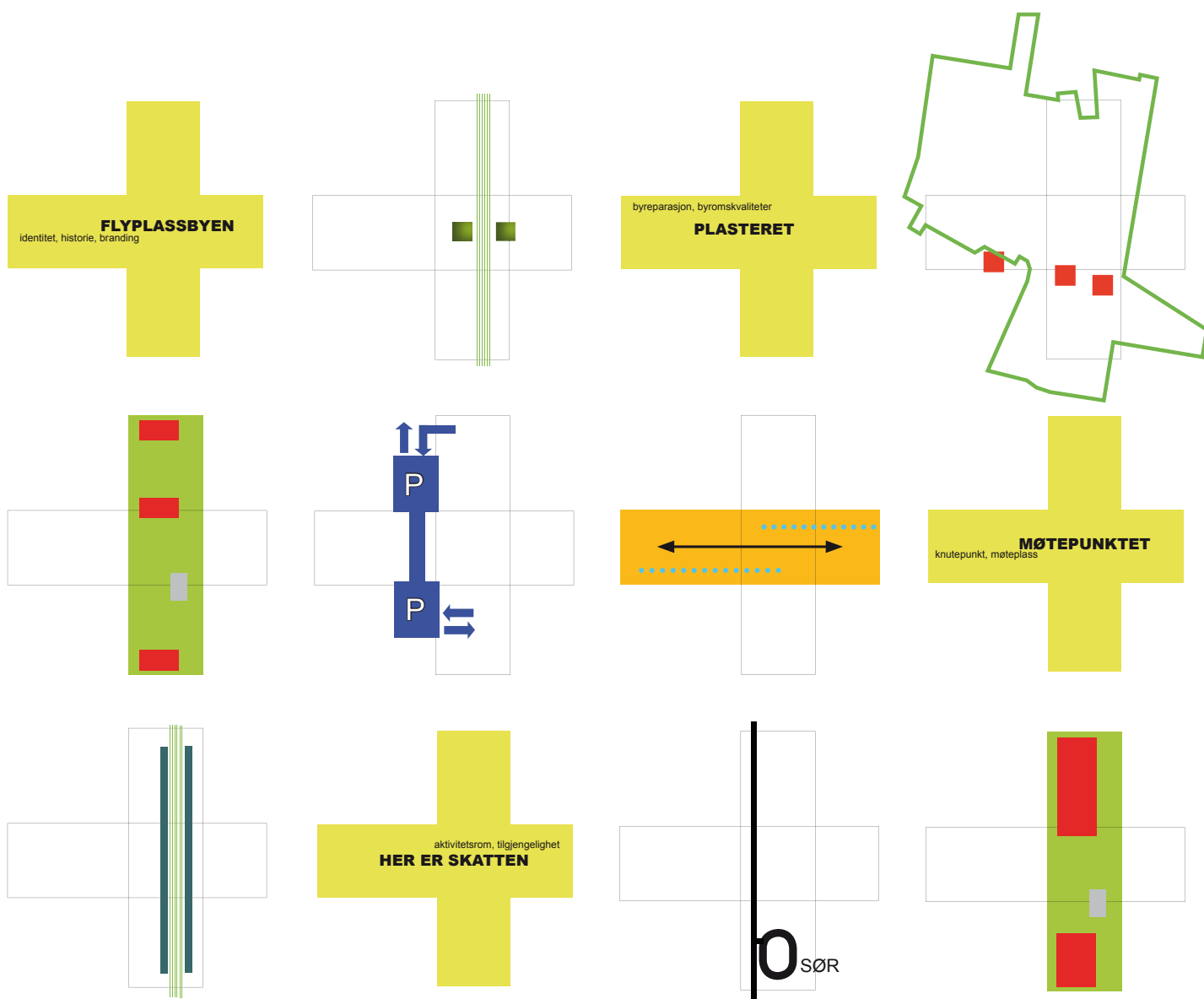
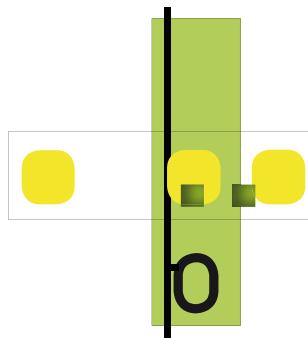
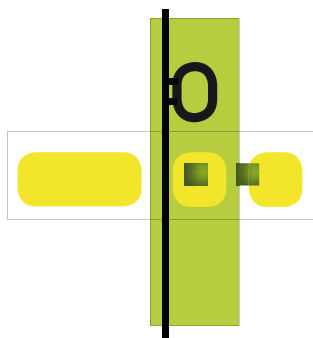
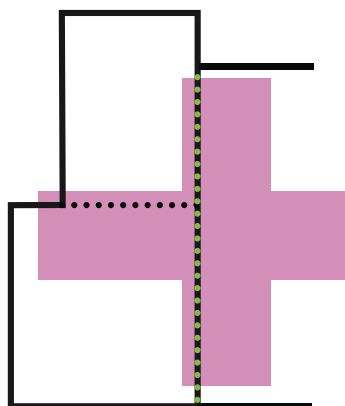




Ullensaker kommune

Byutvikling Jessheim

-utredning av mulige løsninger for stasjonsområdet med tilgrensende arealer



januar 2010

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: Ullensaker kommune v/ plansjef Elisabeth Frøyland
Rapportnavn: Byutvikling Jessheim-utredning av mulige løsninger for stasjonsområdet med tilgrensende arealer
Utgave/dato: Rapport / januar 2010
Arkivreferanse: -

Oppdrag: 522 164
Oppdragsbeskrivelse: Utredning av mulige løsninger for stasjonsområdet med tilgrensende arealer

Oppdragsleder: Per Einar Saxegaard
Fag: By- og tettstedsutvikling
Tema

Leveranse: Overordna plan; Rapport / utredning

Skrevet av: Per Einar Saxegaard

Kvalitetskontroll: Tone B Bjørnhaug

Asplan Viak AS www.asplanviak.no

FORORD

Prosjektet Byutvikling Jessheim "Midt i Jessheim" har som målsetning å sikre en helhetlig utvikling av kollektivknutepunktet. Området skal bli funksjonelt og attraktivt. Det er en uttalt ambisjon å utvikle stasjonsområdet sammen med Rådhusplassen, og knytte dette området sammen med Dampsagområdet og øvrige bydeler øst for Jessheim.

Første del av prosjektet Byutvikling Jessheim; "Utredning av mulige løsninger for stasjonsområdet med tilgrensede arealer", er et forprosjekt som skal danne grunnlag for utforming av planprogram og videre planprosess.

Oppdragsgiver er Ullensaker kommune. Arbeidsgruppen er satt sammen av representanter fra Statens Vegvesen, Jernbaneverket, ROM Eiendom, Ruter AS, Ullensaker kommune, Akershus kollektivterminaler as og Akershus fylkeskommune. De enkelte medlemmene i arbeidsgruppen har ikke tatt stilling til rapportens innhold. Arbeidet er ledet av plansjef Elisabeth Frøyland og planlegger Ingrid Rindal Øvsteng i Ullensaker kommune.

Asplan Viak har bistått i utarbeidelsen av forprosjektet. Følgende medarbeidere har deltatt; ingeniør Hans Ola Fritzen, landskapsarkitekt Svein Skandfer Hanssen, arkitekt Rune Langseth, sivilingeniør Øystein Seljegard og ingeniør Geir Guddal. Ingeniør Vidar Brøto fra firmaet Rail-X har bistått på temaet signalteknikk. Sivilarkitekt Per Einar Saxegaard, Asplan Viak, har vært konsulentens oppdragsleder.

INNHold

	SAMMENDRAG.....	7
1	INTRODUKSJON.....	11
2	OVERORDNET, ANALYSE / STRATEGIER.....	15
3	DELOPPGAVER, ALTERNATIVER.....	21
4	FORPROSJEKT.....	75



Illustrasjon Forord: Volumstudie av oppgaveområdet. Alternativ 1.

SAMMENDRAG

Bakgrunn / introduksjon

Jessheim er regionsenter på Øvre Romerike, og preges av rask utvikling både med boligutbygging og handel. Jessheim stasjon består i dag av en bussterminal, en fredet stasjonsbygning, parkeringsareal og park. På vestsiden av stasjonen ligger Jessheim sentrum med kulturhus, kino, rådhus, butikker og øvrige sentrumsfunksjoner. På østsiden ligger eksisterende og planlagte boligområder. I Byplan Jessheim 2025 (kommunedelplan for sentrum) er det lagt føringer for utvikling av stasjonsområdet. Her fastslås det blant annet at det skal etableres en gangforbindelse mellom øst- og vestsiden av Jessheim sentrum, fortrinnsvis under jernbanen.

Prosjektet "Midt i Jessheim" har som målsetning å sikre en helhetlig utvikling av kollektivknutepunktet. Området skal bli funksjonelt og attraktivt. Det er en uttalt ambisjon å utvikle stasjonsområdet sammen med Rådhusplassen, og knytte dette området sammen med Dampsagområdet og øvrige bydeler øst for Jessheim. Første del av prosjektet Byutvikling Jessheim; "Utredning av mulige løsninger for stasjonsområdet med tilgrensende arealer", er et forprosjekt som skal danne grunnlag for utforming av planprogram og videre planprosess. Visjonen for prosjektet er *"Midt i Jessheim" skal gi byen et velfungerende kollektivknutepunkt og attraktive byrom som gjør det lett å ta turen til Jessheim*.

Overordnet analyse / strategi

Med bakgrunn i felles befaring, introduksjon til oppgaven med Arbeidsgruppen og gjennomgang av grunnlagsmaterialet, er det skissert en kortfattet analyse og noen utviklingsstrategier for oppgaveområdet. Sentralt i oppgaven er utvikling av stasjonsområdet på Jessheim. Området er definert som et stort byrom som i dag rommer de sentrale elementene i en kollektivterminal. Innenfor dette arealet skal en ny fremtidsrettet kollektivterminal finne sin plass. Ny bussterminal (6 busser), ny jernbanestasjon, P+R (240), K+R, taxi, sykkelparkering m.m. skal løses effektivt. Området utvikles som et byrom med preg av park. En effektivisering av området gir også en ambisjon om utbygging av deler av området med nærings- eller boligbebyggelse. Samtidig utvikles et langstrakt byrom parallelt med Storgata, mellom Rådhusplassen og Dampsagparken. Byrommene i begge ender blir sentrale spredningspunkter ut i byveven, og ikke en formal akse som trekkes videre. Stasjonens knutepunkt blir navet mellom disse to byrommene i Jessheim. De kulturhistoriske sporene i form av parkrester og bygninger blir sentrale elementer for å sikre kvalitet og identitet.

Deloppgave 1; Overordnet vurdering av kjøremønster og parkering i oppgaveområdet

Asplan Viak vurderer at østre deler av Furusethgaten / Rådhusplassen kan stenges for gjennomgangstrafikk. Det bør tilrettelegges for tidvis kjøring, f.eks ved spesielle anledninger. Asplan Viak anbefaler at Ringvegen opprettholdes med gjennomgående trafikk i begge retninger. Det kan med fordel vurderes en lavere fartsgrense og fysiske tiltak, pga trafiksikkerhet og miljø. Gjennomgangen viser at det ønskede antall parkeringsplasser på terminalområdet er noe mindre enn de ønskede 240 plassene. Disse må løses andre steder eller i parkeringshus/kjeller på tomten.

Deloppgave 2; Sammenbygging av to P-hus

Det er foretatt en forenklet teknisk vurdering av å sammenkople P-huset "Ormen Lange" med parkeringskjelleren under Storsenteret (Fakkelsenteret). Asplan Viaks vurdering, basert på opplysningene som foreligger, tilsier at løsningen synes gjennomførbar. Det må antas at det kan bli

behov for lokale forsterkninger av eksisterende konstruksjoner i forbindelse med inngrep i disse. Vi har ikke oversikt over grunnforhold eller eventuelle kabler og ledninger i grunnen, og dette er det derfor knyttet både teknisk og økonomisk usikkerhet til. Foreløpige kostnadsberegninger antyder kostnader rundt 16 mill NOK.

Deloppgave 3; Ny bussterminal

Fire alternative løsninger er studert. En på dagens plassering, tre nord for stasjonsbygget. Alternativ 1 (NORD) peker seg tydelig ut som det beste av de fire løsningene. Dette alternativet har den beste løsningen for busstrafikken og for bussreisende, og den gir kortest gangavstand. Alternativ 0 (SØR) er den nest beste løsningen fordi det gir en kompakt bussterminal med god kontakt mellom bussene.

Deloppgave 3; Ny jernbanestasjon

Det er vurdert to alternative løsninger for jernbanestasjonen. Alternativ A, med to 250 m lange sideplattformer og et forbikjøringspor i midten, og Alternativ B, med en 250 m lang midtplattform og et forbikjøringspor på østsiden. Stasjonsalternativ A peker seg klart ut som det beste av de to løsningene, både mht gangavstand til tog og forventede kostander. Stasjonsalternativ A krever ikke omlegginger av spor, kjørestrøm eller signaler, kun eventuell oppgradering av spor, og fjerning av spor og sporveksler. Stasjonsalternativ B krever omfattende endringer av spor, kjørestrøm og signalanlegg på stasjonen.

Deloppgave 4; Fotgjengerundergang nord for stasjonsbygget

Tre prinsipielle løsningsalternativer er tidlig bearbeidet videre til ett. Det anbefales en bred undergang med gode lysåpninger på begge sider av sporene. Åpningen ned til nedre nivå i knutepunktet ligger sentralt i "byromskrysset" for å sikre optimale bevegelsesmønstre. Åpningene utstyres med ramper i sikksakk kombinert med trapper for å sikre universell utforming. Begge åpningene er plassert nær Stasjonsbygget og Pakkhuset. Det historiske bygningsmiljøet kan utnyttes til å gi kvaliteter og identitet til passasjen.

Deloppgave 5; Byrom, parker og plasser; Rådhusplassen

Det er skissert prinsipielt to forskjellige løsninger for Rådhusplassen: a) Et kompakt torg mellom Rådhuset/Kulturhusets inngang og Senterets inngangsparti, og b) et langstrakt torg som i sterkere grad forholder seg til Rådhusparken. Begge alternativene kan fungere som prinsipp for avgrensning av byrommet. Valg av prinsipp vil henge sammen med andre deloppgaver, slik som f.eks. valg av parkeringsløsninger.

Deloppgave 6; Byrom, parker og plasser; Jernbaneparken

Byrommet mellom Jernbanesporet og Ringveien er på overordnet nivå omtalt i kapittel 1 som en av "armene" i byromskorset. Det er skissert følgende prinsipper: a) En grønn tverrakse som kollektiv-knutepunktets funksjoner plasseres i, og b) mulig byggegrunn på deler av arealet.

Ullensaker kommune kan velge å rendyrke arealet som en park med knutepunktsfunksjoner, i tillegg til tilrettelegging for en rekke fritidsaktiviteter. Lokaliseringen tilsier imidlertid at utbygging vurderes. De skisserte variantene viser at det er mulig å utvikle en sentralt beliggende bystruktur, med høy miljøprofil og karakteristisk utforming. Et slikt prosjekt kan i beste fall bidra til å profilere Jessheim. Utfordringer er knyttet til parkeringsproblematikk og tilgjengelig bredde for utbygging.

Valg av løsninger

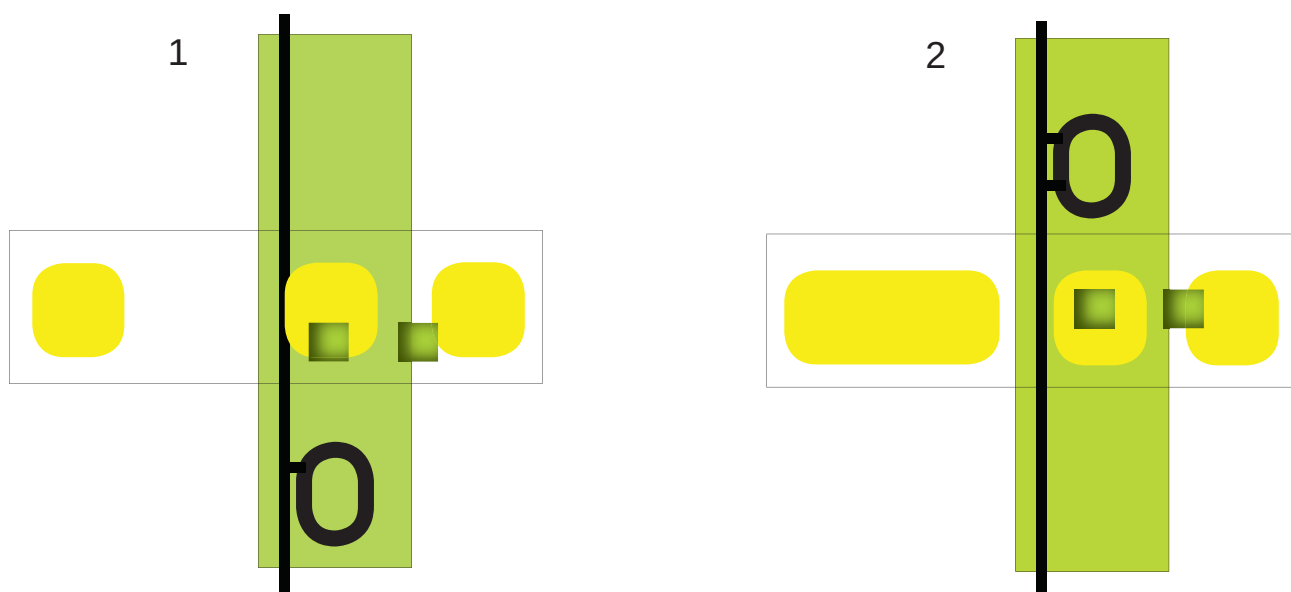
Arbeidsgruppen har besluttet at det skal illustreres to alternative fremtidsbilder for oppgaveområdet. De to alternativene er:

Alternativ 1: Bussterminalen lokaliseres syd for stasjonsbygget på dagens plassering (variant 0/ SØR). Stasjonen bygges ut med sideplattformer. Rådhusplassen utvikles etter en “kompakt” modell, og ny utbygging innarbeides nord for undergangen.

Alternativ 2: Bussterminalen legges nord for stasjonsbygget etter variant 1 (NORD). Alternativet illustreres med midtplattform, men kan også utvikles med sideplattform. Rådhusplassen utvikles etter en “langstrakt” modell. Ny utbygging er noe mer moderat i alternativ 2.

I begge alternativer benyttes utviklet modell for kryssing under sporene. Modellen illustreres i forhold til to forskjellige plattformløsninger.

Illustrasjon Forord: Prinsippskisse, alternativ 1 og 2



Illustrasjon 1.1.1 Ortofoto Jessheim sentrum, med planområdet markert.



1 INTRODUKSJON

1.1 Bakgrunn

Jessheim er regionsenter på Øvre Romerike, og preges av rask utvikling både med boligutbygging og handel. Jessheim stasjon består i dag av en bussterminal, en fredet stasjonsbygning, parkeringsareal og park. På vestsiden av stasjonen ligger Jessheim sentrum med kulturhus, kino, rådhus, butikker og øvrige sentrumsfunksjoner. På østsiden ligger store boligområder, blant annet Skogmo og Fladbyseter. Det planlegges nye boligområder i nær tilknytning til stasjonsområdet på østsiden (Dampsaga).

I Byplan Jessheim 2025 (kommunedelplan for sentrum) er det lagt føringer for utvikling av området. Her fastslås det blant annet at det skal etableres en gangforbindelse mellom øst- og vestsiden av Jessheim sentrum, fortrinnsvis under jernbanen. Jessheim har status som sykkelby og det foreligger en hovedplan for hvordan en kan tilrettelegge for økt bruk av sykkel i sentrum. Ullensaker har videre et sterkt fokus på universell utforming og disse prinsippene skal ligge til grunn for videre utvikling i kommunen.

Prosjektet "Midt i Jessheim" har som målsetning å sikre en helhetlig utvikling av kollektivknutepunktet. Området skal bli funksjonelt og attraktivt. Det er en uttalt ambisjon å utvikle stasjonsområdet sammen med Rådhusplassen, og knytte dette området sammen med Dampsagområdet og øvrige bydeler øst for Jessheim.

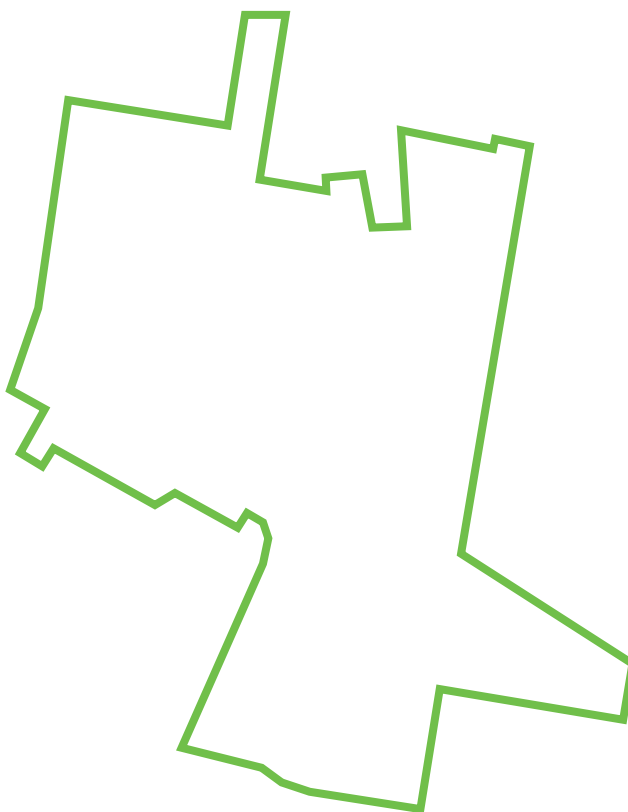
Første del av prosjektet Byutvikling Jessheim; "Utredning av mulige løsninger for stasjonsområdet med tilgrensede arealer", er et forprosjekt som skal danne grunnlag for utforming av planprogram og videre planprosess.

Visjonen for prosjektet er:

- *"Midt i Jessheim" skal gi byen et velfungerende kollektivknutepunkt og attraktive byrom som gjør det lett å ta turen til Jessheim".*

Delmålene er definert som:

- *"Midt i Jessheim" skal være en funksjonell del av øvrig sentrumsstruktur*
- *"Midt i Jessheim" skal være en prioritering av gang-, sykkel- og kollektivtrafikk.*
- *"Midt i Jessheim" skal være en god kulturby for ulike deler av befolkningen, hvilket innebærer inkludering av det "uryddige mangfoldet", dvs det spontane og uorganiserte så vel som det planlagte og uforutsigbare.*
- *Byrommene og forbindelsene mellom dem, skal forene estetikk, historikk, kunst og universell utforming og gi opplevelser og muligheter for alle.*
- *De sentrale byområdene skal være fellesskapets offentlige rom og ikke privatiseres, kommersialiseres og forbeholdes de få.*
- *"Midt i Jessheim" skal sikre en universell og attraktiv reisekjede.*



Planområdet

Prosjektets fokusområde er arealene rundt Jessheim stasjon.

Planens influensområde er vesentlig større og må sees i sammenheng med den øvrige bytviklingen på Jessheim. Rådhusplassen i vest og Dampsagaparken i øst er tatt med i planavgrænsingen da disse har en sentral funksjon for sentrums identitet og kommunikasjonsaker.

1.2 Problemstillinger

De mest sentrale problemstillingene i forprosjektet er:

- *Byrommene. Sentrum skal i seg selv skal være et reisemål, et sted beboere samles, et sted man stolt inviterer med sine gjester. Plasser, parker, kollektivknutepunkt, aksegater etc. skal gjenspeile denne ambisjonen.*
- *Kollektivnavet. Selve stasjonsområdet, kollektivknutepunktet, navet i Jessheim sentrum. Arealbehov og logistikk, tilgjengelighet og overgang må løses på en smidig måte.*
- *Barrieren. Jernbanesporene utgjør i dag en barriere mellom eksisterende sentrum og planlagt byutvikling øst for sporene. For å sikre en ønsket utvikling i Jessheim sentrum må denne reduseres. Avgjørende blir derfor prinsipp for plassering og deretter utforming av ny kryssing for gående og syklende..*

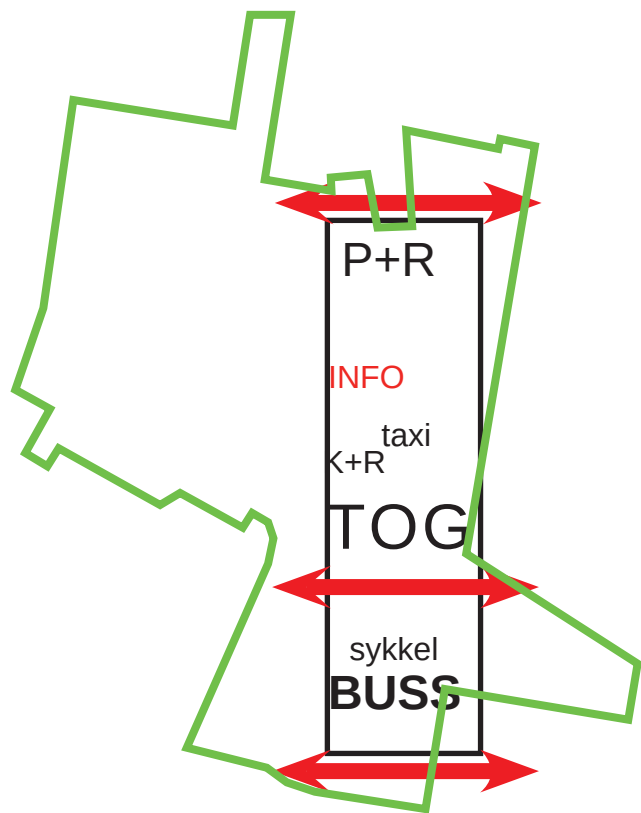
1.3 Oppgaven / rapporten

Det foreligger en rekke dokumenter som er utarbeidet de siste årene, og som ligger til grunn for forprosjektet. Dokumentene er gjengitt som eget vedlegg til denne rapporten. Tilbudsgrunnlaget for konsulentene samt senere presiseringer underveis i arbeidsprosessen utgjør programmet (føringer og prioriteringer) ligger til grunn. Byutviklingsprosjektet omfatter flere deltemaer / delelementer, som delvis overlapper hverandre. Noen av temaene vil ligge på et overordnet nivå mens andre trenger konkrete løsningsforslag. De sentrale deloppgavene i forprosjektet har vært:

- *Stasjonsarealer, inkl stasjonspark, innfartsparkering, bussholdeplass og taxi.*
- *Fotgjengerpassasje under jernbanen og plattformer og atkomst til stasjonen*
- *Overordnet volumstudier for planområdet*
- *Trafikk / parkering*
- *Rådhusplassen og Rådhusomtå*

Rapporten er bygget opp med følgende kapitler:

- *Kapittel 2 Utviklingsstrategier*
Utviklingsstrategiene kan leses som en analyse av sentrumsområdet, men er også en overordnet konsept for utvikling. Et skjelett som videre søk etter alternative løsninger kan måles mot.
- *Kapittel 3 Alternative løsninger*
Løsningsforslag for de forskjellige deltemaer er illustrert og vurdert, som grunnlag for valg.
- *Kapittel 4 Forprosjekt*
De valgte løsningene er illustrert.



Illustrasjon 2.1.1 Diagram Terminal Jessheim

2 OVERORDNET, ANALYSE / STRATEGIER

Med bakgrunn i felles befarings, introduksjon til oppgaven med Arbeidsgruppen og gjennomgang av grunnlagsmaterialet, er det skissert en kortfattet analyse og noen utviklingsstrategier for oppgaveområdet.

Utviklingsstrategiene kan leses som overordnede konsept. Det vil si en struktur som videre søker etter alternative løsninger vil måles mot, og som kan legge tilrette for aktiviteter og form som bidrar til å gjøre Jessheim sentrum ytterligere attraktivt for innbyggere og besøkende.

2.1 Trafikk

Terminal Jessheim

Sentralt i oppgaven er utvikling av stasjonsområdet på Jessheim. Området er et stort byrom som i dag rommer de sentrale elementene i en kollektivterminal.

Innenfor arealet skal en ny fremtidsrettet kollektivterminal finne sin plass. Ny bussterminal (6 busser), ny jernbanestasjon, P+R (240), K+R, taxi, sykkelparkering mm skal løses effektivt .

Området utvikles som et byrom med preg av park. Utvikling av stasjonsparken blir sentral i oppgaven, men også å se hele området som del av den grønne korridoren som jernbanetraseen utgjør.

En effektivisering av området gir også en ambisjon om utbygging av deler av området med næring - eller boligbebyggelse. Forprosjektet skal foreta enkle studier av mulige utbygging.

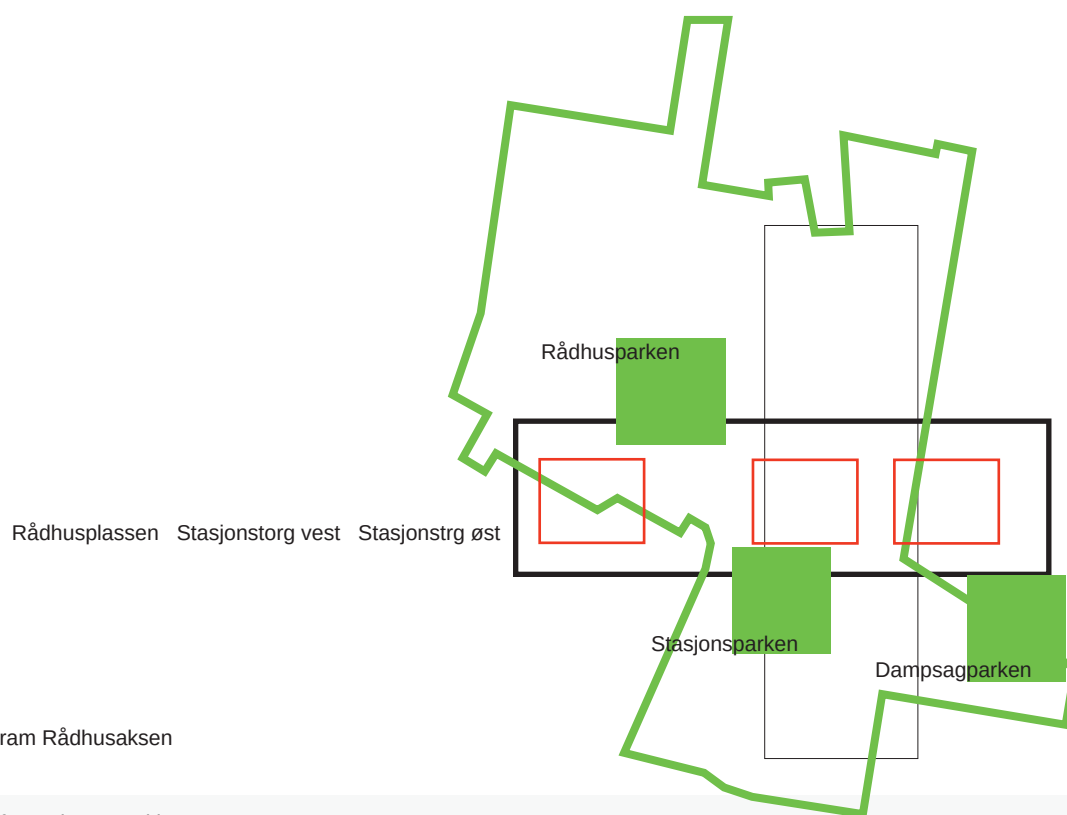
Redusere barriere

Jernbanetraseen gjennom Jessheim utgjør en markert barriere mot utvikling av tettstedet videre østover. Planlagte tiltak som ny tverrforbindelse nord for stasjonen og ønsket gangforbindelse ved stasjonen vil sammen med dagens Algarheimvei utgjøre en "glidelås" mellom de to delene av sentrumsstrukturen på Jessheim.

Øvrig trafikksystem

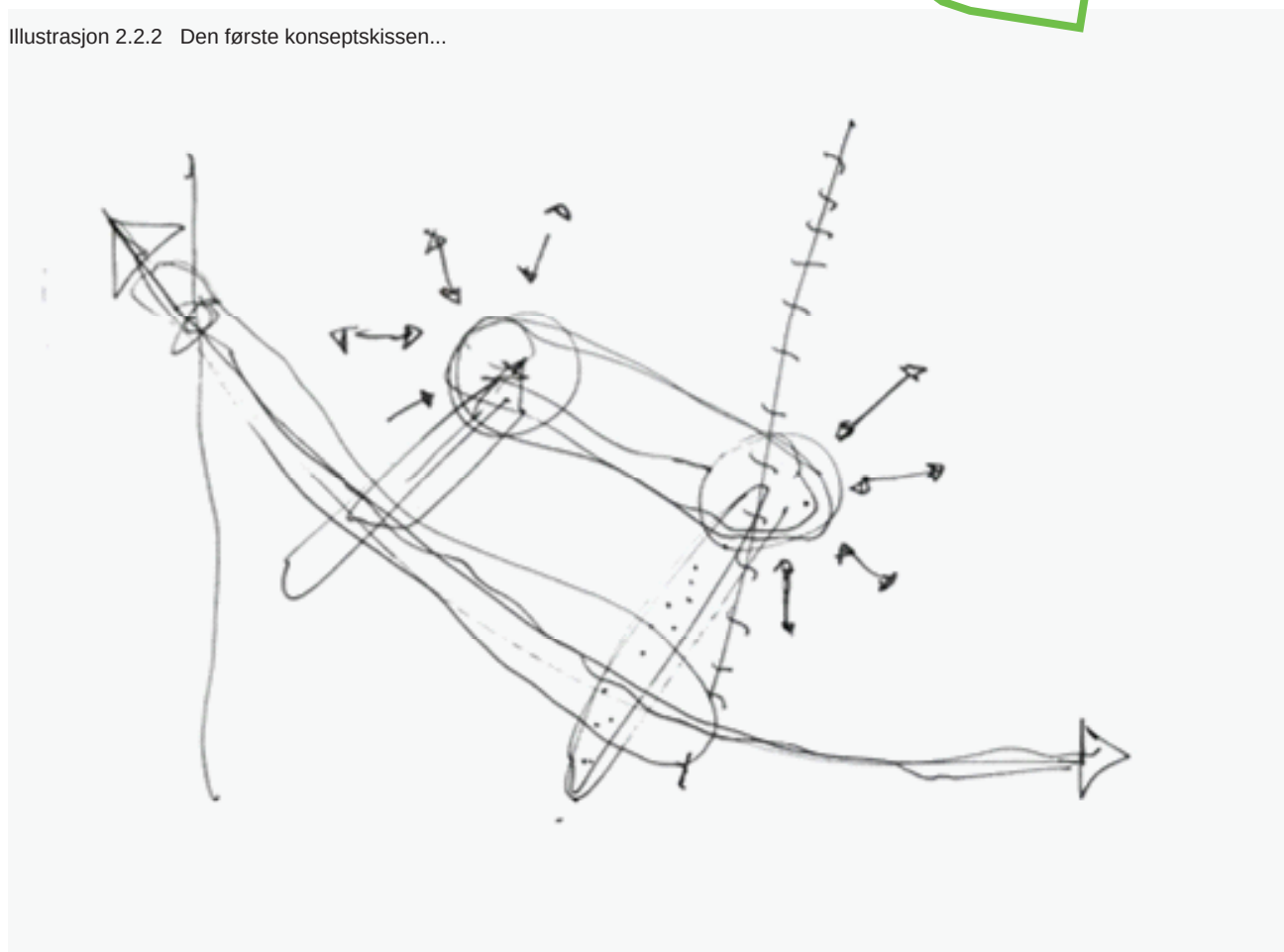
Innenfor oppgaveområdet gis i utgangspunktet gang-, sykkel- og kollektivtrafikk prioritet fremfor biltrafikk.

Oppgaven studerer mulighetene for redusert biltrafikk over Rådhusplassen og i Ringveien, samt en vurdering av parkeringssituasjonen.



Illustrasjon 2.2.1 Diagram Rådhusaksen

Illustrasjon 2.2.2 Den første konseptskissen...



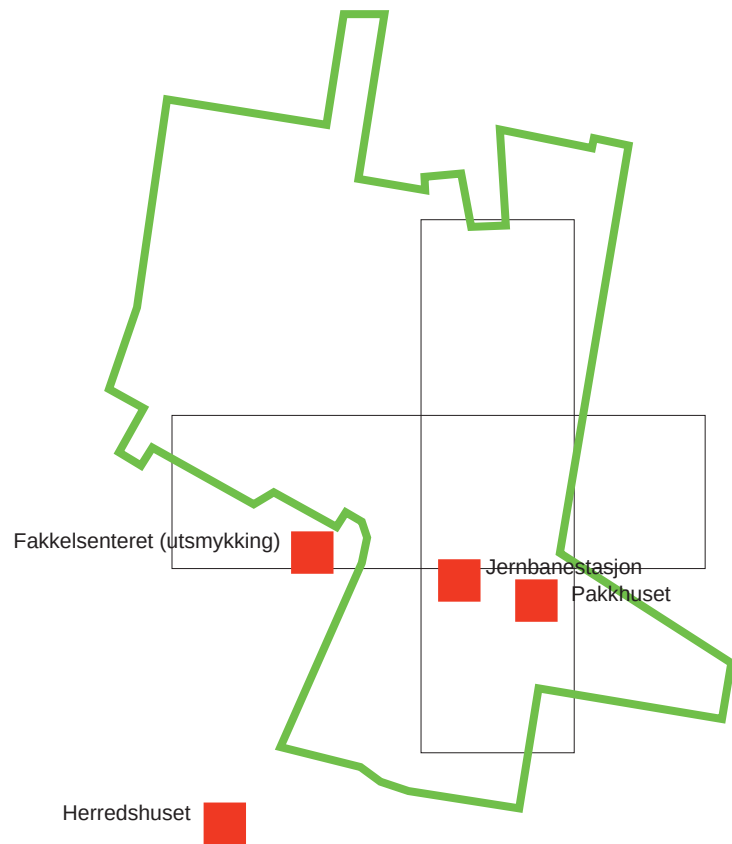
2.2 Bystruktur

Trondheimsveien og Storgata utgjør den historiske ryggraden i Jessheim. Bekreftelsen på stedets posisjon kom med jernbanen i 1854, og på strekningen mellom jernbanen og vegkrysset vokste den første bymessige bebyggelsen frem. I det flate terrenget utgjør høydedraget (isbreavsetningen) Storgata er anlagt på en ytterligere presisering av gaten som sentrum.

Selv om biltrafikken i Storgata på sikt vurderes flyttet til andre veier, vil den fortsatt ha en sentral funksjon som gang- og sykkelakse samt i bevisstheten om stedet. Ved utvikling og fokus på andre sentrumsområder på Jessheim blir det være en sentral oppgave å sikre at Storgata opprettholdes med høy status.

Vår lesing av oppgaveområdet er beskrevet i skissen over. Det utvikles et parallelt langstrakt rom parallelt med Storgata, mellom Rådhusplassen og Stasjonsknutepunktet. Stasjonsknutepunktet strekker seg over jernbanen til Dampsagområdet. Byrommene i begge ender blir sentrale spredningspunkter ut i byveven, og ikke en formal akse som trekkes videre.

Koplingen mellom dette byrommet og Storgaten mener vi er av stor betydning og bør vektlegges i videre planlegging. I første rekke er dette handelsgaten gjennom / under senteret mot Rådhusplassen og det åpne byrommet mellom Herredshuset og stasjonsbygningen. Det er også nærliggende å tenke seg en lignende kopling fra Algarheimvegen inn mot stasjonsområdet øst for jernbanen.



Illustrasjon 2.3.1 Diagram Kulturminner

Illustrasjon 2.3.2 Jessheim stasjon, sett fra Algarheimbroen. Foto; Svein Skandfer Hansen (2009)



2.3 Bevaring og fornyelse

Jessheim har en rekke historiske spor som kan inngå som sentrale elementer i den videre byutviklingen. Innenfor oppgaveområdet er det jernbanetraseen og tilhørende anlegg som bygninger og hageanlegg det mest sentrale. Videre fremheves Herredshuset, trehusbebyggelsen i Storgata og enkelte bygninger på Dampsagaområdet samt skulpturen på Fakkelsenteret.

Objekter og kontekster benyttes som ressurser og byggeklosser i videre utvikling. Stasjonsbygget og pakkhuset utgjør sentrale elementer i Stasjonsrommet, samt i tverraksen mellom Rådhusplassen og Dampsaga. Den visuelle kontakten mellom Stasjonsbygget og Herredshuset opprettholdes og styrkes.

Stasjonsbygget

Bygget er vedtaksfredet etter kulturminnelovens § 15 28.11.1996, tinglyst 30.01.1997. Fredningen omfatter eksteriøret samt deler av interiøret:

” Fredningsvedtaket omfatter stasjonsbygningens eksteriør inkludert smijernslampene ved venteromsinngangen og stasjonsklokken på perrongsiden. Fredningsvedtaket omfatter videre interiøret i trappeoppgangen til 2. etasje, overnatningsrom i 2. etasje mot nord samt dører og dørgerikter i mellomliggende loftsrom.

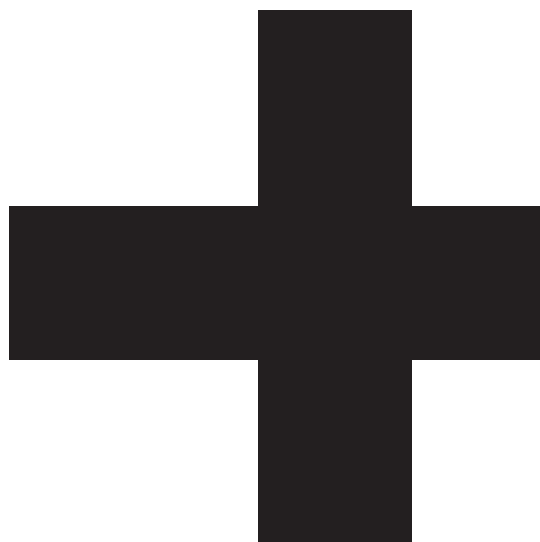
Fredningsvedtaket vil sannsynligvis ha konsekvenser for endringer av stasjonsbygningens eksteriør, og de nærmeste omgivelser. Også ift endring av perrongen rett foran og nærmeste omgivelser rundt bygningen. Interiøret som ikke er opplistet over vil kunne ombygges til jernbanefunksjoner. Det vil være en fordel om opprinnelig rominndeling kan opprettholdes så langt dette er mulig. Det vurderes som et ekstra pluss om jernbanestasjonen får tilbake sin opprinnelige funksjon.

Endring av perrongen for å tilpasse nye krav vil også endre den opprinnelige situasjonen knyttet til tidligere jernbanedrift. Dersom dette ikke medfører alt for store konsekvenser ift den opprinnelige situasjonen, vurderes dette som greit. Er det snakk om store høydeforskjeller og nye konstruksjoner, kan dette medføre behov for grundigere studier i senere planfaser.

I denne saken, som i de fleste andre tilsvarende, vil det være lurt å avklare med Akershus fylkeskommune som kulturminnemyndighet, gjennom en felles befarings så tidlig som mulig i prosessen. Da vil en få rammene for hvilke endringer som tillates tidlig, og unngår eventuelle innsigelser senere i planprosessen. God kommunikasjon i slike saker er viktig for resultatet.

Pakkhuset

Pakkhuset er regulert til spesialområde bevaring etter gammel plan- og bygningslovs § 25.6, og er med det underlagt et formelt vern. Dette vil ha betydning for om bygningen kan flyttes eller ikke. En avklaring her bør derfor gjøres direkte med kulturminnemyndighetene og kommunen.



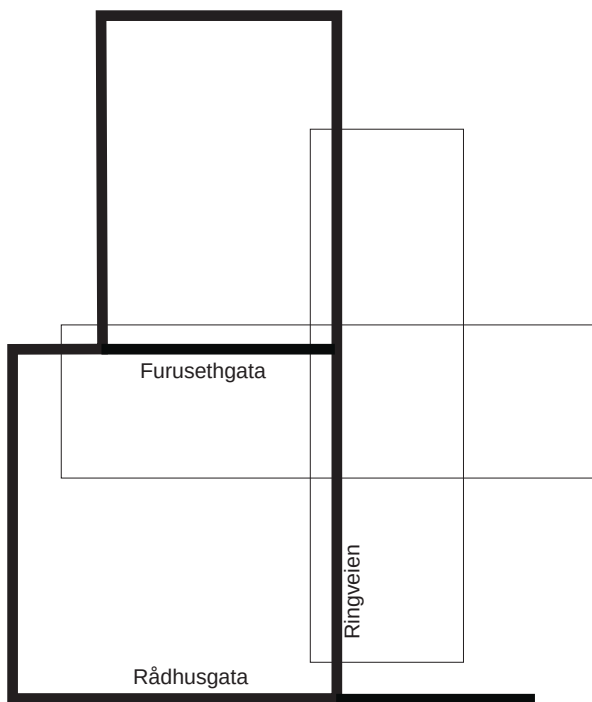
Illustrasjon 3.0.1 Diagram Konseptskisse

3 DELOPPGAVER, ALTERNATIVER

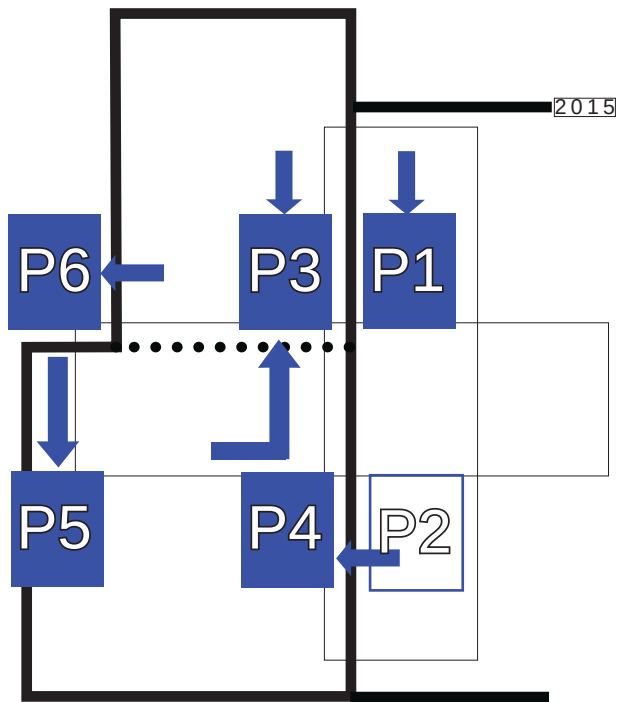
På basis av kunnskap fremskaffet gjennom oppstartsmøte, utviklingsstrategier og gjennomgang av bakgrunnsmateriale er det utarbeidet alternative løsninger for en rekke del oppgaver.

For deloppgavene er det gitt en beskrivelse av løsningsalternativene, en vurdering av konsekvenser og en anbefaling.

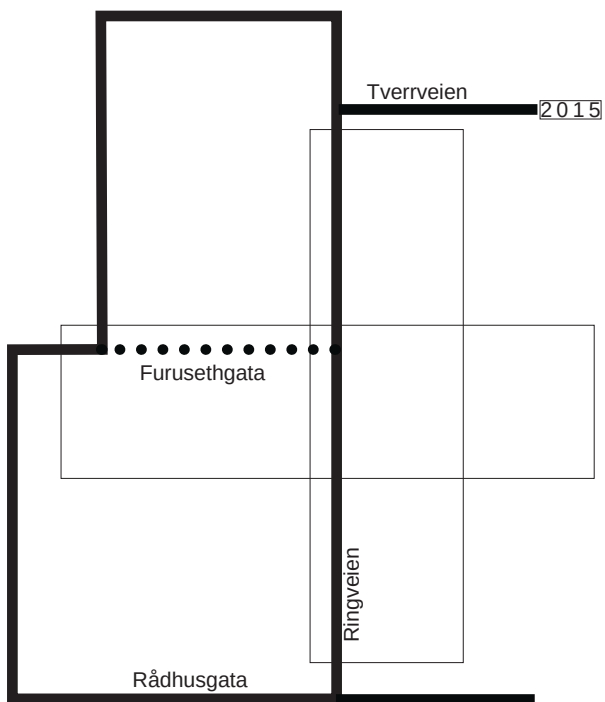
Konseptskissen, utarbeidet i forrige kapittel, i form av et kors, er benyttet som bakgrunnsbilde i de neste avsnittene for å beskrive alternativene.



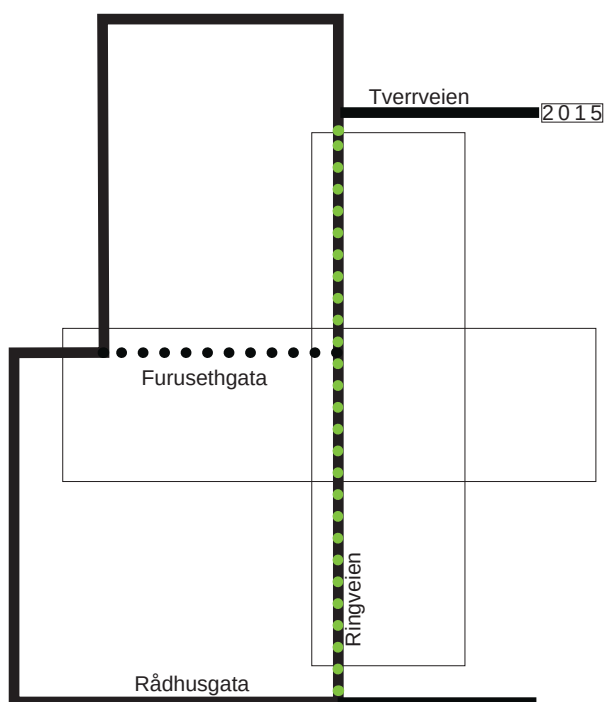
Dagens trafikksituasjon



Dagens trafikksituasjon



2015 - Rådhusplassen stengt for trafikk.



2015 - Rådhusplassen stengt for trafikk. Redusert trafikk i Ringveien.

Illustrasjon 3.1.1 Diagram Trafikk og parkering

3.1 Overordnet vurdering av kjøremønster og parkering

Det skal gjennomføres en vurdering av mulighetene for å stenge Rådhusplassen for biltrafikk. Mulighetene for dette, og trafikksekvenser skal vurderes på et overordnet nivå. Vurderingen skal baseres på foreliggende trafikkanalyser og nye tellinger i 2009.

Trafikken i Ringveien ønskes redusert. Mulige tiltak for å få redusert trafikken i Ringveien skal vurderes på et overordnet nivå. Tiltak som skal vurderes er enveisregulering, delvis stenging av veien og tiltak med miljøprioritert gjennomkjøring.

Parkeringssituasjonen i sentrum vurderes på overordnet nivå. Løsninger drøftes i forhold til øvrige utviklingsønsker.

Dagens biltrafikk

Dagens trafikk er beregnet ut fra trafikkteiling i ettermiddagstimen onsdag 2. september 2009 (uke 36), som er vist i figur 3.1.2 på neste side.

Virkedøgntrafikken er beregnet ut fra en timeandel på 9,2 % i ettermiddagstimen. Denne timeandelen er beregnet i Algarheimveien på brua over jernbanen. Her er virkedøgntrafikken 16.100 biler i 2009 (var 15.100 biler i 2007), og timetrafikken i ettermiddagstimen 2009 er 1.490 biler, iht. tellingen onsdag 2. september 2009. Trafikk i uke 36 (2.11.) ligger på 106 % av årsmiddelet (iht. årsvariasjonskurve i håndbok 146), og virkedøgntrafikken er justert iht. dette. Figur 3.1.2 viser beregnet virkedøgntrafikk 2009. Trafikktall vist med blå skrift er hentet fra Veidatabanken (NVD).

Parkeringen i Jessheim sentrum, som har ca 1.650 bilplasser, er spredt på 6 plasser. Her omtalt som:

- P1 - 250 plasser innfartsparkering nord for stasjonen, atkomst fra Ringveien
- P2 - ca 120 plasser mulig innfartsparkering, atkomst fra Ringveien
- P3 - 370 plasser nord for rådhuset og i Ormen Lange, atkomst fra Ringv. og Furusethg
- P4 - 100 plasser under gammel del av kjøpesenteret, atkomst fra Ringveien syd
- P5 - 200 plasser (anslag) under ny del av kjøpesenteret, atkomst fra Furusethgata vest
- P6 - 380 plasser på stor åpen plass i sentrum vest, atkomst fra Rådhusg og Furusethg
- PF - 50 plasser i langs Furusethgata,

Busstrafikken

Busstrafikken til-fra Jessheim stasjon består i dag av 9 ruter, med til sammen 330 busser pr virkedag. Bussrutene fordeler seg som følger på atkomstveiene til Jessheim.

- Storgata – Gardermoveien - 6 ruter - 815, 851, 854, 855, 334
- Trondheimsveien syd - 5 ruter - 311, 318, 853, 855, 334
- Algarheimveien øst - 3 ruter - 318, 838, 854, 853
- Ringveien – Trondheimsv nord - 3 ruter - 311, 811, 838

Midt i Jessheim - Forprosjekt
Biler i Ettermiddagstime kl 15-16 2009
 Asplan Viak AS 22.1.2010

Midt i Jessheim - Forprosjekt
Biler pr virkedøgn - VDT 2009
 Asplan Viak AS 22.1.2010

Legend:
 Rådhusplassen
 1,15 VDT/ÅDT
 106 % Uke 36 er av årsmiddel
 9,2 % Timeandel i ettermiddagstime

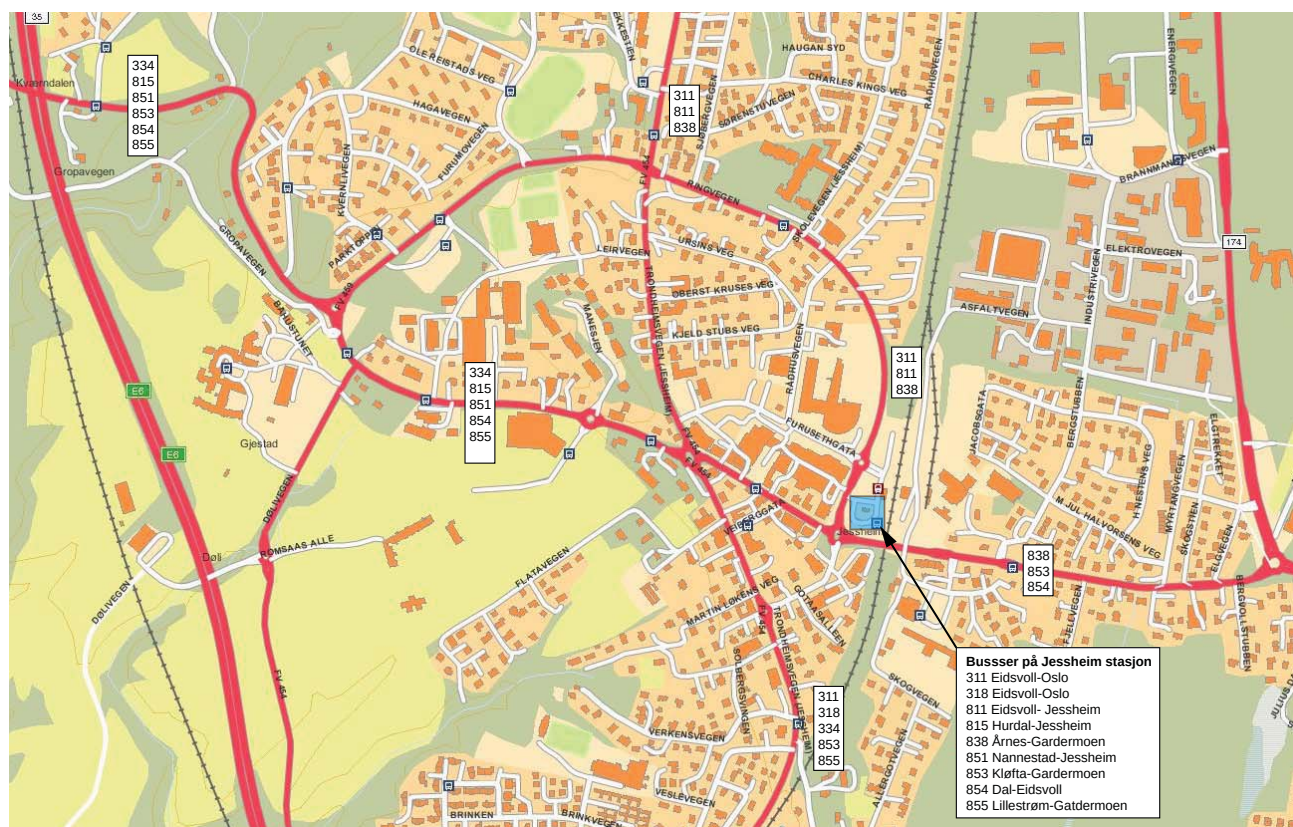
Diagram Data:

Location / Road	Volume
Trondheimsvegen (top left)	7 200
Rådhusvegen	4 200
P6	380
P3	370
Ringvegen	4 600
P1	250
Trondheimsvegen (middle left)	8 000
P5	500
P50	50
Furusethgata	4 600
K&R	900
Storgata	5 800
P4	100
Gotaasalleen	9 600
Buss Taxi	400
Trondheimsvegen (bottom left)	7 500
Storgata (bottom left)	6 200
Storgata (middle)	8 200
Storgata (bottom)	9 000
Planlagt tverrveg	8 100
Jernbanen	16 100
Rv 174	13 100
Algarheimvegen	8 100

Tre av rutene som betjener Jessheim stasjon har endeholdeplass på stasjonen – rute 811, 815 og 851. Rute 334 kjører ikke innom Jessheim stasjon. De øvrige rutene er gjennomgående på følgende veileiker:

- Trondheimsveien syd - Gardermoveien - rute 334, 853 og 855
- Trondheimsveien syd - Ringveien nord - rute 311
- Trondheimsveien syd - Algarheimveien - rute 318
- Algarheimveien – Gardermoveien - rute 854
- Algarheimveien – Ringveien nord - rute 838

Illustrasjon 3.1.4. Dagens bussruter og busstraseer på Jessheim.

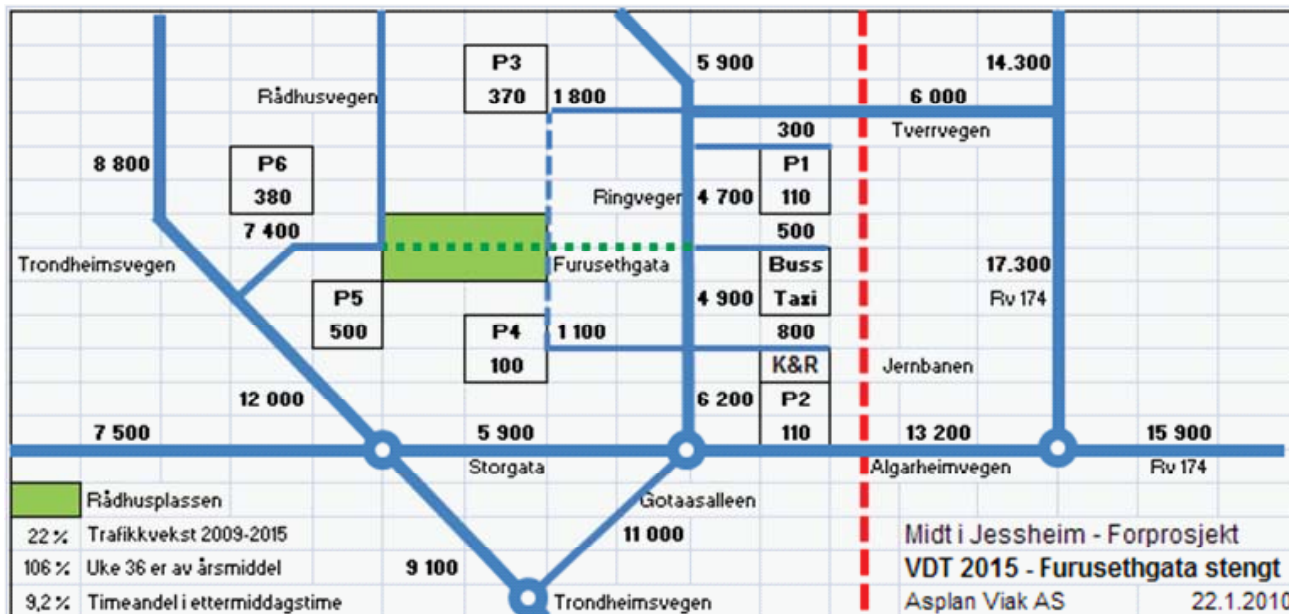


Trafikksituasjon i 2015 med Furusethgata stengt

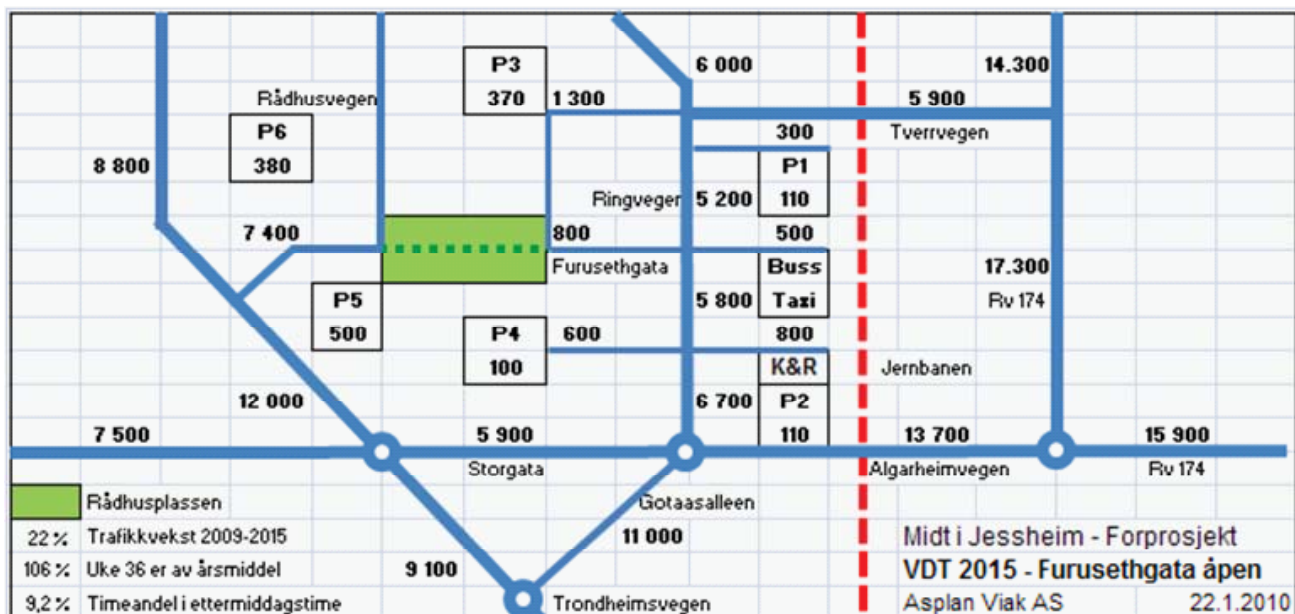
Med Furusethgata stengt for biltrafikk, og med en ny veiforbindelse mellom Rv 174 og Ringveien i Tverrveien, vil biltrafikken i Ringveien gå ned. En del av trafikken på 4.100 biler som i dag svinger fra Ringveien syd til Furusethgata, vil da bli overført til Tverrveien.

Overføring av trafikk fra Ringveien til Tverrveien krever god tilgjengelighet til P3 (parkeringen nord for rådhuset og i de to P-etasje i Ormen Lange). For å få best mulig tilgjengelighet til P3 og P4, er P4 i kjøpesenteret forbundet med parkeringen i nedre plan på Ormen Lange (Se kap 3.2).

Illustrasjon 3.1.5. Prinsippskisse av veisystemet på Jessheim med Furusetgata stengt - biler VDT 2015.



Illustrasjon 3.1.6. Prinsippskisse av veisystemet på Jessheim med Furusetgata åpen - biler VDT 2015.



Trafikken i Tverrveien er tilbakeregnet fra 9.600 biler 2025 (iht. prognose av COWI fra januar 2008) med 3,3 % årlig vekst, til ca 6.000 biler i 2015. Trafikken i Tverrveien vil imidlertid variere litt i de to alternativene A med Furusethgata stengt for biltrafikk og B med Furusethgata åpen for biltrafikk.

I trafikkberegningene er det regnet med at P3 og P4 brukes på samme måte som øvrig parkering i Jessheim sentrum, og at biltrafikk pr bilplass er den samme som i sentrum for øvrig. Trafikken er beregnet med en årlig vekst på 3,3 %, som gir 22 % trafikkvekst frem til 2015.

I Ringveien vil trafikken gå mest ned i mellom Furusethgata og innkjøring til P4. Her er det beregnet at trafikken reduseres til 4.300 biler VDT. I nordre del av Ringveien er trafikken beregnet til 4.700 - 4.900 biler pr virkedøgn.

Illustrasjon 3.1.5 viser beregnet virkedøgntrafikk i 2015 med Furusethgata stengt for biltrafikk.

Trafikksituasjon i 2015 med Furusethgata åpen

Med Furusethgata åpen for biltrafikk vil trafikken i Ringveien øke med 300-800 biler mellom Algarheimveien og Tverrveien, minst økning i nord, størst økning i syd.

Illustrasjon 3.1.6 viser beregnet virkedøgntrafikk i 2015 med Furusethgata åpen for biltrafikk.

Tverrveien vil avlaste eksisterende gater på Jessheim for trafikk. Uten trafikkveksten på 22 % ville trafikknedgangen vært som følger i på de tre gatestrekningen nedenfor.

- Algarheimveien - 5.700 biler VDT
- Storgata - 1.500 biler VDT
- Ringveien sør - 3.900 biler VDT

Belastning i kryss på Ringveien

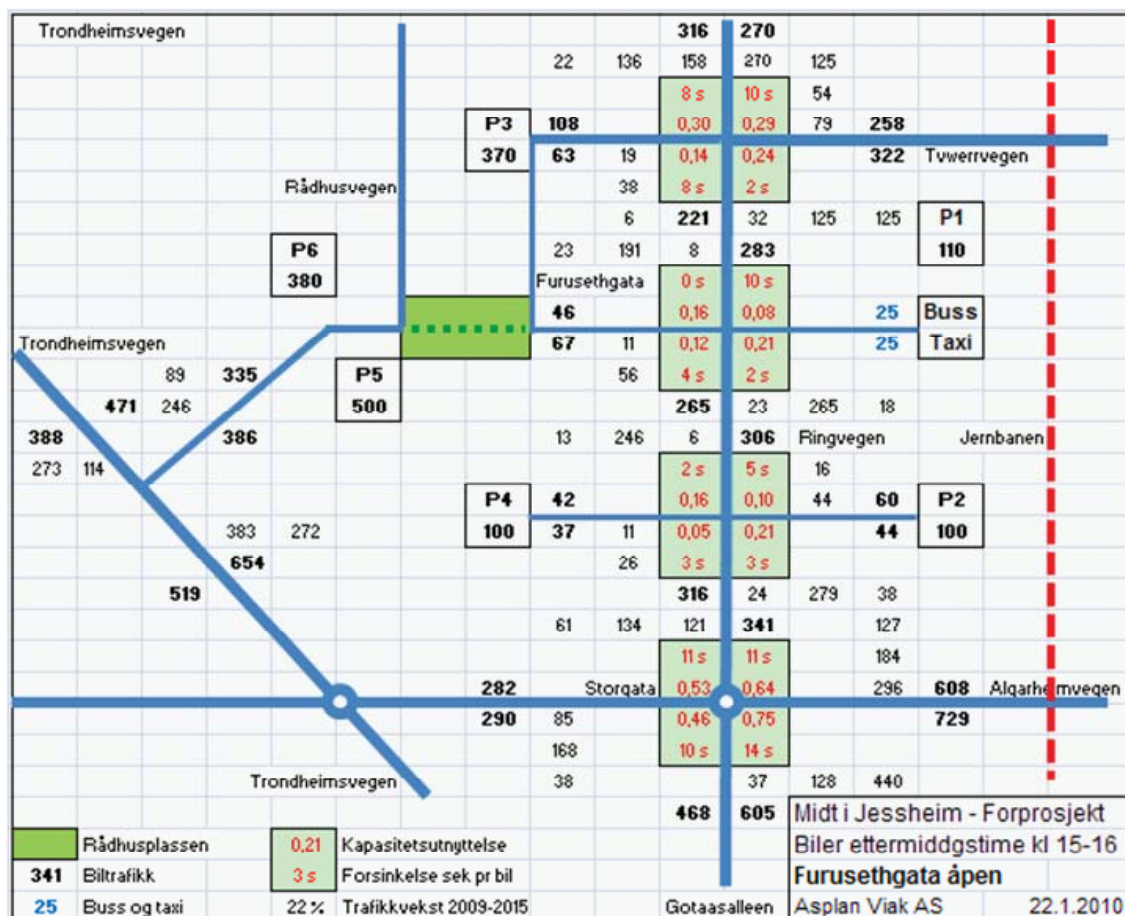
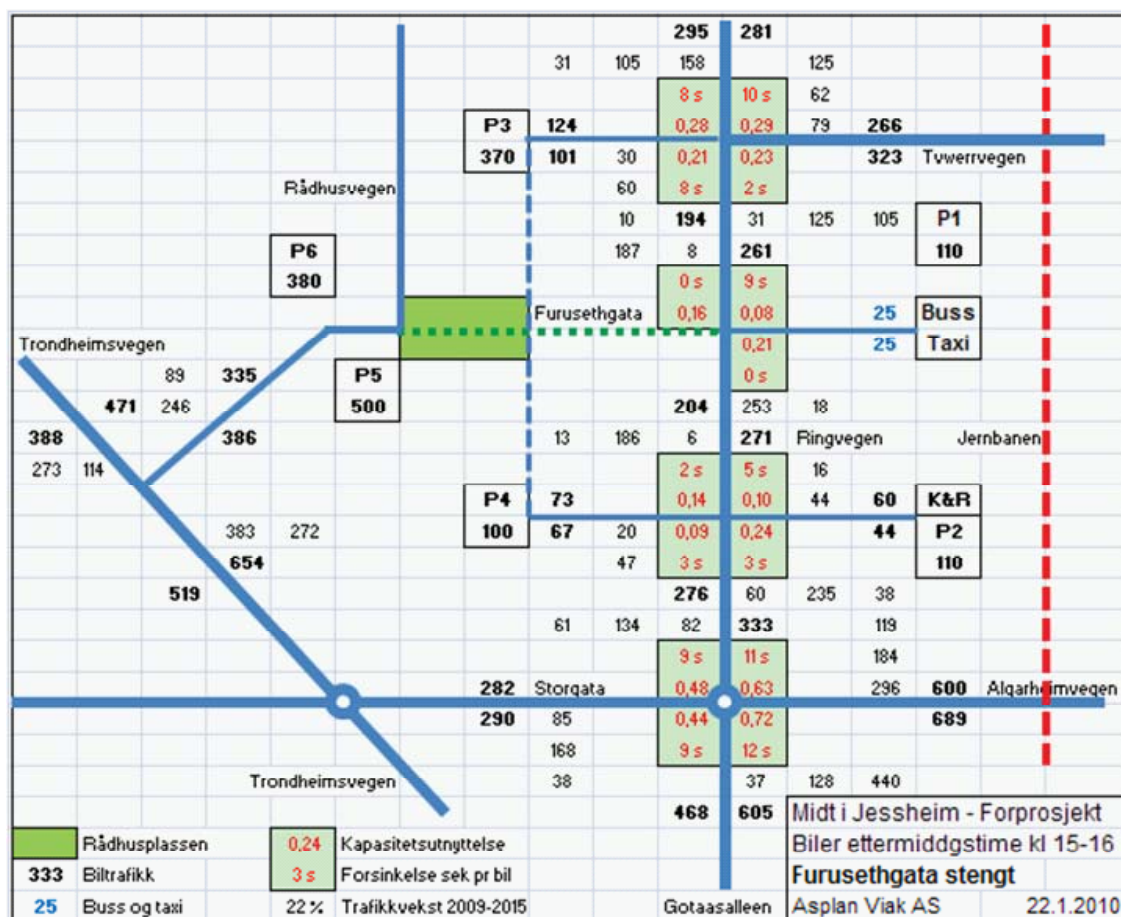
Ringveien er forutsatt nedgradert fra dagens samleveistandard, med bred kjørebane og rundkjøring, til en lokal hovedgate med smal kjørebane og T-kryss. I lokalkryss (avkjørsler) langs Ringveien er det regnet med kompakte kryss, med vikeplikt på sidearmene og forkjøringsrett for Ringveien. Dette gir best fremkommelighet for gående og syklende, og det gir best trafikksikkerhet. I krysset med Tverrveien er det regnet med vikeplikt fra høyre.

Belastningen i kryssene på Ringveien er beregnet med programmet SIDRA versjon 3.2. Det er vist verdier for kapasitetsutnyttelse (trafikk/kapasitet) og gjennomsnitt forsinkelse i sek pr bil. Illustrasjonen nedenfor viser resultatet av kapasitetsberegningen for kryssene i Ringveien.

Kapasitetsberegningene viser at det blir lave belastninger i alle lokalkryssene i Ringveien i begge alternativene. Kapasitetsutnyttelsen på tilfartene varierer fra 0,05 (i tilfart fra P4) til 0,30 (i tilfart fra Ringveien nord i kryss med Tverrveien). Forsinkelasene varierer fra 0 sek pr bil (i tilfart fra buss og taxi) til 10 sek pr bil (i tilfart fra Tverrveien).

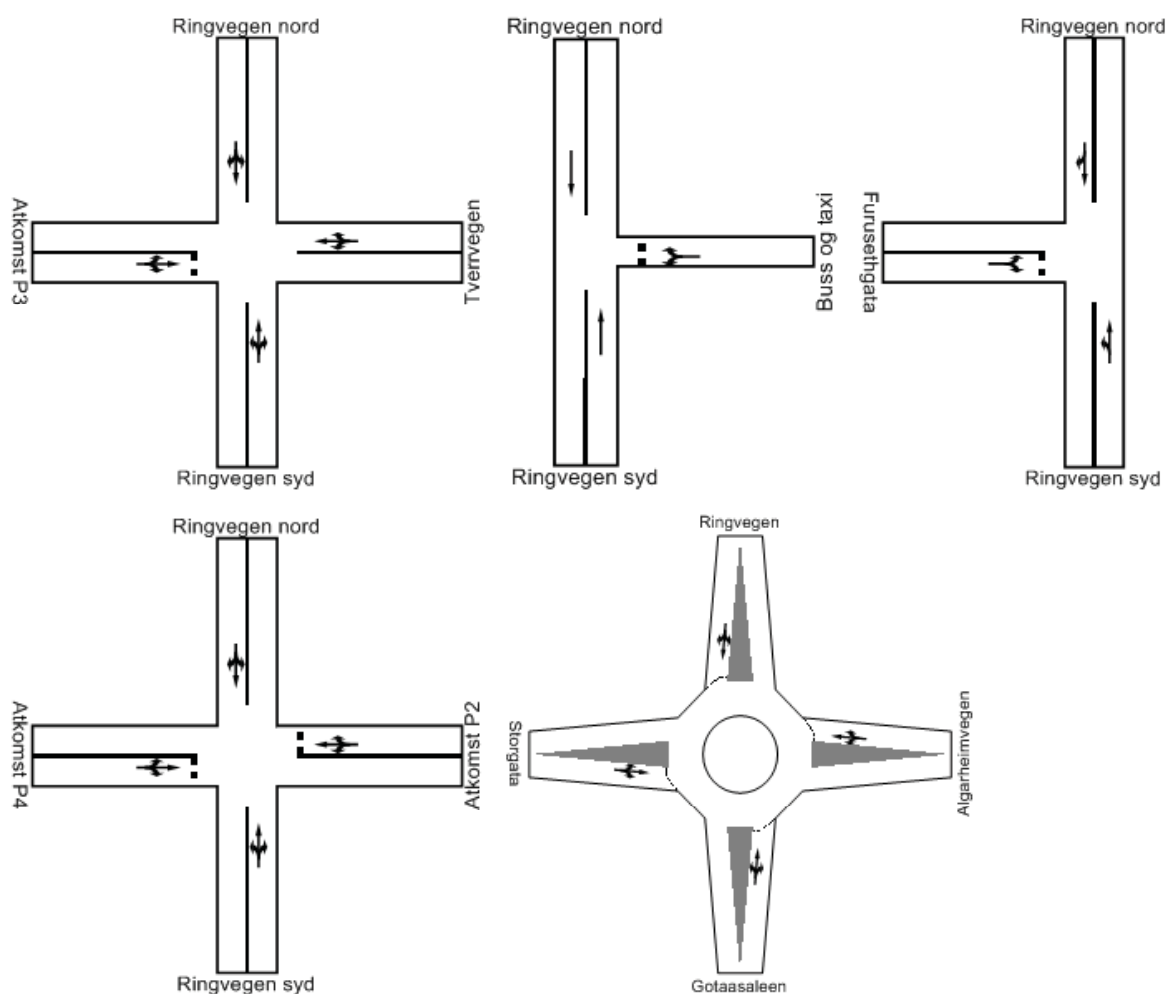
Rundkjøringen i kryss med Algarheimveien får noe høyere belastninger i alternativ B enn i alternativ A. Kapasitetsutnyttelsen i alternativ B varierer fra 0,44 (fra Storgata) til 0,75 (fra

Illustrasjon 3.1.7. Kapasitet i kryss på Ringvegen, med Furusetgata åpen og stengt for biler – ettermiddagstime (15--16) i 2015.



Gotaasalleen). Forsinkelsene i alternativ B varierer fra 10 sek pr bil (fra Storgata) til 14 sek pr bil (fra Gotaasalleen). Figuren nedenfor viser utforming av kryssene som er lagt til grunn for kapasitetsberegningene:

Illustrasjon 3.1.8. Prinsipputforming av kryssene som er lagt til grunn for kapasitetsberegningene.



Tiltak i Ringveien

Enveiskjøring av Ringveien vil gi endring av dagens bussruter på Jessheim. De tre bussrutene som kjører i Ringveien nord og Trondheimsveien nord må da flyttes til Storgata – Trondheimsveien - Rådhusgata. Bussterminalen kan da ikke legges nord for stasjonsbygningen, men må ligge der den er i dag. Enveiskjøring av Ringveien vill sannsynligvis ikke redusere trafikken i særlig grad, men det vil gjøre det mer tungvint å kjøre til-fra Jessheim stasjon. Enveiskjøring av Ringveien anbefales derfor ikke.

Med Ringveien stengt for biltrafikk mellom atkomsten til P4 og Tverrveien (unntatt busser og taxi) så vil trafikken i Ringveien bli ca 500 busser (og taxi) ved Furusetthgata. Øvrig biltrafikk i Ringveien,

på 3.400 - 3.600 biler må da fordele seg på Tverrveien og på Storgata. Trafikken vil da øke med 1.500-2.000 biler pr virkedøgn i hver av disse to gatene. Stenging av Ringveien vil imidlertid gi så mye dårligere tilgjengelighet til Jessheim stasjon for togreisende som bruker bil, at stenging ikke anbefales.

Miljøprioritert gjennomkjøring i Ringveien med 30 km/t, må underbygges med tiltak som markerer gaten som fellesområde for kjørende og gående. Følgende tiltak kan være aktuelle.

- Smal gatebredde på 6,5 – 7,0 m og syklistri i kjørebanelen
- Lav kantsteinhøyde på 6-8 cm
- Gangkryssinger som er opphøyd og markert med belegg
- Et bredt opphøyet gangkryssingsområde ved Furusethgata (ved stasjonskulverten)

Smal gatebredde i Ringveien med syklistri i kjørebanelen, vil gi lavere kjørehastighet, og gaten vil bli en mindre barriere for gangtrafikk på tvers. Dette er viktig på strekningen Algarheimveien - Furusethgata, hvor det er mange kryssende fotgjengere. Med gatebredde 6,5 - 7,0 m må busser bruke mer enn halve gatebredden ved innsving i Ringveien fra bussterminalen. Lav kantsteinhøyde vil understreke gatens rolle som et fellesområde for kjørende og gående, ved at barrierer på tvers reduseres. Kantsteinshøyden må imidlertid også avveies mot risikoen for at biler kjører inn på gangområder og parkerer.

Gangkryssinger bør være opphøyd og markert med et belegg som samsvarer med belegget på øvrige gangområder. Dette vil markere forbindelseslinjer og gangakser mellom viktige målpunkter og på begge sider av Ringveien. En bred gangkryssing er vist i forlengelse av plassen ved gangkulverten under jernbanen. Denne vil markere hovedaksen på tvers av stasjonsanlegget, fra rådhusplassen til Dampsaga på østsiden av jernbanen. Gangkryssingen, som er vist ca 25 m lang, vil være et fellesområde for gående og kjørende. I alternativet med Furusethgata åpen for biltrafikk frem til parkeringen i Ormen Lange, vil det være svingende biltrafikk på denne gangkryssingen.

Parkeringen på Jessheim stasjon

Med bussterminal nord for stasjonsbygningen er innfartsparkeringen fordelt på 2 plasser, (P1) på nordre del av dagens innfartsparkering og (P2) på dagens bussterminal. Det er plass til ca 100 biler på hver parkeringsplass. Atkomst til P1 er fra Ringveien ved Tverrveien og til P2 fra Ringveien syd, i dagens atkomst til bussterminalen. Ulempene ved delt innfartsparkering vurderes som små (faste kunder som vet hvor de skal). Fordel med delt innfartsparkering er noe mindre trafikk i Ringveien.

Med bussterminal syd for stasjonsbygningen er all innfarts-parkeringen lagt på dagens parkeringsareal frem til Tverrveien. Her er det plass til ca 200 biler. Det er atkomst til parkeringen fra Ringveien ved Tverrveien og fra av- og påstigningsplassen ved stasjonen. Innfartsparkeringen kan brukes som handelsparkering når den ikke er i bruk av togreisende, dvs kveld og lørdager.

Parkeringen i sentrum forøvrig

Parkeringen P3 og P4 (Ormen Lange og under kjøpesenter) har atkomst fra Ringveien. Med etablering av Tverrveien kan trafikk ledes direkte til P3 uten at Ringveien belastes. Med Furusethgata stengt for biltrafikk vil trafikk fra Jessheim øst til P5 og P6 i sentrum vest bruke Storgata. For å begrense en slik trafikkøkning i Storgata vil det være viktig med god utnyttelse av parkeringen i P3

og P4. Dette vil også være viktig for utnyttelsen (nytten) av Tverrveien. Med Furusetgata stengt er det foreslått at P3 og P4 forbindes med en kulvert. Trafikk til P3 og P4 kan da svinge av fra Ringveien og belaster da ikke Ringveien mellom P4 og Tverrveien.

Illustrasjon 3.1.9 Sammenstilling av alternativer. Grønn farge angir en god løsning, gul farge akseptabel, rød farge; frarådes.

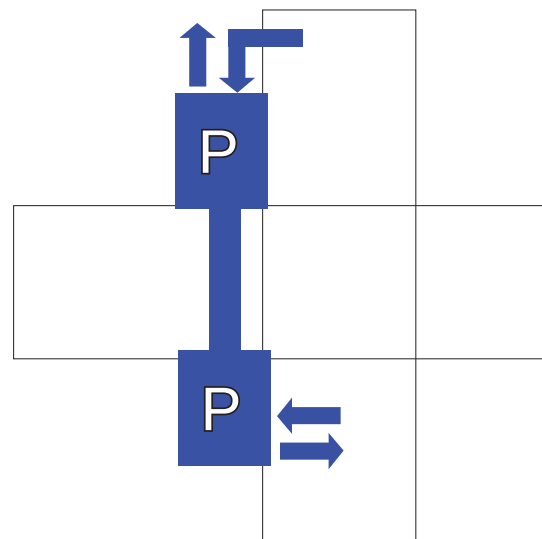
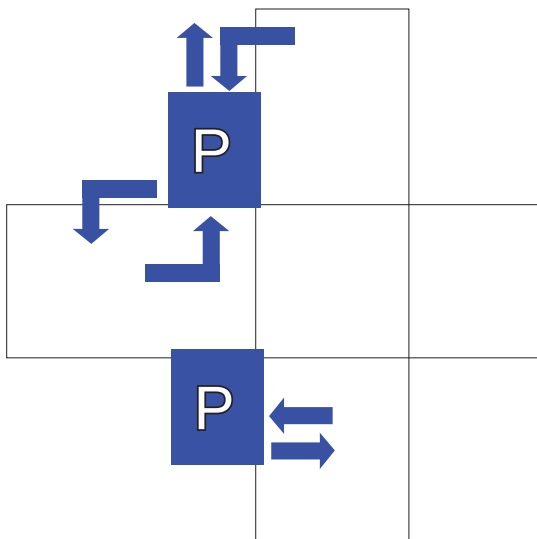
Kriterier	Alternativer	Dagens trafikkmønster	Rådhusplassen/Furusetgaten stengt. Ringveien åpen.	Rådhusstorget/Furusetgaten stengt. Ringveien stengt eller enveiskjørt.
Byrom. Ambisjoner knyttet til Rådhusplassen og andre byrom.		Det er vurdert som sentralt å redusere biltrafikken i østre del av Furusetgata og over Rådhusplassen.	OK i forhold til ambisjoner. Stengt Rådhusplass gir også nødvendig reduksjon i Ringveien.	Dårlig tilgjengelighet med bil kan gi reduserte kvaliteter og tilgjengelighet i byrommene
Funksjonalitet - gående/ syklende		Ringveien er en barriere. Fremkommelighet for gående og syklende hemmes av biltrafikk.	Redusert barriere i Ringveien. OK fremkommelighet for gående og syklende.	Ringveien fjernet som barriere. OK fremkommelighet for gående og syklende.
Funksjonalitet - biler - parkering		God tilgjengelighet for biler til alle gater.	OK tilgjengelighet for biler.	Redusert tilgjengelighet for biltrafikk.
Konsekvenser for øvrige gatenett.		Som i dag.	Trafikk i Furusetgaten blir overført til Storgata og ny Tverrvei.	Overføring av trafikk til Storgata.
Fremkommelighet kollektivtrafikken.		Noe fremkommelighetsproblemer knyttet til omfang av biltrafikk i Ringveien og innkjøringen til P-hus.	God fremkommelighet.	Dårlig fremkommelighet til Kollektivterminal for reisende med bil.

Foreløpig vurdering / anbefaling

Asplan Viak anbefaler at østre deler av Furusetgaten / Rådhusplassen kan stenges for gjennomgangstrafikk. Det bør tilrettelegges for tidvis kjøring, f.eks ved spesielle anledninger.

Asplan Viak anbefaler at Ringveien opprettholdes med gjennomgående trafikk i begge retninger. Det kan med fordel vurderes en lavere fartsgrense og fysiske tiltak, pga trafikksikkerhet og miljø.

Gjennomgangen viser at det ønskede antall parkeringsplasser på terminalområdet er noe mindre enn de ønskede 240 plassene. Disse må løses andre steder eller i parkeringshus/kjeller på tomten.



Illustrasjon 3.2.1 Diagram P3 (Ormen lange) og P4 (Fakkelsenteret). Dagens situasjon (til venstre) og de to anleggene bygget sammen (til høyre).

3.2 Sammenbygging av to P-hus

Det skal gjennomføres en forenklet teknisk vurdering av å sammenkople P-huset "Ormen Lange" med parkeringskjelleren under Storsenteret (Fakkelsenteret). Oppgaven er todelt; 1) En vurdering av to alternative løsninger, og 2) Et grovt kostnadsoverslag av de to alternativene.

En etablering av en forbindelse mellom P-husene muliggjør å fjerne eksisterende atkomst til/fra Furusetgata til Ormen Lange. Parkering på bakkeplan i Ormen Lange må da betjenes fra innkjøring nord, både ut og inn. Snumulighet må etableres lengst sør i anlegget.

Trafikkberegninger (kapittel 3.1) viser at det ikke blir trafikkproblemer eller tilbakeblokkeringer pga endrede inn/utkjøringer.

Beskrivelse

Løsningsalternativ A er å etablere en forbindelse gjennom eksisterende kjeller i senteret direkte frem til P-huset Ormen Lange. Bredde for to biler. En mindre nivåforskjell løses i passasjen mellom p-husene. Se illustrasjoner på neste side.

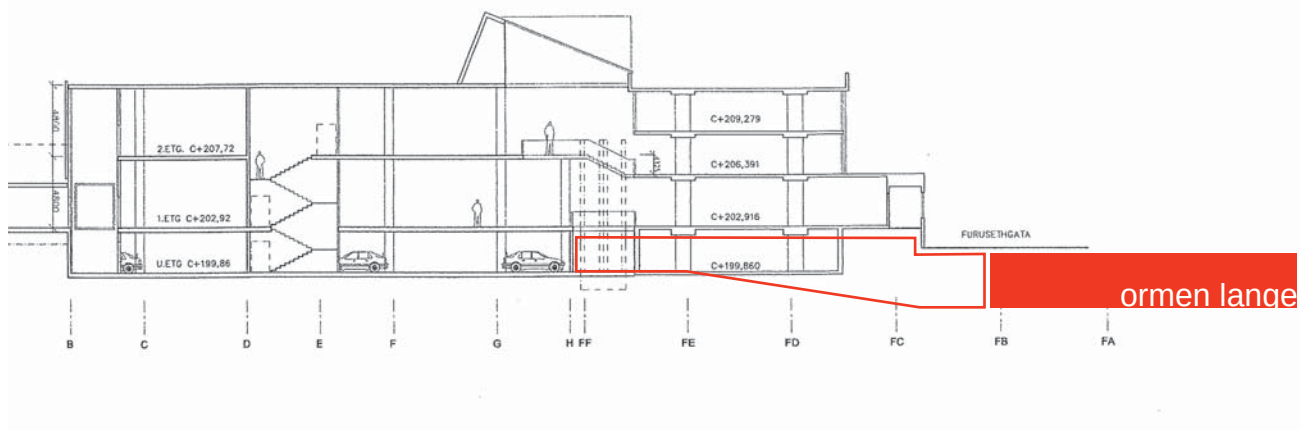
Løsningalternativ B er å etablere en kulvert utenfor senteret, fra Parkeringskjeller til Ormen Lange. Bredde for to biler. En mindre nivåforskjell løses i passasjen mellom p-husene. Se illustrasjoner på neste side.

Kostandsoverslag / oppsummering

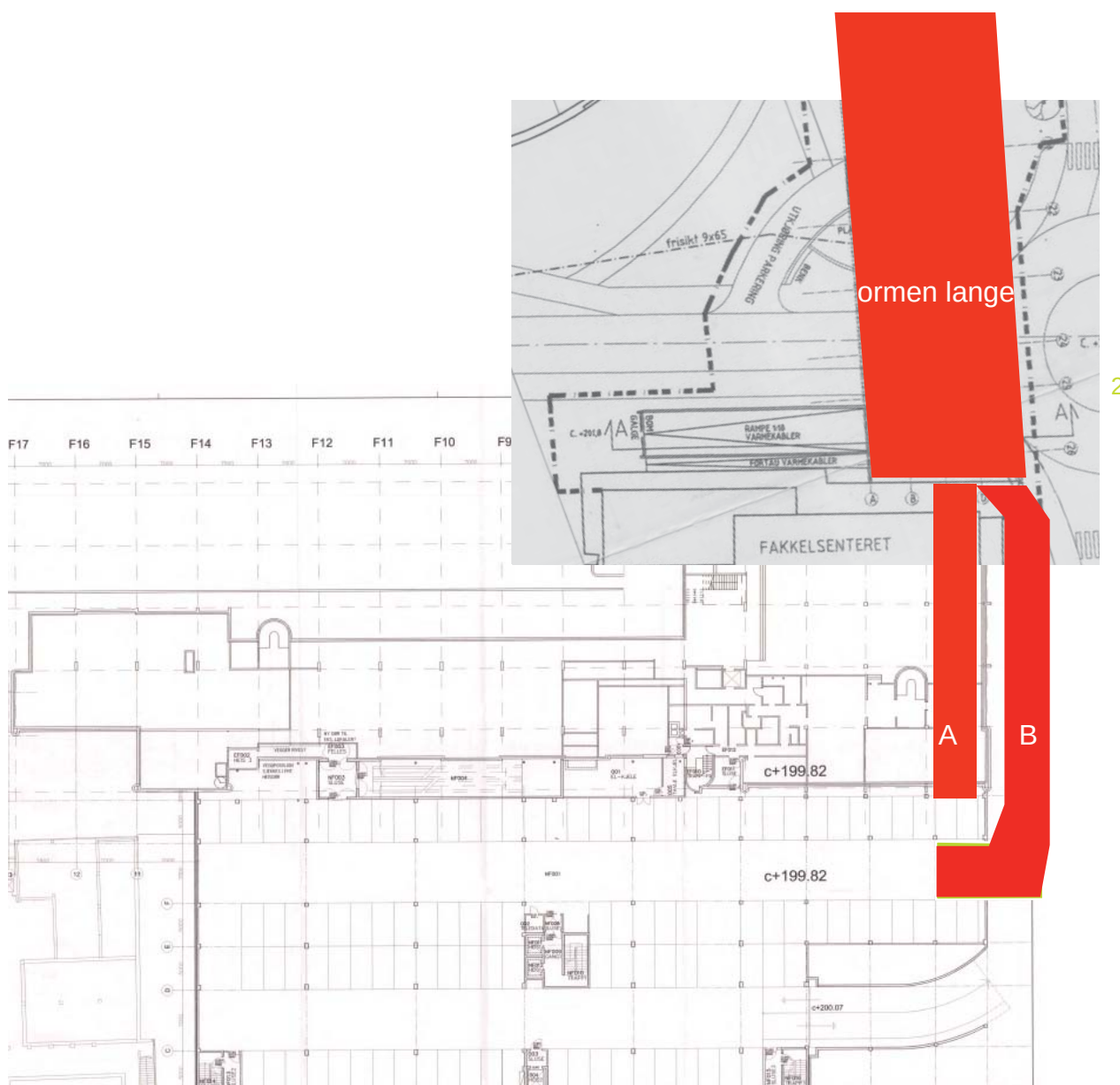
Løsningene synes teknisk gjennomførbare basert på de opplysninger vi har. Det må antas at det kan bli behov for lokale forsterkninger av eksisterende konstruksjoner i forbindelse med inngrep i disse. Vi har ikke oversikt over grunnforhold eller eventuelle kabler og ledninger i grunnen, og dette er det derfor knyttet både teknisk og økonomisk usikkerhet til.

Entreprenørkostnadene for sammenkoblingen er basert på enhetspris pr. kvadratmeter konstruksjon. Den erfaringsbaserte enhetsprisen er valgt under forutsetning av at det ikke er knyttet ekstraordinære kostnader knyttet til grunnforhold, kabler og ledninger i grunnen eller forsterkninger av eksisterende konstruksjoner. Drifts- og vedlikeholdskostnader knyttet til undergangen er ikke vurdert.

De to alternative sammenkoplingene er begge beregnet til en prosjektkostnad på ca 16 mill kr.



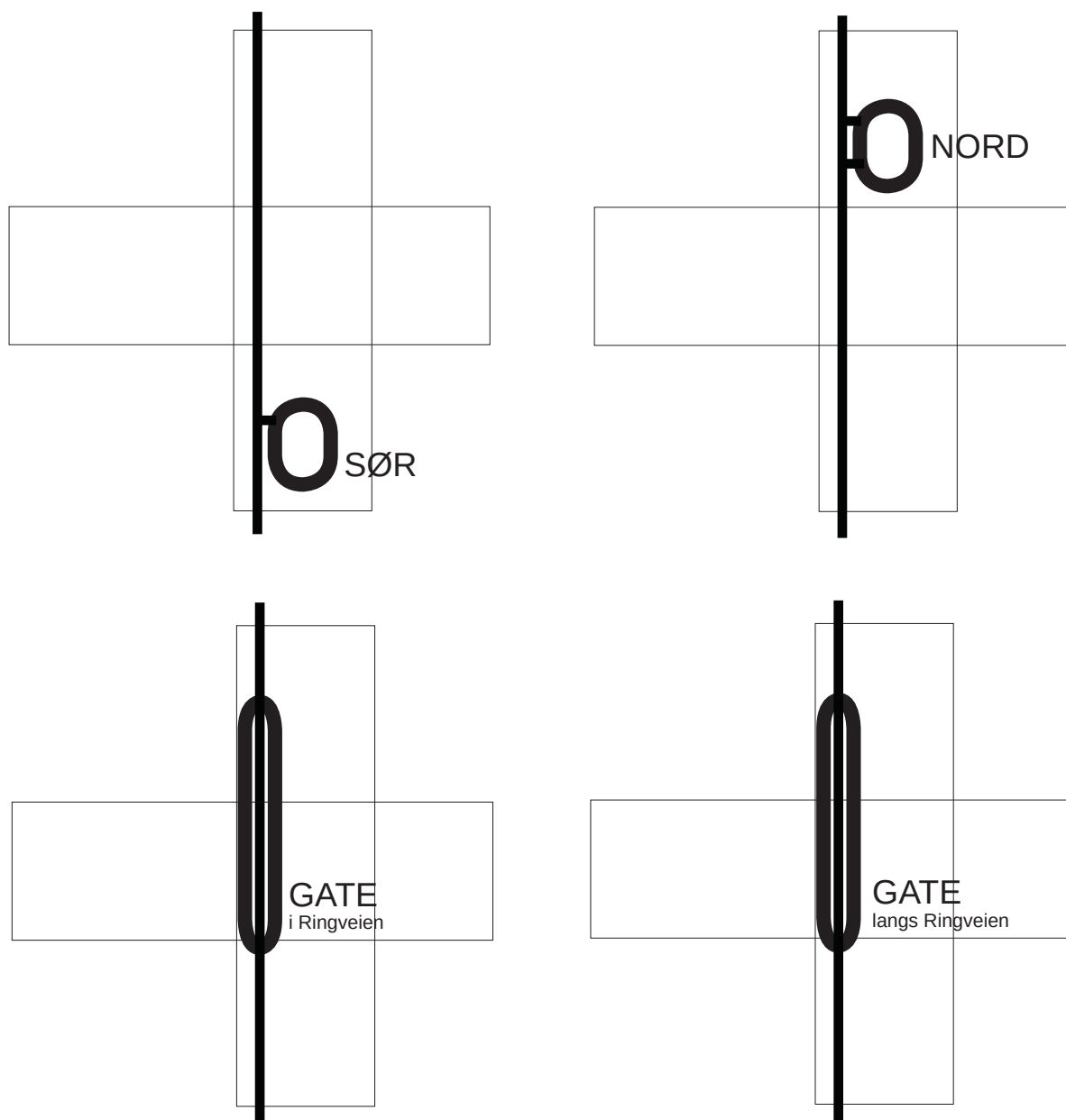
Illustrasjon 3.2.2 Snitt gjennom Fakkelsenteret. Plassering av Ormen Lange er skissert.



Illustrasjon 3.2.3 Plantegning kjeller Fakkelsenteret og Ormen Lange. To alternative traseer for sammenkopling er skissert.

Kostnadsoverslag (A og B er vurdert som relativt like)

		Mengde (m2)	Enhetspris (kr)	Sum (mill. kr)
1	Entreprensekostnad inkl. ca. 15 % påslag for rigg og drift	700	15000,-	10.5
2	Uforutsett, antatt ca. 15 %			1.6
3	Merverdiavgift, antatt ca. 15 %			1.8
4	Byggekostnad (sum 1, 2 og 3)			13.9
5	Byggherrekostnader, antatt ca. 15 % påslag for administrasjon, grunnundersøkelser, prosjektering, byggeledelse og kontroll			2.1
6	Prosjektkostnad (sum 4 og 5)			16.0
7	Grunnerverv og erstatninger (eventuelt)			-



Illustrasjon 3.3.1 Diagram prinsipper bussterminaler

3.3 Bussterminal

Terminalen skal vises i to alternativer, henholdsvis dagens lokalisering og en gateterminal i Ringveien. Innledningsvis ble det også utviklet en løsning med bussterminal nord for stasjonsbygget. For alle løsninger skal det illustreres prinsipper for innfartsparkering, sykkelparkering, taxi og K+R.

Vurderte løsninger

Bussterminalen på Jessheim stasjon er vurdert med fire ulike løsninger/lokaliseringer.

- Alternativ 0 - dagens terminalløsning, med utvidelse og oppgradering; SØR
- Alternativ 1 - ny terminal på nordsiden av stasjonsbygningen; NORD
- Alternativ 2 - gateterminal i Ringvegen, nord for Furusethgata; GATE
- Alternativ 3 - ny terminal langs østsiden av Ringvegen, nord for Furusethgata; GATE

Alternativene er illustrert på de neste sidene.

Figuren 3.3.1 viser alternativ 0A til venstre og alternativ 1A til høyre.

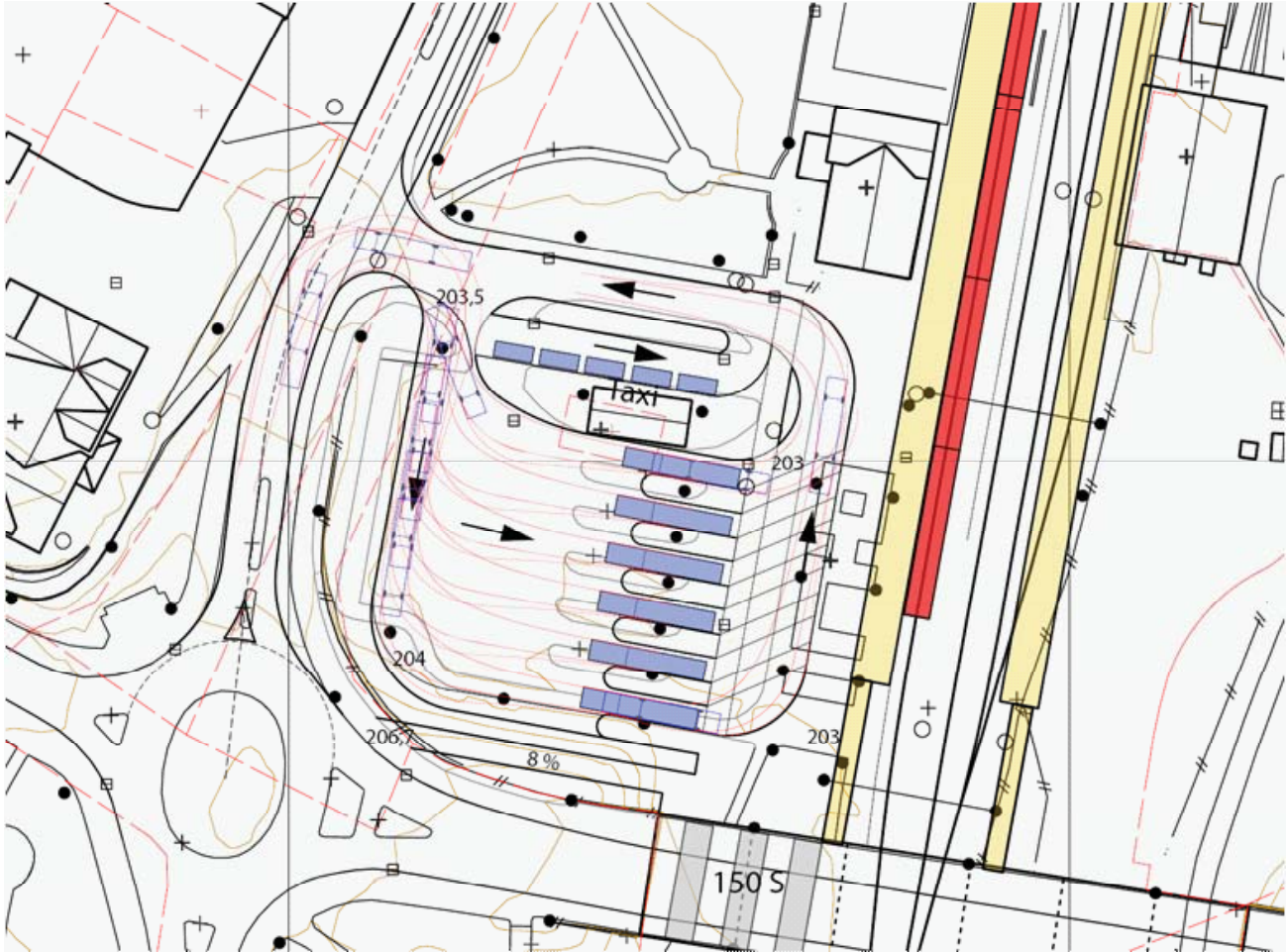
Figuren 3.3.2 viser alternativ 2A til venstre og alternativ 3A til høyre.



Illustrasjon 3.3.2. Terminalløsning alternativ 0A til venstre, alternativ 1A til høyre, mål 1:2.000. Buss og taxi er vist med blå farge, personbil er vist med gul farge og et 6-vogners lokaltog er vist med rød farge.



Illustrasjon 3.3.3. Terminalløsning alternativ 2A til venstre, alternativ 3A til høyre, mål 1:2.000. Buss og taxi er vist med blå farge, personbil er vist med gul farge og et 6-vogners lokaltog er vist med rød farge



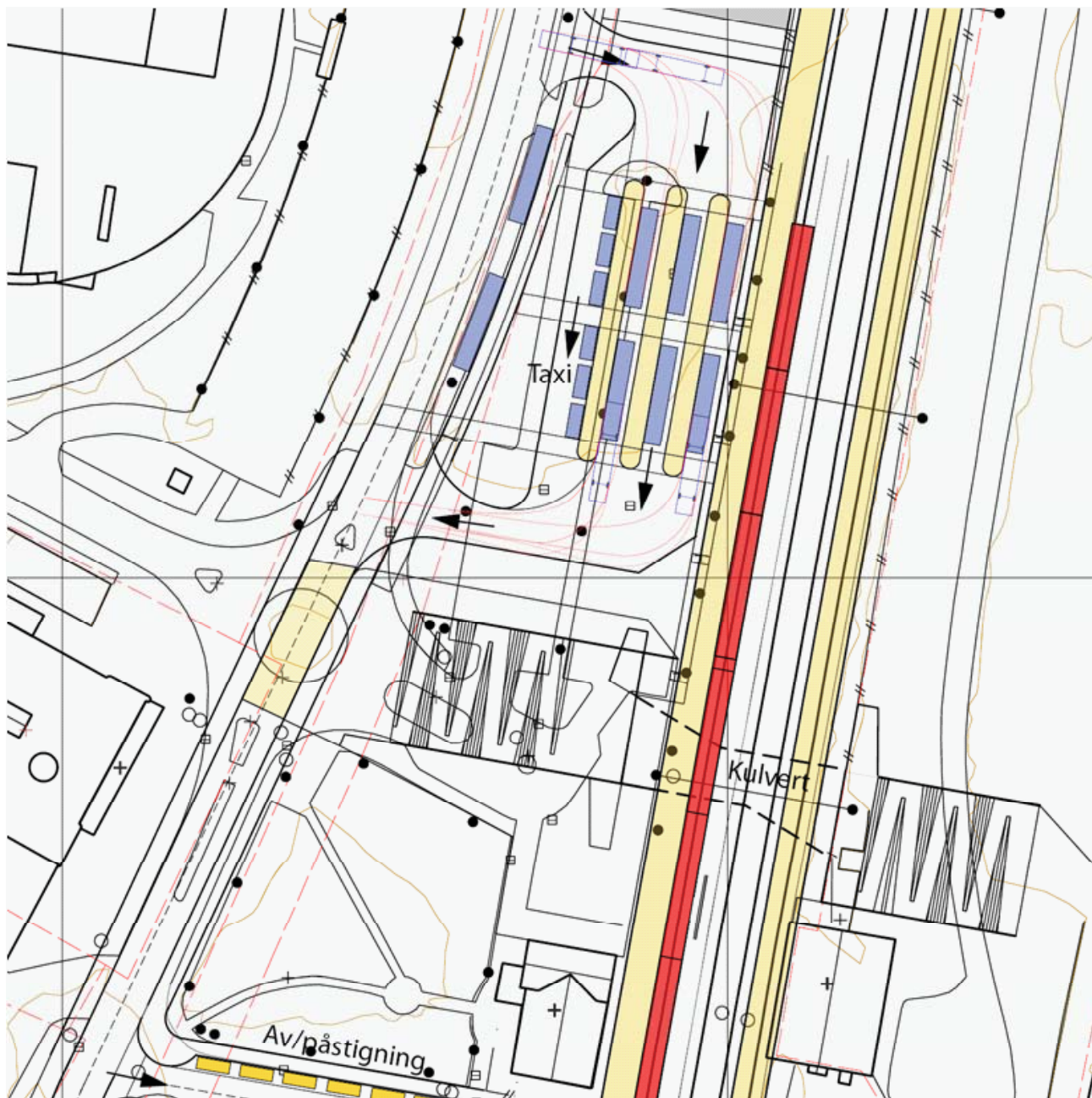
Illustrasjon 3.3.4. Bussterminal alternativ 0

Alternativ 0 / SØR

Bussterminalen må utvides med 5 m mot jernbanen for å få så lang innkjøring mot plattformer som mulig. Mot Algarheimveien er terminalen utvidet med 3 m for å få plass til 6 15 m busser. En gangakse krysser terminalen på tvers rett foran bussene, og gir forbindelse mellom bussene og stasjonsbygningen. Fra plattformene er det også vist skrå gangfelt direkte mot jernbaneplattformen mot Oslo. Nord for Furusethgata er det vist 4 reguleringsplasser for buss langs Ringveien. I alle alternativene er det vist svingkurver for 15 m buss med sving på bakhjulene.

Taxi har samme plassering som i dag, og det er plass til 5 taxier samtidig. Av- og påstigningen for personbil rett nord for stasjonskulverten, har plass til 5 biler samtidig. Innfartsparkeringen har plass til 210-220 biler på dagens innfartsparkeringsplass i nord. Parkeringen har atkomst fra Ringveien i nord og fra av- og påstigningsplassen i syd. Sykkelparkeringen er vist med 150 sykkelplasser under brua med Algarheimveien. Det foreslås også 100 sykkelplasser på østsiden av jernbanen, ved østre nedgang til stasjonskulverten.

Med venstresving inn mot plattformene vil det være vanskelig å manøvrere bussene slik at bakdøra kommer inntil plattformen. Med de viste slepekurvene blir det ca 20 cm mellom bakdøra på bussen og plattformen. Overhenget foran på bussene vil gå innover bakre del av plattformene, og overhenget bak vil gå inn over plattformen ved utkjøring. Plattformene kan da ikke være høyere enn 12 cm i alternativ 0.



Illustrasjon 3.3.5. Bussterminal alternativ 1

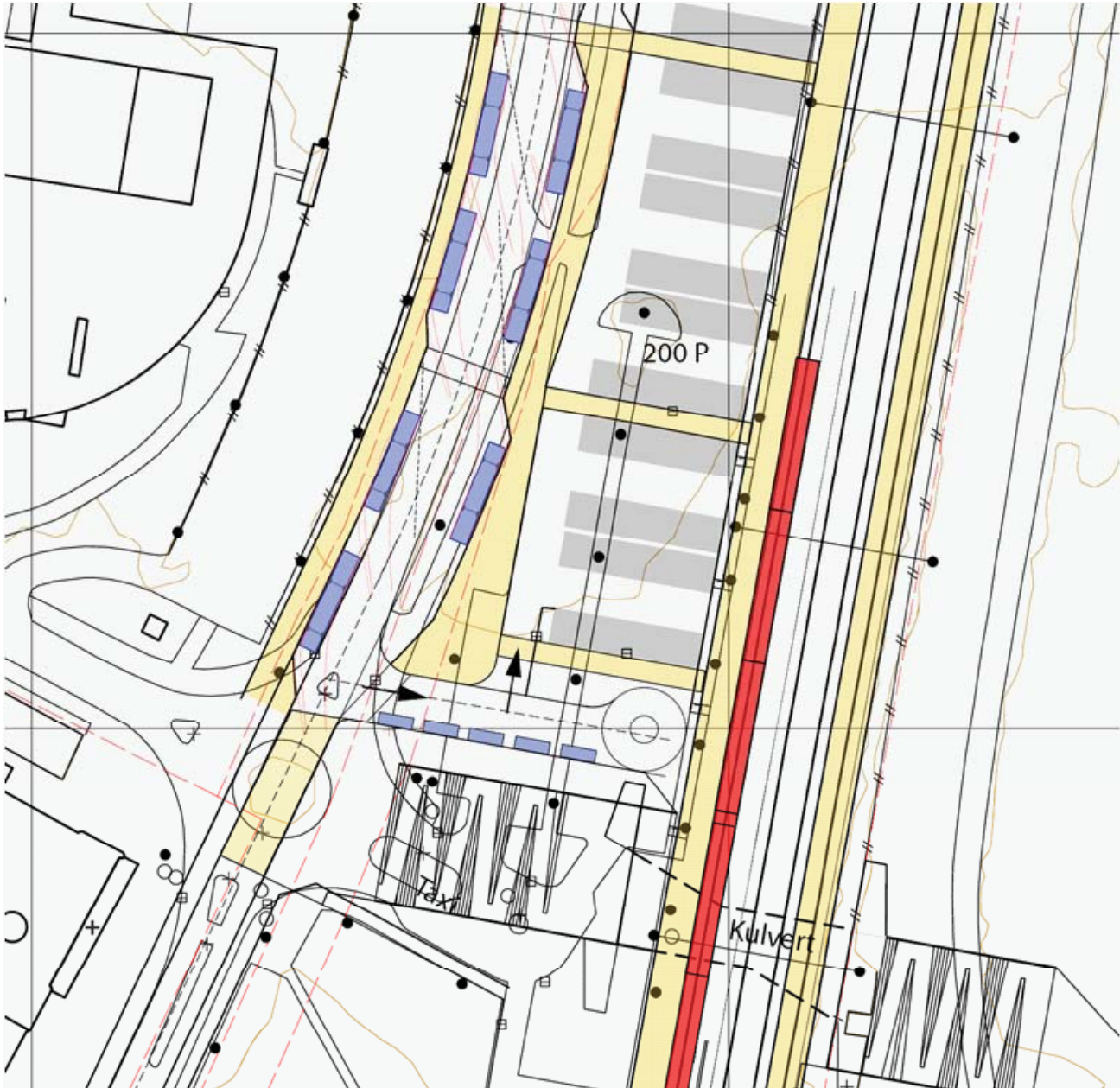
Alternativ 1 / NORD

Bussterminalen har plass til 8 busser samtidig, 6 langs 3 plattformer inne på terminalen, og 2 busser langs Ringveien. De to bussplassene i Ringveien kan brukes av nordgående busser på rute 311, 811 og 838. Tre gangakser på tvers gir atkomst mellom bussene og togene. 2 reguleringsplasser for buss er lagt langs Ringveien, rett nord for bussterminalen.

Taxi er lagt til en plattform parallelt med bussene, hvor det er plass til 6 taxier samtidig.

Av- og påstigningen for personbil, som er lagt langs søndre del av stasjonsparken ved den søndre innfartsparkeringen, har plass til 6 biler samtidig.

Innfartsparkeringen i alternativ 1 har plass til 240 biler, 130 i nord og 110 på dagens bussterminal syd for stasjonsbygningen. Sykkelparkeringen har 150 sykkelplasser under brua i syd og 100 sykkelplasser på østsiden av jernbanen, ved nedgangen til stasjonskulverten.



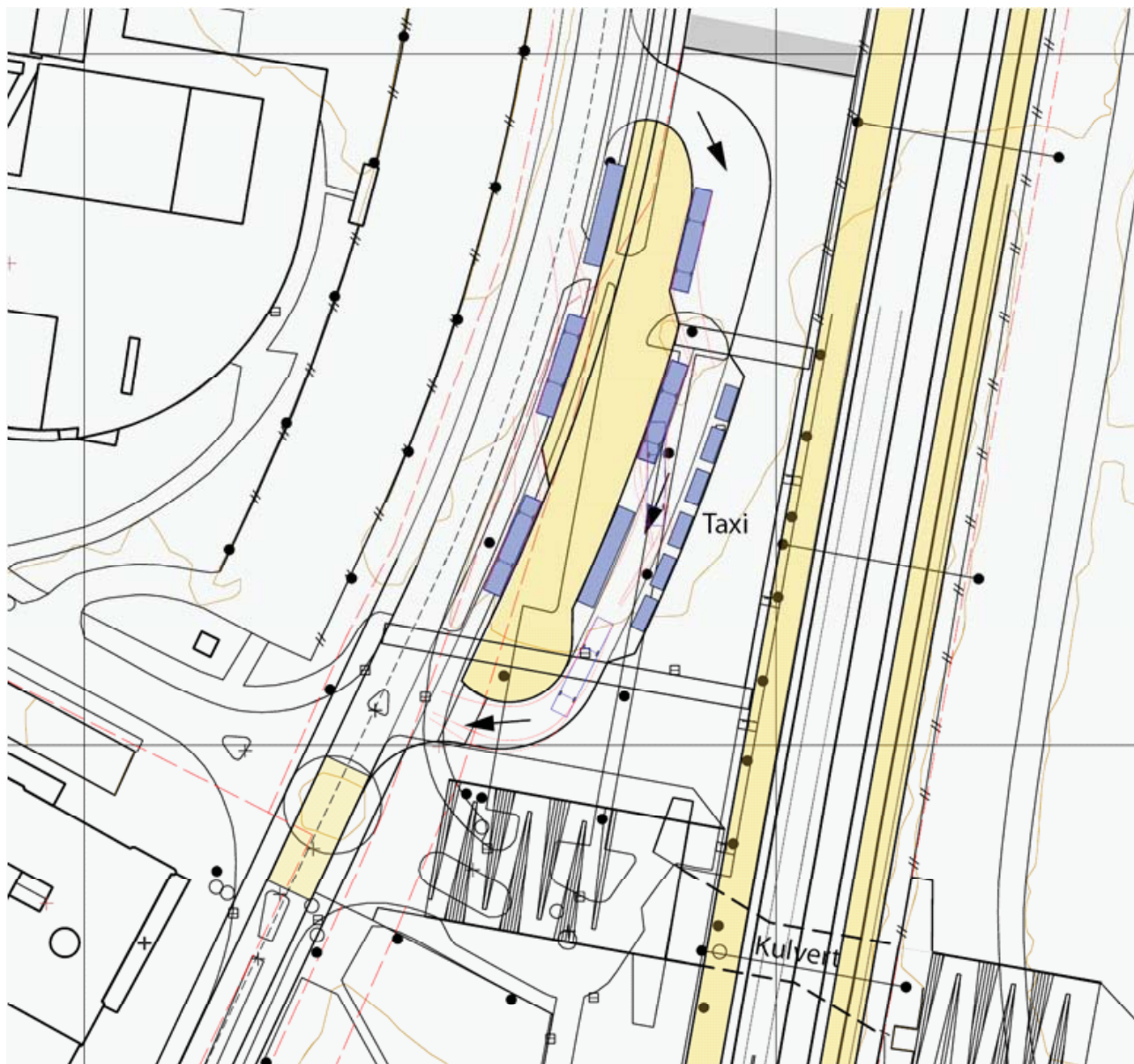
Illustrasjon 3.3.6. Bussterminal alternativ 2

Alternativ 2 / GATE

Bussoppstillingen for 7 busser i Ringvegen krever ca 120 m lengde. Nord for bussterminalen er det vist 4 reguleringsplasser langs Ringvegen, 2 på hver side av vegen. Med bussterminal i Ringvegen må det være snumulighet nær terminalen. Dette kan være en rundkjøring i krysset med Tverrvegen eller en vendesløyfe på østsiden av vegen. Gangkryssinger av Ringvegen er lagt ved de tre sideforskyvningene av bussoppstillingen. Dette gir mellom 25 og 30 m friskt foran og bak bussene ved gangkryssingene. Alternativ 2 gir lengst kjørevei for bussene av de tre alternativene, 300 m mer enn alternativ 1 og 3, og 450 m lenger enn 0-alternativet.

Taxioppstillingen er lagt langs nordre del av stasjonsparken.

Av- og påstigningen for personbil rett nord for stasjonskulverten, har plass til 5 biler samtidig. Innfartsparkeringen har plass til 310 biler, 200 i nord og 110 i syd. Sykkelparkeringen har 150 sykkelplasser under brua i syd og 100 sykkelplasser på østsiden av jernbanen.



Illustrasjon 3.3.7. Bussterminal alternativ 3

Alternativ 3 / GATE

Bussoppstillingen er lagt rundt et sentralt fotgjengerareal, med tre busser langs Ringveien og tre busser i en veisløyfe mellom Ringveien og jernbanen. Buss som ankommer først må stille opp på den fremre plassen. Buss nr to og tre har imidlertid fri innkjøring til holdeplass, og alle bussene har fri utkjøring fra holdeplass. Alternativ 3 har samme fordel som alternativ 1, med at busser kan snu i terminalen, men har mindre kapasitet enn alternativ 1. Det er vist tre reguleringsplasser for buss langs Ringveien, rett nord for bussterminalen.

Taxioppstillingen er lagt i bussterminalen langs østre del av bussterminalen.

Av- og påstigningen for personbil, som er lagt langs søndre del av stasjonsparken ved den søndre innfartsparkeringen, har plass til 6 biler samtidig.

Innfartsparkeringen i alternativ 1 har plass til 210 biler, 100 i nord og 110 på dagens bussterminal syd for stasjonsbygningen. Sykkelparkeringen har 150 sykkelplasser under brua i syd og 100 sykkelplasser på østsiden av jernbanen, ved nedgangen til stasjonskulverten.

Alternativer	Alternativ 0(Sør)	Alternativ 1 (Nord)	Alternativ 2/3 (Gate)
Kriterier			
Trafikksikkerhet	OK. velprøvd løsning. Dagens konflikt ved innkjørig P-hus fra Ringveien endres ikke.	OK. Velprøvd løsning.	Ikke OK. Uoversiktlig. Vurdert som ikke aktuell av Ruter #
Funksjonalitet - buss - reisende - kontakt tog	Kort reisevei for busser. Noe mer perifert i forhold til antatt tyngdepunkt i terminalen med ny kulvert.	Kort avstand til tyngdepunktet i terminalen. Kort avstand til innfartsparkering. Noe trafikk på tvers av gangaksen	Noe perifer til tog, men stort sett ok. Lengst avstand til Storgata.
Kostnader	Antatt tilnærmet alternativ 1 (NORD)	Ikke vurdert nærmere. Antatt tilnærmet alternativ 0/Sør.	Antatt å være den rimeligste løsningen.
Parkering	Innfartsparkering bare nord for stasjonsbygget.	Innfartsparkering mulig nord og sør for stasjonen.	Innfartsparkering mulig både nord og sør for knutepunktet .
Byrom	Delvis synlig og relativt lett tilgjengelig fra knutepunktet.	Synlig og lett tilgjengelig fra knutepunktet. Kan gi noe mer trafikk på tvers av gangaksen mellom Rådhusplassen og stasjonen	Synlig og lett tilgjengelig fra knutepunktet. Kan bli dominerende.
Volumstudier	Ved delvis overbygging må søyleplassering tilpasses terminalen. Kun overbygging over bussoppstilling.	Ved delvis overbygging må søyleplassering tilpasses terminalen.	Det enkleste alternativet mtp utbygging.

Illustrasjon 3.3.8 Sammenstilling av alternativer. Grønn farge angir en god løsning, gul farge akseptabel, rød farge; frarådes.

Oppsummering / anbefaling

Avstanden fra de enkelte deler av terminalen til midt på et 6-vogners lokaltog mot Oslo, for de 4 alternativene er vist i figuren nedenfor.

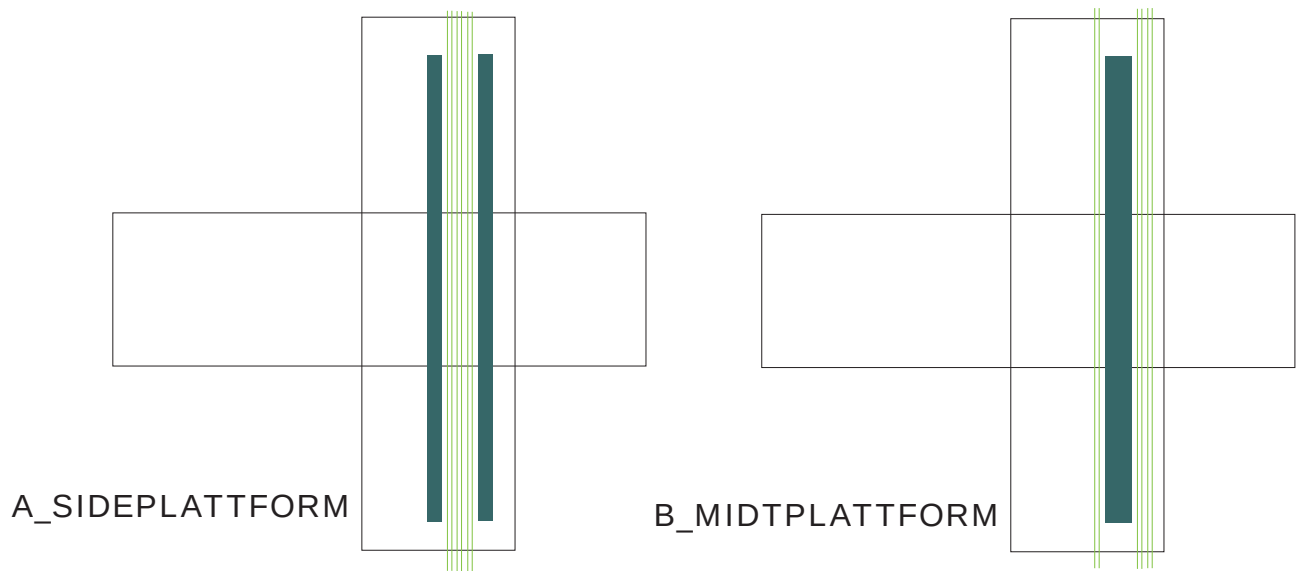
Alternativ	Gangavstand i meter til midt lokaltog mot Oslo				
	Buss	Parkering	Av/påstigning	Taxi	Sum
0-alternativ	90	160	70	80	104
Alternativ 1	50	130	110	70	80
Alternativ 2	110	120	110	30	103
Alternativ 3	80	140	110	50	95
Gjennomsnitt	83	138	100	58	95
Vekttall	4	2	1	1	8

Illustrasjon 3.3.9. Gjennomsnitt gangavstand i terminalen til midt på lokaltog mot Oslo.

I 0-alternativet (SØR) er toget plassert 40 m lenger syd på plattformen for å gi bedre kontakt til bussene.

Alternativ 1 (NORD) peker seg tydelig ut som det beste av de fire løsningene. Dette alternativet har den beste bussløsningen for busstrafikken og for bussreisende, og den gir kortest gangavstand.

0-alternativet er den nest beste løsningen fordi det gir en kompakt bussterminal med god kontakt mellom bussene. Den største ulempen med 0-alternativet er at bussene ikke kommer inntil plattform med bakdøra, og at en ikke kan bruke høye plattformer (pga bussene overheng). 0-alternativet har også lengst gangavstand til tog av de vurderte alternativene, selv om toget er plassert helt syd på plattformen mot Oslo.



Illustrasjon 3.4.1 Diagram. Plattformløsning A og B

3.4 Jernbanestasjon

Det er vurdert to alternative løsninger for jernbanestasjonen.

Alternativ A - med to 250 m lange sideplattformer og et forbikjøringsspor i midten

Alternativ B - med en 250 m lang midtplattform og et forbikjøringsspor på østsiden

Begge alternativer har en bred kulvert under sporene. Plattformene har tre atkomster med trapper eller ramper.

- trapper og ramper fra ny kulvert under sporene
- trapper fra brua med Algarheimvegen
- ramper fra ny kulvert med Tverrvegen i nord

Fra kulverten er det ramper med 5 % stigning og trapper. Fra brua med Algarheimvegen er det direkte trapper til plattformene og rampeforbindelser via vegsystemet på begge sider. Fra kulverten med Tverrvegen er det vist ramper med 8 % stigning direkte til plattformene.

Beskrivelse

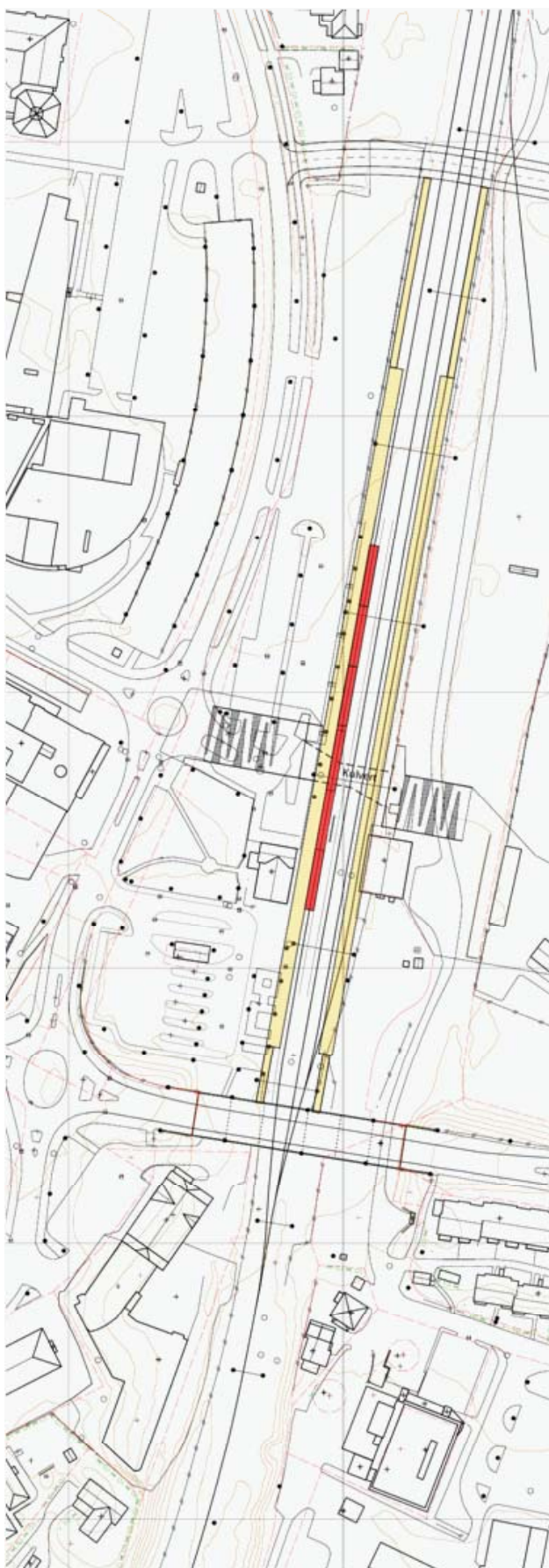
Alternativ A / Sideplattformer

Sideplattformene er vist i 5 m bredde. De er lagt langs eksisterende spor 1 på vestsiden, og langs spor 3 på østsiden. Sporene må ikke flyttes, men plattformsporet på østsiden (spor tre) må sannsynligvis oppgraderes til høyere standard. Langs plattformen på vestsiden er det vist et 1 m bredt belte til beplantning, som skille til parkeringen. Langs plattformen på østsiden blir det mellom 3,8 m (i nord) og 3,9 m (i syd) mellom plattformen og eiendomsgrensen. Pakkhuset må ikke flyttes med sideplattformer, men plattformen blir 0,5-1 m smalere forbi bygningen. Nye plattformer blir noe høyere enn dagens plattformer. Anslagsvis 15-20 cm. Dette må detaljeres grundigere i senere faser og i tett dialog med antikvariske myndigheter.

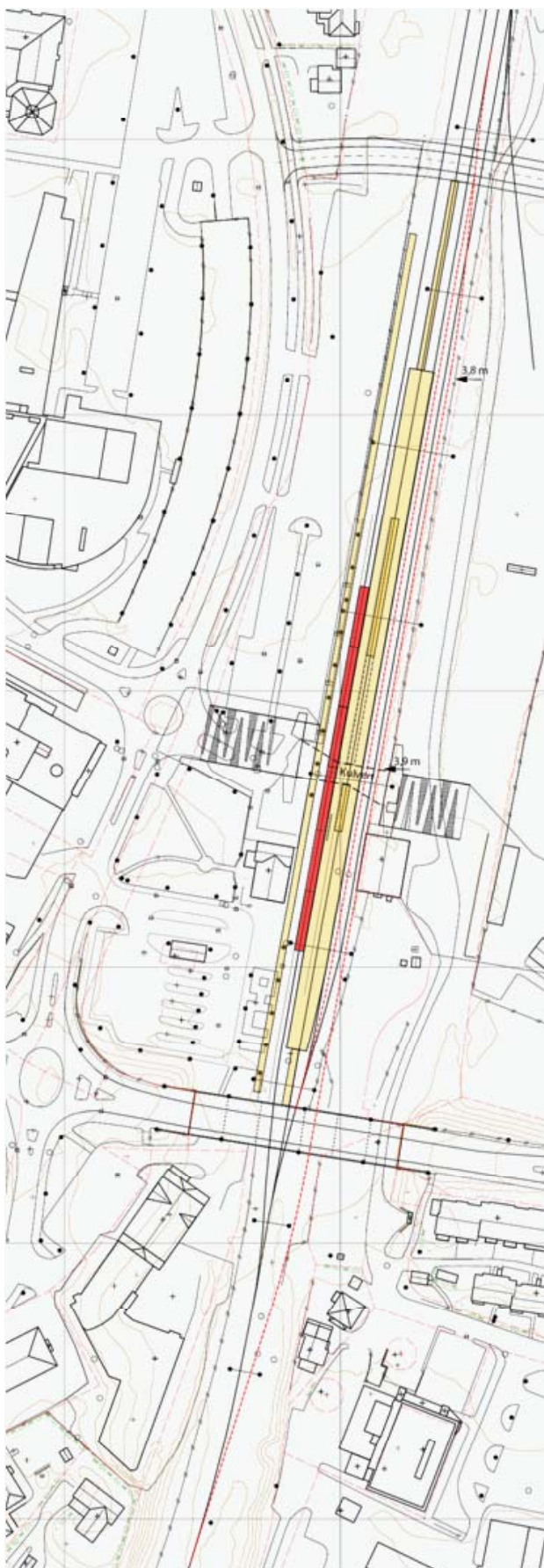
Alternativ B / Midtplattform

Midtplattformen er vist i 9 m bredde, og er lagt langs eksisterende spor 1. Spor 2 og 3 må forskyves ca 6,0 m mot øst. Fra forbikjøringssporet på østsiden (spor 3) blir det mellom 3,8 m i nord og 3,9 m i syd mellom midt spor og eiendomsgrensen. Større avstand til eiendomsgrense krever at også spor 1 på vestsiden av plattformen flyttes vestover. Fra midt av spor 1 til gangvegen langs parkeringen på vestsiden er det ca 4,5 m avstand. Godshuset må flyttes 8 m mot øst for å få samme avstand til sporet som stasjonsbygningen. Sporene på østsiden må legges om forbi plattformen, og en på ca 190 m langs strekning syd for plattformen og ca 120 m lang strekning nord for plattformen. Forbikjøringssporet er lagt inn som gjennomgående spor på østsiden, og østre plattformspor tar av fra dette. I syd må forbikjøringssporet legges i rett linje under broa med Algarheimvegen, for å gå klar av brostøyer (vist med brutt sort strek). Syd for broa er forbikjøringssporet lagt i kurve med radius 500 m, og så i en rettlinje til tangering dagens spor ca 190 m syd for plattformen. Plattformspor på østsiden må også legges i kurve i søndre del av plattformen for å gå klar av brostøyer. Her er sporet lagt i kurve med radius 500 m, og videre i rettlinje inn på dagens avgreining til spor 3 og 4 i syd. Søndre ende av midtplattformen blir da ca 7,5 m bred. I nord er forbikjøringssporet lagt i en to motgående kurver med radier 500 m fra enden av plattformen. Mellom kurvene er det en mellomliggende rettlinje på ca 45 m. Plattformsporet på østsiden er lagt i rett linje frem til den mellomliggende rettlinjen på forbikjøringssporet.

Illustrasjon 3.4.2. Jernbanestasjon, A_ Sideplattformer



Illustrasjon 3.4.3. Jernbanestasjon, B_ Midtplattform



Alternativer	Sideplattform	Midtplattform
Kriterier		
Funksjonalitet - buss - tog - reisende	God overgang mellom buss og tog til plattform mot Oslo.	Noe avstand til tog. Fleksibilitet ved mulig fremtidig situasjon og driftsavvik (tog kan føres inn på nytt spor uten negative konsekvenser for de reisende).
Jernbaneteknisk	Antatt rimeligst. Krever ikke omlegging av spor. Vi ikke kreve endringer eller funksjonalitet ut over dagens anlegg.	Krever endring i sporarrangement og konfigurasjon, noe som krever endring av både signal- og kontaktledningsanlegg. I tillegg vil det måtte etableres en bredere trasé mot sør.
Kvaliteter byrom	Byrom omfatter plattformene på begge sider av traséen. Plattformkanten fremstår som "bryggekanter" i byrommet.	Direkte kontakt fra byrom til plattform brytes. Togtrasé fremstår i sterkere grad som en bro. Avslutning mot byrommene i form av gjerde. Kulvert brytes med et lysinnslipp midtveis.
Konsekvenser Kulturminner	Bygninger kan stå. Inngår i ny stasjonskontekst. Noe justeringer av høyde må drøftes. Bruk av bygninger må drøftes videre.	Pakkhuset må flyttes. Konteksten til eksisterende bygninger endres.

Illustrasjon 3.4.4 Sammenstilling av alternativer. Grønn farge angir en god løsning, gul farge akseptabel, rød farge; frarådes.

Konsekvenser

Gangavstander

Avstanden fra de enkelte deler av terminalen (i terminalalternativ 1) til midt på et 6-vogners lokaltog mot Oslo, for de to stasjonsalternativene er vist i figuren nedenfor.

Stasjons- alternativ	Gangavstand i meter til midt på lokaltog mot Oslo				
	Buss	Parkering	Av/påstigning	Taxi	Sum
Stasjonsalt A	50	130	110	70	80
Stasjonsalt B	130	180	110	140	141
Gjennomsnitt	90	155	110	105	111
Vekttall	4	2	1	1	8

Illustrasjon 3.4.5. Gangavstand i terminalalternativ 1, til midt på lokaltog mot Oslo.

Stasjonsalternativ A peker seg klart ut som det beste av de to løsningene, mht gangavstand til tog. Med sideplattform blir det ned mot halve gangavstanden fra tilbringersystemet til tog mot Oslo. Om en tar med nivåforskjellen fra kulverten og opp til plattformen øker forskjellen mellom de to alternativene med 45 m (4,5 m x 10). For tog fra Oslo vil det være liten forskjell på de to alternativene.

Stasjonsalternativ B med midtplattform vil være best for de reisende ved plutselige bytter fra det vanlige toget til et annet tog. På Jessheim stasjon kan dette skje i to situasjoner.

1. Det ordinære sporet er stengt for trafikk – vedlikehold, toguhell eller lignende
2. Et annet tog passerer det ordinære toget, og reisende ønsker å bytte til dette

Begge situasjoner sannsynligvis skje meget sjelden på Jessheim stasjon, som ligger på en en-sporet banestrekning med begrenset kapasitet. I situasjon 1 kan de reisende også få informasjon om å bytte til den andre plattformen når de ankommer stasjonen. Situasjon 2 vil sannsynligvis kun inntreffe om jernbanen forbi Jessheim brukes av regiontog som er omdirigert fra Gardermobanen. Denne situasjonen kan også håndteres med informasjon til de reisende, slik at de velger riktig plattform i det de ankommer stasjonen.

Plattformen mot Oslo er den viktigste avgangsplattformen på Jessheim stasjon. Det er i avgangssituasjonen om morgenen de reisende har dårligst tid, og da er kort avstand til togene fra tilbringersystemet viktigst. På Jessheim ligger hele tilbringersystemet til togene på vestsiden. De få situasjonene (1 og 2) som favoriserer midtplattform på Jessheim, kan ikke oppveie de store fordelene som sideplattformer har mht gangavstand fra tilbringersystemet.

Sporomlegging

Stasjonsalternativ A krever ikke omlegginger av spor, kjørestrøm eller signaler, kun eventuell oppgradering av spor, og fjerning av spor og sporveksler.

- fjerning av 520 m spor (spor 4)
- fjerning av 2 sporveksler på ny sporlinje (på spor 4)

Stasjonsalternativ B krever omfattende endringer av spor, kjørestrøm og signalanlegg på stasjonen.

- 560 m nytt forbikjøringsspor
- 320 m nytt østre plattformspor
- 2 nye sporveksler på nytt østre plattformspor
- fjerning av 1.320 m spor (hele eks spor 2 og deler av spor 3 og 4)
- fjerning av 2 sporveksler på ny sporlinje (på spor 2)

Jernbanetekniske endringer

De to skissealternativene for Jessheim stasjon er gjennomgått sammen med Rail-X og er i det etterfølgende kommentert:

Alternativene for stasjonen er vurdert ut fra de jernbanetekniske endringene som antas nødvendige i de to alternativene. De jernbanetekniske anleggenes tilstand er ikke kjent, og kommentarene er gitt ut fra at det er mulig å gjøre endringer i eksisterende anlegg uten å gjennomføre generelle oppgraderinger.

Alternativ A med sideplattformer

Fordrer fjerning av spor for å få plass til plattform på østre side av stasjonen. Ingen sportekniske endringer ut over fjerning av spor nødvendig. En eventuell oppgradering av spor 3 vil kunne kreve masseutskifting og ny ballast. Det fremgår ikke om dette sporet har signaltekniske installasjoner, men det antas at disse kan bortkobles i eksisterende anlegg dersom de finnes. Det må vurderes om utkjørhovedsignaler mot syd må flyttes for å få full utnyttelse av plattformens lengde.

Alternativet krever ingen endringer i kontaktledningsanlegg, men det vil være aktuelt å korte inn åk over sporet som fjernes. Dette vil også føre til at anlegget kommer innenfor eiendomsgrensen mot øst. Det må vurderes om det er mulig med ombygging av eksisterende åk eller om nye åk må monteres. Bygging/oppgradering av plattformer kan forandre omlegging av kabler på stasjonen. Dette kan f. eks. være aktuelt i forbindelse med masseutskifting eller dersom eksisterende kabler ligger i veien for nye konstruksjoner (plattformer, kulverter etc).

Alternativ B med midtplattform

Alternativet fordrer flytting av 2 spor forbi plattformene samt nytt forbikjøringsspor mot øst med tilknytning til eksisterende spor sør for stasjonen. Nytt forbikjøringsspor vil kreve ny sportrase sydfra og det vil kunne være behov for masseutskifting og ny ballast i forbindelse med flytting av sporene inne på stasjonen. Nytt sporarrangement vil kreve endringer i signalanlegget, og nytt anlegg må vurderes for dette alternativet. Sporarrangementet vil også kreve en omfattende ombygging av kontaktledningsanlegget på stasjonen og en full utskifting av hele anlegget kan være nødvendig. Dersom man velger å bygge nye jernbanetekniske anlegg vil det måtte bygges nye kabelføringsveier og kabler for anlegg som tas ut av drift må fjernes.

Oppsummering Jernbaneteknisk

Alternativ A vil ikke kreve endringer eller funksjonalitet i stor grad ut over dagens anlegg. Det må imidlertid vurderes om anleggene berøres av nye tekniske installasjoner, og om det er behov for omlegging av kabler. Alternativ B krever endring i sporarrangement og konfigurasjon, noe som krever endring av både signal-og kontaktledningsanlegg. I tillegg vil det måtte etableres en bredere trasé mot sør. Alternativ B vil derfor kreve lang større ressurser enn alternativ A og vil med stor sannsynlighet også berøre trafikken på banen i større grad under anleggsperioden.

Byrom

I en variant med sideplattformer, vil byrommet omfatte plattformene. Plattformkanten fremstår som "bryggekanter" i byrommet på begge sider av sporene. Når en går ut av toget trer en samtidig inn i byrommet.

En løsningen med midtplattform fremstår i sterkere grad som en forsterket barriere mellom de to sidene av sporet/ stasjonen. Avslutningen mot sporene vil være i form av et høyt gjerde el lignende

I begge varianter vil det være hensiktsmessig å opprettholde gode siktlinjer over sporområdet.

Kulturminner

Stasjonsbygget er vedtaksfredet etter kulturminnelovens § 15 28.11.1996, tinglyst 30.01.1997. Fredningen omfatter eksteriøret samt deler av interiøret:.

Endring av perrongen for å tilpasse nye krav vil også endre den opprinnelige situasjonen knyttet til tidligere jernbanedrift. Dersom dette ikke medfører alt for store konsekvenser ift den opprinnelige situasjonen, vurderes dette som greit. Er det snakk om store høydeforskjeller og nye konstruksjoner, kan dette medføre behov for grundigere studier i senere planfaser.

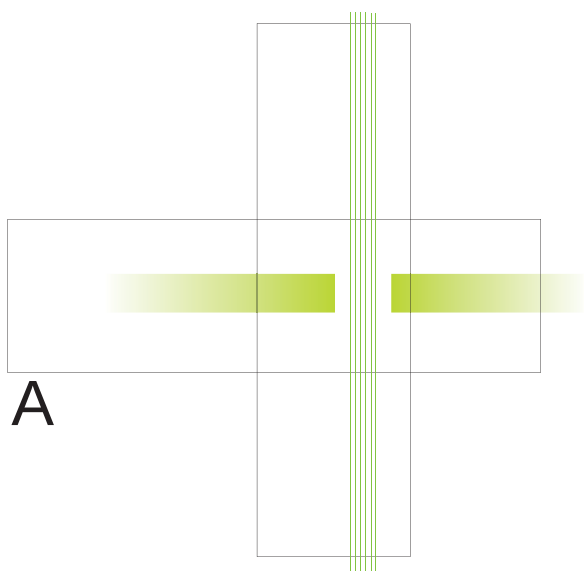
I denne saken, som i de fleste andre tilsvarende, vil det være lurt å avklare med Akershus fylkeskommune som kulturminnemyndighet, gjennom en felles befarings så tidlig som mulig i prosessen. Da vil en få rammene for hvilke endringer som tillates tidlig, og unngår eventuelle innsigelser senere i planprosessen. God kommunikasjon i slike saker er viktig for resultatet.

Pakkhuset er regulert til spesialområde bevaring etter gammel plan- og bygningslovs § 25.6, og er med det underlagt et formelt vern. Dette vil ha betydning for om bygningen kan flyttes eller ikke. En avklaring her bør derfor gjøres direkte med kulturminnemyndighetene og kommunen.

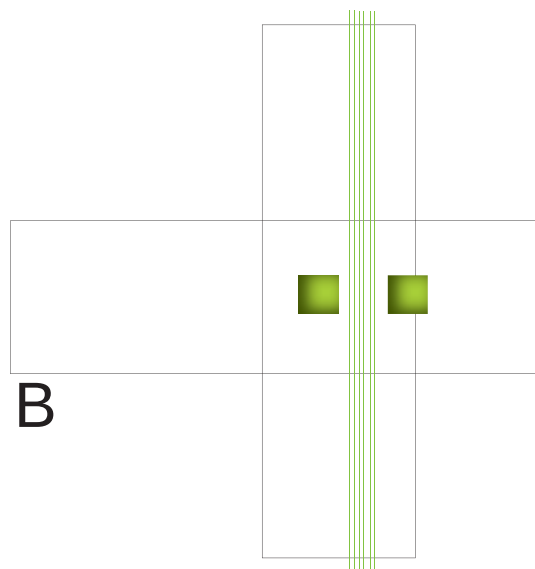
I en løsning med midtplattform vil den opprinnelige sammenhengen mellom stasjonsbygningene og spor/plattformer endres vesentlig.

Oppsummering

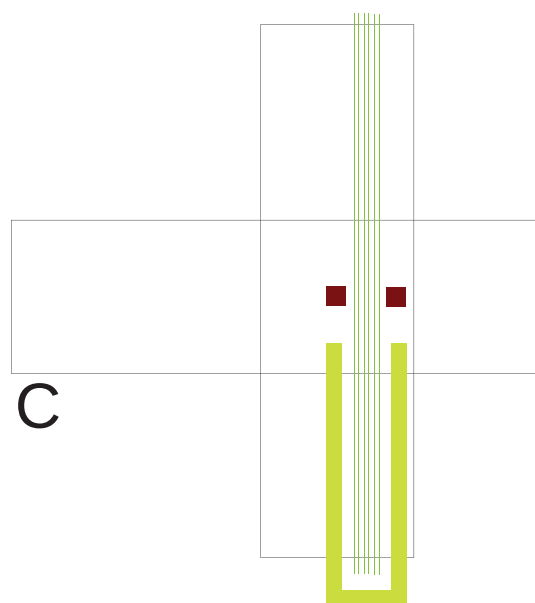
De fleste vurderinger tilsier at en løsning med sideplattformer gir den beste løsningen, både isolert for kollektivknutepunktet, og for byutvikling av Jessheim sentrum.



A



B



C

Illustrasjon 3.5.1 Diagram. Mulige kryssinger av jernbanesporene på Jessheim.

3.5 Fotgjengerundergang

Prinsipp og lokalisering av kryssing av jernbanesporene er undersøket i tre alternativer.

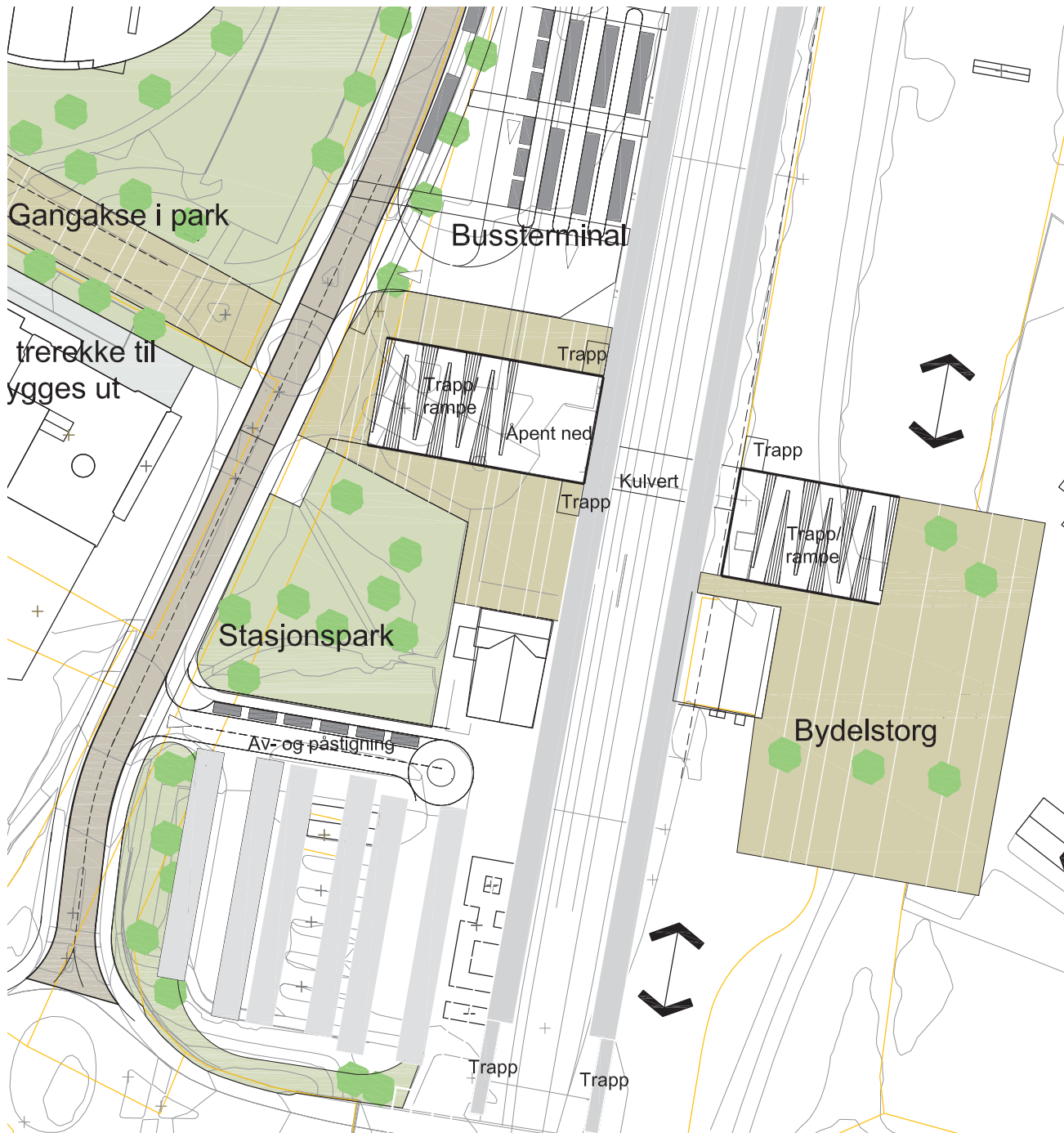
Beskrivelse

- a) "Gate" under jernbanen. Arbeidstittel; "Kløfta på Jessheim". Gaten som løper under jernbanen. Ideen om den problemfrie kryssingen. Vi har gode bilder av dette fra for eksempel S-bahn i Berlin. På Jessheim blir dette en relativt omfattende konstruksjon for å få til en slik illusjon.
- b) En undergang med lys og luft. Ideen om at en kan bygge en bred undergang og romslige åpninger i begge ender som legger til rette for en trygg passasje, og høye byromskvaliteter ved oppstigningen på begge sider.
- c) En minimal under (eller overgang) kombinert med en god rampe via Algarheimsveien. En nødtørftig tilpasning. En minimal kryssing av sporene ved jernbanen, og ramper opp til Algarheimsbroen, for å kople seg på dagens hovedåre for gang- og sykkeltrafikk. Alternativet er sannsynligvis en rimelig løsning, men bryter med forventningene om en markert passasje nord for stasjonsbygget.

Vurdering / anbefaling

De tre prinsipielle løsningsalternativene er bearbeidet videre til en anbefalt løsning som illustrert på de neste sidene. Løsning tar utgangspunkt i alternativ B over, men kan også leses som en kombinasjon av de tre prinsippene vist over:

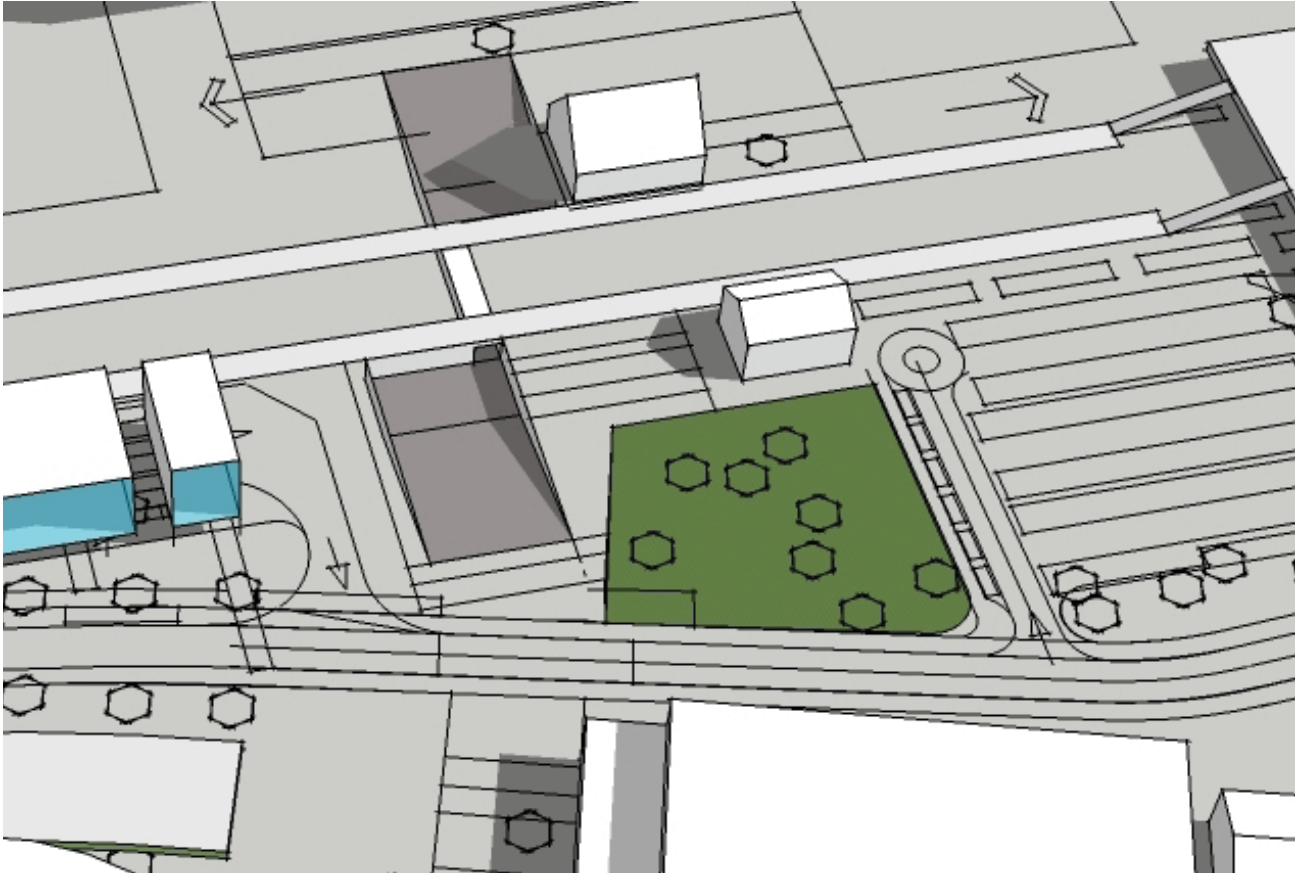
- i) Det velges en bred undergang med lysåpninger på begge sider av sporene. Åpningen ned til nedre nivå i knutepunktet ligger sentralt i byromskrysset for å sikre optimale bevegelsesmønstre.
- ii) Åpningene ned henvender seg til byromskonteksten (aksedraget Rådhusorget - Dampsgatorget) ved brede "ramper" i aksen. Rampene utstyres med sikksakkformede ramper for å sikre universell utforming, kombinert med trapper.
- iii) Forbindelse til Algarheimveien etableres. Både direkte atkomst via trapp, og via ramper. Dette for å sikre at knutepunktet er koplet opp mot Algarheimveien som sentral ferdselsåre gjennom Jessheim. Ny tverrforbindelse nord for stasjonen koples også til stasjonsanlegget med ramper.



Illustrasjon 3.5.2 Fotgjengerundergang. Tidlig skisse..



Illustrasjon 3.5.3 Studier av overgang med trapp, rulletrapp og heis



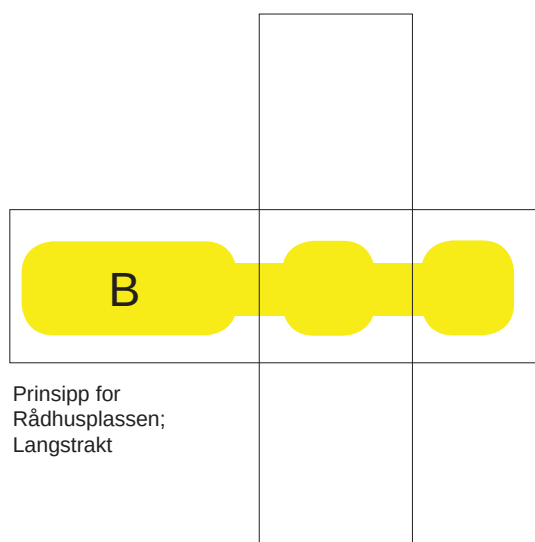
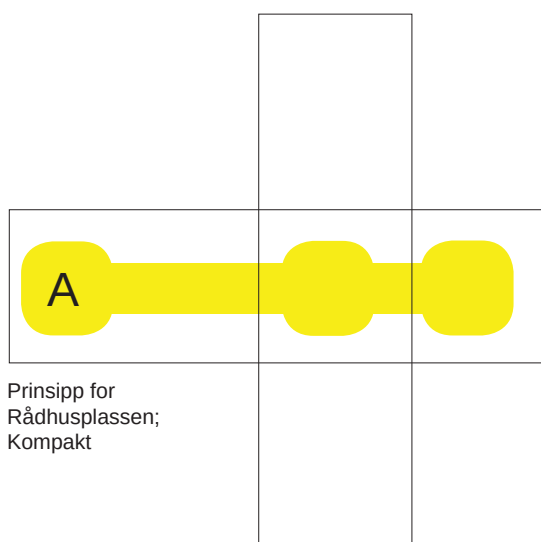
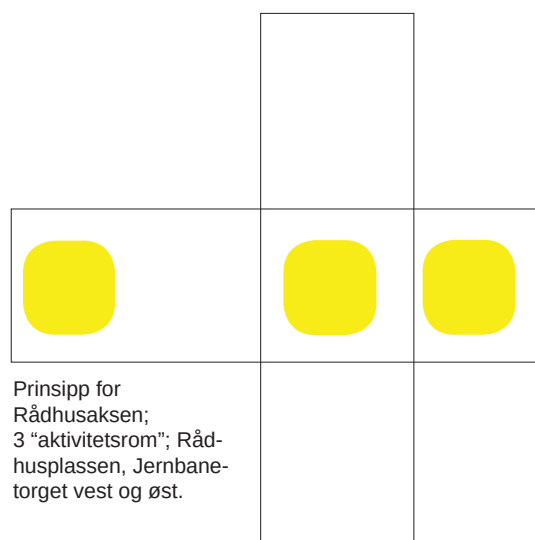
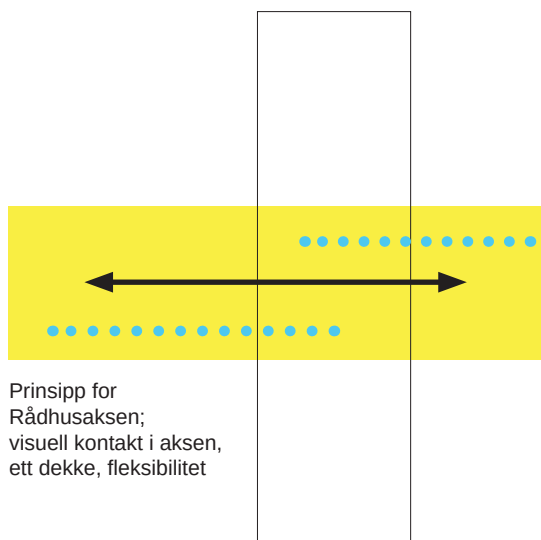
Illustrasjon 3.5.4 Studier av undergang sett fra vest mot stasjonsbygget (foran) og Pakkhuset (bak).

Skissen og volumstudiene på dette oppslaget viser studier av ny undergang.

Undergangen på vestsiden av sporene er lokalisert sentralt i det nye "byromskrysset". Nedgangen til passasjen under sporene utgjør både et sentralt element i aksen fra Rådhusplassen til Dampsagparken, og et nav i kollektivknutepunktet.

Åpningene til nedre nivå på vestsiden og østsiden er forskjøvet noe i forhold til hverandre. Selve åpningene er lagt vinkelrett på spor- og plattformer for å sikre en kortest mulig undergang. Pga at aksedraget fra Rådhusplassen krysser sporområdet med en skrå vinkel og eiendomsgrenser øst for sporet begrenser plasseringen øst for sporet er åpningene plassert som vist.

Begge åpningene er plassert nær Stasjonsbygget og Pakkhuset. Det historiske bygningsmiljøet kan utnyttes til å gi kvaliteter og identitet til passasjen.



3.6 Byrom, parker og plasser; Rådhusplassen

Det skisseres en prinsipiell avgrensning av plass- og parkrom, og hvilke prinsipper for utforming som anbefales lagt til grunn for senere prosjektering.

Prinsipper for Rådhusaksen

Byrommet mellom Rådhusplassen og Dampsagparken er på overordnet nivå omtalt i kapittel 1 som en av "armene" i byromskorset. Det er skissert følgende prinsipper:

- a) visuell kontakt mellom Rådhuset og området øst for sporene.
- b) samme dekke og belysning i hele byromsaksen.
- c) fleksible byrom, uten unødvendig beplantning og møblering.
- d) 3 "aktivitetsrom"; Rådhusplassen, Jernbanetorget vest og Jernbanetorget øst (Dampsagplassen). Aktivitetsrommene krysses av Ringveien og sporene.

Alternativer for Rådhusplassen

Det er skissert to prinsipielt forskjellige løsninger for Rådhusplassen:

- a) Et kompakt torg mellom Rådhuset/Kulturhusets inngang og Senterets inngangsparti
- b) Et langstrakt torg som i sterkere grad forholder seg til Rådhusparken

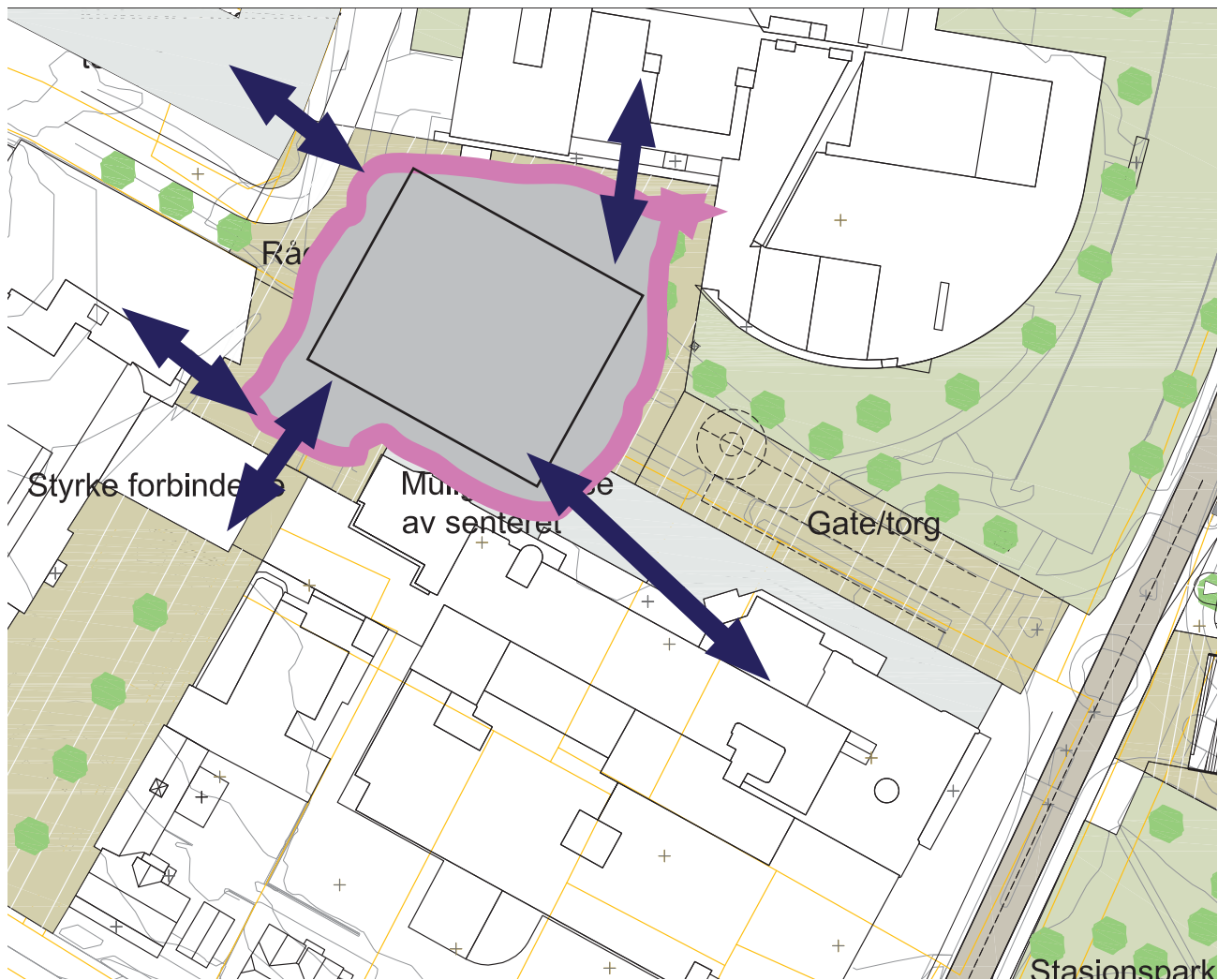
Alternativ a) gir en nesten kvadratisk rådhusplass som er definert av bygningsmasse i nord, vest og sør og åpner seg mot stasjonsaksen østover. Plassen samler Rådhuset, Kulturhuset, Kjøpesenteret og den kommende bebyggelsen i vest, og komprimerer torgaktiviteten på et mindre areal. Gangaksen mot stasjonsområdet får preg av å være en bred gangvei som er rammet inn av parkarealer. Styrkingen av rådhusparken vektlegger sammenhengen med stasjonsparken.

Alternativ b) består av en kontinuerlig plassdannelse fra Rådhusplassen til stasjonsområdet og Dampsagområdet. Forbindelsen understrekes som en bymessig torgakse og gir en tydeligere sammenheng mellom torget og jernbanerommet. Løsningen gir en større og mer fleksibel bruksflate der den vestligste delen brukes mest aktivt og den østligste delen kan tilrettelegges for ulike bruk og temporære tilstelninger. Ulike aktivitets- og oppholdssoner kan fordeles langs flaten.

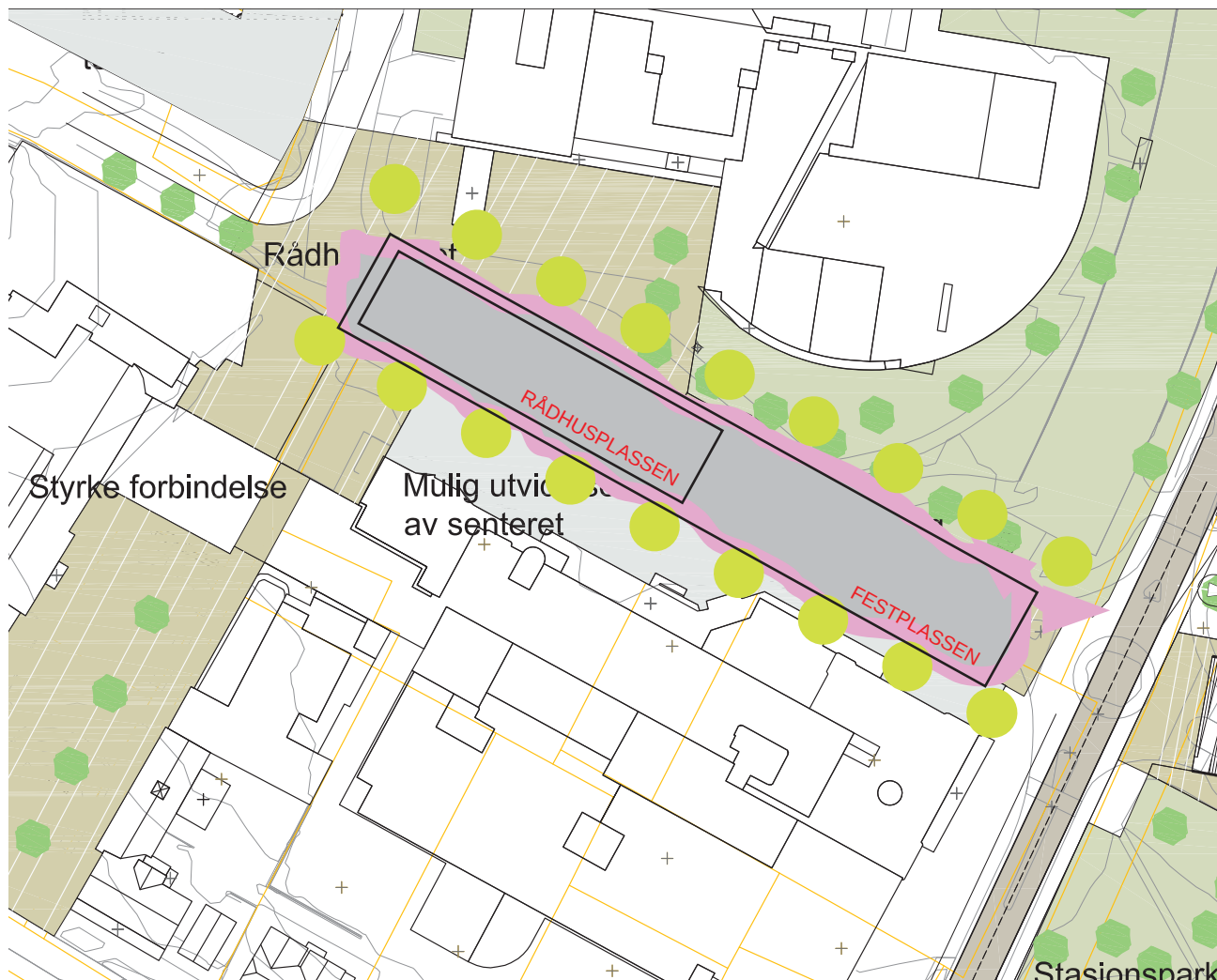
Vurdering / anbefaling

Begge alternativene kan fungere som prinsipp for avgrensning av byrommet. Valg av prinsipp vil henge sammen med andre deloppgaver, slik som f.eks. valg av parkeringsløsninger.

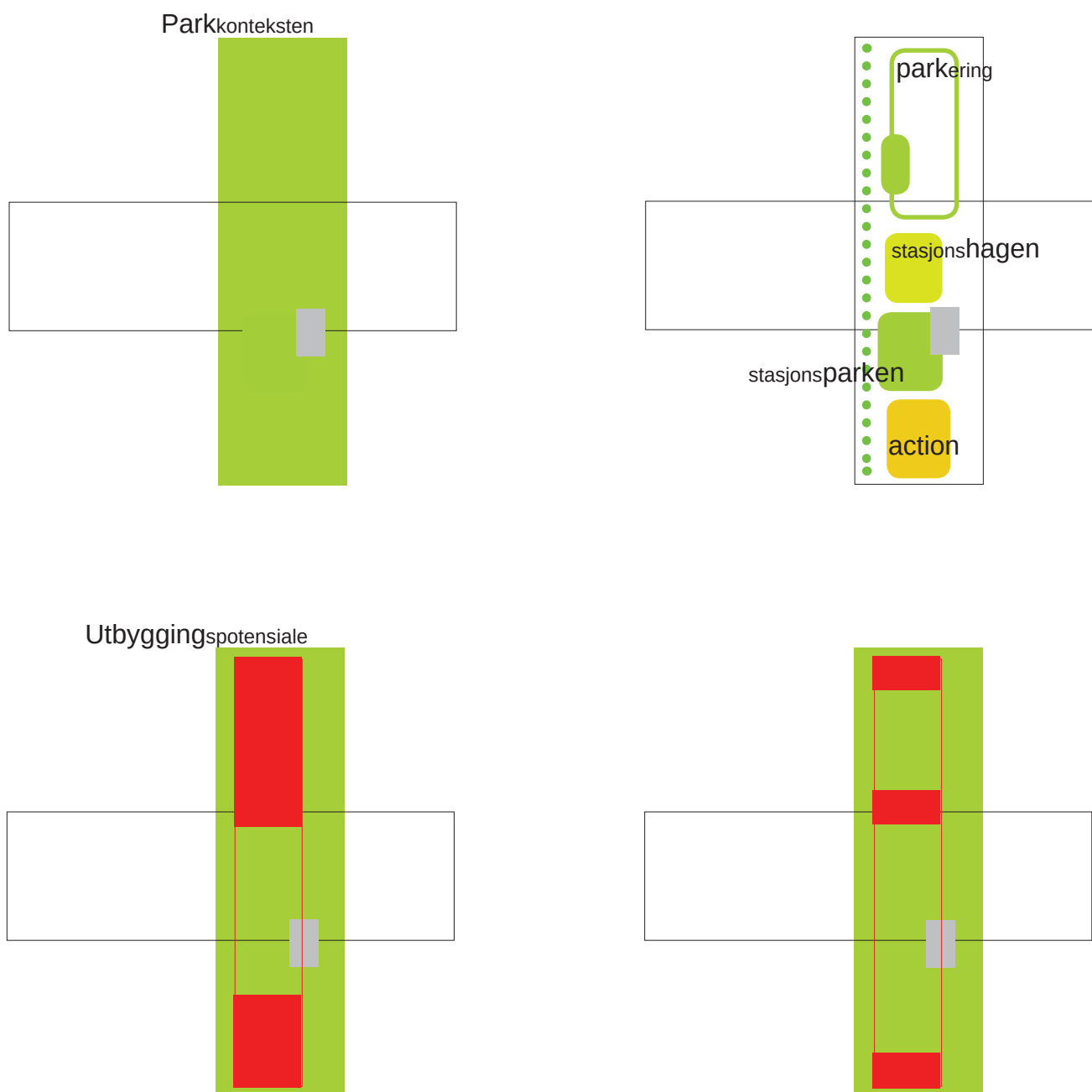
Asplan Viak vil imidlertid fremheve prinsipp b) "et langstrakt torg" som en interessant løsning. Dette alternativet gir muligheter for å etablere et tydelig byrom med beplantning som vegger. Byrommet vil i sterkere grad være en del av Rådhusparken.



Illustrasjon 3.6.2: Rådhusplassen. Alternativ A; Kompakt. Prinsipp for utforming. Inngangspartier til Rådhus, Kulturhus og sentrumsbebyggelse er med å definere plassrommet. Alternativet kan kombineres med fortsatt bruk av nedkjøringsrampen til Ormen Lange i Furusetthgata.



Illustrasjon 3.6.3: Rådhusplassen. Alternativ B; Langstrakt. Prinsipp for utforming. Langstrakt byrom, med "Rådhusplassen" lengst vest. En utvidet plassrom videre østover utgjør "Festplassen" ved spesielle arrangementer som 17. mai etc. Trerekker utgjør veggene i rommet og inngår som del av Rådhusparken. Rådhuset/ Kulturhuset ligger på denne måten inne i parkkonteksten.



Illustrasjon 3.7.1 Diagram. Jernbaneparken

3.7 Byrom, parker og plasser; Jernbaneparken

Det skisseres en prinsipiell avgrensning av plass- og parkrom, og hvilke prinsipper for utforming som anbefales lagt til grunn for senere prosjektering.

Prinsipp Jernbaneparken

Byrommet mellom Jernbanesporet og Ringveien er på overordnet nivå omtalt i kapittel 1 som en av "armene" i byromskorset. Det er skissert følgende prinsipper:

- a) En grønn tverrakse, som videreutvikler Jernbaneparken / hagen samt jernbanetraseens grønndrag. Park, hage, eng følges opp i grøntaksens delområder
- b) Arealet er også omtalt som mulig byggegrunn. Tverraksens retning kan dermed understrekes av en ny bygningsstruktur langs sporene.

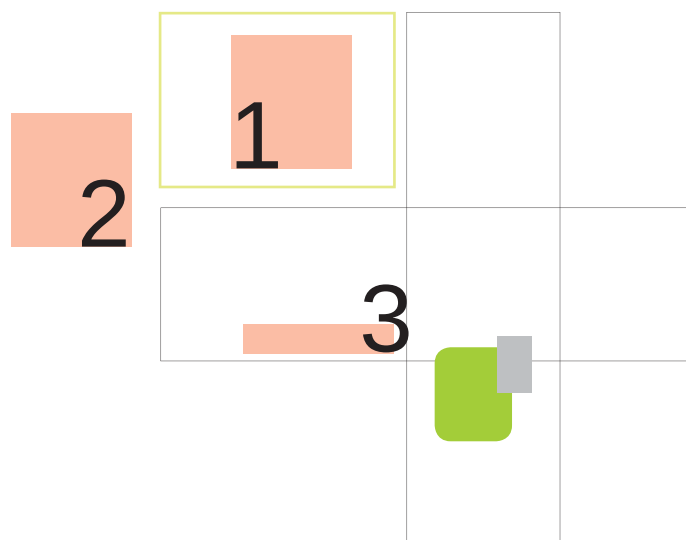
Det er tatt utgangspunkt i en byggegrense fra senter spor på 20 meter (Jernbaneverket). Byggegrensen mot Ringveien må avklares i senere arbeid. Utbygging av arealet kan tenkes på flere nivåer.

- i) Ingen utbygging, utover paviljonger i parken (stasjonsbygninger, sykkelparkering, drosjebu, trappeoverbygg etc.
- ii) Noe utbygging, f.eks i nord, sør og ved knutepunktet.
- iii) Utbygging nord for knutepunktet.
- iiii) Utbygging både nord og sør for knutepunktet.

Utbygging kan løses arkitektonisk på flere måter. To varianter er illustrert i denne fasen av prosjektet:

- 1) En utbygging på (f.eks) 4 etasjer. Jevn byggehøyde.
- 2) En utbygging i varierende byggehøyde, som også stedvis kan løftes opp som høyhus

Begge varianter kan utvikles med særpreget arkitektur, og bli sentrumsnær utbygging. Det anbefales at bygningene utformes med grønn profil, både for å underbygge konseptet om en grønn tverrakse, samt profilere Jessheim som bærekraftig og miljøriktig.

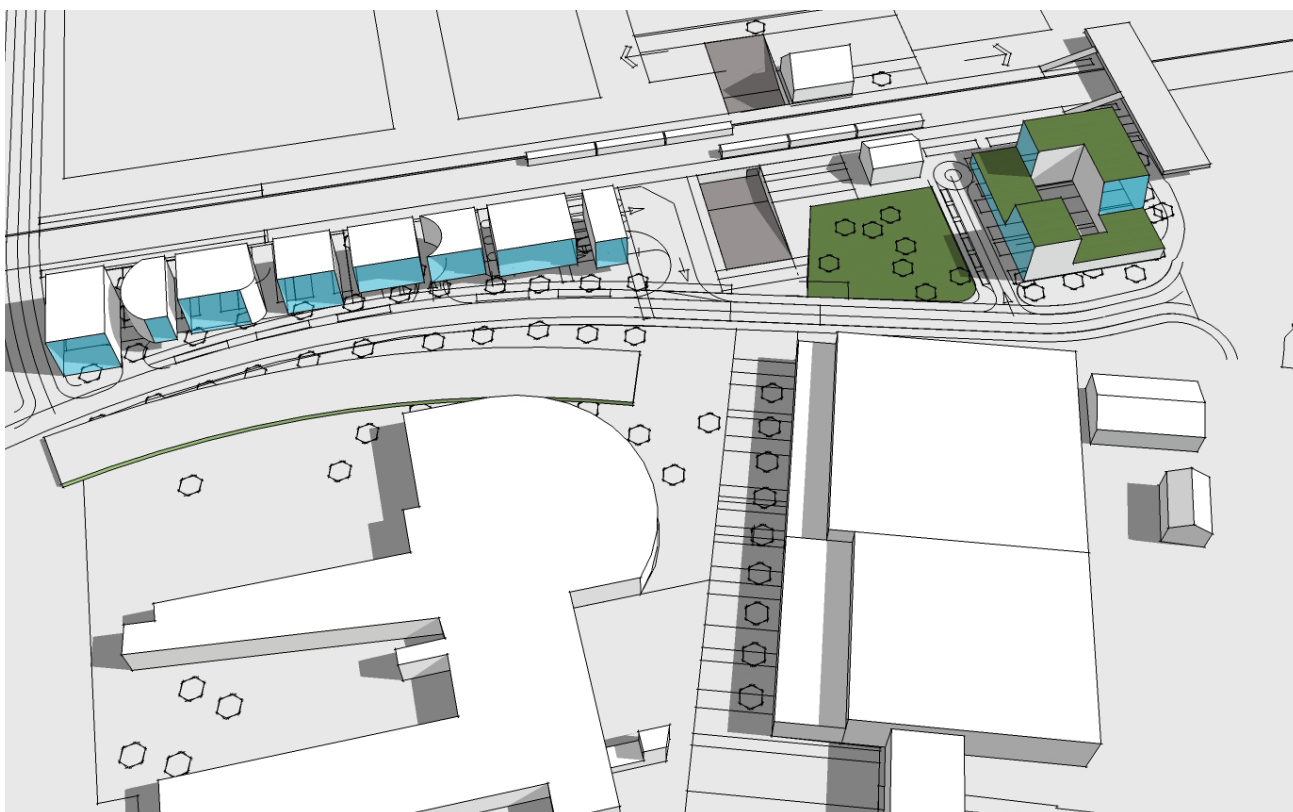
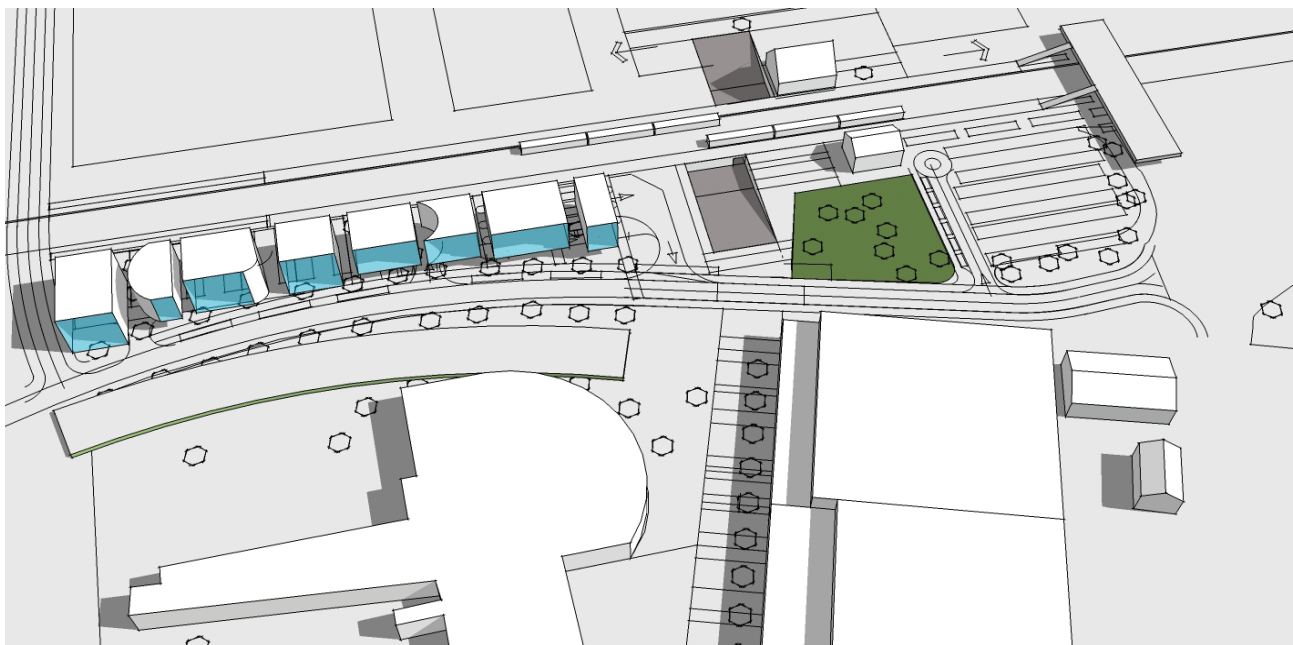


Illustrasjon 3.7.2 Diagram, Utbyggingsområder utover "Jernbaneparken"

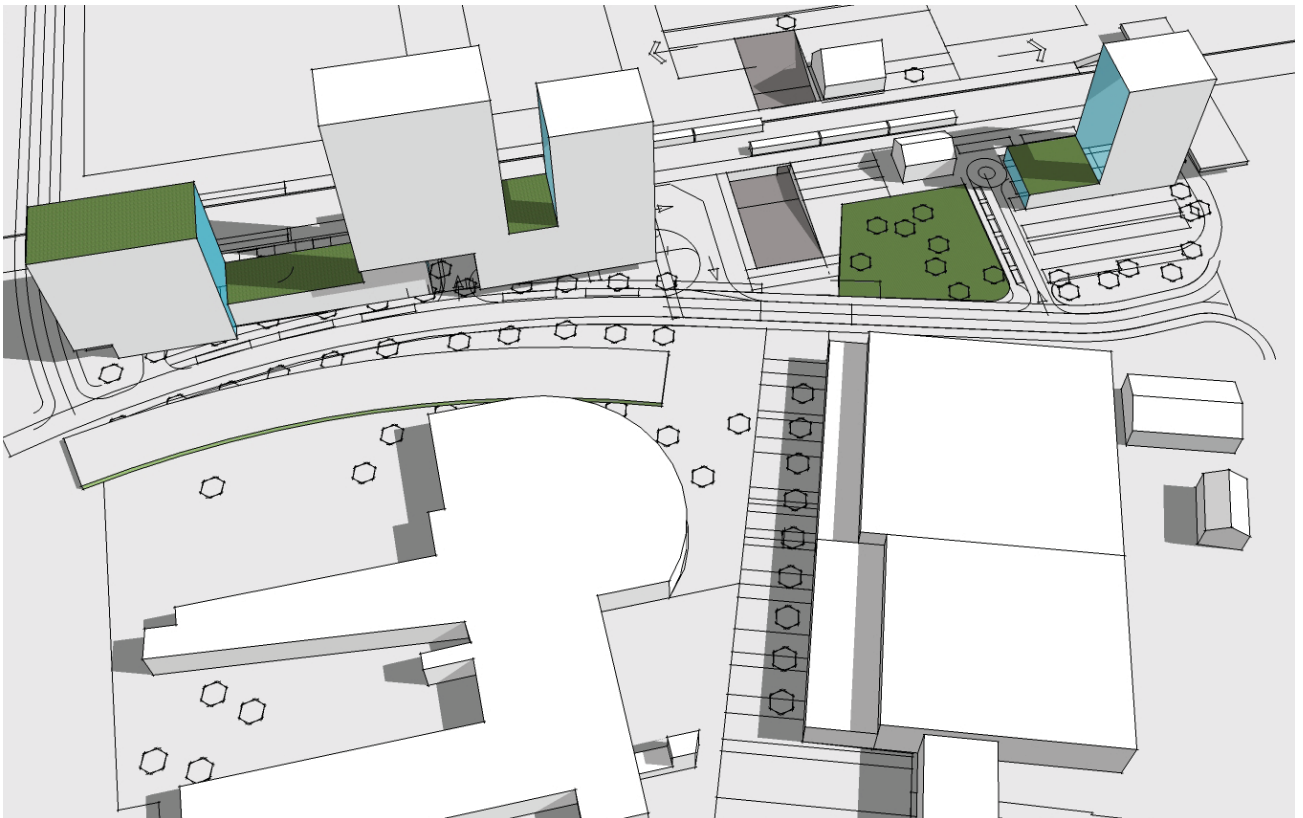
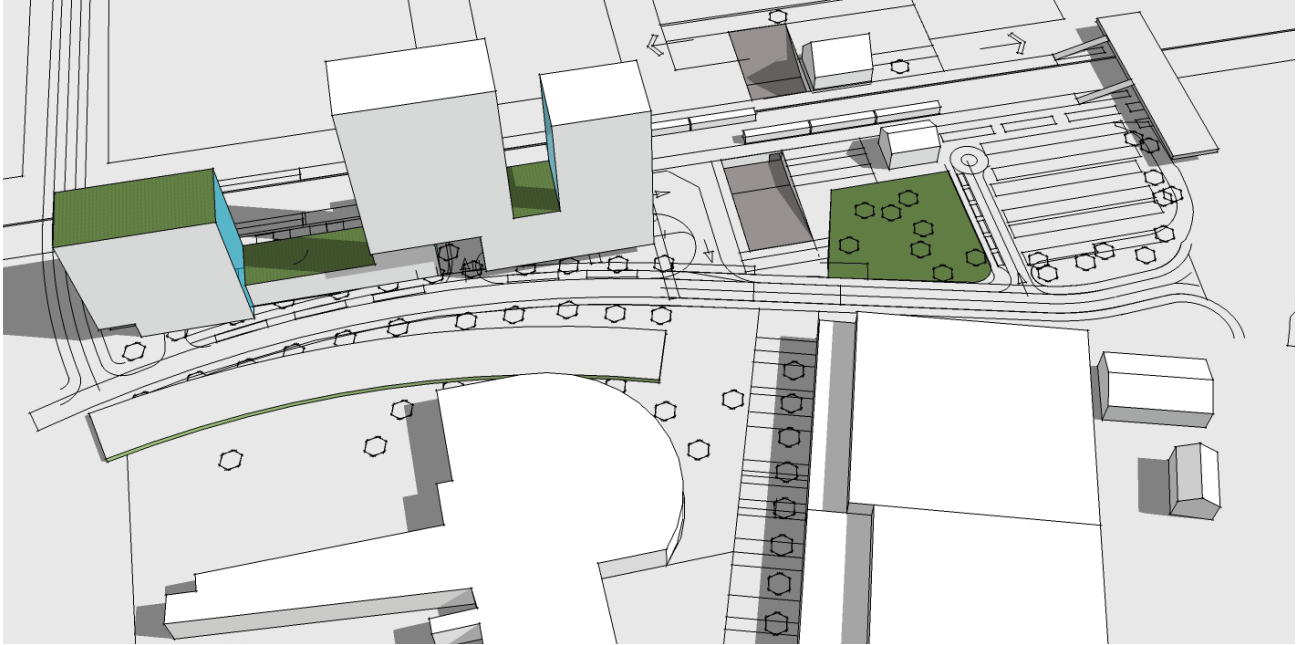
Øvrige utbyggingsområder

Som del av volumstudien er det også vurdert utbygging av andre områder i oppgaveområdet. Følgende vurderinger og anbefalinger er gjort:

- 1) Rådhusparken. Vi anbefaler at eventuell videre utbygging av kvartalet følger prinsippet om Rådhuset/kulturhuset som en anlegg i Rådhusparken. Deler av Rådhuskvartalet kan påbygges. I første omgang bearbeides parken rundt.
- 2) Utvidelse av Storsenteret ut mot Furusethgaten. Det er noe areal langs gaten som kan benyttes som utvidelse av dagens Storsenter. Dette arealet kan benyttes til å gi form og fasade til ny Rådhusplass, samt bidra til aktivitet langs plassen. Som en fase 1 kan det etableres en trerekke på sørsiden av Furusethgaten, som ved en senere utbygging kan erstattes av en søylerad eller en "grønn vegg" den nye bygningen. Utbygging ligger inne i gjeldende regulering.
- 3) Utbygging av tomt vest for Rådhuset. Bygningsmassen vil bl.a bli fondmotiv for Rådhusstorget og "Rådhusaksen" mot Dampsagområdet.



Illustrasjon 3.7.3 Volumstudier. Med og uten utbygging syd for stasjonen.



Illustrasjon 3.7.4 Volumstudier. Med og uten utbygging syd for stasjonen.

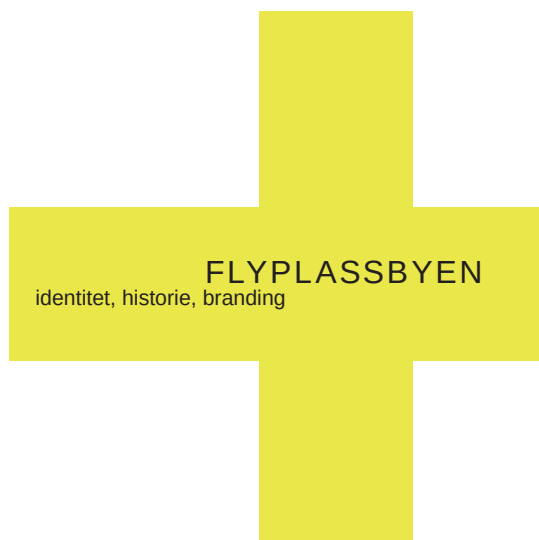
Kriterier	Alternativer	Ingen utbygging	Moderat utbygging	Stor utbygging
Byrom		Arealet kan utvikles i kombinasjon park, parkering og terminalfunksjoner. En "Central Park" på Jessheim	Arealet utvikles med en blanding av bygninger, park, parkering og terminal. Noe parkering må i P-hus.	Arealet utvikles med en markert nord-syd vegg. Riktig utformet kan dette gi byromskvaliteter.
Byen Jessheim		Lav utnyttelse av sentrale bytomter, gir lite nye aktiviteter til sentrale byområder.	Særpreget utbygging med høy miljøprofil kan benyttes til å gi Jessheim en profil, landemerke (?)	Særpreget utbygging med høy miljøprofil kan benyttes til å gi Jessheim en profil, landemerke (?)
Omgivelser		Et åpent parkkonsept kan gi gode kvaliteter for tilgrensende arealer. Bl.a utbyggingen øst for sporene.	Moderat utbygging bør kunne tilpasses tilgrensende arealer på en akseptabel måte.	Stor utbygging vil sannsynligvis være noe i konflikt med planlagt bebyggelse øst for sporene.
Parkering		Konseptet muliggjør innfartsparkering på bakkeplan. Kan være en risiko med for store "asfalt"-flater.	Noe innfartsparkering og all parkering til utbygging i P-hus (vil ta en del av utbyggingsarealet!)	Innfartsparkering og parkering til utbygging i kjeller eller p-hus.
Trafikk		OK	Noe økt trafikk grunnet utbygging.	Markert økt trafikk grunnet utbygging.
Utbyggingsøkonomi (vurderinger)		Dårlig. Ingen økonomisk "motor" for utbygging av stasjonsparken.	Middels (?) Noe utbygging, men kostbare anlegg til parkering.	Antatt OK. Men kostbart anlegg til parkering.

Illustrasjon 3.7.5 Sammenstilling av alternativer. Grønn farge angir en god løsning, gul farge akseptabel, rød farge; frarådes.

Oppsummering

Flere utviklingsprinsipper kan velges:

- i) PARK. Utvikling av arealet som en park-kontekst, kun bebygget med eksisterende stasjonsbygg, nye paviljonger og lignende gir et åpent parkdrag som også muliggjør god eksponering av planlagt bebyggelse øst for sporene til byrommene på vestsiden.
- ii) FASADE. En løsning med utbygging av hele eller deler av "byromsveggen" kan vurderes. Løsningene gir mulighetene for å utvikle en sentralt beliggende bystruktur, med høy miljøprofil og karakteristisk arkitektur. Et slikt prosjekt kan i beste fall og ved god utforming, bidra til å profilere Jessheim. Utfordringer er knyttet til parkeringsproblematikk og tilgjengelig bredde for utbygging.
- iii) KOMBINASJON. De to prinsippene kan kombineres med varierende grad av tetthet og høyde. Eventuell høyhusbebyggelse, synlig fra flytoget og motorveien, er drøftet underveis. Et slikt valg utelukker sannsynligvis høye bygg andre steder i Jessheim sentrum. Eventuell utbygging av området syd for stasjonen kan komme i konflikt med ønske om siktlinjer mellom Herredshuset og stasjonsmiljøet.



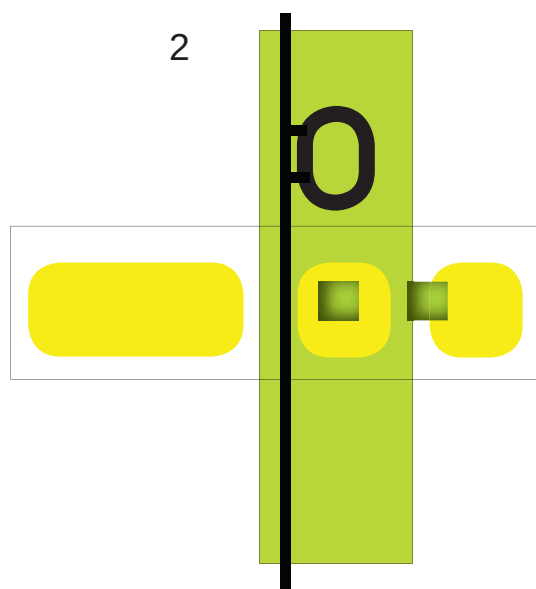
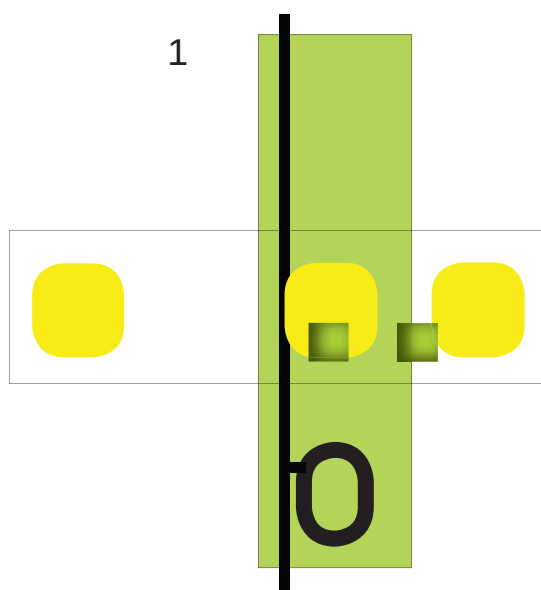
Illustrasjon 4.1.1: Diagram / konseptskisser

4 FORPROSJEKT

4.1 Knutepunkt & byutvikling

Utredningen av mulige løsninger for stasjonsområdet i Jessheim sentrum har tatt utgangspunkt i sentrale problemstillinger som prinsipper for byromsutforming, logistikk i et kollektiv- og trafikk-knutepunkt og hvordan barrieren som jernbanesporene utgjør kan reduseres. Noen stikkord kan knyttes til potensiale og muligheter for oppgaveområdet som valgt løsning vil måles mot:

- a) Samlet skal de ulike delområdene også bidra til å utvikle identitet ikke bare for stasjonsområdet, men hele Jessheim. Illustrert i diagrammet med "Flyplassbyen". Høykvalitets byrom og markant bebyggelse vil være med å gi de fysiske rammene til dette. Nærhet til knutepunkt gir argumentasjon for høyere utnyttelse. Utbygging bør gi høy miljøprofil. På detaljnivå kan det krydres med "flyplassbelysning" på bakkenivå, undergangen under sporene bearbeides kunstnerisk for å bli et smykke.
- b) Fysisk byreparasjon i form av oppgradering av uterom, trafikkareal og parkeringsflater er illustrert ved et plaster i diagrammet. Sosial trygghet legges til rette for ved transparens / åpenhet over hele området, busker og skumle hjørner fjernes, god lyssetting, attraksjoner settes inn. Næringsfunksjoner bidrar til "voksen-nærvær" og trygghet.
- c) Det tredje diagrammet er kalt "Her er skatten", med referanser til metaforer som gamle gode skattekart. Det henspiller på områdets fellesgoder som rådhus og kulturhus og øvrige tilbud, men også på en rik flora av aktiviteter. Aktiviteter i form av happenings, festivaler, sirkus, konserter og gode rom for tilfeldige aktiviteter gir innhold og merkevare.
- d) Til slutt er det vist diagrammet "Møtepunktet". Det viser til Jessheim sentrum sin rolle som fikspunkt. Som et sentralt og synlig regionalt kollektivknutepunkt med optimal logistikk og gode overgangsmuligheter. Men også som det naturlige sentrum og møteplass i Jessheim for stedets beboere og gjester.



4.2 Oppsummering av valg

Arbeidsgruppen har besluttet at følgende løsninger for deloppgaver legges til grunn for uttegning av "forprosjekt" for byutvikling Jessheim. Omtalt som Alternativ 1 videre.

Bussterminal;	Alternativ 0 (SØR)
Togstasjon:	Sideplattformer
Rådhusplassen:	Kompakt
Utbygging:	Stor
Parkering:	Nedkjøringsrampe i Furusethgata opprettholdes.
Trafikk:	Trafikk over Rådhusplassen stenges.

Arbeidsgruppen ønsker også å belyse flere mulige løsninger. De har derfor besluttet at det tegnes ut et alternativ til, (Alternativ 2) med følgende løsninger for deloppgavene:

Bussterminal;	Alternativ 1 (NORD)
Togstasjon:	Midtplattformer
Rådhusplassen:	Langstrakt
Utbygging:	Moderat
Parkering:	Nedkjøringsrampe i Furusethgata stenges.
Trafikk:	Trafikk over Rådhusplassen stenges.

De to uttegnede forprosjektene belyser flere mulige løsninger på deloppgavene. De kan til en viss grad krysskoples. I alternativ 2 er det f.eks. vist en løsning med midtplattform for jernbanestasjonen. Dette alternativet kan også utføres med sideplattformer.



Avlangt torg med ekspressivt gulv,
Moskva (West 8)

Nedsenket torg / rampe,
Erzsebet torg, Budapest



Over: Nogushi sunken garden, New York

Under: Fontene, Solbjerg Torv (SLA)



4.3 Inspirasjonsbilder

Isbane i sentrum, Studenterlunden, Oslo



Aktivitetspark med arkitektonisk kvalitet

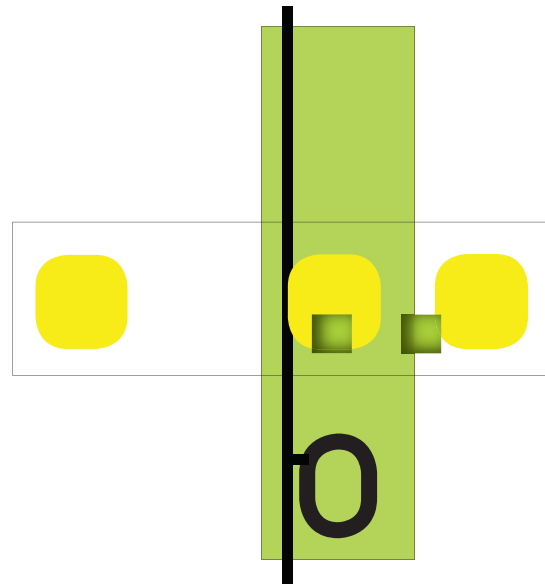


"Flyplassbelysning" i Fredriksberg (SLA)



Betonggulv, belysning i Fredriksberg (SLA)





Tegninger

Tegningsmaterialet er på de følgende sider sortert etter følgende overskrifter:

Overordnet

- Oversiktskart
- Volumstudie

Rådhusplassen

- Illustrasjonskart delområde
- 2 perspektivskisser

Kollektivknutepunktet

- Illustrasjonsplan kollektivknutepunkt
- Logistikkplan kollektivknutepunkt
- 4 snitt
- 3 perspektiv skisser

Jernbanestasjonen

- Plankart undergang / atkomst plattformer
- 2 snitt

4.4 Alternativ 1

Beskrivelse

Byrommene innenfor området gis en beslektet karakter, med mer torgmessige, moderne rom innenfor en parkstruktur som viderefører Jessheims grønne preg ved at eksisterende parkdrag oppgraderes. Det er vist et konsept for rådhusplassen der den er konsentrert som et tilnærmet kvadratisk torg mellom rådhuset/kulturhuset og kjøpesenteret. Plassens grenser defineres av eksisterende og ny bygningsmasse, og forbindes med kollektivknutepunktet via Furusethgata, som er åpen for trafikk til parkeringsanleggene og til bygningene ved torget.

Det etterstrebes et rent og moderne formuttrykk i elementer og materialer, tilpasset bebyggelsens karakter. Det legges vekt på at møblering og inndeling bevarer fleksibilitet for ulike temporære tilstelninger og variert bruk. Vesentlige virkemidler for å gi plassen karakter er å etablere et tydelig og spesifikt plassgulv i plasstøpt betong der materialets egenskaper understrekes ved et mønster som framkommer ved ulik farge og overflate. Belysning danner et viktig virkemiddel, med både generell lyssetting og effektbelysning av enkeltelementer. Et kombinert fonteneanlegg og isbane for rekreasjon/kunstløp vinterstid bidrar til aktivitet og særpreg.

Rådhusomtten styrkes som en grønn, frodig park. Det etableres flere store trær og enkelte buskgrupper. Parken kan f.eks fylles med kunst og danne en skulpturpark som støtter opp om kulturhuset. Samlet oppnås en "Rådhuslage".

Atkomsten til gjennomgangen under sporene skjer ved kombinerte trappe- og rampeanlegg som gjøres romslige for å sikre attraktive byrom med gode solforhold, der rampene er integrert i hovedløsningen slik at ingen henvises til en sideatkomst. Rampene svinger med krapp radius slik at de ikke egner seg for rask sykling, som danner en konflikt med andre deler av publikum. Murer og vegger i rampeanlegget og gjennomgangen utsmykkes og gis karaktergivende lyssetting.

Det gamle stasjonsbygget moderniseres og tas i bruk som kombinert terminalbygg for buss og tog. Pakkhuset på østsiden integreres i knutepunktet ved at trapp fra undergang kan komme opp i bygget.

Stasjonsparken oppgraderes ved å beholde eksisterende trær, redusere busker som hindrer innsyn og etablere bredere ganglinjer og plasser med oppholdsmuligheter. Parken er primært en park man går igjennom. Generøse benker gir anledning til å vente på toget / bussen i grønne omgivelser.

Universell utforming legges til grunn i videre detaljering av alle byrom, med tanke på å oppnå leselige rom, integrerte ledelinjer, blendingsfri belysning og minimale terrengsprang og kanter.

Foreslått volumoppbygging nord for stasjonen er vist 7 etasjer høyt, tilsvarer et areal på ca 20.000 kvm over bakken. På bakkenivå er det vist i overkant av 100 innfartsparkeringsplasser. Resterende plasser må plasseres i kjeller / P-hus. I tillegg kommer parkering for ny bygning.



Overordnet

Oversiktskart, målestokk 1:2000



Overordnet

Volumstudier av oppgaveområdet.

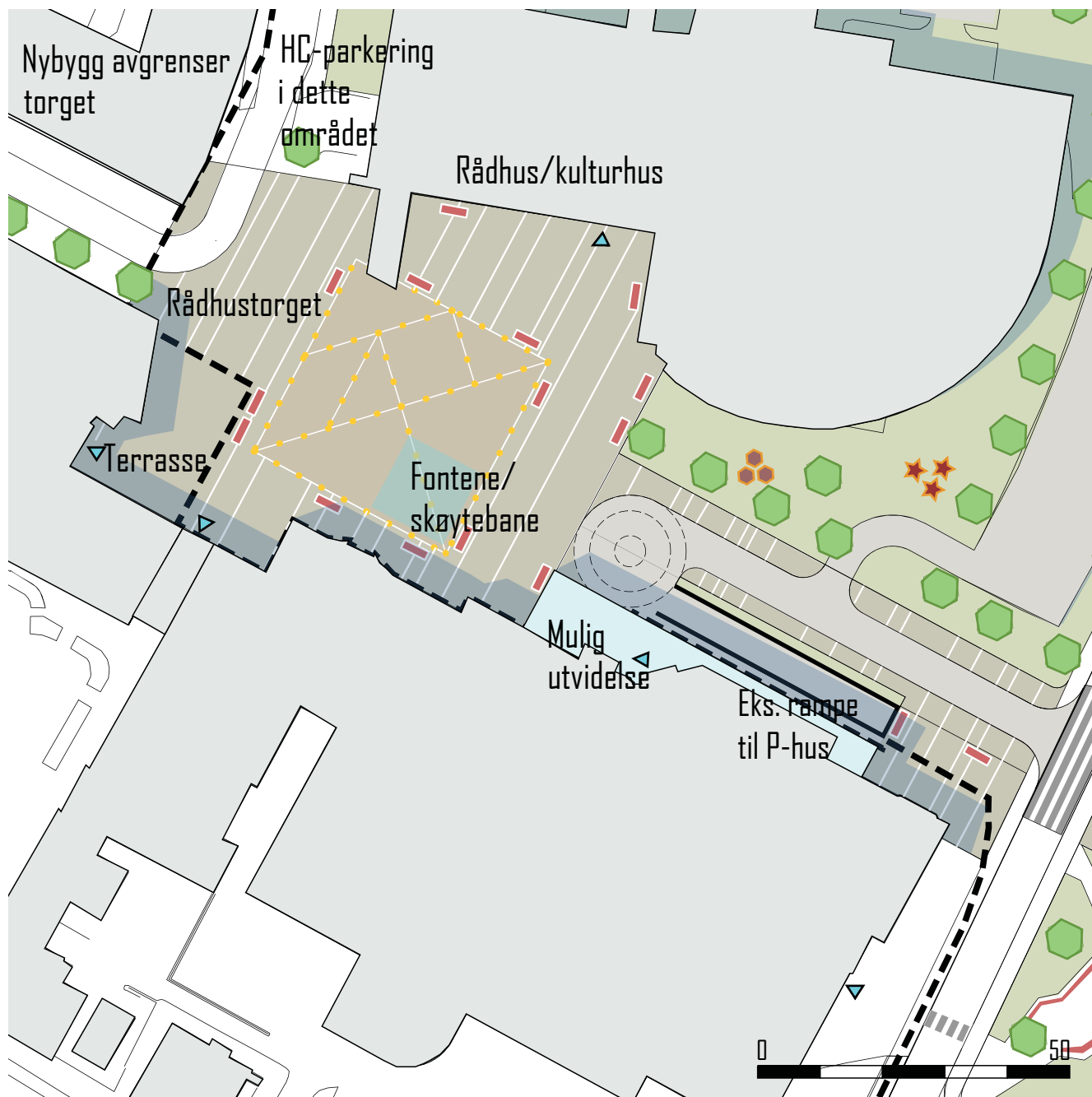




Overordnet

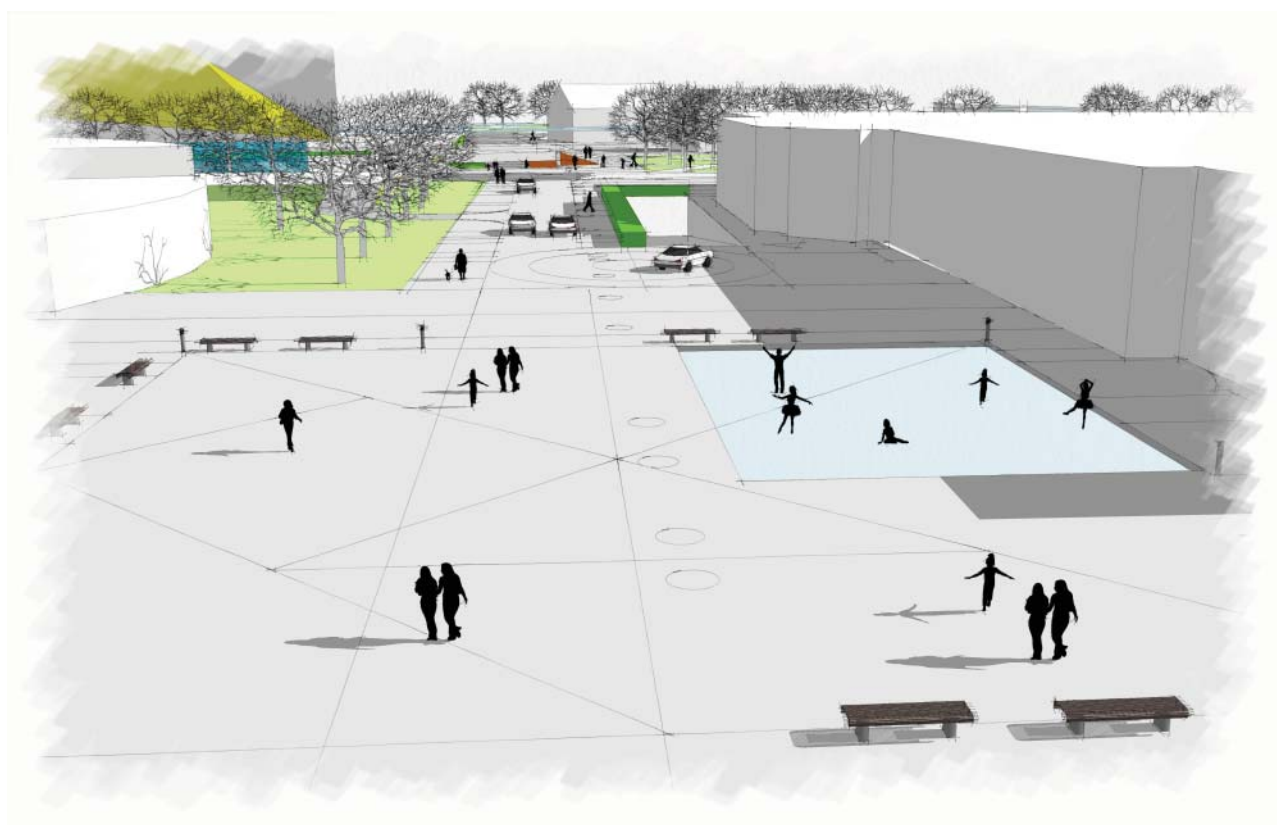
Volumstudier av oppgaveområdet.





Rådhusplassen

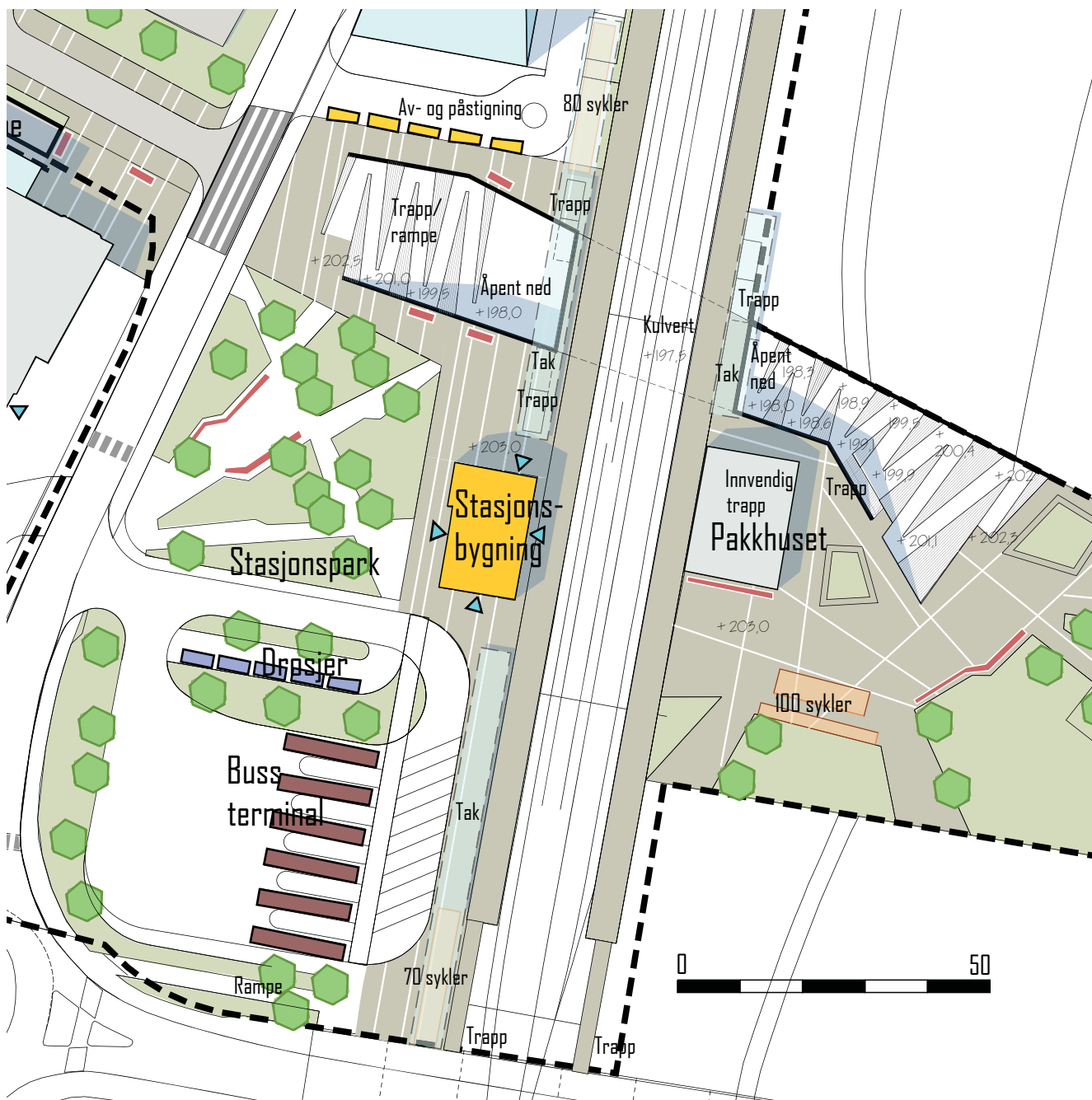
Illustrasjonskart delområde. Målestokk ca 1:1000



Rådhusplassen

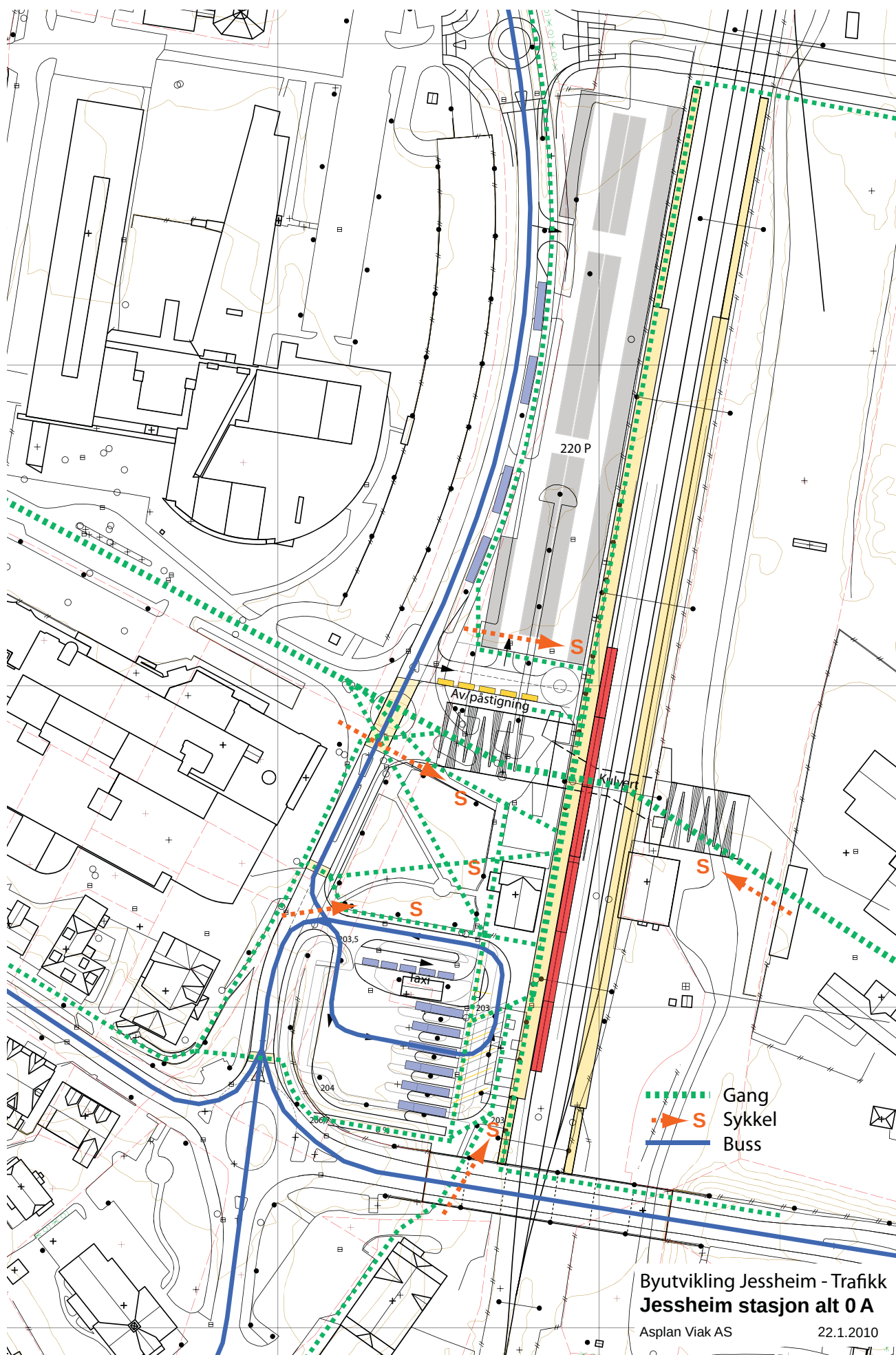
2 perspektivskisser





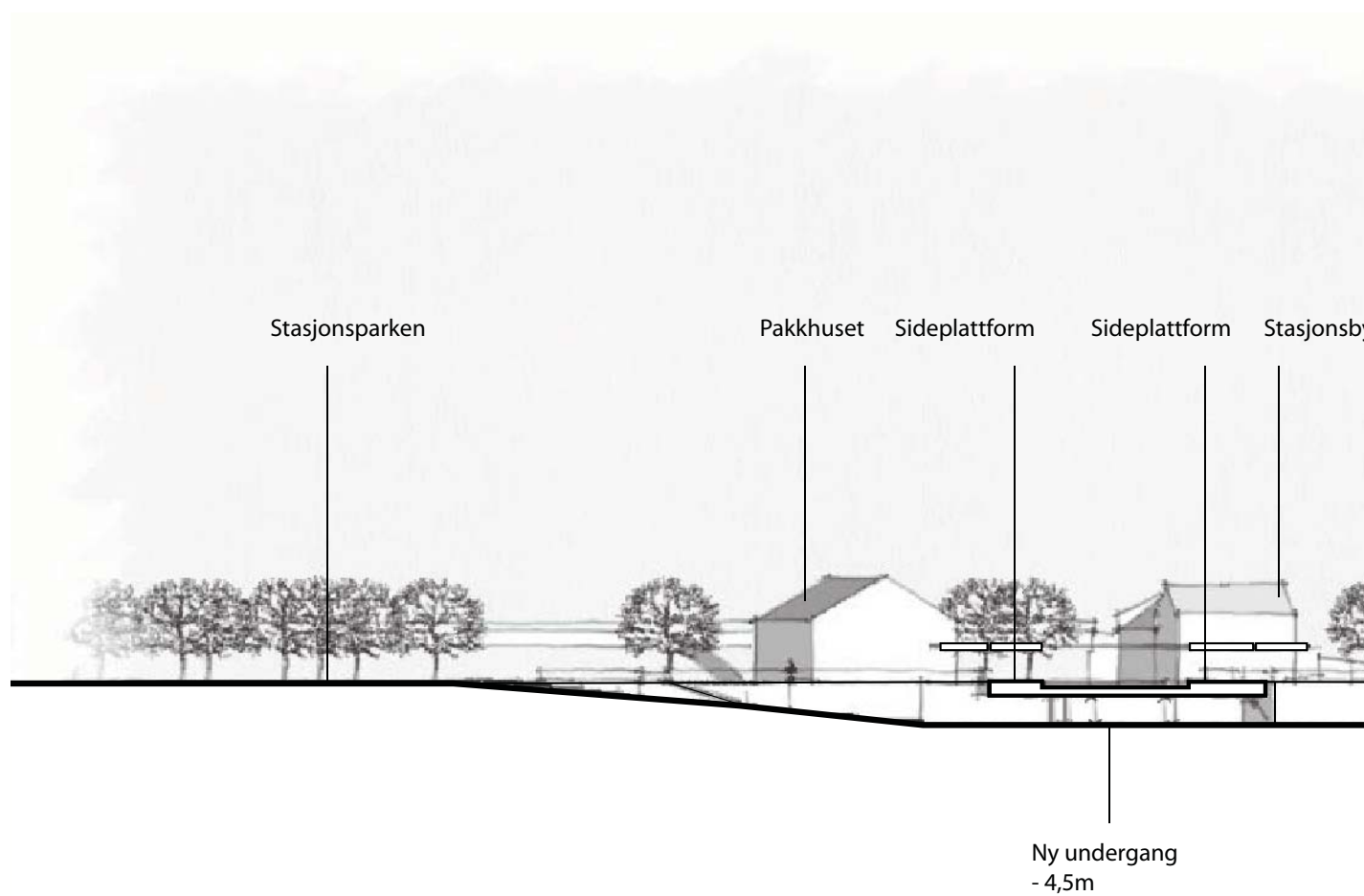
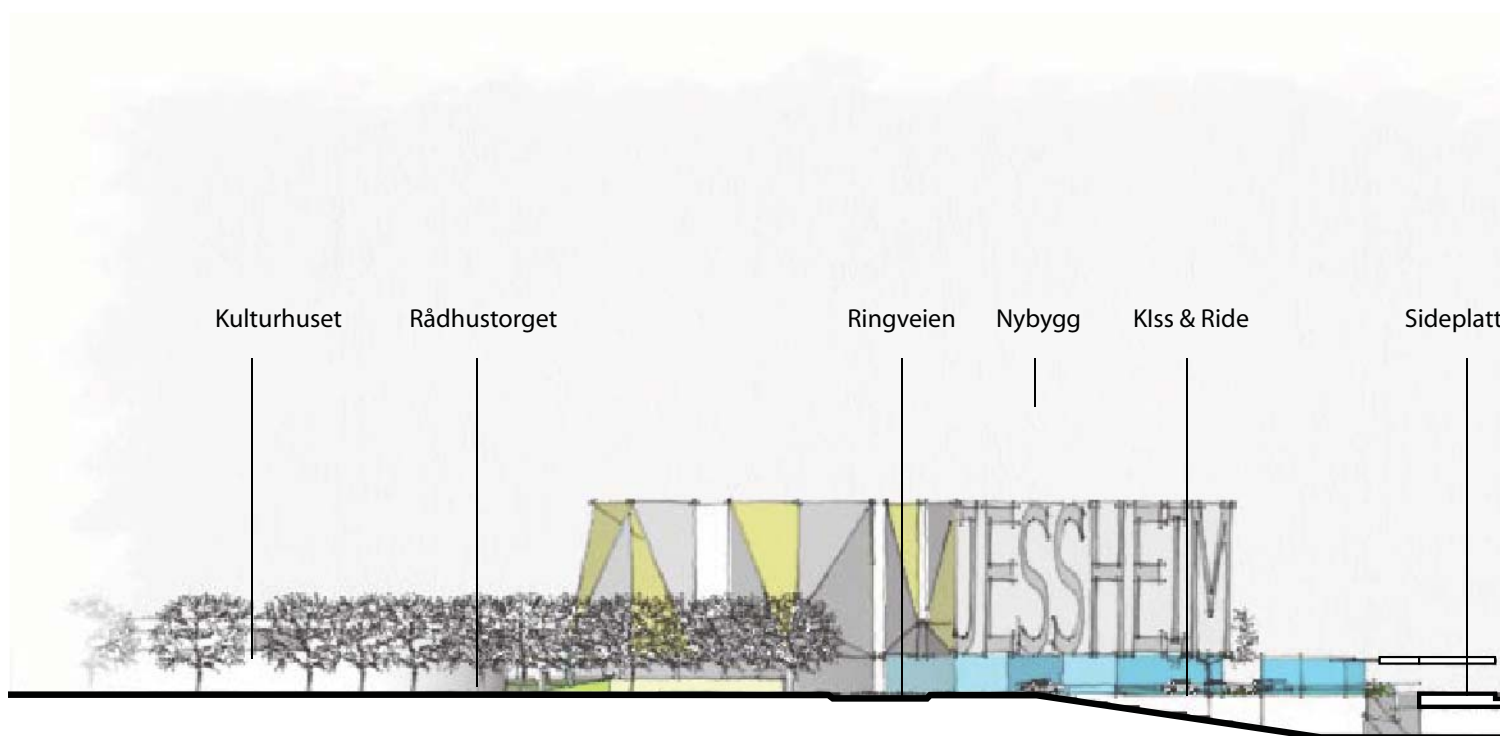
Kollektivknutepunktet

Illustrasjonsplan kollektivknutepunkt. Målestokk ca 1:1000



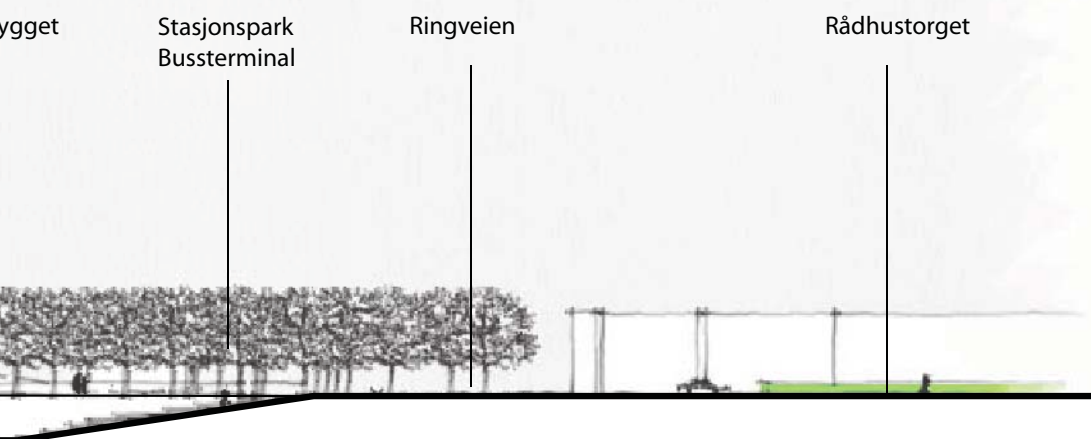
Kollektivknutepunktet

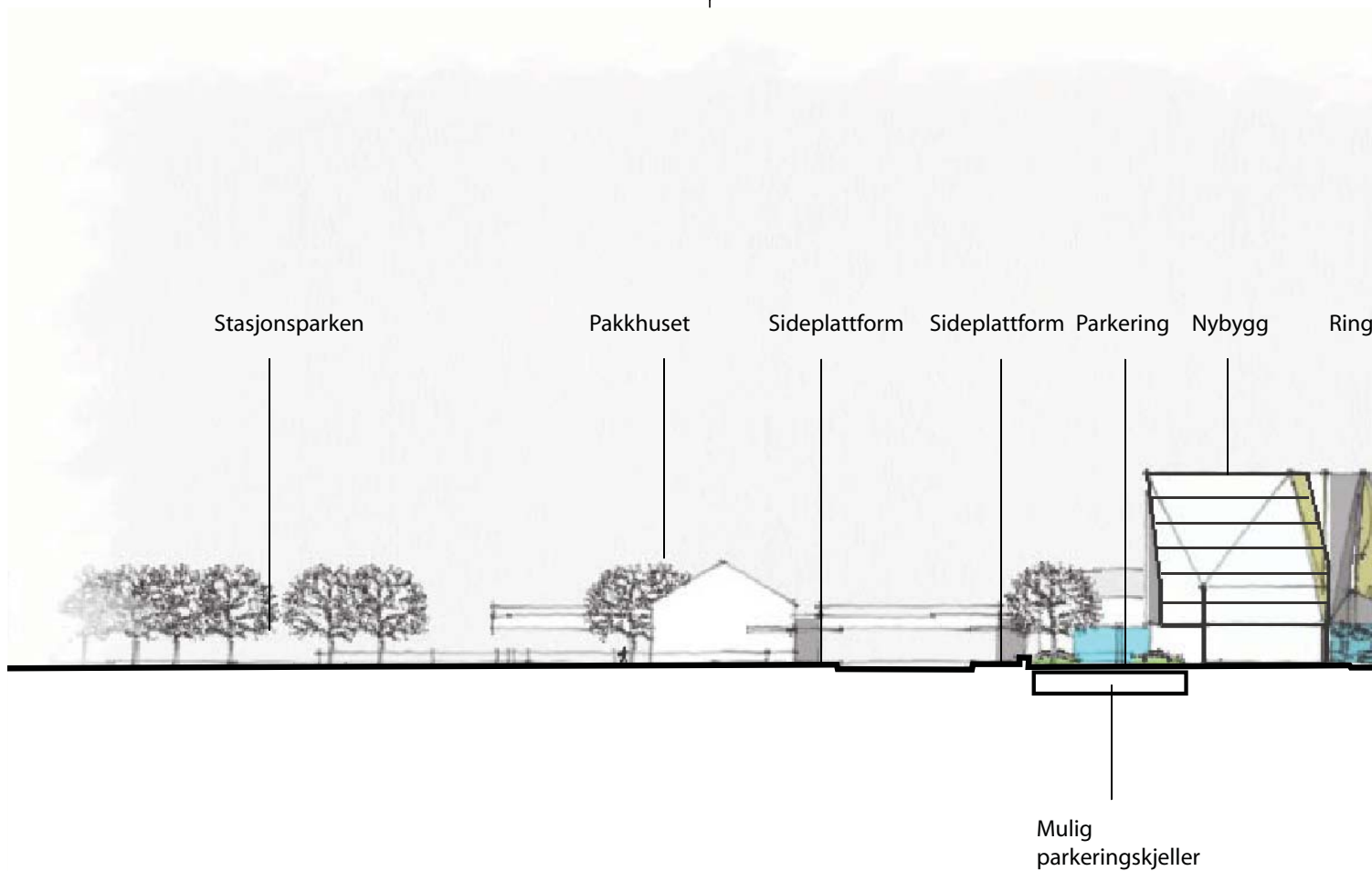
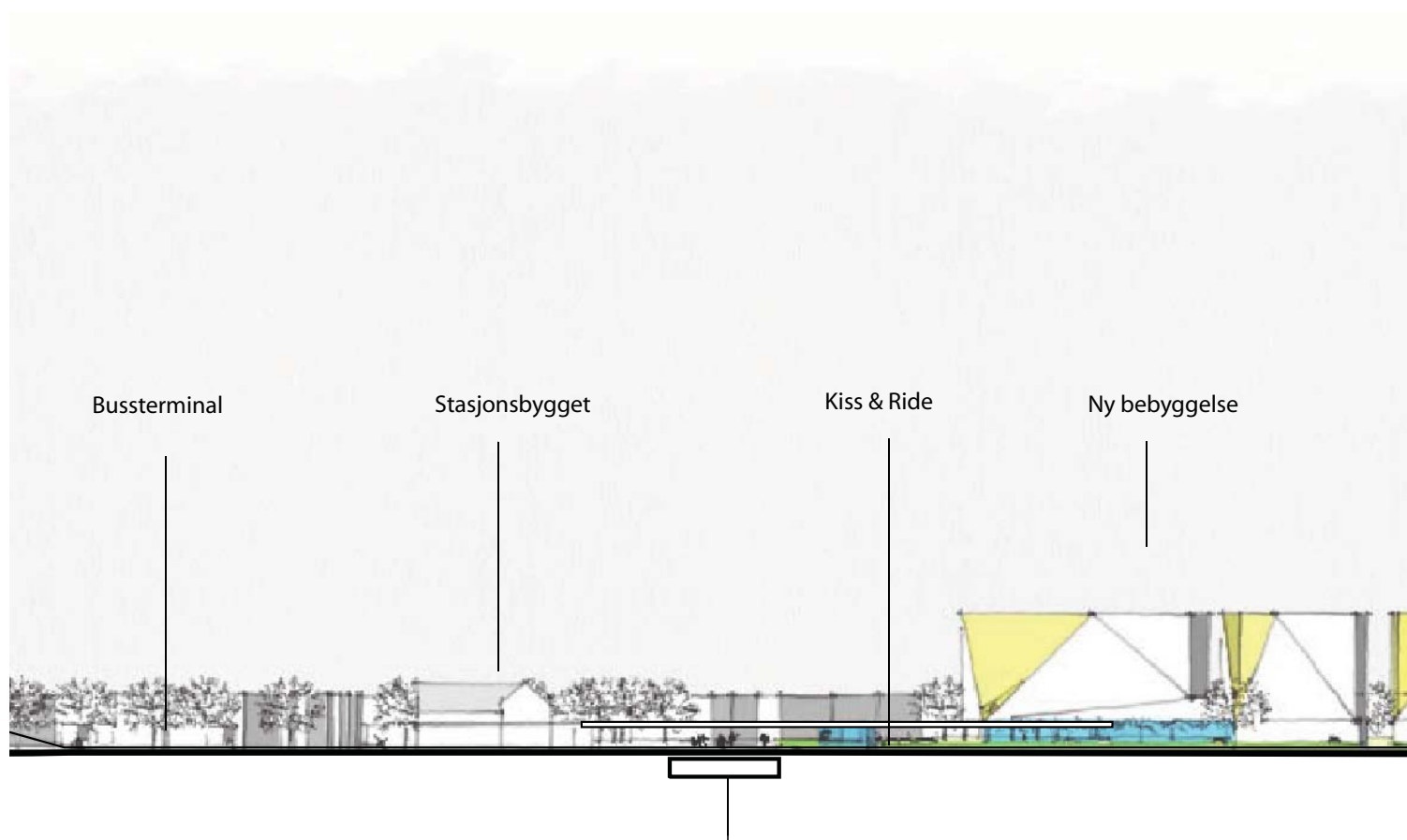
Logistikkplan kollektivknutepunkt



Kollektivknutepunktet

4 snitt

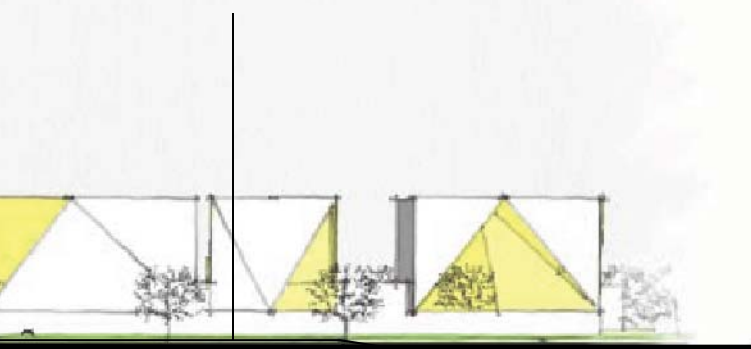




Kollektivknutepunktet

4 snitt

Parkering

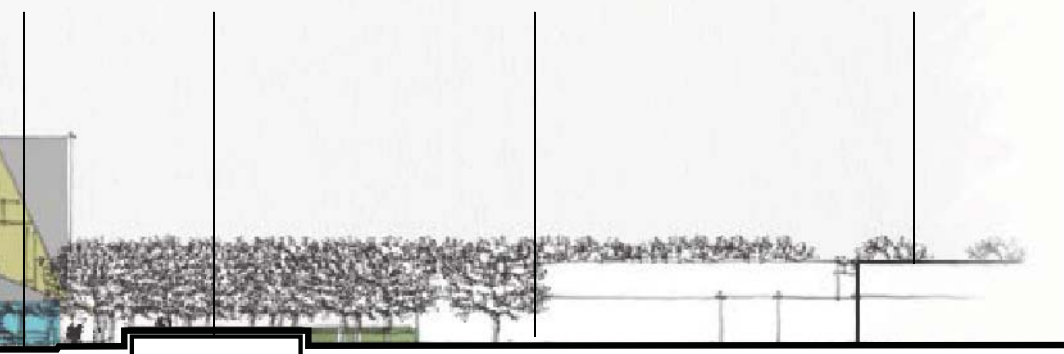


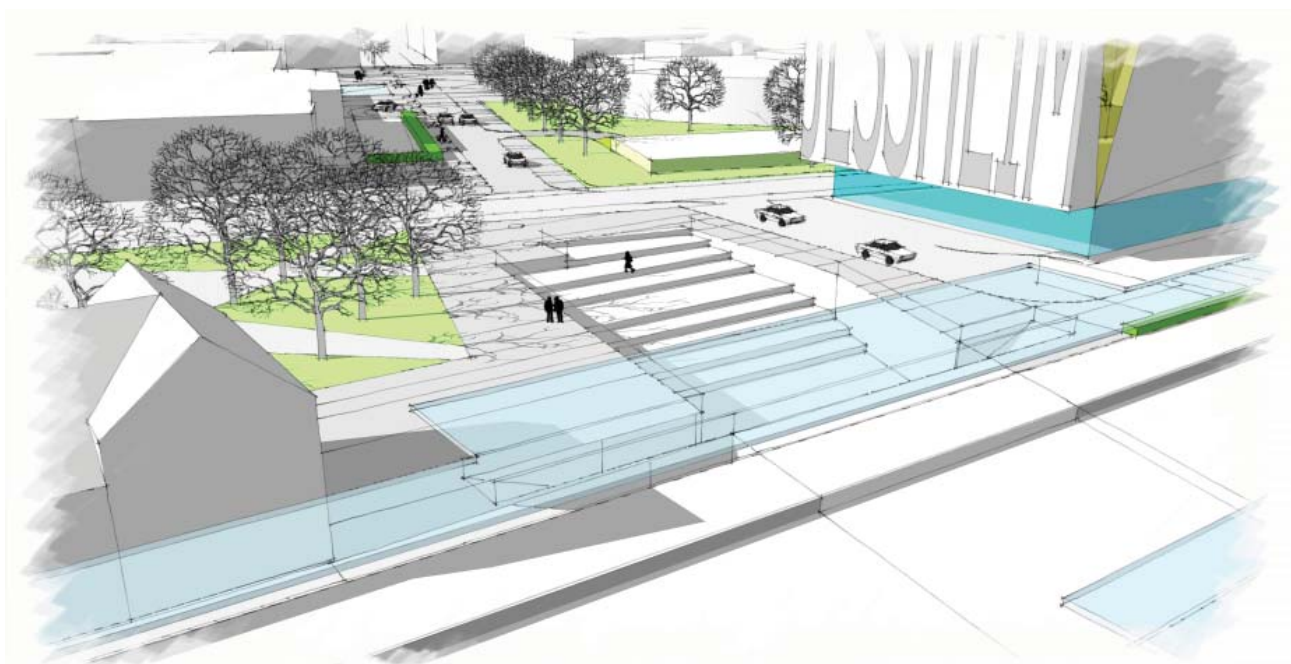
veien

Ormen Lange

Rådhusparken

Kulturhuset

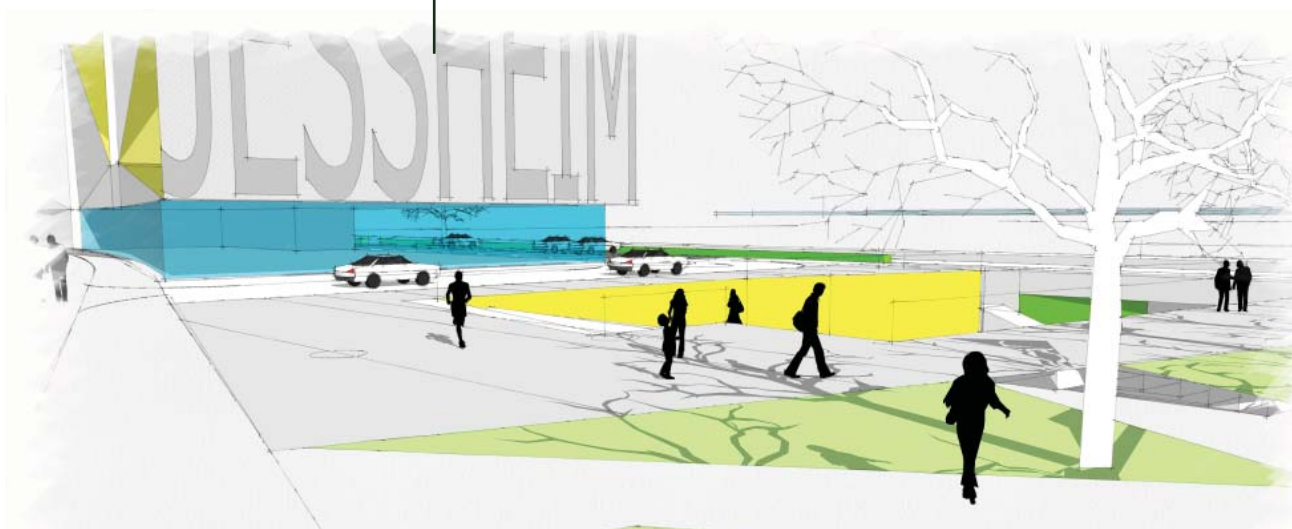


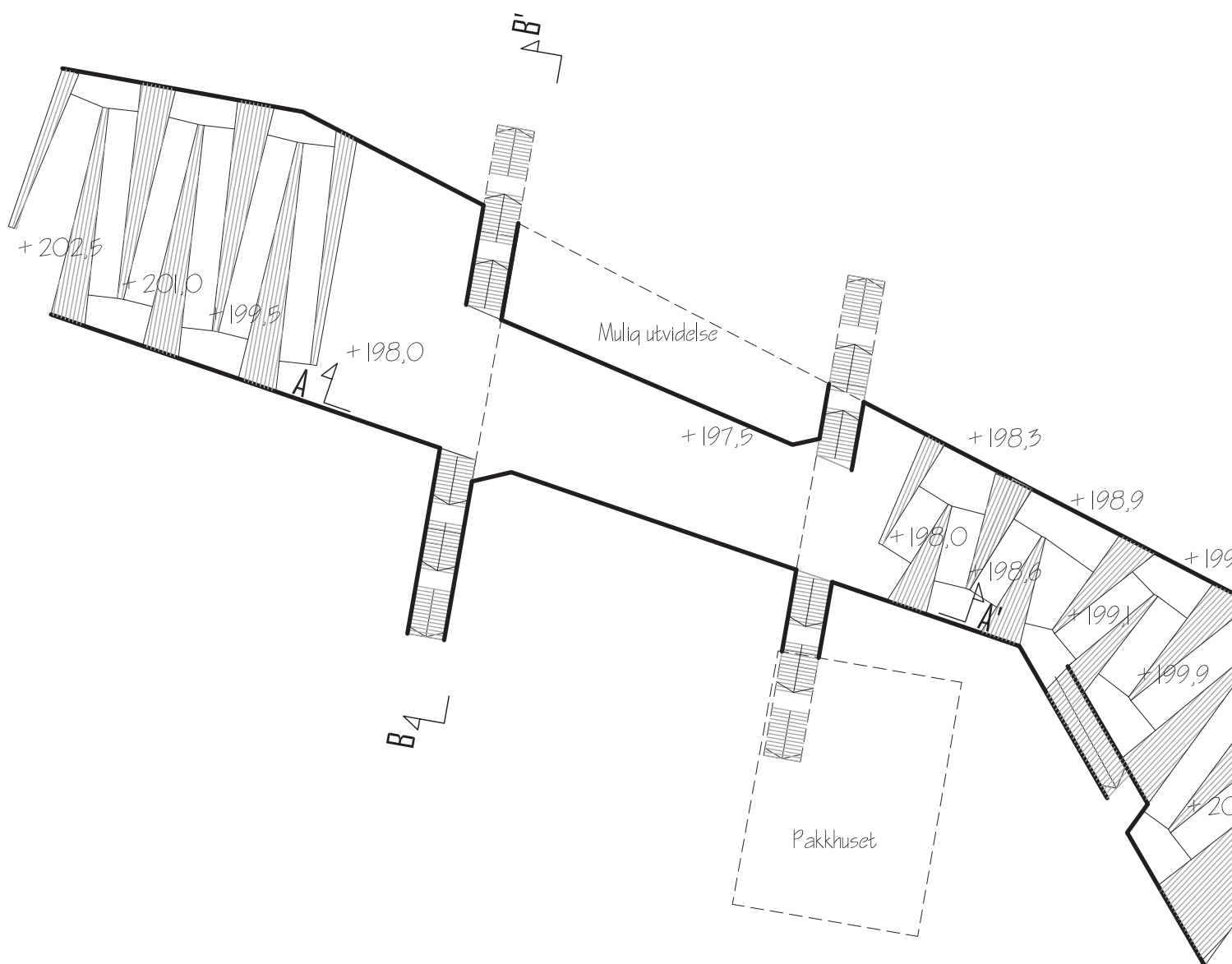


Kollektivknutepunktet

3 perspektivskisser

Hovedfasade på nybygg kan benyttes som digital infotavle, utekino, reklamevegg e.l.





Jernbanestasjonen

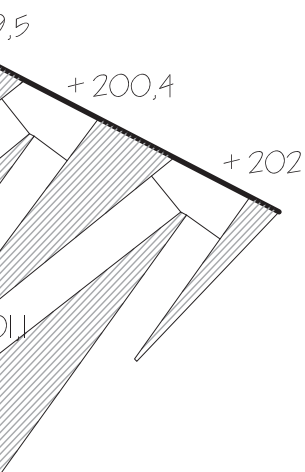
Plankart undergang / atkomst plattformer. Målestokk 1:500

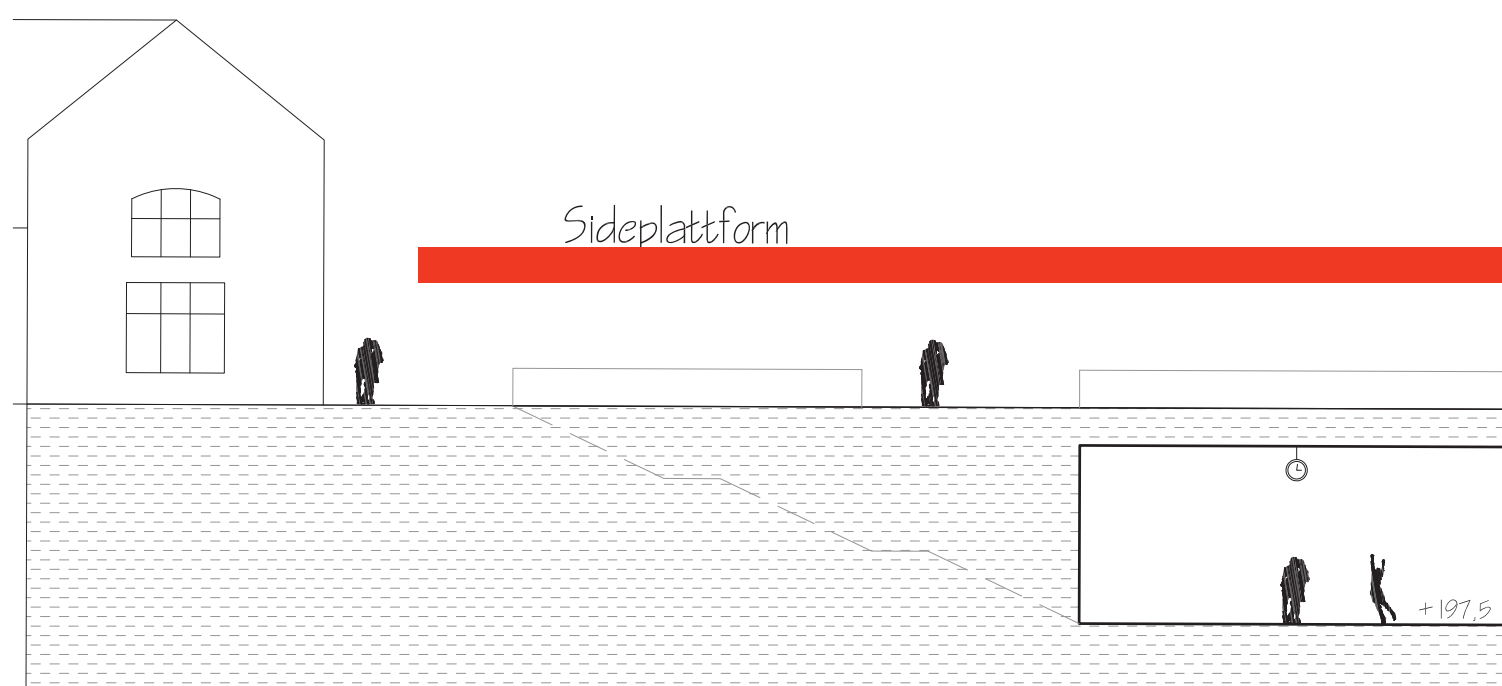
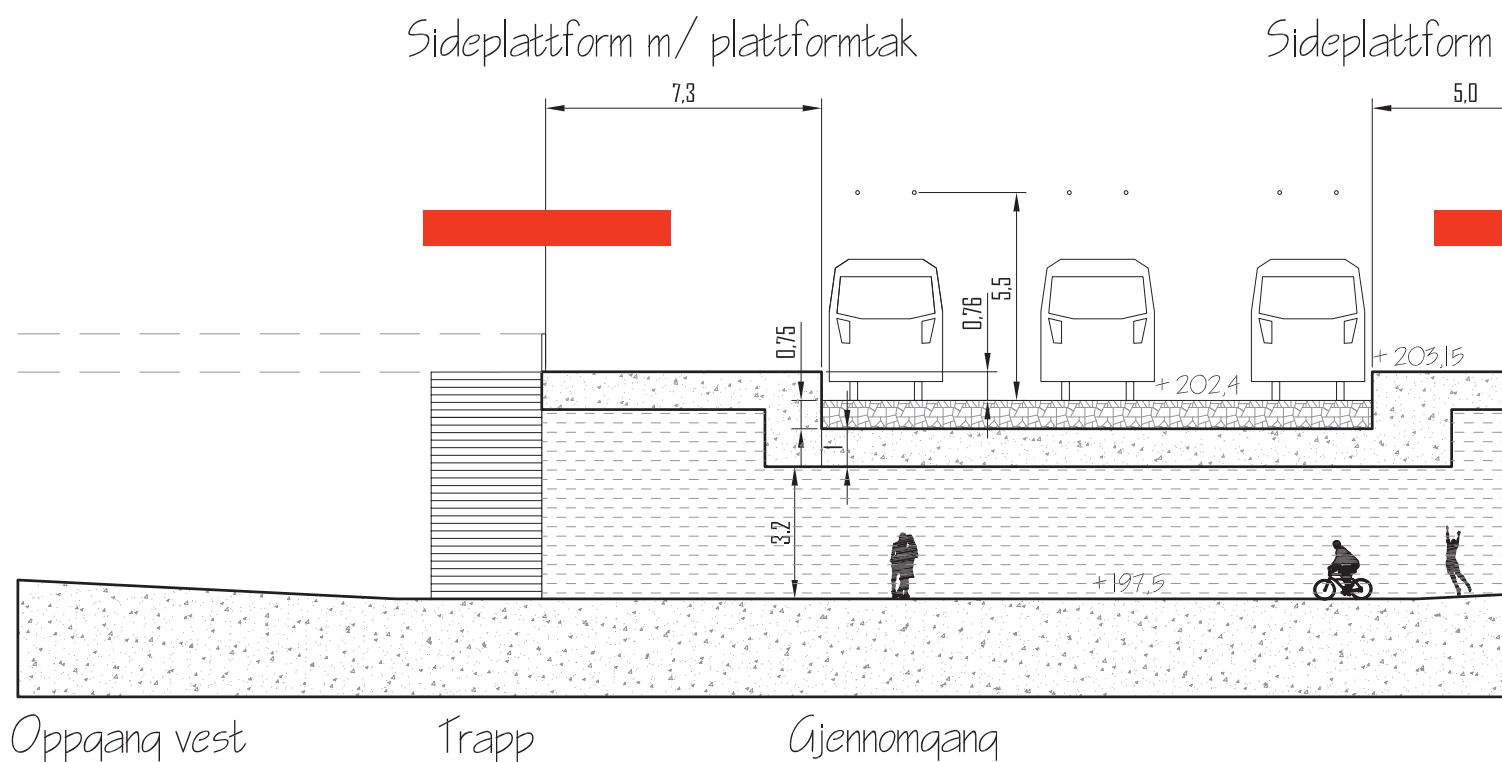
Kostnadsberegning Undergang

Entreprensekostnadene for sammenkoblingen er basert på enhetspris pr. kvadratmeter konstruksjon. Den erfaringsbaserte enhetsprisen er valgt under forutsetning av at det ikke er knyttet ekstraordinære kostnader knyttet til grunnforhold, kabler og ledninger i grunnen eller jernbanetekniske forhold. Drifts- og vedlikeholdskostnader knyttet til undergangen er ikke tallfestet. Det må antas noen kostnader knyttet til varmekabler og belysning, samt brøyting, renhold, fjerning av graffiti, etc.

Kostnadsoverslag (1 og 2 er vurdert som relativt like kostbare)

		Mengde (m2)	Enhetspris (kr)	Sum (mill. kr)
1a	Entreprensekostnad ramper inkl. ca. 15 % påslag for rigg og drift	1700	10000,-	17.0
1b	Entreprensekostnad undergang inkl. ca. 15 % påslag for rigg og drift	300	20000,-	6.0
2	Uforutsett, antatt ca. 15 %			3.5
3	Merverdiavgift, antatt ca. 15 %			4.0
4	Byggekostnad (sum 1, 2 og 3)			30.5
5	Byggherrekostnader, antatt ca. 15 % påslag for administrasjon, grunnundersøkelser, prosjektering, byggeledelse og kontroll			4.5
6	Prosjektkostnad (sum 4 og 5)			35.0
7	Grunnerverv og erstatninger (eventuelt)			-

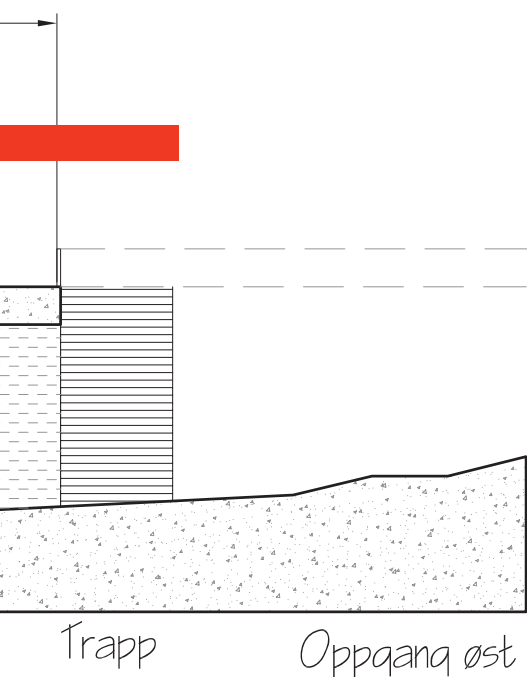




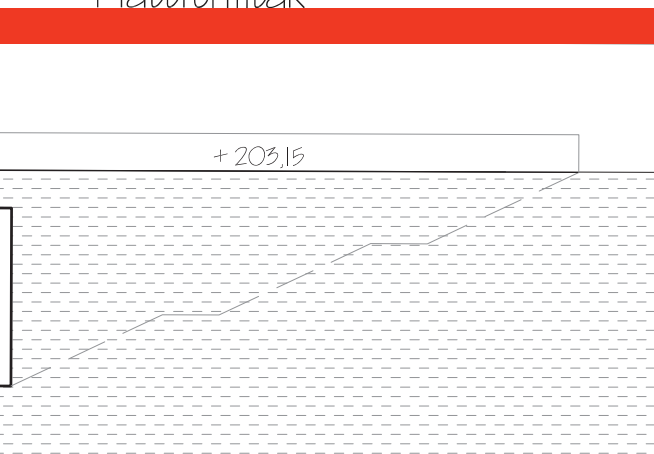
Jernbanestasjonen

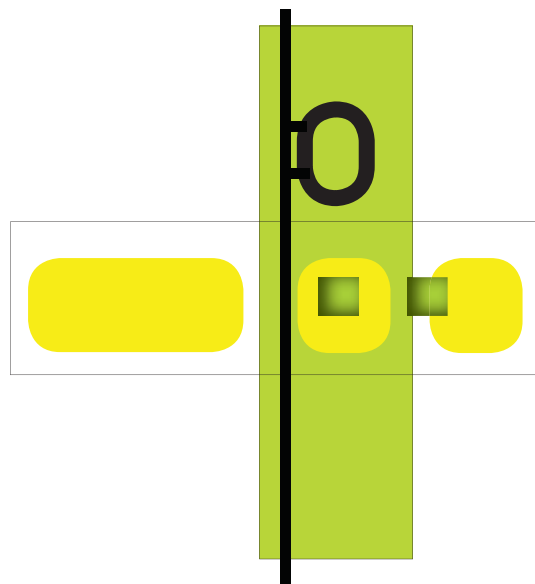
2 snitt. Målestokk ca 1:200

m/ plattformtak



Plattformtak





Tegninger

Tegningsmaterialet er på de følgende sider sortert etter følgende overskrifter:

Overordnet

- Oversiktskart
- Volumstudie

Rådhusplassen

- Illustrasjonskart delområde
- 2 perspektiv skisser

Kollektivknutepunktet

- Illustrasjonsplan kollektivknutepunkt
- Logistikkplan kollektivknutepunkt
- 4 snitt
- 3 perspektiv skisser

Jernbanestasjonen

- Plankart undergang / atkomst plattformer
- 2 snitt

4.5 Alternativ 2

Beskrivelse

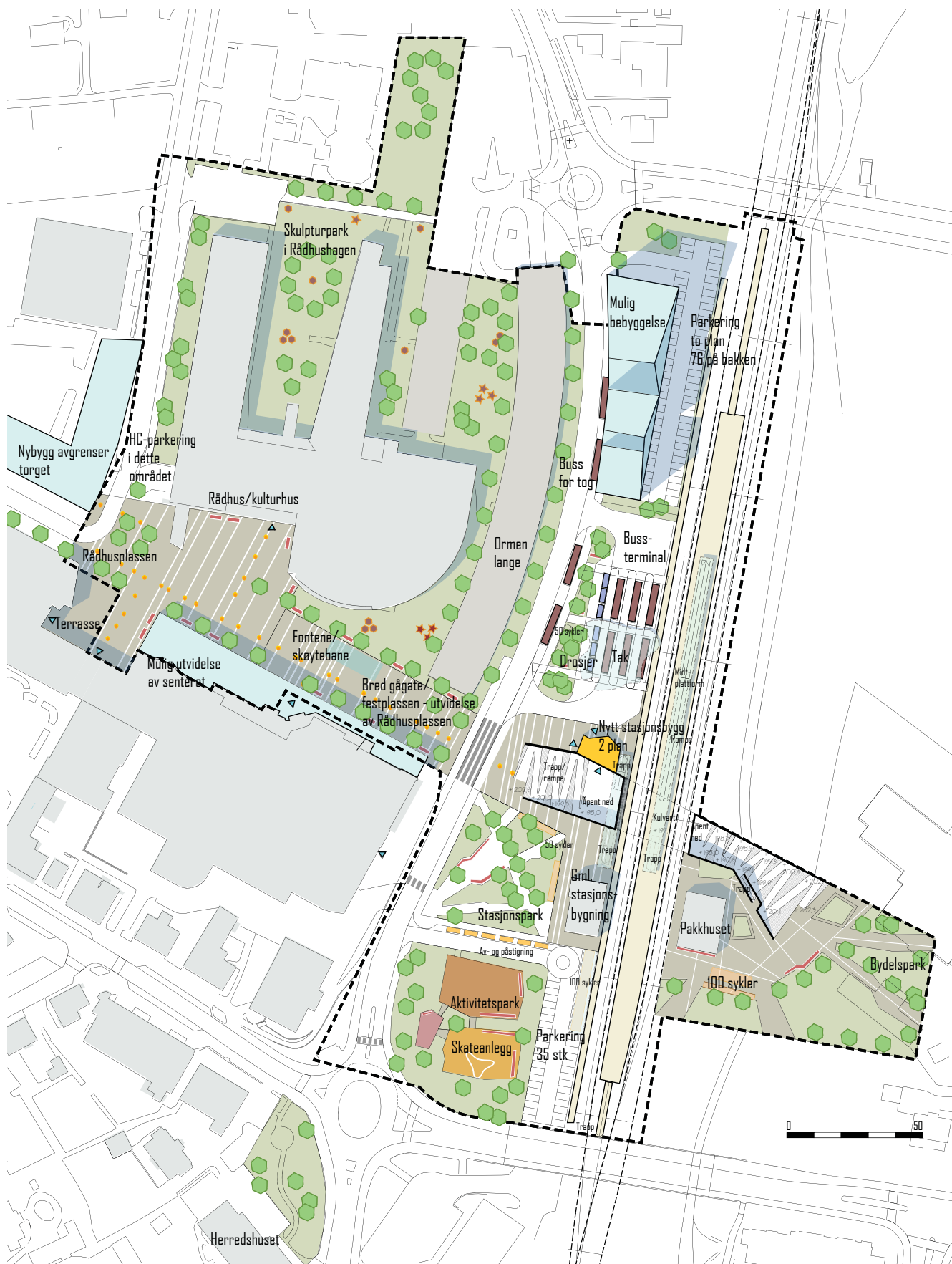
Løsningen skiller seg fra alternativ 1 ved at trafikk til parkeringsanleggene ikke benytter seg av Furusethgata, slik at denne frigjøres til et sammenhengende plassrom mellom den sentrale rådhusplassen og knutepunktet. Dette gir en mer fleksibel plass og "myldrerom" mellom stasjonen og hjertet av sentrum, der rådhusplassen kan utvides østover ved spesielle anledninger.

Et nytt stasjonsbygg for tog- og busstrafikk knyttes til gjennomgangen under sporene.

Eksisterende bussterminal sør for jernbanestasjonen frigjøres til en aktivitetspark der stasjonsparken lå opprinnelig. Sammen med en parkmessig opparbeidelse ved ny bussterminal og områder for mulig ny bebyggelse nord for stasjonen, gir dette en sammenhengende grønn ramme rundt kollektivknutepunktet.

Aktivitetsparken supplerer de andre plassrommene med skateanlegg og mulighet for andre uformelle ungdomsaktiviteter.

Foreslått volumoppbygging nord for stasjonen er vist 7 etasjer høyt, tilsvarer et areal på ca 8.000 kvm over bakken. På bakkenivå er det vist i overkant av 100 innfartsparkeringsplasser. Resterende plasser må plasseres i kjeller / P-hus. I tillegg kommer parkering for ny bygning.



Overordnet

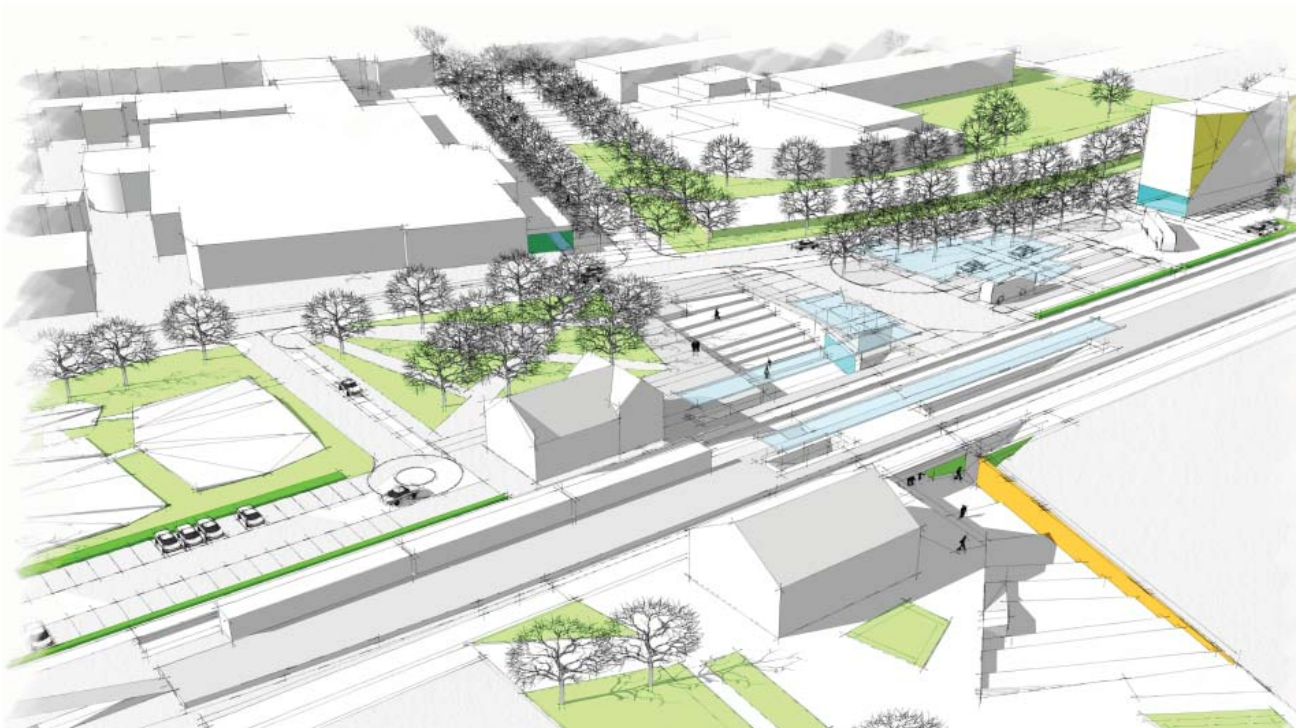
Oversiktskart, målestokk ca 1.2000



Overordnet

Volumstudie av oppgaveområdet.





Overordnet

Volumstudie av oppgaveområdet.





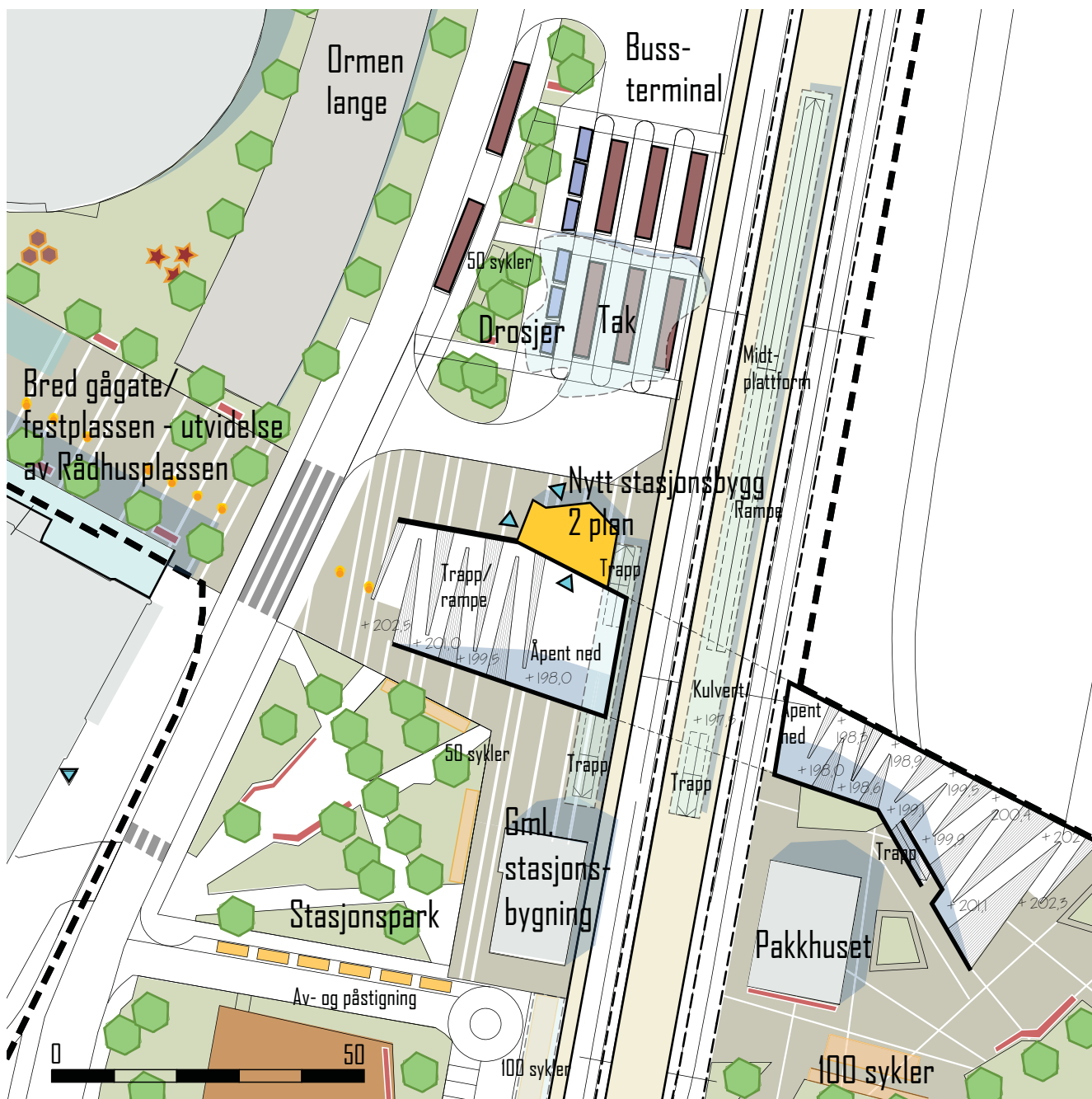
Rådhusplassen

Illustrasjonskart delområde, målestokk ca 1:1000



Rådhusplassen

2 perspektivskisser



Kollektivknutepunktet

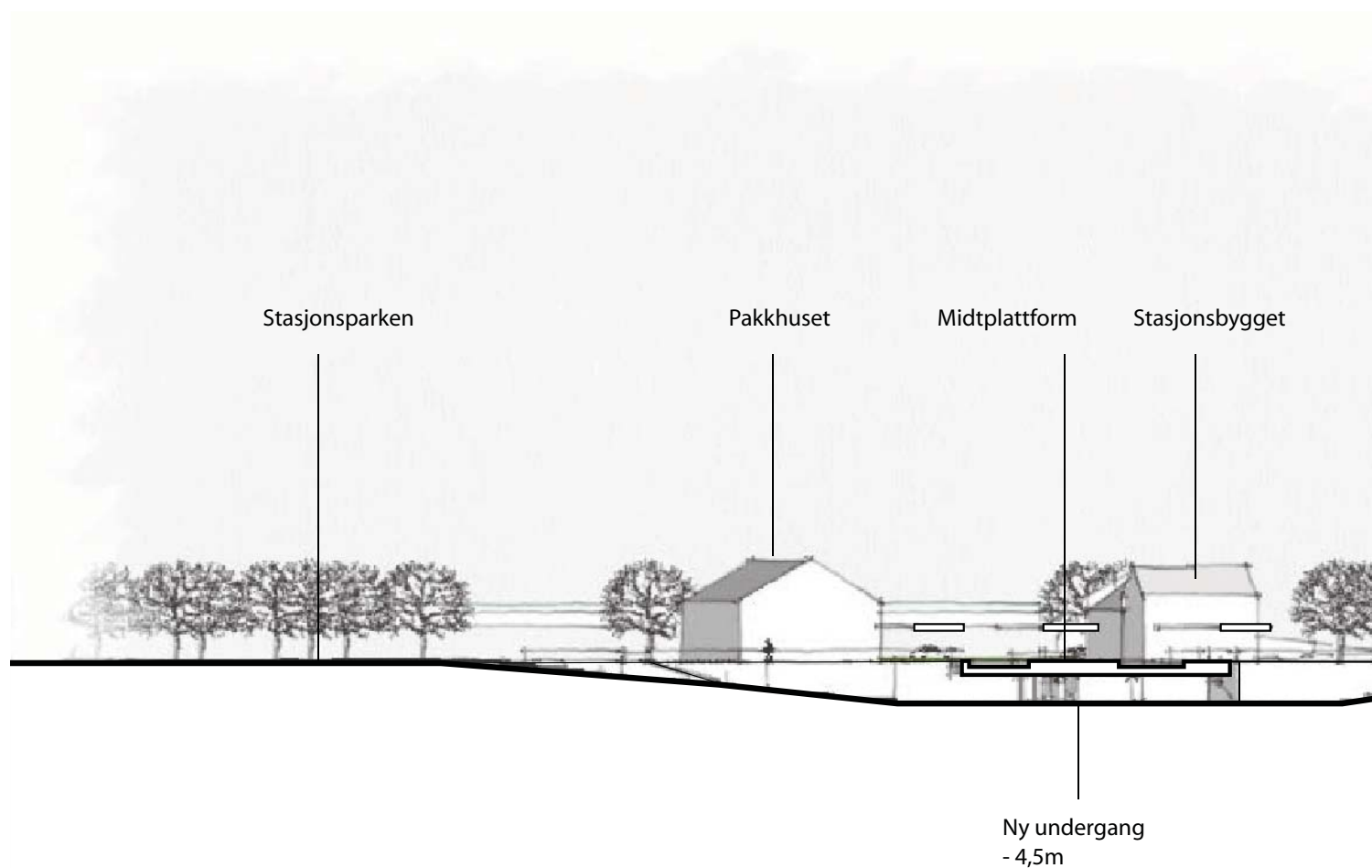
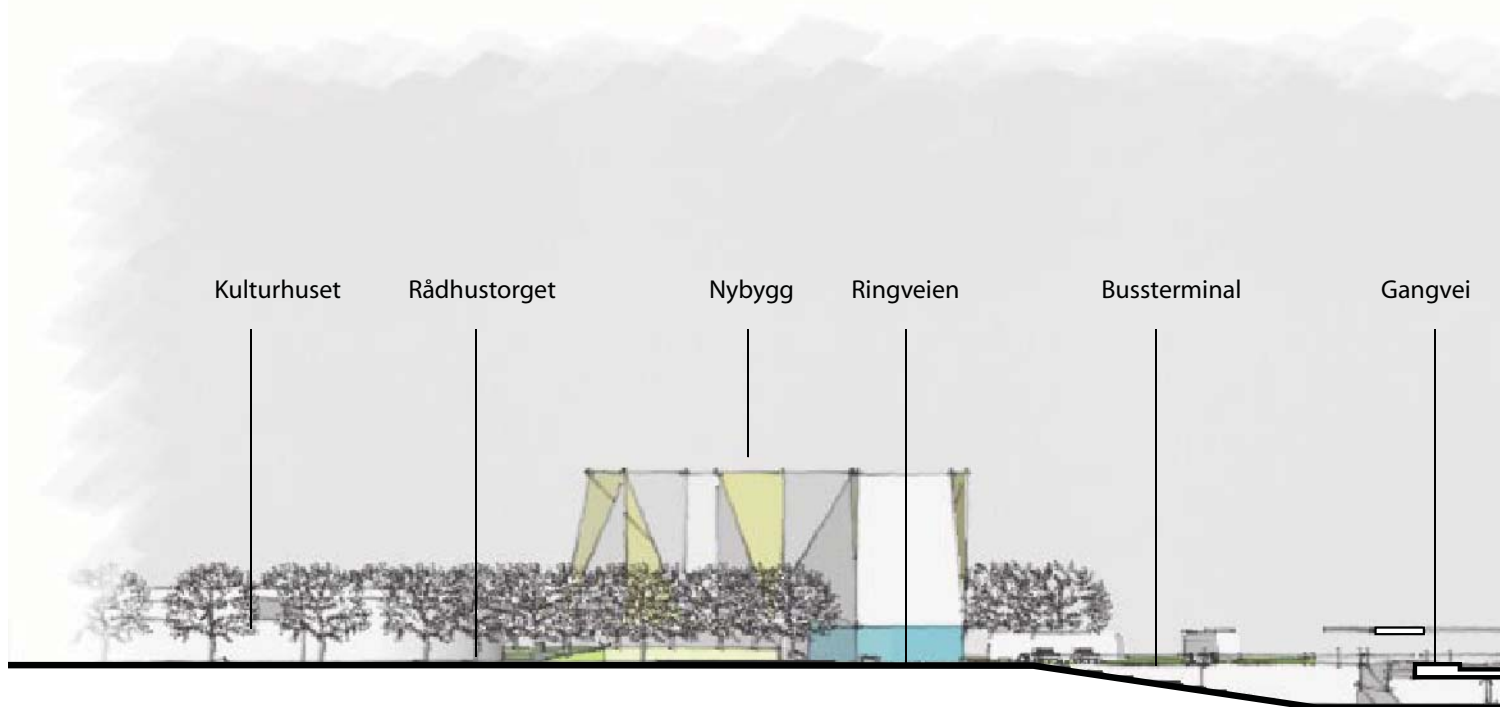
Illustrasjonsplan kollektivknutepunkt



22.1.2010

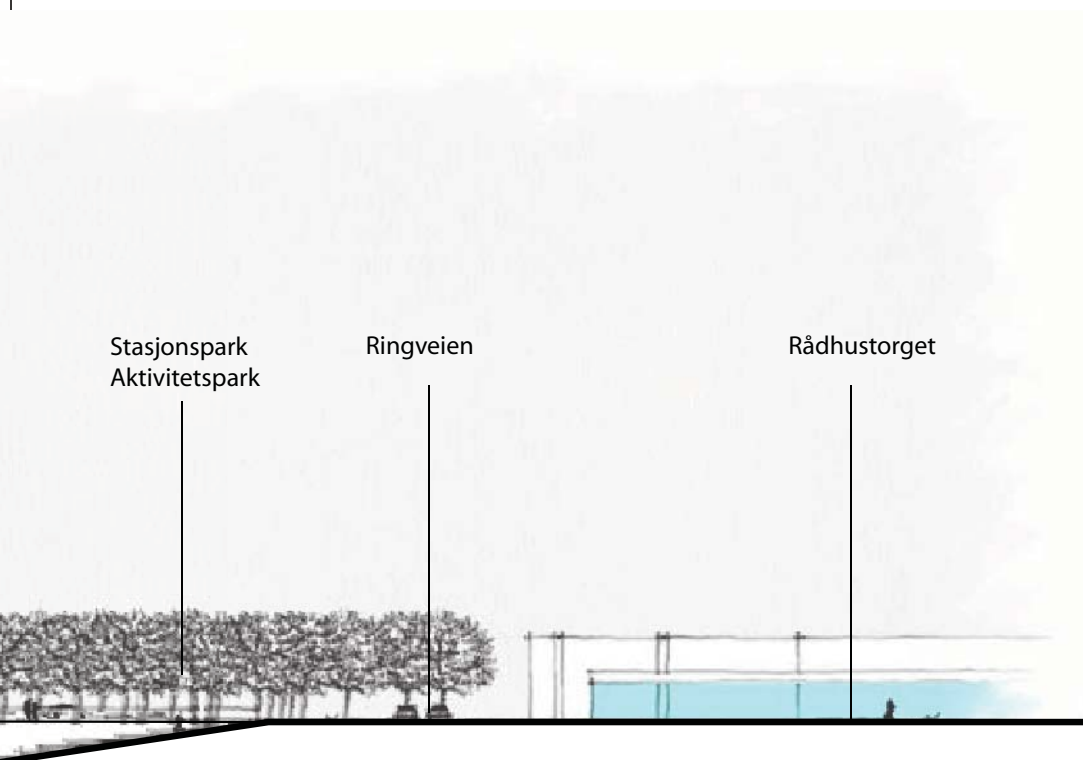
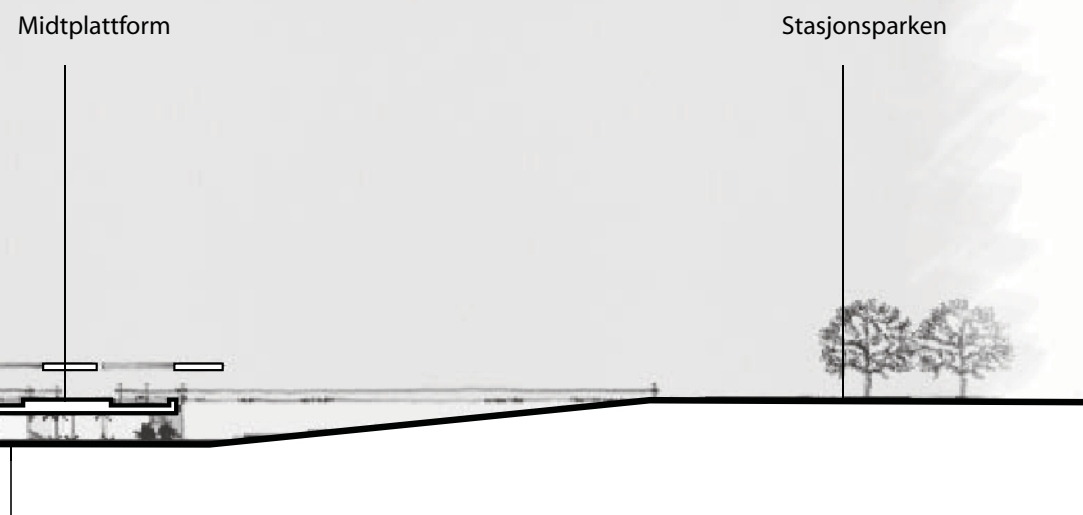
Kollektivknutepunktet

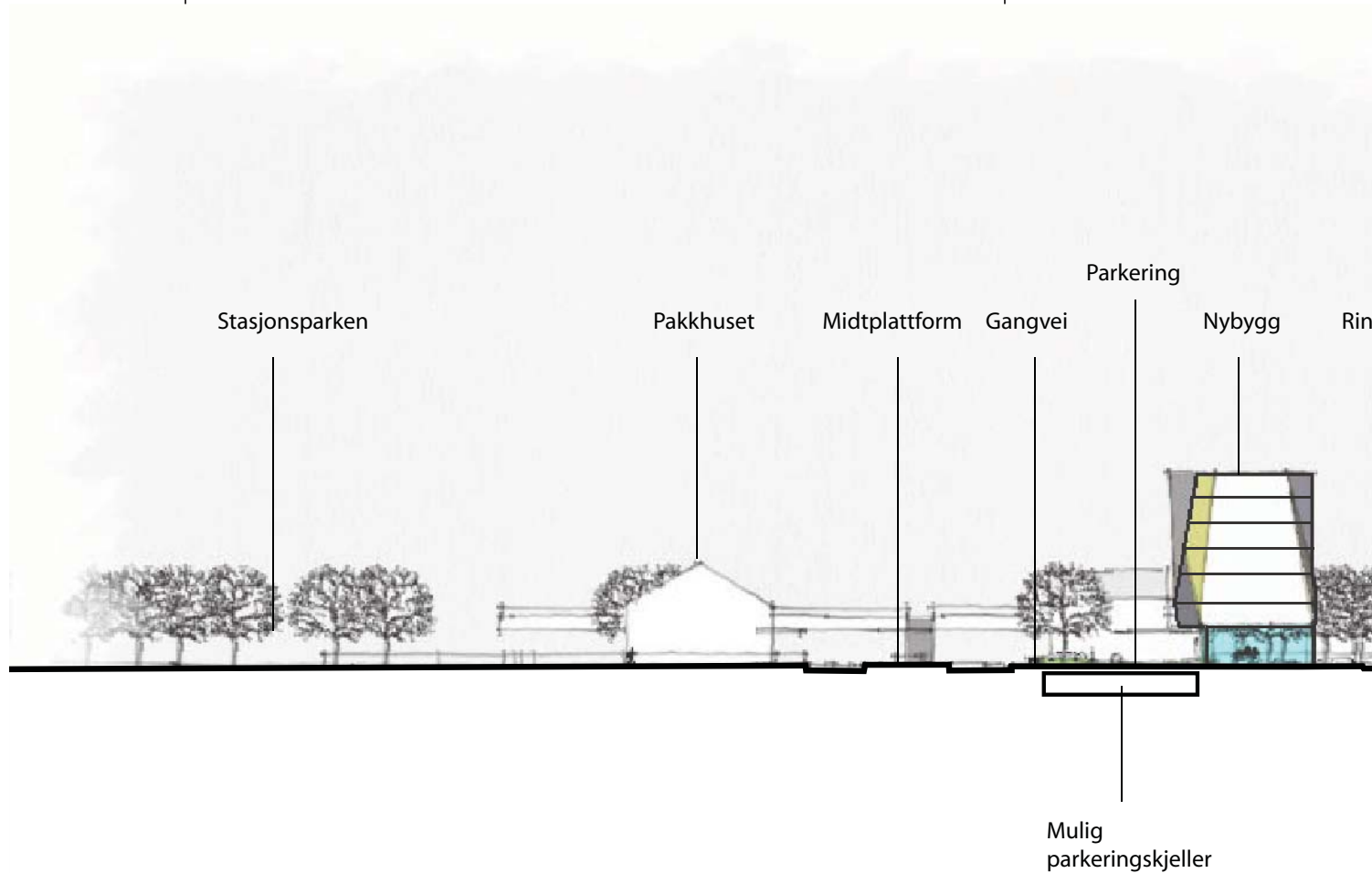
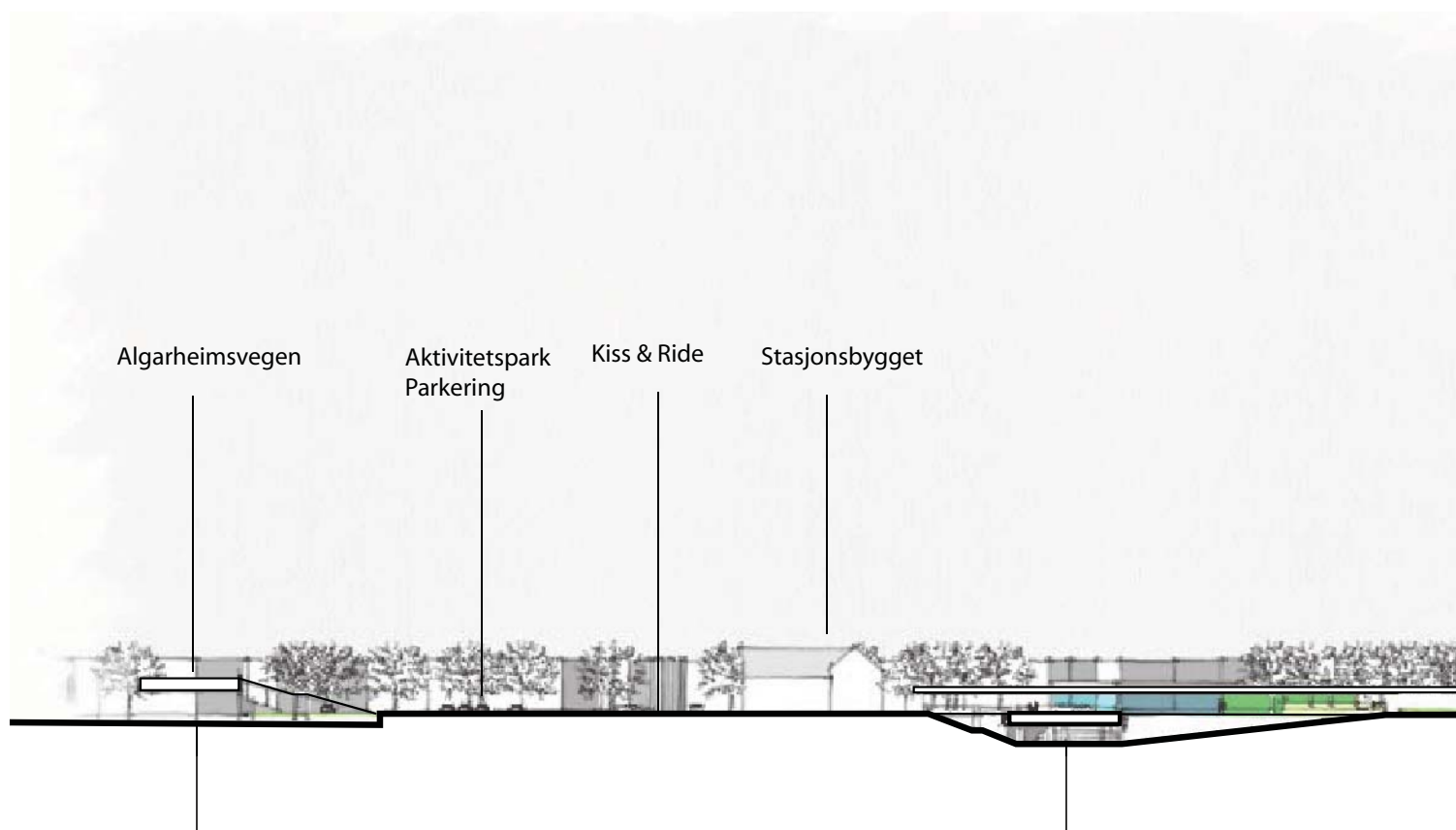
Logistikkplan kollektivknutepunkt



Kollektivknutepunktet

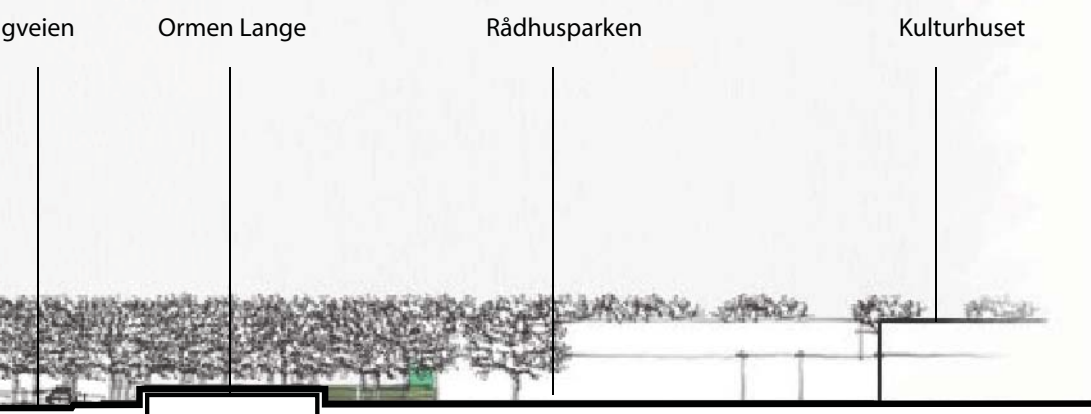
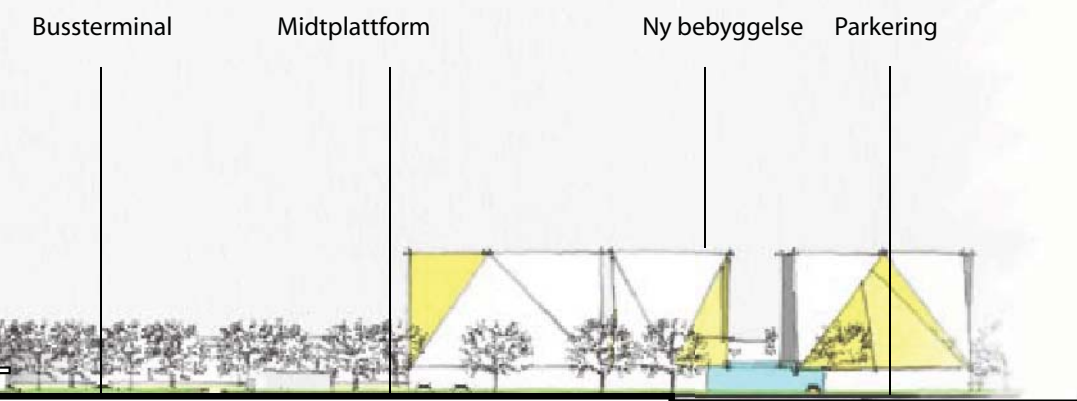
4 snitt

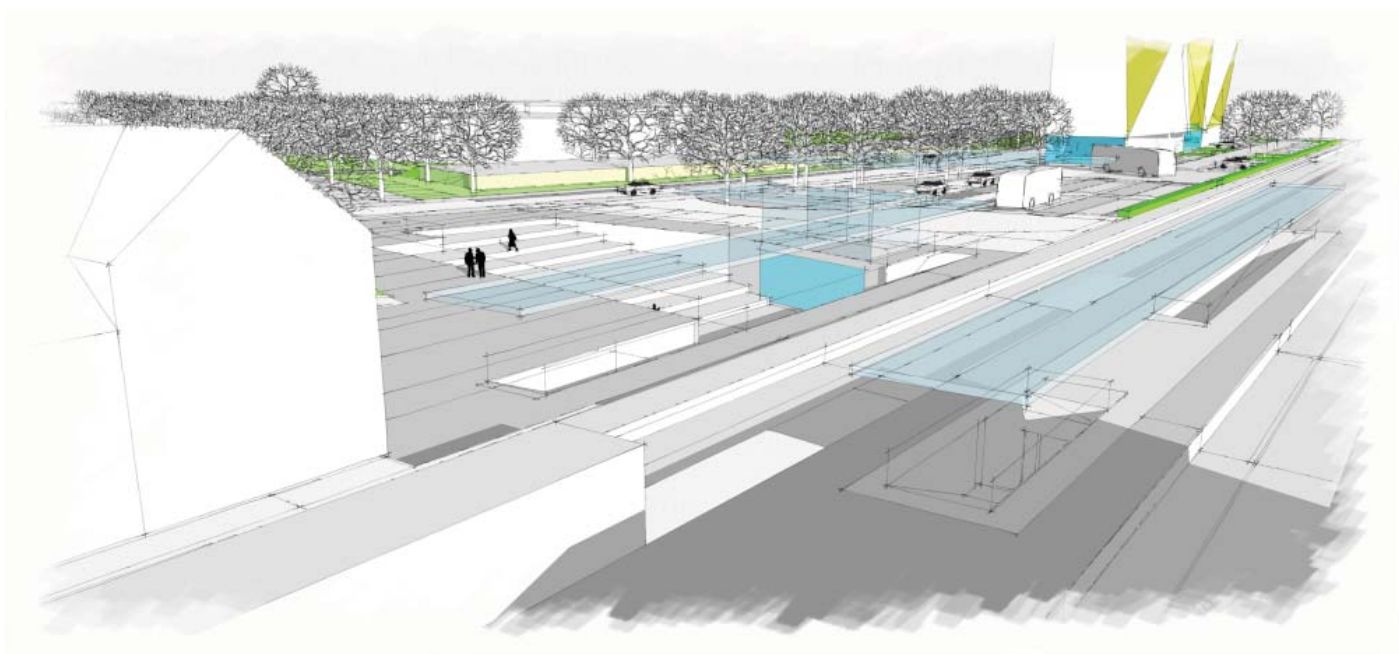




Kollektivknutepunktet

4 snitt

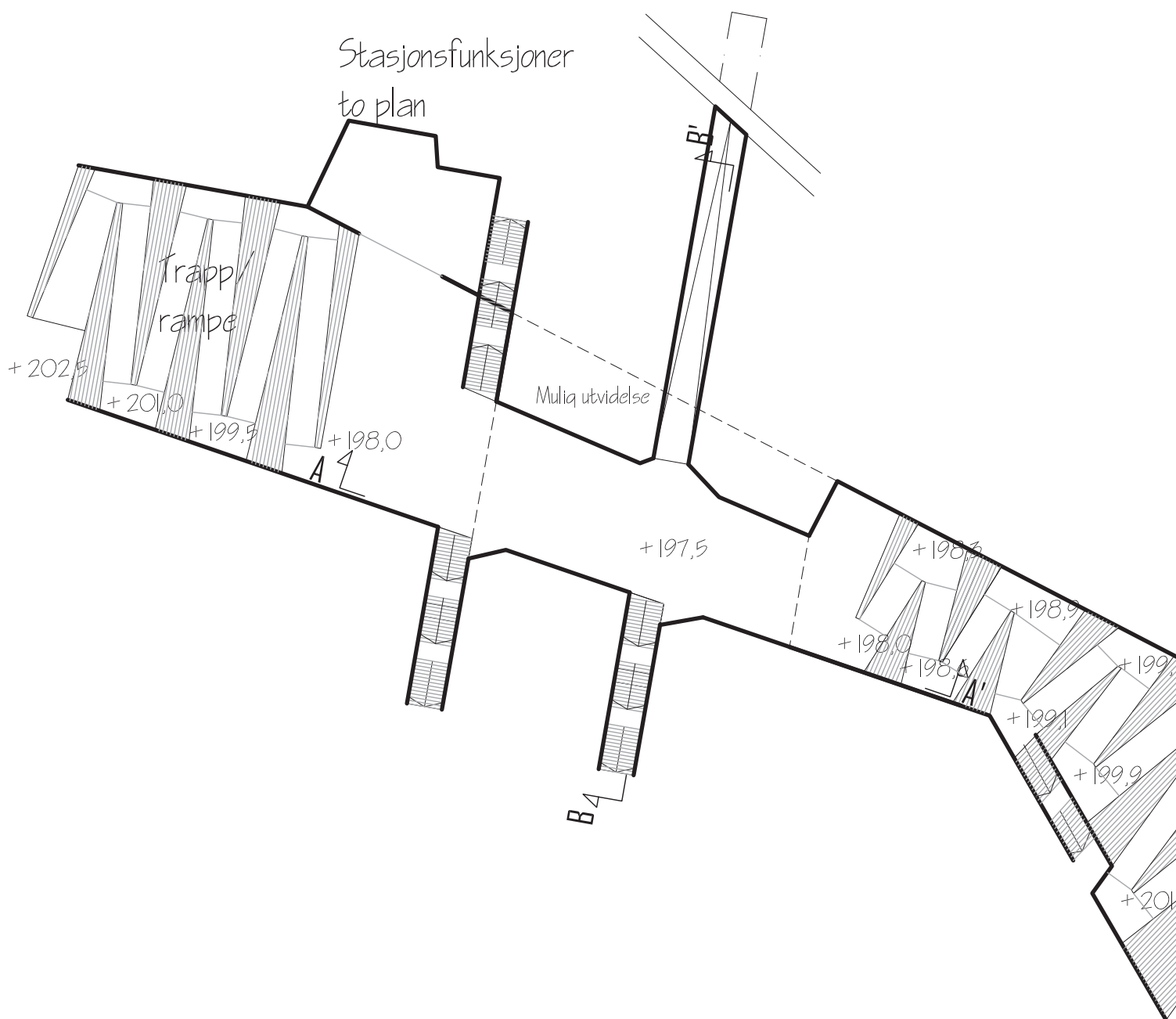




Kollektivknutepunktet

3 perspektivskisser





Jernbanestasjonen

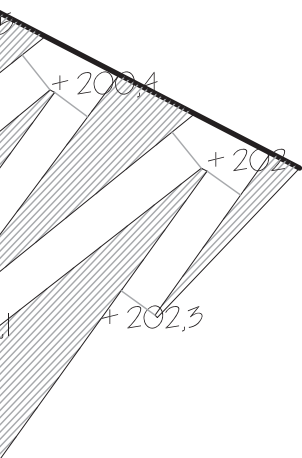
Plankart undergang / atkomst plattformer. Målstokk ca 1:500.

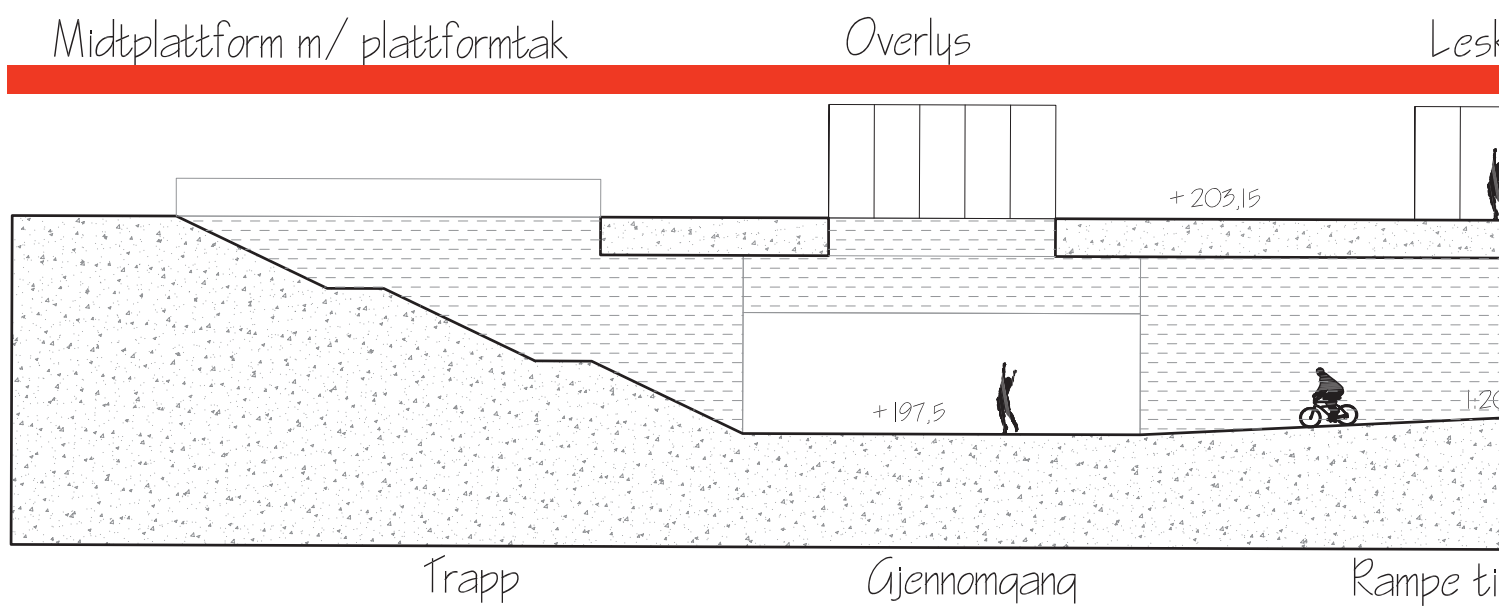
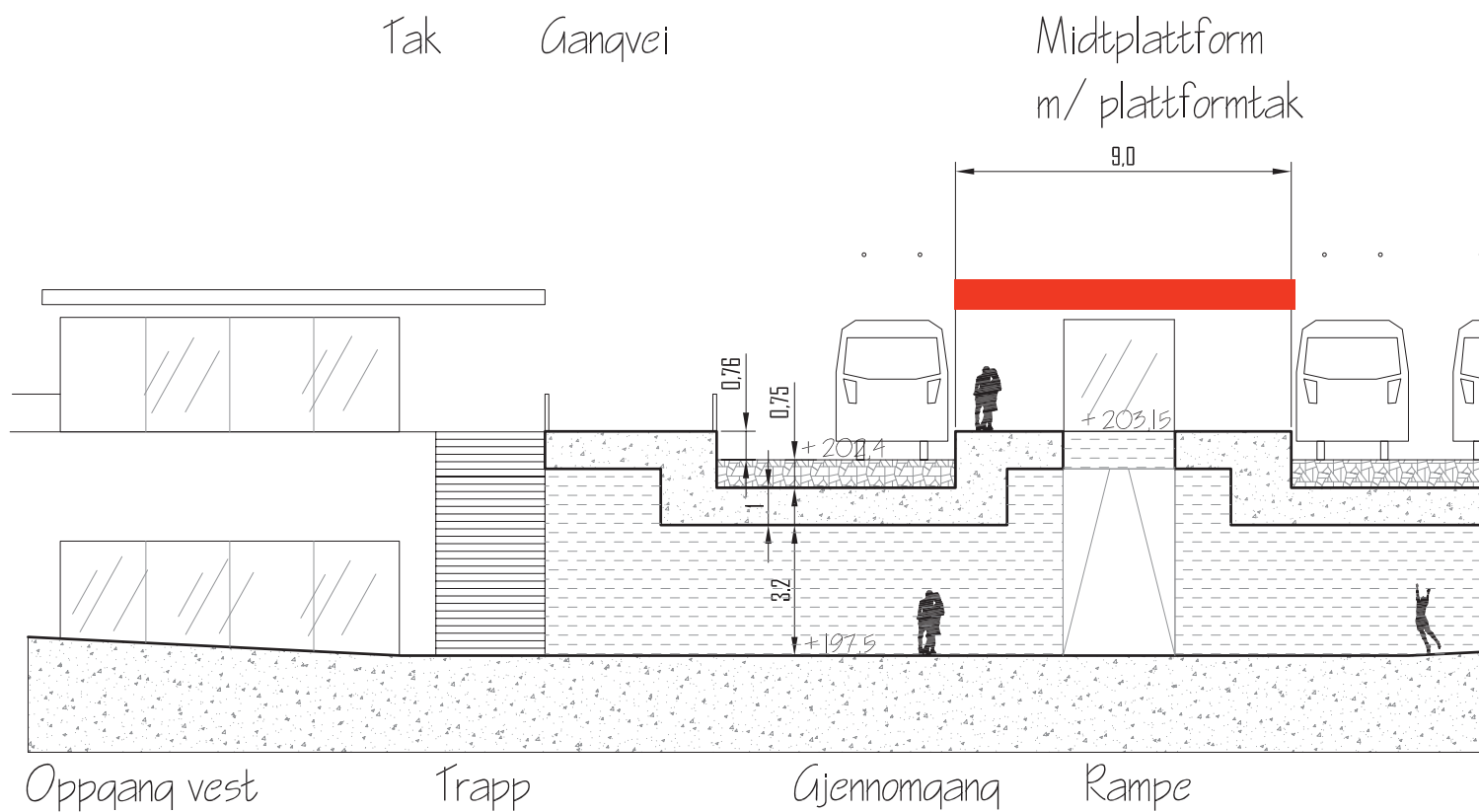
Kostnadsberegning Undergang

Entreprisekostnadene for sammenkoblingen er basert på enhetspris pr. kvadratmeter konstruksjon. Den erfaringsbaserte enhetsprisen er valgt under forutsetning av at det ikke er knyttet ekstraordinære kostnader knyttet til grunnforhold, kabler og ledninger i grunnen eller jernbanetekniske forhold. Drifts- og vedlikeholdskostnader knyttet til undergangen er ikke tallfestet. Det må antas noen kostnader knyttet til varmekabler og belysning, samt brøyting, renhold, fjerning av graffiti, etc.

Kostnadsoverslag (1 og 2 er vurdert som relativt like kostbare)

		Mengde (m2)	Enhetspris (kr)	Sum (mill. kr)
1a	Entreprisekostnad ramper inkl. ca. 15 % påslag for rigg og drift	1700	10000,-	17.0
1b	Entreprisekostnad undergang inkl. ca. 15 % påslag for rigg og drift	300	20000,-	6.0
2	Uforutsett, antatt ca. 15 %			3.5
3	Merverdiavgift, antatt ca. 15 %			4.0
4	Byggekostnad (sum 1, 2 og 3)			30.5
5	Byggherrekostnader, antatt ca. 15 % påslag for administrasjon, grunnundersøkelser, prosjektering, byggeledelse og kontroll			4.5
6	Prosjektkostnad (sum 4 og 5)			35.0
7	Grunnerverv og erstatninger (eventuelt)			-





Jernbanestasjonen

2 snitt

