

STEDSANALYSE OG MULIGHETSSTUDIE

– Områderegulering Fjellhamar sentrum



Del 1: Stedsanalyse

1. Oversikt	5
1.1 Beliggenhet	6
1.2 Analyseområdet	7
1.3 Dagens situasjon	8
1.4 Eiendomsstruktur	9
1.5 Gjeldende regulering	10
2. Historisk utvikling	12
2.1 Utvikling av jernbanen i 1854	14
2.2 Fjellhamar Hovedgård etableres i 1860-årene	15
2.3 Fjeldhammer Brug etableres i 1895	16
2.4 Utvikling av Fjellhamar som kommunesenter fra 1920-tallet	17
2.5 Fjellhamar skole	18
3. Topografi og landskap	19
3.1 Topografi	20
3.2 Blågrønn struktur	21
3.3 Naturmangfold	22
3.4 Overvann og flom	23
3.5 Grunnforhold	24
4. Forbindelser og målpunkt	25
4.1 Målpunkt, gate- og byromsstruktur	26
4.2 Gang- og sykkelnett	27
4.3 Kollektivnett	28
4.4 Veisystem og trafikk	29
4.5 Gate- og kryssutforming	30
5. Bebyggelse	32
5.1 Bebyggelsesstruktur	33
5.2 Funksjoner	34
5.3 Bygningshøyde	35
5.4 Bygningsalder	36
5.5 Kulturminner	37
6. Oppsummering og konklusjon	38
6.1 Stedets utfordringer	39
6.2 Stedets potensiale	40
6.3 Samlede anbefalinger	41
6.4 Anbefalingskart	42

Del 2: Mulighetsstudie

Om mulighetsstudien	44
• MADs forslag	45
• LINKs forslag	47
• LPOs forslag	48
• ARCASAs forslag	50

DEL 1: STEDSANALYSE

1 OVERSIKT

- 1.1 Beliggenhet
- 1.2 Analyseområde
- 1.3 Dagens situasjon
- 1.4 Eiendomsstruktur
- 1.5 Gjeldende regulering

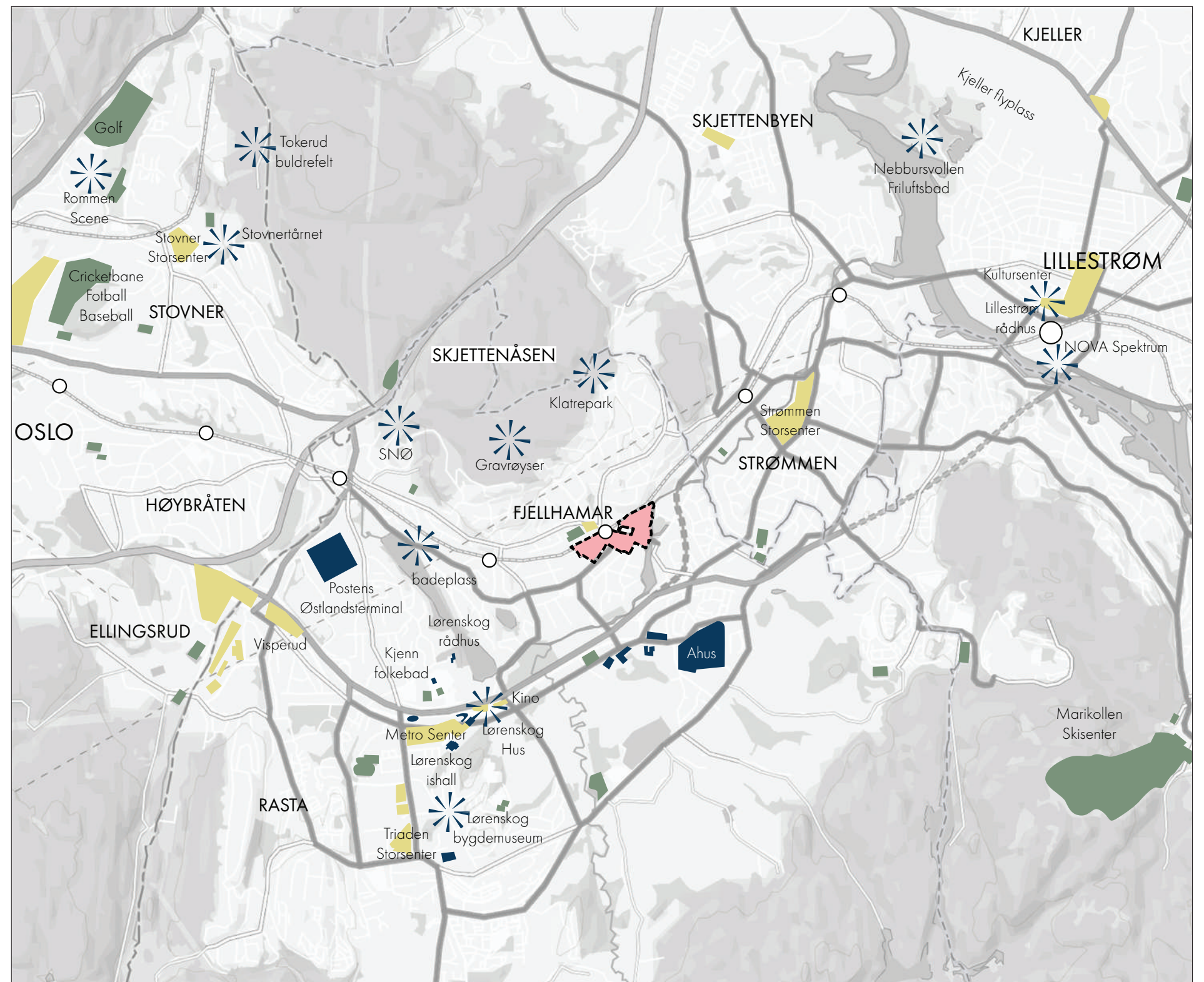
1.1 BELIGGENHET

BELIGGENHET I KOMMUNEN OG REGIONEN

Fjellhamar er et av fem utviklingsområder i Lørenskog kommune. Beliggenheten langs lokaltoglinjen mellom Oslo og Lillestrøm er viktig for stedets betydning i kommunen og gir forbindelsesmuligheter til store deler av bo- og arbeidsmarkedet i Osloregionen. Fjellhamar grenser til tettstedet Strømmen i Lillestrøm kommune i øst og Hanaborg/Lørenskog mot vest. Nord for planområdet grenser Fjellhamar til turområdene i Skjettenåsen og sydover møter området Rv159 Strømsveien og Akershus Universitetssykehus (Ahus) med omkring 12.000 arbeidsplasser.

Fra Fjellhamar stasjon til Oslo S tar det 22 minutter med tog, mens det tar 7 minutter til Lillestrøm.

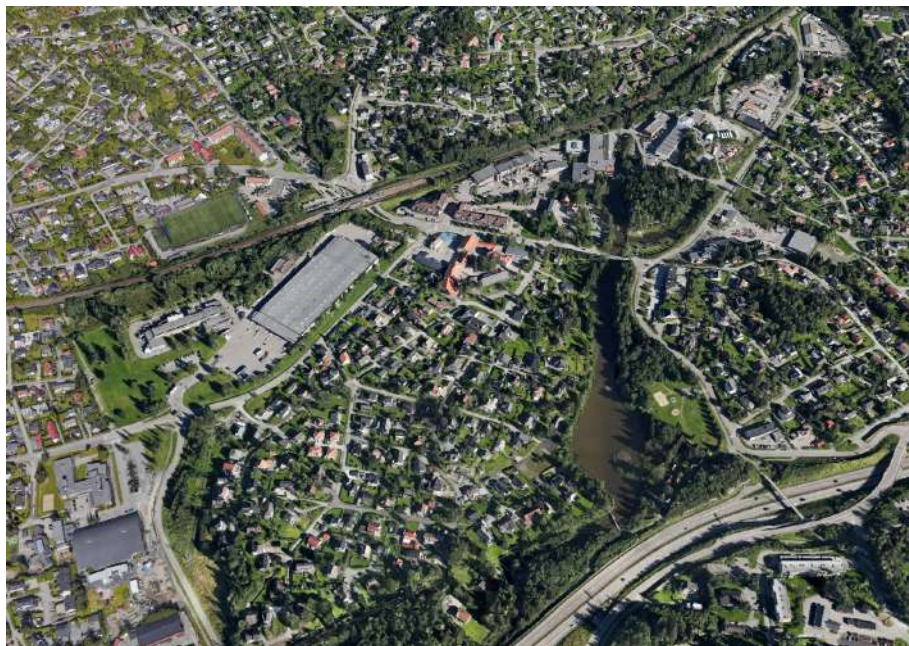
Innad i kommunen ligger Fjellhamar nordøst for Lørenskog sentrum. Det er 2,4 km/5 min i kjøreavstand og 10 minutter med sykkel til Lørenskog Hus og Metrosenteret, omtrent det samme som til Lørenskog stasjon og stasjonsby vest i kommunen.



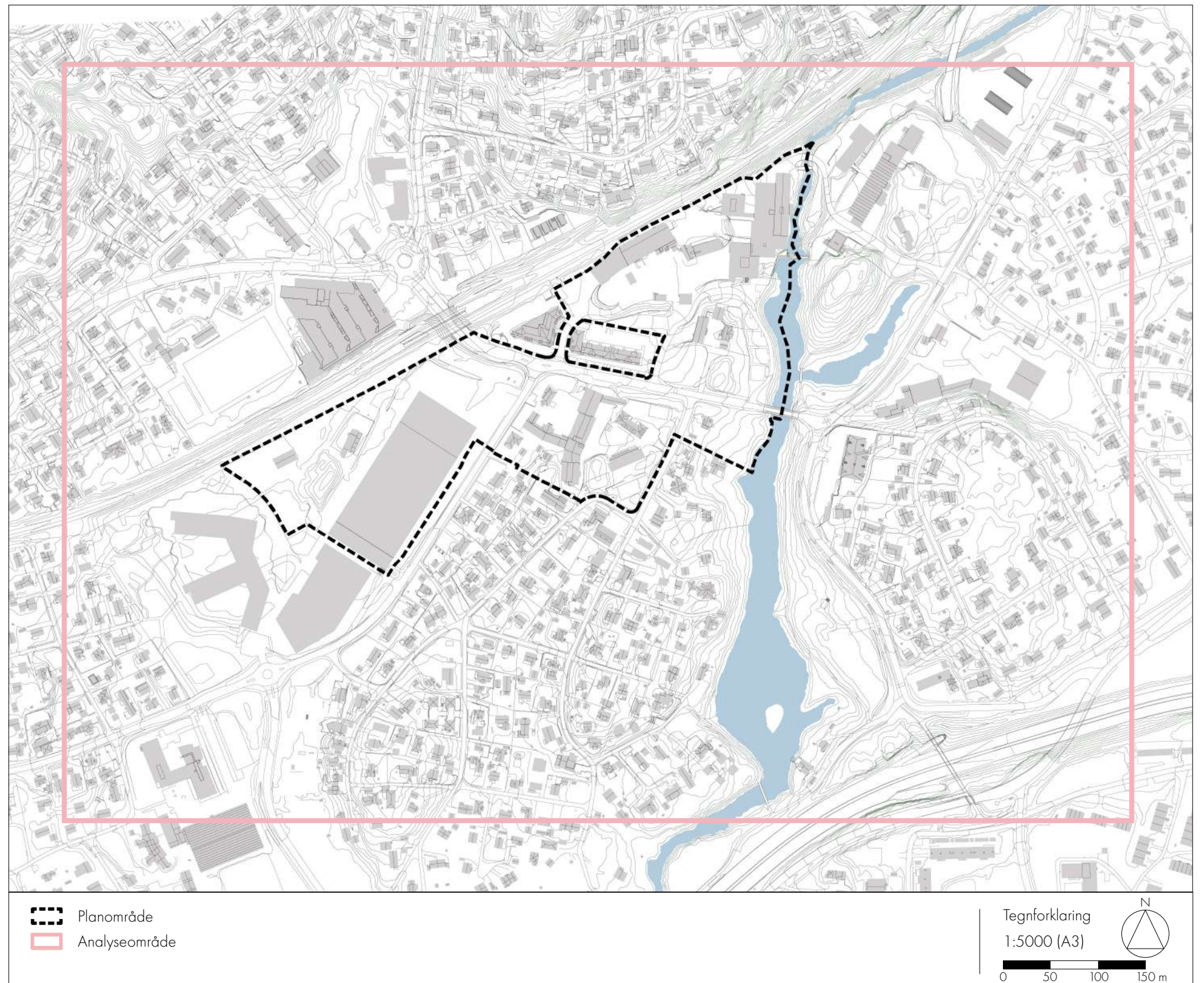
1.2 ANALYSEOMRÅDE

AVGRENSNING

Analyseområdet er avgrenset for å kunne se planområdet i en større sammenheng. Ved å analysere et større område er det mulig å identifisere hva som kjennetegner planområdet. Der elementer eller strukturer ikke påvirker, eller påvirkes av planområdet, inngår heller ikke områder langt utenfor planområdet.



Skråfoto over analyseområdet. Kilde: Google maps



1.3 DAGENS SITUASJON

PLANOMRÅDET

Området er kjennetegnet av store, utflytende industritomter, kjent som "Icopal-tomtene". Industriområdet ble etablert av Fjeldhammer Brug i 1895, og utviklet seg fra produksjon av bokpapp til asfalt takbelegg og takshingel. I 2021 flyttet Icopal virksomheten og hovedkontoret sitt til Karihaugen slik at planområdet, på sentrale tomter på Fjellhamar, kan utvikles til andre formål. Et av de tidligere industribyggene ble revet i forbindelse med bygging av Fjellhamar skole, ellers er industribebyggelsen hovedsakelig tatt i bruk som lagervirksomhet, samt noe kontorer i den gamle administrasjonsbygningen på Bruket. Den tidligere lagerhallen til Icopal dominerer det vestlige området. Mellom lagerhall og jernbane på Icopal vest har Elvia en transformatorstasjon.

Langs Fjellhamarveien ligger to eksisterende leilighetsblokker med et lokalt tjenestetilbud og dagligvarer i første etasje. Nærmere Fjellhamarelva ligger Fjellhamar gård med tun og Flaggfjellet. Mellom gården og elva er det i dag en parkeringsplass tilknyttet Fjellhamar Bruk. Det er mye bygningsmasse tilhørende tidligere Fjellhamar Bruk/Icopal på den østlige delen av området. Bygningene består bl.a av administrasjonsbygning, portvakt, ulike fabrikkbygninger, velferdsbygg, verksted og lager. Området er i stor grad inngjerdet og oppleves utilgjengelig, men kulturaktiviteter og kontorvirksomhet nærmest elven har startet å åpne opp deler av området.

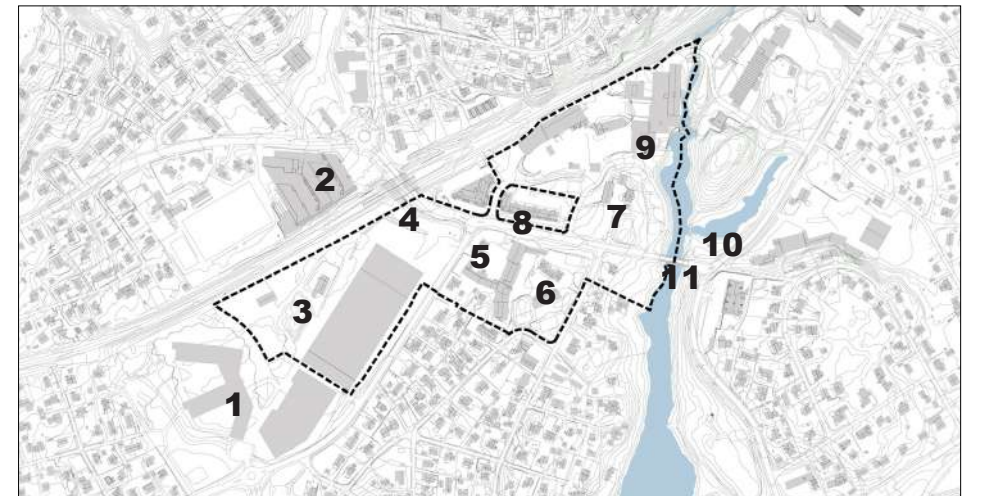
Flere av byggene til gamle Fjellhamar skole brukes i dag til midlertidig barnehage og det er bibliotek i den eldste skolebygningen. En kommunal tomt med en enebolig langs Fjellhamarelva inngår også i planområdet.

OMKRINGLIGGENDE OMRÅDER

Tilgrensende planområdet er den nye Fjellhamar skole og Arena i sørvest. Det er eksisterende småhusbebyggelse mellom Marcus Thranes vei og Fjellhamarelva, utviklet fra 1920-tallet og fortettet frem til i dag. På østre side av Fjellhamarelva er det grøntområder tilrettelagt for turgåing, lek og fugleliv, mens kantsonen på vestre side av elva er smalere og mindre tilgjengeliggjort. Øst for planområdet er det industripark og Lørenskog kommunes kommunaltekniske avdeling. Øst for Lørdagsrudveien er det ytterligere småhusområder samt en boligblokk kombinert med hovedsaklig helsetjenester. Nord for jernbanen ligger det idrettsplass, kirke og parkdrag, samt at det er fortettet med blokkbebyggelse med boliger og dagligdagse tjenestetilbud nærmest stasjonen.



1.3 DAGENS SITUASJON



1. Nye Fjellhamar skole og arena
2. Fjellhamar Torg
3. Transformatorstasjon i vestre del
4. Undergang ved Fjellhamar stasjon
5. Midlertidig barnehage på tidligere skoleomt
6. Den eldste skolebygningen på gamle Fjellhamar skole
7. Tunet på Fjellhamar gård m/stabbur
8. Eks. bebyggelse i Fjellhamarveien 56
9. Administrasjonsbygningen ved Bruket
10. Gundersenvika
11. Bru over Fjellhamarelva



1.4 EIENDOMSSTRUKTUR

En stor del av området egnet for utvikling innenfor planområdet er tilknyttet de tidligere "Icopal-tomtene", eid av Fjellhamar Bruk Eiendom AS. Tomtene ligger langs med jernbanen og knytter seg også mot Fjellhamarelva i øst. Fjellhamar Bruk Eiendom eier også en tomt bebygget med en enebolig i Marcus Thranes vei 103 og en liten del av grøntområdet på nordsiden av brua over Fjellhamarelva, rett utenfor planområdet.

Innenfor planområdet eier Lørenskog kommune eiendommene tilknyttet gamle Fjellhamar skole og Fjellhamar gård, i tillegg til en eneboligtomt ved elva og en mindre ubebygget tomt ved krysset Marcus Thranes vei x Fjellhamarveien.

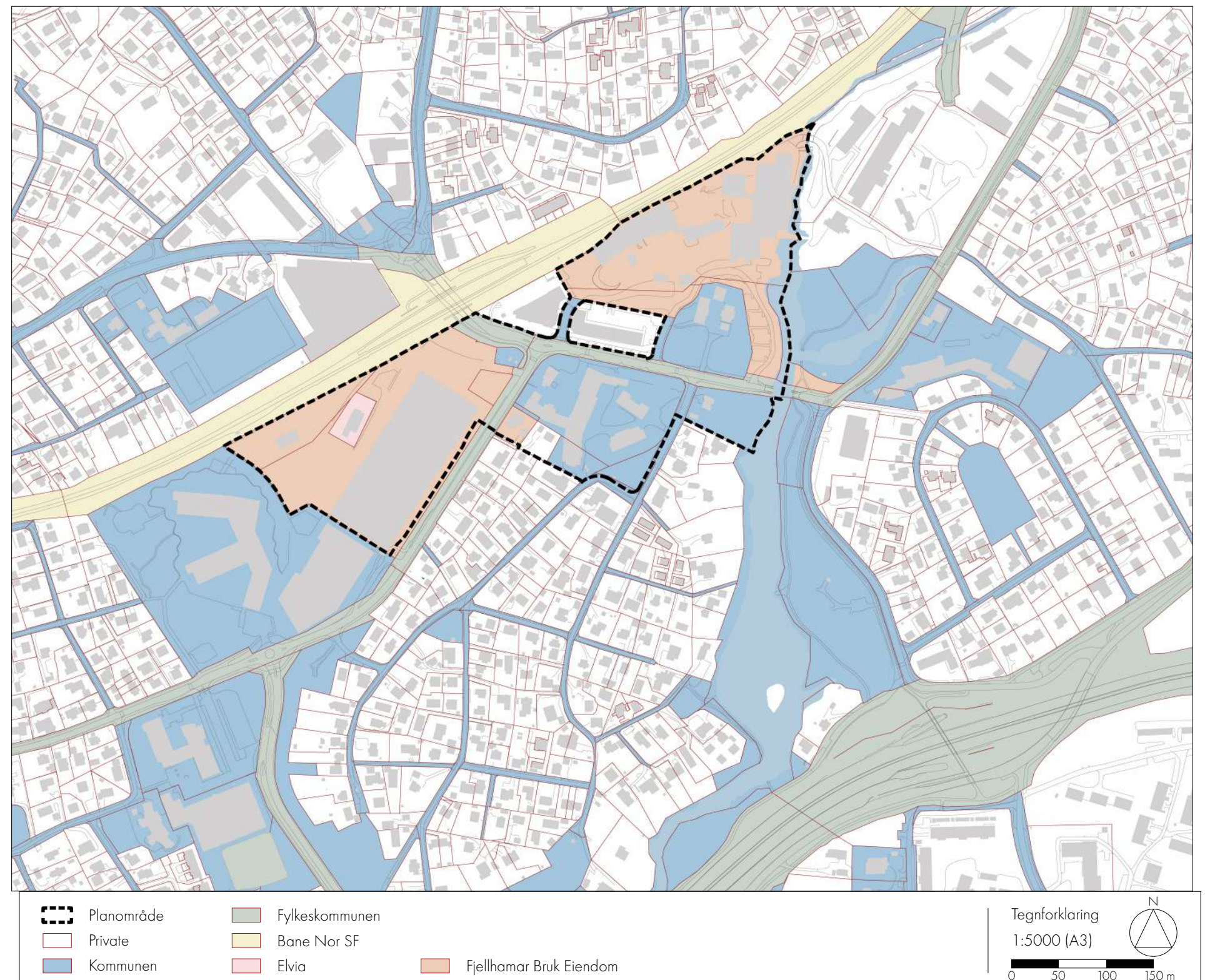
Kommunen eier også noen av de mindre veiene tilknyttet Fjellhamarveien innenfor planområdet, samt Lørdagsrudveien sørøst for planområdet og Haneborgveien og Øvre Grønliveien nordvest for planområdet. Utenfor planområdet eier Lørenskog kommune flere arealer bebygget med skoler, barnehager, idrettsplass samt større og mindre grøntområder og lekeplasser langs Fjellhamarelva og i småhusområdene.

Marcus Thranes vei og Fjellhamarveien innenfor planområdet er eid av fylkeskommunen.

I småhusområdene er det hovedsaklig privat eierskap. Også de to eksisterende stasjonsgårdene sentralt i planområdet er i privat eie.

Elvia eier en tomt midt i den vestre delen av planområdet, hvor det står en transformatorstasjon.

Bane Nor SF eier jernbanelinjen på nordsiden av planområdet.



1.5 GJELDENDE REGULERING

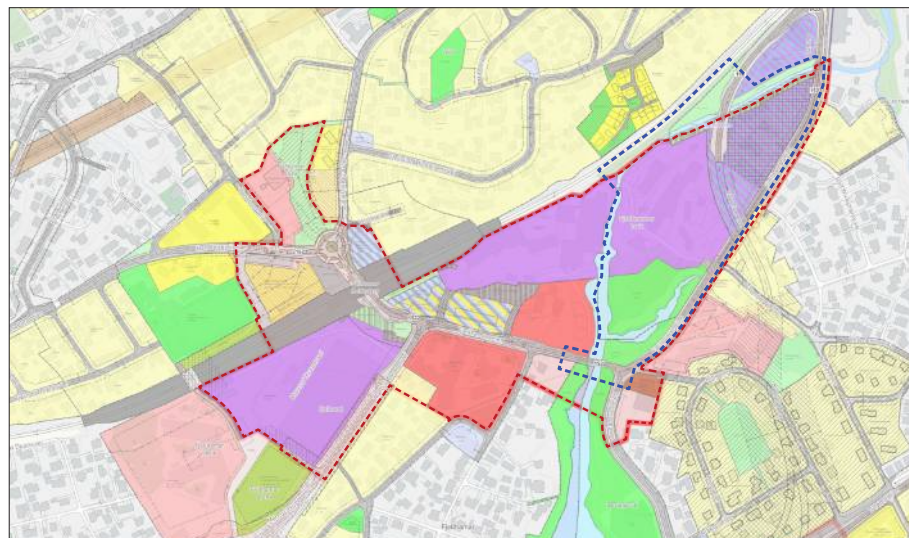
PLANOMRÅDET

Store deler av de østre og vestre områdene innenfor planområdet er regulert til industri. To eiendommer sentralt langs Fjellhamarveien er regulert til bolig/forretning/kontor, med kun forretning/kontor nærmest jernbanen. Den gamle skoletomten og Fjellhamar gård er regulert til offentlige bygg. Elvetomten er uregulert, foruten et belte regulert til offentlig friområde mot Fjellhamarelva. Det finnes to eiendommer regulert til frittliggende småhusområde mot Marcus Thranes vei. Det er også regulert to belter med parkformål ved Fjellhamar stasjon. Marcus Thranes vei og Fjellhamarveien er regulert til kjørevei med fortau/ gangvei/ gang-/sykkelvei, i tillegg er det både felles og private veiformål innenfor området.

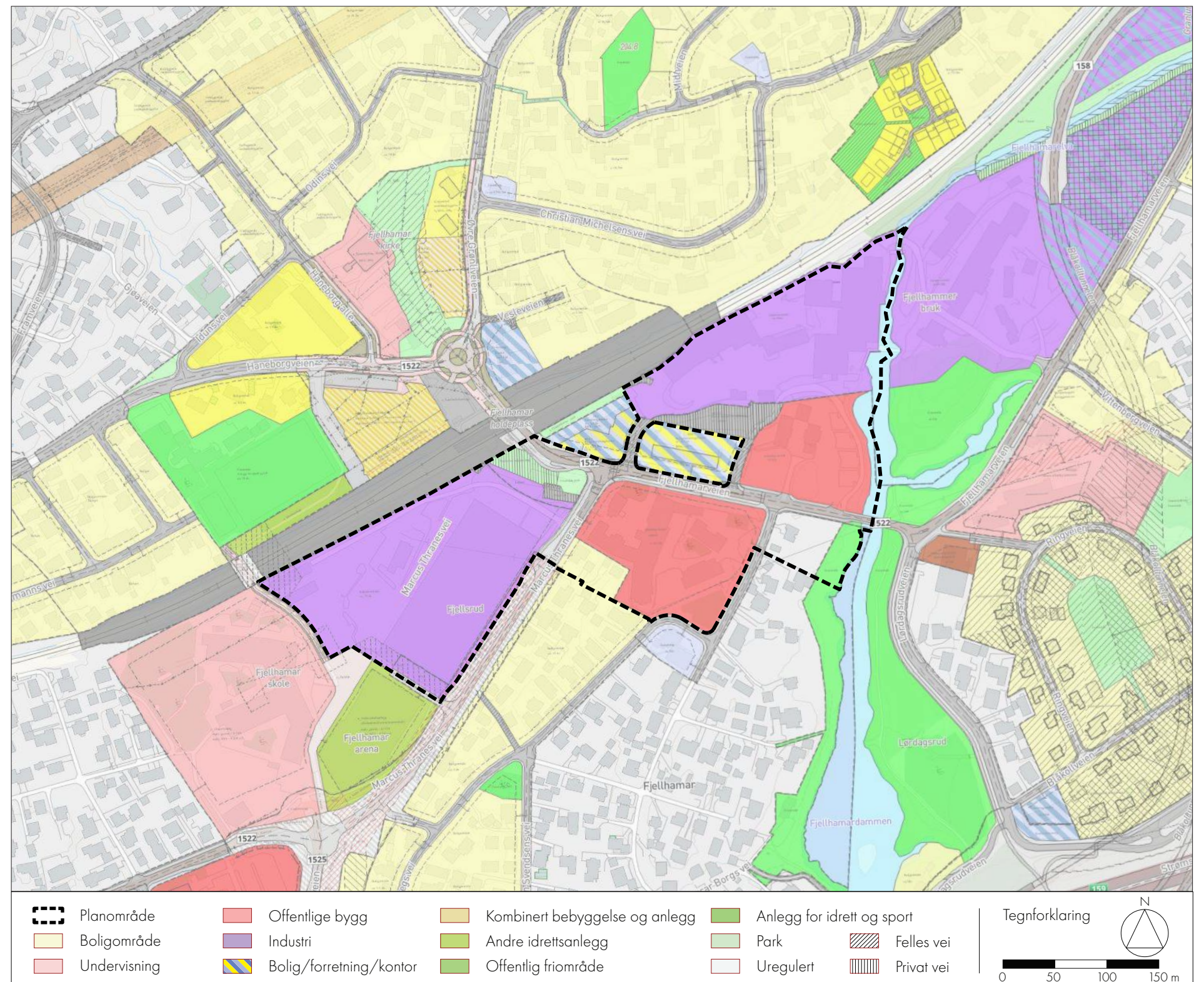
Planområdet er avsatt til framtidig bebyggelse og anlegg i kommuneplanen. I tillegg inngår Fjellhamar i utviklingsområde/gjennomføringssone med krav om felles planlegging.

PÅGÅENDE PLANARBEID I NÆRHETEN

Det ble varslet oppstart av områderegeringsplan for Fjellhamar øst høsten 2017. Planprogram ble fastsatt i Teknisk utvalg 25.01.2018, sak 006/18. Planarbeidet for Fjellhamar øst er inaktivt. Planområdet grenser til planområde for Fjellhamar sentrum i selve Fjellhamarelva og inngår også i utviklingsområdet i kommuneplanen. Saksnr. 15/1677. For øvrig pågår det ikke planarbeid i området.



Over: Pågående planarbeid i nærheten i blått, utviklingsområde i kommuneplanen i rødt
Til høyre: Gjeldende regulering for planområdet



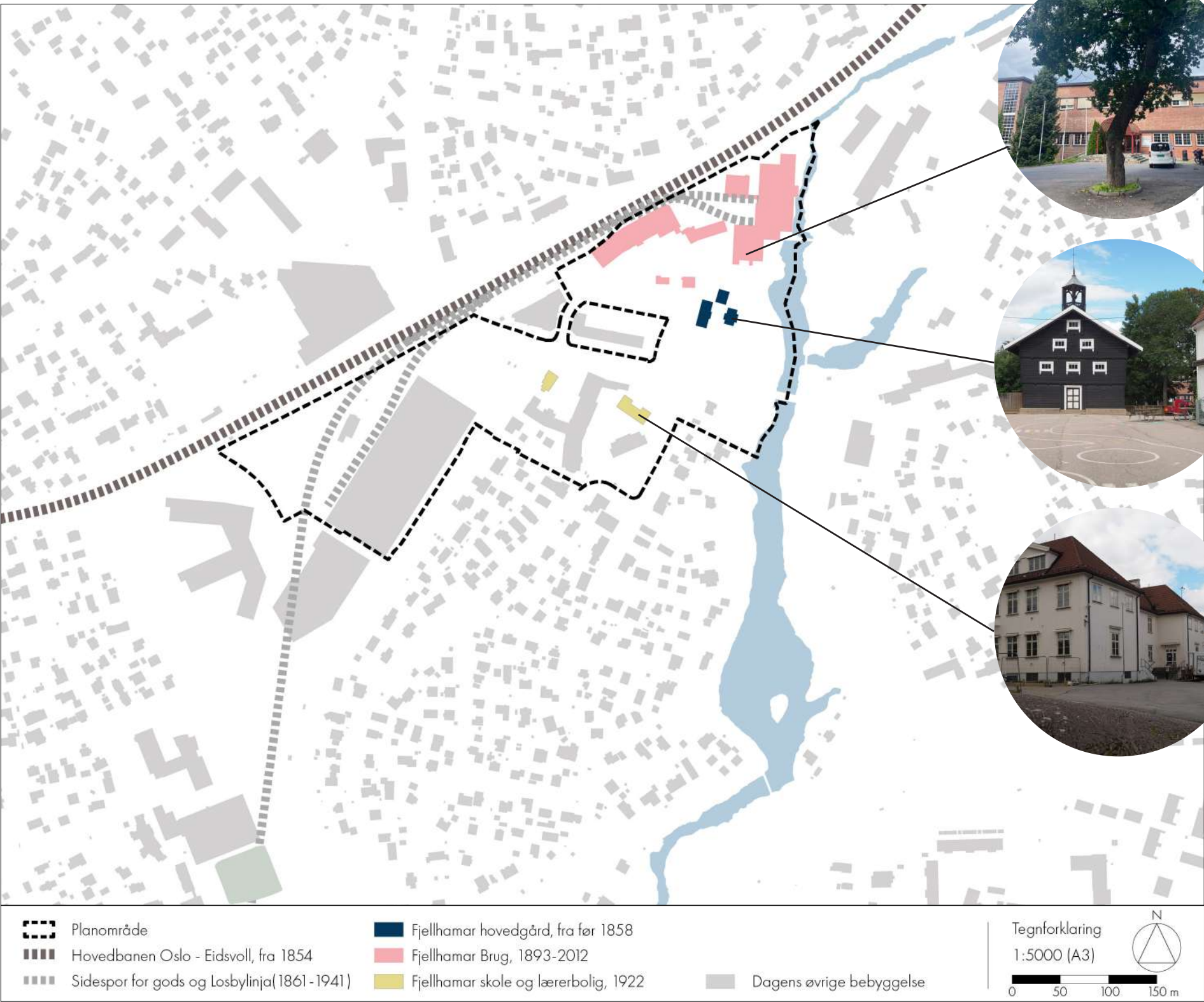
2 HISTORISK UTVIKLING

- 2.1 Utvikling av jernbanen i 1854
- 2.2 Fjellhamar Hovedgård etableres i 1860-årene
- 2.3 Fjeldhammer Brug etableres i 1895
- 2.4 Utvikling av Fjellhamar som kommunesenter fra 1920-tallet
- 2.5 Fjellhamar skole

2 HISTORISK UTVIKLING

HOVEDTREKK I UTVIKLING
 Planområdet omfattes av det som tidligere utgjorde hovedtyngden av de sentrale delene av Lørenskog. Langs Sagelva ble kornmøller, sager, høvleri og senere industri etablert. Fra etableringen av jernbanen fra Christiania til Eidsvoll i 1854, ble stasjoner og holdeplasser plassert med utgangspunkt i nettopp trelastindustrien, som i stor grad frem til nå hadde fløtet tømmer, eller fraktet dette med hest og kjerre. Fjellhamar ble sentral med sin tilknytning til Christiania, omkringliggende gårder, og viktige forbindelser oppstrøms til sagene langs Losbyeelva og Sagelva. Sidesporet fra Losby gods sørget for at stasjonsmiljøet på Fjellhamar blomstret, og siden også med egne sidespor inn på det vi senere kjenner som Fjellhamar Brug.

Med industriarbeidsplasser kommer også boliger, skole, funksjoner, tilbud og stadig utvikling - og Fjellhamar ble det naturlige sentrale vekstområdet i Lørenskog. Med den senere bilismen og utvikling av andre deler av kommunen, ble ikke lenger Fjellhamar det sentrum det hadde vært utover sekstitallet, men industrien fortsette å blomstre ved bruket. I dag er industrieventyret over, men sentrum av Fjellhamar fortsetter å utvikles. Først med utviklingen av stasjonsgårdene (langs Fjellhamarveien ved gamle Fjellhamar skole), deretter med Fjellhamar Torg og Parken Fjellhamar nord for jernbanelinja, og nå sist i 2023 med ny flerbrukshall og Fjellhamar skole, tilgrenset planområdet i sør.



2.1 JERNBANEN

HOVEDBANEN

Hovedbanen åpnet som Norges første jernbanestrekning i 1854, mellom Christiania og Eidsvoll. Denne nye forbindelsen styrket koblingen fra Mjøsa til hovedstaden, og knyttet industrien langs hele banen til sjøen og havneanleggene i Bjørvika og Oslo. Spesielt tilknytningen til sagbrukene langs banen var en av jernbanens viktigste funksjoner, der sidespor som langs Sagelva, ble anlagt samtidig. Her ble sagvirke, tømmer og plank fraktet videre til opplag i hovedstaden, før dette igjen ble eksportert til den store verden. Området tilknyttet Strømmen var av nasjonal betydning ettersom tømmeret ble fraktet og fløtet til de mange sagbrukene, før det bearbejdede produktet ble fraktet videre, og plasseringen av sagbrukene var i hovedsak det som også styrte plasseringen av linjeføringen og etableringen av stasjoner langs banen.

I 1901 inngikk Fjellhamar Brug avtale med Hovedbanen om å anlegge eget industrispor inn på industriområdet. Hovedbanen fikk dobbeltspor Bryn - Lillestrøm i 1903, og også Bryn - Kristiania i 1904. Strekningen ble elektrifisert i 1927, og Fjellhamar holdeplass ble etablert i 1931.

SIDELINJE FJELLHAMAR - LOSBY

Østmorksaga var en av de største sagene tilknyttet hovedbanens omegn. Den lå helt øverst i Losbyelva, og med en diameter på nesten syv meter var møllehjulet til saga et sterkt symbol på vannkraftens betydning for Lørenskog og Romerike. I 1861 ble det etablert et eget jernbanespor, "Losbylinja", fra Fjellhamar til Losby sag. Tidligere hadde man fløtet tømmer langs Losbyelva, eller langs landeveien på hest og kjerre, så sidelinjen var et stort fremskritt for tømmerindustrien. Jernbanen var 6 km lang og gikk fra Østmorksaga. Fra starten ble det brukt lokomotiver fra hovedbanen som trekkraft. Det var dyrt å holde sporet i den stand som lokomotivene og hovedbanen krevde, og i 1885 ble lokomotivene erstattet av hester, der spann med fire hester trakk jernbanevognene. Det var flere alvorlige ulykker langs banen, spesielt i forbindelse med åpning og lukking av grindene som gikk langs sporet.

Losbylinja var i drift til 1940 - 41, og sporet ble fjernet i 1944 da tyskerne trengte jernet i krigsindustrien.



Fjellhamar holdeplass, med Fjellhamar sentrum, skolen og bruket, 1961. (foto: Fjellanger Widerøe, Akershusbasen).



Østmorksaga, en av de største sagene tilknyttet jernbanen, 1930
(foto: Akershusbasen)



Rester av Losbylinja, med Fjellhamar holdeplass i forgrunnen, 1955. (foto: Fjellanger Widerøe, Akershusbasen).

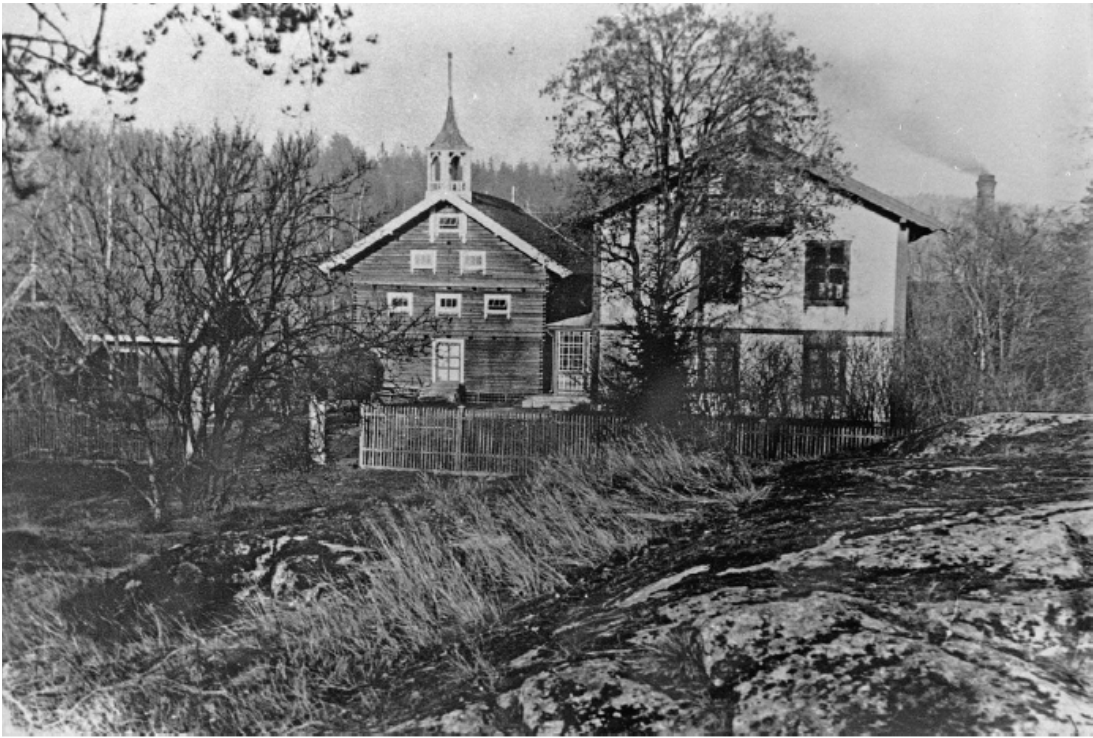
2.2 FJELLHAMAR GÅRD

Fjellhamar nevnes som husmannsplass under Haneborg allerede i 1686. I 1858 ble gården, det tidligere Stalsberghagen sag og en del andre eiendommer kjøpt av grosserer Wincentz Thurmann Ihlen. Ihlen bygget Fjellhamar hovedgård og utviklet Fjellhamar til et industrisentrum med sag og høvleri, kornmølle og korn tørke. Han grunnla siden Strømmen Værksted i 1873. Fjellhamar hovedgård hadde sin storhetstid under Ihlen til han døde i 1892, året før etablering av A/S Fjeldhammer Brug. Det er uvisst hvor gamle bygningene er, men den eldste delen av hovedbygningen kan være fra ca. 1860. Bygningens størrelse indikerer også at gården har vært stor.

Etter at bruket ble skilt ut, ble gården utparsellert i flere etapper, bl.a. til hytter. I 1920 kjøpte kommunen gården, som gjorde den til kommunens administrative senter. På 50-tallet bygget kommunen et administrasjonsbygg som var kommunehus inntil det nye rådhuset på Kjenn sto ferdig i 1972.

Hovedbygningen på gården er ombygd flere ganger og har ikke lenger det opprinnelige preget, men har gjennomgått endringer som følge av endring i bruk. Bygningen er laftet og deretter kledd med vertikalt trepanel som er høvlet og pløyd. Grunnmur er i naturstein med bindemiddel og er pusset. Taket er mansardtak med 2 skorsteiner. Bygningens historie som senter for kommuneadministrasjonen fremkommer tydeligst i bygningens nåværende uttrykk. Tilknyttet gården er også stabbur med klokketårn, i relativt god stand.

Lørenskog kommune har utarbeidet kulturminneplan i kommunens kartportal, der Fjellhamar gård er gitt verneverdi B for kulturminne og kulturmiljø.



Fjellhamar hovedgård i 1905, med stabbur og klokketårn
(foto: Akershusbasen)



Fjellhamar hovedgård i 2016, med det samme karakteristiske stabburet.
(foto: Konsekvensutredning for kulturminner og kulturmiljø på Fjellhamar)



Gården som kommunalt administrasjonsbygg.
(bilde fra før 1940, foto: Akershusbasen)

2.3 FJELLHAMAR BRUK

Grosserer Wincentz Thurmman Ihlen overtok Fjellhamar gård og Stalsberghagen sag ved Sagelva i 1850-årene. Sagbruket ble bygget om til kornmølle og korntørkeri. Ihlen grunnla deretter i 1873 Strømmen Værksted, som medførte en stillere tid på bruket. Nytt liv ble det da Ihlen sønn, Nils Claus Ihlen, solgte det gamle fabrikanlegget til industrigründere Hartvig og Carl Bache-Wiig i 1893. De bygget en pappfabrikk som fikk navnet Fjellhamar Bruk registrert som aksjeselskap i 1895.

Produksjonen i pappfabrikken startet med bokpapp. På begynnelsen av 1900-tallet startet de også med produksjon av takpapp, der papp laget av papiravfall i firkantet skiveform, ble tørket i ovn, dyppet i tjære og strødd sand på. Svakheten var at tjæren fordampet etter en stund. Produksjonen av bokpapp fortsatte derimot helt frem til 1970-årene.

På begynnelsen av 1900-tallet ble fabrikken modernisert, med nye maskiner og metoder. Både produksjonen og arbeidsstokken økte. I 1916 hadde bedriften 37 ansatte, der 5 var kvinner.

I 1917 innledes samarbeid med AS Jens Villadsens Fabriker i København, og lisensrettighetene for Icopal takpapp overtas. I 1918 overtar Jens Villadsens Fabriker en stor aksjepost, og produksjonen av Icopal takpapp - den første asfalt takpapp i Norge - begynner. Dette representerte noe helt nytt i byggebransjen. Nå fikk man en takpapp som var tilnærmet vedlikeholdsfri.

I 1933 opprettes veiavdelingen, og asfaltproduksjon etableres etter hvert flere andre steder i landet. På femtitallet etableres shingelproduksjonen og senere også plastavdelingen. I 1965 begynner Fjellhamar Bruk å produsere plastemballasje, bæreposer og sekker.

I 1995 feiret Fjellhamar Bruk 100 år, og skifter navn til Icopal AS. I 2003 legges produksjonen av shingel og taktekkingsbelegg ned og produksjonen flyttes ut av landet. Fortsatt lages asfaltprodukter på Fjellhamar. I 2012 selges eiendommen til utvikling og boligformål.

Lørenskog kommune har utarbeidet kulturminneplan i kommunens kartportal, der Fjellhamar bruk er gitt verneverdi B for kulturminne og kulturmiljø.



Presentasjonstegning av Fjellhamar bruk fra 1920 (kilde: Akershusbasen)



Bygging av ny Fjellhamar bru i 1925 (foto: Akershusbasen)



Ruller med Icopal-papp stablet i 1954 (foto: Akershusbasen)

2.4 FJELLHAMAR SENTRUM

Utparselleringene av boligeiendommer på Fjellhamar startet i 1906, og fra 1921 og utover ble det utparsellert mange hundre eiendommer. Eiendommene ble solgt ut fra gårder og ble i stor grad kjøpt som hyttetomter for byfolk. Hyttene var ofte svært enkle og fungerte først som landsteder, men ble permanente boliger under bolignøden i Oslo på 30-tallet. I etterkrigstiden ble mange hytter omgjort til fritidsboliger som senere ble revet og erstattet av bolighus. Det ble også bygget arbeiderboliger for ansatte på Fjellhamar bruk.

Fjellhamar var i utgangspunktet planlagt som kommunesenter i Lørenskog fra etableringen i starten av tyveårene. I perioden frem til 2. verdenskrig ble også en rekke organisasjoner etablert på Fjellhamar, inkludert arbeiderforeninger og ulike idrettslag.

I 1950 ble det vedtatt en reguleringsplan med mål om at Fjellhamar skulle utvikles til et sentralområde for Lørenskog. Her skulle det etableres torg, samfunnshus, kirke, stadion og «til dels store forretnings- og boligbygg». Etter at Sentralsykehuset i Akershus (SiA) åpnet i 1960 og rådhuset ble vedtatt bygget på Kjenn i 1967, endret situasjonen seg. Fjellhamar fikk i stedet status som et lokalsenter.



Flyfoto av Fjellhamar stasjon i 1938 (foto: Akershusdatabasen)



Flyfoto fra 1962. Den første stasjonsgården er bygget og skolen er utvidet. Småhusområdene utvikles videre.



Flyfoto fra 1987. Vestre del av Fjellhammer Brugs tomt bygges ut med lagerhall og C-bygget, hvor det ble produsert takpapp.



Flyfoto fra 2023. Stasjonsgården nærmest stasjonen er bygget, blokkbebyggelse nord for jernbanen etablert og ny skole og flerbrukshall oppført der C-bygget stod tidligere.

2.5 FJELLHAMAR SKOLE

Med stor befolkningsvekst i kommunen økte presset på skolene, som medførte at Fjellhamar skole, med lærerbolig, ble påbegynt i 1922. Bygningene ble bygget av bygningsarbeidere i Lørenskog som på tidspunktet var rammet av arbeidsledighet. Skolen ble oppført i to etasjer med to fløyer, kjeller og loft, og med valmet tak. Lærerboligen ble også oppført i to etasjer med kjeller og valmet tak.

Lørenskog kommune har utarbeidet kulturminneplan i kommunens kartportal, der Fjellhamar skole og lærerbolig begge er gitt verneverdi C for kulturminne og kulturmiljø.



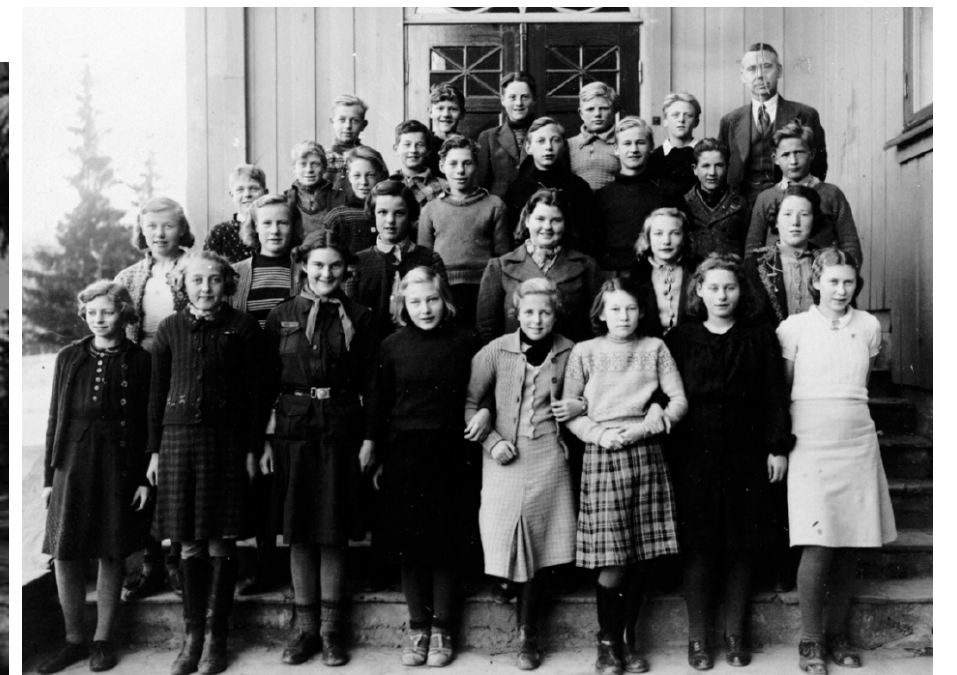
Bygningsarbeidere foran det nye skolebygget i 1923. (foto: Akershusbasen).



Bygningsarbeiderne poserer foran nybygget lærerbolig i 1923. (foto: Akershusbasen).



Fjellhamar skole i 1954. (foto: Akershusbasen)



Skoleklasse foran Fjellhamar skole, 1940. (foto: Akershusbasen)

3 TOPOGRAFI OG LANDSKAP

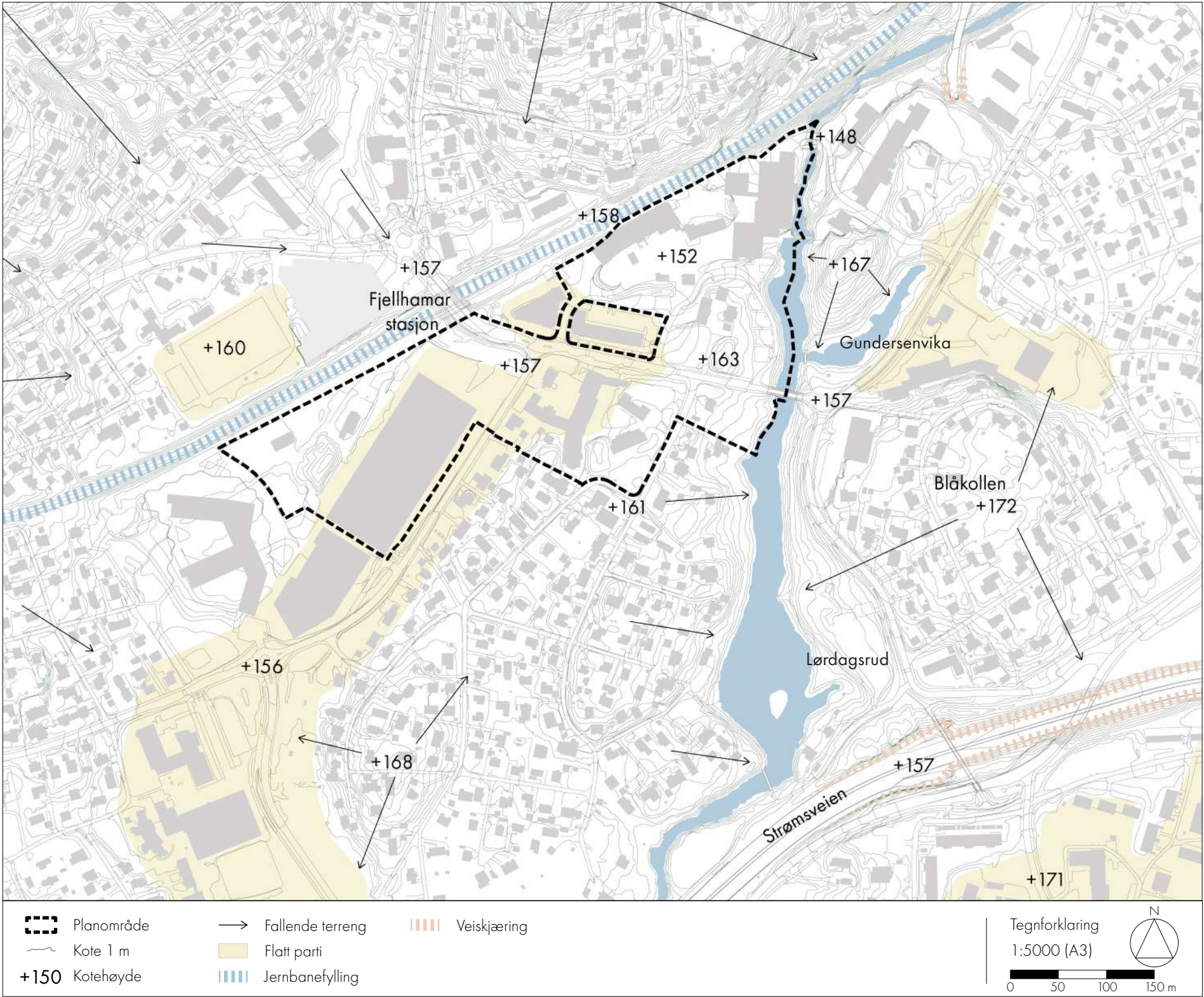
- 3.1 Topografi
- 3.2 Blågrønn struktur
- 3.3 Naturmangfold
- 3.4 Overvann og flom
- 3.5 Grunnforhold

3.1 TOPOGRAFI

TOPOGRAFI OG LANDSKAPSROM
 Landskapstypen for planområdet er innlandsslettelandskap, med tydelig preg av tettstedets særlig arealbruk, særlig knyttet til tidligere industri. Fjellhamar ligger mellom marka i nord og dalbunnen med tidligere og nåværende jordbruksområder i sør, der Fjellhamarelva bukker seg gjennom er frodig elveområde mot Sagdalen i nordøst. Høydedraget med Haneborgåsen i nordvest, og Sankthansfjellet i nordøst, inneholder flere gravminner og gravfelt. Sør for Fjellhamarelva, utenfor analyseområdet, finner vi fortsatt store landbruksområder. I beltet fra markas grense til Strømsveien finner vi store boligområder i dalsidene, som omkranser tidligere og nåværende industri i flater partier langs elva og hovedbanen. Skjæringen tilnyttet Strømsveien og jernbanefyllingen utgjør barrierer i landskapet.

PLANOMRÅDET
 Fjellhamar Bruk og planområdet med omkringliggende arealer er sentralt plassert på Fjellhamar. Historisk ligger det både nært tilknyttet Fjellhamarelva, med sagbruk og oppdemming av elva til bruk av både vannsag og senere mye annen industri. Senere også med tilknytning og anlegging av jernbanen med godsspor til frakt av materialer og produkter til hele verden. Strategisk har plasseringen ved elvedalen og det naturmiljøet denne utgjør, vært nøkkelen for Fjeldhammer Brug, og det topografiske forteller mye om landskapet og hvordan samtlige av industriflatene henvender seg ned mot elva. Kantsonene som fortsatt fremstår som naturlike og grønne, er ofte resultat av den oppdemmingen som er gjort ved Fjellhamardammen, som Gundersenvika og arealene som utgjør Lørdagsrud. Her finner vi rødlistearter og områder registrert med utvalgte naturtyper og vern.

Menneskelig påvirkning og endring av landskapet har gitt større flater med hardt dekke, og også medført planering og utgraving enkelte steder, slik som i undergang under jernbanen ved Fjellhamar stasjon, og i området nord og sør for denne.



3.2 BLÅGRØNNE STRUKTURER

BLÅGRØNNE STRUKTURER
 Fjellhamar ligger omkranset av grønnkledd koller i nord, landbruk og frodige jorder i sør, og med Fjellhamarelva som sentral aktør gjennom planområdet. Viktige koblinger fra marka til elva består i hovedsak av økologisk viktige korridorer av trær og busker i privathager og langs veier, men også små skogholt og belter som fra Hamarkollen og nordover utgjør svært viktige grønne lunger. De frodige uteområdene som omkranser nye Fjellhamar skole, sammen med arealer tilknyttet Fjellhamar stadion langs nordsiden av jernbane, vil i tillegg til restarealer langs jernbanen gir fristeder for insekt og dyreliv, og til grønn rekreasjon for nabolaget og beboerne.

FJELLHAMARELVA
 Fjellhamarelva er en av de viktigste blågrønne årene gjennom og langs planområdet. Her utgjør elveleiet Lørdagsrud en stor og viktig del av oppholdssonene langs elva, med volleyballbane og lekaktiviteter ned mot elvebredden. Også Gundersenvika, en liten sidearm fra elva opp til Vittenbergveien, og turveien langs elvas østside er med å forsterke Fjellhamarelvas rolle som hovedtyngdepunkt i den sentrale blågrønne strukturen.

PARKAREALER
 Med utviklingen på nordsiden av stasjonsområdet på Fjellhamar etableres det et nytt parkareal i tilknytningen til dette. Her vil lavbrekket i ny park inngå i håndtering av flomvann og overvann, og som vil kunne bidra til å forhindre at overvann havner i kulvert under jernabanelinje. Parkdraget ligger sentralt mellom skogbeltet fra Hamarkollen i øst, og den grønne korridoren mot Haneborgåsen i vest.

TILKNYTNING TIL HANEBOGÅSEN
 Nord for boligområdene i åssiden og i nordenden av Hanaborg allé starter de rødmerkede DNT-løypene innover i marka, der Hanaborgåsen utgjør en tredel av skog og friområdene, sammen med Skjettenåsen og Osloutsikten. I tillegg til kollene, lokker populære, men relativt korte, småturer til Røssmyra og Svartjern.



3.3 NATURMANGFOLD

Planområdet består av bolig- og sentrumsbebyggelse og tidligere industribebyggelse. Det er en del grønnstruktur i form av parkarealer, kantsoner etc., men ellers lite natur, utover kantsonene mot Fjellhamarelva. Kartlagte naturverdier er hentet fra Biofokus-notatet "Naturverdier i plan-område Fjellhamar sentrum" (Anders Thylén, 2021).

SÅRBARE ARTER

I kantsonene mot elva finner vi enkelte sårbare arter, som rødlistearten slåttehumle (VU), registrert i 2018, og tidligere registreringer av myrstjerneblom (direkte truet, EN) fra 1934, og rankstarr (VU) i 1974. Her finner vi også viktige områder med starreng, takrørskog og oreskog, som utgjør leveområdene for andre rødlistede insektsarter som bla. øyestikkeren ellevannymfe.

VIKTIGE NATURTYPER

I rapport fra BioFokus (2021) er det tre lokaliteter av viktige naturtyper registrert. C-kategori er definert som "lokalt viktig", B-kategori som "viktig":

Fjellhamarelva - Viktig bekke­drag - Verdi: B

Lokaliteten utgjør en mindre del av Fjellhamarelva, mellom Fjellhamar bru i øst og Kloppaveien i vest. Den grenser til bebyggelse og private tomter, mot park og skogteiger og mot Strømsveien i sør.

Fjellhamarelva - Viktig bekke­drag - Verdi: C

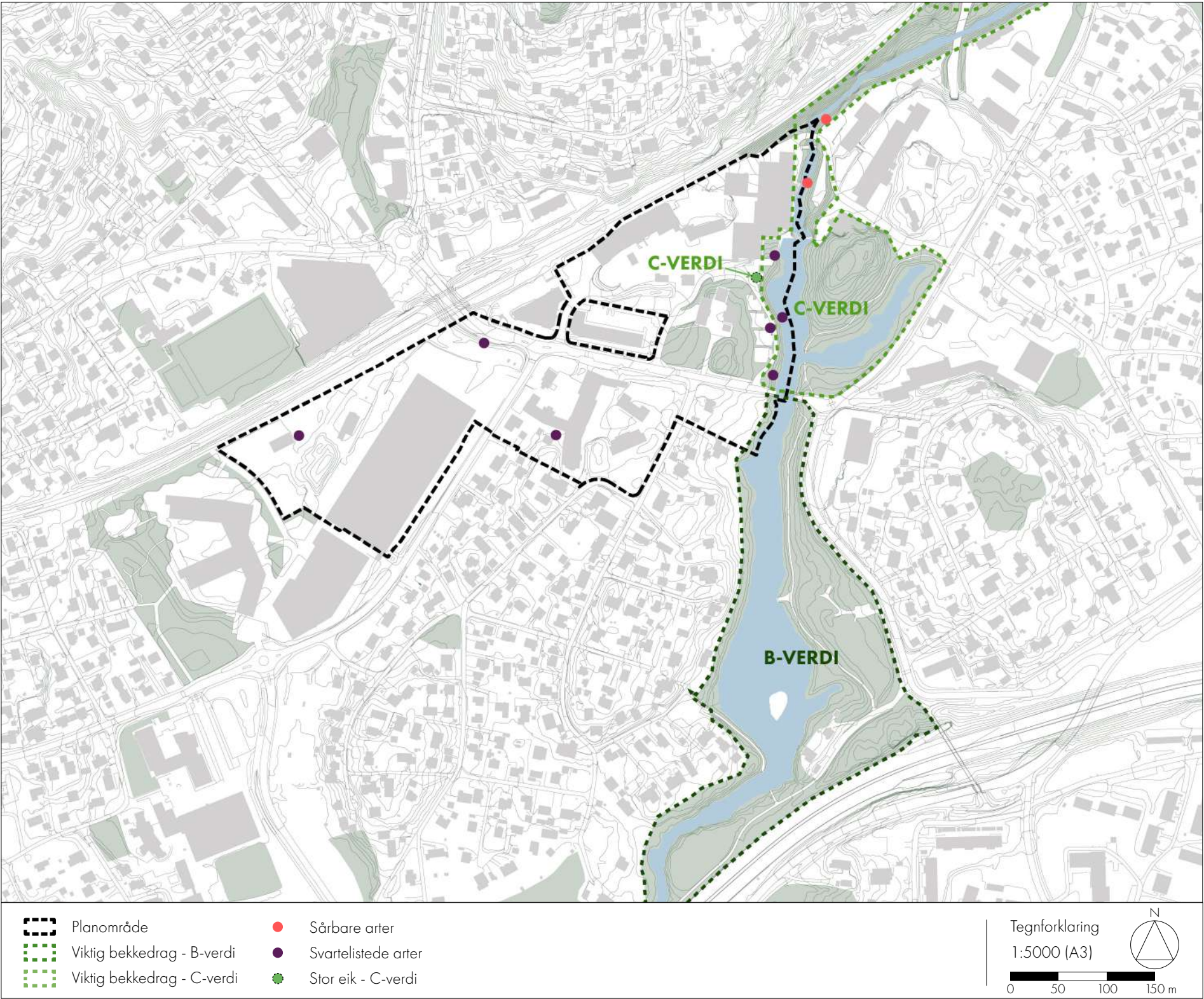
Lokaliteten utgjør en mindre del av Fjellhamarelva, mellom Fjellhamar bru i vest, og kommunegrensen mot Lillestrøm i øst. Elva grenser til bebyggelse, trafikkarealer og industri på de fleste hold, men mot sørøst grenser den mot et mindre skogparti.

Fjellhamar bruk - Store gamle trær - Eik - Verdi: C

Det er kartlagt en stor eik på parkeringsplassen til Fjellhamar Bruk. Den har en diameter på 65-70cm i brysthøyde. Stammen er krokete og kronen middels utbredt. Den har noe død ved v/ basis, men ennå ikke hulheter eller grov sprekkebark. Bakken er asfaltert nesten helt inntil stammen.

SVARTLISTEDE ARTER (FREMME­DARTER)

Som andre sentrums- og industriområder bærer arealene preg av mange harde flater og det er typisk i grøftarealer tilknyttet dette at vi kan finne mange fremmedarter som har fått etablert seg. Av registrerte arter finner vi hagelupin, ullborre, kanadagullris, hvitsteinskløver, vinterkarse, bladfaks, russekål og rødhyll. Det er gjort enkelte nye funn av fremmede arter (de siste årene), med bla. rynkerose (SE – svært høy risiko) og en registrering av kjempebjørnekjeks (SE) ved gamle Fjellhamar skole. Det er ikke gjort nye søk etter 2014.



3.4 OVERVANN OG FLOM

Ettersom de store skogkledd åssidene har blitt nedbygget av boliger, og de sentrale områdene med næring og industri, stadig har fått flere, tette flater, oppstår det utfordringer med overvann. De større endringene av landskapet har gitt flere flater med hardt dekke. Planering og utgraving av masser, slik som i undergang under jernbanen ved Fjellhamar stasjon, og i området nord og sør for denne, har medført at det tidvis står mye overvann.

UTFORDRENDE PUNKTER

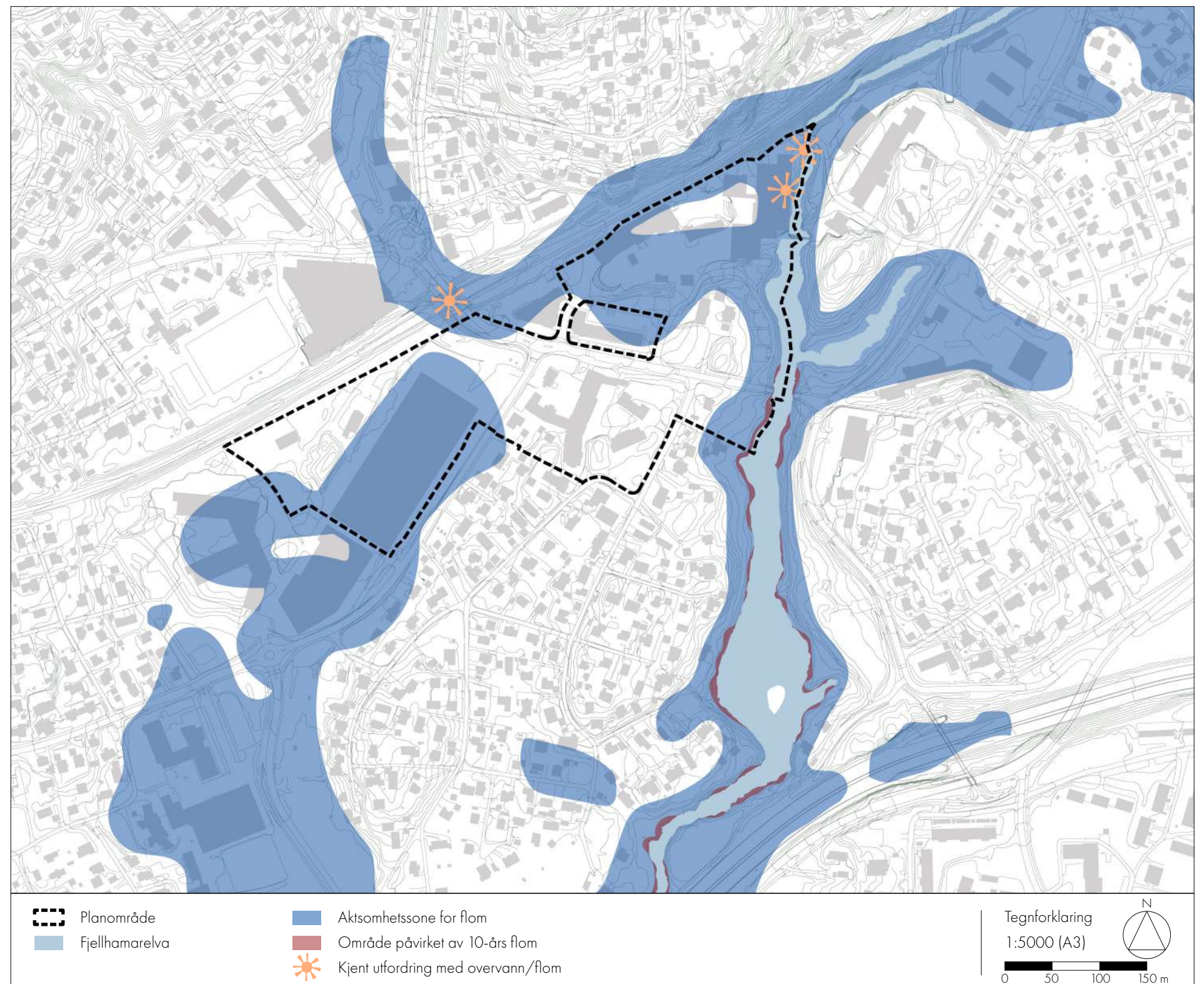
I tillegg til tidvis flom og opphopning av vann i jernbanekulverten, er det også noen problematiske punkter inne på Fjellhamar Bruk. Det blir spesielt oppstuvning av vann ved gangbroa ved Maskinhallen, i tillegg til at det tidvis er flom inne i selve Maskinhallen.

NEDBØRSFELT OG ELVEFLOM

Enkelte områder nært inntil Fjellhamarelva er flomutsatt, og dette er ikke umiddelbart så enkelt å planlegge seg ut av lokalt, ettersom Fjellhamarelva har et ganske stort nedbørsfelt. Elva håndterer både vannmengder fra Losbyelva, som er en stor sideelv som kobler seg på Fjellhamarelva like før Fjellhamar Bruk, men Sagelva/Fjellhamarelva har også et stort nedbørsfelt helt fra store vann i Østmarka. Blant disse er de to store vannene Nord- og Sør-Elvåga, men også Langvannet, Puttjern, Lauvtjern og Mariholtputten renner ut i vassdraget. Store områder i planområdet ligger i aktsomhetsområde for flom, med deler av Icopal øst og halve elvetomta, og landskapsutformingen må ha fokus på dette.

POTENSIALE

Selv om nedbørsmengdene vil forbli relativt store for Fjellhamarelva, vil man lokalt kunne unngå oppstuvning av vann dersom man planlegger for at de store harde flatene tilknyttet dagens bruk og industri kan gjøres mer permeable. Et viktig ledd i dette arbeidet er å tenke overvannshåndtering i alle tiltak som foretas, og alle helst håndtere alt overvann pr. utbyggingsfelt for seg, slik at dette ikke medfører større lokale flompunkter, og som begrenser påslipp på vassdraget ytterligere. For bebyggelsen langs Fjellhamarelva bør man sikre og planlegge for en bruk som tåler en flomsituasjon.



3.5 GRUNNFORHOLD

Med sin plassering delvis på flatene, og langs Fjellhamarelva, er det et viktig element å kartlegge grunnen, stabiliteten i området, og oppbygningen til massene i grunnen. Grunnforholdene på Fjellhamar er kartlagt av AFRY i august, i rapporten "Geoteknisk vurdering Fjellhamar". Tomten ligger under marin grense, og basert på terrengkriterier kan derfor områder anses som potensielt løseområde for områdeskred. AFRY har i sitt arbeid hatt befaringer og grunnundersøkelser.

GRUNNFORHOLD

Løsmassekart fra NGU viser at områdene hovedsaklig består av marine avsetninger og fyllmasser. Vest for Marcus Tranes vei, og omkring nye Fjellhamar skole, (ved siden av Fjellhamar arena) ligger på et område med hav- og fjordavsetning, der også avstand til grunnfjell er større. Grunnundersøkelsene gjort i forbindelse med byggingen av ny Fjellhamar skole viser at det er sprøbrudd/kvikkleire på deler av tomten. Det påpekes derimot at fordi området skolen er bygget på er flatt, vil ikke et skred kunne initieres ved selve tiltaksområdet. Det er ikke observert noen mulige løseområder som kan ha utløpsområde her.

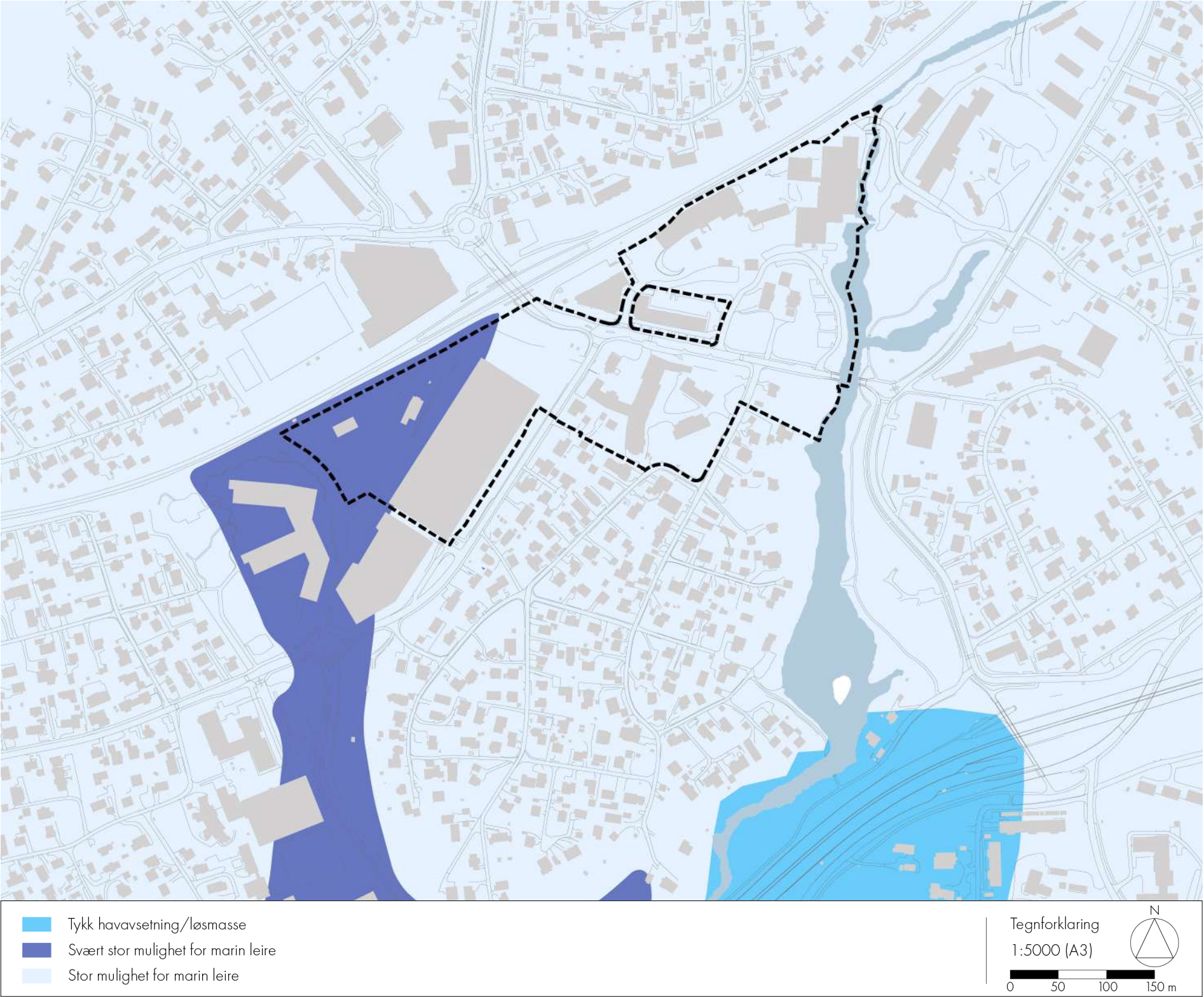
Geotekniske undersøkelser ble foretatt i januar 2024 for flatene omkring nye Fjellhamar skole, Fjellhamar bruk, gamle Fjellhamar skole, og de skrånende områdene vest for elva, inkludert det skrånende feltet sør for Fjellhamarveien, ned mot selve elva. Grunnundersøkelser foretatt ved Rikard Nordraaks vei 2 viser ikke at det finnes kvikkleire/sprøbruddmateriale, og at dybde til berg varierer mellom 2,5 og 6 meter. Grunnforholdene består her av et øvre lag med fyllmasser over diverse morene masser.

GRUNNVANNSTAND

Rapporten påpeker at det ikke finnes noe informasjon om grunnvannstand i området, men antar at det antageligvis er i samme kote som vannspeilet til elva.

OMRÅDESTABILITET

Planområdet befinner seg i et område med stor mulighet for marin leire (MML), men er ikke innenfor en kartlagt kvikkleiresone. I sin vurdering av områdestabiliteten konkluderer rapporten med at det ikke er fare for et områdeskred og områdestabiliteten er vurdert til å være tilfredsstillende. Avstanden til berg er noen steder minimal, med synlig berggrunn rundt Fjellhamar gård og game Fjellhamar skole.



4 FORBINDELSER OG MÅLPUNKT

- 4.1 Målpunkt, vei- og byromsstruktur
- 4.2 Gang- og sykkelnett
- 4.3 Kollektivnett
- 4.4 Veisystem og trafikk
- 4.5 Gate- og kryssutforming

4.1 MÅLPUNKT, VEI- OG BYROMSSTRUKTUR

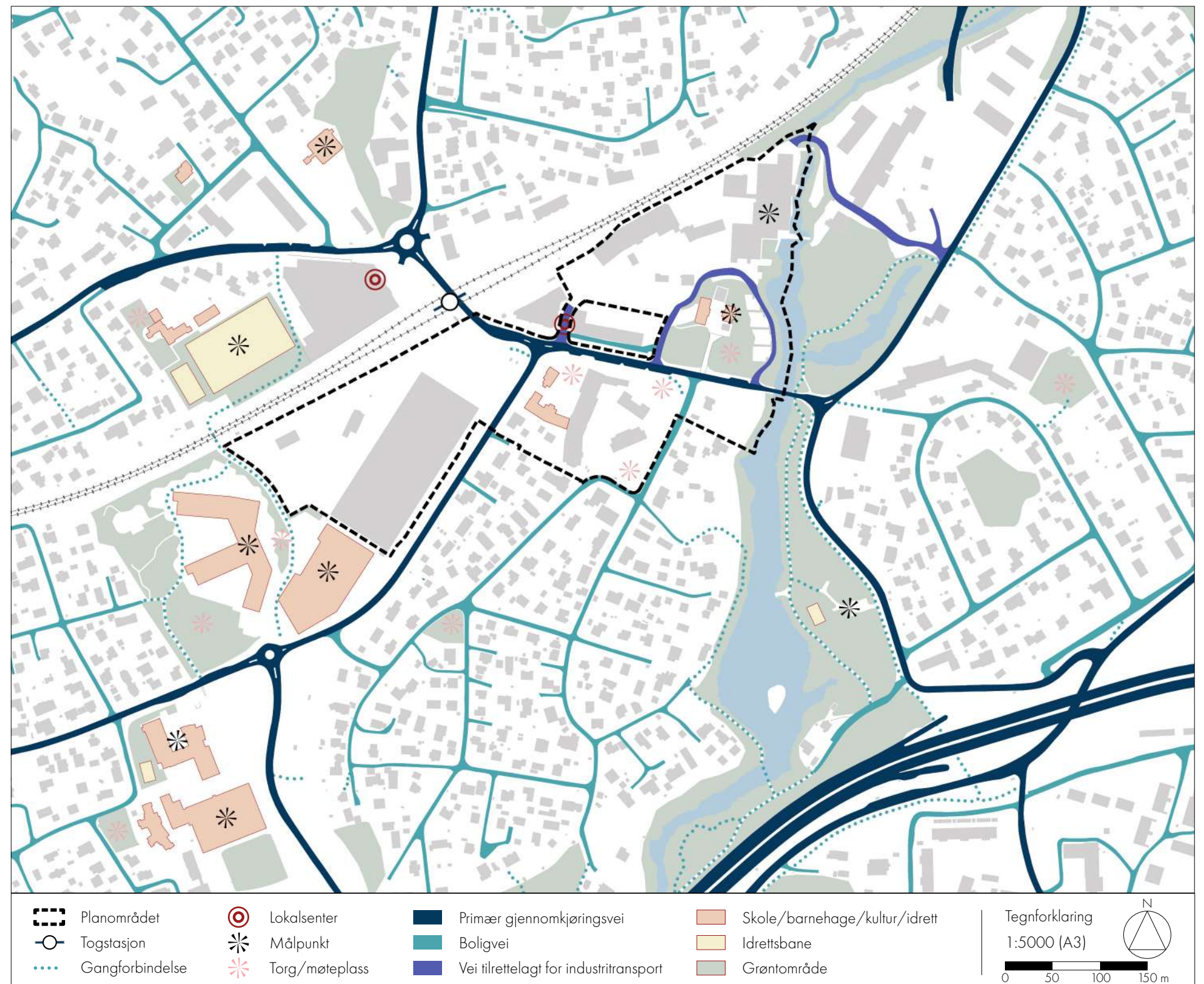
VEI- OG BYROMSSTRUKTUR

Jernbanesporene deler Fjellhamar sentrum i to mindre sentrumsdannelser. Industriområdene bidrar også til denne spredningen ved at det ikke har vært mulig å bygge oppunder lokalsenteret tett på togstasjonen. Hovedferdselsårene, Fjellhamarveien og Marcus Thranes vei, binder tettstedet sammen på tvers av barrierene. Veisystemet er bygget opp hierarkisk, basert på stedlige forutsetninger, med primære gjennomkjøringsveier og sekundære boligarter som sprer seg ut i ulike retninger. Det er få elementer og bygninger som bidrar til å definere byrom, slik at rommene fremstår visuelt åpne og utflytende.

MÅLPUNKT OG MØTEPLASSER

Målpunkt i området knytter seg til skolene, idrettsarenaene, friområde langs Fjellhamarrelva og lokalsentrene på hver side av jernbanen. Øvrige møteplasser består av lekeplasser, barnehager, uteområder ved gamle Fjellhamar skole og Flaggfjellet. Fjellhamar stasjon er også et viktig målpunkt for kollektivreisende, som betjenes både av buss og tog.

- Fjellhamar torg og stasjonsgårdene har et lokalt tilbud av handel og tjenester.
- Nye Fjellhamar skole har fine aktivitetsarealer ute og lokaler til utleie inne, i tillegg til å være kjernemøteplassen til mange barn i området. Fjellhamar Arena har flerbrukshall og svømmehall tilpasset både trening og konkurranseidrett.
- Fjellsrud ungdomsskole, Fjellsrud barnehage og Fjellhamarhallen danner en klynge med målpunkt og møteplasser vest for Kloppaveien. Fjellhamarhallen har hallflater og klatrevegg, og brukes av en rekke av Lørenskogs idrettslag.
- Fjellhamar stadion har fotballbaner og klubbhus tilknyttet Fjellhamar fotballklubb.
- Gamle Fjellhamar skole har blitt tilpasset midlertidig bruk som barnehage og har fine lekearealer for små og større barn ute. Den eldste bygningen huser for tiden et bibliotekstilbud.
- Fjellhamar gård består av aktivitetshus for frivilligheten, lag og foreninger, barnehage og stabbur. Flaggfjellet er en viktig møteplass for lokalsamfunnet, spesielt knyttet til feiring på 17. mai.
- Bruket er i ferd med å etableres som en viktig kulturarena i området og tiltrekker seg folk fra hele kommunen.
- Det er mangel på urbane byrom og plasser, samt grøntområder innenfor planområdet.



4.2 GANG- OG SYKKELNETT

VIKTIGE FERDSELSÅRER

Fjellhamarveien og Marcus Thranes vei er de primære ferdselsårene for gående og syklende innenfor og gjennom planområdet. Fjellhamarveien har i hovedsak fortau på begge sider, med unntak av gjennom jernbaneundergangen, hvor det er gang- og sykkelvei på en side. Marcus Thranes vei har fortau på østsiden og gang-/sykkelvei på vestsiden. Både Fjellhamarveien og Marcus Thranes vei er en mye brukt skolevei for barn og unge til Fjellhamar barneskole og Fjellsrud ungdomsskole rett utenfor planområdet. Også på ettermiddag og kveldstid brukes veiene for å komme til idrettsarenaene og kulturtilbud ved skolene. Veiene er også viktige for lokalbefolkningen som beveger seg til og fra Fjellhamar stasjon og lokalsentrumet i stasjonsgårdene og på Fjellhamar Torg. Aktivitetshuset på Fjellhamar gård og uteområdene på den gamle skolen er mye brukte møteplasser innenfor planområdet.

Det er regulert sykkelforbindelse i eget sykkelfelt i Marcus Thranes vei mellom rundkjøring i Kloppaveien og frem til planområdet, men denne er foreløpig ikke realisert. Realisering av sykkelfeltene forventes å utgjøre rekkefølgekrav innenfor planområdet.

BEGRENSNINGER I FERDSEL

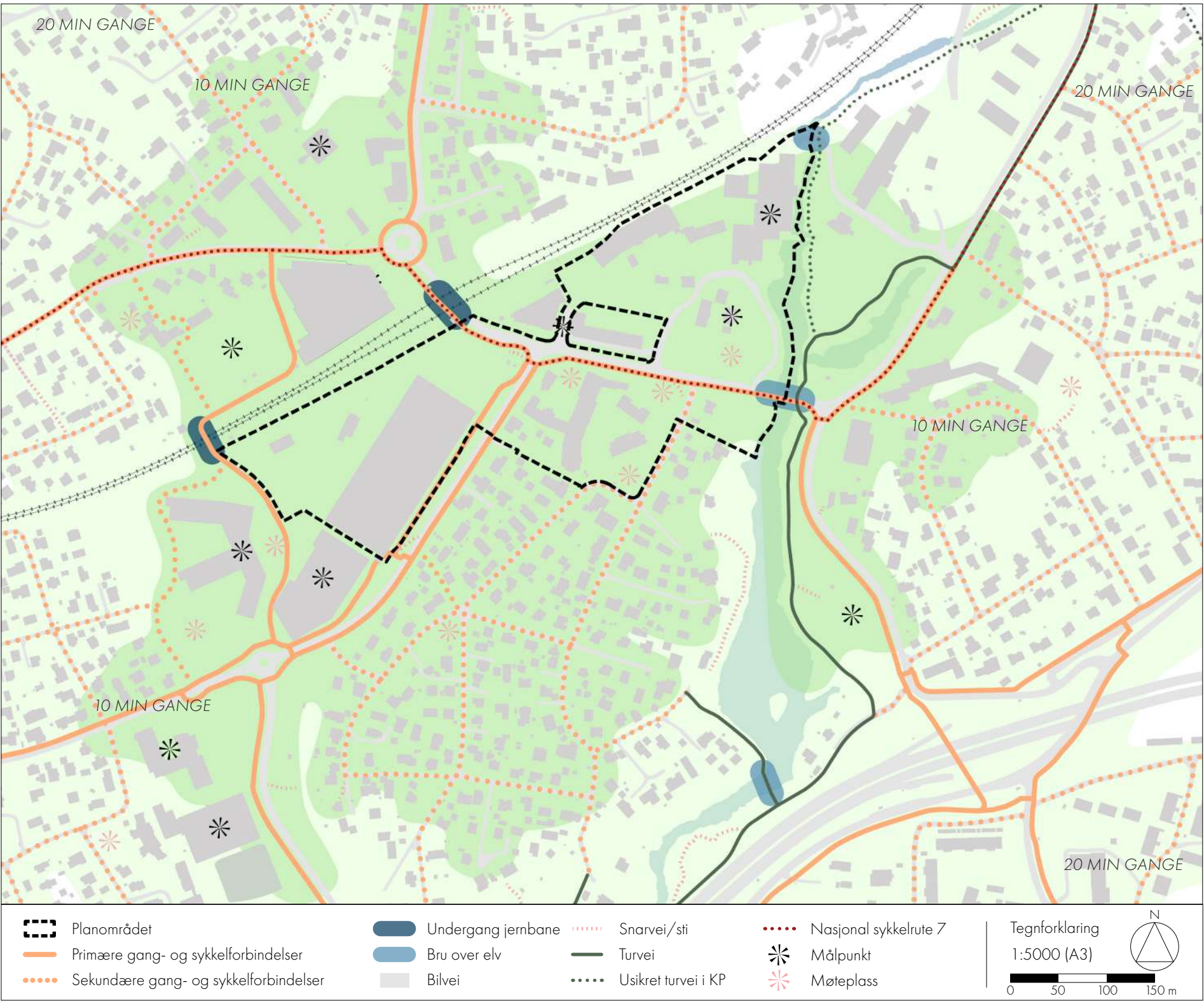
De tidligere industriområdene har vært inngjerdet, utilgjengelige og medført et lite finmasket nettverk for gående og syklende. Selv om områdene er mer åpne enn tidligere, mangler det fortsatt naturlige forbindelser internt i planområdet og som kobler seg på eksisterende og fremtidige forbindelser utenfor området.

Langs planområdets nordvestre grense ligger jernbanen med begrenset ferdsel på tvers. Det er mulig å krysse jernbanen i undergang med gang/sykkelvei separert fra kjørefelt i Fjellhamarveien og i egen undergang for gående og syklende ved nye Fjellhamar skole/Fjellhamar idrettsplass.

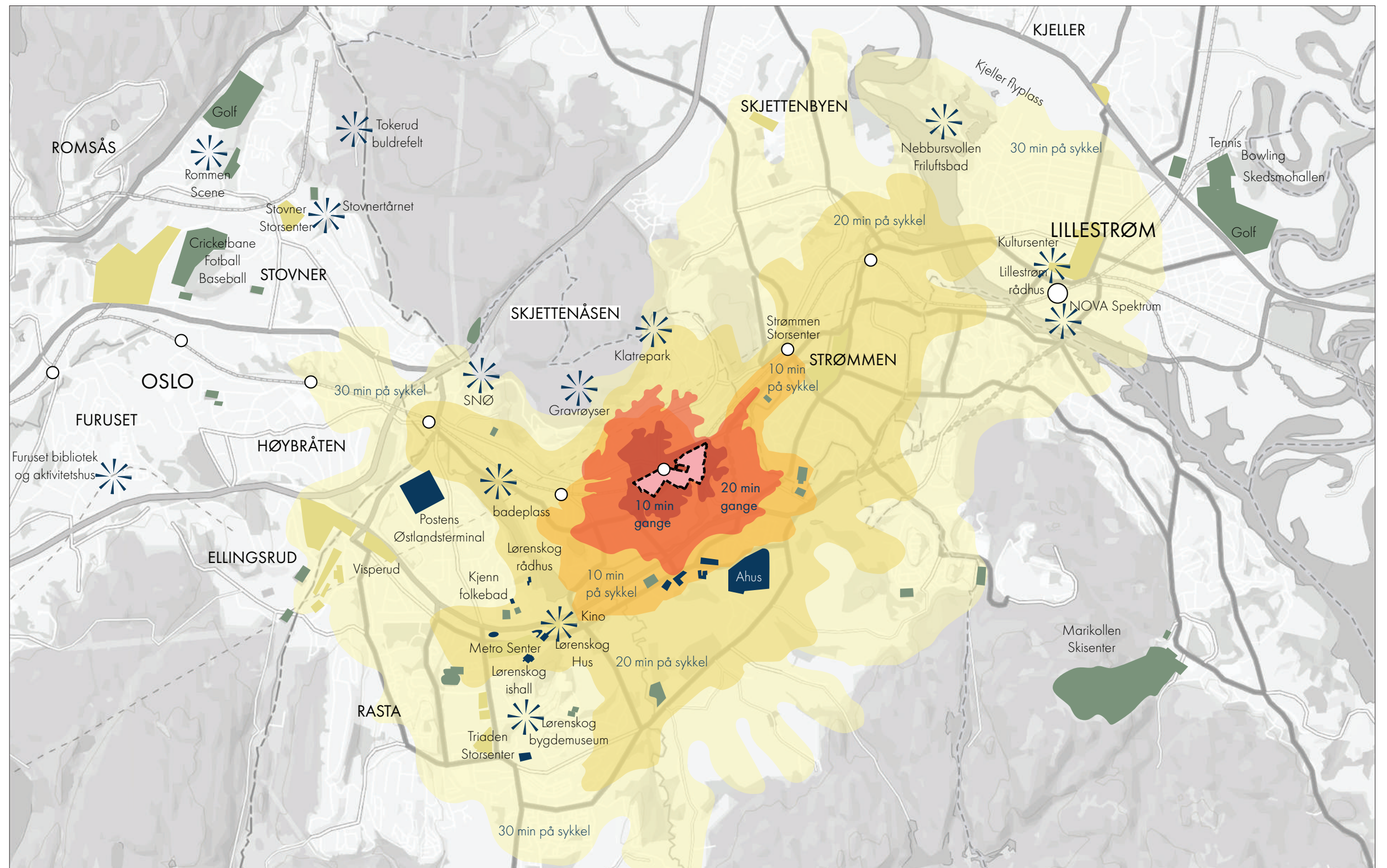
Fjellhamarelva kan krysses over Fjellhamar bru i Fjellhamarveien og ved bru som knytter Bruket sammen med industri-/utvikingsområde øst for Fjellhamarelva. Neste bruforbindelse er syd for Fjellhamardammen og ved Granlund bru i Fjellhamarveien ved kommunegrensa til Lillestrøm nordøst for området. Også Strømsveien kan kun krysses på utvalgte steder.

PILGRIMSRUTA

Pilgrimsruta, eller nasjonal sykkelrute nr. 7, strekker seg over 800 km mellom Trondheim og Halden. Ruta følger Fjellhamarveien gjennom området og fortsetter mot Oslo via Haneborgveien. Pilgrimsruta er skiltet og går på gang-/sykkelvei og fortau gjennom området.



4.2 GANG- OG SYKKELNETT



Gang- og sykkelavstand fra planområdet strekker seg langt ned i Groruddalen og forbi Lillestrøm.

4.3 KOLLEKTIVNETT

FORBINDELSER MED TOG

Fjellhamar stasjon er stoppested på lokaltoglinje L1 mellom Lillestrøm og Spikkestad. Linjen har avganger hvert 15. minutt. For forbindelse til Oslo, kan det på enkelte tidspunkt være raskest å ta toget mot Lillestrøm, for så å bytte til et av regionstogene som kjører jernbanetunnelen Romeriksporten mellom Lillestrøm og Oslo. Reisetid mellom Oslo Sentralstasjon og Fjellhamar stasjon er 22 minutter. Østover bruker toget 2 minutter til Strømmen eller 7 minutter til Lillestrøm. Reisetid til Oslo Lufthavn er på ca. 25 minutter, avhengig av hvordan togene korresponderer i Lillestrøm.

FORBINDELSER MED BUSS

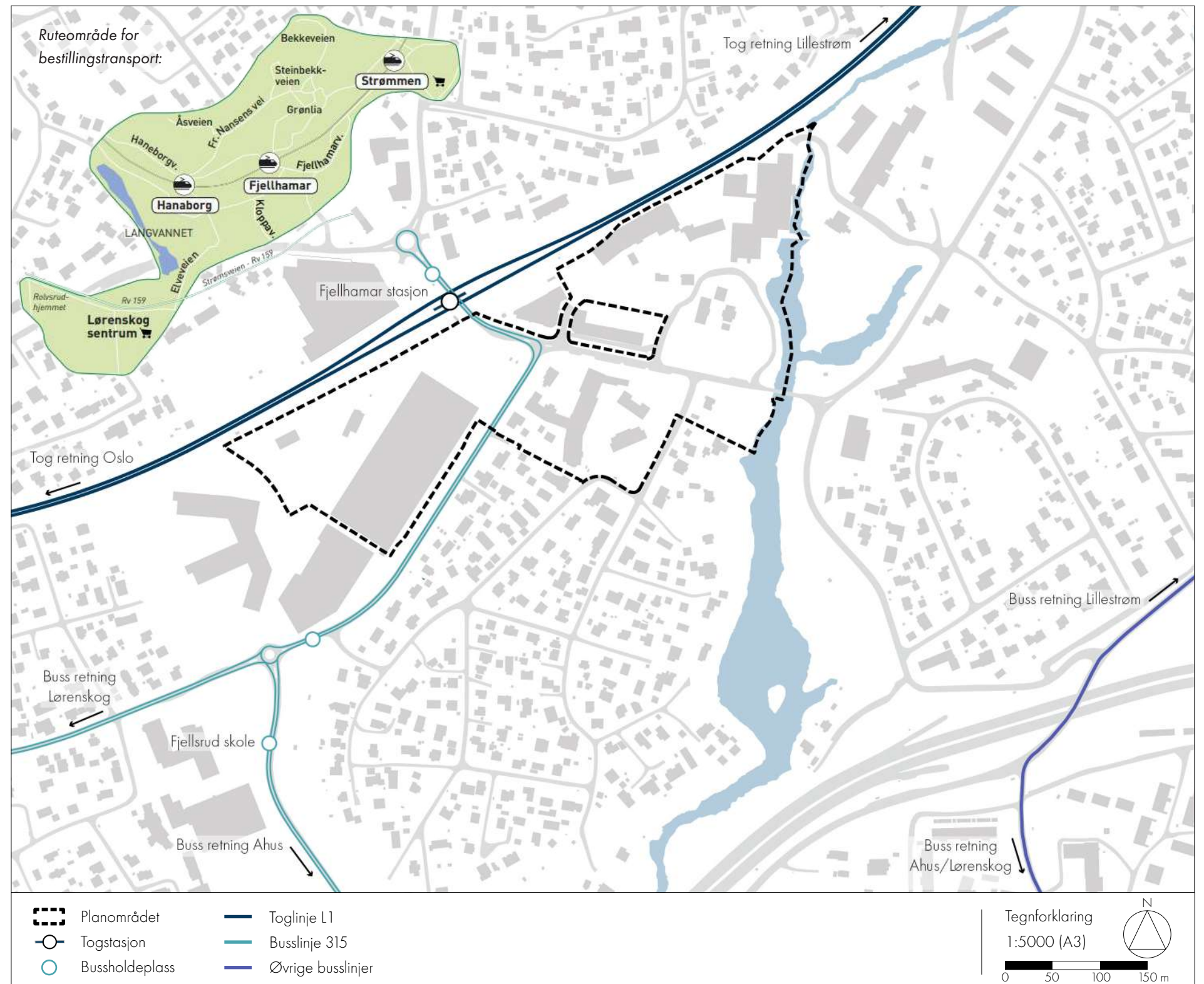
Bussrute 315 mellom Ahus og Vallerudtoppen stopper ved Fjellhamar stasjon og har avganger to ganger i timen. Avhengig av retning kommer bussen enten fra Kloppaveien eller langs Marcus Thranes vei vest for rundkjøringen, før den kjører gjennom Fjellhamar, under jernbanebrua og snur i rundkjøringen nord for stasjonen, før den kjører tilbake til rundkjøringen i Marcus Thranes vei og motsatt retning av der den kom fra, mot Ahus eller Lørenskog/Vallerud. Fra Fjellhamar stasjon bruker bussen 5 minutter til Ahus, 8 minutter til Lørenskog sentrum bussterminal eller 10 minutter til Triaden kjøpesenter.

Det finnes et større tilbud av busser i Strømsveien/Sykehusveien, et stykke utenfor analyseområdet. Holdeplassene Kloppaveien og Vittenberg er 1,2 km/16 min å gå fra Fjellhamar stasjon, mens Ahus er 1,3 km/18 min å gå fra Fjellhamar stasjon. Følgende busslinjer betjener disse stoppene:

- 100 Kjeller - Oslo bussterminal
- 110 Lillestrøm - Oslo bussterminal (kun Vittenberg og Ahus)
- 300 Blystadlia - Ahus - Oslo bussterminal (kun Kloppaveien og Ahus)
- 310 Fjerdingby - Vallerudtoppen
- 315 Vallerudtoppen - Ahus
- 320 Garderåsen - Lillestrøm

BESTILLINGSTRANSPORT

Ruter har også et tilbud for bestillingstransport på Fjellhamar, rute 316. Bestillingstransporten er tilgjengelig for alle og skal gjøre det enklere å komme seg til knutepunkt, handel, helsetjenester, idrettsaktiviteter, besøk eller kulturaktiviteter i sentrum av Strømmen og Lørenskog. Ruten kan bestilles senest en time før ønsket avreise i tidsrommet mandag-fredag kl. 09.00-17.00 og kjøres med minibuss tilrettelagt for rullator og rullestol. Minibussen henter folk hjemme og kjører de til ønsket destinasjon innenfor ruteområdet (se ruteområdet i utsnitt i kartet).



4.4 VEISYSTEM OG TRAFIKK

Dagens veisystem består av et samleveinett tilrettelagt for bilens fremkommelighet. Fjellhamarveien og Marcus Thranes vei er de viktigste gjennomkjøringsveiene. Marcus Thranes vei vestover gir koblinger mot Hanaborg, Kjenn, Langvannet og Lørenskog sentrum, samt Lørenskog og Strømsveien via Kloppaveien. Fjellhamarveien går fra rundkjøringen ved Haneborgveien nord for stasjonen, gjennom Fjellhamar sentrum, over Fjellhamarelva og mot Strømmen/Lillestrøm i nordøstlig retning. Rett øst for Fjellhamar bru forbinder Lørdagsrudveien østsiden av elva sørover mot Strømsveien/Ahus/Lillestrøm. Rikard Nordraaks vei (innenfor planområdet) og Edvard Griegs vei (utenfor planområdet) er de viktigste lokalveiene for boligområdet syd for planområdet. De tidligere industritomtene har mange utflytende parkeringsflater.

TRAFIKK

Kartet viser anslått årsdøgntrafikk på veinettet rundt Fjellhamar sentrum. Trafikkmengder er hentet fra Norsk Vegdatabank, hvor de fleste dataene stammer fra 2023 og 2021.

- Fjellhamarveien har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 4000 gjennom planområdet. Veien har fartsgrense 30 km/t innenfor planområdet.
- Marcus Thranes vei har ÅDT 5500 mellom Fjellhamarveien og rundkjøringen ved Kloppaveien. Fartsgrensen er 40 km/t.

TUNGTRAFIKK

Innenfor planområdet er tungtrafikken anslått å være:

- 8 % i Fjellhamarveien
- 10 % i Marcus Thranes vei

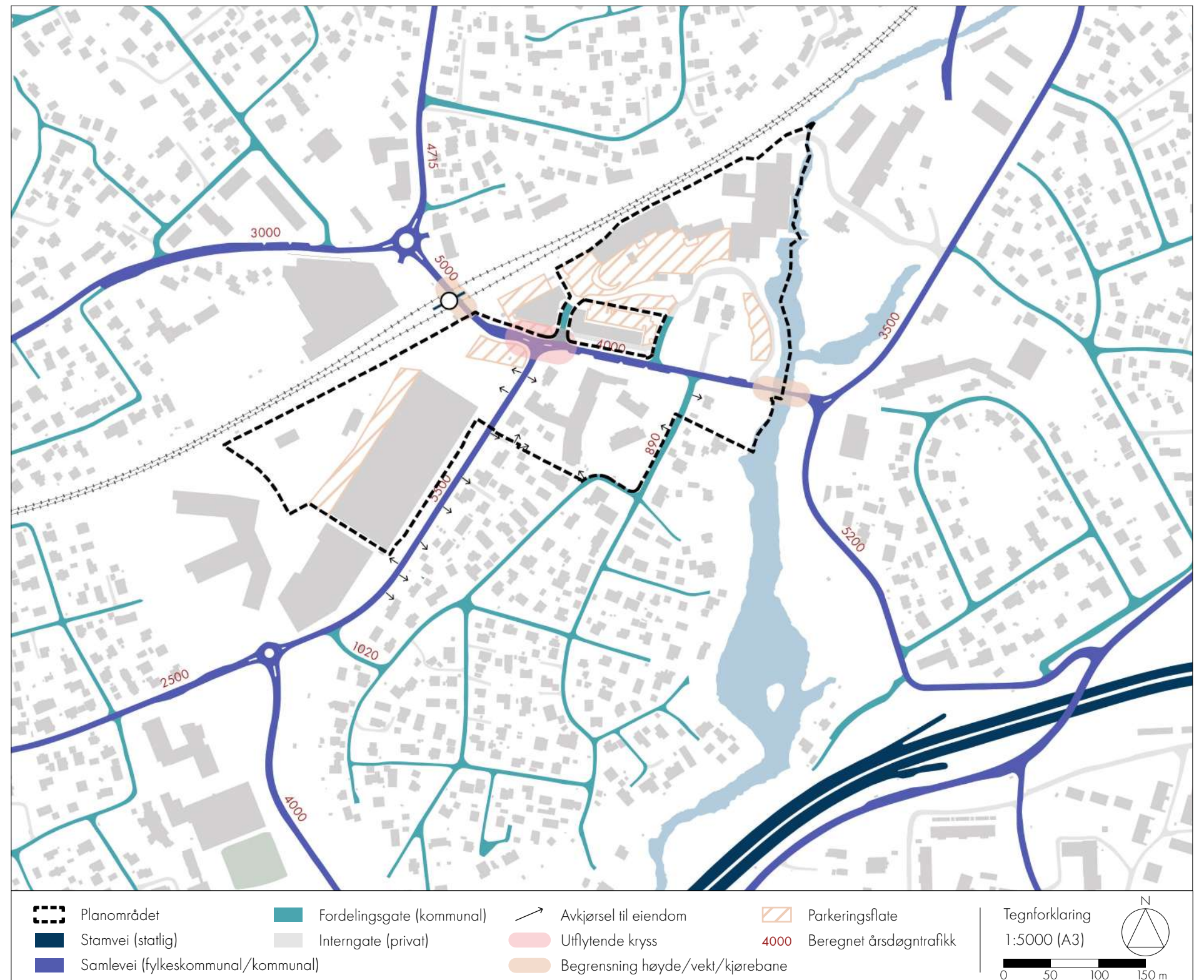
TRAFIKKULYKKER OG TRAFIKKSIKKERHET

Det er registrert 1 trafikkulykke innenfor planområdet de siste fem årene. Denne og flere eldre ulykker er knyttet til krysning av fotgjengerfelt ved gamle Fjellhamar skole. Det er også eldre hendelser knyttet til krysset Fjellhamarveien/Marcus Thranes vei, krysset ved Rikard Nordraaks vei og ved brua over Fjellhamarelva.

BEGRENSNINGER I VEINETTET

Fjellhamar bru har innsnevret veibane til ett kjørefelt og en maks aksellast på 8 tonn. Dette gjør at brua ikke kan benyttes av tunge kjøretøy som anleggstrafikk og busser, i tillegg til at det kan være utfordrende fremkommelighet for utrykningskjøretøyer.

Maks høyde på kjøretøy under jernbanen er 3,4 meter. Dette gjør at busser kan passere, men ikke høye vogntog og semitrailere.



4.5 GATE- OG KRYSSUTFORMING

MARCUS THRANES VEI

Marcus Thranes vei har fortau på østsiden og gang-/sykkelvei adskilt fra kjørebane med grøntribatt på vestsiden. Det er fotgjengerfelt ved Fjellhamar Arena/lagerhallen og før krysset med Fjellhamarveien. Fartsgrensen er 40 km/t. Det er flere avkjørsler på østsiden av Marcus Thranes vei.

FJELLHAMARVEIEN

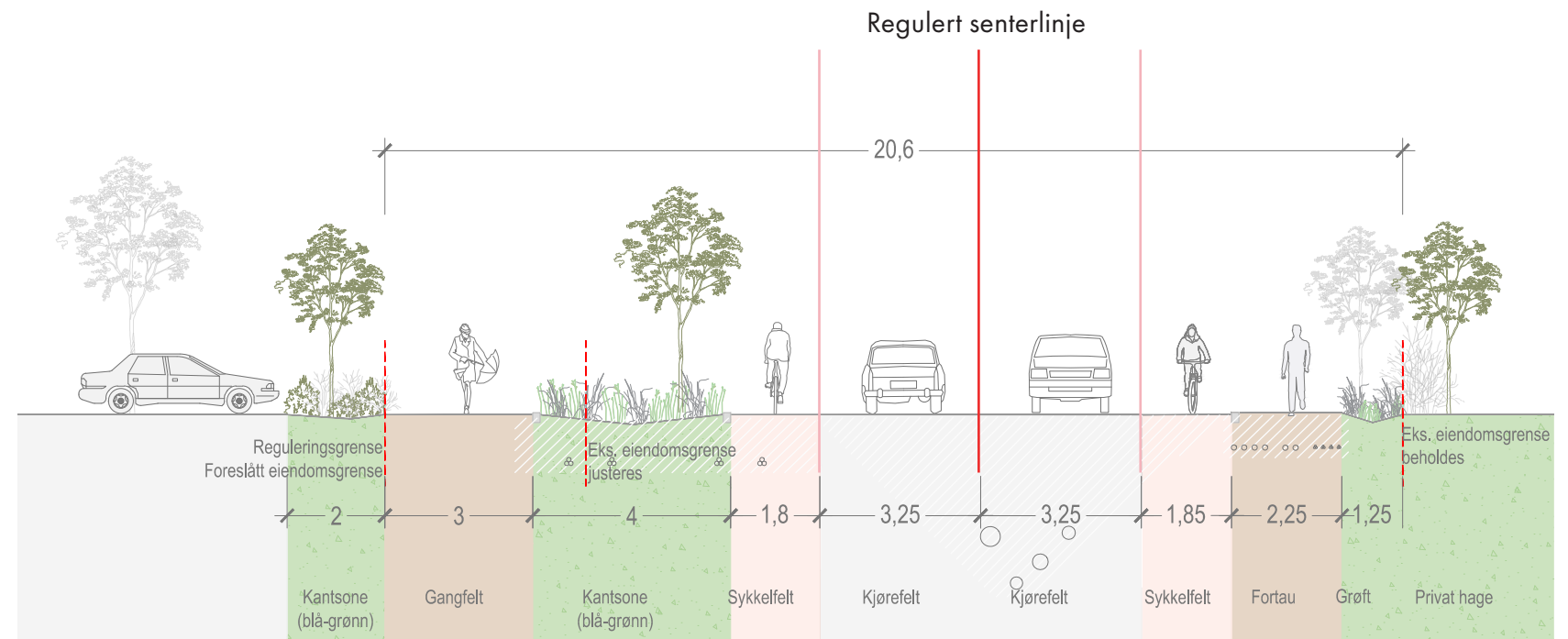
Fjellhamarveien utgjør strøgsgaten på Fjellhamar. Veien er hovedsaklig tilrettelagt med fortau på begge sider. Foran gamle Fjellhamar skole er fortauet skilt fra veibanen med 14 plasser for av- og påstigning fordelt på 4 lommer. Disse er skiltet parkering forbudt mellom 08-17. Fra overgangsfelt ved Rikard Nordraaks vei og videre til bru over Fjellhamarelva er fortauene på nordsiden skilt fra veibanen med en midtribatt. Nærmest innkjørselen til parkeringsplassen ved Bruket er det tilsvarende skiltet bruk av 3 plasser i lomme som ved den gamle skolen. Fjellhamarveien snevres inn til ett kjørefelt med smale fortau (1,2 m) for myke trafikanter på hver side av brua. Det er opphøyde fotgjengerfelt for krysning av Fjellhamarveien ved Rikard Nordraaks vei, ved den midlertidige barnehagen og Kiwi. Fortauet på nordsiden av veien opphører ved Kiwi, mens det på sydsiden går over i en gang-/sykkelvei før og gjennom jernbanekulverten. Det er skiltet 30-sone gjennom Fjellhamar sentrum og over brua. På østsiden av brua skifter fartsgrensen til 50 km/t.

RIKARD NORDRAAKS VEI

Rikard Nordraaks vei er en rolig boliggate som går fra Fjellhamarveien i nord og strekker seg gjennom hele boligfeltet, utenfor planområdet, ned mot hundeluftejordet og grønnstrukturen ved elva/Strømsveien i syd. Veien har ensidig fortau forbi gamle Fjellhamar skole. Rikard Nordraaks vei og omkringliggende boliggate i dette området har 30-sone og det er fartshumper nord for Halfdan Kjerulfs vei.

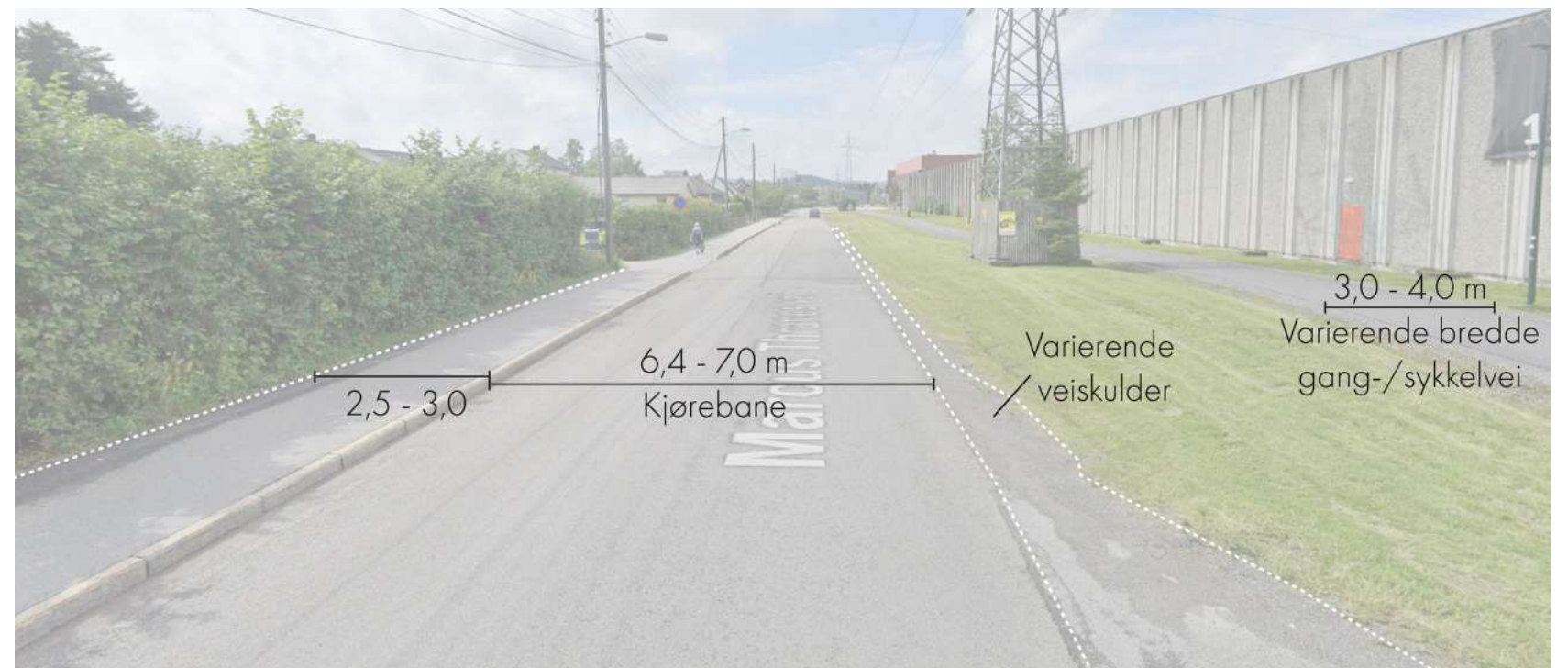
ØVRIGE ADKOMSTER

Det er også to felles veistubber tilknyttet Fjellhamarveien, som utgjør adkomster til Bruket og eiendommene i Fjellhamarveien 56 og 58. Den ene er en innkjøring mellom Fjellhamarveien 56 og 58, mens den andre er en rundsløyfe mellom Fjellhamarveien 56 og Fjellhamar gård, rundt gården og forbi parkeringsplassen til Bruket langs med elva. Den første delen i vest er kommunalt eid. Fjellhamar gård har også en avkjørsel fra Fjellhamarveien.



Illustrert veisnitt i Marcus Thranes vei, basert på regulert veiformål.

Illustrasjon: SO-LA



Dagens veisnitt i Marcus Thranes vei

4.5 GATE- OG KRYSSUTFORMING

KRYSSUTFORMING

Innenfor planområdet er det flere kryss og adkomstpunkter. Flere av kryssene kan oppleves som uoversiktlige og utrygge. 2 av adkomstmulighetene til Fjellhamar har også begrensninger på trafikkflyt eller tilgjengelighet.

1. Det er høydebegrensninger gjennom jernbaneundergangen
2. Krysset Fjellhamarveien/Marcus Thranes vei er utflytende og består av to T-kryss tett på hverandre. Det er tidvis mye trafikk her og det kan oppstå kø og farlige situasjoner.
3. Adkomst til Bruket har relativt god oversikt, men mangler tilrettelegging og krysningspunkt for gående/syklende.
4. Krysset Fjellhamarveien / Rikard Nordraaks vei har relativt god oversikt, men mangler tilpasset krysningspunkt for gående/syklende.
5. Innsnevring av veibane til ett kjørefelt over Fjellhamar bru danner en potensiell flaskehals. Brua har i tillegg vektbegrensninger. Smale felt for gående og syklende gjør passeringer på brua noe utfordrende.



Krysset mellom Fjellhamarveien og Marcus Thranes vei består av to T-kryss som med fordel kunne vært strammet opp for å bedre trafiksikkerheten



5 BEBYGGELSE

- 5.1 Bebyggelsesstruktur
- 5.2 Funksjoner
- 5.3 Bygningshøyde
- 5.4 Bygningsalder
- 5.5 Kulturminner

5.1 BEBYGGGELSESTRUKTUR

PLANOMRÅDET

Det er store enkeltstående bygningene som dominerer og definerer planområdet. Vi finner kun noen fåtalls frittstående småhus, som alle utgjør boliger, omkransende gamle Fjellhamar skole.

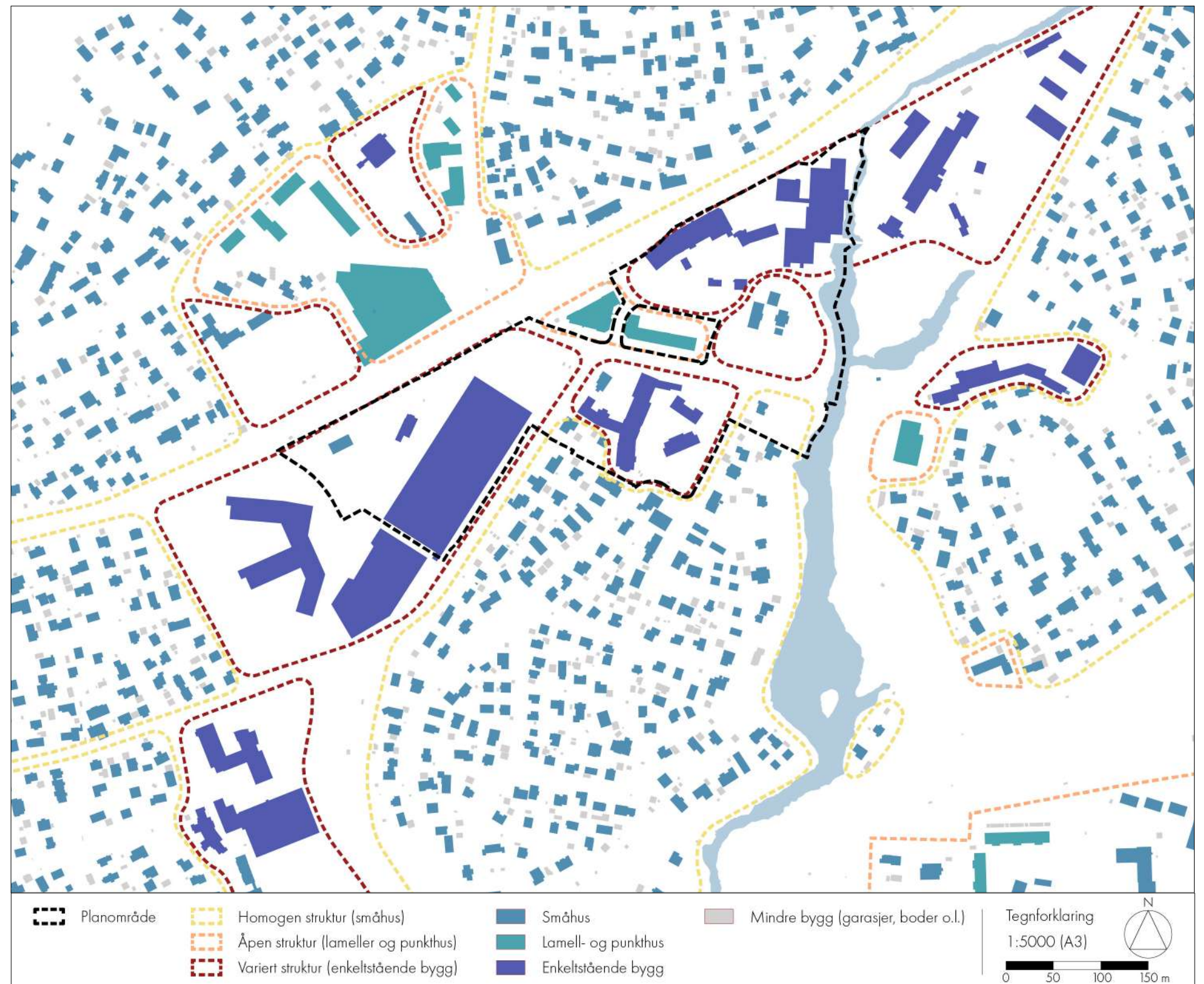
Den varierte bebyggelsen tilknyttet Fjellhamar bruk følger terrenget og elvebredden på østsiden og jernbanelinja på vestsiden, og har således to tydelige retninger. På samme måte følger den store industrihallen Marcus Thranes vei, og lamellene som definerer hjørnene og "kvartene" langs Fjellhamarveien følger denne. Skolebygget utgjør en leddet struktur, som syr sammen og lager rommene rundt det eldste skolebygget, lærerboligen og paviljongen som utgjør gamle Fjellhamar skole.

OMKRINGLIGGENDE OMRÅDER

Den overordnede strukturen utenfor planområdet er i all hovedsak frittstående småhus og enkeltstående bygg.

Nord for planområdet og jernbanelinja finner vi lameller fra femtitallet mot stasjonsområdet, samt de nyeste tilskuddene i lameller på sokkel (Fjellhamar torg) og lameller i et åpent kvartal (Parken Fjellhamar). Enkelte frittstående bygg som Fjellhamar kirke og bygg tilknyttet Fjellhamar stadion bryter øvrig struktur.

Sør for planområdet finner vi de store enkeltstående byggene til nye Fjellhamar skole og Fjellhamar arena. I forlengelsen av denne strukturen finner vi ungdomsskolen og Fjellhamarhallen. Øst for Fjellhamarelva finner vi enkeltstående bygg og en lamell nord for Blåkollen. Nordøst for Fjellhamar bruk finner vi også mye annen industri og næring, bestående av enkeltstående bygg langs elva. Småhusområdene omkranser planområdet og den øvrige typologien, på alle kanter, og utgjør en homogen struktur med rolige nabolagsgater med lav fart.



5.2 FUNKSJONER

PLANOMRÅDET

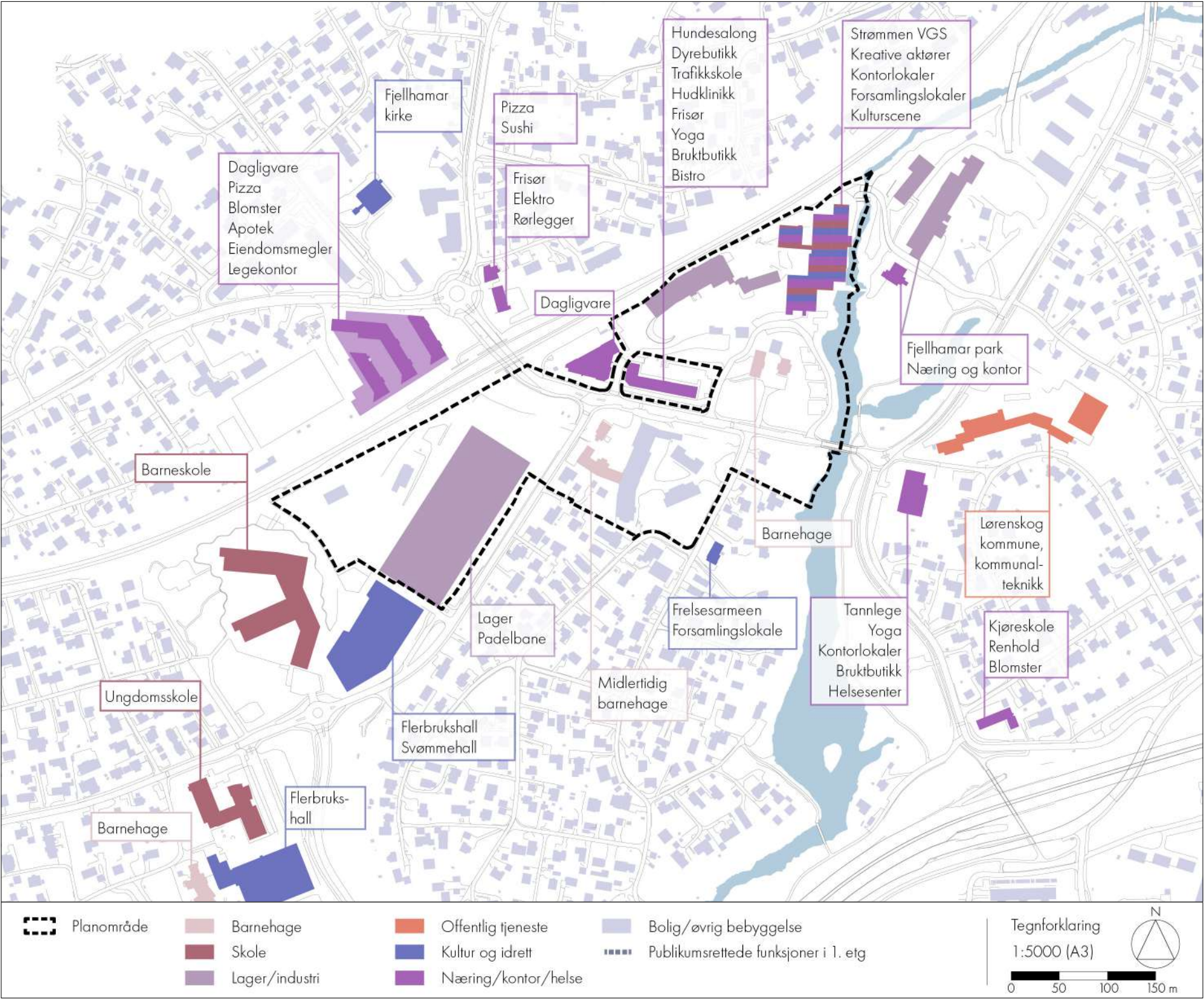
Funksjonsblandingen i planområdet er i dag i endring, og i lokalene til Fjellhamar Bruk finner vi i dag ny aktivisering, med kreative aktører, scene og kontorvirksomhet, i tillegg til ny bruk med deler av Strømmen VGS og utleie til kulturproduksjon. Industrihallen langs Marcus Thranes vei har fått fornyet bruk som arena for padeltennis og lager. Tomten og byggene til gamle Fjellhamar skole brukes i dag til midlertidig barnehage og bibliotek i den eldste skolebygningen og i lærerboligen.

OMKRINGLIGGENDE OMRÅDER

Sentralt, men ikke inkludert i planområdet, finner vi mange funksjoner i bebyggelsen i Fjellhamarveien, med dagligvare, næringsaktører og bistro. Tilgrensende planområdet er også den nye Fjellhamar skole og arena i sørvest. Øst for planområdet er det industripark og Lørenskog kommunes kommunaltekniske avdeling. Øst for Lørdagsrudveien er det noen samlede funksjoner i punktblokker, med hovedsaklig helsetjenester og næring. Nord for jernbanen finner vi kirke og næring, kontor og helsefunksjoner, i den nyere blokkbebyggelse med boliger og dagligdagse tjenestetilbud nært tilknyttet stasjonen.

SAMLEDE FUNKSJONER:

- Barnehager:**
 - Fjellsrud barnehage
 - Midlertidig barnehage i gamle Fjellhamar skole
 - Barnehage i Fjellhamar gård.
- Skoler:**
 - Fjellsrud ungdomsskole
 - Nye Fjellhamar skole
 - Deler av Strømmen VGS i Bruket
- Lager/industri:**
 - Industrihall langs Marcus Thranes vei
 - Lagerhaller ved Fjellhamarelva (Fjellhamar park)
- Offentlig tjenester:**
 - Kommunalteknikk for Lørenskog kommune
- Kultur og idrett:**
 - Fjellsrud flerbrukshall
 - Fjellhamar arena svømmehall og flerbrukshall
 - Fjellhamar kirke
 - Forsamlingslokale Frelsesarmeen
- Næring/kontor/helse:**
 - Fjellhamar torg (dagligvare, pizza, apotek mm.)
 - Pizza, sushi, frisør og rørlegger nord for stasjonen
 - Dagligvare, bistro mm. sentralt i Fjellhamarveien
 - Helsesenter, kjøreskole, bruktbutikk, blomster mm. øst for Lørdagsrudveien og Fjellhamarelva



5.3 BYGNINGSHØYDER

PLANOMRÅDET

Planområdet består i hovedsak av industri-, lager-, skole- og boligbebyggelse, og bygningshøydene på alt utenom boligbebyggelsen langs Fjellhamarveien er relativt lave, med 1-3 etasjer.

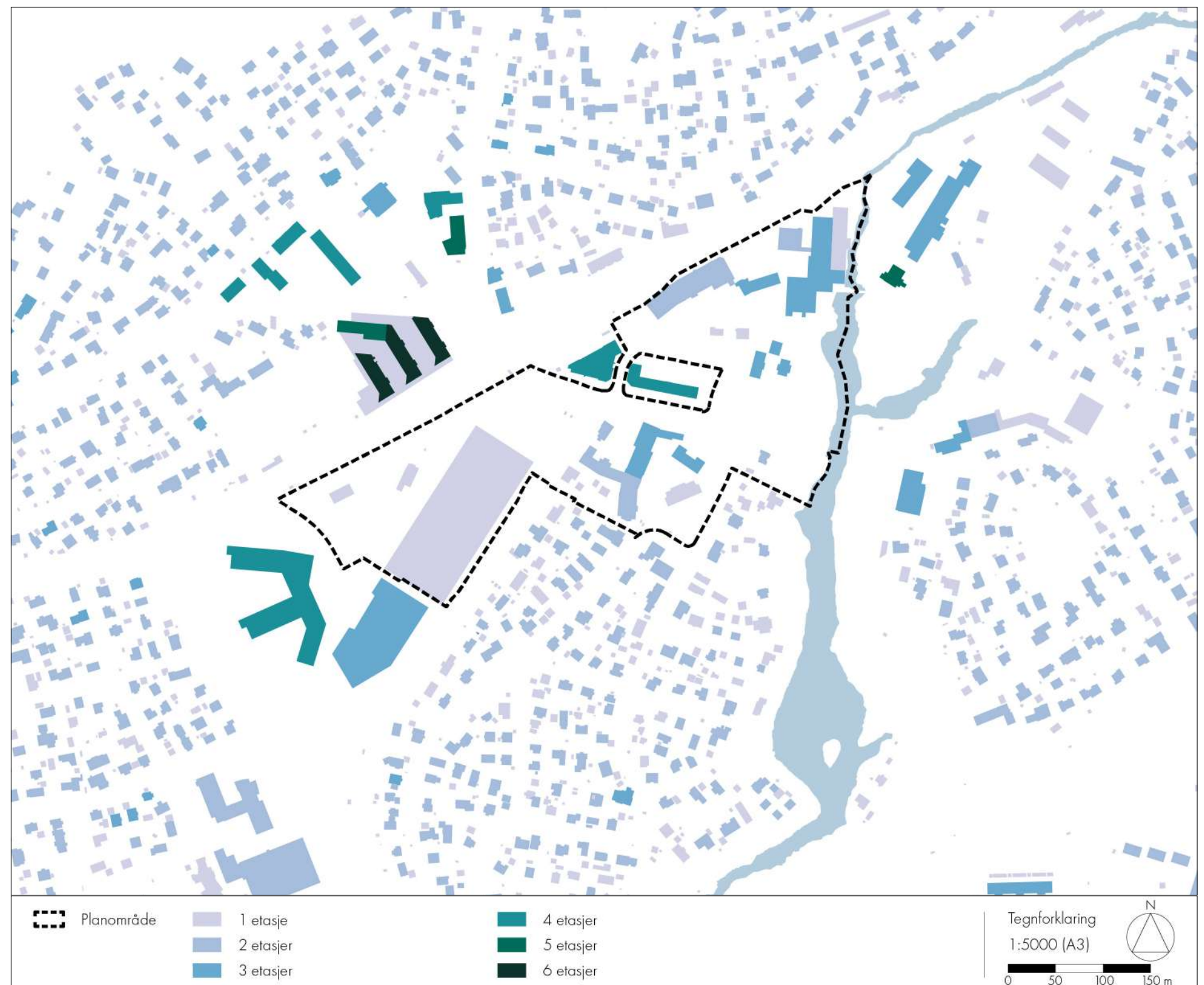
I de tilliggende utbyggingene nord for jernbanelinjen, er tyngden og de største høydene inn mot stasjonsområdet på Fjellhamar. Industribyggene tilknyttet Fjellhamar bruk er i all hovedsak lave, og følger landskapsformen, slik at disse ikke virker ruvende i terrenget.

OMKRINGLIGGENDE OMRÅDER

Tilgrensende planområdet ligger Fjellhamar skole og Arena i sørvest, med 3-4 etasjer. Disse er etablert på det flate partiet sør for jernbanen. Eksisterende småhusbebyggelse består av en til to etasjer høye bygninger i terrenget.

Øst for planområdet er det industripark og Lørenskog kommunes kommunaltekniske avdeling. Her finner vi et punkthus på 5 etasjer, langs Fjellhamarelda, samt avlange haller på 2-3 etasjer. Øst for Lørdagsrudveien er det ytterligere småhusområder med en til to etasjer høye bygninger i terrenget, samt en boligblokk på 3 etasjer.

Nord for jernbanen er det fortettet med blokkbebyggelse lagt nærmest stasjonen, i 4-6 etasjer høye bygninger, delvis på sokkel.



5.4 BYGNINGSALDER

PLANOMRÅDET

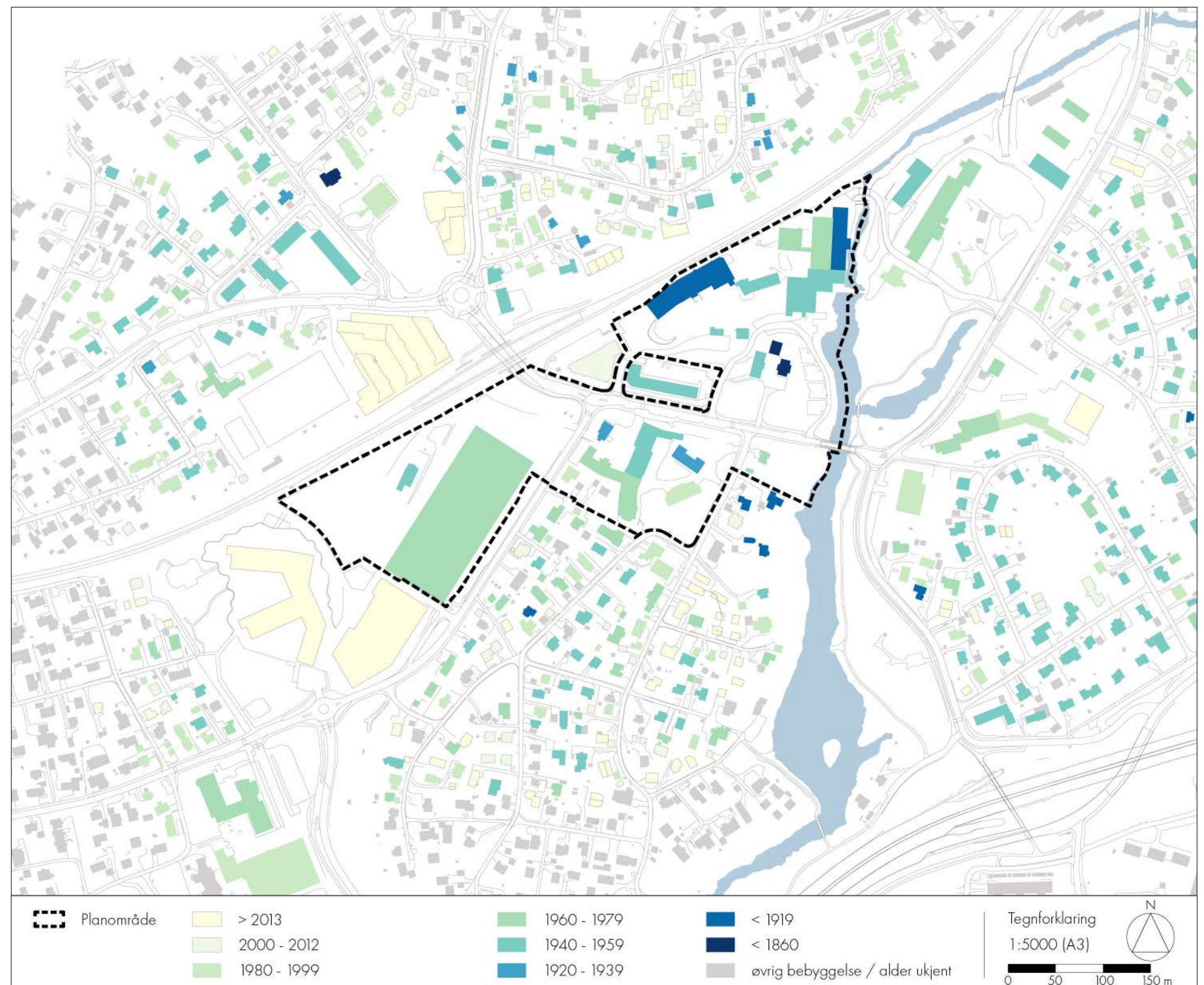
Innenfor planområdet er det få bygg som står igjen fra 1800-tallet, og miljøet rundt Fjellhamar gård er det eldste, fra før 1860. Opplysninger om bygningsalder er hentet fra kulturminnerapport "Konsekvensutredning for kulturminner og kulturmiljø på Fjellhamar, 62962" (Link Arkitektur 2019), samt eiendomsinformasjon i matrikken. Miljøet og byggene på Fjellhamar bruk representerer også de eldste industribyggene, fra sen 1800-og tidlig 1900-tall. Disse eldre bygningsmiljøene, sammen med de eldste bygningene ved gamle Fjellhamar skole, inkludert skolebygget fra 1923, er vurdert til enkeltminner, med tilhørende omkringliggende kulturmiljøer. Dette utdypes nærmere i avsnitt 5.5. I tillegg finner vi tilbygg og nyere skole- og lagerbygg fra etterkrigstiden, samt kvartalene sør for stasjonsområdet, der lameller med næring og boliger er de nyeste tilskuddene. Planområdet inkluderer også noen boligeiendommer.

OMKRINGLIGGENDE OMRÅDER

Haneborg, som ligger nord for jernbanelinja i dagens Haneborg allé 7, utgjør et av de eldste byggene i de omkringliggende områdene, i tillegg til enkelte boligeiendommer langs Fjellhamarelva, som er over 100 år gamle. Også de typiske lamellene som utgjør Fjellhamar sentrum nord for jernbanelinjen er tidstypisk for 50-tallet, og nyere utvikling her har primært vært bolig- og rekkehusutvikling, frem til fortetningsprosjekter i de senere årene, med siste tilskuddene Fjellhamar Torg (2019) og Parken Fjellhamar (2024).

Sør for planområdet, i forlengelsen av industrihallene langs Marcus Thranes vei, er nye Fjellhamar skole og Fjellhamar arena (2023). Øst for planområdet og Fjellhamarelva utgjør industriparken et eksempel på utviklingen av industri på 60-, 70- og 80-tallet.

Omkringliggende småhusbebyggelse utviklet seg i hovedsak fra 1920-tallet, men den store boligutviklingen skjedde i etterkrigstiden. Deretter er boligområdene senere fortettet. Boligutbyggingen på Blåkollen er antakelig den mest enhetlige, og er i hovedsak fra 1950-tallet.



5.5 KULTURMINNER

PLANOMRÅDET

Innenfor planområdet finner vi fire områder registrert og vurdert som egne kulturmiljø av kommunens kulturminneplan, hvorav to er kulturmiljø i C-kategori (begge i tilknytning til gamle Fjellhamar skole), og to er i B-kategori (Fjellhamar bruk + Fjellhamar hovedgård). I tillegg utgjør også bygningene enkeltminner i seg selv, innenfor disse kulturmiljøene.

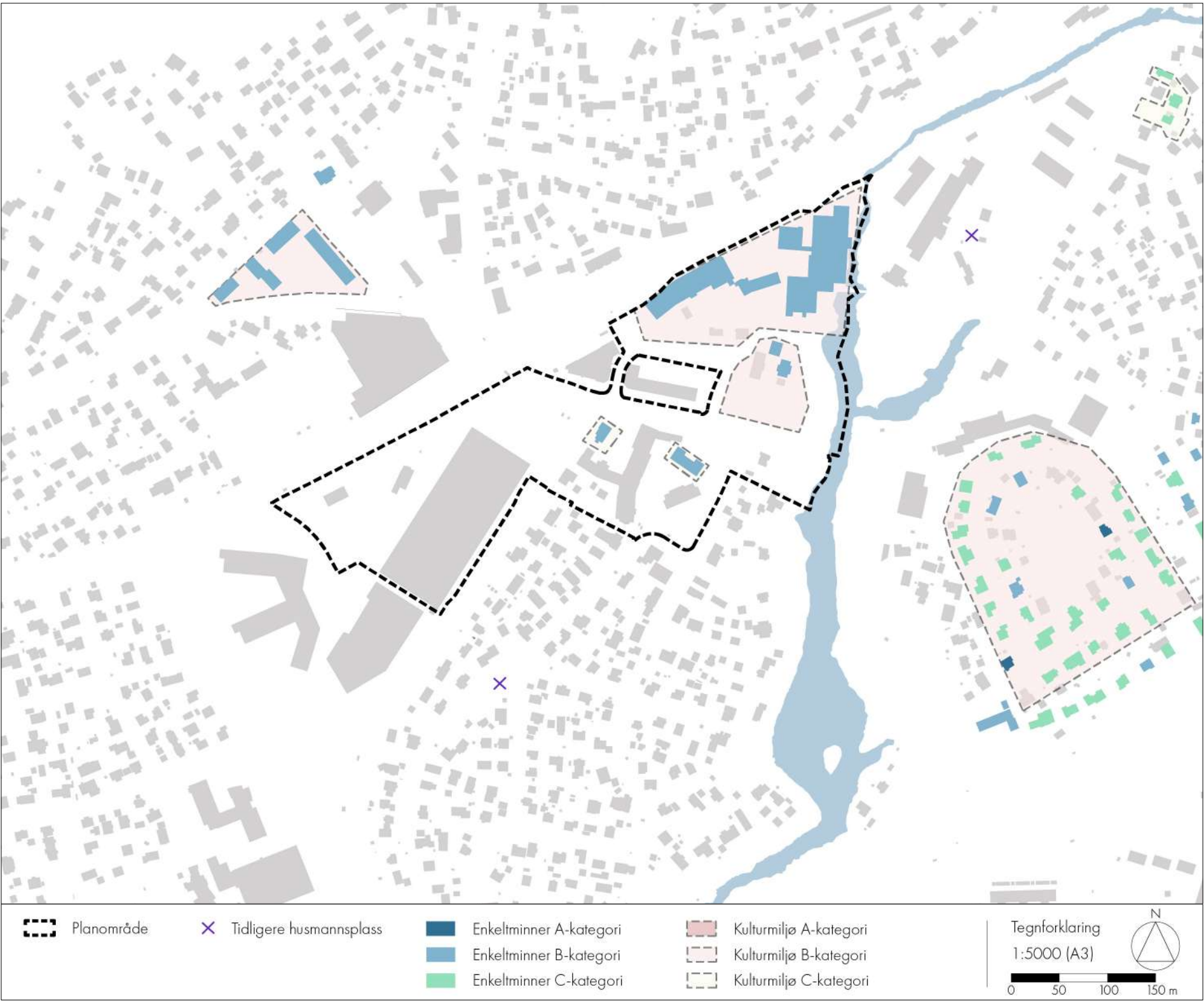
OMKRINGLIGGENDE OMRÅDER

Den eksisterende småhusbebyggelsen omkranser i hovedsak planområdet, i tillegg til nyere fortetting rundt stasjonsområdet, samt skoler og flerbrukshall sør for planområdet.

Kulturmiljøet vi finner på Blåkollen er en typisk utbygging i etterkrigstiden, og kulturmiljøet er registrert i B-kategori. Her utgjør i tillegg hvert enkeltminne (hvert bolighus) ulik vernekategori fra A til C. Noen av enkeltminnene er utenfor områdemarkeringen av kulturmiljøet, og innenfor området finner vi enkelte nyere tilbygg og "eplehageutbygging".

Vest for jernbanelinja, ved siden av den nyere fortettingen ved stasjonen, finner vi kulturmiljøet omtalt som "Fjellhamar sentrum", en tidlig blokkbebyggelse fra midten av 50-tallet i det trekantete kvartalet plassert mellom Haneborg allé, Haneborgveien og Iduns vei. Her er både kulturmiljøet og enkeltminnene registrert som B-kategori.

Tidligere husmannsplasser er funnet og registrert ved Fjellhamar park øst for planområdet, og i parken ved krysset Edvards Griegs vei / Johans Svendsens vei.



6 OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

- 6.1 Stedets utfordringer
- 6.2 Stedets potensiale
- 6.3 Samlet analysekart
- 6.4 Anbefalingskart

6.1 STEDETS UTFORDRINGER

STØY

Planområdet, med sin beliggenhet langs jernbanen, må naturligvis forholde seg til banestøy i en videre planprosess. Her kan bebyggelse utformes som en støybarriere i seg selv med andre formål, men der boliger skjermes. Støy fra veg er også av vesentlighet, og lenger sør langs Fjellhamarelda utgjør støy fra Strømsveien en større utfordring. Trafostasjonen inne i planområdet generer også støy.

TRAFO OG HØYSPENT

Trafoen har i tillegg til støy også avstandskrav for opphold og oppføring av ny bebyggelse. Det er en utfordring å skulle utvikle en slik tidligere næringseiendom, og samtidig ivareta den eksisterende trafoen. En utfordring er også dagens høyspentlinje som går i luftstrekk fra eksisterende trafostasjon, sørover langs Marcus Thranes vei og Kloppaveien, men også over Fjellhamarelda og videre gjennom småhusområdene i nordøst. Kostnaden av å legge høyspentlinjen i bakken, utgjør antakelig en stor investering.

FORURENSET GRUNN

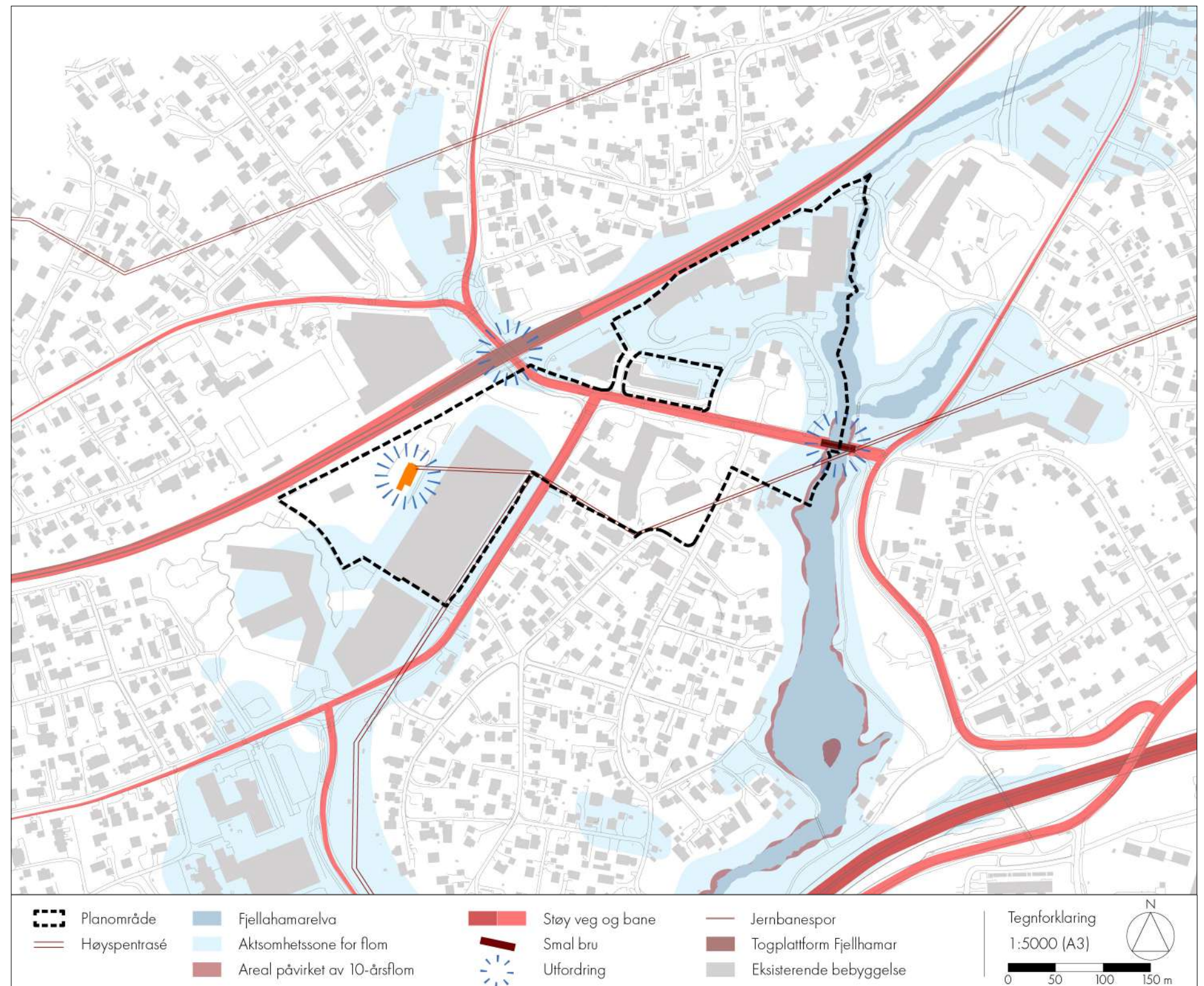
Som et tidligere industriområde har industritomtene stort risiko for grunnforurensning, noe som også ble avdekket i forarbeidet og oppføringen av nye Fjellhamar skole. Med sin tidligere produksjon av asfalt- og tjærepapp er det naturlig å forvente grunnforurensning og en nødvendig utskifting av masser før transformasjon av planområdet.

FLOMPROBLEMATIKK

I undergang ved jernbanen er det en velkjent flomproblematikk ved store nedbørsmengder og ekstremvær. Også arealene langs Fjellhamarelda må hensynta flomproblematikk i sin utforming.

FJELLHAMAR BRU

Dagens bru er svært smal og tillater maks akseltrykk på 8 tonn. Dette medfører at bussene ikke kan trafikkere brua, og øvrige mindre kjøretøy må vente for passering, da brua i realiteten er enveiskjørt, med ett felt. Også for syklist og fotgjengere er fortauene smale.



6.2 STEDETS POTENSIALE

BELIGGENHET LANGS JERNBANEN

Planområdets plassering helt inntil hovedbanen og stasjonsområdet på Fjellhamar stasjon gjør det til en svært gunstig utviklingsområde. Jernbanen tar deg til Oslo S på 22 minutter, men lokaltoget kobler også planområdet på øvre Groruddalen, Lørenskog, Hanaborg, men også mot Strømmen og Lillestrøm.

FJELLHAMARELVA SOM STRUKTURERENDE GRØNTKORRIDOR

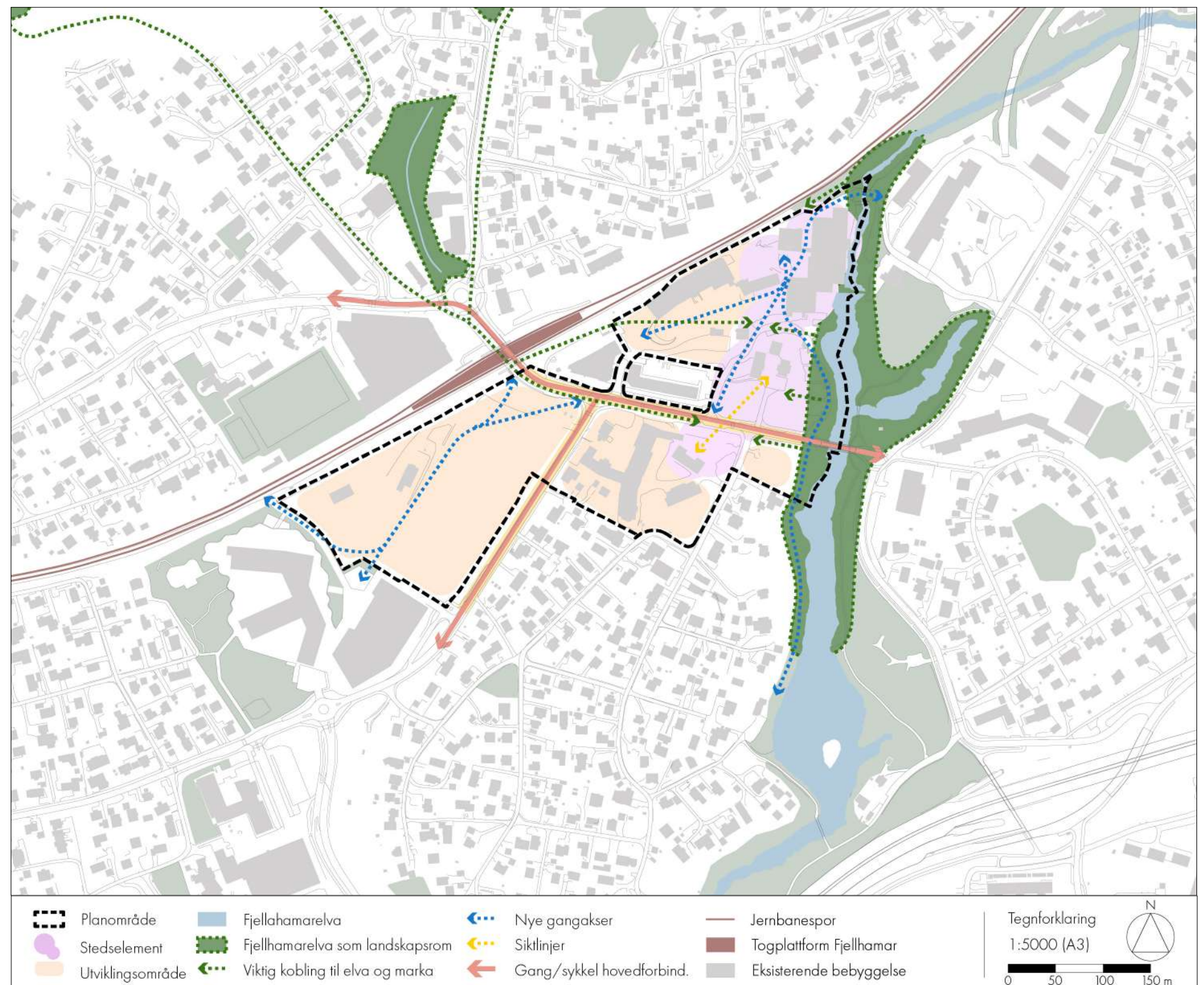
Fjellhamarelva og landskapsformen den skaper langs planområdet i øst, gir bolig- og funksjoner i et naturrom. Naturlig støy fra elva kan kompensere og balansere støy fra øvrige støykilder. Bebyggelse innordnet naturrommet kan utgjøre et harmonisk nærmiljø og er en svært viktig stedsidentitet.

KULTURMINNER SOM STEDSSKAPENDE ELEMENTER

Andre viktige stedskapende elementer er kulturminnene på Fjellhamar gård, den gamle skolen og Fjellhamar bruk, som alle tre er helt sentrale i planområdet. Byggene og kulturmiljøet gir også ny bebyggelse en historisk forankring og tydelig stedsidentitet.

TRANSPORTBEHOV OG TILGJENGELIGE AREALER TIL UTVIKLING

I planområdet er de store arealene som er tilgjengelig for utvikling nærmest stasjonen. Sammen med nye Fjellhamar skole og arena i sørvest, skaper dette ideelle rammer for ny utvikling der transportbehovet kan skje på bærekraftig grunnlag, med korte avstander. Industriområder som langs Marcus Thranes vei gir relativt "enkel" transformasjon av relativt klare tomter. Arealene som kan transformeres og utvikles mellom stasjonsområdet og omkringliggende småhusområder, og er allerede egnet for større utnyttelse.



6.3 SAMLEDE ANBEFALINGER

HISTORISK UTVIKLING

- Dyrke særpreget til Fjellhamar ved bevaring av sentrale historiske bygg.
- Gi historiske bygg og miljøer ny bruk/ny rolle i det nye sentrumet.
- Ivareta og styrke Fjellhamar-elvas rolle for stedet.
- Beholde åpenheten, bevare tunet og Flaggfjellet rundt Fjellhamar gård.
- Opprettholde gamleskolens sentrale plassering med utsyn og kontakt med Fjellhamar gård.
- Etablere glidende overgang fra tett by nærmest stasjonen til eksisterende småhusområder.
- Styrke Fjellhamarveien som strøksgate.

TOPOGRAFI OG LANDSKAP

- Opprettholde og sikre utsyn til de omkringliggende åsene i landskapsrommet for orientering.
- Etablere kobling mellom marka og elva.
- Forsterke blågrønn struktur langs elva.
- Etablere park og forbindelser langs begge sider av elva.
- Forsterke naturmangfoldet, fjerne fremmedarter, bruke stedegne arter.
- Sikre bebyggelse mot flom og forbedre problemområder.
- Håndtere overvann åpent og lokalt, og forsinke og rense før påslipp i elv.

FORBINDELSER OG MÅLPUNKT

- Etablere flere målpunkt lokalt i tyngdepunktet ved stasjonen og eksisterende stasjonskvartal
- Styrke og videreutvikle eksisterende målpunkt og møteplasser som Fjellhamar gård, skolene, næring og Bruket.
- Fortsette å inkludere ulik idrett som en stor lokal aktør vest for planområdet.
- Gjennom ny byform og arkitektur definere nye og mindre utflytende byrom.
- Styrke gang- og sykkelveinettet gjennom planområdet, og etablere trygge skoleveier og koblinger fra omkransende skoler, kultur- og idrettstilbud.
- Realisere regulert sykkelveiutbygging gjennom planområdet, og styrke denne.
- Ta med "desirelines" i videre utforming, og tenke fremtidige lokale snarveier.
- Hensynta Pilgrimsruta/nasjonal sykkelrute nr. 7, som følger Fjellhamarveien.
- Fortsette å styrke stasjonsområdet som kollektivknutepunkt, og prioritere bussens rolle over privatbilisme i fremtidig gateutforming.
- Stramme opp kryss og etablere flere krysningspunkter
- Ny utforming av Fjellhamarveien som harmonerer med fremtidig ny bru over Fjellhamarelva

BEBYGGELSE

- Etablere bymessig utforming i tyngdepunktet ved stasjonen, og tilpasse videre bebyggelse som harmonerer med omkringliggende bygningsstypologier, fra åpen struktur(lameller) og den øvrige omkringliggende strukturen med småhus.
- Etablere nye funksjoner som utfyller eksisterende i og rundt planområdet.
- Fortsette med funksjonsblanding og tilrettelegge for bymessig typologi.
- Sørg for at bygningshøyder ikke bryter med siktlinjer til omkringliggende åser, og harmonerer med den lave utformingen rundt Fjellhamar gård og landskapsformen langs elva.
- Bygningshøyder bør trappes ned mot omkringliggende småhusområder.
- La ny bebyggelse inkludere og hensynta kulturminner i planområdet.

6.4 SAMLET ANBEFALINGSKART

STRUKTURER

Planområdet, helt sentralt på Fjellhamar, innrammes av jernbanelinje- og stasjon, lokal- og fylkesveier, elva i øst og funksjoner som skole, bad og flerbrukshall i sør. Utenfor dette finner vi stor grad eneboligområder og enkelte lameller. Eksisterende kvartaler nord for jernbanen, og inne i planområdet langs Fjellhamarveien, utgjør de eneste strukturerende kvartalene. En tett og bymessig videreutvikling av kvartalsbebyggelsen kan bygge på denne formen og utnyttelsen, men bør også spille videre på eksisterende kulturmiljø.

STEDETS EGENART

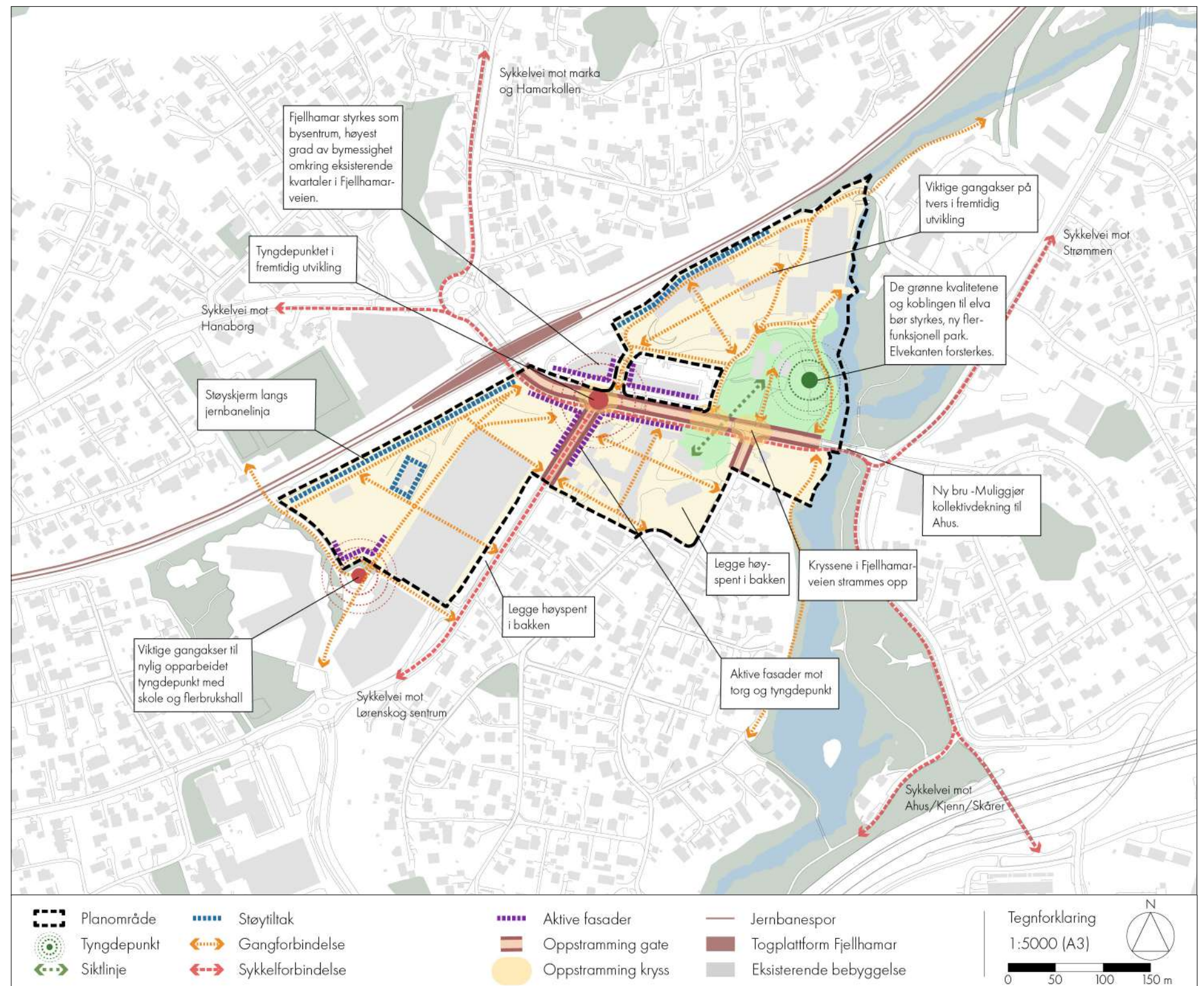
Egenarten til Fjellhamar ligger i det grønne og rolige landskapsrommet langs Fjellhamarelva, landemerker som kulturminnene utgjør, og de strukturerende formene som Fjellhamarveien, Marcus Thranes gate og jernbanen definerer. Industrien og arkitekturen vi finner på Bruket, er unik. Gamle Fjellhamar gård sikrer også en grønn og parkaktig utforming rundt gårdstunet og i møte med elva.

UTFORDRINGER

Sentrale utfordringer er støy fra både trafo, jernbane og vei. I tillegg går det i dag høyspent på tvers av planområdet i luftstrekk. Utfordringer kan også være grunnforurensing med bakgrunn i tidligere produksjon, og flom langs elva og under jernbanen. Fjellhamar bru er for smal for både utvikling av kollektivnettet, antall kjøretøy og for gang- og sykkel til planområdet fra øst. Ny bru, støyskjerming og kløktig bruk av ny bebyggelse som støyskjerm kan møte mange av disse utfordringene.

SAMLET ANBEFALING

Planområdet er stort og sammensatt, og handlingsrommet for utvikling, næring, boliger og blandede funksjoner er tilsvarende stort. Bygningshøyder bør kunne trappes opp inn mot stasjonsområdet, etter nærhet til stasjonen. Tyngdepunktet er sentralt, i Fjellhamarveiens møte med togstasjonen. Sentrale byrom defineres av eksisterende struktur og kulturminner, som elva, hovedgården, Bruket og eksisterende funksjoner. Mobilitet gjennom planområdet må bevisstgjøres slik at snarveier, tråkk og logiske gang- og sykkelakser hensyntas.



DEL 2:

MULIGHETSSTUDIE

OM MULIGHETSSTUDIEN

MULIGHETSSTUDIE MED FIRE FORSLAG

Lørenskog kommune inngikk avtale om utarbeidelse av områderegulering for Fjellhamar sentrum. Planprogram ble fastsatt i teknisk utvalg 28.01.2015, sak 9/15. I henhold til planprogrammet skulle det lages en mulighetsstudie som viste prinsipielt forskjellige måter å utnytte området.

Forslagstiller laget en konkurranse hvor kontorene LPO, MAD, ARCASA og LINK ble invitert til å lage forslag. Fjellhamar Bruk Eiendom AS valgte deretter ARCASAs plan som den de ønsker å gå videre med. De fire forslagene ble presentert i formannskapetets møte 10.01.2018, hvor også forslagene til LPO, MAD og LINK ble redegjort for kortfattet. I henhold til planprogrammet skulle det ved politisk behandling avgjøres hvilket utbyggingsalternativ fra mulighetsstudiet som skulle bearbeides videre. Valgt utbyggingsalternativ kunne også inneholde elementer fra alle alternativene, dersom det gav den beste løsningen.

Mulighetsstudien ble utformet som et parallelloppdrag og de fire forslagene redegjøres for på de kommende sidene.

RÅDMANNENS VURDERING

Rådmannen konkluderte med at forslaget fra Arcasa måtte bearbeides frem mot 1. gangs behandling med vekt på justering av høyder og kvartalsstruktur. Forslaget ble bedt om å samtidig vurdere ytterligere bevaring av eksisterende bebyggelse. ARCASAs plan hadde en fleksibilitet som tilsa at rådmannens vurderinger kunne innarbeides i et revidert forslag. I vurderingen av samtlige forslag ble det bedt om å bevare lærerboligen, iht. vedtak i kommunestyret 27.05.2015, sak 38/15, som sa at både den gamle skolebygningen og lærerboligen skulle bevares, men eventuelt kunne flyttes.

VEDTAK

Rådmannens innstilling ble vedtatt i

- Klima-, økologi- og samferdselsutvalget (28.02.2018)
- Teknisk utvalg (01.03.2018)
- Formannskapet (07.03.2018)



Utbyggingsforslaget fra Arcasa fra parallelloppdraget, her med fokus på foreslåtte nye møteplasser. (Arcasa)

MAD

MADs forslag var i hovedsak en kvartalsstruktur både for felt vest, skoletomta og felt øst. I forslaget brukes det eksisterende bygningsmiljøet rundt Bruket, og flere bygninger enn i øvrige forslag ble forslått bevart, som bla. lagerbygningen langs hovedbanen.

Det øvrige grepet var en styrking av Fjellhamarveien nær stasjonen med gatefunksjoner og handel, med en interngate fra skole, park og boliger til stasjon i vest, samt en noe mer nordlig interngate gjennom de to eksisterende stasjonskvartalene, til den nordlige delen av Bruket.

Forslaget bevarte tunet ved Fjellhamar gård, slik det er i dag.



Landskapsplan med hovedgrep i MADs forslag (Illustrasjon: MAD)

RÅDMANNENS VURDERING AV MADS FORSLAG:

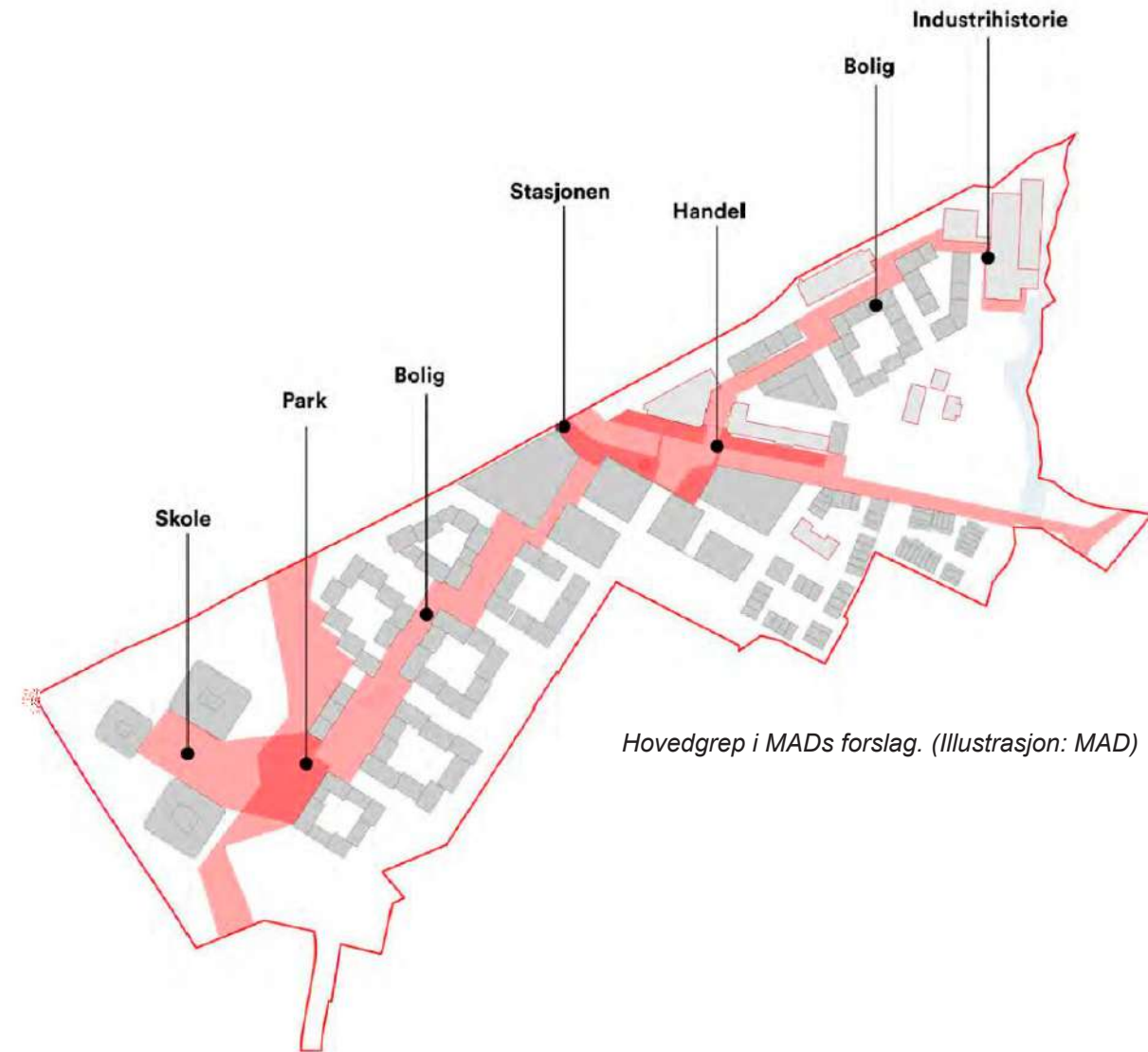
Det var rådmannens syn at MADs forslag var best på transformasjon av industribebyggelsen lengst øst i området. MAD foreslo, og markerte, den originale formen ved å bygge ny bebyggelse på toppen av den eksisterende. Rådmannen mente at ved å bygge på det eksisterende, skapes det en spennende kontrast mellom fortid og fremtid. Teknisk gjennomførbarhet var en forutsetning og forslagstiller ble bedt om at dette måtte undersøkes nærmere.

For østlig del ble kvartalsstrukturen i forslaget fremhevet (sammen med LPOs forslag) som et spesielt godt grep.

Øst for Fjellhamarveien foreslo MAD og LPO å la den eksisterende murgården inngå i et nytt helhetlig kvartal. Ved å slik etablere en ny gate inn i området, viste MAD og LPO hvordan et utbyggingspotensial på eiendommen til den eksisterende murgården kunne bidra til å fullføre kvartalet og definere et gateløp. MAD foreslo eksisterende og nye bygg til å forme gaten, som rådmannen vurderte som som den beste av forslagene.

Forslaget definerte en gate på hver side av den lange eksisterende murgården. Det var rådmannens oppfatning at løsningen til MAD burde passe godt med ARCASAs øvrige kvartalsstruktur på områdets vestlige del.

Rådmannen vurderte at MADs forslag var en bedre løsning for transformasjon og bevaring, der den nye bebyggelsen kunne bygge på og markere den originale formen. (Illustrasjon: MAD)



MAD og ARCASAs forslag opprettholdt en sekundær gate inn fra Fjellhamarveien, som ledet inn mot gamle Bruket langs med Fjellhamar gård. (røde piler) (Illustrasjon: MAD)

LINK

LINKs forslag besto i all hovedsak av en åpen struktur. Inn mot Fjellhamarveien ble det foreslått et tydelig, definert kvartal på skoletomta, men ingen større torgflater langs gateløpet. Kvartalsstrukturen var ikke veldig definert for øvrig, og fremsto mer som lameller, med en tydeligere vegg mot jernbanelinja i nord. I forslaget ble det skissert en interngate fra ny skole og park til stasjonen i vest. Det ble samtidig foreslått en veldig tydelig hovedgate inn mot Bruket i nord, fra Fjellhamarveien. Forslaget foreslo tett bebyggelse her, inntil tunet ved Fjellhamar gård, både ved møtet med Fjellhamarveien og i bakkant av gården, før møtet med Brukets administrasjonsbygg.

RÅDMANNENS VURDERING AV LINKS FORSLAG:

Forslaget eller elementer av dette, trekkes ikke frem i fremlegget til rådmannen eller i vedtakene.



Hovedgrep i LINKs forslag. (Illustrasjon: LINK arkitektur)

LINKs forslag la ny hovedgate inn fra Fjellhamarveien langs med Fjellhamar gård. (Illustrasjon: LINK arkitektur)

LPO

Konseptuelt var LPOs forslag en slags sammenhengende interngate for myke trafikanter, som i stor grad fulgte Losbylinjas tidligere linjeføring mot vest og sør, og som ledet inn foran Brukets administrasjonsbygg i øst. Interngatens møte med Fjellhamar stasjon skjedde på nivå med stasjonen og kulverten for Fjellhamarveien under jernbanen virket å bli noe forlenget, for å sikre menneskeflyten mellom vest og øst.

Typologien var tydelige kvartaler og hjørner som gav byrommene langs Fjellhamarveien tydelig form. På samme måte ble den nye interngata foreslått innrammet av en stram og bymessig bebyggelse. Sør på skoletomta ble det foreslått rekkehus og mindre enheter inn mot øvrig småhusbebyggelse ved Edvard Griegs vei og Rikard Nordraaks vei.

Kvartalene var ikke like lukkede og tydelig definerte som kvartalene i MADs forslag. En parkakse med turvei krysset interngata midt i felt vest, og ny gangbru ved demningen koblet turveien langs østre del av Fjellhamarelva på et foreslått nytt torg ved Bruket. Her foreslo man å bruke eksisterende bebyggelse på Bruket sammen med ny til å innramme dette torget, og tilkomsten hit var med en ny gate inn fra selve Fjellhamarveien.



Over: Landskapsplan med hovedgrep i LPOs forslag (Illustrasjon: LPO)

Til venstre: Hovedgrep i LPOs forslag, "Losbylinja", her med illustrasjon med fokus på gang- og sykkel.

RÅDMANNENS VURDERING AV LPOS FORSLAG

Tilpasningen til de eksisterende miljøene burde vært bearbeidet videre og begrunnet nærmere, også i dette forslaget. Rådmannen vurderte allikevel at "kulturtorget" til LPO var en bedre løsning enn de andre forslagene. I forslaget vil torget ha utsyn til stabbur, hovedgård og Bruket. Dette grepet kan fremheve kulturmiljøet, og «spille disse gode».

LPOs kvartalstruktur var sammen med MADs vurdert som beste løsning av rådmannen, og kan kalte det et spesielt godt grep. MAD og LPO ble også vurdert som de som presenterte den beste løsningen for felt øst.

Til høyre: Illustrert fugleperspektiv

Under til venstre: LPOs forslag legger opp til en sekundær gate inn fra Fjellhamarveien, som leder inn mot gamle Bruket langs med Fjellhamar gård. (rød pil)

Under til høyre: Snitt gjennom vestfeltet



ARCASA

I ARCASAs forslag ble det foreslått en kombinasjon av bygårder, punkthus og rekkehus, i tillegg til en transformasjon av Brukets industribebyggelse. Ved sistnevnte ble det foreslått lite bevaring av industribebyggelsen, sammenliknet med øvrige forslag. Den foreslåtte "Bruksgata" var skissert gjennom området som en interngate, dels som en shared space-gate(vest), og dels som et handelsstrøk, uten trafikk(øst). Langs denne akse ble det forslått flere mindre torg, som punkthus og bygårder skulle konsentreres rundt. Fjellhamar sentrum ble foreslått styrket med byrom inn mot Fjellhamarveien og den eksisterende bebyggelsen her.

I forslaget var kjøreadkomst til den nordøstre delen av området lagt gjennom industriområdet øst for elva, som inngår i planområdet Fjellhamar Øst, det private industriområdet.

Rekkehus utgjorde mye av den ytre innrammingen, deriblant mot Marcus Thranes vei, samt mot småhusbebyggelsen sør for skoletomta. Punkthus og bygårder var henvendt mot den indre Bruksgata og sentrale torg. Mot Fjellhamarelva ble det foreslått park øst for Fjellhamar gård, og med tre byvillaer med leiligheter på elvetomta. Høydene ble trappet opp, med tyngden inn mot togstasjonen, der det også ble foreslått et høyhus på 12 etasjer.



Hovedgrep i ARCASAs forslag (Illustrasjon: ARCASA)

RÅDMANNENS VURDERING AV ARCASAS FORSLAG:

Rådmannen vurderte at transformasjon og tilbygging ved Bruket måtte løses annerledes enn det som var vist i ARCASAs forslag. Rådmannens syn var at Arcasas løsning, som foreslo riving av store deler av eksisterende bebyggelse, var for drastisk. Høy lamellbebyggelse på tvers av industribygget, virket mer fremmed, og var ikke tilpasset øvrige bygningsformer. Rådmannen vurderte at bevaring av større deler av bebyggelsen burde vurderes, og at en kulturmiljøanalyse måtte danne grunnlaget for denne vurderingen.

I ARCASAs forslag var kjøreadkomst til den nordøstre delen av området lagt gjennom industriområdet øst for elva, som inngikk i planområdet Fjellhamar Øst., et privat industriområde. I tillegg var dette området også under planlegging og en forutsetning om kjøreadkomst til naboområdet gjennom dette planområdet kunne gi uheldige føringer for planarbeidet på nabotomten. Rådmannen mente kjøreadkomst til bebyggelse øst for Fjellhamarveien i sin helhet derfor måtte løses fra Fjellhamarveien, noe som talte for en etablering av gate inn mellom stasjonskvartalet og Fjellhamar gård (som skissert i MADs forslag).

"Kulturtorget" ved Bruket i ARCASA sitt forslag ble vurdert som for skyggefullt fra et 8-etasjers punkthus i vest. Det ble derfor vurdert at ARCASAs bebyggelse gav en dårligere sammenheng mellom de offentlige områdene og gården.

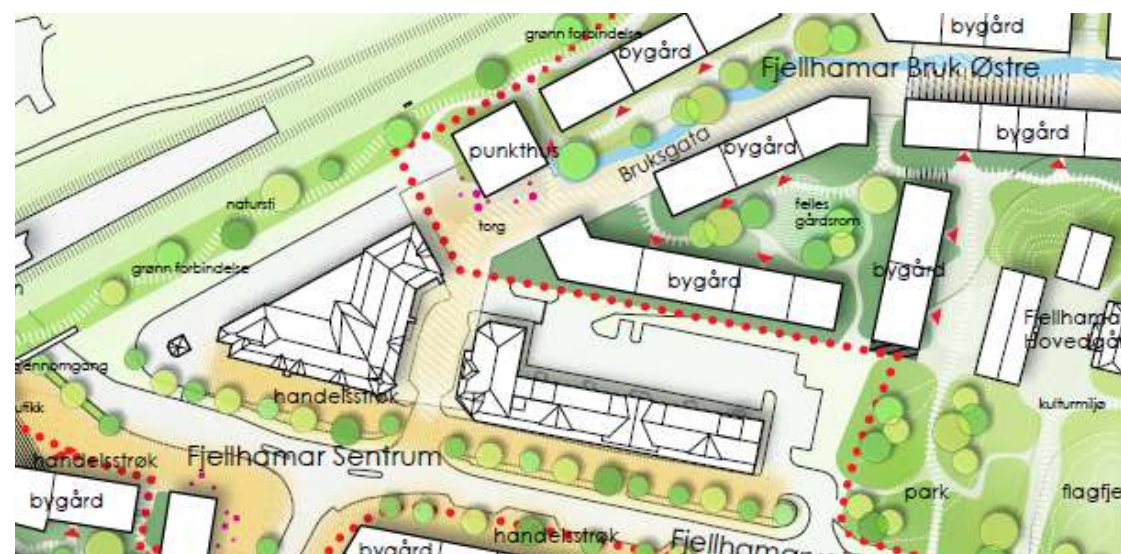
Rådmannen vurderte at ARCASAs forslag var sterkest på den vestre delen, og at en fullføring av kvartalsformene ville styrke planen.

Arcasas plan hadde en lavere utnyttelse av kommunens sentrale eiendommer. Rådmannen mente en noe høyere utnyttelse på kommunens eiendommer kunne gagne planen, ved å definere gateløp og kvartalsstrukturer.

Rådmannen mente avslutningsvis at forslaget måtte bearbeides frem mot 1. gangs behandling, med vekt på justering av høydene og kvartalsstruktur. Forslaget burde i større grad vurdert bevaring av eksisterende bebyggelse. Det ble vurdert at ARCASAs plan hadde en viss fleksibilitet, som kunne tilsi at rådmannens vurderinger burde kunne bli innarbeidet i et revidert forslag.



Visualisering av nytt kulturtorget foran Administrasjonsbygget på Bruket. (Illustrasjon: ARCASA)



Planen har ikke gaten fra Fjellhamarveien som MAD og LPO legger opp til. Hovedgården havner i bakgården. (Illustrasjon: ARCASA)



Punktbyggene (6 boliger per) bør vurderes erstattet med mer sammenhengende bebyggelse langs Fjellhamarveien

Bebyggelse/rekkehus langs Rikard Nordraaks vei virker fornuftig

Kommentarer fra rådmann på forslag til endringer i det opprinnelige forslaget. (Illustrasjon: ARCASA)