

DESEMBER 2012
ULLENSAKER KOMMUNE

TRAFIKKANALYSE MIDT I JESSHEIM

SLUTTRAPPORT



DESEMBER 2012
ULLENSAKER KOMMUNE

TRAFIKKANALYSE MIDT I JESSHEIM

SLUTTRAPPORT

OPPDRAGSNR. 137422
DOKUMENTNR. 1
VERSJON 1
UTGIVELSESDATO 14. desember 2012
UTARBEIDET gkv
KONTROLLERT mrhn
GODKJENT gkv

INNHOOLD

1	Innledning	7
1.1	Bakgrunn	7
1.2	Målsettinger	7
2	Dagens situasjon	8
2.1	Biltrafikk	8
2.2	Kollektivtrafikk	11
2.3	Myke trafikanter	18
3	Aktuelle tiltak	19
3.1	Oversikt	19
3.2	Storgata	20
3.3	Ringvegen (mellom Storgata og Furusethgata)	20
3.4	Rådhusplassen (Furusethgata)	22
3.5	Bussterminalen	23
3.6	Andre forslag	24
4	Vurdering av alternativene	26
4.1	Forutsetninger for trafikkberegningene	26
4.2	Alternativ 1	28
4.3	Alternativ 2.1	30
4.4	Alternativ 2.2	31
4.5	Alternativ 3	32
4.6	Alternativ 4	34
4.7	Alternativ 5	35
4.8	Sammenligning	37
5	Oppsummerende konklusjoner	38

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

COWI er engasjert av Ullensaker kommune for å bistå i trafikale vurderinger knyttet til vegtrafikksystemet i det sentrale Jessheim. Denne rapporten sammenstiller de vurderingene som har vært gjennomført.

Arbeidet ser på tiltak utover det som ble vurdert i forbindelse med det tidligere prosjektet «Midt i Jessheim».

1.2 Målsettinger

Midt i Jessheim-prosjektet har som primær målsetting å sikre en helhetlig utvikling av kollektivknutepunktet rundt Jessheim stasjon. Området skal bli funksjonelt og attraktivt. I tillegg skal det gi byen attraktive byrom. Stasjonsområdet må utvikles til et framtidrettet kollektivknutepunkt.

I følge vedtatt byutviklingsstrategi for Jessheim skal veg- og gatenettet i Jessheim videreutvikles med vekt på funksjonalitet og fremkommelighet, spesielt tilrettelagt for kollektivtrafikk, syklende og gående. Dette bl.a. for at en større del av transporten skal kunne gjennomføres uten bruk av bil.

Det står ikke klart definert at det kan gjennomføres negative rettet mot biltrafikken (f.eks. parkeringsrestriksjoner), men det tolkes dit hen at det kan gjøres forbedringstiltak for de alternative reisemidler forutsatt at konsekvensene for biltrafikken er begrenset.

I forhold til arealbruken har det i flere sammenhenger vært uttrykt at man ønsker å få etablert en utdanningsinstitusjon for høyere utdanning samt å legge bedre til rette for kompetansebedrifter og folk med høyere utdanning til å etablere seg i kommunen. Det er ønskelig at det etableres flere kontorarbeidsplasser, hotell og høyskole i selve Jessheim.

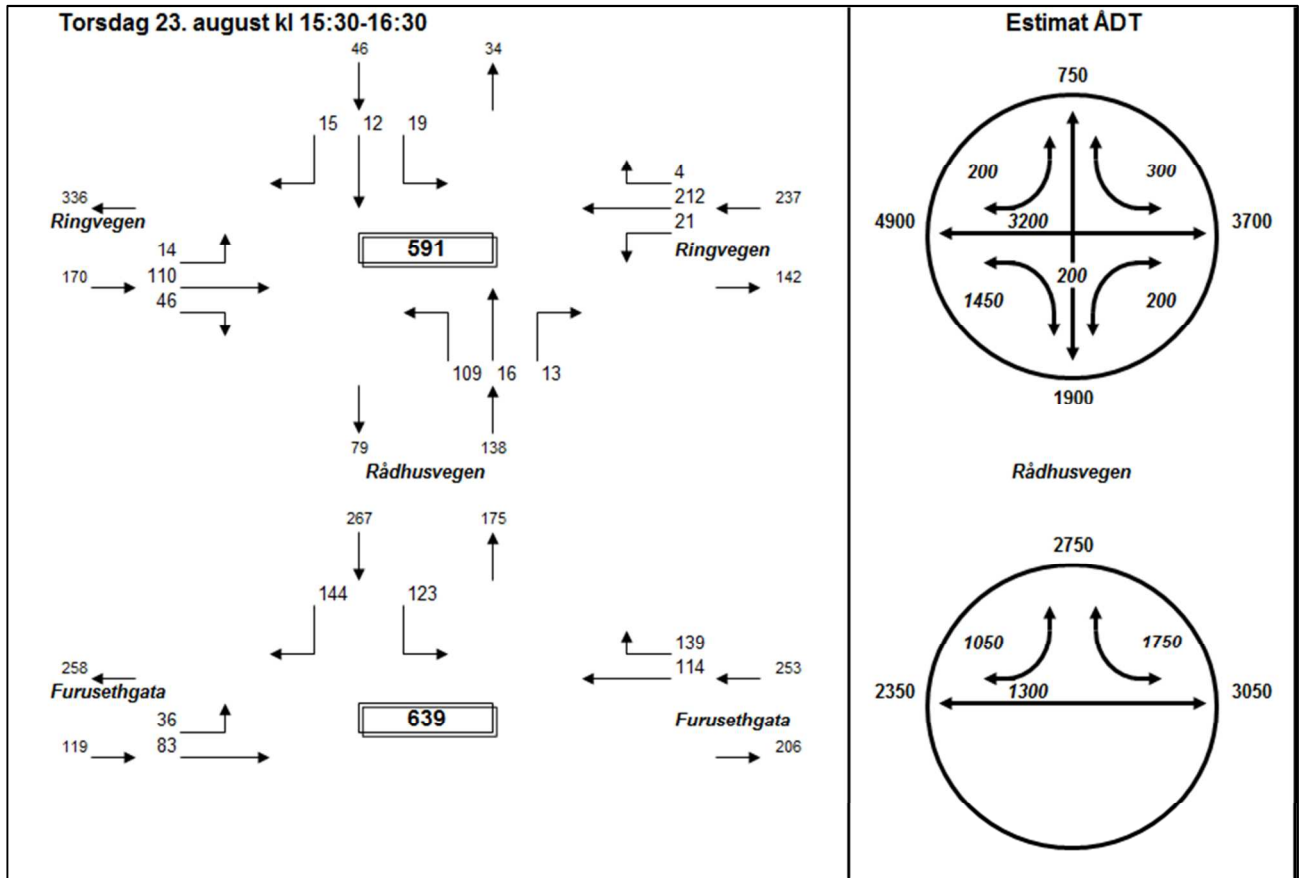
2 Dagens situasjon

2.1 Biltrafikk

Ullensaker kommune har i forbindelse med prosjektet gjennomført manuelle korttidstellingene i to kryss i ettermiddagsrush (kl.15-17). Tellingene ble gjennomført to dager i begge kryss (tirsdag 21. august og torsdag 23. august 2012 (i uke 34)). Hensikten er å få et bedre grunnlag for å vurdere trafikkmengder i forbindelse med eventuelle tiltak i vegnettet i aktuelle kryss. De aktuelle kryssene som ble telt er:

- › Rådhusvegen x Ringvegen (nord for stasjonen)
- › Rådhusvegen x Furusehgata (vest for Rådhusplassen)

Disse tellingene viser bl.a. at trafikken i kryssene i ettermiddagsrush er relativt lav med kapasitetsreserve. Videre indikerer tellingene at situasjonen i krysset med Furusehgata er preget av trafikk til/fra parkeringsanleggene til Jessheim Storsenter. Dette forklarer også spranget i trafikk i Rådhusvegen mellom kryssene med Ringvegen og Furusehgata. Tidligere tellinger har bl.a. indikert at maksimum timetrafikk i morgenrush utgjør bare 15-20 % av timetrafikken i ettermiddagsrush i Furusehgata.



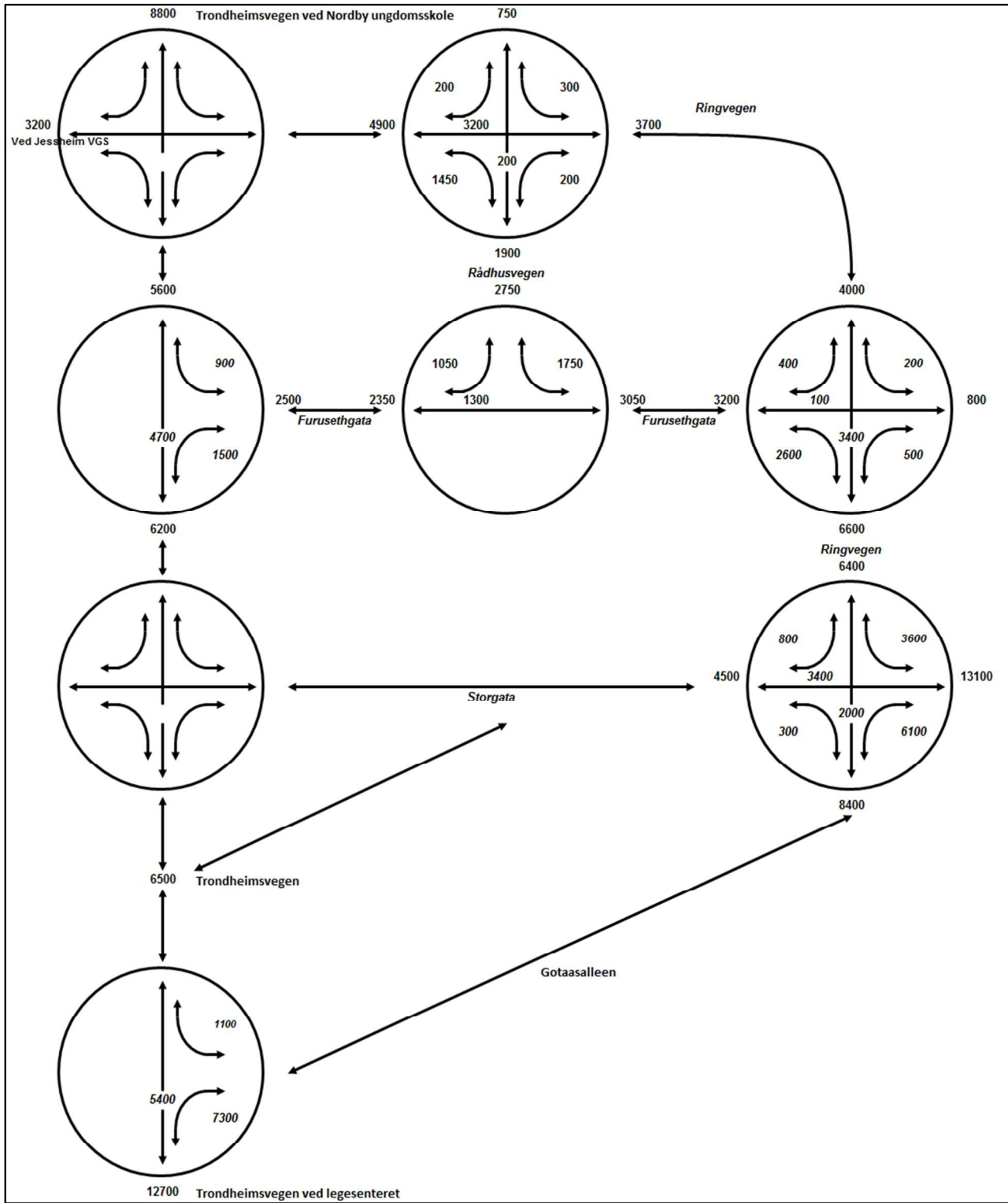
Figur 1 Makstimetraffic og estimert ADT-traffic 2012 basert på 2 t tellinger i uke 34 i kryssene Rådhusvegen X Ringvegen og Rådhusvegen X Furuethgata

Å legge til rette bedre for andre transportmidler krever areal. Et mulig virkemiddel er eventuelt å flytte biltraffic og således frigjøre areal. For å kunne gjøre dette bør det finnes veger og gater som har kapasitet til eventuelt å ta i mot mer biltraffic. Under (på neste side) er det vist en samlet oversikt over trafikkmengder i det sentrale vegnettet i Jessheim sentrum.

I Jessheim sentrum vurderes det at Ringvegen spesielt nord for Furuethgata kapasitetsmessig kan være egnet til å avvikle mer biltraffic. En ulempe er at det kan medføre mer biltraffic forbi Jessheim skole. For øvrig vil Ringvegen nord for Furuethgata sannsynligvis få mer traffic når den nye tverrvegen under Hovedbanen blir etablert.

Generelt har Furuethgata og Rådhusvegen begrenset med traffic. Disse gatene domineres av traffic til/fra Jessheim Storsenter.

Trondheimsvegen nord for Gotaasalleen har trolig også en kapasitetsreserve. Trondheimsvegen sør for Gotaasalleen, Gotaasalleen og Algarheimsvegen over Jessheimbrua er de vegene/gatene som er kapasitetsmessig minst egnet i dag til å få overført mer biltraffic.



Figur 2 Oversikt over estimert ÅDT i kryss og strekninger basert tilgjengelige trafikktegninger for dagens situasjon (2009-2012).

2.2 Kollektivtrafikk

2.2.1 Nytt rutetilbud

F.o.m. 9. desember 2012 får Jessheim et bedre togtilbud enn tidligere med 2 avganger til/fra Oslo (og videre til Drammen) per time (30 minutter mellom hver avgang) i store deler av driftsdøgnet (en dobling fra tidligere). Samtidig legges busstilbudet betydelig om med bedre korrespondanse med tog. Endringene er som følger (kilde Ruter):

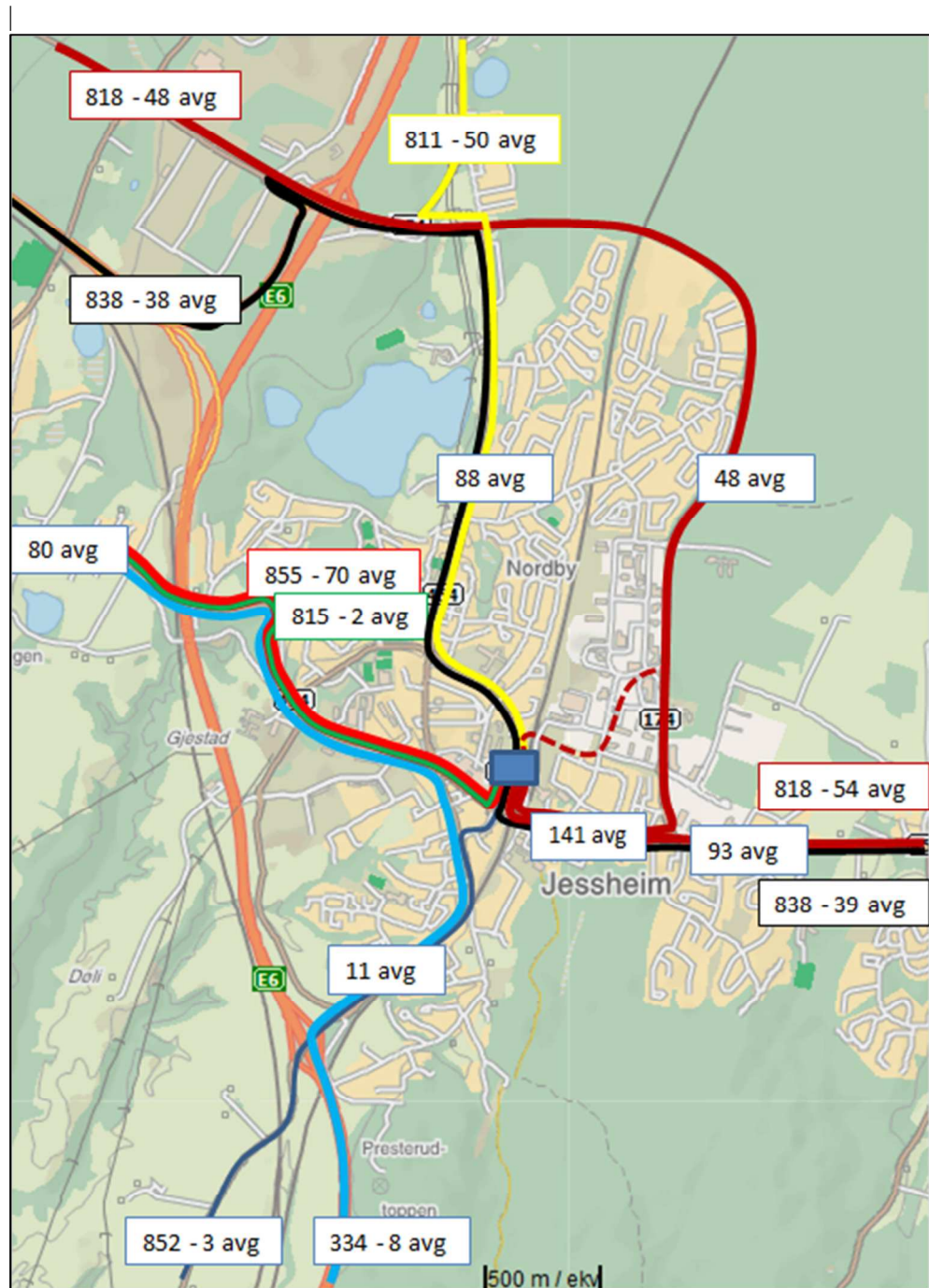
- › Linje 318 (Helsfyr – Eidsvoll) legges ned, og erstattes av linje 818 og tog videre fra Jessheim.
- › Linje 811 (Jessheim stasjon – Eidsvoll) får flere avganger, og kjører timesrute på kvelden og i helgene. Linjen nedlegges på strekningen Olavsgaard - Jessheim. I tillegg vil linjen få nye rutetider.
- › Linje 818 (Eidsvoll – Gardermoen) får flere avganger utenom rushtid, på kvelden og i helgene. Linjen forlenges fra Jessheim til Gardermoen via Jessheim Næringspark. I tillegg vil linjen få nye rutetider.
- › Linje 852 (Frogner stasjon – Jessheim) er en ny morgenlinje mellom Frogner stasjon og Jessheim. Linjen har tre avganger om morgenen i ukedagene, som gir et tilbud til Gardermoen før toget begynner å gå.
- › Linje 853 (Kløfta stasjon – Gardermoen) nedlegges. Strekningen Jessheim - Gardermoen erstattes av linje 818.
- › Linje 855 (Maura - Jessheim stasjon) nedlegges mellom Jessheim og Nordkisa. Strekningen erstattes av linje 818.

Ruteendringene medfører en nedgang i antall bussavganger og ankomster over Jessheim stasjon (fra 190 avganger til 161) på virkedager. Også skolebusstilbudet over stasjonen reduseres betydelig. I makstimen om morgenen (kl.8-9) reduseres antall bussavganger fra 22 til 13, mens antall ankomster reduseres fra 26 til 17 etter 9. desember 2012.

Figuren under viser antall bussavganger per virkedøgn på ulike lokalveglenker rundt Jessheim (tallene omfatter ikke skolebusser). Det er særlig busstrafikk langs Trondheimsvegen sør for Jessheim som blir redusert ved at det blir mer mating av tog og parallellkjøringen med Hovedbanen reduseres. Dette vil antagelig øke omstigningen mellom tog og buss på Jessheim stasjon en del. Flere av busslinjene har også omstigningsmuligheter til tog ved andre stasjoner på Romerike. F.eks. linje 811 ved Dal stasjon, Eidsvoll verk og ved Eidsvoll stasjon, linje 818 ved Eidsvoll og Gardermoen, linje 838 ved Årnes og Gardermoen og linje 815/855 ved Gardermoen. Bedring av buss og togfrekvenser samt bedre korrespondanse vil øke nettverkseffekten i kollektivnettet i området etter omleggingen 9. desember 2012.

Av vegene i Jessheim er det særlig Ringvegen mellom Bussterminalen og Algarheimsvegen som har mange busser. Dette antallet kan i fremtiden reduseres noe om linje 818's del mellom Jessheim og Gardermoen legges via den nye tverrvegen under Hovedbanen når den blir ferdigstilt (illustrert ved stipling). Også lokalt ved Grønvold og ved E6 kryss Jessheim nord er det relativt mye busstrafikk på lokalvegnettet.

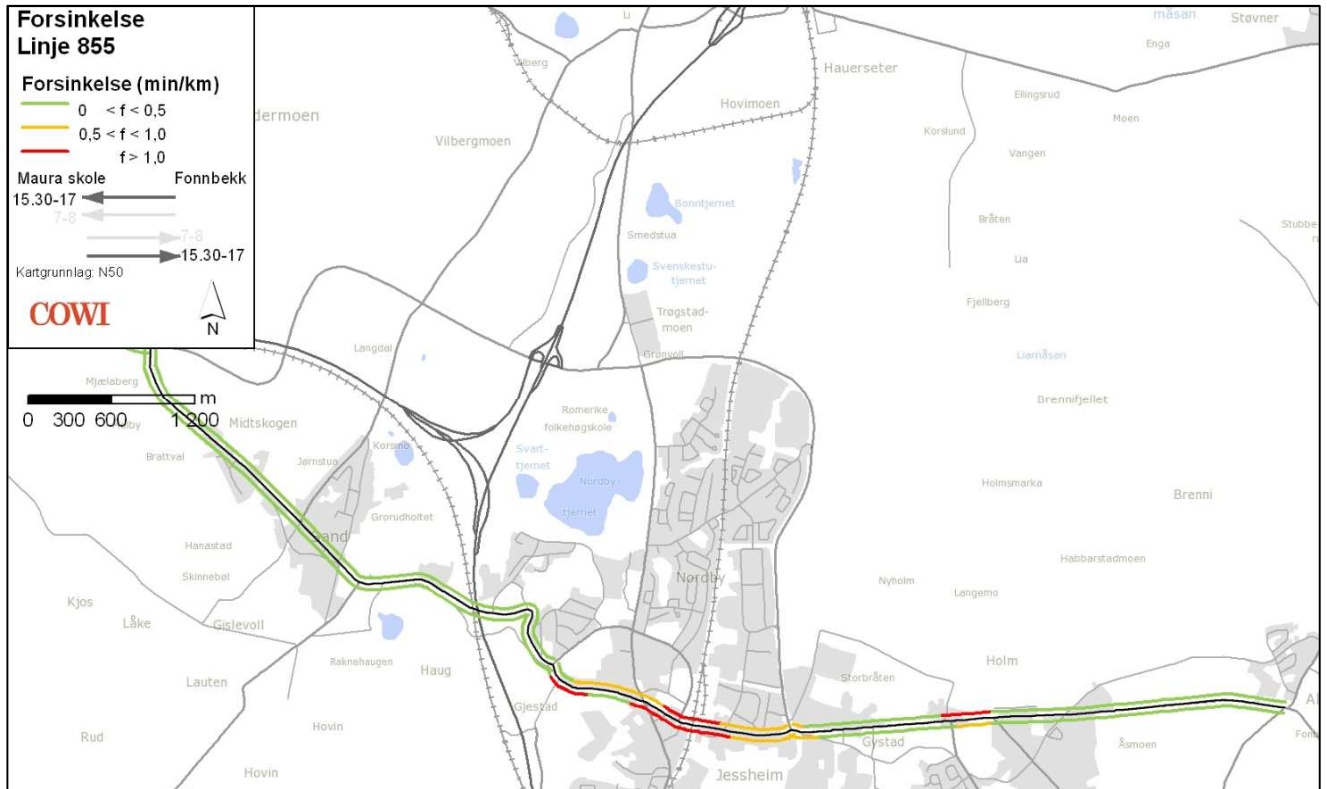
Mellom Jessheim og Gardermoen vil det gå over 160 avganger per virkedøgn fordelt på linjene 815, 818, 838 (Time) og 855.



Figur 3 Antall ordinære bussavganger (ikke skolebuss) per onsdag 12.12.2012 til og fra Jessheim bussterminal på lokalvegnettet ved Jessheim.

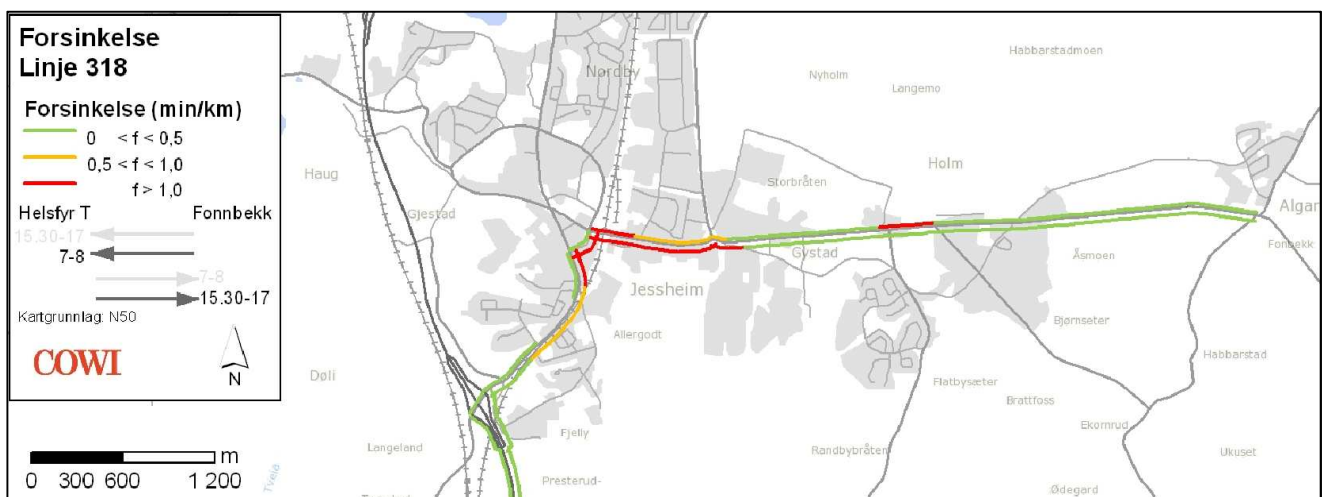
2.2.2 Fremkommelighet

Det foreligger registreringer av fremkommelighet for buss for enkelte bussruter i Jessheim sentrum fra 2012 (før ruteomleggingen). Disse viser at både linje 318 og 855 (fra Ruters fremkommelighetsprosjekt) har fremkommelighetsproblemer til/fra Jessheim bussterminal i ettermiddagsrush.



Figur 4 Illustrasjon av forsinkelse for linje 855 fra Ruters fremkommelighetsprosjekt.

Også linje 318 er registrert i rushretningene (mot Oslo om morgenen og fra Oslo om ettermiddagen). Disse viser noe av de samme problemene som for linje 855, men noe større problemer østover i ettermiddagsrush. Denne ruta legges for øvrig ned 9. desember 2012.



Figur 5 Illustrasjon av forsinkelse for linje 318 fra Ruters fremkommelighetsprosjekt.

I fremkommelighetsrapporten er følgende tiltak foreslått i Jessheim:

- Fjerne gateparkering, ca.30 p-plasser langs Storgata
- Etablere sykkelfelt
- Flytte holdeplass Veiberg lenger vest og etablere høystandard holdeplass

- › Legge ned Jessheimkrysset holdeplass og benytte eksisterende holdeplass i Trondheimsvegen for sørgående busser. Etablering av ny kantsteinholdeplass i Trondheimsvegen for nordgående busser.

For busstrafikken bestemmes fremkommeligheten av fremkommeligheten for biltrafikken når den går i blandet trafikk. Av disse grunnene kan det være ønskelig å sikre fremkommeligheten for bil der bussen går blandet evt. å etablere kollektivfelt/kollektivgate der dette ikke er mulig. I tillegg har ruteføringen en god del å si. Hvis busstrafikken har egne kollektivfelt eller kollektivgater kan dette sikre fremkommeligheten gjennom større uavhengighet i forhold til biltrafikken.

I Jessheim er det kryssene som er avgjørende for avviklingen og derfor kan det også være ønskelig å ha kollektivfelter fram til potensielle flaskehals i kryss. Omfang av busstrafikk er også et kriterium for om det er riktig å etablere kollektivfelter eller ei. F.eks. medfører redueringen av busstilbudet langs Trondheimsvegen sør for Jessheim sentrum at behovet for fremkommelighetstiltak her reduseres.

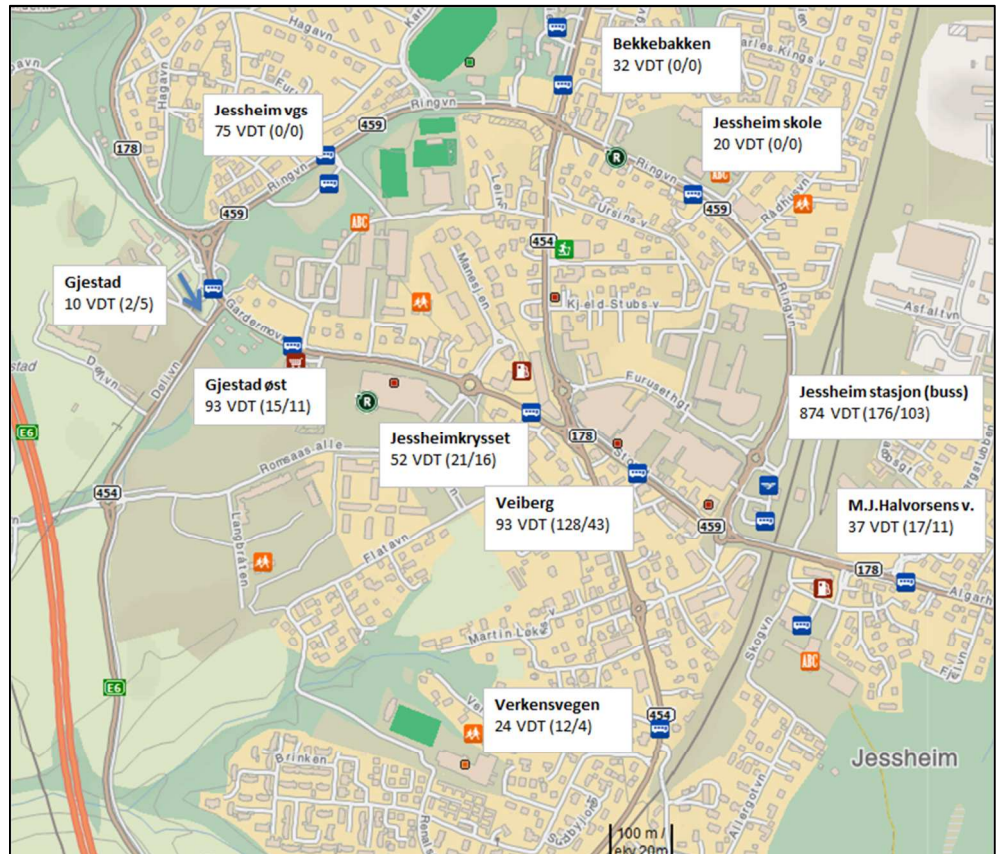
2.2.3 Passasjerer på holdeplasser i Jessheim

Kollektivknutepunktet på Jessheim stasjon har i dag ingen overordnet funksjon (kun regionalt). Jessheim stasjon i likhet med andre stasjoner langs Hovedbanen mellom Dal og Leirsund (inkludert Kløfta og Nordby) har i prinsippet det samme togtilbudet (f.o.m. desember 2012). Busstilbudet Årnes-Rød-Gardermoen er eneste rutetilbudet med litt overordnet funksjon med korrespondanse til/fra Kongsvinger. Timekspresens linje 15 stopper ved E6 krysset Jessheim nord (Gardermoen Park) og ikke i Jessheim sentrum.

Det har vært innhentet data fra Ruter for antall påstigende busspassasjerer på diverse holdeplasser i Jessheim. Tallene på kartet under viser antall påstigende passasjerer på ulike holdeplasser i det sentrale Jessheim i snitt per virkedag (VDT = snitt mandag-fredag) samt lørdag og søndag i parentes fra uke 11 i 2012. I tillegg kommer passasjerer for Timebussen mellom Årnes og Gardermoen. For denne ruten foreligger bare tall for Jessheim bussterminal fra en torsdag, en lørdag og en søndag i uke 6 i februar 2011. Tallene her er henholdsvis 186, 97 og 27 påstigende per dag.

Totalt innebærer dette ca. 1500-1600 påstigende busspassasjerer per virkedag (VDT) i det sentrale Jessheim (anslagsvis like mange avstigende). Til sammenligning utgjør lørdag og søndag i sum ca. 700 påstigende passasjerer. Størst trafikk på virkedager er det på holdeplassene Jessheim stasjon (klart størst), Veiberg, Gjestad øst og Jessheim videregående skole.

I trafikkanalysen for Jessheim ble det estimert at Jessheim togstasjon hadde i underkant av 1000 påstigende togpassasjerer per virkedag i 2011. Dette antallet forventes økt som følge av bedringen av rutetilbudet etter 9. desember 2012.



Figur 6 Antall påstigende busspassasjerer per virkedag og lørdag/søndag i parentes for ulike bussholdeplasser i Jessheim i dagens situasjon (2012).

Det foreligger beregninger av omfang av omstigning i Jessheim (i forbindelse med utredning av Oslo-navet) som viser at Jessheim har bare 54 passasjerer som stiger om mellom buss på Jessheim per virkedag, mens bare 128 passasjerer stiger om mellom buss og tog per virkedag (i 2010). Med ca. 2400 påstigere per virkedag gir dette en omstigningsprosent på ca. 7 %. Av de påstigende togpassasjerene kjører busspassasjerer i gjennomsnitt bare 1,25 km med buss. Bare en liten andel av holdeplassene innenfor Jessheim tettsted mater togpassasjerer til stasjonen. Følgende konklusjoner kan trekkes fra dette grunnlaget:

- Det er svært få som stiger om på Jessheim
- Aller minst er det omstigning mellom ulike busser
- De fleste reisende skal til/fra selve Jessheim

Omfanget av trafikk til/fra lokale målpunkt som f.eks. Jessheim Storsenter er viktigere for busstrafikken. For tog er antagelig omstigning mellom bil og tog viktigere enn mellom buss og tog. Årsakene til dette er relativt få togavganger og dårlig korrespondanse mellom buss og tog (pr 2010). Som følge av ruteendringene per 9. desember 2012 forventes omfanget av trafikk og omstigning å øke.

2.2.4 Bussterminalen

Bussterminalen på Jessheim beslaglegger i dag et sentralt areal i sentrum (ca. 3-4 daa). Terminalen fungerer ikke helt ideelt (se observasjoner lenger bak i notatet).

I tillegg til å betjene passasjerer foregår det regulering av terminerende busser på Jessheim bussterminal. Dette medfører et behov for plasser der bussene kan vente før de kjører frem til holdeplassen for å plukke opp nye passasjerer.

I forhold til antall avganger er det skolebussler spesielt i morgenrush som gir dimensjonerende trafikk med over halvparten av bussavgangene (per oktober 2012). På en annen side har skolebussene bare ca. 5-6 % av busspassasjerene over uka (målt i forhold til antall påstigende passasjerer).

Planlagt forbedring av togtilbudet vil medføre bruk av lengre tog på Jessheim stasjon. I tillegg vil en eventuell utbygging av nye plattformer medføre at aksene rundt planlagt gangundergang blir mer sentral i forhold til togtilbudet.

NSB er imidlertid i anskaffelsesprosessen av enda nyere togsett (BM74-Flirt) som er enda lengre (211 m med doble togsett) og har enda flere dører enn dagens togsett. Når disse togsettene settes inn på Hovedbanen vil toget kunne strekke seg enda lengre mot nord noe som vil medføre at passasjerene vil kunne fordele over en enda lengre strekning langs plattform enn i dag. Med bruk av doble togsett vil midt i toget ligge et godt stykke nord for dagens stasjonsbygning og korresponderer bra med planlagt gangforbindelse under sporumrådet (fra Midt i Jessheim).

BM69	154	600	
BM72	171	620	
BM74	211	590	

Figur 7 Illustrasjon av ulike tog lengder og antall sitteplasser med ulike typer lokaltog.

2.2.5 Observasjoner på Jessheim stasjon

Det er foretatt egne observasjoner av forholdene rundt Jessheim stasjon i ettermiddagsrush. Det er ikke veldig hektisk på bussterminalen. På selve bussterminalen er det observert at det kan være relativt trangt på plattformene noe som medfører at passasjerene står i vegbanen og venter. Venteområdet er heller ikke overdekket og ved regn venter enkelte under overdekning over sykkelparkeringen ved stasjonen.



Figur 8 Foto av passasjerer som venter på buss på Jessheim stasjon.

Mange av de gående mellom bussterminalen og hovedinngangen ved Jessheim Storsenter krysser Ringvegen uregulert (de går korteste veg).



Figur 9 Oversikt over forhold observert rundt bussterminalen ved Jessheim stasjon.

Jessheim stasjon betjenes i dag av enten av lokaltog av gammeltype (BM69) som kan ha ulikt antall vogner eller av nyere type (BM72) enten med et eller to vognsett. Med to vognsett er BM72 ca. 171 m langt og har 620 sitteplasser (flere dører enn tilsvarende doble BM69 togsett og tømmes derfor fortere).

Mest intensivt er det ved ankomst av lokaltog fra Oslo i ettermiddagsrusket. Ved ankomst spres passasjerene over en lengre strekning langs plattform. Noen går til bussterminalen, noen går til målpunkt i Jessheim sentrum, mens andre blir hentet og mange går til egen bil eller sykkel som er parkert ved stasjonen. Hvis det i fremtiden blir bygget en ny plattform for tog fra Oslo med en kulvert under sporområdet vil passasjerstrømmen mot sentrum bli noe mer konsentrert fra denne kulverten i motsetning til i dag da trafikken spres over en lang strekning.



Figur 10 Ankomst av lokaltog (type BM 72) på Jessheim stasjon.

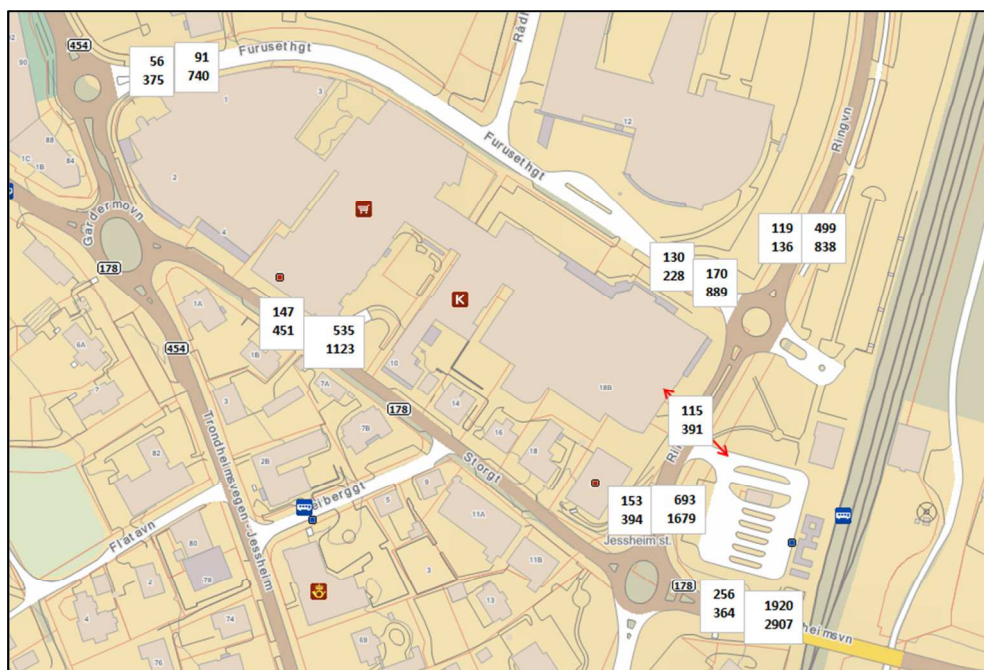
Situasjonen i morgenrush på stasjonen vurderes å være mindre intensiv fordi togpassasjerene ankommer noe mer spredt i tid, men mellom buss og tog kan det være like intensivt som på ettermiddagen.

2.3 Myke trafikanter

For å bedre fremkommeligheten for sykkeltrafikken er det nødvendig med et sammenhengende sykkelvegnett. Slik det er i dag mangler det viktige forbindelser i Jessheim sentrum, bl.a. i Storgata, langs Trondheimsvegen og langs Ringvegen.

I Jessheim har det tidligere vært gjennomført tellinger av antall fotgjenger og syklister i området rundt Jessheim Storsenter i morgen og ettermiddagsrush (september 2009). Figuren under viser sum antall fotgjengere og syklister samt sum antall biler i de samme periodene i rushene.

Figuren viser at det er en klar overvekt av biler i de fleste snittene spesielt i ettermiddagsrush. Best balanse er det i de vestre delene av Storgata og Furusethgata (sistnevnte skyldes antagelig nærhet til inngang ved storsenteret), men selv her er biltrafikken omtrent det dobbelte av antall myke trafikanter.



Figur 11 Antall myke trafikanter i henholdsvis morgenrush (kl.7-9) og ettermiddagsrush (kl.15-17) øverst og nederst i boksene, samt tilsvarende tall for antall kjøretøy i den høyre boksen i ulike snitt i vegnettet rundt Jessheim Storsenter (tall fra september 2009).

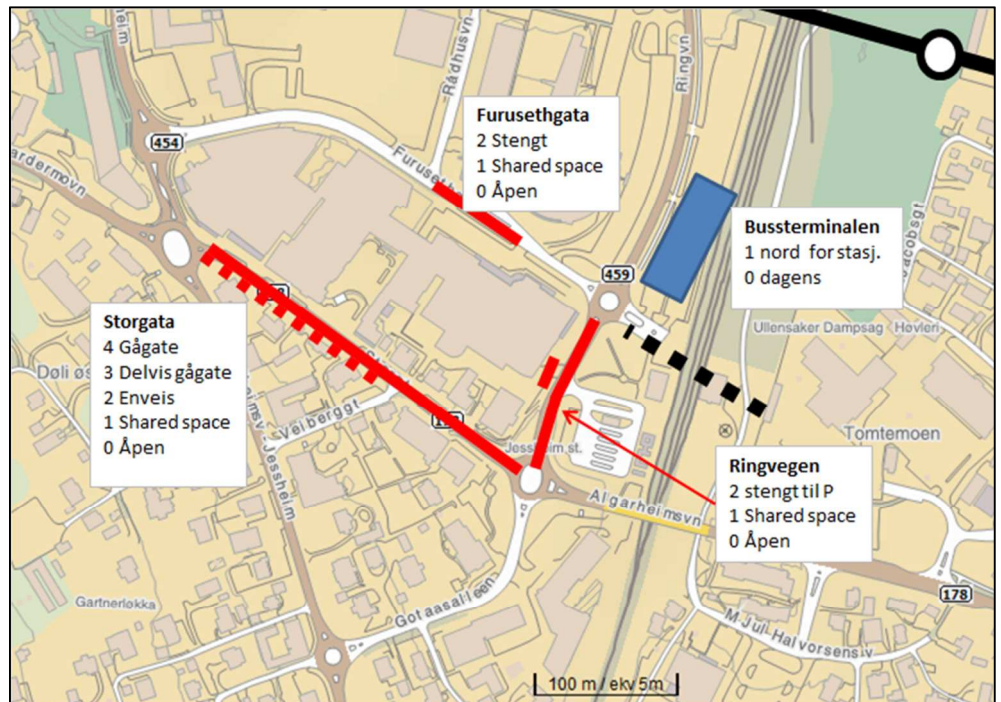
3 Aktuelle tiltak

3.1 Oversikt

Ullensaker kommune har skissert ulike alternativer ønskes blir vurdert for gatene/elementene:

- > Storgata
- > Ringvegen
- > Furusethgata over Rådhusplassen
- > Plassering av bussterminalen

Figuren under illustrerer noen av de elementene som ble ønsket vurdert.



Figur 12 Alternativer skissert av Ullensaker kommune.

Hensikten med tiltakene er primært å legge bedre til rette for myke trafikanter ved å fjerne eller flytte biltrafikk, eventuelt å redusere hastigheten slik at de i større grad kan gå blandet.

3.2 Storgata

Storgata har allerede i dag et preg av å ha miljøprioritert gjennomkjøring og hastighetsnivået er typisk 30-40 km/t. For Storgata vil en shared space løsning innebære et enda lavere hastighetsnivå, helst 15-20 km/t.

Det foreligger for øvrig planer om en generell fartsgrense i sentrum på 30 km/t. Erfaringsmessig (kilde Trafikksikkerhåndboken TØI) reduseres gjennomsnittshastigheten på veier hvor fartsgrensen settes ned fra 50 til 30 km/t med ca. 9 km/t til 40,5 km/t slik at denne effekten alene er ikke nok for å få en god «shared spaceløsning».

Det foreligger ikke store uutnyttede tomtearealer langs Storgata som kan bidra til skape mye mer liv i Storgata og således rette opp balansen mellom myke og harde trafikanter.

En envegløsning i Storgata sammen med fjerning av noe gateparkering kan frigjøre bredde til eventuelle gjennomgående tovegs sykkelfelt på strekningen. Den ene retningen vil da sykle mot kjøreretningen for biltrafikken, slik det er gjennomført enkelte andre steder. En variant er å tillate buss også i østgående retning, men da må buss og sykkel i østgående retning må dele kjørefelt og arealfrigjøringen til gående blir liten.

Alternativt kan man omdisponere gateparkeringsareal og rabatter for å få plass til både tovegs biltrafikk og sykkeltrafikk, men ikke gateparkering.

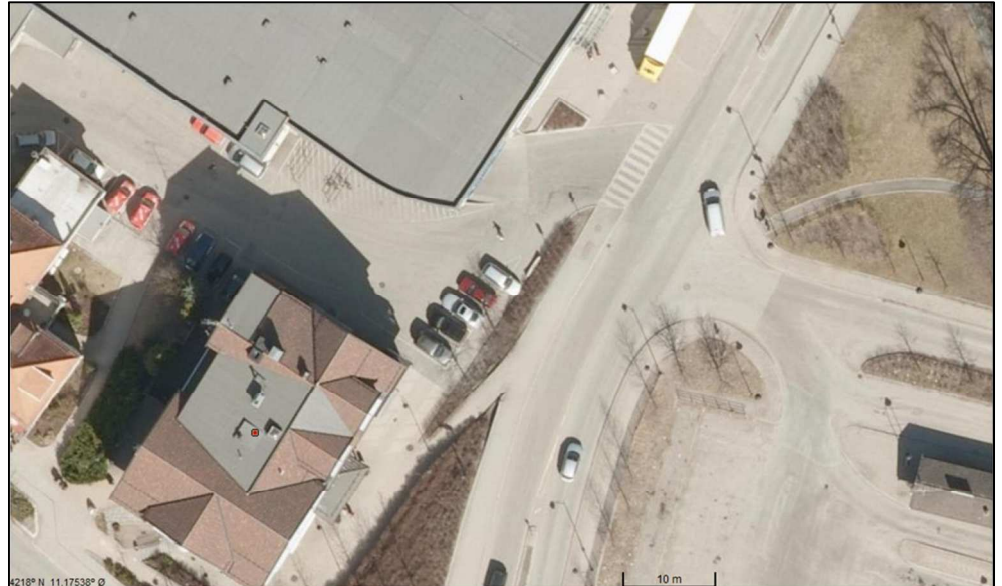
Ved etablering av en kort gågate mellom Veiberggata og Trondheimsvegen kan biltrafikken få et gjennomgående tilbud hvis Veiberggata rustes opp til å ta overført tovegs trafikk. En gågate er ikke nødvendigvis en god sykkelløsning for transportsyklister. I følge trafikkreglene så skal det «På gågate eller gatetun må det ikke kjøres fortere enn i gangfart» og det gjelder også sykkel.

3.3 Ringvegen (mellom Storgata og Furusetgata)

En shared space løsning på strekningen må forholde seg til manøvrering av busstrafikk og trafikk til/fra p-huset.

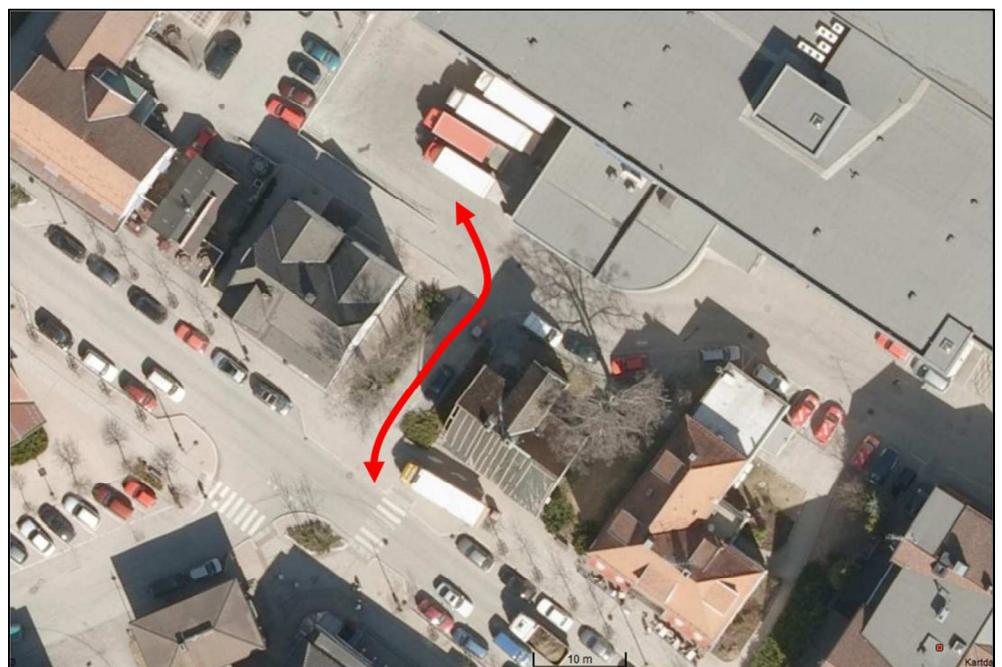
Innkjøringen til p-hus fra Ringvegen skaper tidvis forsinkelser bl.a. for busstrafikk til og fra bussterminalen. Å stenge innkjøringen til P-hus og varelevering fra Ringvegen synes imidlertid vanskelig. Innkjøringen til p-huset fra Ringvegen er allerede i dag geometrisk vanskelig og å vri denne slik at bilene kan komme fra Storgata i stedet vurderes «knotete».

Hvis man imidlertid bygger en alternativ inn- og utkjøring til p-anlegget via Ormen Lange (vurdert i Midt i Jessheim-prosjektet) kan det være mulig å stenge inn- og utkjøringen.



Figur 13 Oversikt over situasjonen ved innkjøring til P-hus i Ringvegen (fra www.finn.no).

For vareleveringen vurderes en slik løsning noe lettere å få til forutsatt at adkomsten fra Storgata gir en god nok geometri (blir bl.a. bred nok).



Figur 14 Oversikt over mulig innkjøring fra Storgata til varelevering ved Jessheim Storsenter.

En løsning med påbudt høyre av- og påkjøring til/fra p-anlegg (forbud mot venstresving) kan kanskje redusere faren for at buss blir hindret av kø til og fra bussterminalen (som tidligere påpekt). Problemet kan være manglende respekt for

skilting og slike tiltak bør vurderes kombinert med fysiske tiltak. Etableres gjennomgående midtdeler må både busstrafikken og trafikken til/fra p-huset bruke rundkjøringene mellom Ringvegen X Furusethgata og mellom Ringvegen X Storgata for å snu.

En flytting av inngangen til Jessheim Storsenter til hjørnet Furusethgata X Ringvegen kan medføre at gangtrafikk i noe større grad bruker de regulerte gangkryssingene ved rundkjøringen ved Furusethgata.

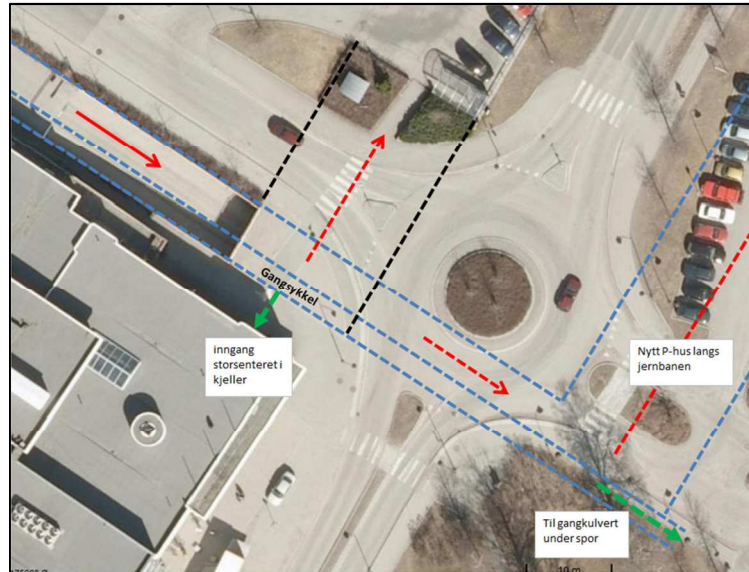
En flytting av Ringvegen noe lenger fra fasaden til Jessheim Storsenter på bekostning av Stasjonsparken kan gi en mer ryddig situasjon ved Storsenteret. Et slikt tiltak kan eventuelt også sees i sammenheng med flytting av bussterminalen og kan gi rom for etablering av kollektivfelter langs Ringvegen.

3.4 Rådhusplassen (Furusethgata)

Fjerning av parkeringsplasser på plassen, økt annen aktivitet rundt plassen og evt. redusert hastighet over plassen gjennom en «shared space» løsning kan redusere biltrafikken over plassen. Shared space kan også være et utbyggingstrinn på vei mot en full stengning av Furusethgata.

Stenges Rådhusplassen helt for gjennomkjøring med biler kan det lages en snuplass med innkjøring til Ormen lange både på bakkeplan (da må kjøreretningen snus for parkeringsdekket oppe) og i p-kjelleren (kjøreretning som i dag). Slik vil de mest attraktive p-plassene nærmest Storsenteret fylles først. Videre kan snuplassen også ha av- og påstigning. Furusethgata og Rådhusvegen vest for Rådhusplassen føres sammen som en gjennomgående gate.

Den planlagte gangaksen under stasjonen ligger omtrent i forlengelsen av innkjøringen til nedre plan til Ormen lange. Hvis det f.eks. bygges en gangforbindelse rett fram fra denne innkjøring og deretter eventuelt inn i et p-anlegg langs jernbanen kan man forlenge gangkulverten inn i denne og således få en konfliktskilt direkte gangsykkelforbindelse under Hovedbanen/Ringvegen til/fra Rådhusplassen og Jessheim storsenter.

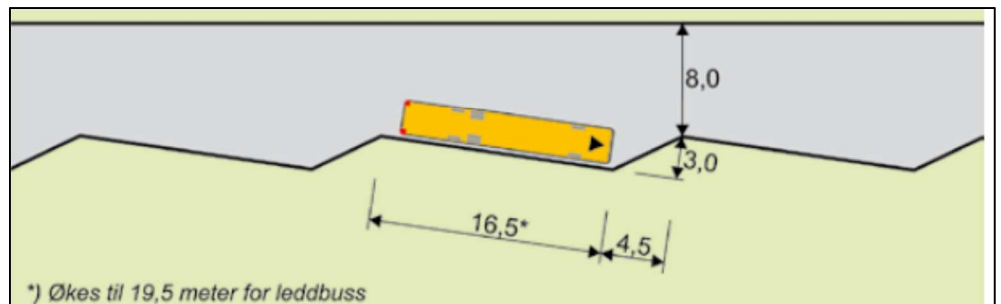


Figur 15 Prinsippskisse for en mulig ny forbindelse under Ringvegen.

Bygging av et p-hus under Rådhusplassen kan også være en mulighet med gjennomgående vegforbindelse via p-anlegget som en mulighet. Det kan gi et «bilfritt» torg på overflaten.

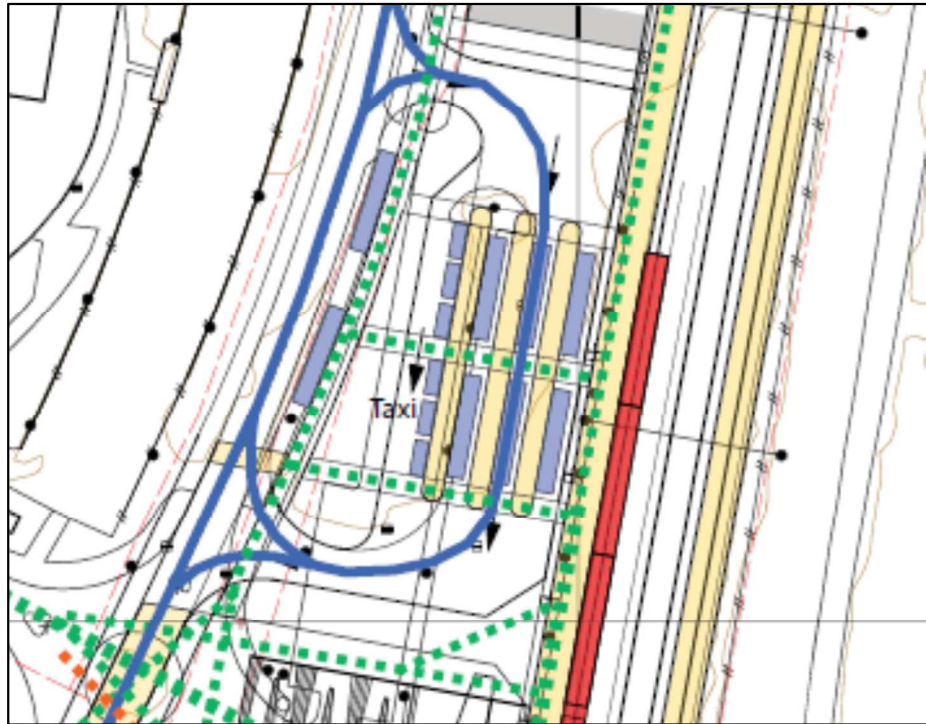
3.5 Bussterminalen

Lokalisering av bussterminalen nord for Furusethgata mot jernbanen vil gi en annen fysisk løsning enn dagens 90 graders lamelloppstilling pga. trangere forhold. En mulighet er lameller parallelt med jernbanen. Alternativt kan det etableres en sagtannløsning langs plattformen. Dette kan gi korte gangavstander mellom buss og tog, mens gangavstanden til/fra storsenteret/Storgata øker.



Figur 16 Eksempel på utforming av oppstillingsplasser ved sagtannoppstilling. Vinkelen mellom gatas lengderetning og bussoppstillingen vil ligge mellom 6-10 grader.

Lokalisering av bussterminalen nord for Furusethgata kan øke kjøreavstander noe for buss, men det avhenger også av utformingen av busstilbudet. Det har blitt skissert ulike løsninger for en slik ny bussterminal i Midt i Jessheim prosjektet.



Figur 17 Eksempel på bussterminal med lamelloppstilling nord for Furusetgata.

3.6 Andre forslag

3.6.1 Ny gangsykkelbru parallelt med Jessheimbrua

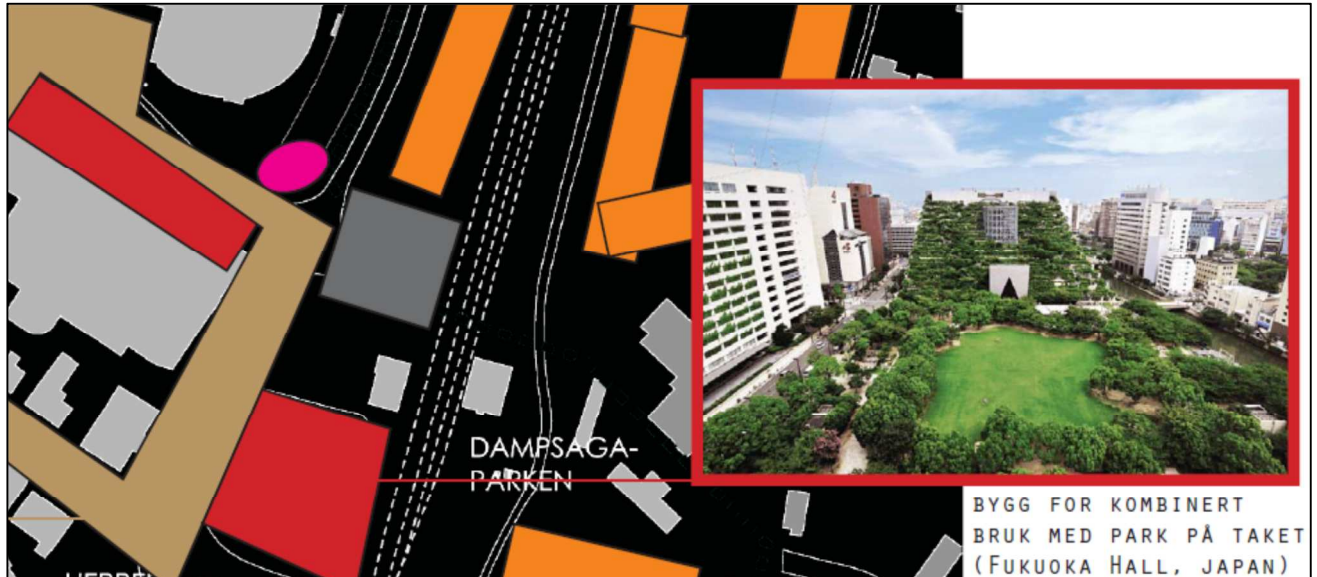
Jessheimbrua har i dag stor trafikk. Det er under planlegging en ny tverrveg som vil avlaste Jessheimbrua, men på lengre sikt så kan det allikevel tenkes at trafikkveksten gir avviklingsproblemer som kan gi et ønske om kollektivfelt over brua. Dette vil i så fall gå på bekostning av myke trafikanter (sykkelfelt og fortau) og derfor kan en løsning være å bygge en lettere bru ved siden av eksisterende bru og således frigjøre areal. En slik bru kan også kombineres med forbindelser ned til plattformer ved Jessheim stasjon om det skulle være behov for det.

3.6.2 Arealbruk

Det er ikke nok å ruste opp uterom med møblement, beplanting, kantstein osv. av høy kvalitet for å få til attraktive byrom i Jessheim. Det er også nødvendig å ha aktiviteter og bygninger som bringer og tiltrekker seg folk inn i de aktuelle byrommene. En fortetting kan gi rom for økt aktivitet i sentrum og gi grunnlag for en mer transportmessig bærekraftig byutvikling.

F.eks. hvis bussterminalen kan flyttes kan dagens bussterminaltomt åpnes for en eller annen form for utbygging. Dette trenger ikke nødvendigvis å være et tradisjonelt bygg, men kan f.eks. ha et parkaktig preg med en sammenheng mot stasjonsparken.

For øvrig kan det være plass til et bygg langs Storsenterets fasade mot Rådhusplassen samt et eller annet grep for å avgrense p-anlegget Ormen Langes mot Rådhusplassen (illustrert med en rosa oval Paviljong i figuren under). Også p-anleggene bl.a. langs jernbanen bør vurderes utbygget på sikt.



Figur 18 Eksempel på en mulig type «grønn» utbygging på bussterminalens område.

4 Vurdering av alternativene

4.1 Forutsetninger for trafikkberegningene

Det er kjørt trafikkberegninger med den etablerte EMME-modellen (2025 nivå) for Jessheim-Gardermoenområdet. Denne modellen er en grov vegvalgsmoell basert på soneinndeling på grunnkrets nivå. I bl.a. Jessheim sentrum er imidlertid soneinndelingen noe mer finmasket, men ikke så finmasket at modellen kan vurdere endringer som av parkeringsatkomster eller plassering av bussterminalen i detalj. Trafikkberegningene er derfor supplert med vurderinger i tillegg.

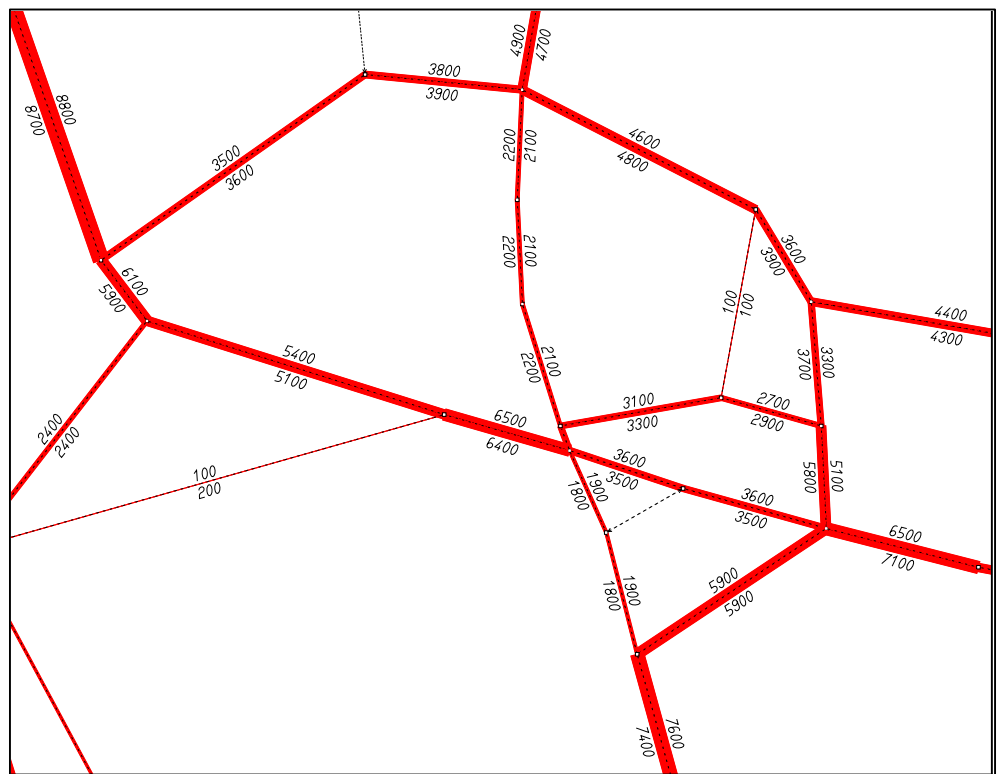
Med basis i alternativer skissert i kapittel 3, har Ullensaker kommune bedt om en nærmere vurdering bl.a. vha. trafikkberegninger av 5 (-6) ulike alternativer for vegnettet i Jessheim sentrum. Alternativene er som følger:

- 1 Hele Storgata som gågate med kun tillatelse for kjøring med buss (begge retninger). Bilfritt i Furusethgata, mellom Rådhusvegen og nedkjøring til parkeringskjeller «Ormen Lange». Utvide Ringvegen med midtdeler fra Storgata til Furusethgata, kun tillatt med kjøring høyre inn og høyre ut til stasjonsområdet og Jessheim Storsenter. Utkjøring fra eksisterende bussterminal må utvides slik at busser kan kjøre ut til høyre og rundt i rundkjøringen Ringvegen x Furusethgata. Eksisterende rundkjøring må ha tilstrekkelig diameter for buss.
- 2 Storgata envegsreguleres vestover, men eventuelt med (variant 2.1) eller uten (variant 2.2) vegforbindelse mellom Trondheimsvegen og Ringvegen i østgående retning (via Veiberggata). Ringvegen foreslås med lav hastighet (15-20 km/t) mellom Storgata og Furusethgata. Rådhusplassen/Furusethgata foreslås med lav hastighet (15-20 km/t) mellom Ringvegen og Rådhusvegen (evt. vurderes helt stengt som i alt. 1, 4 og 5).
- 3 Vestre del av Storgata, fra Veiberggata til Trondheimsvegen etableres som gågate. Østre del av Storgata, fra Veiberggata til Ringvegen som i dag. Veiberggata utbedres for bl.a. buss. Ringvegen med midtdeler (som i alternativ 1). Furusethgata er som i alt. 2.

- 4 Furusetgata stenges helt for biltrafikk, mellom Ringvegen og Rådhusvegen. Adkomst til «Ormen Lange», både øvre og nedre plan, bør da skje fra nordenden av parkeringshuset. Detaljer for slike tekniske løsninger må utarbeides. Utvide Ringvegen med midtdeler fra Storgata til Furusetgata (som i alt.1). Storgata som i dag.
- 5 Flytting av bussterminalen til nordsiden av stasjonen (dagens parkeringsplass). Ringvegen foreslås med lav hastighet (shared space løsning). Rådhusplassen/Furusethgata stenges for biltrafikk, mellom Rådhusvegen og nedkjøringen til «Ormen Lange». Storgata som i dag, shared space løsning med lav fart.

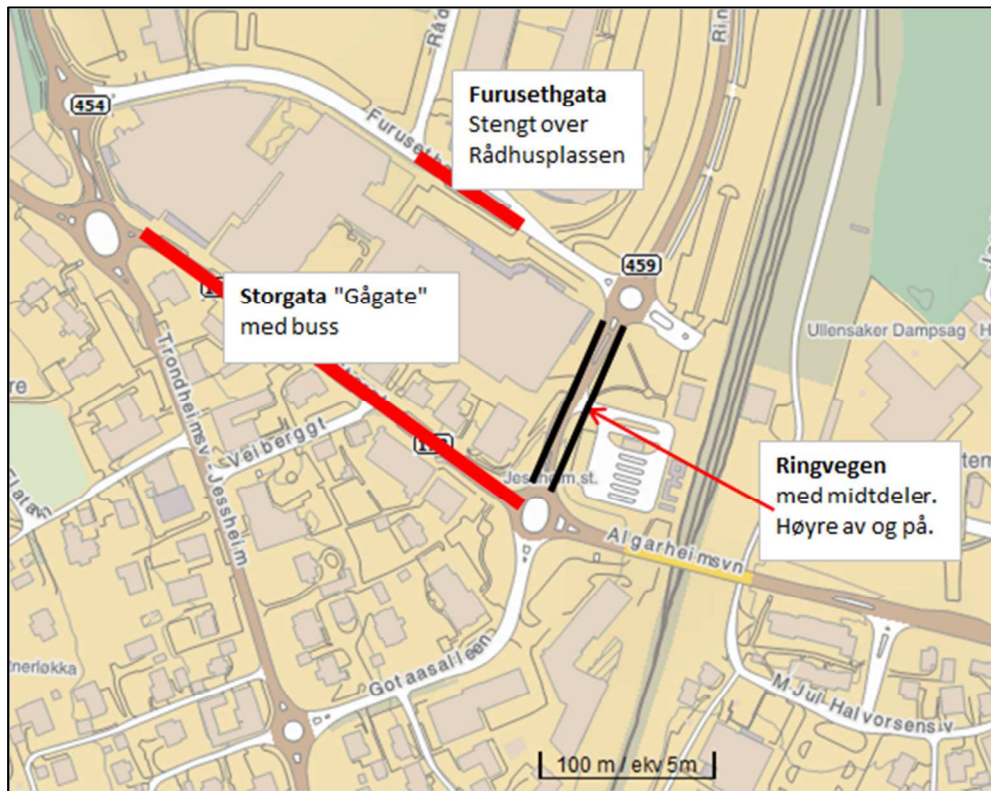
Alle alternativene er sammenlignet med et alternativ 0 for 2025 som er lik dagens vegnett, men med etablering av en ny tverrveg under Hovedbanen mellom Ringvegen og Industrivegen nord for Jessheim stasjon, samt en ny omkjøringsveg sørøst mellom Gystad og Langeland. Disse nye vegene er lagt til grunn i alle de øvrige alternativer.

Det vil være betydelig usikkerhet knytter til trafikkberegningene og det er derfor generelt fokusert på relative forskjeller mellom alternativene i forhold til alternativ 0. Figuren under viser beregnet trafikk i 2025 i alt.0.



Figur 19 VDT 2025 for alternativ 0 for vegnettet i Jessheim sentrum.

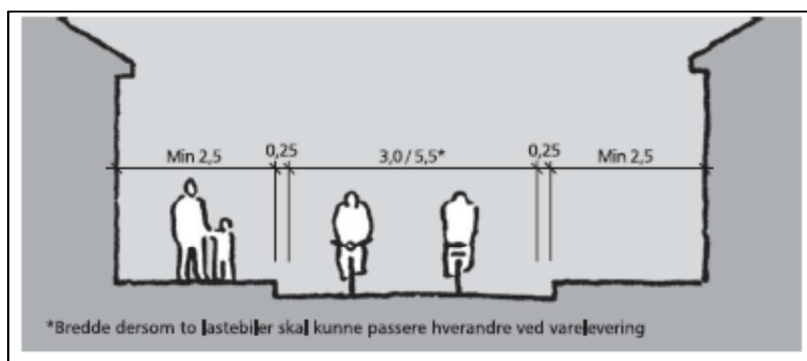
4.2 Alternativ 1



Figur 20 Prinsippkisse av tiltak i alternativ 1.

Konseptet med buss i gågate vurderes å være en dårlig løsning for bussen og et potensielt faremoment for de gående. Trafikk i en gågate skal holde gangfart og det vil redusere fremkommeligheten for bussen. Det finnes ingen kjente eksempler på slike løsninger fra Norge og det kan ikke anbefales. En alternativ busstrase via Gotaasalleen vil øke trafikkarbeidet for buss og risikoen for forsinkelser.

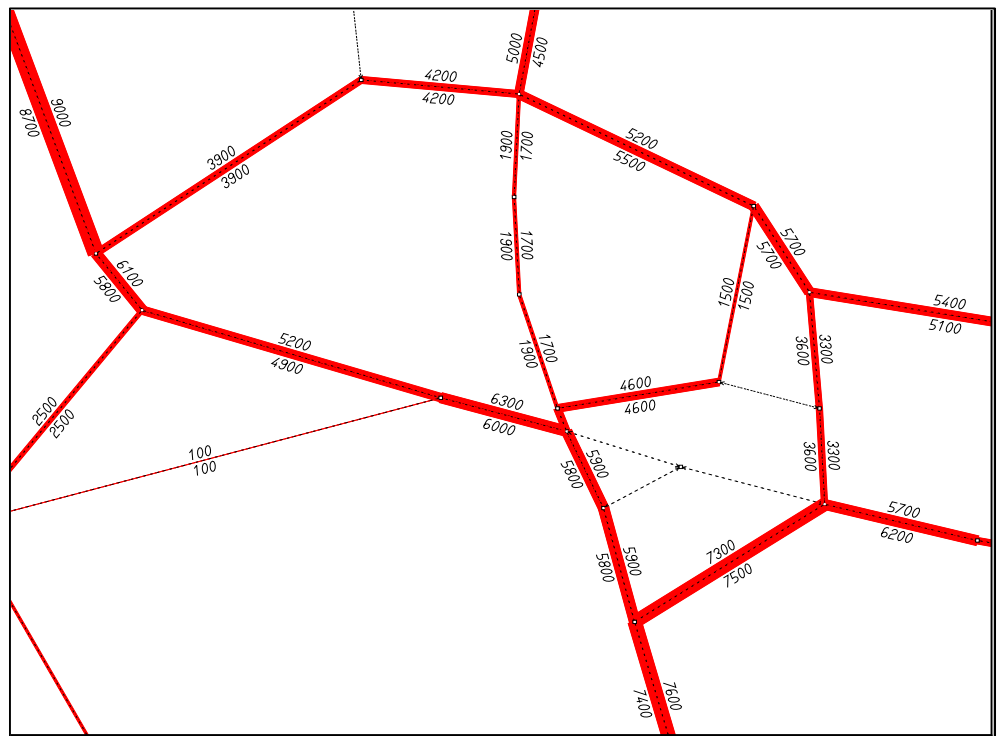
Det er også spørsmål om det er nok aktivitet langs hele gågate for å få den attraktiv nok som gågate. I tillegg er gågate ikke nødvendigvis en god løsning for sykkeltrafikk. I følge trafikkreglene så skal det «På gågate eller gatetun må det ikke kjøres fortere enn i gangfart». I følge sykkelhåndboken kan sykling i gågate være et problem for gående. Sykkelrute igjennom gågate bør derfor unngås. I så måte vil etablering av en egen sykkelgate være en bedre løsning. Dette vil også kunne gi økt bredde til gående ved at fortauene kan få økt bredde i gatetverrsnittet i Storgata.



Figur 21 Utforming av sykkelgate (mål i m) iht. Vegnormalen (017).

Etablering av midtdeler langs Ringvegen med snuing i rundkjøringene vil være en ulempe spesielt for gjennomgående busslinjer, men også øvrige ruter vil kunne få noe økt kjøredistanse. Alternativt kan det i stedet vurderes å forby innkjøring til P-huset i Ringvegen fra sør (venstresvingeforbud) slik at denne trafikken i stedet ledes via rundkjøringen med Furusethgata. Det kan redusere køen inn til p-huset som hindrer utkjøringen fra bussterminalen. I tillegg kan det vurderes å øke bredden i Ringvegen fra utkjøringen fra bussterminalen sørover til rundkjøringen med Storgata slik at det blir plass til 2 kjørefelt i bakken opp mot rundkjøringen. Det kan lette fremkommeligheten for buss på denne strekningen.

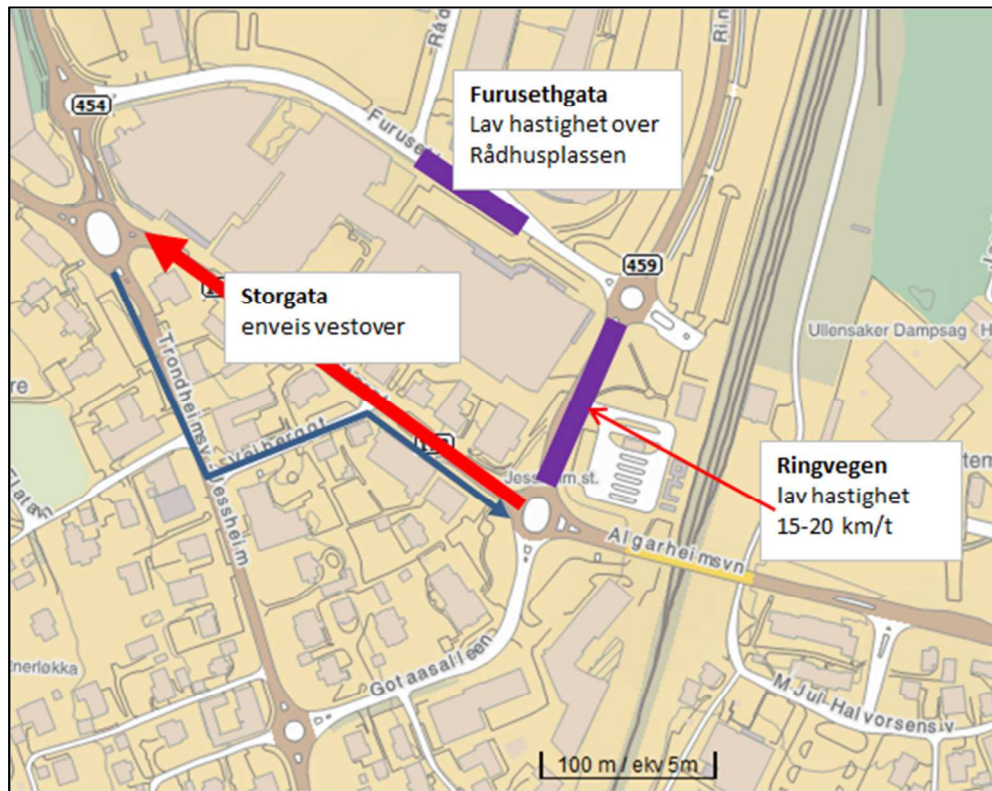
Stengning av Furusethgata over Rådhusplassen vil gi bedre rom for myke trafikanter på bekostning av biltrafikken. Dette vil også dele parkeringstilbudet ved Storsenteret i p-plasser øst (ca. 1/3) og vest for Rådhusvegen (ca. 2/3). I tillegg vil en del av det mest brukte parkeringstilbudet ved Storsenteret bli borte langs Storgata og Furusethgata.



Figur 22 VDT 2025 i alternativ 1.

Trafikkberegningene indikerer at alternativ 1 medfører en flytting av trafikk mellom Trondheimsvegen sør og P-plassene i Furusethgata fra Gotaasalleen over til Trondheimsvegen. Trafikken i Storgata flyttes over til Gotaasalleen-Trondheimsvegen, men også via Tverrvegen og Ringvegen. Trafikk østover til/fra P-plassene i Furusethgata flyttes over fra Jessheim-brua og over til den nye tverrvegen under Hovedbanen. Alternativet gjør det noe vanskeligere å kjøre østvest gjennom sentrum, men totalt sett så er trafikken omtrent på samme nivå som i alternativ 0 og de vesentligste endringene skjer hovedsakelig innenfor sentrumsvegnettet vist på plottet over. Trafikkmengdene øker for øvrig på de fleste vegene i sentrum som ikke er blitt stengt (bl.a. Trondheimsvegen).

4.3 Alternativ 2.1



Figur 23 Prinsippskisse av tiltak i alternativ 2.1

De trafikale konsekvensene av enveisløsning i vestgående retning i Storgata fra Veiberggata til Trondheimsvegen vurderes å være relativt små forutsatt at Veiberggata opprustes til å ta økt trafikk og er tilrettelagt for busstrafikk. Dagens bussholdeplass Veiberggata må flyttes i østgående retning. Denne kan eventuelt flyttes til Jessheimkrysset. Envegsreguleringen kan danne grunnlag for etablering av sykkelfelt i denne delen av gata, men det er nok behov for å fjerne gateparkering på sydsiden av Storgata (ca. 11 p-plasser). I Storgata øst for Veiberggata kan fjerning av ca. 10 gateparkeringsplasser gi nok bredde til å etablere sykkelfelter her. Vikeplikten fra Veiberggata inn i Storgata kan for øvrig fjernes.

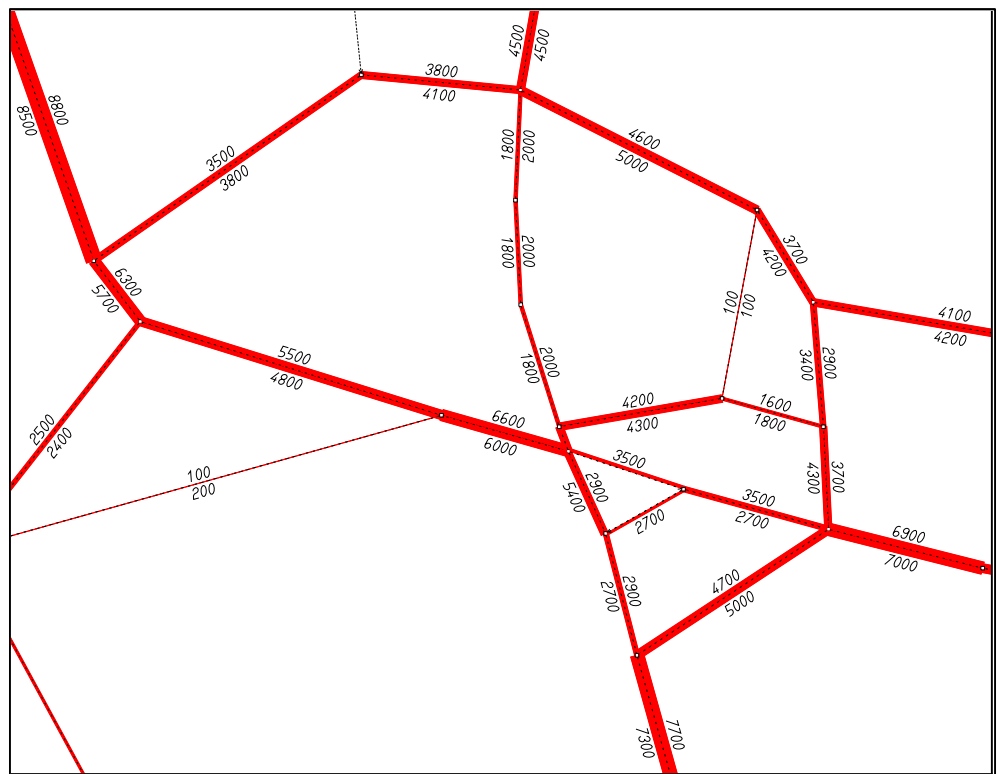
Ideen med shared space er å utforme by- og gaterommet uten eller med begrenset regulering gjennom skilt, ledegjerder og oppmerking. I stedet er det trafikantene som selv gjennom øyekontakt skal ”forhandle” og bli enige om hvem som skal vike. Definisjonen av shared space er meget vid. I mange tilfeller kan det derfor drøftes om stedet er et shared space eller ikke. For å sikre optimal samhandling mellom biltrafikken og myke trafikanter, og for å unngå at eventuelle kollisjoner ikke får alvorlige konsekvenser for de myke trafikanter bør fartsnivået være lavt (under 15-30 km/t). Dette sikres gjennom fartsdempende utforming i tillegg til skilting. I tillegg bør det være tilstrekkelig med myke trafikanter og en god balanse mellom biler og fotgjengere. Dvs. jo flere biler det er, jo flere fotgjengere bør det være for at shared space skal fungere godt.

En shared space løsning i Ringvegen mellom Storgata og Furuethgata vil ikke være en god løsning bl.a. fordi det er alt for få myke trafikanter i forhold til biltrafikken. Blanding mellom manøvrering av busstrafikk og myke trafikanter er

en potensiell fare. Fører av buss har normalt mindre oversikt enn det førere av andre kjøretøy har og her ligger det en fare.

Trafikken over Rådhusplassen er dominert av trafikk til/fra Jessheim Storsenter. De foreliggende tallene for Furuethgata rett vest for Ringvegen indikerer at det er for få myke trafikanter i forhold til bilister for en god shared space løsning. Men fjerning av parkeringsplasser på plassen, økt annen aktivitet og ytterligere redusert hastighet kan kanskje bedre balansen i området (også gjennom at andre vegvalg blir mer attraktive). Shared space kan for øvrig også tenkes som et utbyggingstrinn mot en eventuell full stengning av Furuethgata.

Trafikkberegningene for alternativ 2.1 viser at trafikktendringene er mindre enn i alternativ 1. Det er en tendens til flytting av trafikk mellom Trondheimsvegen sør og P-plassene i Furuethgata fra Gotaasalleen over til Trondheimsvegen. Trafikken i Storgata i østgående retning flyttes i stor grad over til Veiberggata, mens i vestgående retning er endringene mindre. Trafikken reduseres både i Storgata, i de østre delene av Furuethgata, langs Ringvegen sør for Furuethgata og i Gotaasalleen, mens de vestre delene av Furuethgata og Trondheimsvegen sør for Furuethgata får økt trafikk. Tiltaket reduserer fremkommeligheten noe i nord-sørretning gjennom sentrum av Jessheim.

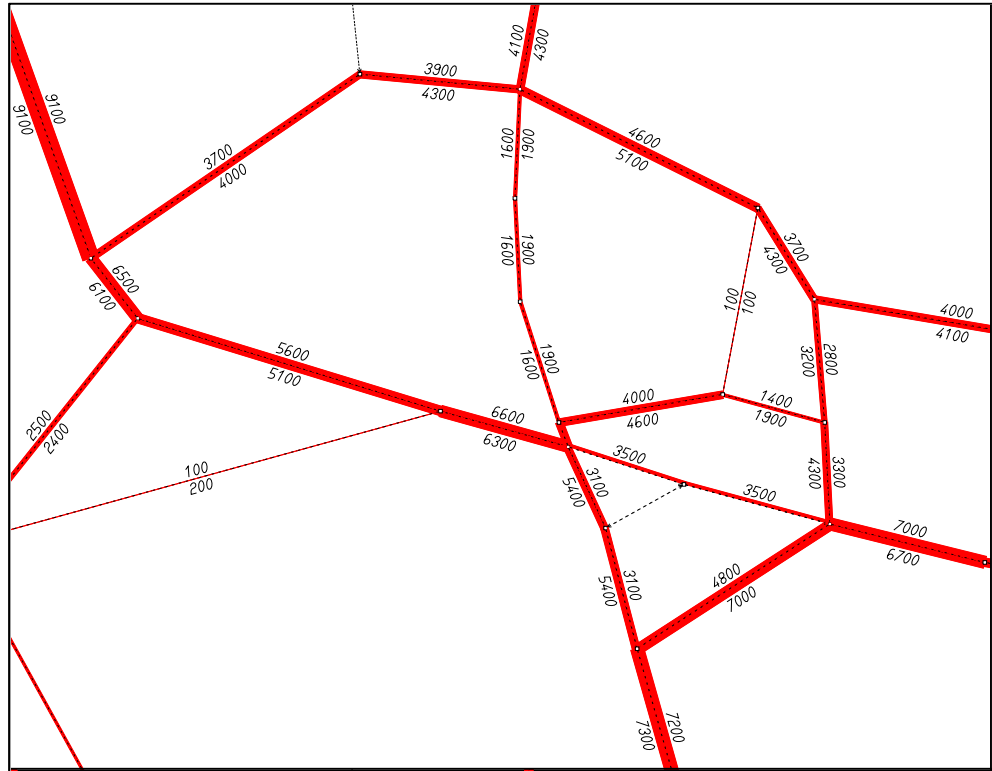


Figur 24 VDT 2025 i alternativ 2.1.

4.4 Alternativ 2.2

Alternativ 2.2 er en variant av alternativ 2.1 hvor Storgata er envegsregulert i hele gata. Generelt vurderes en slik envegsløsning ikke å være en god løsning, fordi gatene rundt ikke er godt egnet til å ta mer trafikk. Gjennomgående trafikk i

østgående retning kan bl.a. tenkes å velge å kjøre via Trondheimsvegen og Gotaasalleen. Gotaasalleen vurderes mindre egnet til å ta økt trafikk da den allerede fra før har mye trafikk. Vegvalg på nordsiden av Storsenteret kan gi uheldige ekstrakonflikter i kryss i området for en trafikkstrøm retning øst.



Figur 25 VDT 2025 i alternativ 2.2.

Trafikkberegningene viser at alternativ 2.2 på mange måter er en variant som ligger et sted mellom alternativ 1 og alternativ 2.1. Effektene er i stor grad de samme, men lokalt er forskjellene større i forhold til alternativ 0 enn i alternativ 2.1.

4.5 Alternativ 3

Alternativ 3 minner på mange måter om alternativ 2.1, men med den forskjell at all trafikk vest i Storgata flyttes over til Veiberggata.

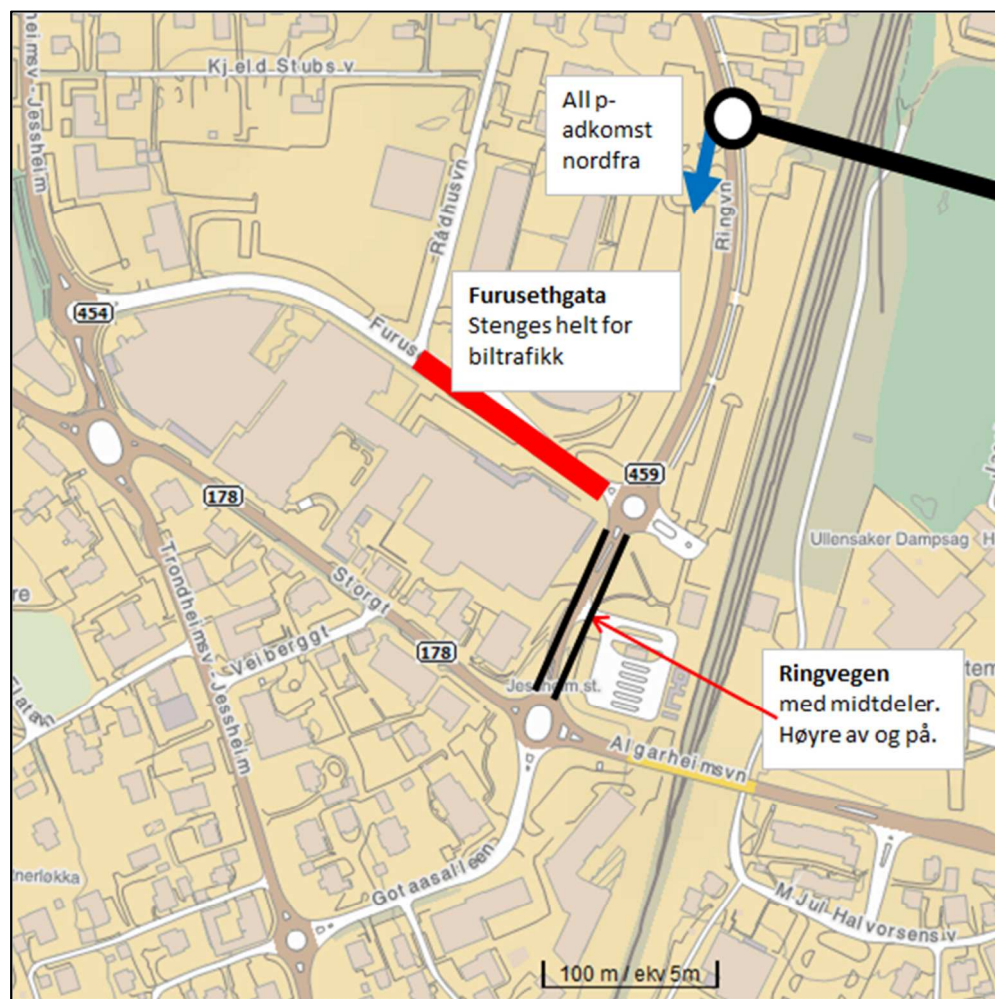
For Ringvegen gjelder de samme forholdene som for alternativ 1 og for Rådhusplassen de samme forholdene som nevnt for alternativ 2.1.

For de vestre delene av Storgata som er foreslått som gågate gjelder de samme forholdene for sykkel i gågate som omtalt for alternativ 1. Her kan en sykkelgate være en mer akseptabel løsning for sykkeltrafikken.

4.6 Alternativ 4

I alternativ 4 rendyrkes effekten av å stenge de østre delene av Furuethgata helt og samtidig endres parkeringsadkomstene til «Ormen Lange», både øvre og nedre plan, fra nordenden av parkeringshuset. Den enkleste måten å få til dette på er å bygge en nedkjøringsrampe fra utkjøringen på øvre plan og videre ned til nedre plan og å koble disse sammen. For øvrig er trafikken til/fra Ormen Lange relativt beskjeden i forhold til hvor mange p-plasser det er etablert her.

Trafikkberegningene vil for øvrig ikke kunne beregne effekten av endringene i p-adkomstene.



Figur 28 Prinsippkisse av tiltak i alternativ 4.

Konsekvensene av å stenge Furuethgata helt for trafikk kan på mange måter sammenlignes med alternativ 1. Løsningen kan gi noe mer rom for å utvide det bilfrie området på Rådhusplassen og bruke det til andre formål. For Ringvegen gjelder de samme forholdene som for alternativ 1 og 3.

I alternativet avlastes Ringvegen og Gotaasalleen sør for Furuethgata, mens Storgata og nordre deler av Ringvegen får noe økt trafikk. Pga. av dette, reduseres kryssbelastningen i rundkjøringen Storgata X Algarheimsvegen noe, mens rundkjøringen Storgata X Trondheimsvegen sammen med kryss langs nordre del av Ringvegen samt Trondheimsvegen sør for Furuethgata får noe økt trafikk.

4.8 Sammenligning

For å kunne sammenligne alternativene mer overordnet er det lagt et ringsnitt gjennom vegnettet rundt Jessheim sentrum. Selv om trafikken varierer litt mellom alternativene viser dette snittet at de overordnede vegvalgsendringene som følge av tiltakene er relativt små utenfor Jessheim sentrum. Størst endring er det skjedd i alternativ 1 i fordelingen av trafikk mellom Jessheim-brua og ny tverrveg under Hovedbanen.

Snitt	VDT 2025						
	Alt.0	Alt.1	Alt.2.1	Alt.2.2	Alt.3	Alt.4	Alt.5
Jessheim-brua	13 600	11 900	13 900	13 700	13 700	13 900	13 100
Ny tverrveg	8 700	10 500	8 300	8 100	8 800	9 600	9 400
Trondheimsvegen nord for Ringvegen	9 600	9 500	9 000	8 400	9 300	9 000	9 100
Ringvegen vest for Trondheimsvegen	7 700	8 400	7 900	8 200	7 800	7 500	7 700
Gardermovegen vest for Trondheimsvegen	12 900	12 300	12 600	12 900	12 700	13 000	12 700
Trondheimsvegen sør for Gotaasalleen	15 000	15 000	15 000	14 500	15 600	16 300	15 500
Sum	67 500	67 600	66 700	65 800	67 900	69 300	67 500

Figur 32 VDT 2025 i et ringsnitt rundt Jessheim sentrum.

I tillegg er lagt snitt gjennom 6 utvalgte enkeltveger/gater innenfor dette ringsnittet. Disse tallene indikerer mye større lokale forskjeller i sentrum som følge av tiltakene.

Snitt	VDT 2025						
	Alt.0	Alt.1	Alt.2.1	Alt.2.2	Alt.3	Alt.4	Alt.5
Trondheimsvegen (Ringvegen-Furusethgata)	4 300	3 600	3 800	3 500	3 300	3 300	3 500
Trondheimsvegen (Veiberggata-Gotaasalleen)	3 700	10 700	5 600	8 500	4 300	6 300	9 000
Ringvegen (Rådhusvegen-Ny tverrveg)	7 500	10 400	7 900	8 000	8 500	9 300	10 400
Ringvegen (Furusethgata-Storgata)	10 900	6 900	8 000	7 600	11 000	6 500	5 600
Gotaasalleen (Storgata-Trondheimsvegen)	11 800	14 800	9 700	11 800	11 700	10 200	12 500
Storgata (Veiberggata-Ringvegen)	7 100	-	6 200	3 500	5 800	8 300	3 400

Figur 33 VDT 2025 i enkeltsnitt i Jessheim sentrum.

Tabellen indikerer størst endringer i volumene i alternativ 1 og deretter i alternativ 5. Minst endringer er det i alternativ 3 og deretter i alternativ 2.1.

Enkelte av trafikkvolumene er relativt følsomme for endringer i hastighet og det tyder på at det finnes flere alternative relativt likeverdige vegvalg for enkelte relasjoner med mye trafikk.

5 Oppsummerende konklusjoner

Av hensyn til busstrafikken anbefales ikke «shared space» løsninger langs Storgata eller langs Ringvegen. Etablering av bussputer kan eventuelt vurderes som et fysisk fartsreducerende tiltak langs Storgata for å redusere hastigheten og dermed redusere biltrafikken i denne gata.

For Storgata vil økt bruk av Veiberggata kapasitetsmessig gi rom for bedre løsninger for myke trafikanter mellom Trondheimsvegen og Veiberggata (f.eks. envegsregulering som gir plass til sykkelfelt, mens full stengning kan gi rom for en sykkelgate eller en gågate). Hvis man envegsregulerer vestover vil det være naturlig å beholde kantstensparkering mot Storsenteret, mens gateparkering på motsatt side av gata bør fjernes (jfr sykkelhåndboken).

Det anbefales ikke å envegsregulere hele Storgata vestover da det mangler vegforbindelser i østgående retning med tilstrekkelig ledig kapasitet på strekningen. Det samme gjelder i enda større grad ved etablering av en gjennomgående gågate. Forslaget om å la busstrafikken gå i en gågate i Storgata er heller ikke å være en god ide. Det er også et spørsmål om det er nok aktivitet langs hele Storgata til å rettferdiggjøre en slik lang gågate.

Det er en avveining om man skal ta vekk all gateparkering i Storgata for å gi areal til sykkelfelter. Slik parkering kan være viktig for aktiviteten langs Storgata.

Av hensyn til busstrafikk anbefales ikke tvungen høyre av- og påkjøring (f.eks. gjennom bygging av midtdeler) langs Ringvegen mellom Storgata og Furusethgata. Det kan vurderes et venstresvingeforbud for biltrafikk inn i p-huset i Ringvegen fra sør (eventuelt supplert med fysiske tiltak), samt en eventuell breddeutvidelse av Ringvegen fra bussterminalen til rundkjøringen med Storgata. Disse tiltakene kan bedre fremkommeligheten for busstrafikken.

Stengning av adkomsten til p-huset i Ringvegen er vanskelig uten å gjennomføre en større kostbar ombygging av adkomsten. Flytting av hovedinngangen (om mulig) ved Jessheim storsenter ved Ringvegen til hjørnet nærmere Furusethgata kan bidra til å redusere omfanget av ukontrollerte gangkryssinger mellom bussterminalen og storsenteret.

Gjennomføring av tiltak som reduserer kjørehastigheten over Rådhusplassen er en god ide for å redusere biltrafikken over Rådhusplassen. En del av trafikken til/fra parkeringsanleggene i området har gode alternative vegvalg som kan brukes og det vil kunne redusere trafikken en del. Dette kan bidra til å bedre balansen mellom myke trafikanter og biltrafikk ved plassen og således i større grad gjøre «shared space» løsninger mer aktuelt. Dette kan også være et første trinn mot en eventuell full stengning av plassen for biltrafikk.

Det kan være rom for noe byutvikling mot Rådhusplassen ved Jessheim storsenter. Effekten av å stenge Furusetgata ved å lede Ormen Lange med adkomst fra nord vurderes å ha begrenset betydning bortsett fra at det kan frigjøre noe mer areal og å gjøre det mer vanskelig å komme til Rådhusplassen med bil fra øst.

Flytting av bussterminalen til nordsiden av stasjonen vil øke gangavstanden til storsenteret/sentrum noe, men kan bidra til å rydde opp noe i situasjonen på bussterminalen og ved inn- og utkjøringen til/fra Ringvegen. Samtidig frigjøres et sentralt areal som kan vurderes utnyttet til byutvikling eller som en utvidelse av Jernbaneparken. Det er for øvrig andre forhold enn de trafikale som generelt har betydning for om det er riktig å gjennomføre et tiltak eller ei.

Det understrekes at det er usikkerhet knyttet til vurderingene som har vært gjort. Trafikkberegningsmodellen er en grov døgnmodell som ikke direkte tar høyde for situasjonen i kryssene. Modellen og datagrunnlaget bak denne begynner dessuten å bli noen år gammel. Arbeidet bør primært danne grunnlag for en grovsiling av alternativer før en videre detaljering av fysiske løsninger med etterfølgende analyser.