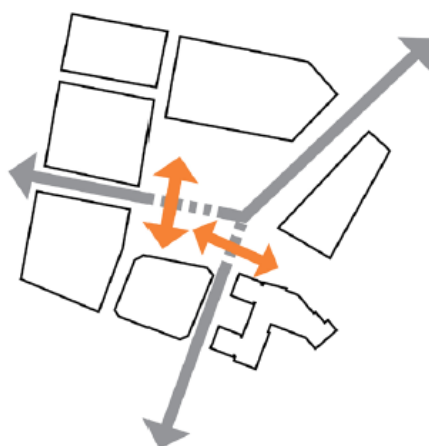
Mye av bylivet skjer i kantsonen mot bebyggelsen. Utadrettede funksjoner i første etasje er en viktig forutsetning for mer byliv og utforming av kantsonen skal tilrettelegge for handel, uteservering, opphold og møte mellom mennesker. Økt attraktivitet i området kan tiltrekke virksomheter i kantsonen som er mer utadrettet og som gi endrete forutsetninger for bruk av kantsonen. Dette skal hensyntas i utforming av arealene. Det skal også utforskes hvordan kinoen kan bli mer utadrettet og bidra til folkelivet. Begrenset bilbruk til varelevering, renovasjon og utrykning må hensyntas.

På grunn av (trafikk-) sikkerhet i byen ønskes det tydelige betraktninger rundt følgende spørsmål:

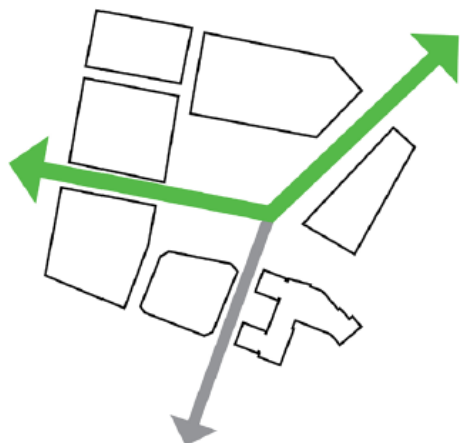
- Rundkjøring eller lyskryss?
- Hvordan redusere barrierevirkning av gatene? Forslag til gatetverrsnitt og utforming av gatene.
- Hvordan videreutvikle grønnstruktur i gatene og hvordan skal gatene møte parken?
- Hvor plassere bussholderplassen (på torget eller i gate)?
- Plassering og utforming av adkomst til parkering for biler og publikum, dersom politikken ønsker at det innlemmes et allmenntilgjengelig parkeringshus i bebyggelsen øst for torget.



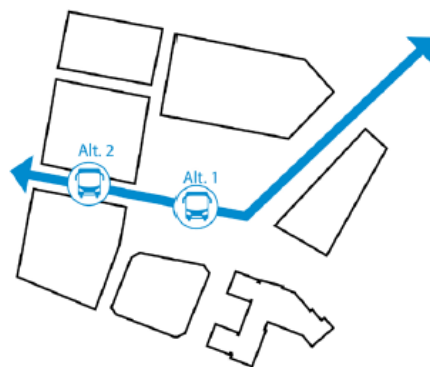
Rundkjøring eller lyskryss?



Hvordan reduseres barrierevirkning?



Hvordan utforme møte mellom
grønnstruktur i gatene og Stortorget?



Hvilken plasseringen av bussholdplassen
er best? På Stortorget eller lengere vest i
Parkalleen?

7 Kilder og referanser

BONDENS MARKED, 2003 – 2019: Lyst til å prøve deg på Bondens marked? Kilde: <https://bondensmarked.no/nyhet/lyst-til-a-prove-deg-pa-bondens-marked-97> (hentet november 2019)

DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING, 2010: Landskapsanalyse. Framgangsmåte for vurdering av landskapskarakter og landskapsverdi. Versjon februar 2010. 48 sider. Kilde: <https://tema.miljodirektoratet.no/no/Publikasjoner/Publikasjoner-fra-DirNat/Annet/Landskapsanalyse/> (hentet mars 2020)

HAFENCITY HAMBURG, 2020: "Leinen los!" für den Grasbrookpark. Kilde: <https://www.hafencity.com/de/news/-555-leinen-los-555-fuer-den-grasbrookpark.html> (hentet februar 2020)

IKT – INSTITUT FÜR UNTERIRDISCHE INFRASTRUKTUR, 2001: Ökologische Auswirkungen von Wurzeleinwuchs in Abwasserkanälen und -leitungen und ökonomische Massnahmen zur Schadensvermeidung und Sanierung. 129 sider. Kilde: <https://www.ikt.de/website/down/f0009langbericht.pdf> (hentet mars 2020)

LILLESTRØM TURISTKONTOR, 2010: Før og nå-bilder. Kilde: <http://lillestrøm-turistkontor.com/for-og-na>

LILLESTRØMLIVET, 2019: Høstens aktiviteter i Lillestrøm Sentrum. Kilde: <https://lillestromlivet.no/content/hostens-aktiviteter-i-lillestrom> (hentet september 2019)

LOKALHISTORIEWIKI.NO, 2019 a: Skedsmo kommune. Kilde: https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Skedsmo_kommune (hentet oktober 2019)

LOKALHISTORIEWIKI.NO, 2019 b: Lillestrøm. Kilde: <https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Lillestrøm> (hentet oktober 2019)

MIA – MUSEENE I AKERSHUS, 2014: Akershusbasen. Flyfoto over Lillestrøm. Sammensatt bilde. Samme bilde avfotografert i detalj. Kilde: <https://digitaltmuseum.no/011012562069/flyfoto-over-lillestrom-sammensatt-bilde-samme-bilde-avfotografert-i-detaj> (hentet oktober 2019)

STOCKHOLMS RESILIENCE CENTRE, 2016: Sustainable Development Goals. How food connects all the SDGs. Kilde: <https://www.stockholmresilience.org/research/research-news/2016-06-14-how-food-connects-all-the-sdgs.html> (hentet februar 2020)

TRONDHEIM KOMMUNE, 2018: Veileder for arbeid nær trær. Kilde: <https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/kommunalteknikk/prosjekteringsverktoy/veileder-for-arbeid-nar-trar.pdf> (hentet mars 2020)

Illustrasjoner og bilder (dersom ikke annet er oppgitt):

Norconsult AS, 2019 / 2020, ved Sander Dekker

Den lille bien på side 33 er tatt fra web'en. Kilde: <https://clipartart.com/categories/free-clipart-gallery-busy-bee.html>