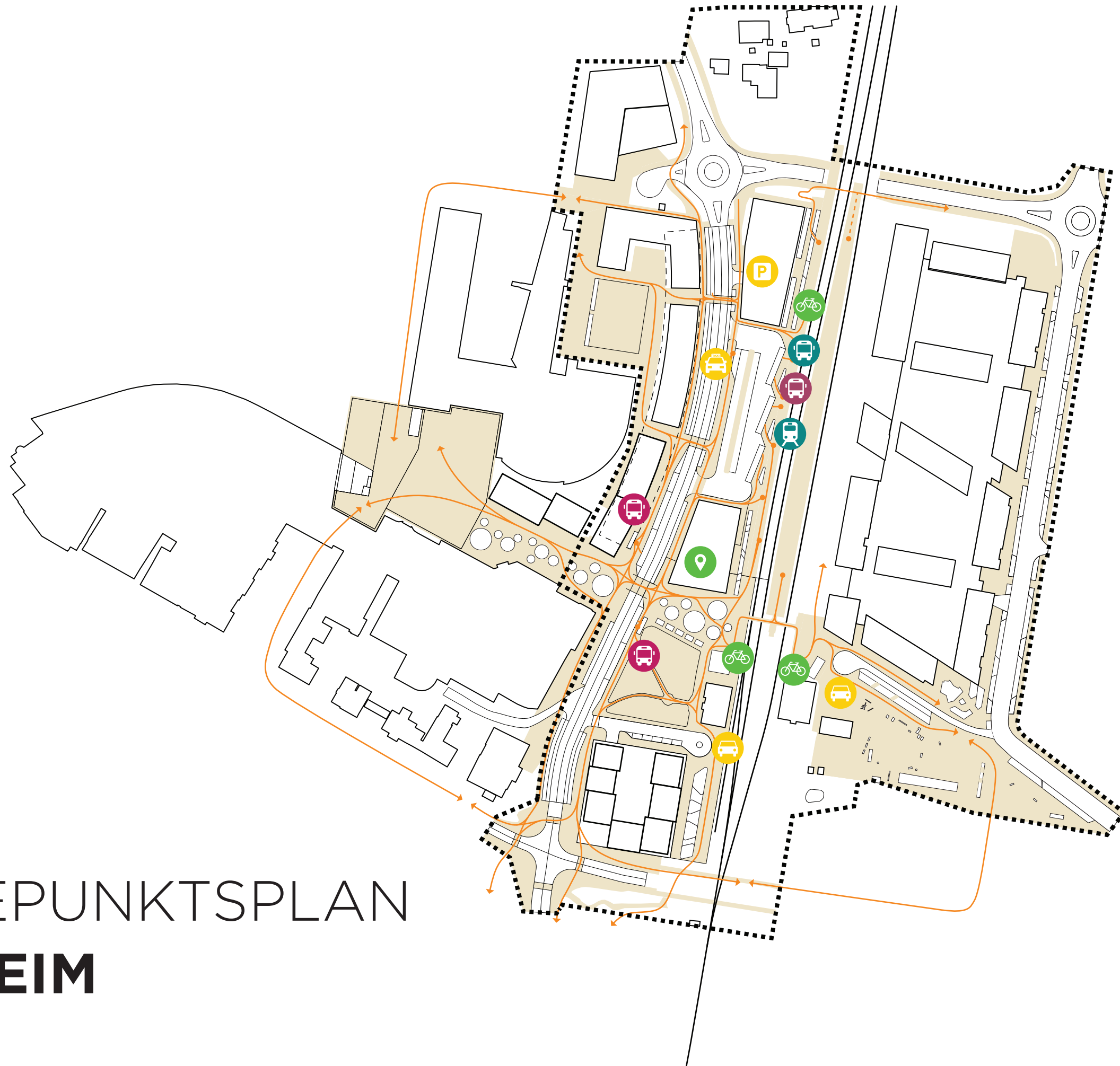




KNUTEPUNKTSPLAN

JESSHEIM

01.06.2022

DYRVIK
ARKITEKTER

JESSHEIM KNUTEPUNKTSPLAN | INNHOLD

BAKGRUNN	S. 3
KNUTEPUNKTSPLAN - OVERORDNET LØSNING	S. 7
TOG	S. 12
BUSS	S. 14
BYLIV / MYKE TRAFIKANTER / SYKKEL	S. 23
GRØNNSTRUKTUR OG OVERVANN	S. 35
ANNEN TRAFIKK	S. 38
BILPARKERING	S. 40
KULTURMINNER	S. 42
VOLUM	S. 44
FASER	S. 72
AREALER	S. 74
VEIEN VIDERE	S. 76
VEDLEGG: SOLSTUDIER	S. 78
VEDLEGG: OVERORDNA PLANER OG VEILEDERE	S. 92

BAKGRUNN

BAKGRUNN

Knutepunktplanen er et underlagsdokument til område-reguleringsplan for stasjonsområdet og rådhusplassen som skal avklare konkrete funksjons- og arealbehov knyttet til utvikling i og rundt knutepunktet.

Arbeidet med å avklare utviklingen av stasjonsområdet har pågått i flere runder siden sommeren 2013, og er formalisert som del av arbeidet med områdeplan for stasjonsområdet og Rådhusplassen. Forslag til områderegeringsplan ble lagt ut til offentlig ettersyn vinteren 2017, og i den forbindelse kom det innsigelser fra Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen vedrørende forhold knyttet til fremkommelighet for buss og trafikale konsekvenser av tiltakene innenfor planområdet. Som følge av dette, og i påvente av føringer fra mobilitets- og byutviklingsstrategi, satt kommunen arbeidet med områdeplanen på vent. Etter vedtak av mobilitetsstrategien er arbeidet med områdeplanen startet opp igjen våren 2020, med nytt planprogram ut på høring sommeren 2020.

Parallelt med dette pågår det flere prosesser som berører stasjonsområdet, bla.:

- Bane Nor sin tekniskhovedplan for økt kapasitet på gods- og persontog og forbedret tilgjengelighet på Jessheim stasjon (ferdig juni 2020), som danner grunnlaget for kommende oppstart av detaljreguleringsplanarbeid for Jessheim stasjon (forventet start høsten 2022).
- Infrastrukturplan for Jessheim sentrum, inkl. overvannsanalyse
- Parkeringsutredning for Jessheim sentrum
- Mulighetsstudie for Rådhusomtå
- Prosjektet for oppgradering av rådhusplassen og etablering av underjordisk p-anlegg.

Det er behov for å samkjøre disse pågående prosesser ved å utrede viktige problemstillinger i fellesskap, og samtidig svare ut innsigelsene knyttet til høringsforslag fra 2017. Sentrale aktører innenfor planområdet, Bane NOR Eiendom, Viken fylkeskommune, Ruter og Ullensaker kommune, er derfor blitt enig om å samarbeide i utarbeidelse av en knutepunktplan med tilhørende trafikktutredning.



ARBEIDSPROSESS

Diagrammet viser de forskjellige fasene i arbeidet med knutepunktsplanen. Første fase handler om å få innsikt i overordnede planer, aktuelle problemstillinger og forhold som berører planområdet.

Deretter har det blitt utarbeidet skisser på kart og i 3D-modell for å avklare premissene på tomte (avstandskrav, ny plan for sporføringer og plattform, planer for ny bussterminal m.m). Hensikten med denne fasen er en klar forståelse av fysiske forhold og mulighetsrommet på Jessheim Knutepunkt.

Videre har vi utarbeidet alternativer for utvikling, som så er drøftet i prosjektgruppa. Vi har sett på utfordringer og konsekvenser av de forskjellige alternativene, og drøftet fordeler og ulemper ved disse.

Gjennom arbeidet med alternativer har forskjellige problemstillinger blitt belyst og vi har gjennom en rekke møter landet på et omforent alternativ. Denne løsningen har blitt konkretisert og detaljert ytterligere og presenteres i foreliggende dokument.

Knutepunktsplanen viser hovedprinsippene for utvikling, herunder mobilitetsmønstre for alle trafikkgrupper, by- og gaterom og overordnet volum, høyder og formål for bebyggelse. Knutepunktsplanen kan videreutvikles til et forslag til område-/detaljreguleringsplan.

Knutepunktsplanen er prosjektert av Dyrvik Arkitekter ved Espen Krogstad og Eli Grønn. Rambøll, ved Lars Ole Ødegaard, har bidratt på bussløsninger.

11.6.21 Prosjektgruppemøte; introduksjon

24.8.21 Befaring med Ullensaker kommune på stasjonsområdet

2.11.21 Prosjektgruppemøte; status

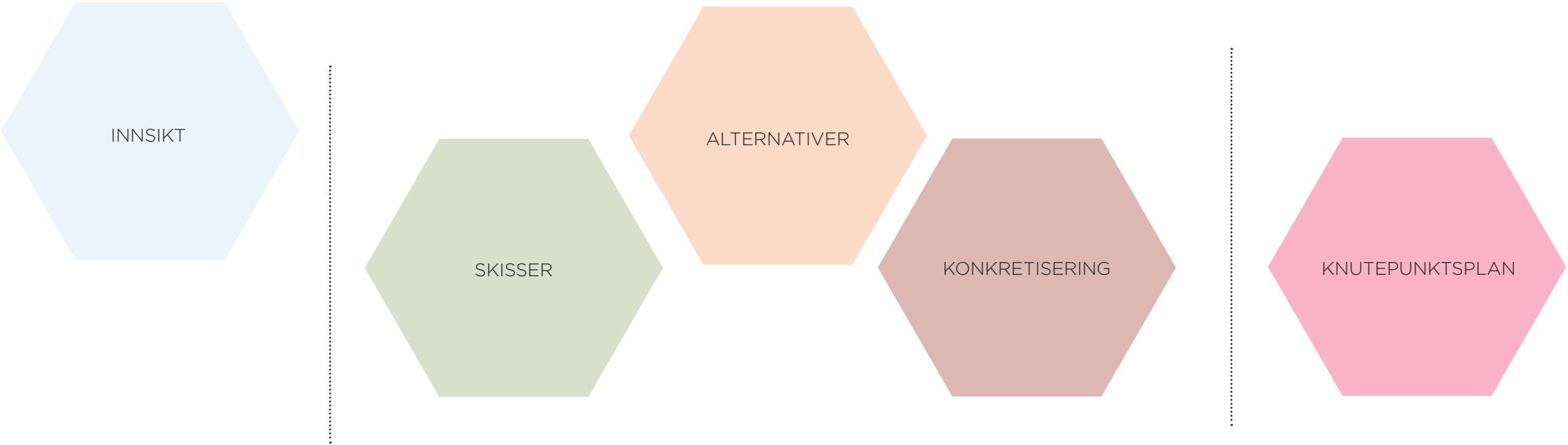
6.12.21 Prosjektgruppemøte; sykkelløsninger

5.1.22 Prosjektgruppemøte; kulturminner

10.1.22 Prosjektgruppemøte; bussløsninger

17.1.22 Prosjektgruppemøte; sykkelløsninger og tverrsnitt Ringvegen

27.4.22 Prosjektgruppemøte; volumstudier og kulturminner



RAMMER OG AVHENGIGHETER

I løpet av arbeidet med knutepunktplanen har prosjektgruppen lagt til grunn noen rammer og premisser som har stor innvirkning på mulighetsrommet i planen og videre planarbeid.

- Det er enighet om å planlegge uavhengig av Ormen Lange.
- Stasjonsparkens totale areal må ikke reduseres.
- For å unngå konflikt med eventuell utvidelse av Jessheim stasjon er det bredeste alternativet i teknisk hovedplan (alt.1) lagt til grunn. Dersom et annet alternativ blir foretrukket i reguleringsarbeidet må løsninger fra knutepunktplanen justeres deretter.
- Føringer fra kommunens mobilitets- og byutviklingsstrategi: Stenging av deler av Ringvegen for å sikre en kollektivakse, bilfri rådhusakse og omgjøring av rundkjøring til kryss i Algarheimsvegen / Storgata.

Diagrammet oppsummerer disse rammene og føringene og antyder mulighetsrommet for løsninger. En god del av løsningene kommer som følge av disse rammene og premissene. Sentrale tema er: plassering av senterlinje vei og dermed også øvrig trafikk, avstandskrav fra spormidt jernbane, plassering av bebyggelse og funksjoner. I de ulike kapitlene med løsninger kommer vi tilbake til diskusjonen rundt dette.

I tillegg har vi ulike avstandskrav fra spormidt jernbane som gjør at veien ikke kan skyves mot øst.

Ved Stasjonsparken ville det vært gunstig å flytte senterlinje vei noe vestover for å gi plass til nordgående busstopp med sykkelfelt bakenfor. Det er allikevel grenser for hvor langt man kan flytte veien vestover. Eiendomssituasjon, kurvatur og fortausbredde ved sørgående busstopp spiller inn. Vi viser en alternativ løsning på dette lengre bak i dokumentet.



KNUTEPUNKTSPLAN - OVERORDNET LØSNING

KNUTEPUNKTSPLAN GREP

Knutepunktsplanen bygger videre på *Mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim* utarbeidet av Pir II og Multiconsult for Ullensaker kommune i 2019.

Strategien utreder bakgrunn, mål og sentrale problemstillinger før den peker ut strategier, tiltak og en handlingsplan.

Knutepunktsplanen bygger videre på strategien, men der strategien drøfter oveordnede mål og strategier, viser knutepunktsplanen konkrete forslag til fysisk utforming av knutepunktet.

Bakgrunnen for mobilitetsstrategien og knutepunktsplanen er den samme; *Befolkningsframskrivingen for Jessheim (SSB 2018)*, viser en mulig befolkning på 27.500 i 2030, noe som er en dobling fra i dag. Ullensaker er den kommunen i regionen med sterkest vekst.

Jessheim knutepunkt har en sentral rolle i regionen. Jessheim er sammen med Oslo lufthavn Gardermoen og Gardermoen næringspark utpekt som et særlig innsatsområde for økt by og næringsutvikling i Akershus. Jessheim er i så måte i en unik situasjon og er i gang med å bygge sin identitet som regionsby. (fra Mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim)

Foreslått knutepunktsplan har som hovedmål å være en positiv utvidelse av dagens sentrum, som er et godt sted å besøke, oppholde seg og reise til-, fra- og gjennom. Nye Jessheim stasjon skal få flere gode byrom, et nettverk av forbindelser for gående og syklende, effektive bytter mellom buss og tog og interessante funksjoner.

Den planlagte rådhusaksen er en viktig forbindelse fra vest til øst og foreslått utforming av knutepunktet søker å støtte opp om denne slik at det blir et sterkt krysningspunkt mellom byromsaksen og de forskjellige reiseformene. Derfor er blant annet pendelpussene lagt på hver sin side av rådhusaksen og foreslått ny bebyggelse gir Stasjonsparken og stasjonsbygget en romlig avgrensning som tydelig definerer de som viktige elementer i aksen.

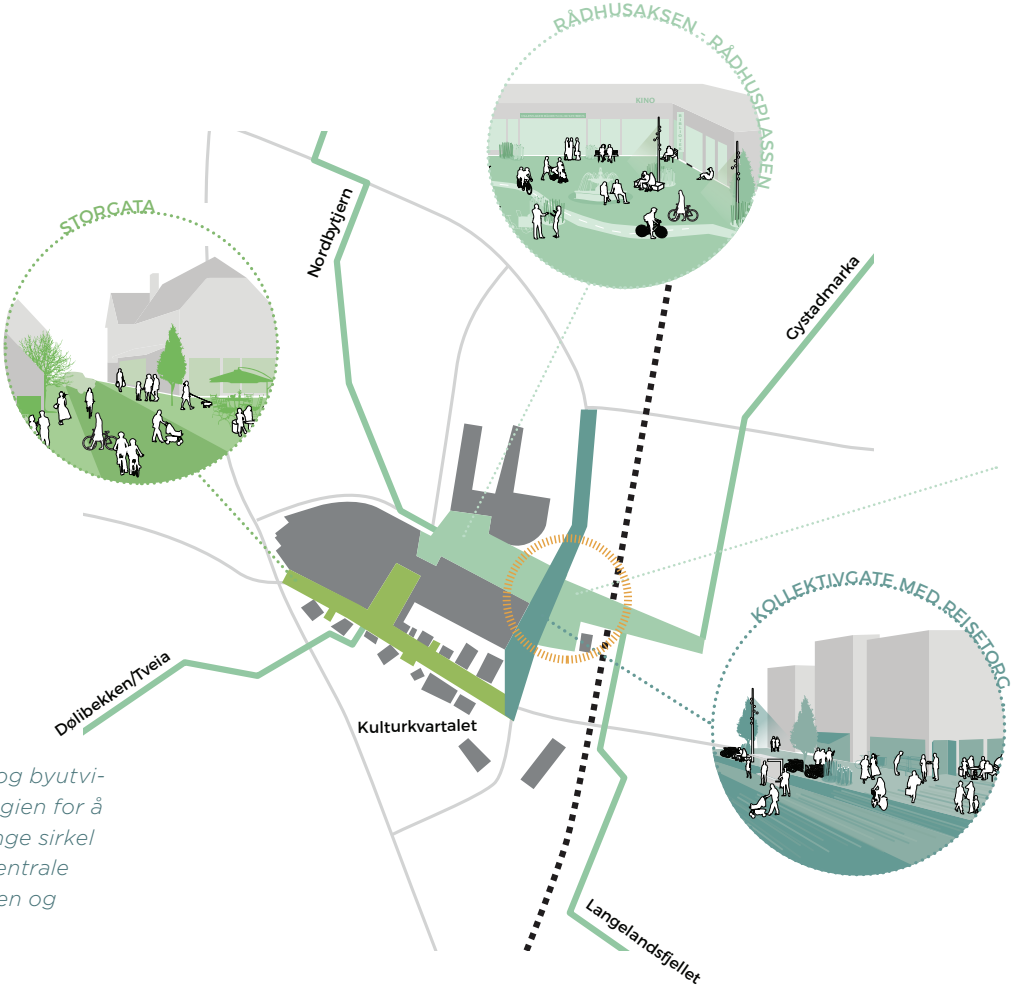
Mobilitetspyramiden har vært styrende for utformingen av knutepunktet. Hensynet til mange trafikanter skal komme først, deretter kollektivtrafikken. På Jessheim er det spesielt viktig å løse busslogistikken på en god måte, da det er et

sterkt busstilbud med både pendel- og terminerende linjer. Samtidig skal det, i tråd med overordnede planer, fortettes på knutepunktet. Derfor er det en arealmessig balansegang mellom fortetting og bussenes behov som er forslått i planen.

Den foreslåtte rådhusaksen er et raust byromsgrep som trenger vegger med aktive fasader som tilfører byliv og aktivitet. Derfor viser planen også mulig fortetting vest for Ringveien.

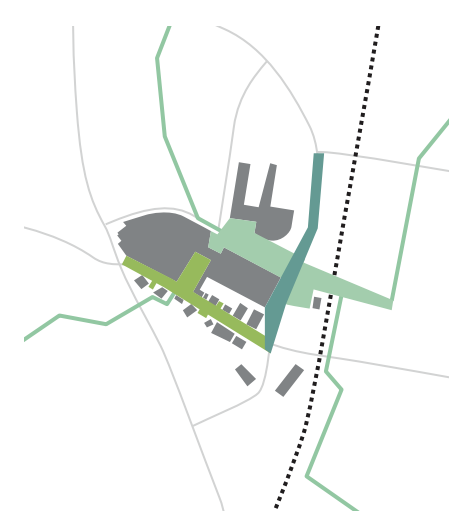
Sist, men ikke minst, bør Ringveien døpes om til Ringgata. Det skal bli en kollektivgate, for buss, gående og sykkel, med grønne kvaliteter som krysser Rådhusaksen og danner et pulserende og intensivt punkt i Jessheim by.

Illustrasjon, fra s.17 i mobilitets- og byutviklingsstrategien, som viser strategien for å skape et attraktivt sentrum. Orange sirkel er lagt til for å tydeliggjøre det sentrale møtepunktet mellom Rådhusaksen og knutepunktet.

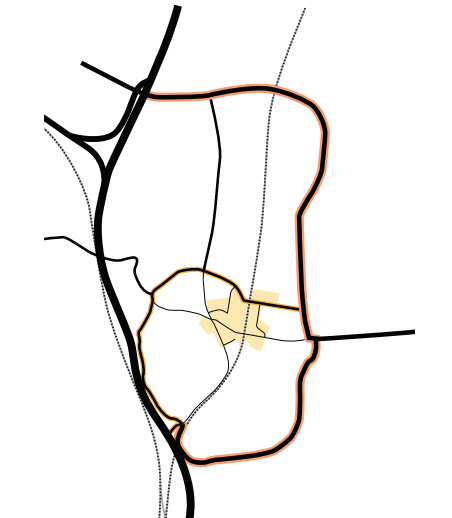


STRATEGIER

STRATEGIER



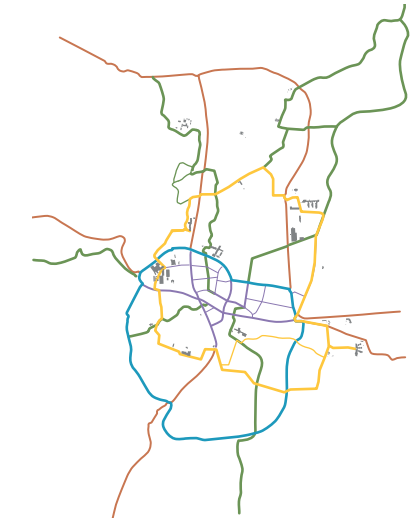
1 SKAPE ET ATTRAKTIVT SENTRUM
Utvikle et sammenhengende byromsnettverk som gir plass til et aktivt byliv hele året



2 STYRE BILBRUK
Redusere gjennomkjøring i sentrum for å gi mere plass til et attraktivt byromsnettverk



3 ØKE BRUKEN AV TOG OG BUSS
Sikre fremkommelighet for buss og etablere et effektivt og attraktivt kollektivknutepunkt i sentrum



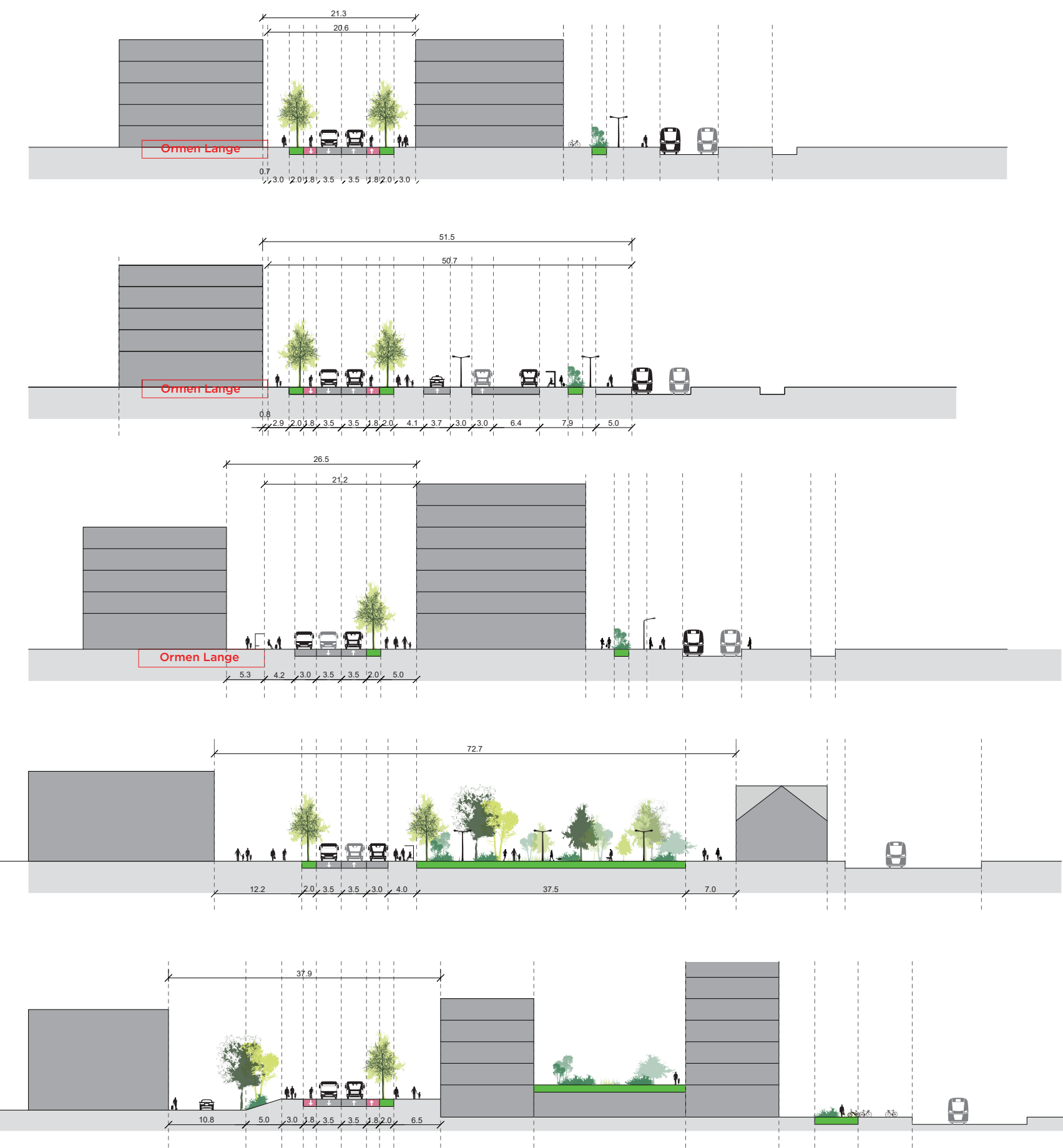
4 FLERE SKAL GÅ OG SYKLE
Etablere et nettverk av forbindelser for gående og syklende med høy standard, som inviterer til bruk hele året

Illustrasjon, fra s. 16 i mobilitets- og byutviklingsstrategien, som utdyper de 4 førende strategiene.





KNUTEPUNKTSPLAN | SNITT RINGVEGEN



TOG

TOG OG PLATTFORMER

Endelig spor- og plattformplan for Jessheim stasjon er foreløpig ikke ferdig utarbeidet. I arbeidet med knutepunktsplanen har vi derfor tatt utgangspunkt i Bane NOR sin foreløpig anbefalte løsning fra hovedplan utarbeidet i 2020. Løsningen ligger til grunn fordi den er mest arealkrevende, og dermed sikrer at en ikke får problemer med gjennomførbarhet pga. plassmangel. Løsningen viser et plattformområde som er trukket nordover sammenliknet med dagens situasjon. Plasseringen av plattformene påvirker selvfølgelig hvordan en tenker løsninger for andre trafikantergrupper på stasjonen, koblinger mellom transportmidler og plassering av funksjoner. Allikevel ligger det en logikk i plasseringen av de store funksjonene som vi mener fungerer selv om plattformområdet skulle lokaliseres lenger sør i fremtidige planer.

- Bro over jernbanen vil med all sannsynlighet lokaliseres i forbindelse med Rådhusaksen. Dette vil være hovedforbindelsen mellom plattformer for reisende og reisende fra Oslo vil i all hovedsak måtte benytte denne ved overganger til andre transportmidler.
- Bussterminalen er lagt på den smaleste delen av tomta. Den ligger med optimal kobling til spor 1, sannsynligvis tog mot Oslo, og med relativt kort avstand fra gangbroen i Rådhusaksen.
- Det er naturlig at reisetorget ligger i Rådhusaksen nord for Jernbaneparken der gangbroen lander på vestsiden av sporene. Her prioriteres myke trafikanter.
- Holdeplasser for pendelbusser foreslås der Ringvegen krysser Rådhusaksen for å gi en puls til Rådhusaksen med av- og påstigende passasjerer. Dette gir også en god kobling til både Spor 1, gangbroen over jernbaneområdet og ikke minst viktige sentrumsfunksjoner på vestsiden av Ringvegen.

Foreløpig spor- og plattformløsning viser tre spor med to plattformer. Den vestre plattformen betjener spor 1 og ligger direkte koblet på bussterminalen, taxi, parkeringshus og sykkelparkering. Spor 1 vil for det meste betjene sørgående tog. Plattformen bør inngå i bygulvet og har dermed direkte kobling til byen vestfra. Plattformen nås østfra enten via gangbro i Rådhusaksen eller fra trapp ved undergang i Henrik Bulls vei. Midtplattformen betjener spor 2 og 3 og vil få adkomst via gangbro i Rådhusaksen. Det ligger ikke inne kobling fra Henrik Bulls veg til midtplattform i den anbefalte løsningen fra hovedplanen. Det bør i reguleringsfasen vurderes om det er muligheter for å sikre en kobling også her.

På jernbanedirektoratets hjemmeside skriver de følgende om det anbefalte konseptet:

«Dette konseptet vil gi plass til to ekstra avganger i rushtiden som kjøres direkte mellom Jessheim/Kløfta og Lillestrøm/Oslo i tillegg til to faste avganger i timen. Det blir også mulighet til å kjøre flere godstog på strekningen.



Eksisterende trapp fra undergang Henrik Bulls veg

Kobling fra undergang Henrik Bulls veg bør vurderes i neste fase

Spor 1 - i retning Oslo

Spor 2 - i retning Dal

Buss for tog i sambruk med Ruter

Adkomst via gangbro

Hovedbanen er i dag den største flaskehalsen for godstrafikken nordover mot Trondheim og Åndalsnes.

Det må bygges dobbeltspor på Hovedbanen mellom Leirsund og Lindeberg for å oppnå bedre trafikkflyt. Det vil også gi effekt for Lillestrøm stasjon. Dette innebærer ombygging av Leirsund stasjon og ny stasjonslokalisering ved Frogner, (sammenslåing av stasjonene Frogner og Lindeberg), en ny kobling mellom Gardermobanen og Hovedbanen sør for Langeland, lengre kryssingsspor på Jessheim og Bøn, samt nytt kryssingsspor ved Nordby. -Alle disse tiltakene må til for løse kapasitetsutfordringene for gods- og persontrafikken på Hovedbanen Nord, men med en trinnvis utvikling vil det oppnås forbedringer etter hvert, sier Bukholm.

Om det skal gjennomføres et konsept som har god måloppnåelse, men som likevel ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt, er K3.3+- det konseptet som best svarer ut utfordringene, avrunder hun».

BUSS

BUSS | BEHOV OG LINJEKART

DIMENSJONERENDE BEHOV

I dag er det 32 bussavganger i rushtid. I en fremtidig situasjon, gitt den utviklingen man har sett frem til nå og utbyggingen i området, er det sannsynlig at antall avganger i rushtid kan økes til 50 – 64 avganger/t. Knutepunktspanen tar høyde for dette.

Jessheim stasjon betjenes i dag av to pendellinjer, 440 og 450. Disse linjene kan stoppe i en gateterminal. For linjene for mating mot toget, må det dimensjoneres for minst to leddbusser i hver retning på holdeplassen i gateterminalen. Linje 420 og 430 har endeholdeplass på Jessheim stasjon og trenger både mulighet for av- og påstigning og til å regulere mellom turene. I hvilken grad regulering og holdplasser kan kombineres bør ses videre på. Jessheim stasjon betjenes videre av flere skolebusser og minibusser som starter her. Disse trenger også areal og holdeplass.

I dag har Ruter til sammen 11 plasser på Jessheim stasjon. Av disse 11 plassene er det fem som brukes til regulering. Dagens reguleringskapasitet på Jessheim må beholdes som et minimum. Dette er viktig for å gi et robust tilbud.

Behovet ifm. buss for tog er følgende: En plass ved uplanlagt avvik. To plasser ved planlagt avvik. Regulering kan skje utenfor Jessheim, men dersom det er plass er det fint å kunne bruke noen av reguleringsplassene inne på stasjonen. Ved planlagt avvik må en koordinere sambruk med Ruter.

UTFORMING AV TERMINALLØSNING

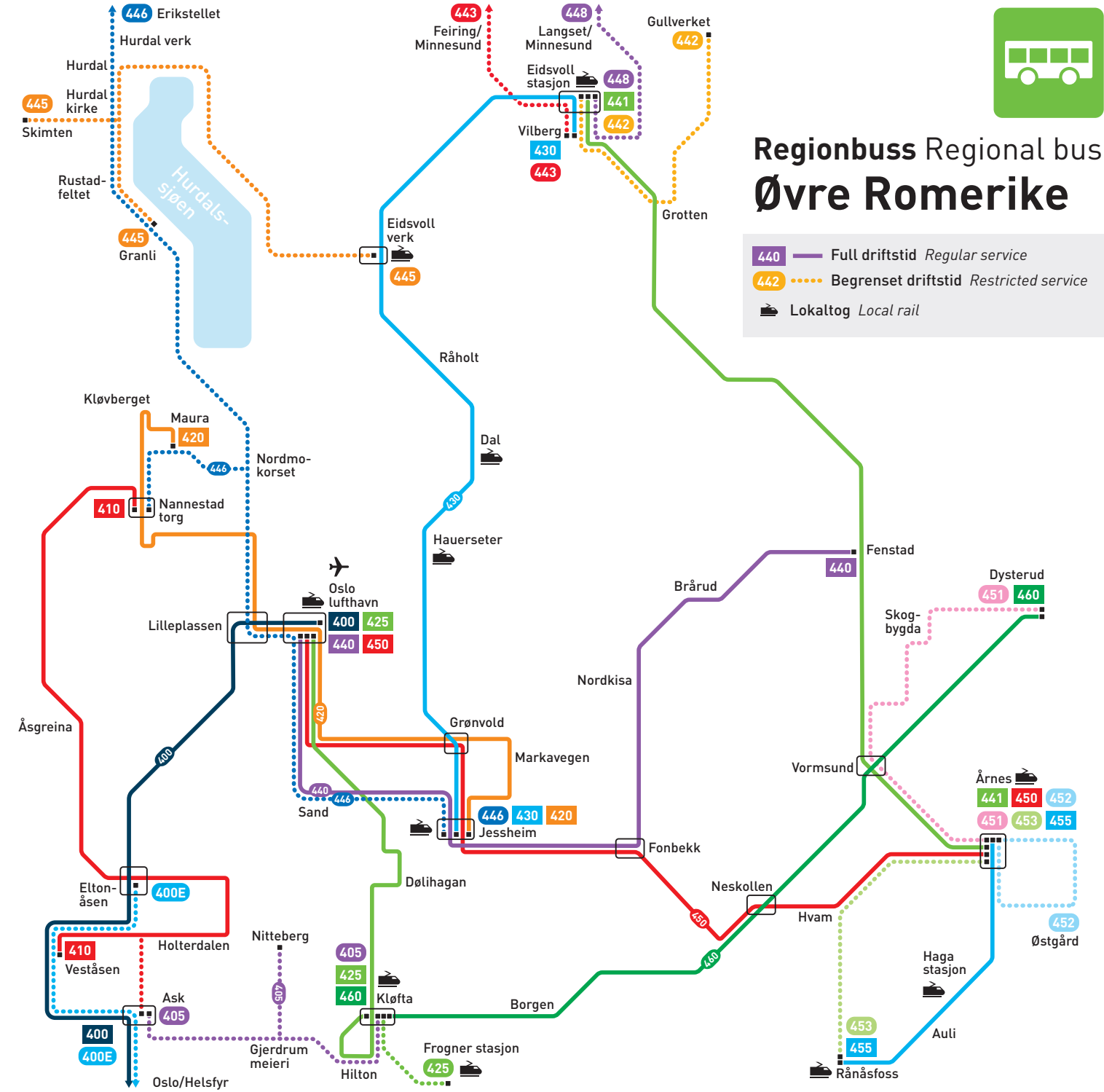
Vi må planlegge en løsning som er god for reisende. Dette innebærer korte avstander, god forutsigbarhet i knutepunktet og oversiktlige og lesbare løsninger som er universelt utformet. Gode muligheter for bytter mellom linjer og driftsarter er også avgjørende for at få til et fungerende og attraktivt knutepunkt. Lange gangavstander mellom ulike driftsarter svekker terminalens attraktivitet som byttepunkt for kollektivreisende.

Som beskrevet over er det behov for både holdeplasser og terminering på Jessheim.

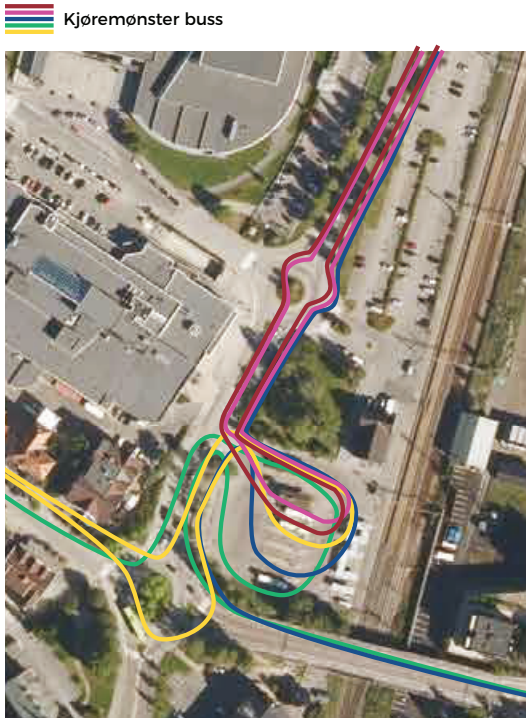
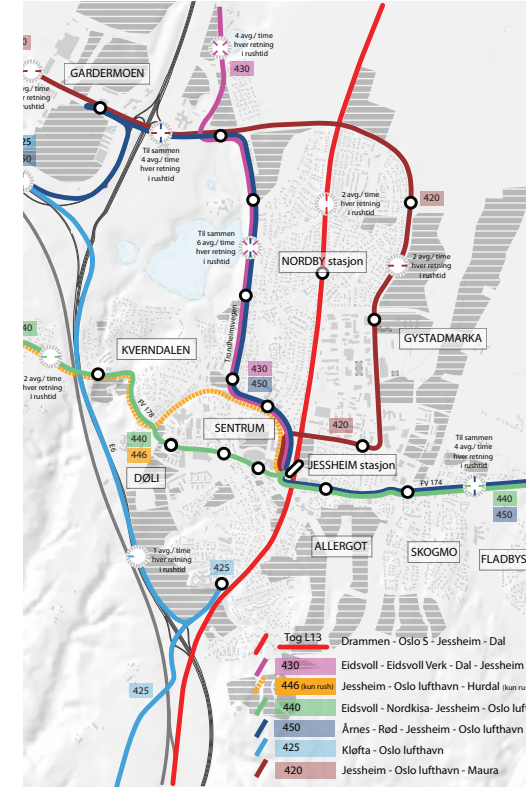
Reguleringsplassene bør være uavhengige av hverandre for å sikre at bussene kan kjøre inn og ut av reguleringsplassene uten å bli forsinket.

SJÅFØRFASILITETER

Ettersom Jessheim stasjon er endeholdeplass for flere busslinjer er det behov for sjåførfasiliteter (toalett og pauserom). Sjåførfasilitetene må plasseres slik at det blir kort avstand fra reguleringsplassene. Det er viktig at sjåførene ikke må gå langt ettersom det påvirker lengden på pauser, og kan oppleves som et stressmoment og kan i tillegg forsinke neste avgang. Knutepunktspanen viser bygg nord- og sør for bussterminalen som kan inneholde slike fasiliteter.



Ruters linjekart for regionbuss på Øvre Romerike.



2 diagrammer som viser dagens linjer, hentet fra Mobilitets- og byutviklingsstrategien

BUSS

Dagens bussterminal er en kompakt og brukervennlig løsning. Den har plass til 11 busser i dag, 6 stopp og 5 reguleringsplasser. Toget til/fra Jessheim har og vil sannsynligvis fortsette å ha halvtimesfrekvens. Det styres av kapasiteten i Olsotunnelen og tog hvert 10. minutt Lillestrøm-Asker. Det kan komme noen flere ekstraavganger til/fra Oslo S. Det er derfor viktig at tog og buss korresponderer godt. Slik busstilbudet er nå er det 4 hovedlinjer som betjener Jessheim stasjon. 2 av disse linjene er pendellinjer (vil kunne økes til 3 ved normal utvikling iflg. Ruter), men har behov for å vente noen fåminutter på holdeplass. I dag er det 32 bussavganger i timen i rushtid, den nye planen bør kunne håndtere opp mot en dobling av dette antallet.

Planen inneholder 7 plasser. 2 holdeplasser i gateterminal, dimensjonert for leddbuss, på hver side av Rådhusaksen (altså 2+2) og 3 plasser, dimensjonert for leddbuss, på bussterminalen. Gateterminalen bør fortrinnsvis benyttes til pendellinjene, terminerende/ regulerende linjer benytter plattformene inne på terminal. Bussterminalen slik den er skissert er optimalisert i bredden og er plassert så tett på avstandskrav til jernbane som mulig.

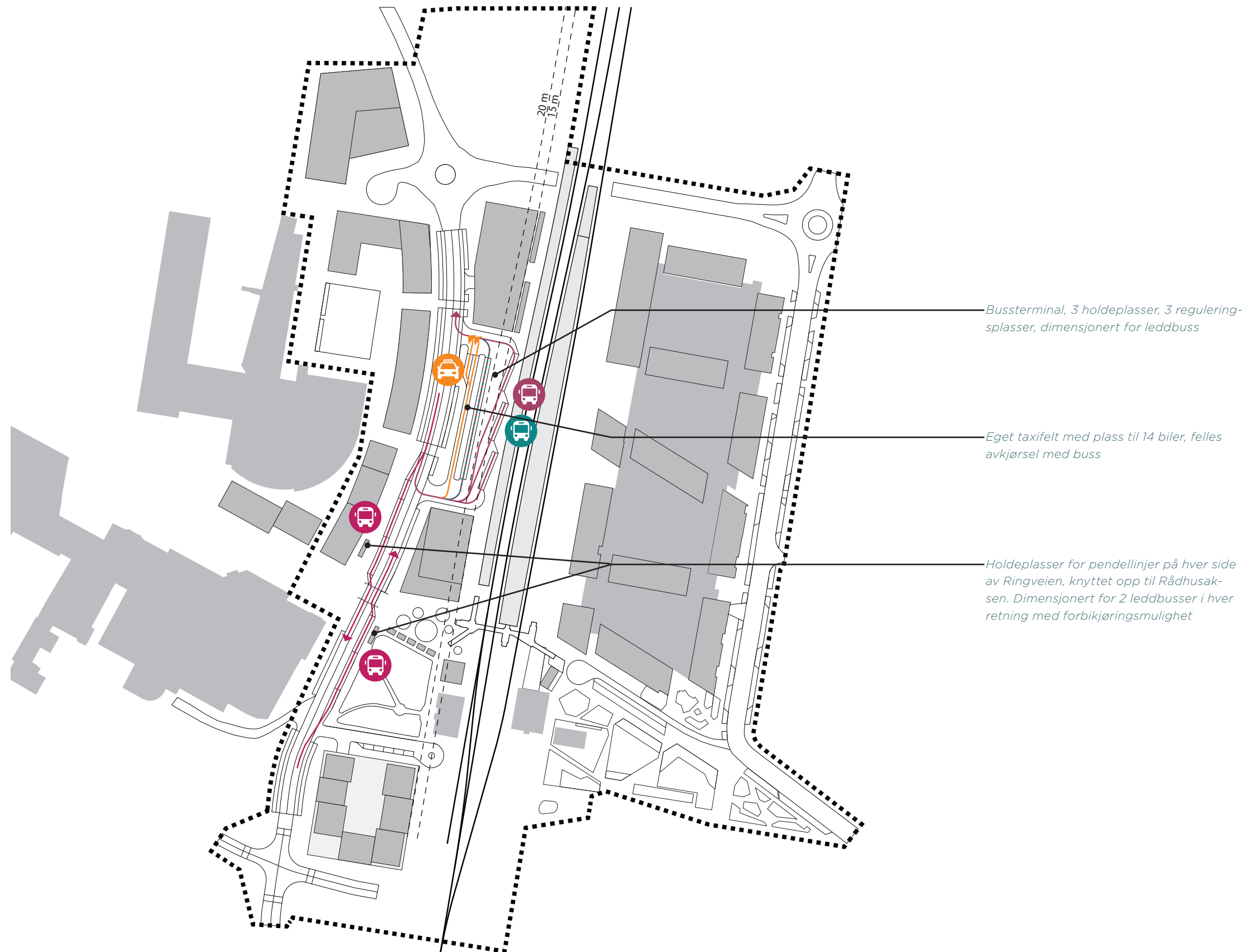
Seks holdeplasser, hvorav fire i lange gateplattformer, bør kunne dekke fremtidens behov siden økt kapasitet enten vil dekkes ved større busser eller ved økt frekvens. Ved økt frekvens vil antall kjøretøy som er innom terminalen fordeles jevnt utover timen. Dette forutsetter god fremkommelighet i og rundt Jessheim.

En av premissene for arbeidet med knutepunktspanen er at bussterminalen skal løses som en kombinert løsning med en terminaledel og en gateterminal i Ringveien som forutsettes omgjort til en ren kollektivgate.

Knutepunktspanen har landet på en løsning der pendellinjer stopper i Ringvegen på hver sin side av Rådhusaksen. Dette vil tilføre en puls til denne aksen med en maksimal strøm av mennesker i det området av planen som er koblet best på byen og bylivet. Samtidig er disse stoppene godt koblet på det tenkte reisetorget, spor 1 og overgang til midtplattform. En økt strøm av folk vil også kunne bidra til aktivisering av Stasjonsparken og Stasjonsbygningen.

Terminaldelen håndterer busslinjene som kommer nordfra og som har Jessheim stasjon som endeholdeplass. Det er i tillegg satt av plass til 3 reguleringsplasser (ledbuss) og mulighet for sambruk med buss for tog.

Dersom det en gang i framtiden skulle vise seg at en ikke lenger har behov for regulerende busser og alle linjer omgjøres til pendellinjer, vil gateterminaldelen kunne håndtere dette og en utvikling av terminalområdet vil aktualiseres.





BUSSTERMINAL

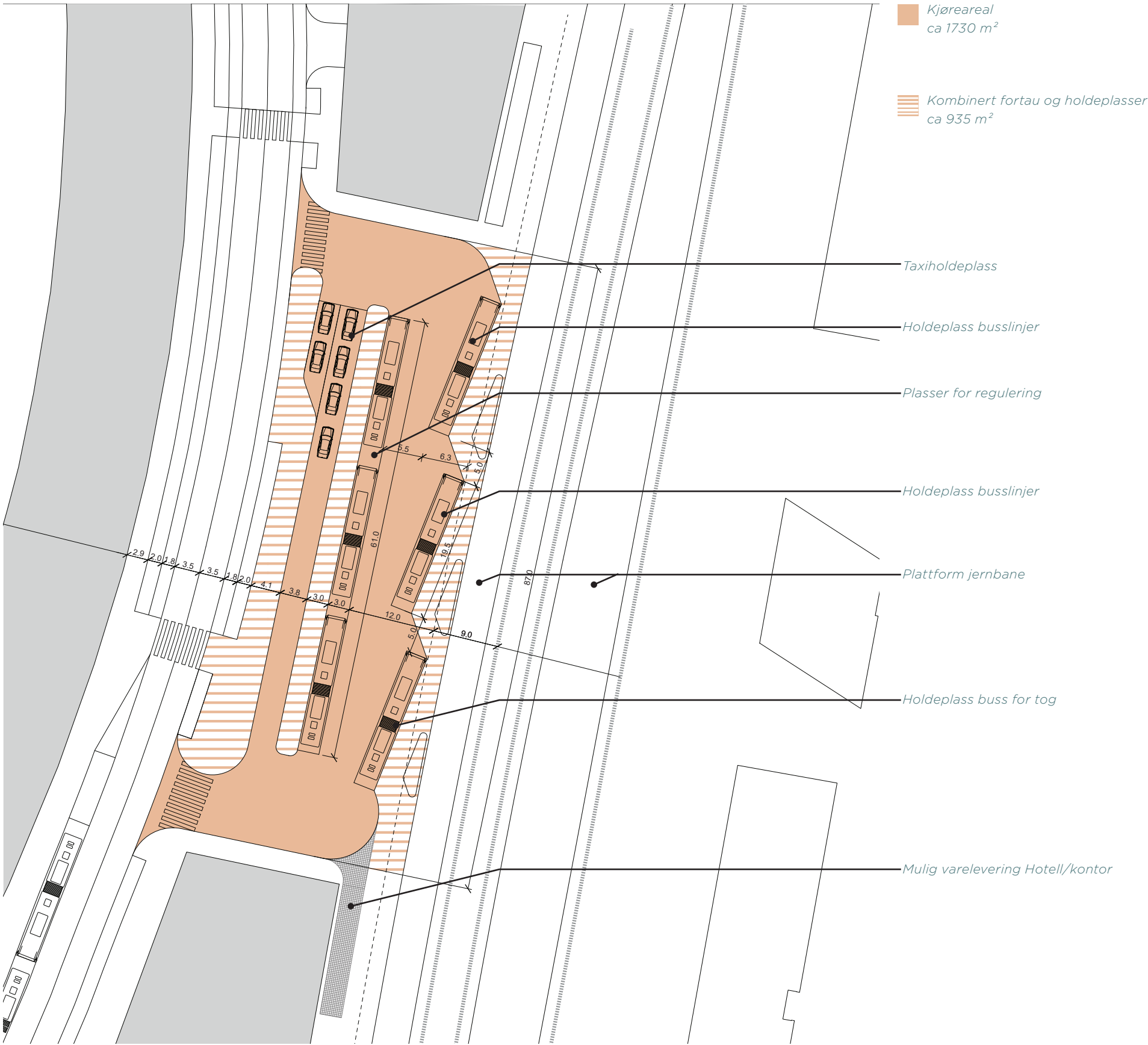
Tegningen viser arealbehovet knyttet til buss på terminalområdet og skiller mellom kjøreareal og areal knyttet til fotgjengere i forbindelse med holdeplasser. For å sikre nok areal til bussene er det tenkt at fotgjengerarealet (av- og påstigningsareal) inngår som del av fortauet.

Det er lagt opp til 3 holdeplasser i sagtannsløsning som vil betjene 2 linjer samt en holdeplass for buss for tog. I tillegg er det 3 reguleringsplasser.

Hele terminalområdet er 87 meter langt. Det er satt av reguleringsplasser i 61 m lengde, noe som tilsvarer 3 leddbusser eller 4 vanlige busser. Det vil si at terminalområdet kan håndtere 6-7 busser samtidig avhengig av størrelse.

Taxi har eget kjørefelt med plass til ca 14 samtidige taxier.

Fremtidsscenario: Det er plass til 3 terminerende ruter i denne løsningen, mot 2 i dag. Trenden viser at i stedet for flere nye ruter, heller blir færre med hyppigere avganger. Det er begrenset med utvidelsesmuligheter for terminalområdet, men det er også en bevegelse mot flere pendellinjer, noe holdeplassene i Ringveien har god kapasitet til å håndtere.

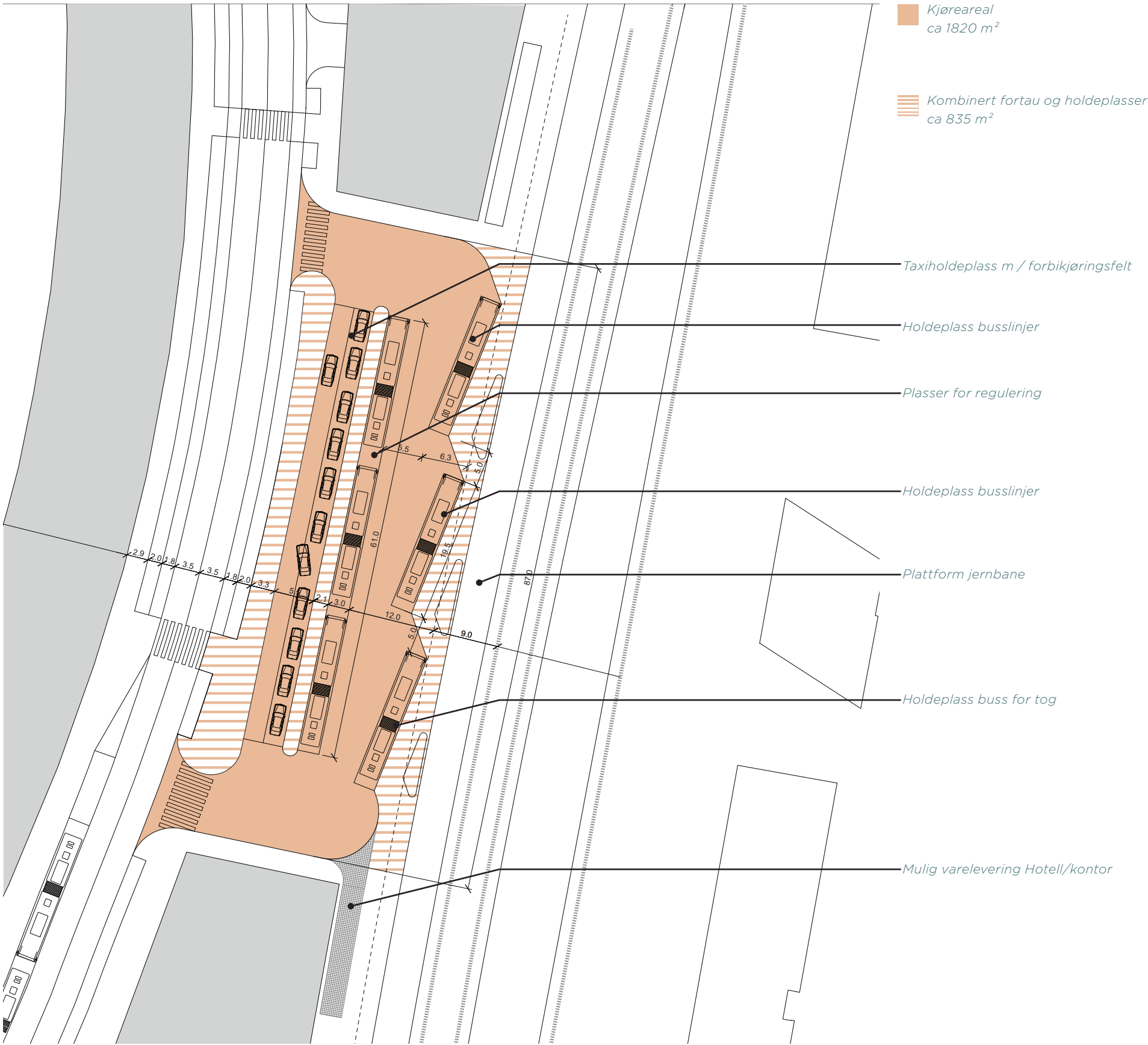


BUSSTERMINAL

Tegningen viser en forbedret løsning med tanke på konkurransesituasjonen for taxinæringen. Her er det vist et oppstillingsfelt med et forbikjøringsfelt slik at passasjerer kan velge hvilken taxi de ønsker. Det er da plass til ca 11 taxier på samme tid.

Løsningen går noe på bekostning av midtplattformen på terminalområdet. Midtplattformen er tenkt som en mulighet for tekniske installasjoner som lys, men også som venteområde for taxi.

Løsningen muliggjør også en grønn buffersone mellom sykkelfelt og fortau på østsiden av Ringvegen mot terminalområdet.

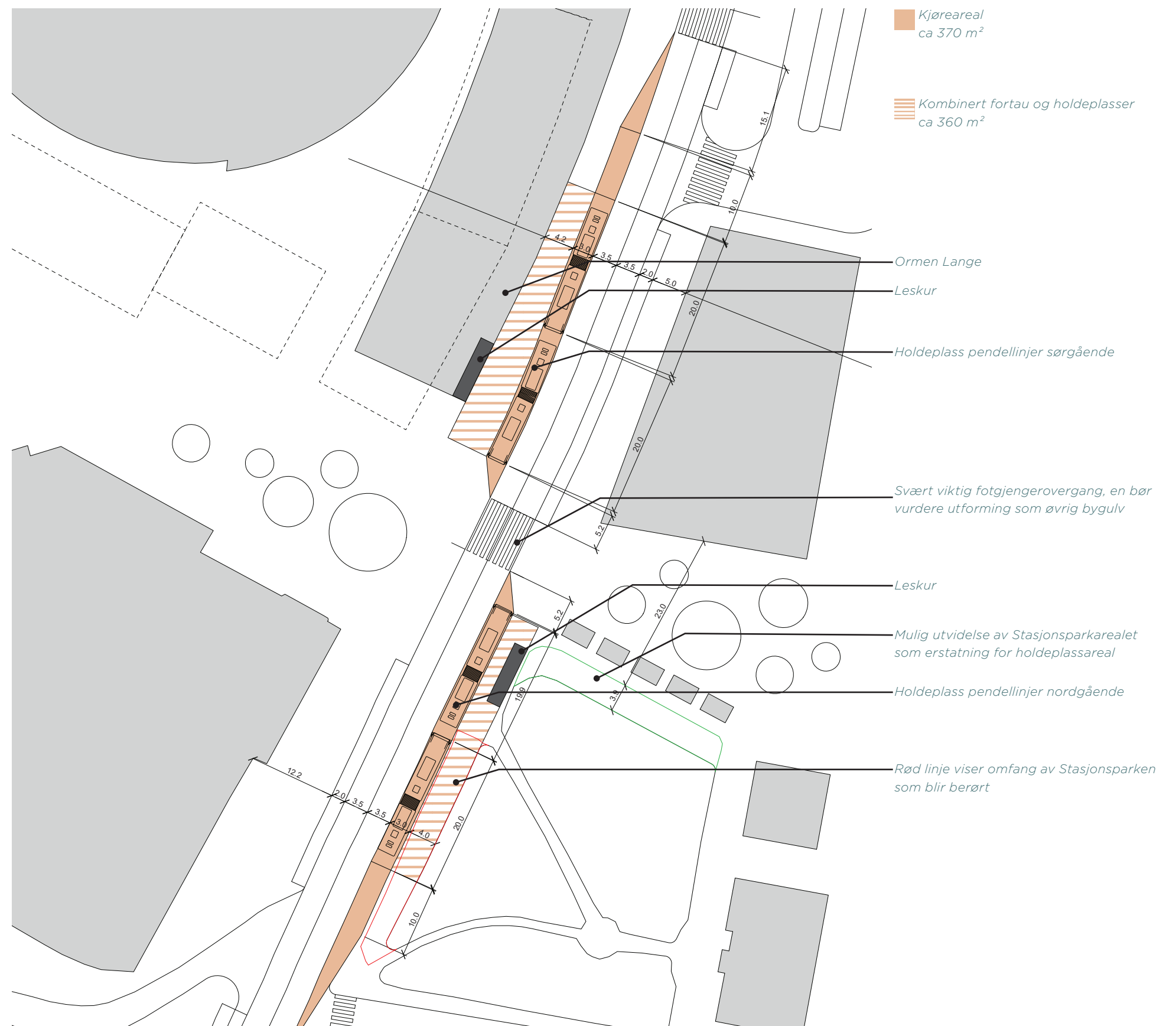


GATETERMINAL

Tegningen viser arealbehovet knyttet til gatestoppene på hver side av Rådhusaksen. Det skraverte området viser kombinert fortau og holdeplass. Busskur på sørgående side er plassert på gulvet på Ormen Lange. Dette for å sikre god nok fortausbredde. Gulvet flukter mer eller mindre med eksisterende terreng her. Dette vil beslaglegge noen parkeringsplasser på Ormen Lange.

Holdeplass / fortau på nordgående side beslaglegger ca 3,5m av Stasjonsparken eller ca 120 m². Området er markert med rød linje. Det er ikke foretatt innmåling av trær i forbindelse med dette arbeidet. Det er vanskelig å si ut fra vårt bildemateriale om dette berører viktige trær. Det vist et mulig erstatningsareal med en utvidelse av Stasjonsparken nordover i ca. 4 meters dybde mot reisetorget i denne skissen.

Neste side viser en alternativ løsning for gatestoppene som innebærer mindre inngrep i Stasjonsparken.

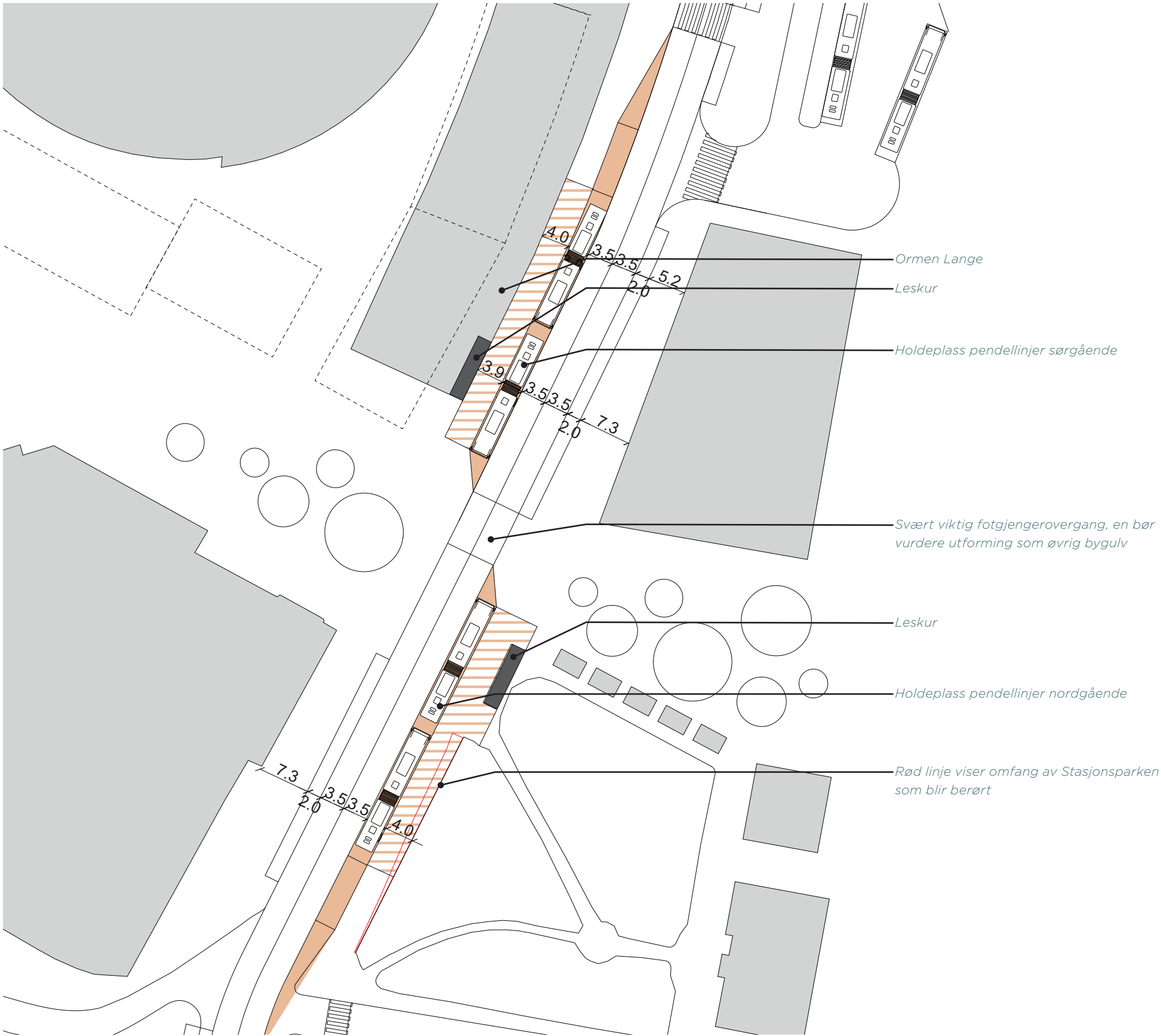


ALTERNATIV GATETERMINAL

Tegningen viser en alternativ løsning for gatestopp, der senterlinje vei er trukket ca. 3 m vestover og rettet noe opp for å minimere inngrep i Stasjonsparken.

Det røde feltet, ca. 26 m², viser omfanget av Stasjonsparken som blir berørt, gitt en kombinert fortaus- og holdeplass-bredde på 4m.

Veikurvatur nord og sør for gatestoppene er justert. I det videre reguleringsarbeidet bør en se nærmere på om det lar seg gjøre å flytte veien vestover for å foreta et mindre inngrep i Stasjonsparken.

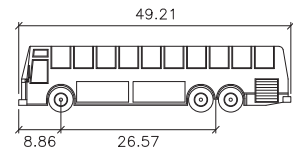


SPORINGSKURVER BUSSTERMINAL

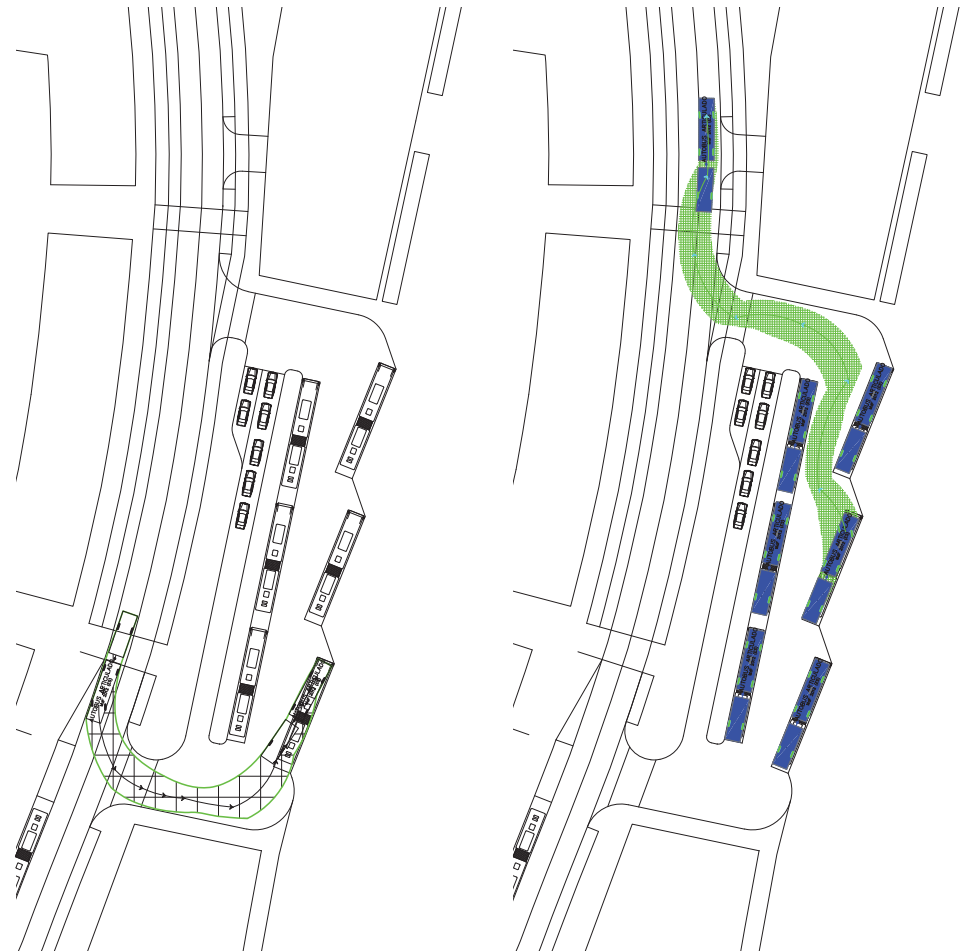
Det er gjort innledende studier av sporingskurver for terminalområdet. Sporingskurvene presentert på denne siden gjelder for 15m boggibuss selv om illustrasjonene viser leddbusser. 15m boggibuss krever mer areal ved svinging enn en leddbuss eller 12,4m normalbuss. Sporingene viser at 15m boggibuss klarer å kjøre inn og ut av sagtannsholdeplassene, selv med leddbusser på naboplassene. Det normale er at det er 15m boggivogner på sagtannplassene; dvs at plassen er mer romslig enn sporingen viser. Se også sporing med leddbuss.



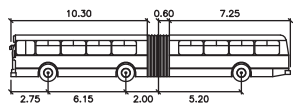
Illustrasjonene viser leddbusser, sporingskurvene er for bogie-buss



BUSS	
	feet
Width	: 8.37
Track	: 8.37
Lock to Lock Time	: 6.0
Steering Angle	: 51.2



Illustrasjonene viser sporingskurver for leddbuss



AUTOBUS ARTICULADO	
	meters
Width	: 2.55
Track	: 2.55
Lock to Lock Time	: 6.0
Steering Angle	: 32.8
Articulating Angle	: 70.0

BYLIV / MYKE TRAFIKANTER/SYKKEL

BYLIV

Illustrasjonen viser tilgjengelig areal for fotgjengere og arealer forbeholdt for sykkel. Den forsøker også å vise flyt og bevegelser for de samme trafikantgruppene. Viktige forbindelser er øst-vest: Rådhusplassen, Rådhusaksen og over til Sagaparken. Fra sør: Storgata, Herredshusparken, Algarheimsvegen og nordover. Og nordfra: Jessheim kirke, Ringveien og Henrik Bulls veg.

Illustrasjonen viser også hvor en bør søke å oppnå aktive fasader med utadrettede funksjoner for å oppnå økt byliv og urban kvalitet.

Reisetorget blir en viktig møteplass sentralt i knutepunktet, der Rådhusaksen møter Stasjonsparken, overgang til Sagaparken, bussholdeplasser og sykkelparkering. Reisetorget har potensiale til å bli et av de travleste byrommene på Jessheim, både som transittområde, men også som destinasjon. Dersom bygningene rundt, inkludert Stasjonsbygningen blir fylt med utadrettede funksjoner og byrommet blir opparbeidet med kvalitet i materialer og funksjoner for alle myke trafikantgrupper, kan Reisetorget fungere som en urban utvidelse av Stasjonsparken og også bidra til at selve Stasjonsparken tydeliggjøres som den grønne oasen den fortjener å være.

Utvikling av Rådhusaksen vest for Ringvegen er ikke fastsatt, men det er tegnet inn et mulig scenario som bygger opp under Ringvegen som kollektivakse og er med på å ramme inn byrommene. Vi har stor tro på grepet med en tydelig Rådhusakse, men ser også at byrommet fort kan bli veldig stort og utflytende. Det er derfor vist en utvidelse av kulturhuset med mer utadrettede muligheter enn dagens kulturhus som bidrar til å definere en serie av byrom med variasjon i bredder og program fra Rådhusplassen / undergang storsenteret til enden av Sagaparken. Stasjonsbygningen vil få en sentral og prominent plassering i denne serien.

Det er viktig for knutepunktet og for sentrum generelt at det sikres gode, universelt utformede forbindelser til omkringliggende målpunkter. Med en kryssløsning i Algarheimsvegen / Ringvegen og bredt fortau med grønne kvaliteter og utadrettede funksjoner i bygg vil gående få en attraktiv forbindelse til Herredshuset og Storgata. Nordøstre hjørne i dette krysset har potensial til å bli et solrikt og utadrettet samlingssted som et endepunkt i Storgata. I Rådhusaksen bør en søke å rette storsenteret i større grad utad. En bilfri og opparbeidet Rådhusakse med fortetting og funksjoner på begge sider vil bidra til en tydelig loop: Reisetorget-Rådhusplassen-gjennom storsenteret-Storgata-Herredsparken-Reisetorget.



SYKKEL | OVERORDNET SYKKELVEINETT

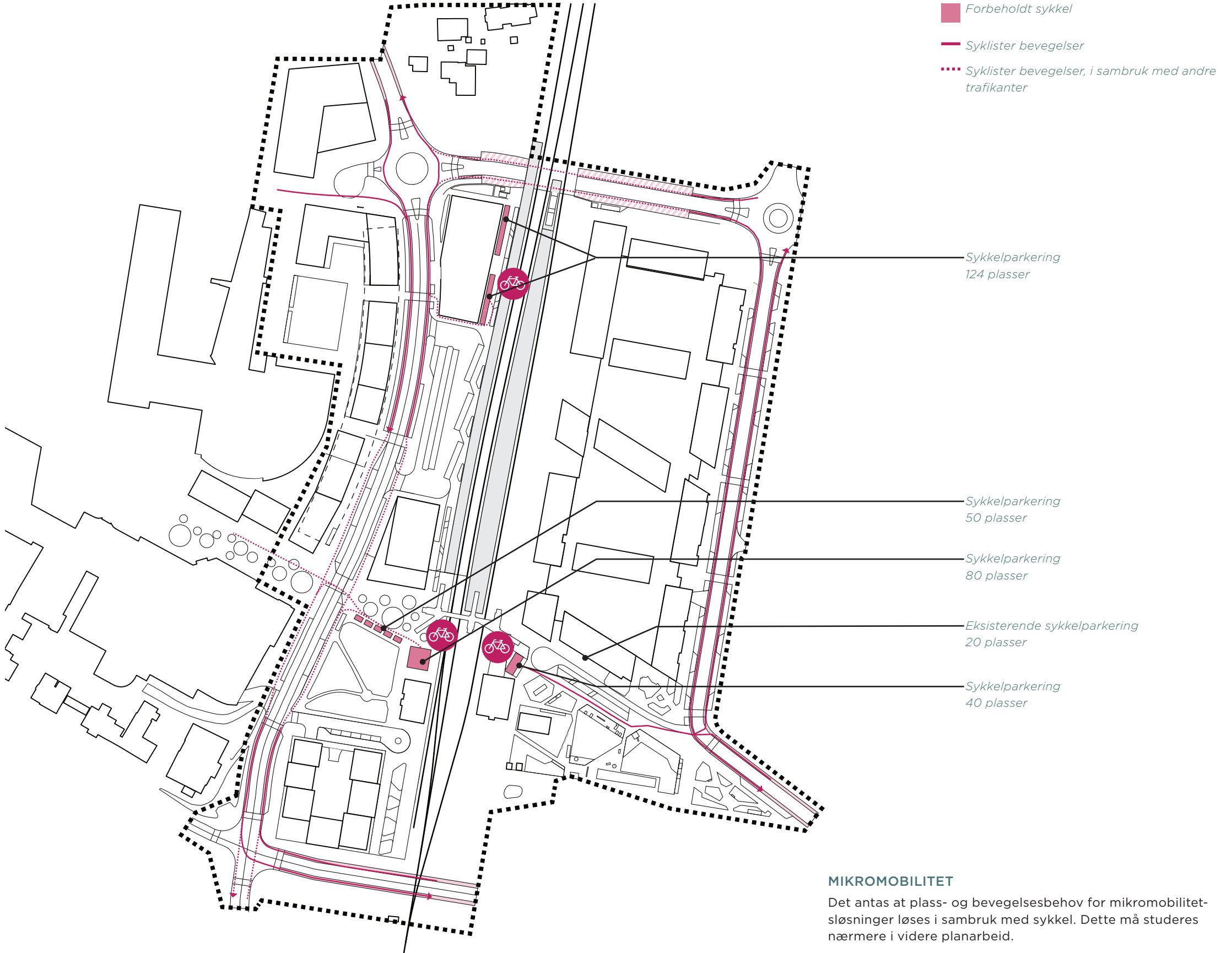
SYKKEL

Ullensaker kommune har lagt Hovedsykkelrute i Ringvegen, gjennom kollektivområdet. I løpet av arbeidet med knutepunktplanen har det vært diskusjoner om det lar seg løse å kombinere hovedsykkelrute og kollektivgate, om hovedsykkelruten skal være gjennomgående eller om stasjonen er et målpunkt og det har vært sett på flere alternative løsninger. I tillegg til vår anbefalte løsning presenteres noen av løsningene under. Det som er helt klart er at stasjonen uansett vil være et målpunkt for syklister og vi har forsøkt å løse dette på en mest mulig effektiv måte. Utfordringene ligger i å sikre gode og trafikksikre løsninger for syklende samtidig som dette må veies opp mot andre funksjoner på knutepunktet; gode nok fortausbredder, grøntarealer, byggbare volum mellom veien og jernbanen og buss/busstopp med leskur i et forholdsvis kompakt gatesnitt.

Det er tilrettelagt for syklister med sykkelfelt fra nord i Ringvegen, sykkelfelt i kollektivgaten vil dermed oppleves som en videreføring av denne løsningen. Fra øst i Henrik Bulls veg er det sykkelfelt, men disse går over i en kombinert løsning med fortau i undergangen under sporene. Dampsaga allé har fått sykkelfelt og vil i kombinasjon med utvidet sykkelparkering ved broovergang i forlengelsen av Rådhusaksen kunne håndtere syklister med målpunkt stasjonen østfra. Algarheimsvegen har også sykkelfelt, vi har derfor videreført disse inn i Ringvegen sørfra for å sikre et helhetlig og lesbart sykkelnett i sentrum uten for mange systembytter. I Gotaasalléen er det planer om et "shared space" ved Herredshuset og sykkelfelt i Ringvegen vil kunne gli godt inn i dette sørover. Vi anbefaler å se på løsninger for syklende i Rådhusaksen forbi Rådhuset mot stasjonen og forbi Jessheim kirke mot Ringvegen for å sikre gode og trygge sykkeladkomster til knutepunktet vestfra.

Det er viktig at sykkelparkering legges så tett opp til selve knutepunktet som mulig dersom en skal øke andelen syklende til stasjonen. Vi har derfor foreslått å plassere hovedtyngden av sykkelparkeringsplasser tett på Rådhusaksen, på Reisetorget, på hver side av broovergangen og dermed plattformene. I tillegg har vi plassert en del sykkelparkeringsplasser mellom parkeringshuset og vestligste plattform for syklende nordfra. All sykkelparkering må plasseres og utformes på en måte som ikke utgjør en barriere for gående. Det vil være behov for trygg parkering under tak og med plass til lastesykler og andre spesialsykler. Eksisterende plasser på dagens stasjon er ikke tatt med i kartet, disse vil erstattes av nye plasser.

Det er vist sykkelfelt på 1,8 m bredde på hver side av Ringvegen med blandet trafikk mellom busstoppene på hver side av Rådhusaksen. Dette virker å være den beste og enkleste løsningen for sykkel, gitt de funksjonene som skal inn. Det har vært flere møter i prosjektgruppen der sykkelløsninger har blitt diskutert. På de neste sidene vurderes et utvalg andre sykkeløsninger fra disse diskusjonene.



KONFLIKTPUNKTER

I knutepunktsoner der det skal legges til rette for alle typer av trafikanter vil det oppstå konfliktpunkter mellom disse. Vi har forsøkt å oppsummere de viktigste konfliktpunktene i Ringvegen, slik den er illustrert, mellom myke og harde trafikanter i dette diagrammet. I det videre reguleringsarbeidet for knutepunktet bør en se nærmere på disse punktene og sørge for tiltak som ivaretar spesielt myke trafikanter slik at knutepunktet oppleves som et trygt sted å bevege seg til og fra. Det bør vurderes om alle arealer der forgjengere har prioritet skal ha et eget dekke, også der fotgjengeroverganger krysser Ringvegen.

Det er verdt å merke seg at vi ikke har funnet plass til en gjennomgående enhetlig løsning for sykkel gjennom Ringvegen. For syklende vil overgangen fra sykkelfelt til blandet trafikk være enten å fortsette i gaten sammen med busstrafikken eller å fortsette på fortau sammen med andre myke trafikanter. For syklende til stasjonen vil dette være en overgang man forholder seg til på samme måte som når man ankommer andre byrom, på de gåendes premisser. For syklende på vei gjennom området vil man måtte ta et valg om hvor man skal fortsette. Overgangen bør være tydelig gjennom endring i belegg, f.eks fra rød asfalt til gatestein (fortau). Det bør også vurderes om gaten skal få et eget belegg som markerer for bussene at de kjører inn i et stasjonsområde slik at de vil være mer oppmerksomme på at de kjører inn i et område med mange myke trafikanter. Det bør i tillegg vurderes skilting eller merking i sykkelfelt om vikepunkt og at dedikert sykkelfelt opphører.



KONFLIKTKARTLEGGING

- Sykkel
- - - Sykkel - blandet med fotgjengere
- Fotgjengere
- Bil
- Buss

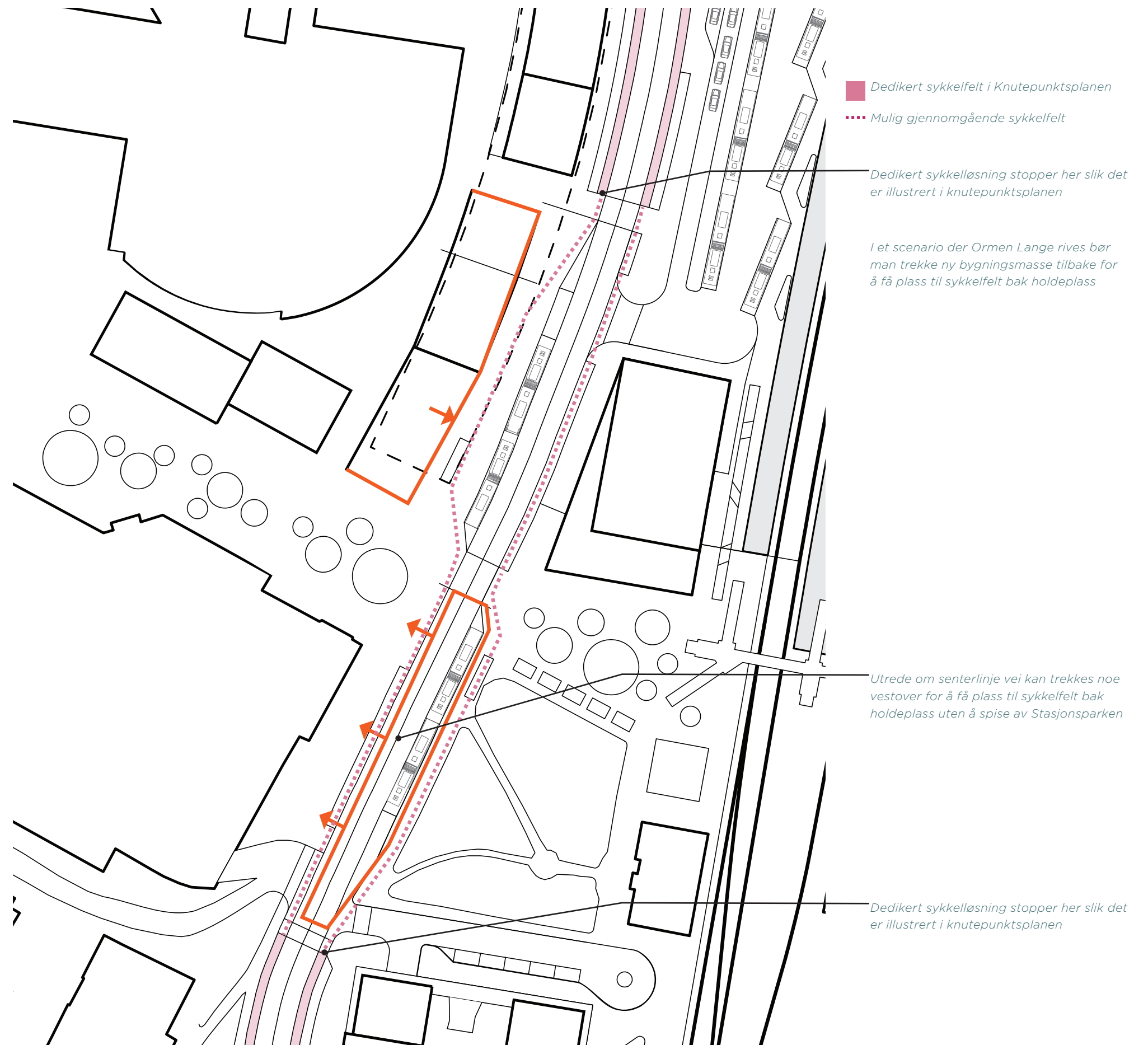
SYKKEL | MULIGHETER SYKKEL I FRAMTIDEN

GJENNOMGÅENDE SYKKELØSNING RINGVEGEN

I et scenario der Ormen Lange rives foreslår vi å trekke evt ny bebyggelse i dette området noe tilbake fra Ringvegen. Det vil da være plass til å etablere et sykkelfelt i bakkant av bussholdeplass, i sørgående retning gjennomgående i hele Ringvegen.

Tilsvarende bør en i det videre arbeidet med regulering av området utrede om det er muligheter for å trekke senterlinje vei, og dermed også nordgående busstopp og fortau, vestover sør for Rådhusaksen, Det bør utredes om det i den sammenhengen er mulig å etablere et gjennomgående sykkelfelt i bakkant av busstopp også i nordgående retning.

Neste side viser illustrasjoner fra Sykkelhåndboka med prinsippene for en slik løsning.



GJENNOMGÅENDE SYKKELØSNING RINGVEGEN

Illustrasjonene, hentet fra Sykkelhåndboka, er ment å støtte diagrammet på foregående side med hvordan vi mener en foretrukket løsning for syklende bør være forbi busstoppene i Ringvegen.

Tabell 3.1: Gate med sykkelfelt (mål i m)

Bruksområde	Tverrprofil
Fartsgrense 30/40 km/t ADT > 4 000	
Fartsgrense 50 km/t ADT < 8 000	
Fartsgrense 50 km/t ADT > 8 000 – 15 000	

3.3.1 Sykkelfelt på strekning med busslomme

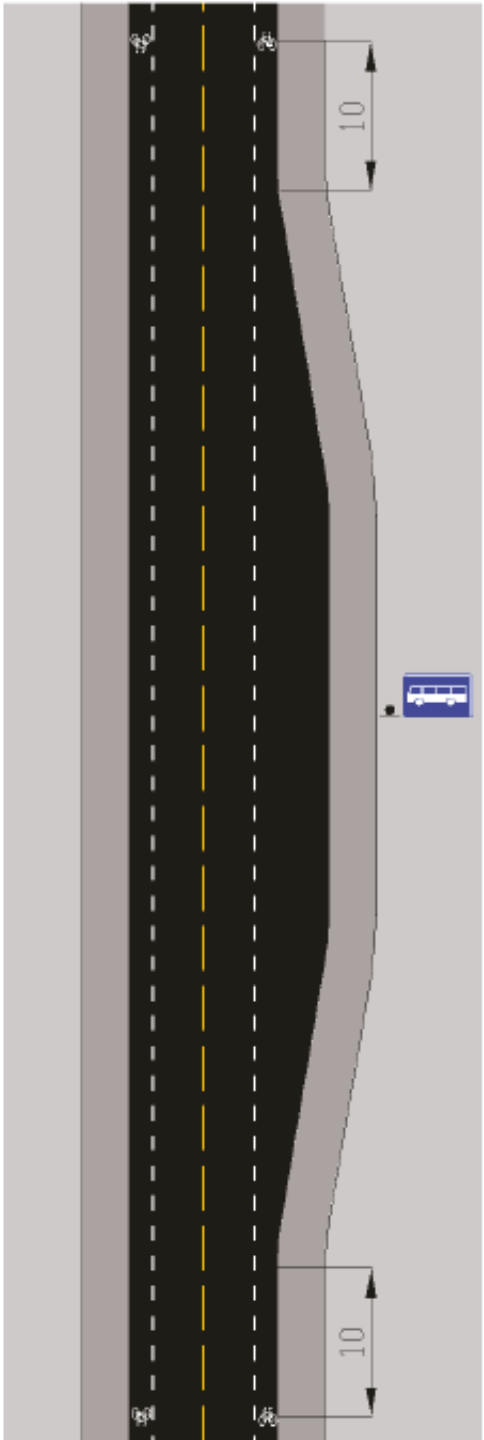
Sykkelfelt føres normalt rett frem og utenfor busslommer, på busslommens venstre side, se Figur 3.4. Da kommer syklende og av- og påstigende busspassasjerer ikke i konflikt med hverandre. Samtidig får syklende en direkte føring.

Bussene har vikeplikt for trafikk i sykkelfeltet ved innkjøring til holdeplass. Ved kjøring ut fra holdeplass der fartsgrensen er 60 km/t eller lavere, har syklende i sykkelfelt og annen trafikk ifølge trafikkreglene vikeplikt for buss.

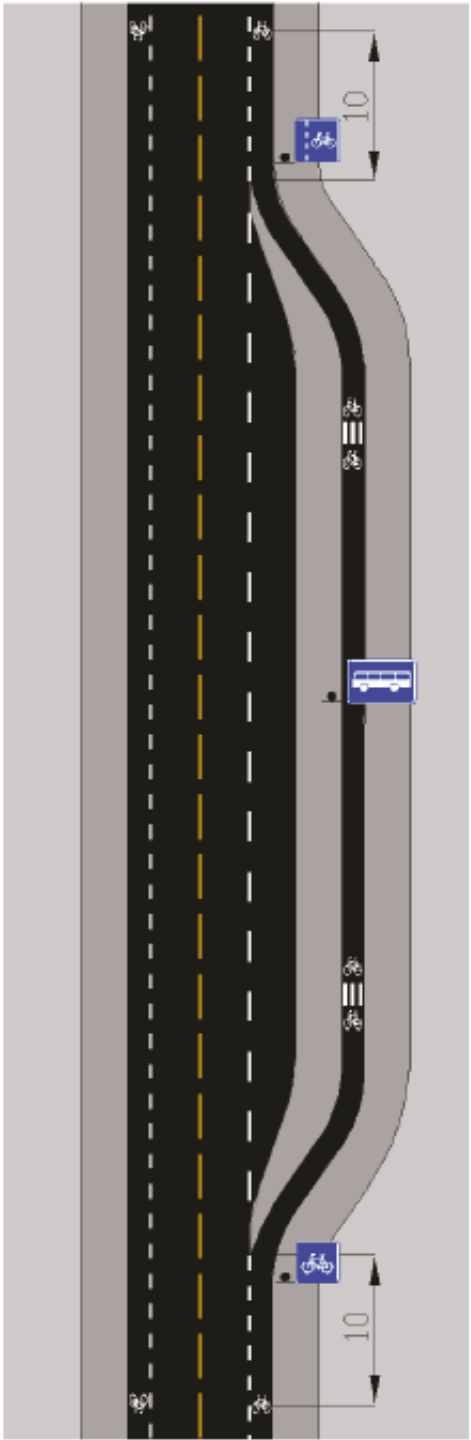
Der busslommen er plassert i høyrecurve kan nødvendig sikt til syklende i sykkelfeltet være vanskelig å tilfredsstille. Da kan man føre sykkeltraseen til høyre for busslommen dersom det er areal til det. Denne løsningen kan også benyttes der det er stor busstrafikk / lange busslommer eller liten gangtrafikk. Løsningen er vist i Figur 3.5.

Dersom man fører sykkeltraseen til høyre for busslommen bør den utformes som sykkelveg med fortau. Sykkelveg føres i samme plan som sykkelfelt og bilveg. For å unngå konflikter mellom de syklende og gående til og fra holdeplassen, kan de gående ledes til krysnings-punkter merket som gangfelt over sykkelveg. Stripebredde og stripeavstand på gangfelt kan da reduseres til 0,25 m. For øvrig utformes gangfelt som omtalt i håndbok N302 Vegoppmerking.

Sykkelfelt merkes med sykkelsymbol 10 m før og 10 m etter busslomme.



Figur 3.4: Sykkelfelt til venstre for busslomme



Figur 3.5: Sykkelveg til høyre for busslomme

Illustrasjoner hentet fra Statens vegvesen sin Sykkelhåndbok

ALTERNATIVER SYKKEL

Etter innspill i arbeidsmøte om sykkel 17.01.22

ALTERNATIVER SYKKEL | SYKKELFELT ADSKILT FRA VEG

SYKKELFELT ADSKILT FRA VEG

Som et underalternativ til foreslått sykkeløsning har det blitt diskutert å bytte plass på grønn buffer og sykkelfelt for å øke trygghet for syklende. Illustrasjonen viser dette alternativet der sykkelfelt i Ringvegen ligger mellom grønn buffer og fortau. Altså en slags hybrid mellom enveisregulert sykkelveg og sykkelfelt. Løsningen viser på samme måte som hovedalternativet blandet trafikk mellom innslagene til busslommene på hver side av Rådhusaksen. I nordgående felt ved terminalområdet er det ikke plass til både grønn buffer, fortau og sykkelfelt. Sykkelfeltet er derfor ført langs vegen i dette strekket. Dersom det videre reguleringsarbeidet skulle ende på den anbefalte sykkeløsningen fra knutepunktplanen vil dette være en mulig retning å utrede videre.



Sykkelfelt må føres langs veg i dette strekket.

ENVEISREGULERT SYKKELVEI

Knutepunktplanen har sett på en løsning med enveisregulert sykkelvei i Ringvegen. Det har vært en prøveordning med denne løsningen på utvalgte steder og erfaringene derfra har ledet til nye bestemmelser rundt dette. Erfaringene er stort sett gode og det rapporteres om mer oversiktlige situasjoner og avklart forhold mellom syklister og veibane. Illustrasjonene på denne siden er hentet fra Statens vegvesen sine nye bestemmelser for enveisregulert sykkelvei med fortau i forbindelse med høring av denne løsningen.

Fotoet viser en slik løsning fra Åkebergveien i Oslo.

På neste side følger et diagram som viser konsekvenser av en slik løsning i Ringvegen.

Nye bestemmelser for enveisregulert sykkelvei med fortau

Nye bestemmelser for enveisregulert sykkelvei med fortau gjelder fram til de inkluderes i oppdatert utgave av digital N100 Veg- og gateutforming, N300 Trafikkskilt og N302 Vegoppmerking.

Bestemmelsene fastsetter blant annet:

- Enveisregulert sykkelvei med fortau skal etableres tosidig.
- Sykkelfelt skal merkes opp minimum 15 meter før kryss
- Enveisregulert sykkelvei skal etableres med en bredde på minimum 2,2 meter.
- Enveisregulert sykkelvei skal skiltes med skilt 520 Sykkelvei og 526.1 Enveiskjøring, plassert over hverandre på samme stolpe. I motsatt retning skal sykkelveien skiltes med 302 Innkjøring forbudt. Skiltingen skal gjentas etter kryss.



Utdrag fra nye bestemmelser om enveisregulert sykkelvei med fortau, 17.12.2021

Eksempel fra Åkerbergveien i Oslo

ALTERNATIVER SYKKEL | ENVEISREGULERT SYKKELVEI

ENVEISREGULERT SYKKELVEI

Enveisregulert sykkelvei vil kunne gjennomføres i samme omfang som for sykkelfelt.

Forskjellen fra sykkelfelt er at det bygges med kantstein mellom sykkel og øvrig trafikk og sykkel og fortau.

Det er krav til 2,2m bredde for enveisregulert sykkelvei, dette vil gå ut over både fortausbredde og grønn buffersone mellom sykkel og fortau.

Enveisregulert sykkelvei kan videreføres bak busstopp i et fremtidig scenario



Bredere og opphøyet sykkelfelt går ut over plass til fortau og grøntbuffer, men er et realistisk alternativ

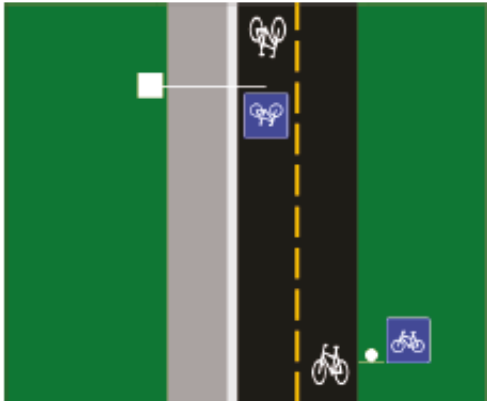
TOVEISREGULERT SYKKELVEI

En toveisregulert sykkelvei innebærer systemskifter en rekke steder mot eksisterende sykkeløsninger i tiliggende gater.

Utklippene fra Statens Vegvesens Sykkelhåndbok viser at det her må foretas flere vurderinger, både rundt antall syklende i framtiden, men også andre vurderinger for å fastsette dimensjoneringen av en slik løsning.

Det er verdt å nevne at dette er en lite bymessig løsning, som oftest brukes i utkanten av byene våre, der trafikk- og vegstandard ofte har en annen karakter.

Våre spesifikke vurderinger rundt dette i Ringvegen følger på neste side.



Figur 3.10: Skilting og oppmerking av sykkelveg med fortau

Det kan merkes gul midtlinje på sykkelvegen for å skille kjøreretningene. Midtlinjen merkes opp som varsellinje. Midtlinje kan merkes på sykkelveger med bredde minst 2,5 m.

På sykkelveger kan det sykles i begge retninger, også der det er anlagt sykkelveger på begge sider av en gate/veg. Det er imidlertid sikrest at de syklende benytter sykkelvegen til høyre for vegen.

Hvis en sykkelveg med fortau anlegges parallelt med en veg, anbefales fortauet plassert lengst bort fra vegen. Sykkelveg med fortau gir bedre fremkommelighet og færre konflikter mellom gående og syklende enn en gang- og sykkelveg. Fortauet skilles fra sykkelvegen med ikke-avvisende kantstein.

Sykkelveg utformes som gang- og sykkelveg, se Figur 3.9. Disse vegene skal ha bredde som gang- og sykkelveg eller sykkelvegdelen på sykkelveg med fortau vist i Tabell 3.3.

Håndbok N100 Veg- og gateutforming

Sykkelveger med potensiale for mer enn 15 gående i maksimaltimen skal ha eget fortau for gående.

Håndbok N100 Veg- og gateutforming

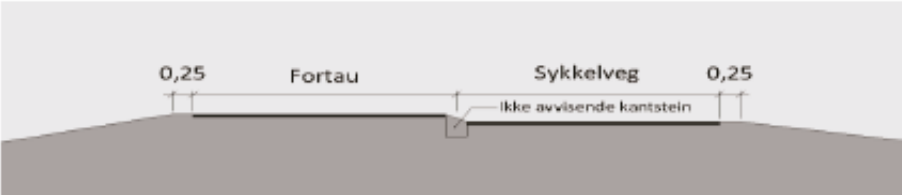
Ved å skille sykkelveg og fortau fra hverandre er det forutsatt at syklende bruker sykkelvegen og gående bruker fortauet. Det er imidlertid ikke ulovlig for syklende å bruke fortauet. Gående har også lov til å benytte sykkelvegen dersom det ikke er mulig eller rimelig å bruke fortauet.

Sykkelveg med fortau bør bygges med tverrprofil som vist i Figur 3.11. Sykkelveg med fortau skal bygges med bredder som vist i Tabell 3.3.

Håndbok N100 Veg- og gateutforming

Bredden på sykkelvegdelen bør være 2-4 m og bredden av fortau bør være 1,5-2,5 m. Verdiene avhenger av antall gående og syklende, se Tabell 3.3. Det skal i tillegg være 0,25 m grusskulder på hver side.

Utklipp fra Statens Vegvesens Sykkelhåndboka vedrørende toveisregulert sykkelløsning.



Figur 3.11: Tverrprofil for sykkelveg med fortau (mål i m)

Kantstein som skiller gående og syklende bør ha en høyde på 0,06 m, minimum 0,02 m og maksimum 0,08 m. Kantstein skal ha skrå flate mellom sykkelveg og fortau.

Tabell 3.3: Bredder på gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau (eksklusive skuldre) avhengig av antall gående og syklende (mål i m)

Gående/time ¹⁾	< 15	15-50	50-100	100-200	> 200
Syklende/time ¹⁾					
< 15	Gang- og sykkelveg = 2,5	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3,5
15-50	Gang- og sykkelveg = 3	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
50-100	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
100-300	Gang- og sykkelveg = 3	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,5
300-750	Gang- og sykkelveg = 3,5	Sykkelveg = 3 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3 Fortau = 2	Sykkelveg = 3 Fortau = 2	Sykkelveg = 3 Fortau = 2,5
750-1500	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2	Sykkelveg = 3,5 Fortau = 2,5
> 1500	Sykkelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 4 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 4 Fortau = 2	Sykkelveg = 4 Fortau = 2	Sykkelveg = 4 Fortau = 2,5

¹⁾ Antall gående og syklende gjelder for maksimaltimen.

ALTERNATIVER SYKKEL | TOVEISREGULERT SYKKELVEI – SYSTEMSKIFTE

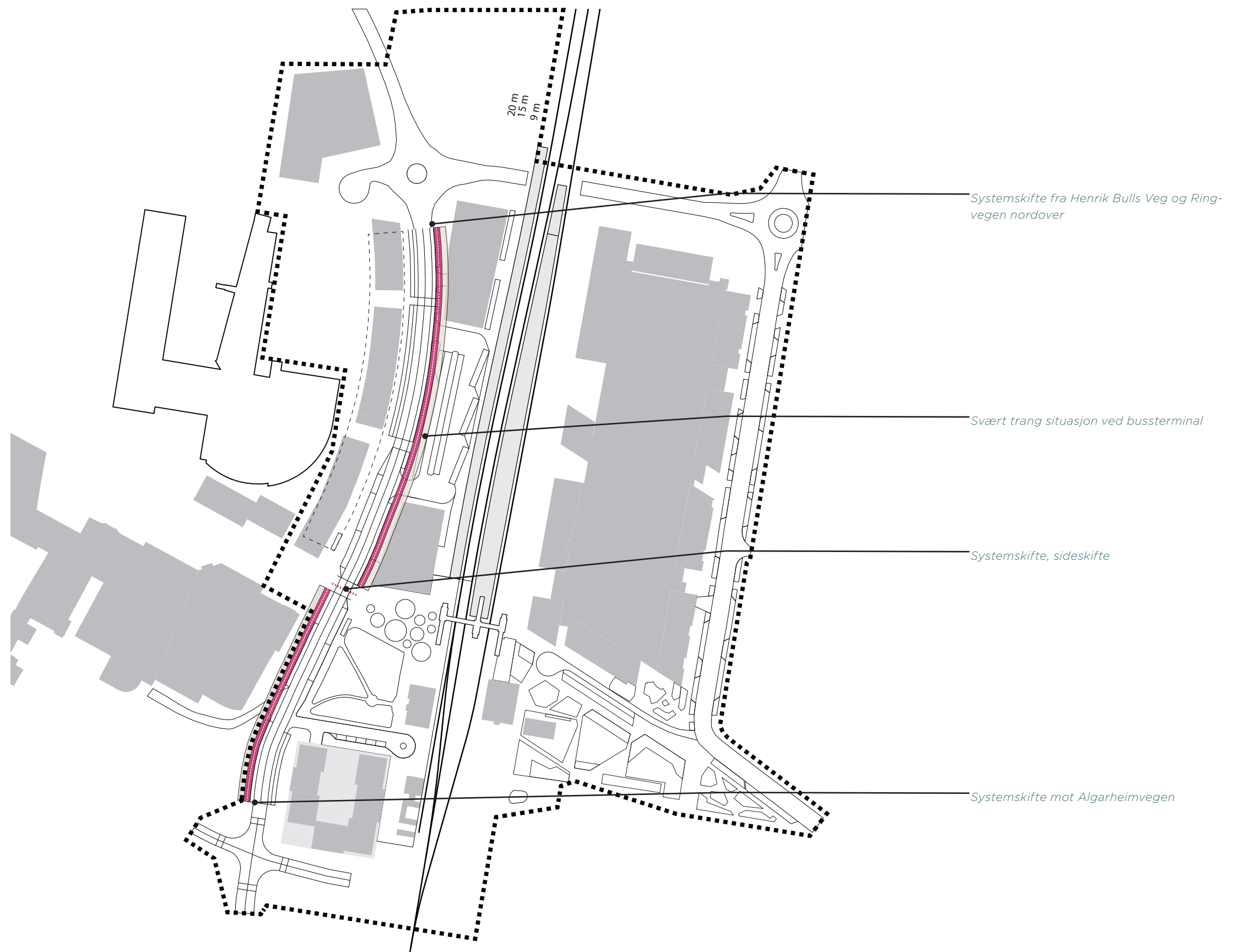
TOVEISREGULERT SYKKELVEI

Med bussholdeplasser på hver side av Rådhusaksen og planlegging av området uavhengig av eksisterende bebyggelse på vestiden av Ringvegen, vil det ikke være plass til en ensidig gjennomgående toveisregulert sykkelvei på noen av sidene av Ringvegen. Det vil derfor være naturlig å etablere dette på østre side av Ringveien nord for Rådhusaksen og vestre side sør for aksen med et systemskifte i Rådhusaksen. Det vil også være systemskifter ved rundkjøring Ringvegen/Henrik Bulls veg og i kryss ved Storgata/Gotaasalléen.

Denne løsningen krever en grønn buffer mellom syklende og vei. Bredden på en toveisregulert sykkelvei er avhengig av antall syklende og gående. Bergninger ville måtte utføres for å dimensjonere løsningen. Skissen til høyre viser 3m sykkelvei og 3m fortau.

Løsningen er plasskrevende og kommer i denne situasjonen i konflikt med både bussterminal og bygninger på østre side av Ringvegen.

Ideelt sett ville man forsøkt å flytte senterlinje vei noe vestover nord for Rådhusaksen, for å få plass til bussterminal, da skissen viser god bredde på fortau på vestsiden av veien. Dette ville gått på bekostning av den bredden man trenger ved busslomme rett nord for Rådhusaksen.



GRØNNSTRUKTUR OG OVERVANN

GRØNNSTRUKTUR

GRØNNSTRUKTUR

Planprogrammet for stasjonsområdet og rådhusplassen fra 2020 skiver at "Jessheims særpreg som et grønt tettsted med nærhet og tilgjengelighet til omkringliggende friluftsområder skal bevares og styrkes. Det er viktig å sikre grønnstruktur i sentrum slik at det skal være mulig å bevege seg i en grønn forbindelseslinje mellom plasser, torg og parker og tilrettelegge for god byøkologi. Gater og byrom skal styrkes med grønnere profil, og som en hovedferdselsåre for spesielt syklende.

Et knutepunkt kan ofte være et byområde der harde flater og trafikk dominerer. Derfor er det svært viktig å få vegetasjon og naturelementer inn i byrommene, for å redusere dominansen av asfalt, støy og støv. Målet er et knutepunkt som legger tilrette for trivsel, aktivitet og biologisk mangfold.

Stasjonsparken er svært viktig i så måte. I tillegg til at den har en kulturhistorisk verdi, er den et viktig grøntareal i sentrum, rett på knutepunktet. Den har mange store løvtrær, busker og gressdekke. På østsiden av sporet ligger Dampsgaparken med lekearealer, oppholdsarealer og vegetasjon.

Dersom Ringveien utvides ved Stasjonsparken kan Rådhusaksen nord for stasjonsparken fungere som en utvidelse av-/ erstatningsareal til parken.

Forøvrig bør det legges til rette for intensive grønne tak, trebeplantning langs gater og kjørearealer, samt utstrakt bruk av vegetasjon og grønne elementer i rådhusaksen og andre byrom.

Det må tilrettelegges for opphold og sanselige opplevelser på knutepunktet og i sentrum. Med vegetasjon og overflater som varierer med årstidene. Slik vil man også komme nærmere å løse de lokal klima- og overvannsutfordringene.

En integrert og helhetlig plan for grønnstruktur på knutepunktet må videreutvikles i kommende planarbeid.



OVERVANN

I planprogrammet for stasjonsområdet og rådhusplassen fra 2020 står det at “Overvannshåndteringen skal baseres på prinsippet om lokal overvannshåndtering. Ved dimensjonering av overvannsanlegg skal det tas hensyn til klimaendringer, fortetting av bebyggelse, og høy grunnvannstand i området. Planforslaget skal i denne forbindelse se hvordan overvann kan benyttes som et positivt element i byrommene.”

Overvannsanalysen/skybruddsmasterplanen til høyre, utarbeidet av Sweco i 2022, viser blant annet flomvei langs Ringveien, at Ormen Lange bør sikres (10) og at det bør vurderes pumpekapasitet opp mot ønsket sannsynlighet for trafikkforstyrrelser i undergangen i Henrik Bulls vei (11).

Overvannsanalysen anbefaler at Ringveien sør for undergangen må være en blågrønn gate, slik at det ikke er avrenning til undergangen selv ved 200-årsregn.

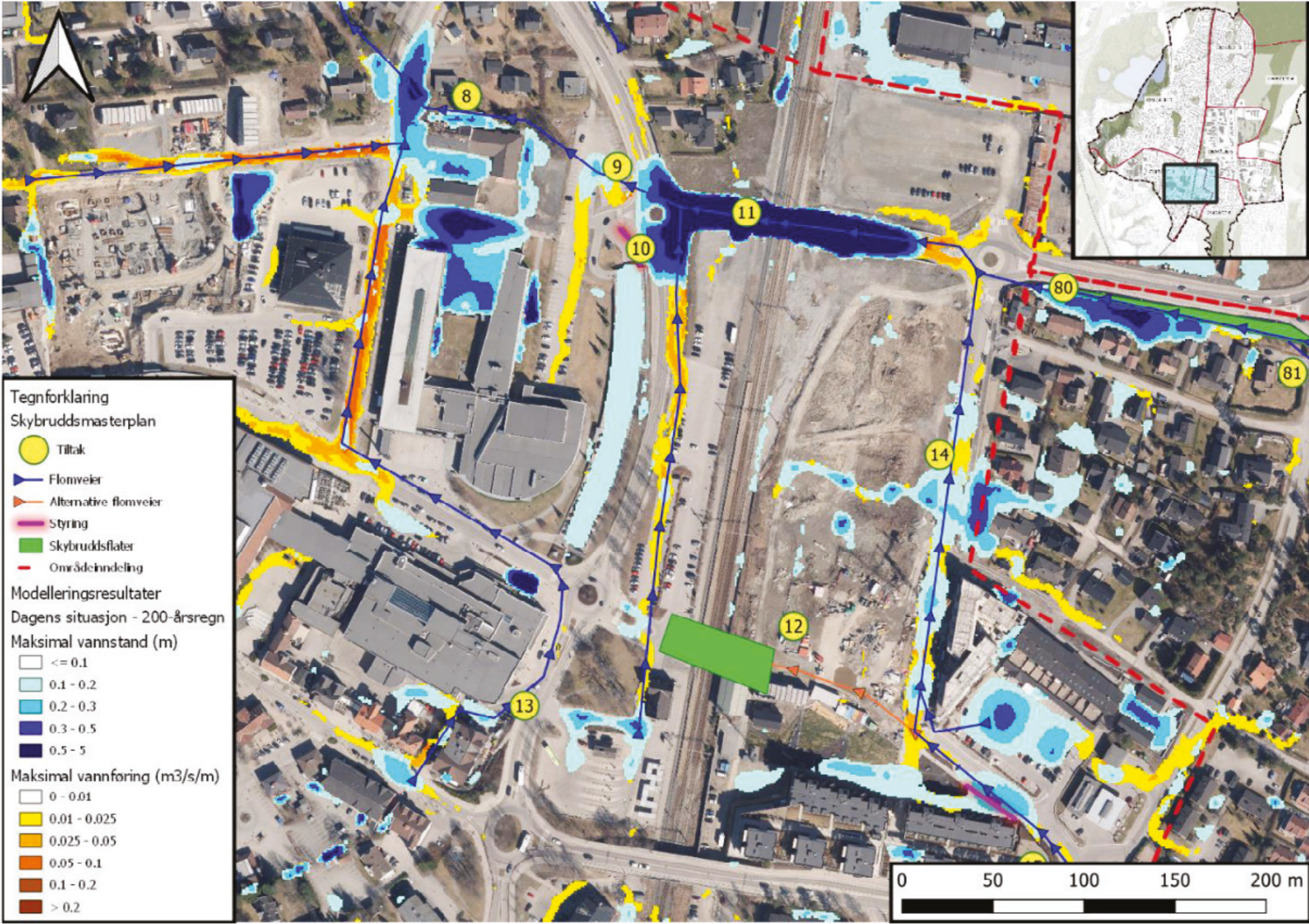
For å lede vannet ut fra rundkjøringen ved kulverten, må terrenghøyder øst for denne vurderes i det videre arbeidet.

Ved ombygging av Ringveien til gateterminal bør terrenghøydene i gaten vurderes for å lede overvann vekk fra kulverten.

I knutepunktplanen er det illustrert mulige elementer og tiltak som kan forbedre situasjonen med tanke på overvann; grønne tak, overvannshåndteringskasser, trær, permeable dekker, Ringveien som blågrønn gate og opprettholdelse av Stasjonsparken.

Illustrasjonen på foregående side viser foreslått grønnstruktur og overvannshåndtering i knutepunktplanen. På bakgrunn av dette har Ullensaker Kommune grovt beregnet en blågrønn faktor på 0,32.

Dette må vurderes og bearbeides i det videre planarbeidet.



Skybruddsmasterplan utarbeidet av Sweco i 2021.

ANNEN TRAFIKK

ANNEN TRAFIKK | VARELEVERING, RENOVASJON, BRANN

ANNEN TRAFIKK

Knutepunktspanen har sett overordnet på adkomst for varelevering og renovasjon og det er tenkt noe med tanke på tilkomst for brannoppstilling. Disse temaene er det naturlig å dykke dypere ned i i en reguleringsprosess, men under følger våre vurderinger på dette stadiet.

Selv om Ringveien er tenkt stengt for biltrafikk forutsetter vi at det vil tillates kjøring i forbindelse med varelevering, renovasjon og utrykning.

VARELEVERING/RENOVASJON

Det finnes flere eksisterende punkter for varelevering og renovasjon langs Ringgata i dag. Vi har så godt det lar seg gjøre forsøkt å opprettholde disse punktene i arbeidet med Knutepunktspanen.

Det er en innkjørsel til varelevering mellom storsenteret og Keiser som må bestå. Det vil også være muligheter for renovasjonsbil her. Innkjøringen til parkering for storsenteret vil også måtte opprettholdes her. Avkjørselen er justert noe. Det vil ikke lenger være behov for å svinge ut på Ringvegen nordover, et sykkelfelt skal innpasses og vi foreslår å trekke svingen så langt sørover som mulig for å hensynta dette og for å samordne med avkjøring til kyss og kjøp på motsatt side av Ringvegen.

Varelevering til næringsarealer i boligprosjektet sør for Stasjonsparken forutsettes i sambruk med kyss & kjøp-plasser. Det vil her høyst sannsynlig være snakk om mindre leveranser. Renovasjonsløsning for boligprosjektet er ikke avklart på dette tidspunktet, men det er naturlig å løse dette i samme område, enten ved hjelp av nedgravde løsninger med kroløft, avfallssug eller en mer tradisjonell løsning.

For hotell- /næringsbygg nord for Stasjonsparken har vi lagt opp til en løsning med varelevering i sambruk med bussterminalen som vist i diagrammet. Biler svinger da inn sammen med bussene og rygger inn til oppmerket område. Eventuelt må man i videre prosjektering se på om det skal bygges en rampe ned til en servicekjeller under dette bygget i samme område.

Kulturhusets nordøstre side har i dag en kombinert renovasjons- og vareleveringsløsning. Denne bør kunne opprettholdes sammen med en utvikling av dette området. Det eksisterer også et lite avlukke med renovasjonsdunker på kulturhusets østside som enkelt bør kunne trilles nordover til dette punktet.



BRANNOPPSTILLING

Det er ikke tegnet inn dedikerte brannoppstilling-splasser på dette stadiet. Det har heller ikke vært noen brannkonsulent involvert. Det er ulike krav til rømning og oppstilling for ulike funksjoner, dette vil en måtte gå mer i dybden på i forbindelse med regulering av området.

Alle utvendige sider av boligkvartalet i sør kan nås med stige bil for redning fra fasade. Med gjennomgående leiligheter er dette tilfredstillende, men dersom det skulle bli aktuelt med ensidige leiligheter inn mot gårdsrom må en i den videre prosjekteringen se på alternative løsninger her. Det kan f. eks. være ekstra rømningstrapper eller brannoppstillingsplass i gårdsrom.

For hotell- / kontorbygget vil det være krav om flere trappeløp og redning fra fasade vil ikke være like aktuelt, men det bør ses på muligheter for harde flater for oppstilling rundt hele bygget. Dette gjelder også for parkeringshuset.

På vestsiden av Ringvegen må det tas en vurdering i forbindelse med de funksjoner en lander på her, men for den delen vi har foreslått bolig på skal det være mulig å komme til med stige bil både på innsiden og utsiden av kvartalet.

BILPARKERING

BILPARKERING

BILPARKERING

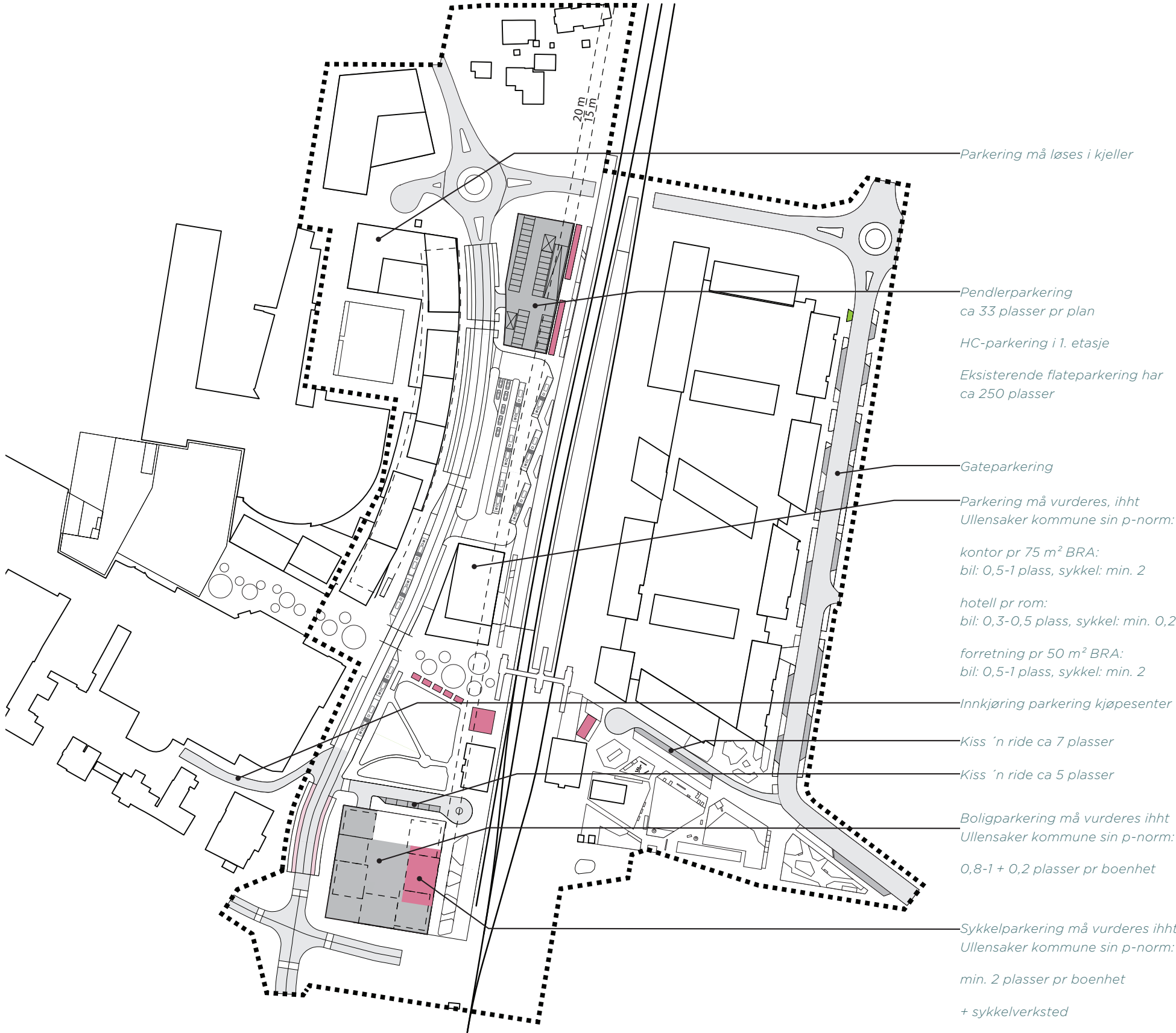
Behovet for- og krav til- bilparkeringsplasser må avklares i det videre planarbeidet. Blant annet kan det bli aktuelt å utfordre kommuneplanens parkeringsnorm.

Antall plasser på knutepunktet må sees i sammenheng med det pågående sentrumsprosjektet i Jessheim, der Ullensaker kommune vurderer trafikk og parkeringsløsninger.

Behovet for pendlerparkering tilknyttet toget er heller ikke avklart.

Sambruk av plasser, og parkeringsløsninger annet sted utenfor planområdet, bør vurderes.

Illustrasjonen til høyre viser forslag til plassering, innkjøring-er og antall bilparkeringsplasser i knutepunktplanen. Det antas at en del av behovet vil måtte løses i garasjekjellere.



KULTURMINNER

KULTURMINNER

KULTURMINNER

Jessheim stasjon og nære omgivelser har flere kulturminner som inngår i området kalt Stasjonsbyen i kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø.

I arbeidet med knutepunktsplanen har følgende kulturminner inngått i arbeidet:

Jessheim jernbanestasjon ble bygd i 1908 og erstattet den gamle som var brent i 1904. Den er tegnet av arkitekt Henrik Bull. Den er en murbygning i et fritt historisk formspråk med innslag av jugendstil. Den er et særlig fint eksempel på sin type og har høy samferdselshistorisk verdi. Stasjonsbygningen er fredet som del av landsverneplanen for kulturminner i jernbanen. Hensynssone H570_22 i kommuneplanen, som også inkluderer Stasjonsparken.

Godshuset ble bygd i 1857, men ble flyttet til Dal under ombyggingen av stasjonsområdet. Et nytt og større pakkehus ble satt opp i 1908 og inngår i kulturmiljøet fra denne tida.

Det nye Herredshuset som ble innviet 1901, er et av Ullensakers mest særpregede og markante bygninger. Arkitekt var Holger Sinding Larsen, en av samtidas betydelige arkitekter. Herredshuset ligger utenfor planområdet, men det legges til rette for gode gangforbindelser mellom de to byggene, og det skal være mulig å se begge fra broen over jernbanen/Algarheimsvegen. Det er lagt til rette for et grønt preg i Ringvegen mellom Herredsparken og Stasjonsparken slik at man kan sikre en grønn kobling mellom disse plassene.

Stasjonsparken med vegetasjon og veggstrukturen som har vært grunnleggende for utviklingen av stasjonsbyen er også hensyntatt.

TILTAK

Ny bebyggelse legges med behørig avstand til stasjonsbygningen. Illustrasjonene i knutepunktsplanen viser i overkant av 17m avstand fra hjørne til hjørne. I volumstudiet lenger bak i dokumentet er det illustrert to forskjellige høyder for boligene sør for stasjonsbygningen som har ulike konsekvenser for skygge på stasjonsbygningen og parken. Forholdet mellom gammel og ny bebyggelse vil bli utredet ytterligere i reguleringsplanarbeidet.

Det anbefales at plankegjerdet mellom Stasjonsbygningen og pakkehuset erstattes med transparent støyskjerm slik at stasjonsbygningen og pakkehuset/godshuset får visuell kontakt og oppleves fra begge sider av sporene.

Knutepunktsplanen legger til rette for gode gangforbindelser mellom Herredshuset og stasjonsbygningen. Det skal også være mulig å se begge byggene samtidig fra Jessheimbrua (Algarheimsvegen). Dette for å sikre sammenhenger mellom byggene i det historiske miljøet.

Stasjonsparkens utstrekning og vegetasjon blir noe berørt av gateterminalløsning i Ringvegen. For å hindre en reduksjon av det totale parkarealet har det blitt sett på løsninger både for mindre inngrep og for erstatning av dette arealet. Alternativer er illustrert i busskapittelet.

Vegstrukturen forblir uendret, men oppgraderes i Gotaasalleen og Ringgvegen med reduksjon av personbiltrafikk og bedre forhold for gående og syklende samt mer vegetasjon.

Det er også et mål at fortetting, økt bruk og aktivisering av knutepunktet vil skape mer aktivitet og liv i tilknytning til kulturminnene. På denne måten kan kulturminnene settes i en mer aktiv posisjon, fordi de oppleves og brukes av flere.



Jessheim stasjon Foto: Bane NOR

VOLUM

VOLUM OG HØYDER

Overordnet tekst, mer om de spesifikke tomtene på egne sider.

Jessheim sentrum har svært varierte høyder og volumer og kjennetegnes av at de ulike områdene sier noe om den tid de er bygget i og Jessheims størrelse på dette tidspunktet. Området øst for stasjonen og sporene vitner om en by i vekst der utbyggingen introduserer en ny skala i byen. Dette er i hovedsak den senere tids boligbygging med høyder fra 6-9 etasjer. Vestsiden av jernbanen preges av en blanding av historisk bebyggelse med mindre fotavtrykk og senterutbygging med store, men lave volumer. Utfordringen i knutepunktplanen har dermed vært å finne volumer og fotavtrykk som representerer både en rasjonell, realistisk og moderne logikk, men som samtidig nikker til en mindre skala og lavere høyder. Programmeringen har selvfølgelig mye å si for volumene og de programmene vi foreslår har gitt ulike utgangspunkt for å jobbe med denne utfordringen. Selv om de fleste volumene har ganske forskjellige fotavtrykk og høyder har vi kommet fram til noen felles prinsipper for hvordan de kan utformes for å møte den eksisterende byen. Dette innebærer trapping av høyder mot viktige byrom og kulturminner og oppbrutte volum.

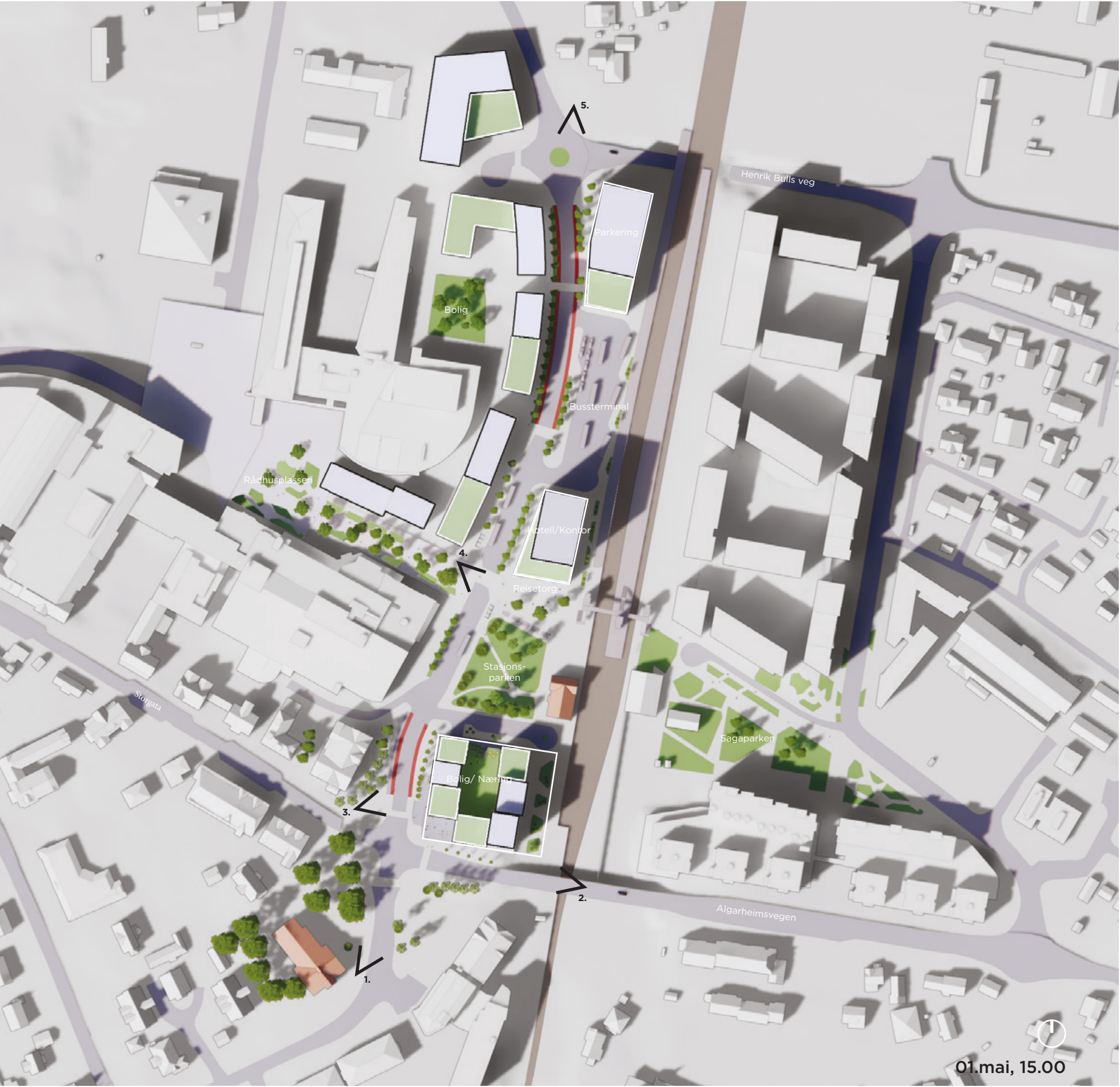
For området på østsiden av Ringvegen har BaneNOR Eiendom vært involvert i både programmering og utforming. Alle utbyggingstomtene på denne siden arbeider med alternativer som vi kommer nærmere inn på i dette kapittelet. I tillegg til å løse stasjonsfunksjonene foreslås en boligutvikling på den sydligste delen av tomten med innslag av næring og fellesfunksjoner på bakkeplan og mot viktige byrom. Her er det vist et hovedalternativ, alt. 01 og et alternativ 02 etter innspill fra Viken fylkeskommune v/ kulturminnemyndighetene. Nord for Stasjonsparken og Reisetorget har vi arbeidet med å innpasse et hotell. En alternativ funksjon her vil være kontorer. Lengst nord på tomten foreslår vi parkeringshus for pendlerparkering med mulighet for noe smånæring og stasjonsfunksjoner på bakkeplan mot bussterminal og plattform. Mer om de spesifikke volumene lenger bak i dokumentet.

På vestsiden av Ringvegen drives flere prosesser av kommunen for å komme fram til riktig programmering og funksjonsmiks. Gjennom arbeidet med knutepunktplanen peker vi her på noen muligheter. Utvidelse av kulturfunksjoner mot Rådhusaksen, boligbebyggelse rett nord for kulturhuset. Tomten mellom Ringvegen og Jessheim kirke har egentlig potensial til flere typer innhold, en miks av bolig, næring og parkering bør vurderes videre.

Parkering, Alt. 03

Hotell / Kontor Alt. 04

Bolig / næring Alt. 01

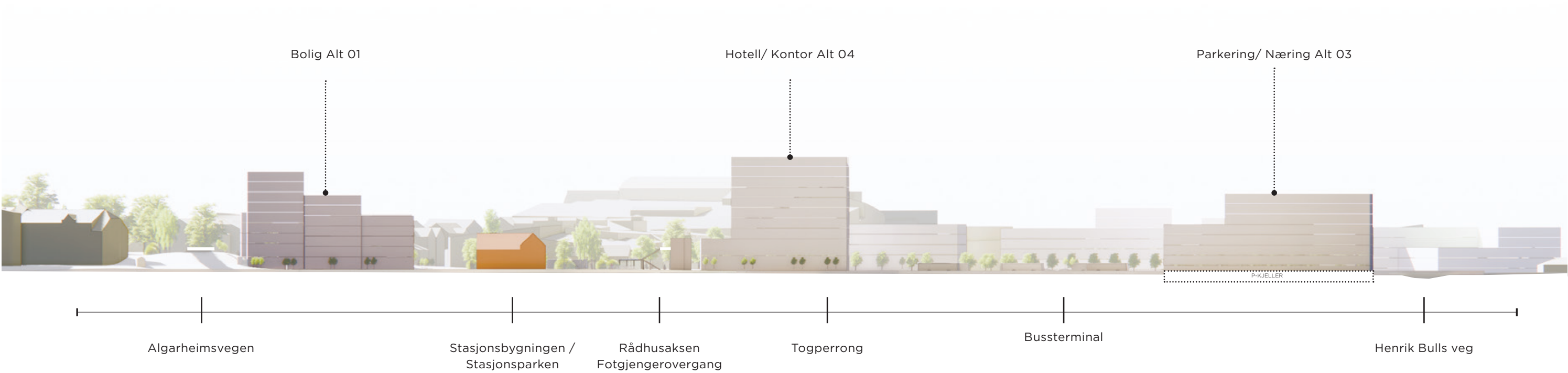




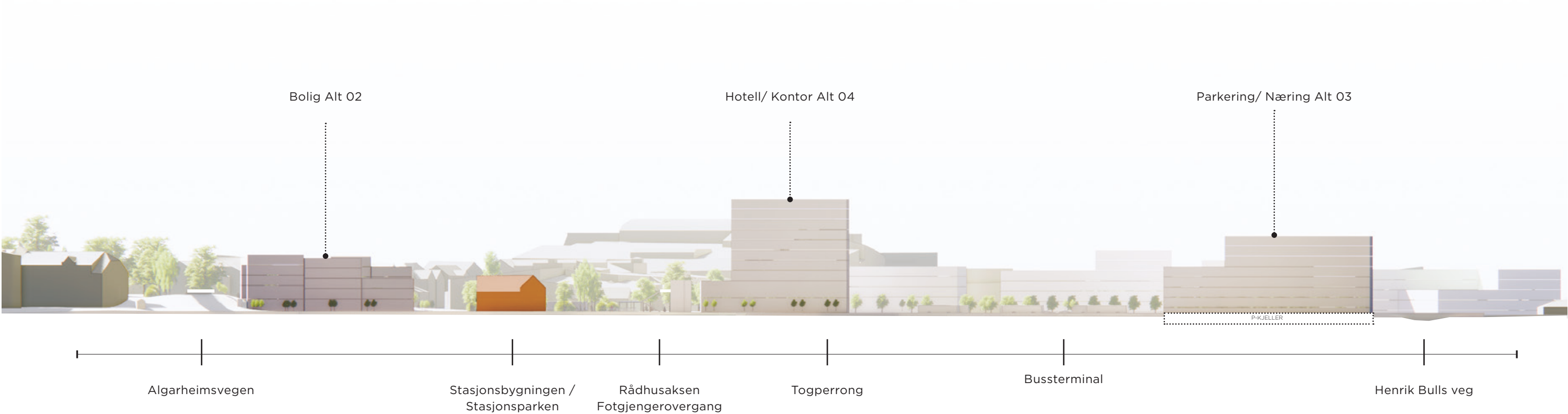
Parkering, Alt. 03
Hotell / Kontor Alt. 041
Bolig / Næring Alt. 01



Forbering, Alt. 03
Hotell / Kontor, Alt. 041
Bolit / Næring, Alt. 01



Parkering, Alt. 03
Hotell / Kontor Alt. 04
Bolig / Næring Alt. 01



Parkering, Alt. 03
Hotell / Kontor Alt. 04
Bolig / Næring Alt. 02



Parkering, Alt. 03
Hotell / Kontor Alt. 041
Bolig / Næring Alt. 01

PARKERING

Dagens pendlerparkering med ca 250 plasser må reetableres for å kunne utvikle området ved jernbanen. Det har gjennom arbeidet med knutepunktplanen vært diskusjoner om både antall plasser og lokalisering. Ullensaker kommune og Bane NOR Eiendom eier deler av området nord for Henrik Bullsveg, dette har blitt pekt på tidligere som en mulig lokalisering for parkering. I tillegg arbeider kommunen med en større vurdering rundt parkering i sentrum (ref. Sentrumsprosjektet) som vil måtte ses i sammenheng med pendlerparkering. I det videre arbeidet bør en også utrede mulighetene for sambruk av parkering - pendlerparkering og sentrumparkering. Endelige vurderinger og undersøkelser rundt antall plasser for pendlerparkering er i skrivende stund ikke fullført, men det er naturlig å anta at antall plasser blir justert ned. Det foreslåtte fotavtrykket er ikke optimalt for å få til et effektivt parkeringshus, men er en konsekvens av de rammene som vi har måttet forholde oss til. Dette resulterer i et relativt smalt parkeringshus som presser høyden opp. Vi har illustrert noen alternative volumer som viser 150, 200 og 250 p-plasser i parkeringshus.

I den sørlige delen av parkeringshuset, mot bussterminal og plattform bør en i det videre arbeidet undersøke om det kan være mulig å innpasse noe utadrettet virksomhet og / eller stasjonsfunksjoner. Både for opplevelsen av stasjonsområdet og som tilbud til brukere / ansatte vil dette kunne gjøre parkeringshuset mer variert og interessant.

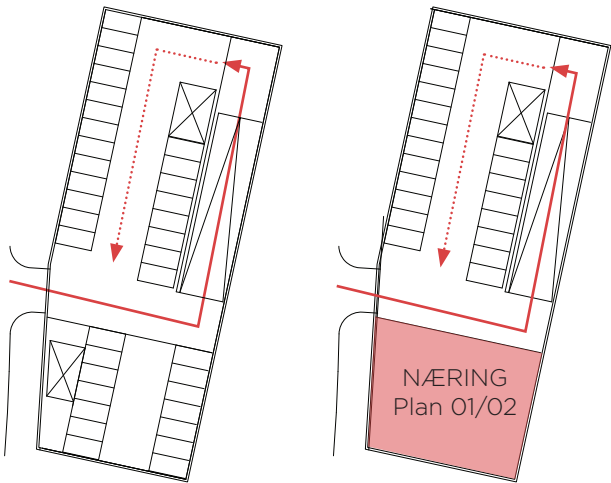
For å bryte opp volumet har vi illustrert ulike varianter av volumavtrapping av parkeringshuset. Vi anbefaler å se på om takflaten kan brukes som et byrom, evt et grønt tak. Ullensaker kommune tillater ikke utendørs parkering på tak. En trapping av volumet, spesielt med et grønt tak vil gi et mer tiltalende volum både i opplevelsen fra bussterminalen, med lavere høyde, men kanskje spesielt fra avstand både i gateløpet fra sør og for omkringliggende framtidig bebyggelse, Saga terrasse og vestsiden av Ringvegen. I tillegg vil et grønt tak bidra til fordøyning av overvann i området.

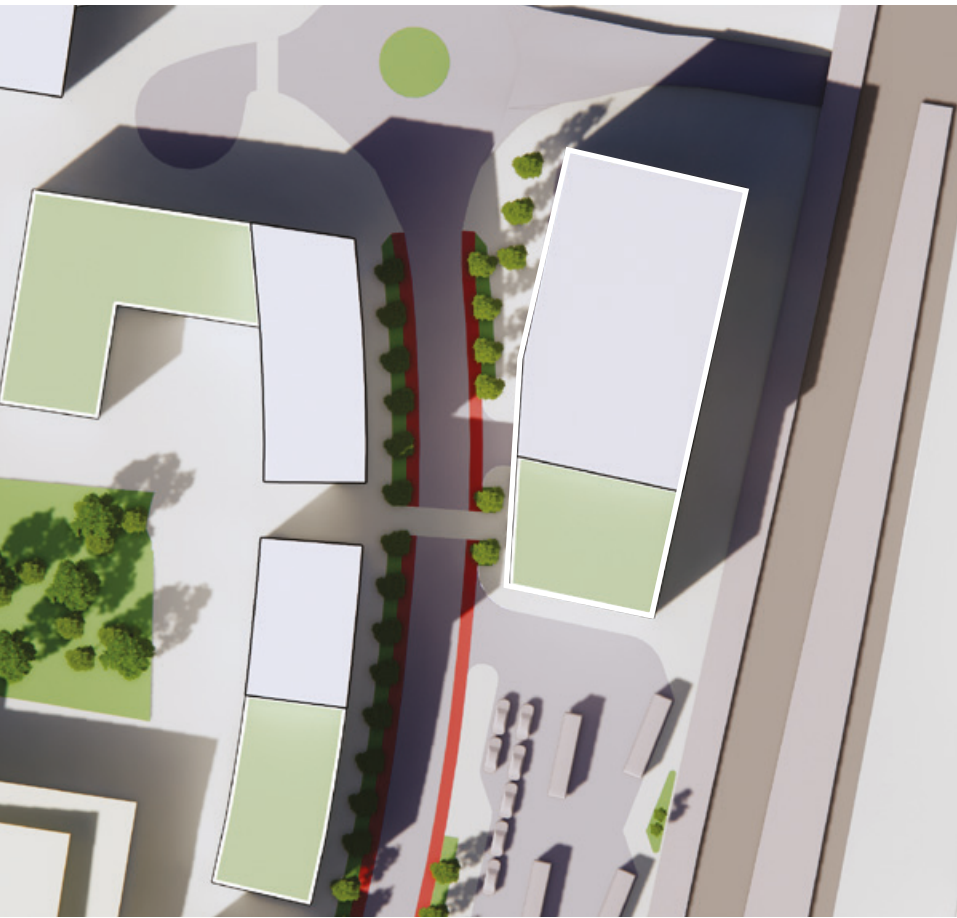
I alle alternativene er det lagt en parkeringsetasje i kjeller. I det videre arbeidet bør en vurdere mulighetene for dette opp mot økonomi, grunnvannstand og volum.



ALT. 01 PARKERING

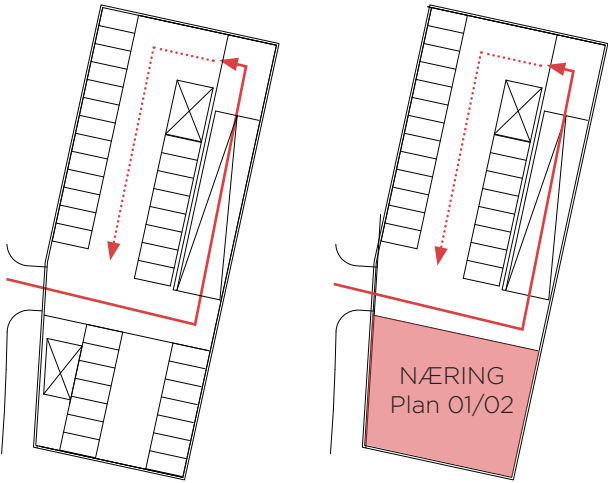
Antall parkeringsplasser: Ca. 150 p-plasser
Totalt antall etasjer: 5 + p-kjeller

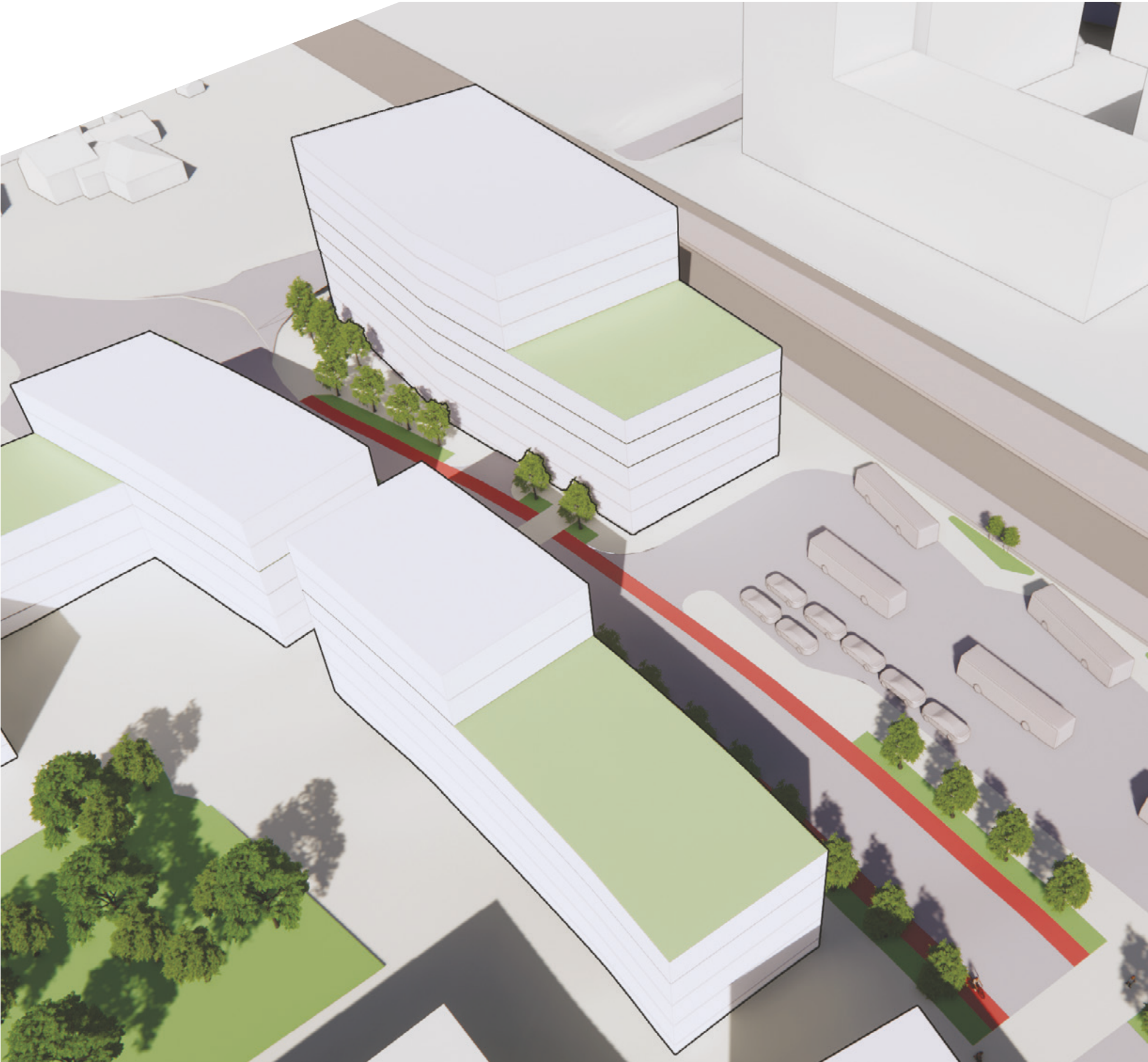




ALT. 02 PARKERING

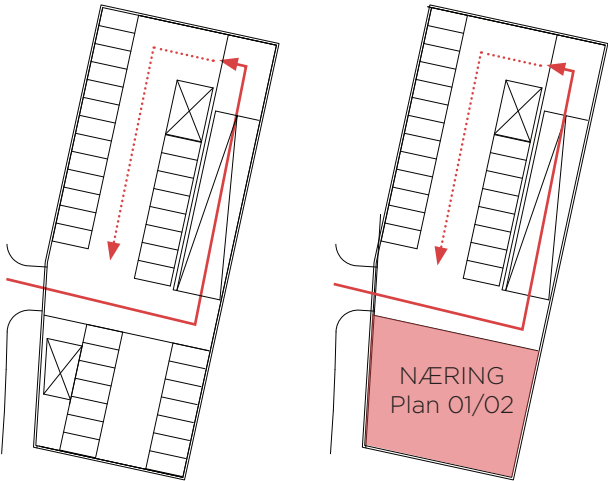
Antall parkeringsplasser: Ca. 200 p-plasser
Totalt antall etasjer: 6 + p-kjeller





ALT. 03 PARKERING

Antall parkeringsplasser: Ca. 250 p-plasser
Totalt antall etasjer: 8 + p-kjeller



HOTELL / KONTOR

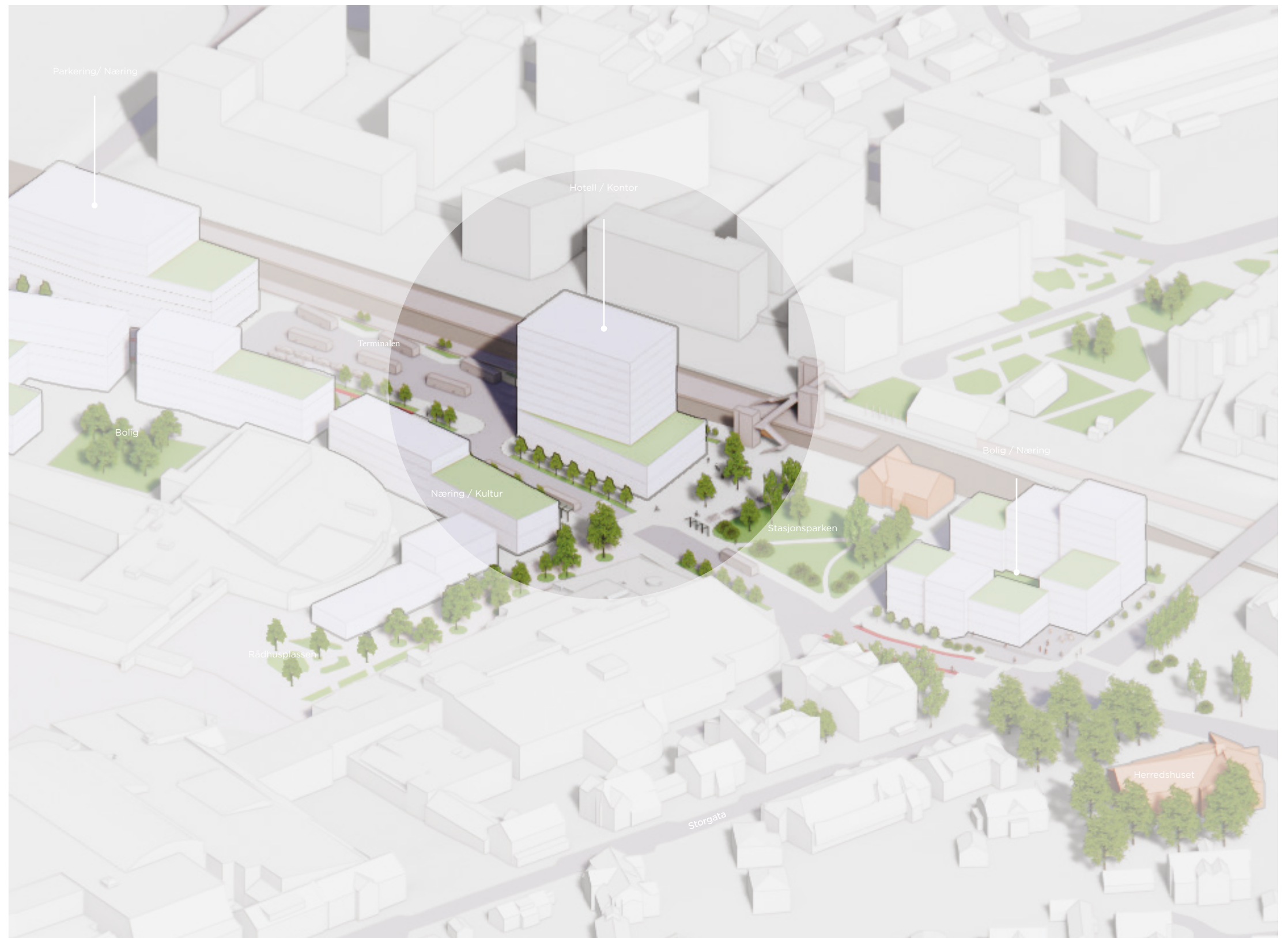
Mellom bussterminalen og Stasjonsparken foreslås et hotell eller kontorbebyggelse. Dette blir et svært sentralt sted i byen som knytter seg til bussterminal, plattform for tog, overgang til østsiden av sporområdene, Rådhusaksen med reisetorg og Stasjonsparken. Det blir svært viktig å etablere utadrettede virksomheter på bakkeplan i dette bygget. Både hotell og kontor er programmer som enkelt lar seg kombinere med utadrettede virksomheter.

Vi har i studiene av volum vært opptatt av hvordan et sannsynligvis stort bygg kan fremstå med en menneskelig skala fra Rådhusaksen/ Stasjonsparken. Bygningen vil være med i videreutviklingen av et miljø rundt Stasjonsparken, der spesielt Stasjonsbygningen, men også storsenteret, kulturhuset og boligene sør for Stasjonsparken bidrar i opplevelsen av rommet. Byggets sørlige fasade blir svært viktig her og inngår i dette samspillet med de omkringliggende byggene med en lavere og utadrettet fasade. Reisetorget på sørsiden av bygget har potensiale til å bli et av Jessheims travleste, men også mest solfylte og varierte byrom.

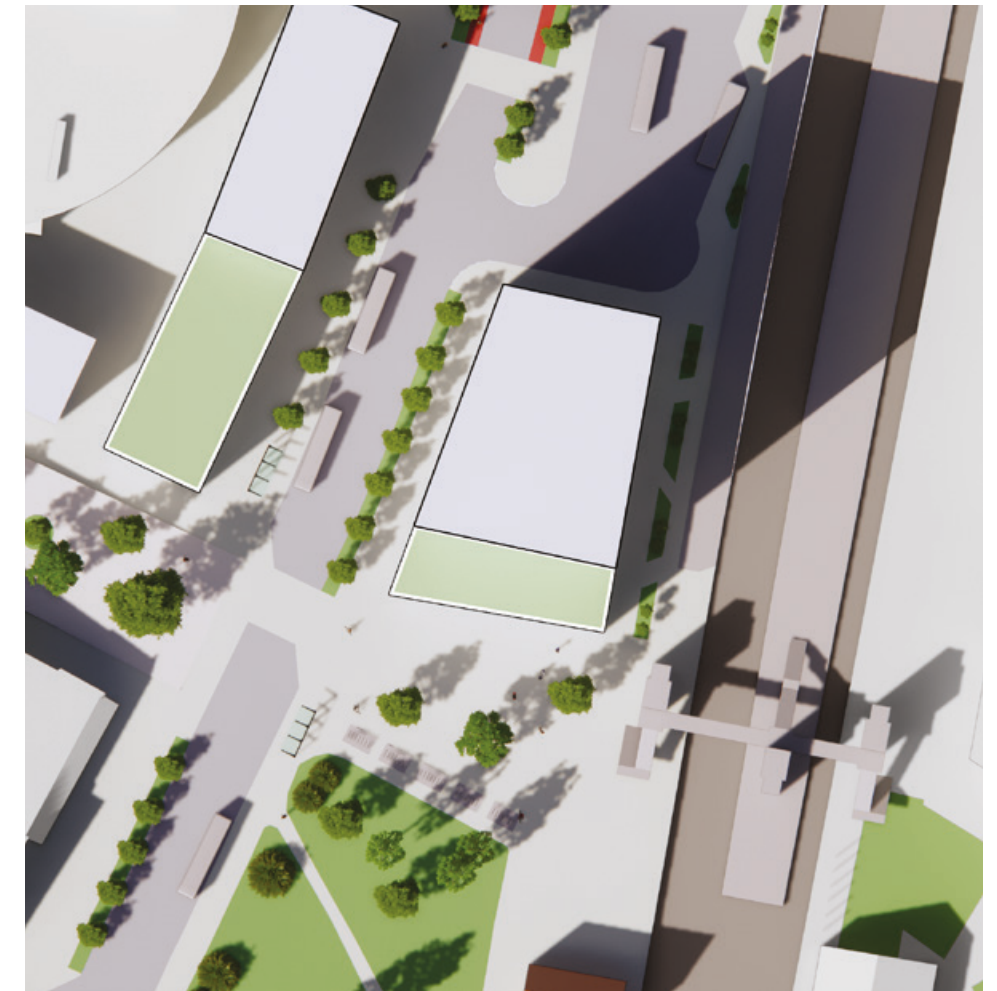
Byggets endelige program vil ha mye å si for gestaltningen av volumet. I studiene av et hotellbygg har vi ulike alternativer med en lavere base med resaurant, lobby og konferansmuligheter og tilbaketrekninger av det høyere volumet med hotellrom. Erfaringsmessig ønsker ofte drivere av hotell en viss størrelse for å kunne drive effektivt. I den sammenheng har vi vist volumer som kan romme ca 200 rom. Organiseringen av hotellrom blir førende for volumet. De ulike alternativene viser dette.

Dersom en skal legge til rette for et kontorbygg viser studiene at det er større muligheter for å oppnå slanke volumer med hotell. Kontorbygg trenger gjerne en bredde på 24-25 meter og et fotavtrykk på min 1000-1200 m² for å fungere optimalt. Dette henger sammen med optimale størrelser for avdelinger i kontorlandskap og antall arbeidstakere rundt fellesløsninger av møterom, stillerom, sosiale soner, toaletter og kjerner i et åpent landskap.

Med tanke på at Ringveien i fremtiden er en ren kollektiv- og sykkelgate bør en se på løsninger for parkering til denne bygningen i et felles p-hus. Vi viser en mulighet for varelevering til dette bygget fra bussterminalområdet på nordsiden av bygget. Det vil altså si at det forutsetter en viss sambruk med bussene her, noe som bør være mulig, men som også bør utredes i senere faser.

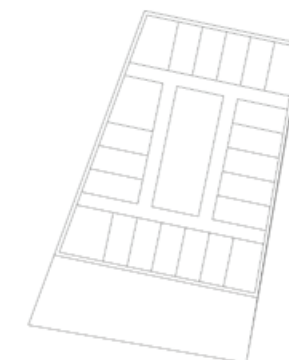


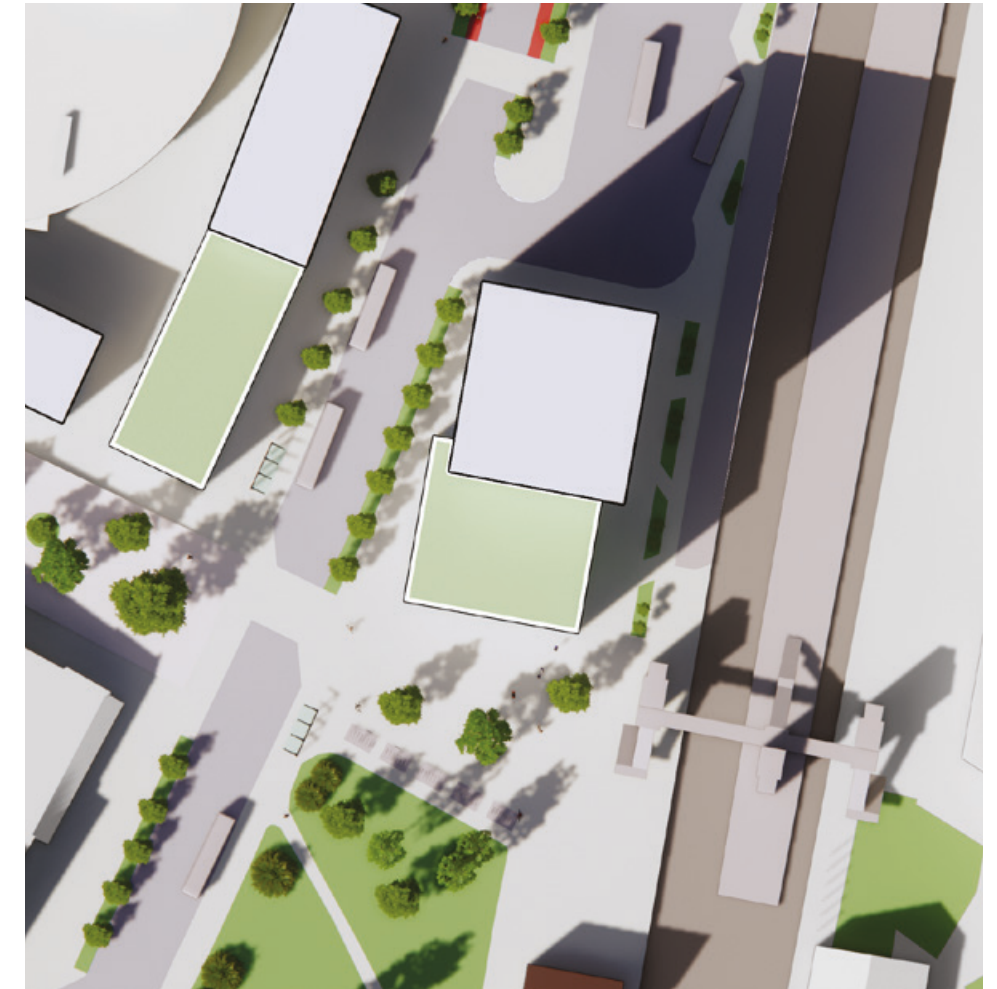
Parkering, Alt. 03
Hotell / Kontor Alt. 041
Bollig / Næring Alt. 01



ALT. 01 HOTELL

BTA: 9700 m²
 Antall hotellrom pr. etasje: 22
 Antall hotellrom totalt: 198
 Etasjer m. hotellrom: 9
 Etasjer Lobby/ restaurant / Konferanse: 2
 Etasjer totalt: 11

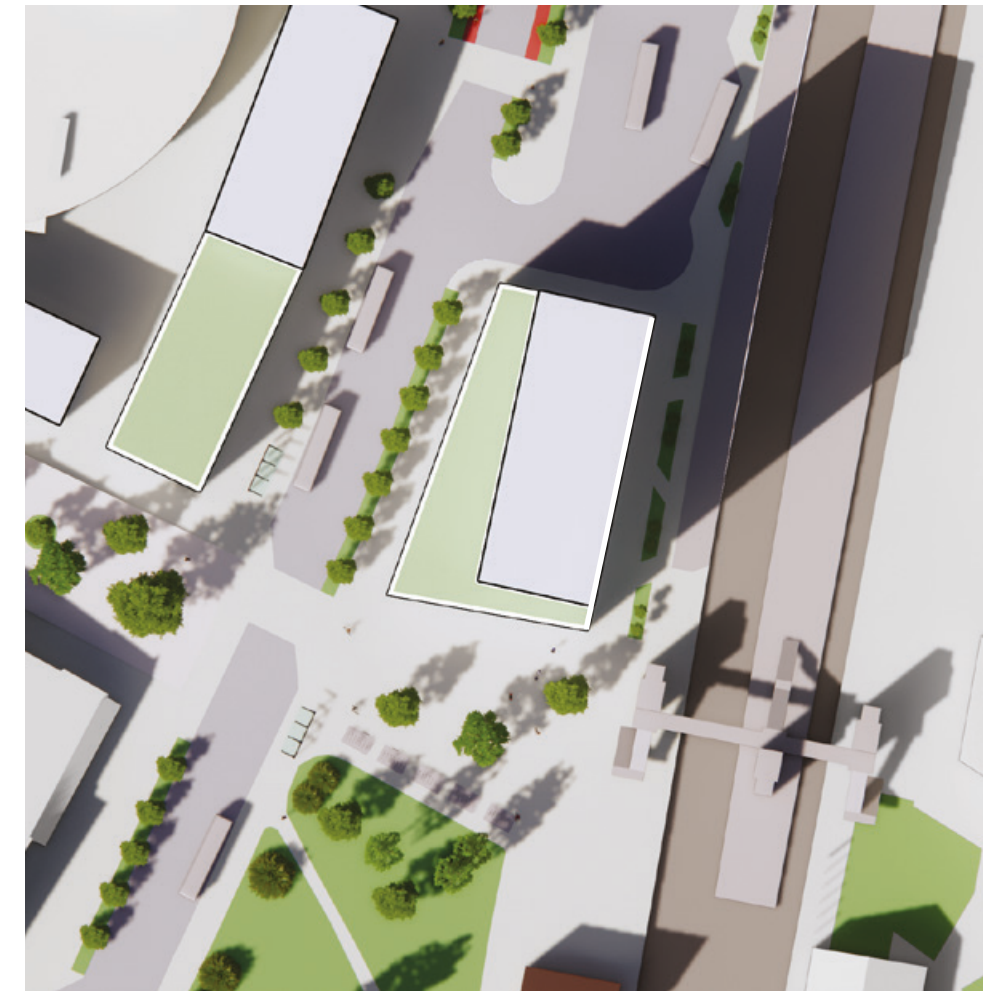




ALT. 02 HOTELL

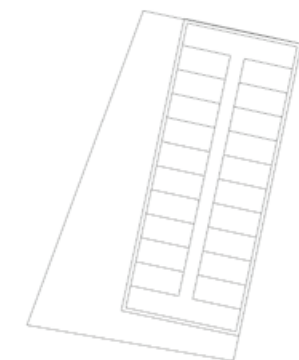
BTA: 9500 m2
 Antall hotellrom pr. etasje: 30 / 17
 Antall hotellrom totalt: 205
 Etasjer m. hotellrom: 9
 Etasjer Lobby/ restaurant / Konferanse: 2
 Etasjer totalt: 11





ALT. 03 HOTELL

BTA: 8400 m²
 Antall hotellrom pr. etasje: 20
 Antall hotellrom totalt: 200
 Etasjer m. hotellrom: 10
 Etasjer Lobby/ restaurant / Konferanse: 2
 Etasjer totalt: 12

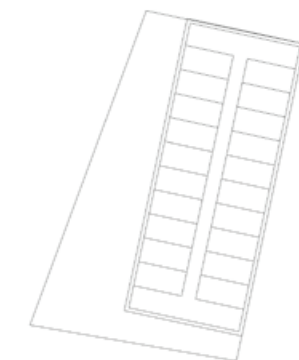




ALT 04 KONTOR

BTA: ca. 8000 m²

Etasjer kontor: 8
Etasjer Næring/ Kantine / Konferanse: 2
Etasjer totalt: 10



BOLIG / NÆRING

I den sydligste delen av knutepunktplanen foreslår vi å legge til rette for boligutvikling. Selve tomten har en del utfordringer med tanke på støy og særlig forholdet mellom støy og solforhold. Trafikkstøy fra Ringvegen og Algarheimsvegen og jernbanestøy i øst, gjør at tomten har støykilder på tre sider. Den ettertraktede ettermiddagssola kommer fra sørvest og dermed samme side som det meste av støyen. For å kunne etablere tilfredsstillende boliger her er man helt avhengig av støyskjermingstiltak både i fasade, men også å bruke bygningsmassen til å lage en stille side i gårdsrommet. Vi har vist det vi mener er vellykkede eksempler på innglassede balkonger etter volumalternativene. Tomten ligger også mellom helhetlige kulturmiljøer med Stasjonsparken og stasjonsbygningene og Herredshuset og tremiljøet i Storgata.

Vurderingene på volum forsøker nettopp å ta hensyn til alle disse føringene. Dette innebærer en nedtrapping av volum mot sørvest av hensyn til kulturmiljøet ved Herredshuset/ Storgata. Dette bidrar også til nødvendig ettermiddagssol inn i gårdsrom og fasader. En nedtrapping av volum og en åpning av gårdsrommet mot nord for å ta hensyn til Stasjonsparken og Stasjonsbygningen, og for å få større solbelyste arealer på bakkeplan. En åpning i gårdsrommet mot nord kan gi en gjensidig berikning for både Stasjonsparken og gårdsrommet. Vi viser dermed et høyere volum mot sørøst der vi har muligheten til det.

Videre har vi god tro på at spesielt det sørvestre hjørnet på bakkeplan har potensiale til å bli et utadrettet hjørne for byen. Med gode solforhold, mindre trafikk, Herredsparken og i forlengelsen av Storgata, i det videre arbeidet blir det viktig å følge opp med et romslig fortau, god arkitektur og grønne byromselementer.

Det blir også viktig med aktivisering av fasaden som vender ut mot Stasjonsparken. Det er mulig å tenke seg både næringslokaler og felleslokaler for boligene som kan sørge for dette. Vi har illustrert innkjøring til parkering vest på denne fasaden. For å maksimere muligheten for en aktiv og utadrettet fasade mot Stasjonsparken kan det være et godt alternativ å legge innkjøring til parkering på østsiden av bygget. En avkjørsel fra snusirkel ved Kiss & Ride, for så å komme seg inn i parkeringen mellom sporene og bygget bør vurderes.

Illustrasjonene viser et behov for å ta i bruk felles takterrasser for å komme i mål med nok uteoppholdsareal. Ullensaker kommune opererer ikke med denne muligheten i gjeldende kommuneplan, men dersom en skal innpasse boliger i dette området må en kommende regulering undersøke dette sporet videre. Det er arbeidet med et hovedalternativ, alt 01, og et alternativ 2 etter innspill fra Viken fylkeskommune v/ kulturminnemyndighetene.



Parkering, Alt. 03
Hotell / Kontor Alt. 041
Bolig / Næring Alt. 01



01.MAI, 15.00
MUA: 32 %

ALT. 01 BOLIG/ NÆRING

BTA bolig: 6700m2
BTA næring: 1300 m2
Total BTA: ca. 8000 m2

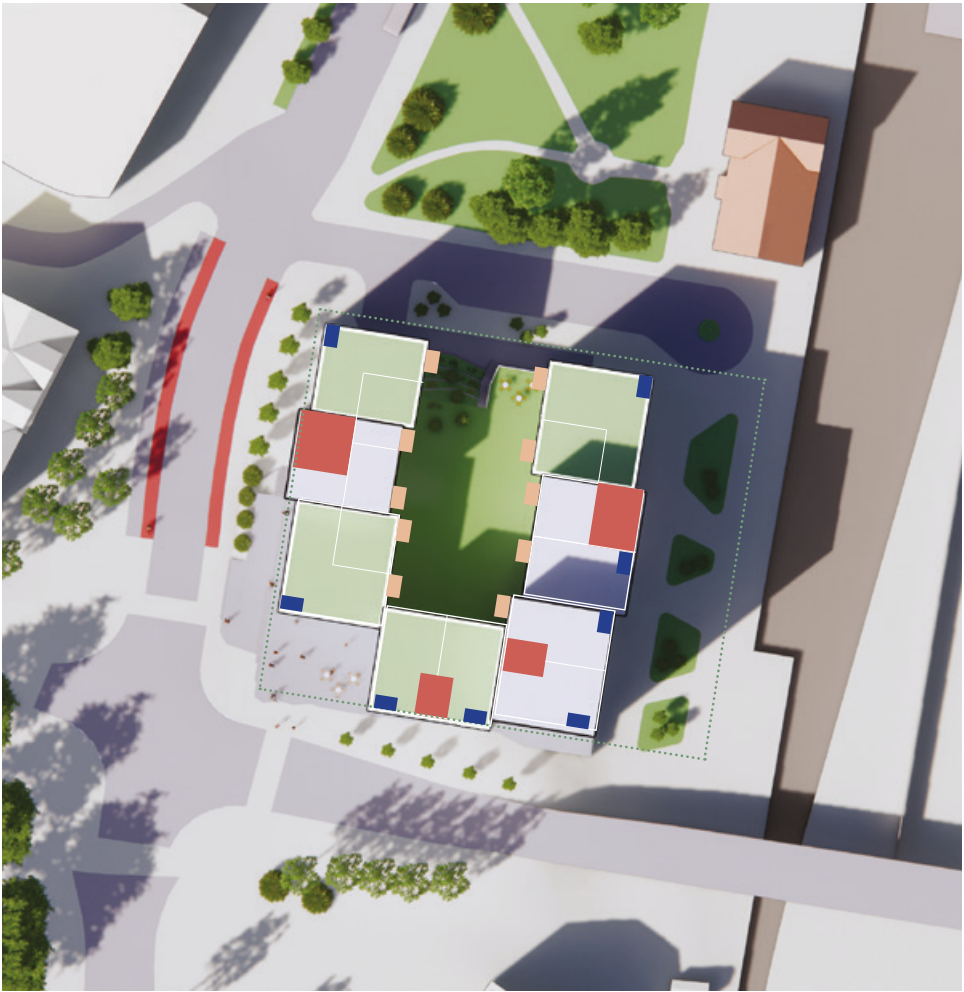
BRA bolig: 5300 m2
BRA næring: 1000 m2
Total BRA: 6300 m2

Solbelyst areal, bakkenivå: 559m2 =
MUA 32 %
Krav mua: 50 %

Antall leiligheter: Ca. 55
Maks antall etasjer: 9

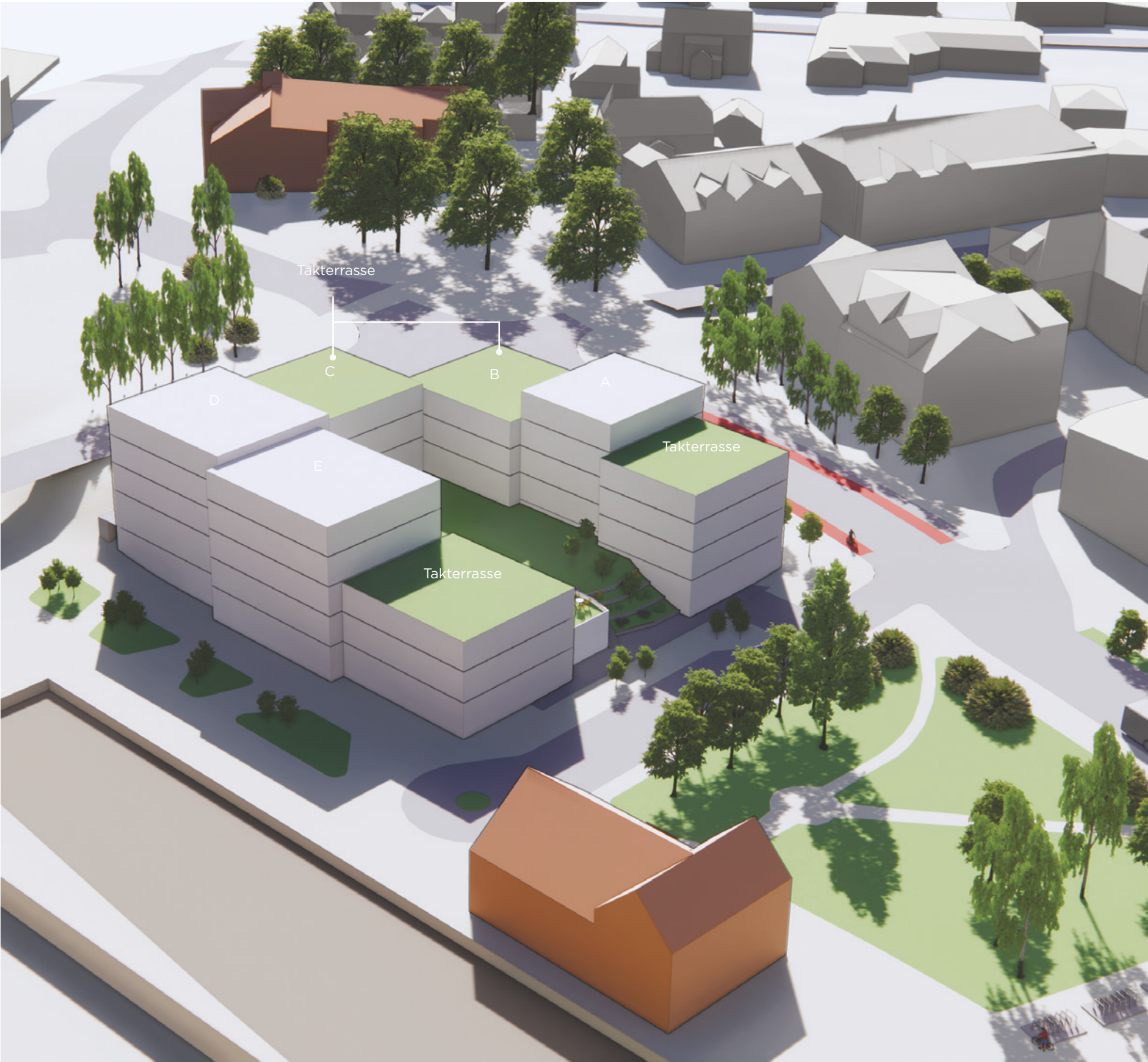
Solbelyst areal, takterrasser: 600 m2
Total solbelyst areal:
ca. 1200 m2

Uteopphold: 1750 m2
Krav uteopphold: 1330 m2



ALT. 01 BOLIG/ NÆRING

- Innglassede balkonger ca. 350 kvm2
- Balkonger uten glass ca. 400 m2
- Kjerner



01.MAI, 15.00
MUA: 36 %

ALT. 02 BOLIG/ NÆRING

BTA bolig: 4400 m2
BTA næring: 1200 m2
Total BTA: 5600 m2

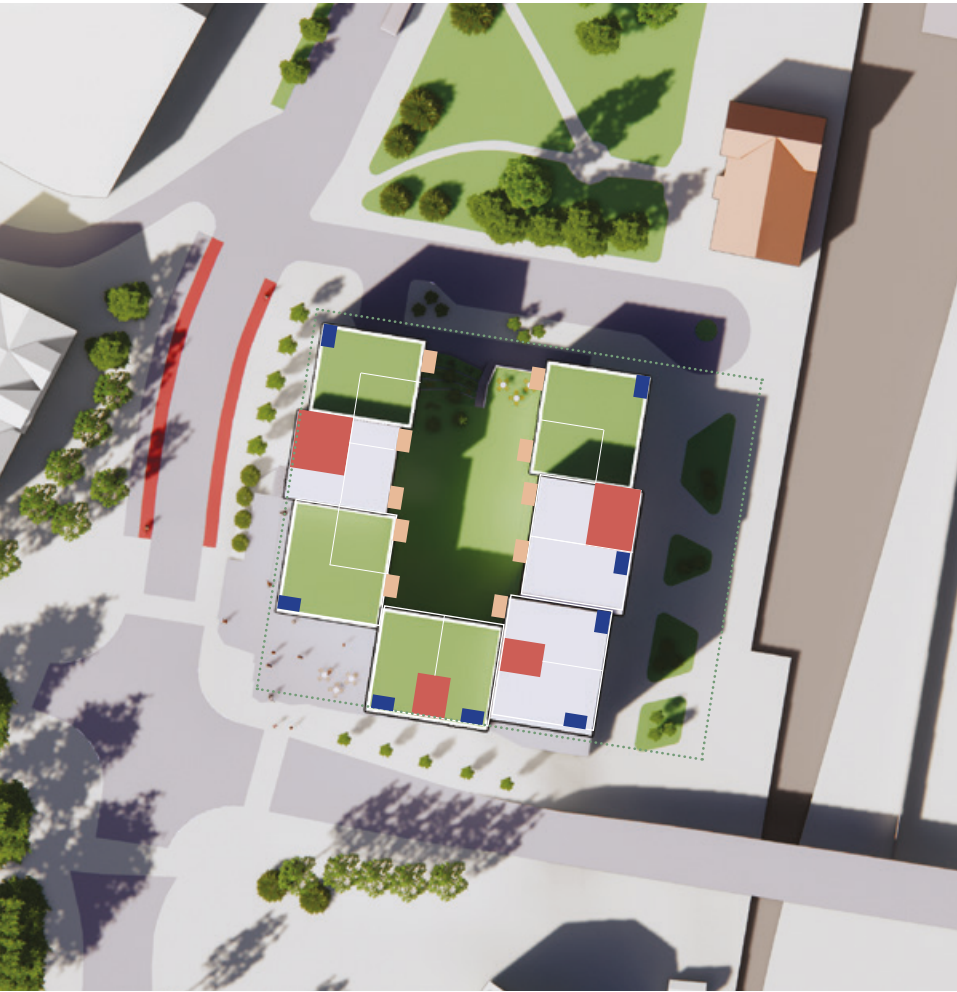
BRA bolig: 3500 m2
BRA næring: 1000 m2
Total BRA: 4500 m2

Solbelyst areal, bakkenivå: 623 m2 =
MUA 36 %
Krav mua: 50 %

Antall leiligheter: Ca. 33
Maks antall etasjer: 5

Solbelyst areal, takterrasser: 550 m2
Total solbelyst areal: 1200 m2

Uteopphold: 1766 m2
Krav uteopphold: 875 m2



ALT. 02 BOLIG/ NÆRING

- Innglassede balkonger ca. 150 kvm2
- Balkonger uten glass ca. 200 m2
- Kjerner



Docklands, Amsterdam, Marcel Lok Architects



Gregers Kvartal, Oslo, Dyrvik Arkitekter



Krydderhagen, Oslo, Dyrvik Arkitekter



Nordre Gate, Oslo, Alliance Arkitekter



PERSPEKTIVER

Illustrasjonen viser hvor ståstedene for perspektivene på de følgende sidene er tatt.

1. Fra Herredshuset
2. Fra Algarheimvegen
3. Fra Storgata / Algarheimvegen
4. Fra Rådhusaksen
5. Fra rundkjøring Henrik Bulls veg / Ringvegen

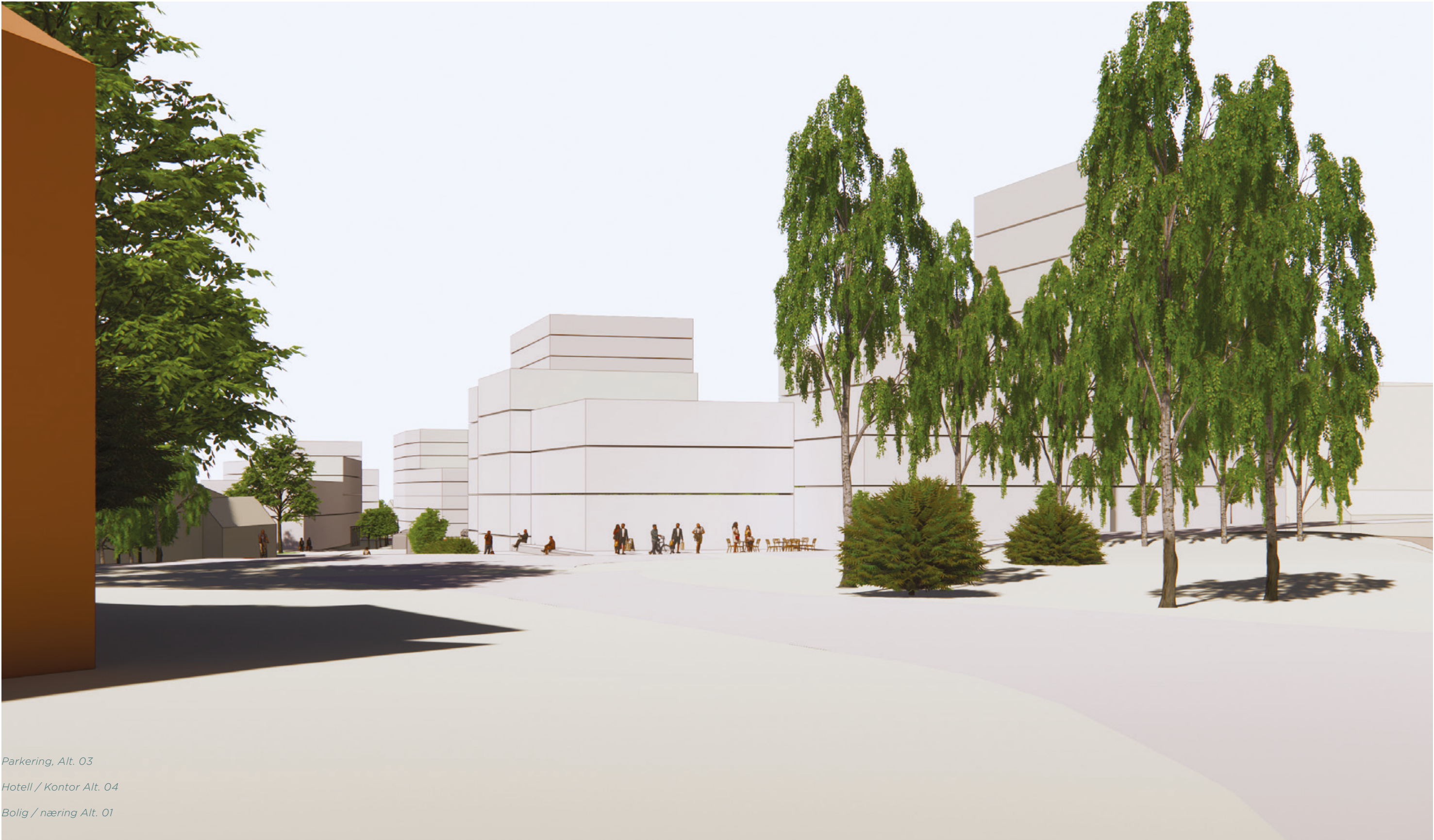
Alle perspektiver viser følgende volumalternativer:

- Parkering Alt. 03
- Hotell / kontor Alt. 04
- Bolig / næring Alt. 01

Parkering, Alt. 03
Hotell / Kontor Alt. 04
Bolig / næring Alt. 01



Fra Herredshuset

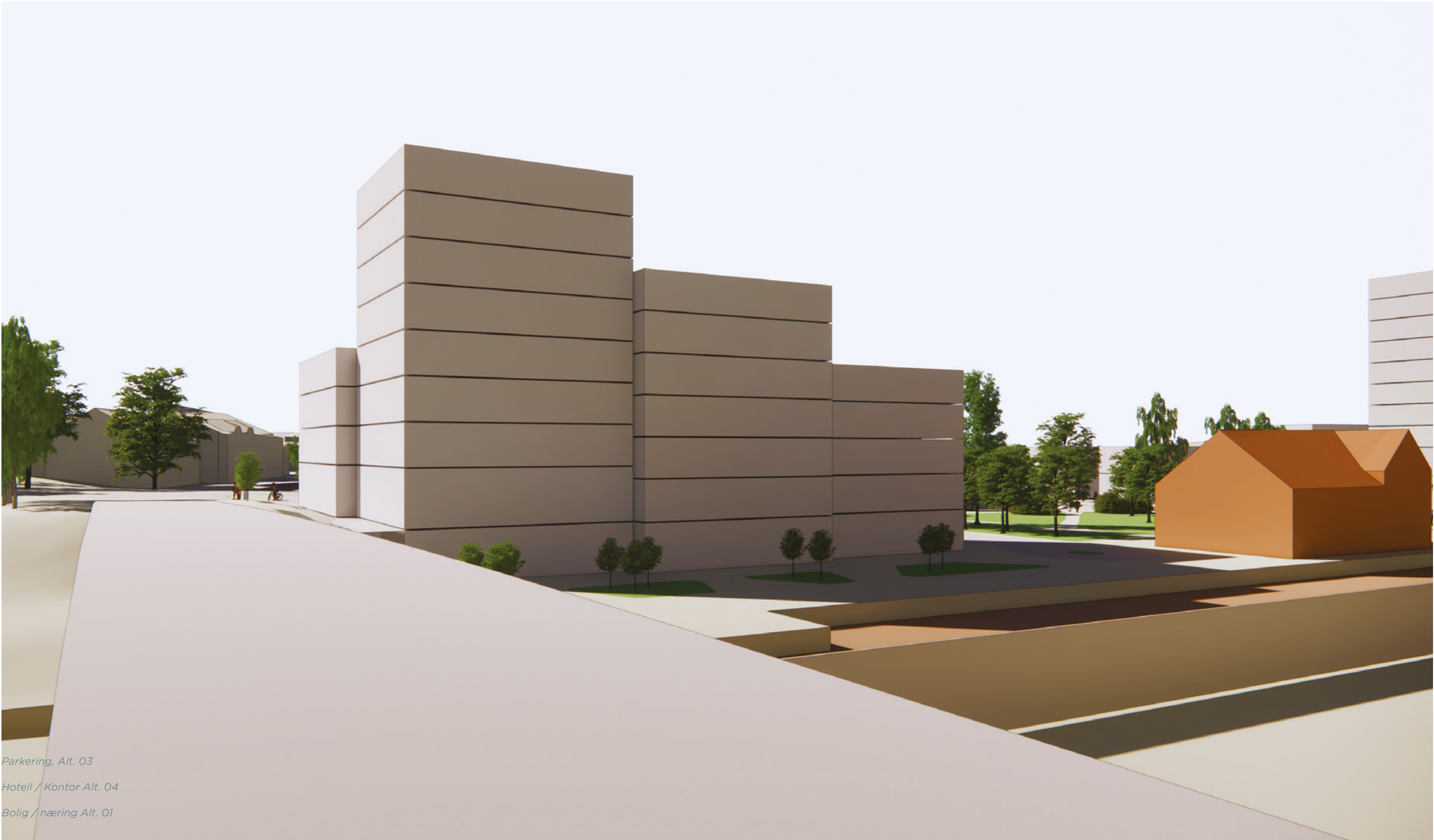


Parkering, Alt. 03

Hotell / Kontor Alt. 04

Bolig / næring Alt. 01

Fra Algarheimvegen

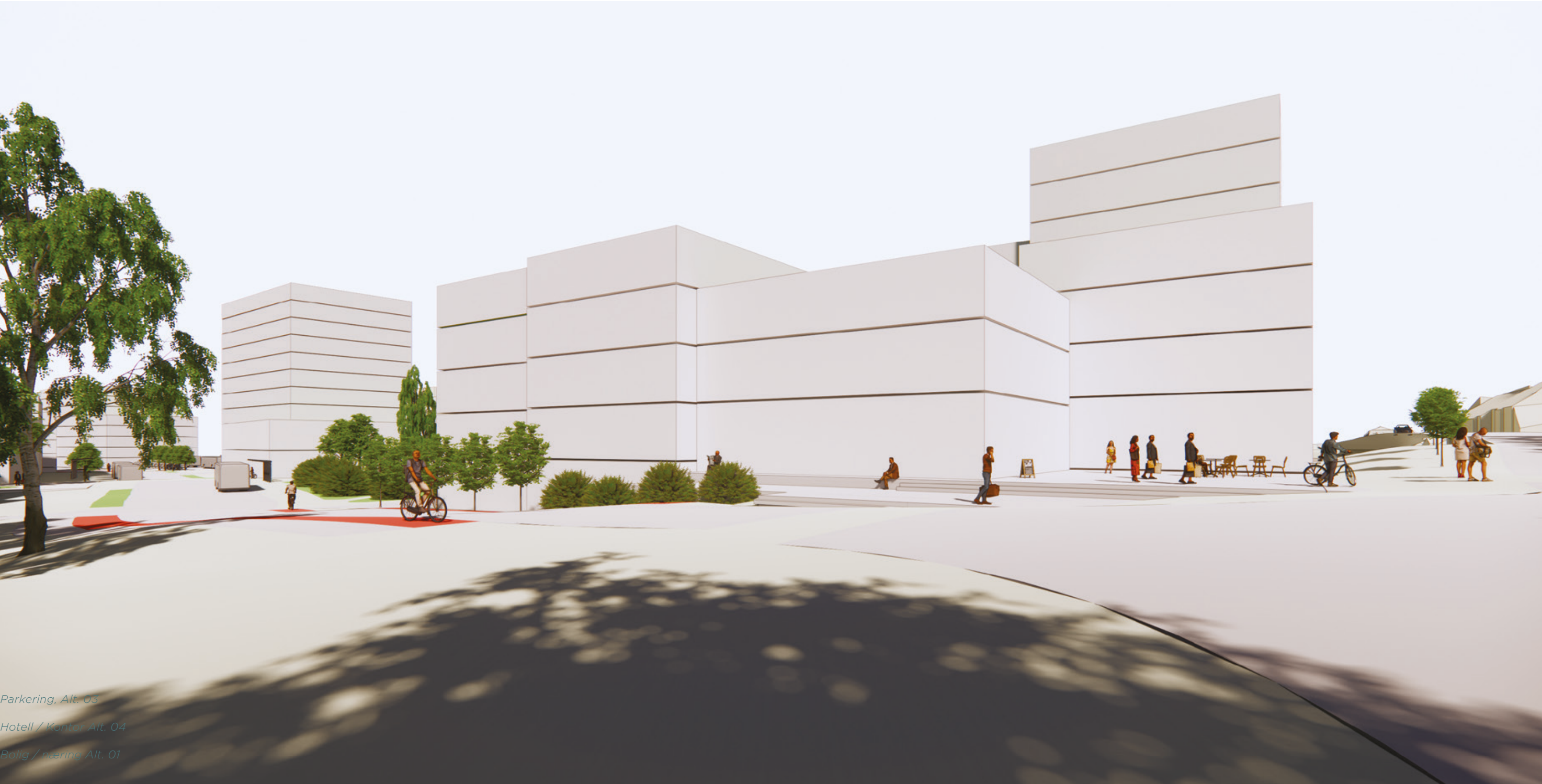


Parkering, Alt. 03

Hotell / Kontor Alt. 04

Bolig / næring Alt. 01

Fra Storgata / Algarheimvegen



Parkering, Alt. 03

Hotell / Kontor Alt. 04

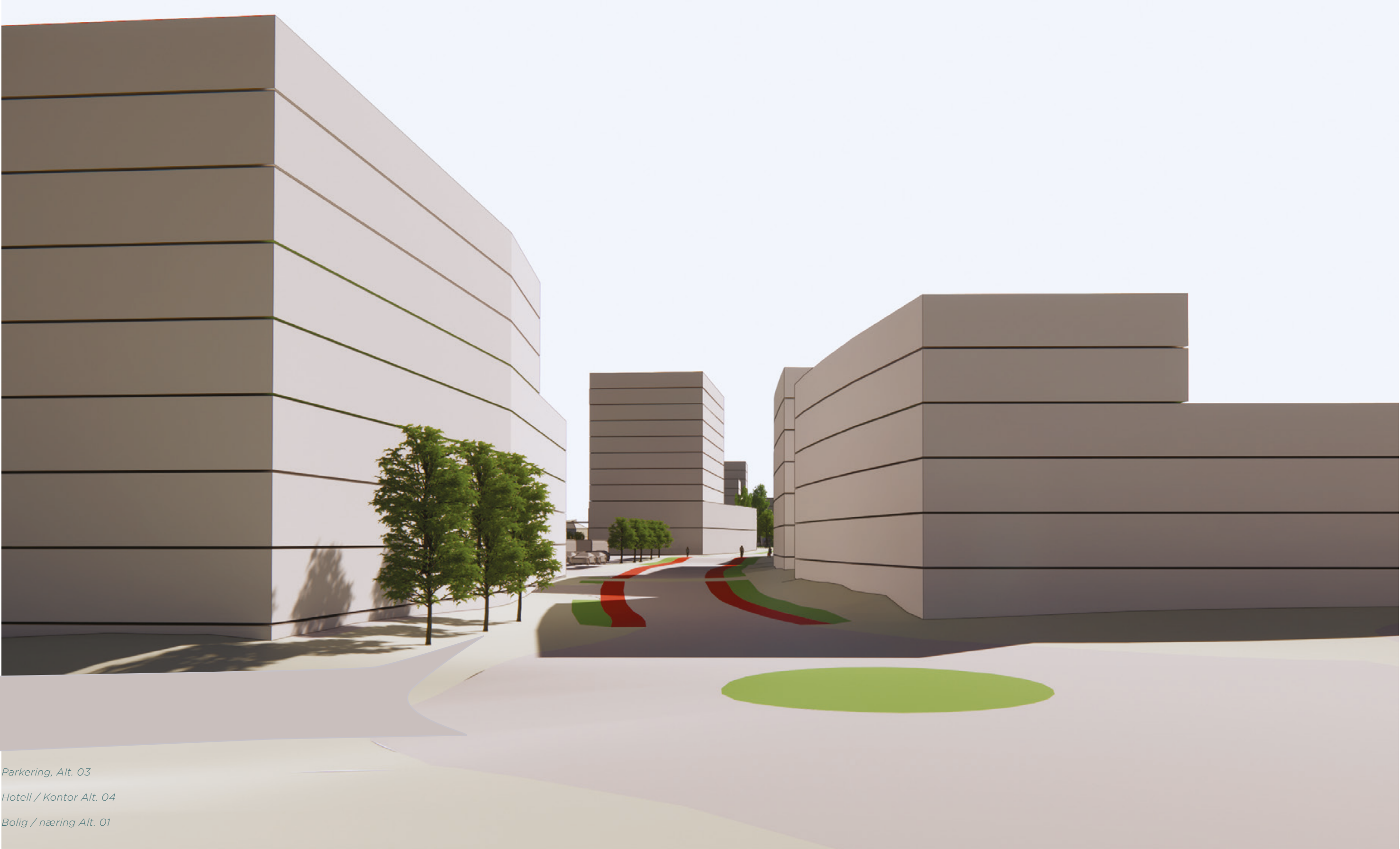
Bolig / næring Alt. 01

Fra Rådhusaksen



Bolig / næring Alt. 01

Fra rundkjøring Henrik Bulls veg / Ringvegen



Parkering, Alt. 03

Hotell / Kontor Alt. 04

Bolig / næring Alt. 01

FASER

ETAPPEVIS UTVIKLING

Det er en del avhengigheter og avklaringer som må gjøres før en kan lande en utbyggingsrekkefølge for området. Det er allikevel tenkt noe rundt dette i arbeidet med knutepunktsplanen der kanskje den viktigste premissen er mest mulig uavhengighet mellom hver side av Ringvegen. Prosjektgruppen har tro på at det vil kunne forenkle planarbeidet videre dersom dette settes som en hovedpremiss.

Illustrasjonen viser en mulig utbyggingsrekkefølge for området, men det finnes flere alternativer her.

Det er naturlig å starte med Ringveien med gatestopp på hver side av Rådhusaksen. Da har en mulighet for å etablere stopp for pendelbusser mens dagens terminalområde er i drift. Siden store deler av området nord for Stasjonsparken er parkeringsplass i dag er det også naturlig at det etableres en løsning for pendlerparkering i nord før resten av terminalfunksjonene kan etableres. Så snart den nye terminalemn står klar kan området sør for Stasjonsparken bygges ut.

Vestsiden av Ringveien er bundet opp av Ormen Lange og andre forhold. Utvikling på denne siden følger egne avhengigheter.



AREALER

AREALFORDELING

Området er totalt på ca 94 da. Illustrasjonen viser et anslag på arealfordeling mellom ulike formål.

Denne vil oppdateres mot ferdigstilling av knutepunktsplanen.

Det vil være variasjoner og formål som kan gå over i hverandre, eksempelvis vil nok en god del av offentlig gangareal kunne romme trær og annen grønnstruktur. En god del av “annet areal” er også tilgjengelig som gangareal og innehar grønne kvaliteter og lengst i nord er det også muligheter for utbygging.



- Fortau / offentlig gangareal ca 18000 m²
- Grøntstruktur ca 6000 m²
- Sykkelvei / sykkelparkering ca 2500 m²
- Busstasjon / kjørearealer knutepunktsfunksjoner ca 3100 m²
- Bygninger ca 26300 m²
- Veiareal ca 11000 m²
- Jernbaneareal ca 10000 m²
- Annet areal ca 17000 m²

VEIEN VIDERE

VEIEN VIDERE | HVORDAN TA KNUTEPUNKTSPLANEN VIDERE

VEIEN VIDERE

Jessheim er en by med stor tilflytting og utbyggingspress, med flere pågående utviklingsprosesser parallelt. Derfor er det viktig at Jessheim sentrum oppgraderes til et enda mer attraktivt og funksjonelt byområde med rom for gode opplevelser og aktiviteter for byens innbyggere. I den sammenheng er rådhusaksen og knutepunktet to svært viktige prosjekter som må prioriteres framover.

Foreliggende knutepunktsplan er et resultat av en prosess der sentrale aktører har vært grundig involvert. I dette samarbeidet har konkrete funksjons- og arealbehov, knyttet til utvikling i og rundt knutepunktet, blitt hensyntatt og videreført i form av et forslag til plangrep.

Noen problemstillinger vil bli utredet nærmere i det videre planarbeidet, som vist i illustrasjonen til høyre.

Jessheim stasjon er et komplekst by- og stasjonsområde og det er derfor svært viktig at det gode samarbeidet videreføres i den kommende reguleringsprosessen slik at Jessheim får det gode sentrums- og stasjonsområdet som ønsket.

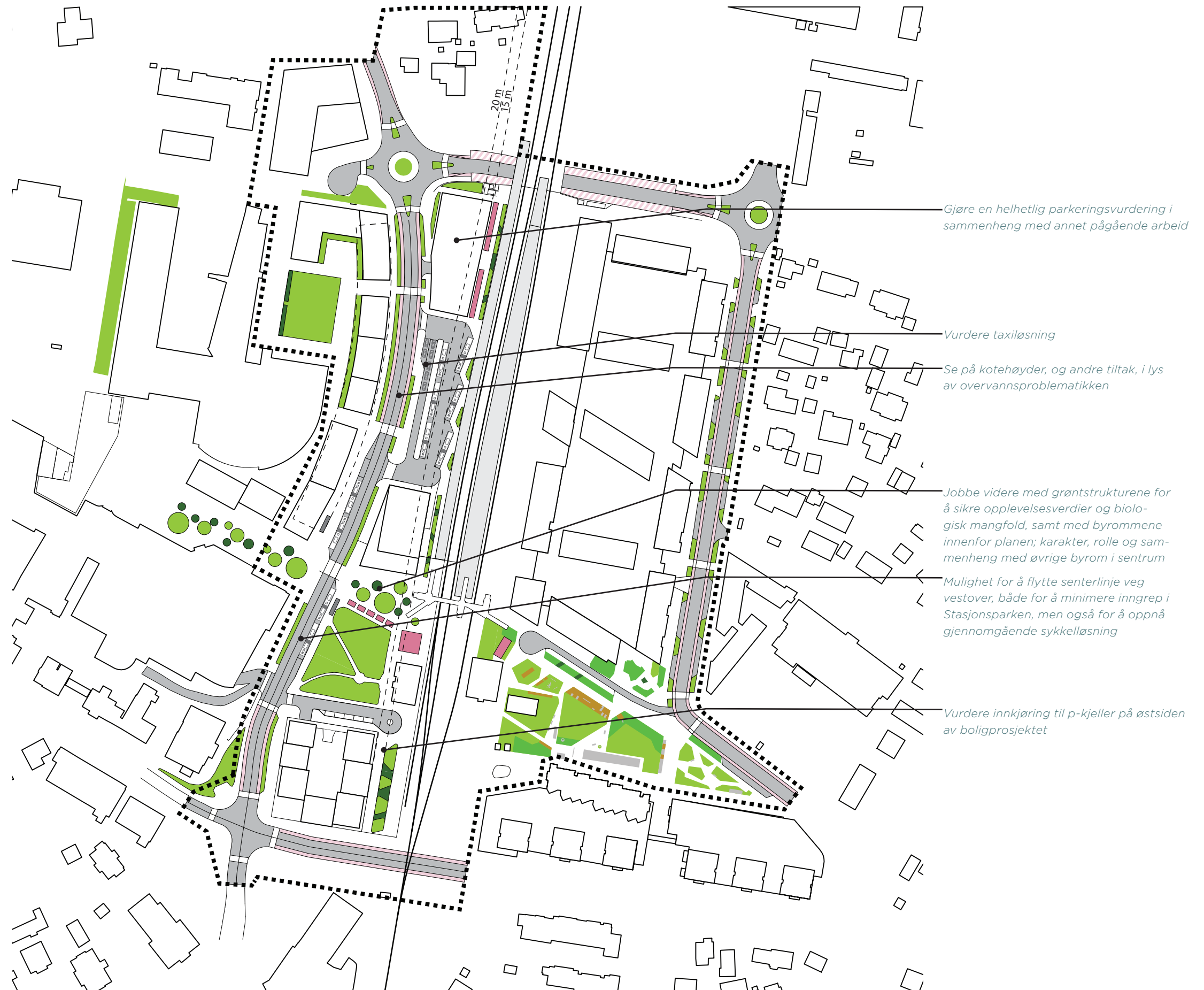
ØKONOMISK GJENNOMFØRBARHET

I denne fasen av arbeidet er det ikke gjennomført kostnads- vurderinger av tiltakene innenfor knutepunktsplanen eller lønnsomhetsvurderinger av de kommersielle prosjektene.

Før arbeidet med områdereguleringen igangsettes må det gjennomføres nødvendige avklaringer som sikrer at planen er gjennomførbar. Dette innebærer følgende:

- avklare ansvarsfordeling for opparbeidelse av de offentlige arealene
- utarbeide lønnsomhetsvurderinger av de kommersielle prosjektene. Eks må kostnader til bygging av p-hus for innfartsparkering ses i sammenheng med de andre utbyggingsprosjektene til Bane NOR Eiendom, da det er begrensninger hvor høyt innfartsparkeringen kan prises.

Hvis tiltakene viser seg å ikke være økonomiske gjennomførbar må det vurderes justeringer av knutepunktsplanen før områdereguleringen igangsettes.



Gjøre en helhetlig parkeringsvurdering i sammenheng med annet pågående arbeid

Vurdere taxiløsning

Se på kotehøyder, og andre tiltak, i lys av overvannsproblematikken

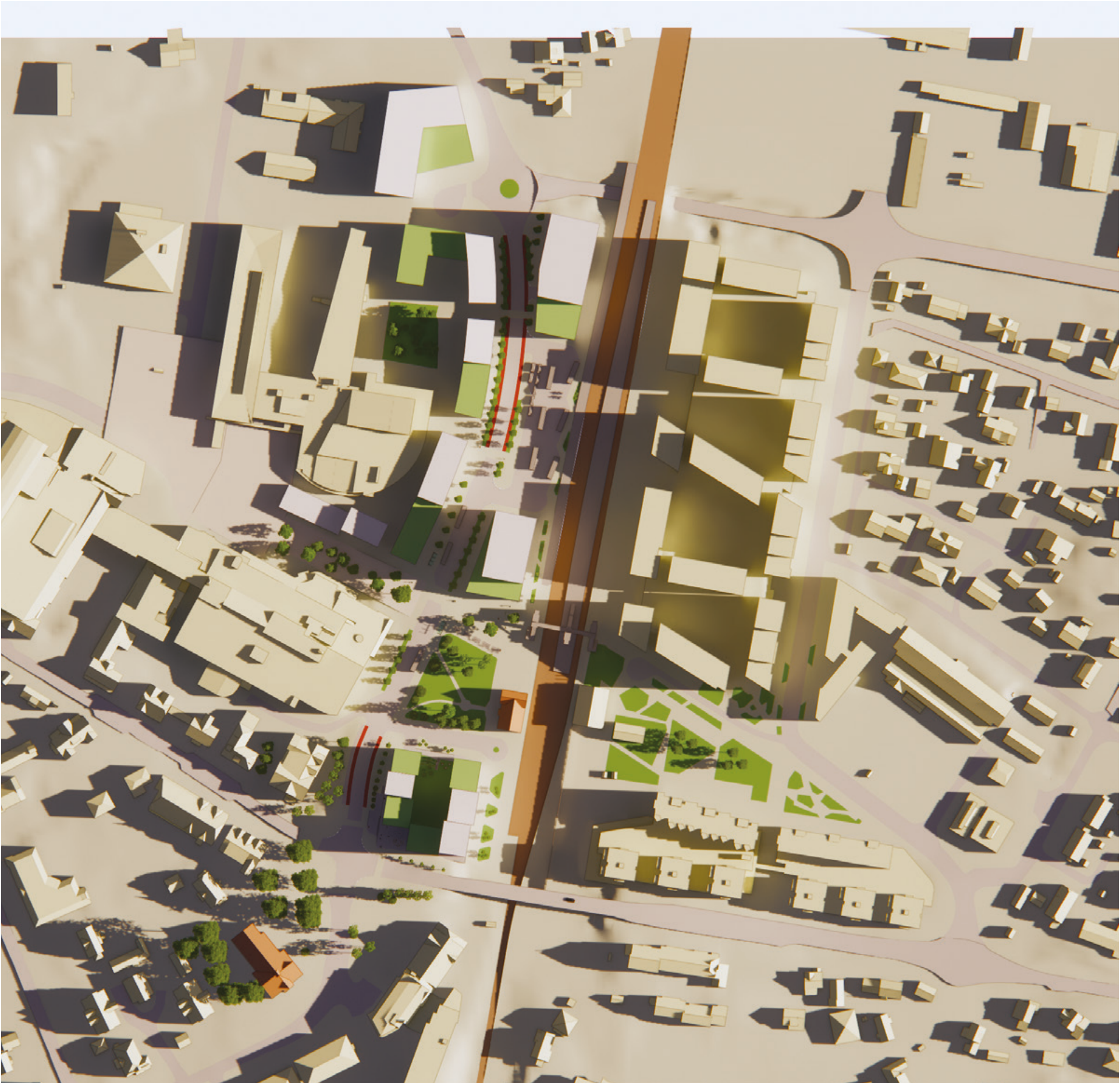
Jobbe videre med grøntstrukturene for å sikre opplevelsesverdier og biologisk mangfold, samt med byrommene innenfor planen; karakter, rolle og sammenheng med øvrige byrom i sentrum

Mulighet for å flytte senterlinje veg vestover, både for å minimere inngrep i Stasjonsparken, men også for å oppnå gjennomgående sykkeløsning

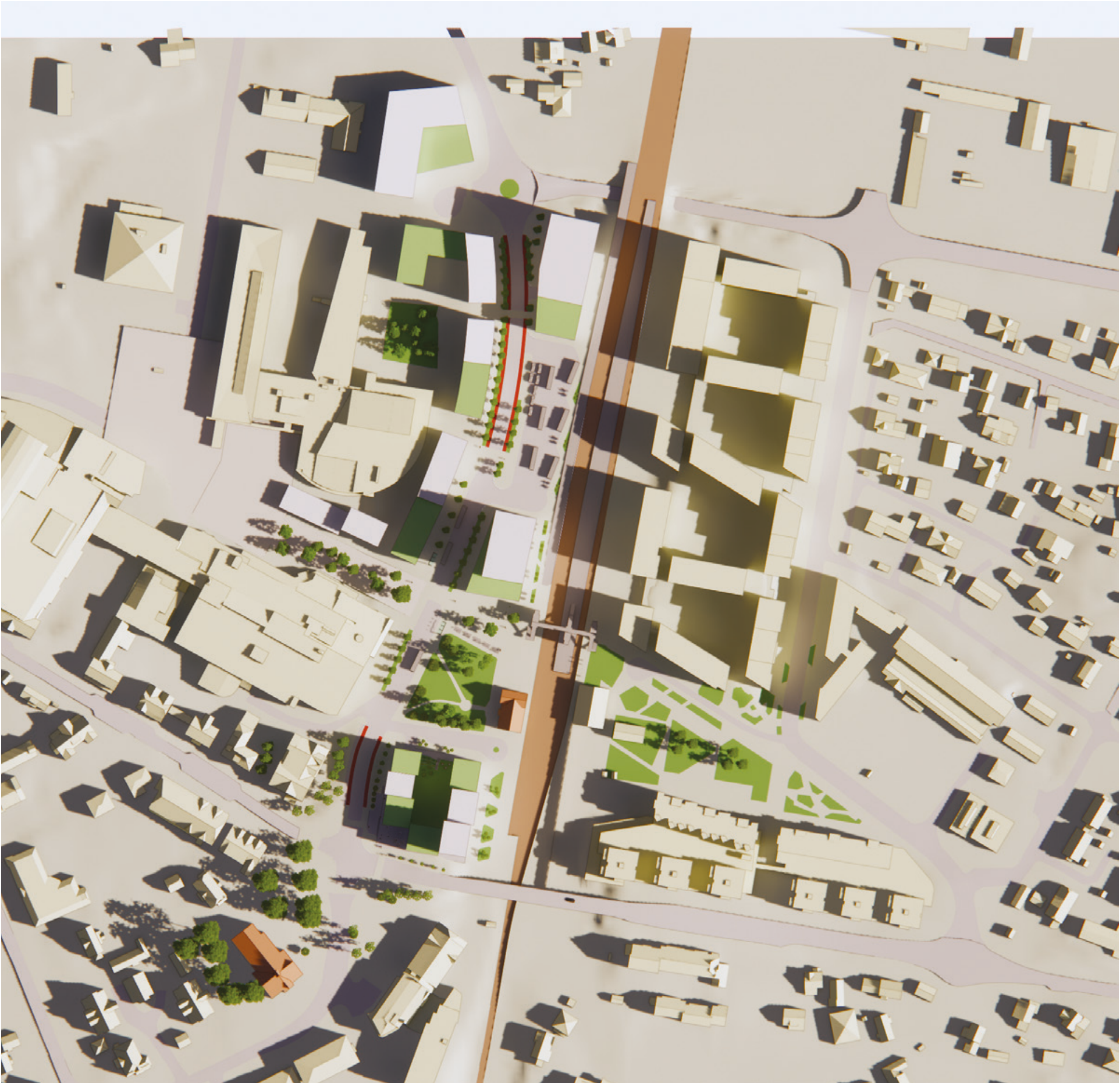
Vurdere innkjøring til p-kjeller på østsiden av boligprosjektet

VEDLEGG - SOLSTUDIER

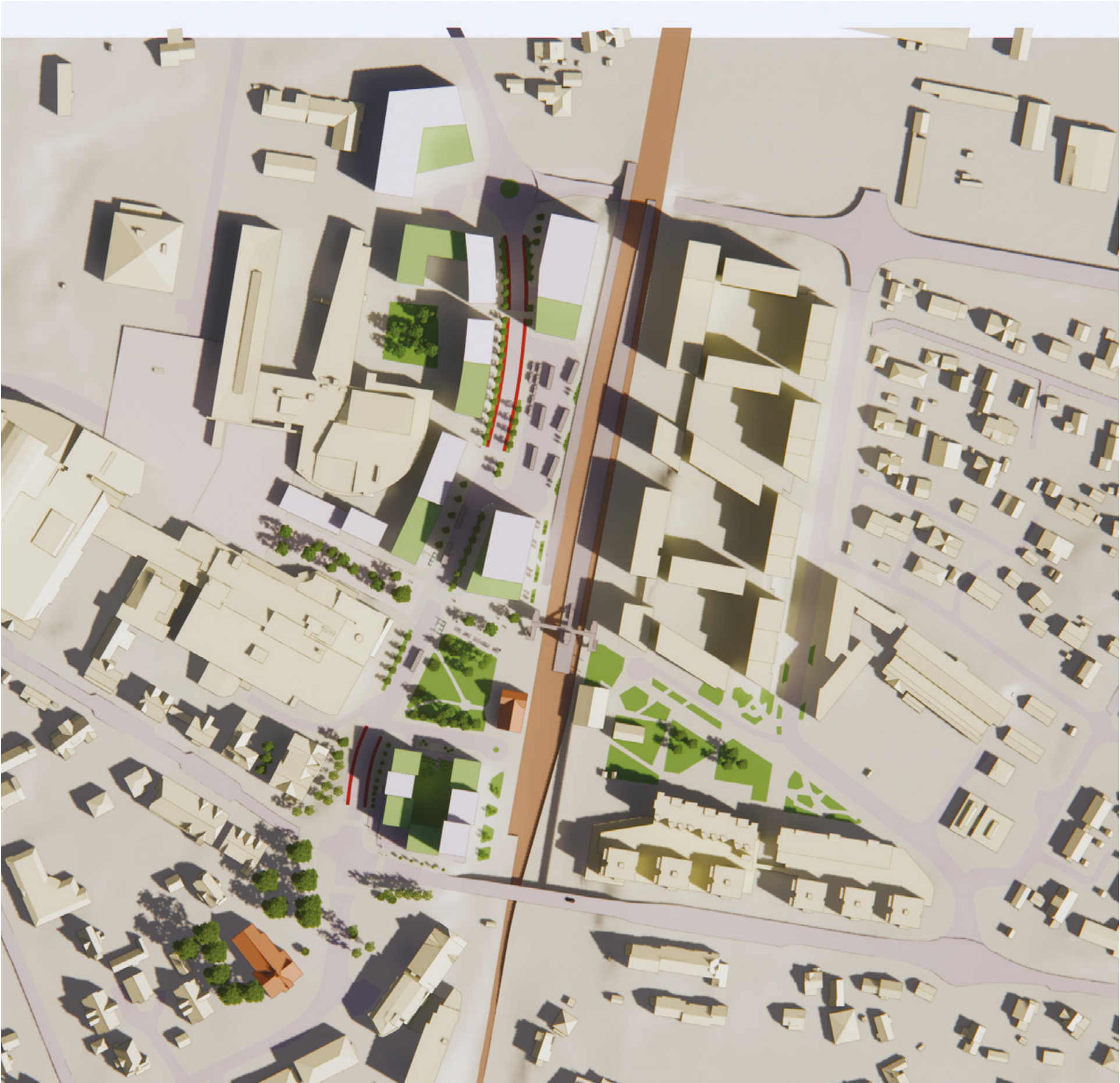
1. MAI KL. 0700



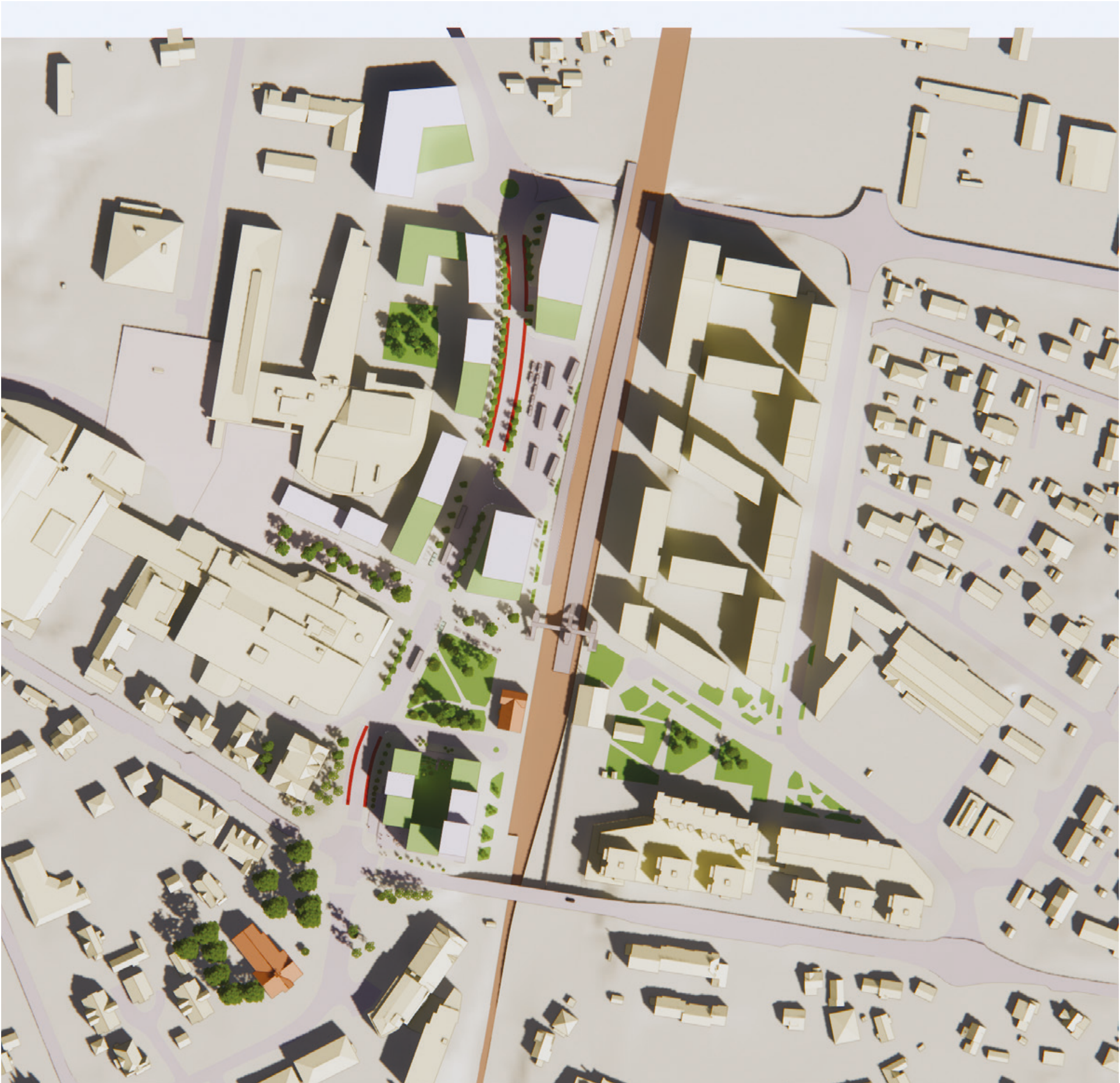
1. MAI KL. 0800



1. MAI KL. 0900



1. MAI KL. 1000



1. MAI KL. 1100



1. MAI KL. 1200



1. MAI KL. 1300



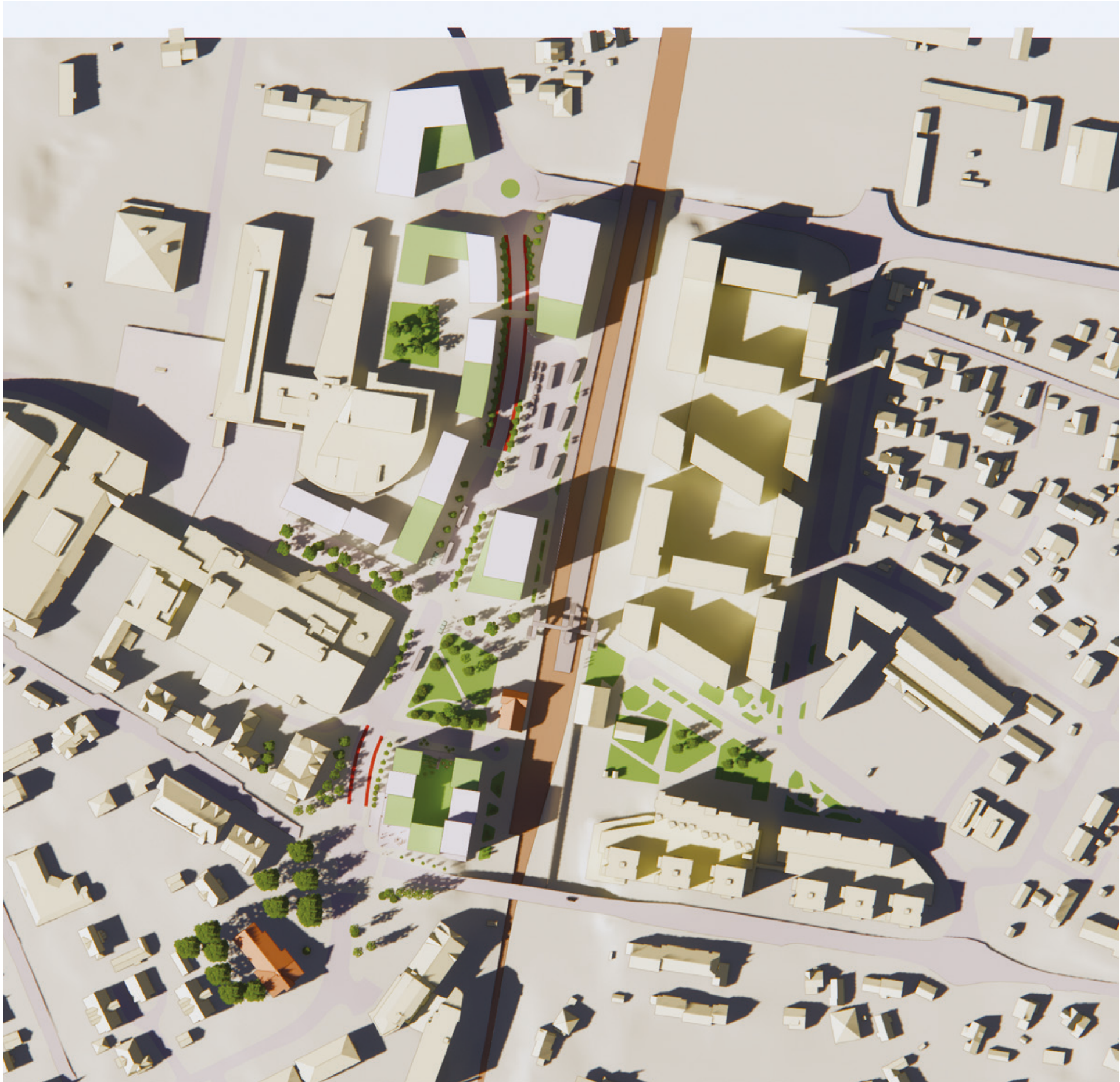
1. MAI KL. 1400



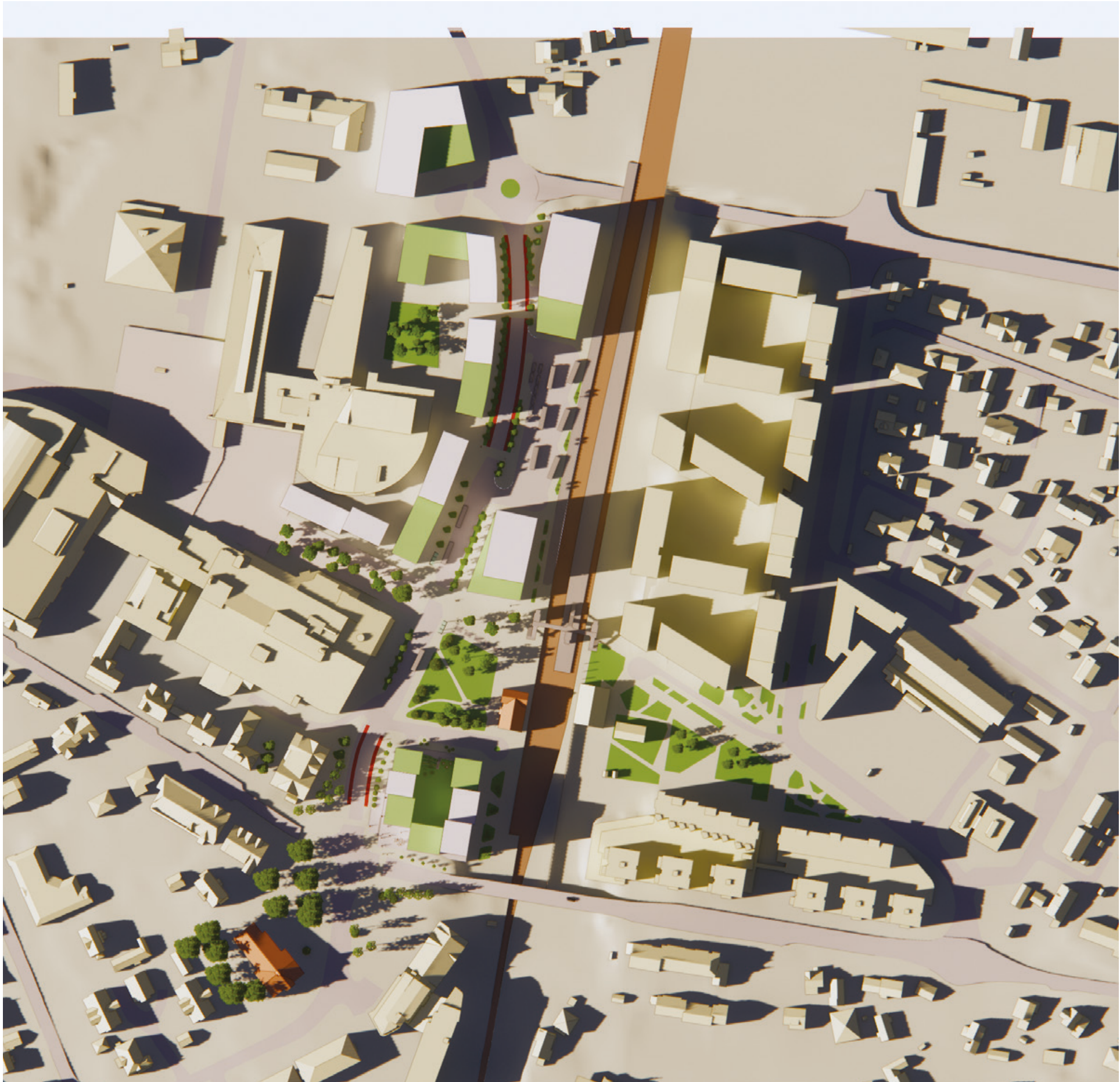
1. MAI KL. 1500



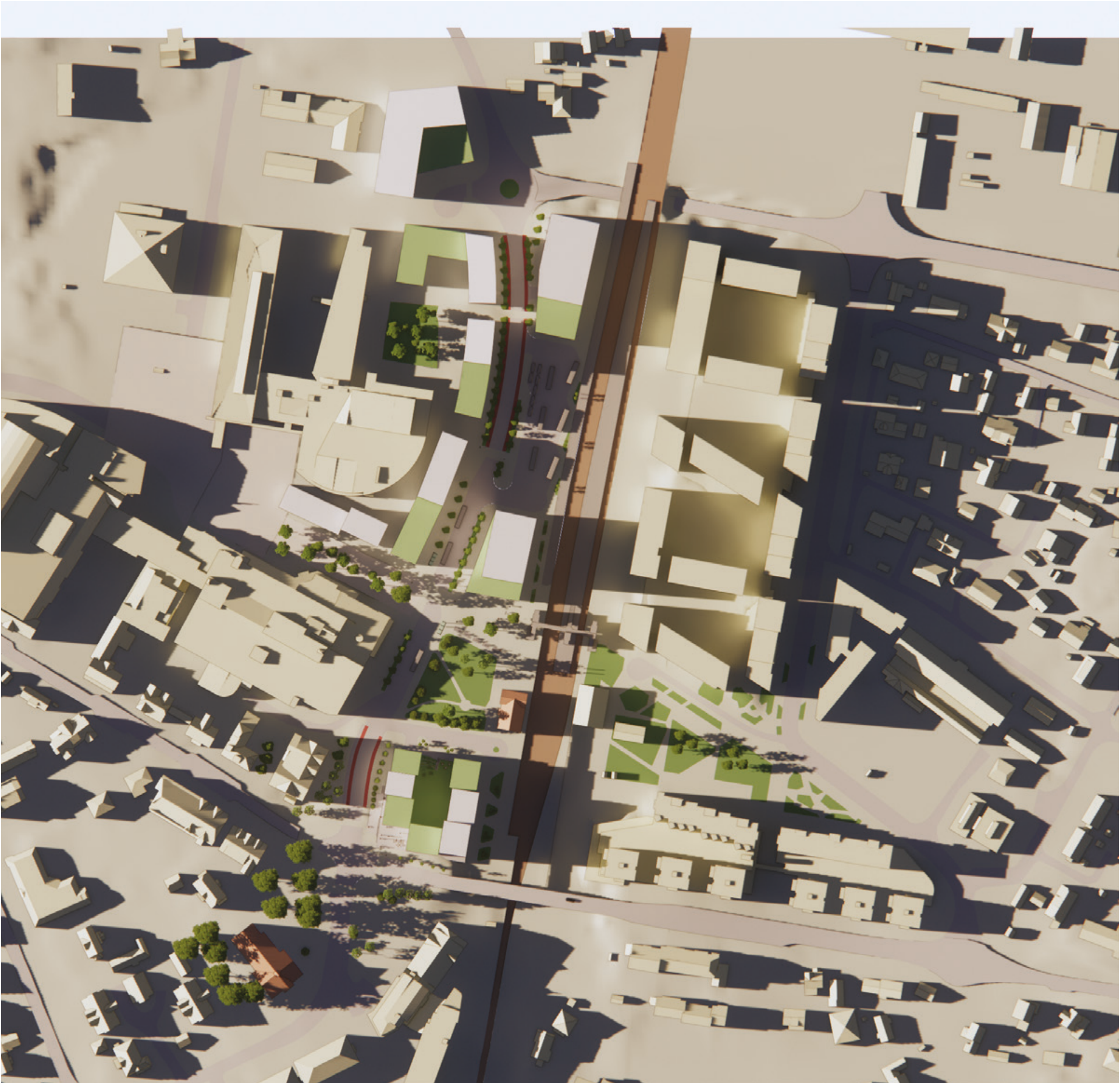
1. MAI KL. 1600



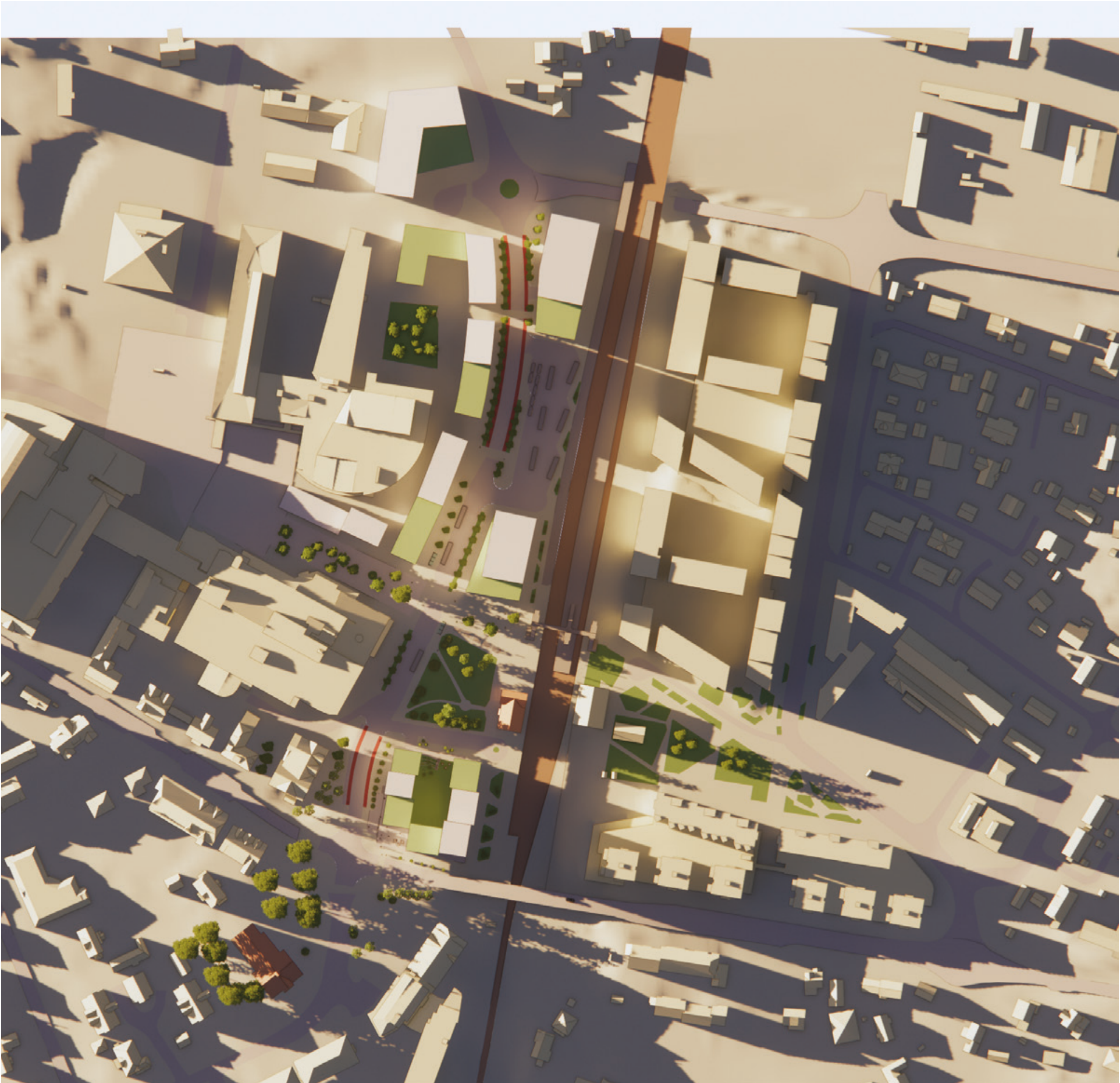
1. MAI KL. 1700



1. MAI KL. 1800



1. MAI KL. 1900



VEDLEGG - OVERORDNA PLANER OG VEILEDERE

JESSHEIM KNOTEPUNKTSPLAN, OVERORDNA PLANER & VEILEDERE	
1.	Områdeplan for stasjonsområdet og rådhusplassen. Planprogram vedtatt 08.12.2020.
2.	Mobilitets- og byutviklingsstrategi for Jessheim sentrum. Vedtatt 2019.
3.	Kommuneplan 2020-2030, Kommunestyret 23.03.21
4.	Samfunnsdelen til Kommuneplan 2020-2030, vedtatt 21.04.2020
5.	Kommunedelplan for Jessheim (byplan), 16.06.14.
6.	Knutepunksplan. BaneNor Eiendom, Viken og Ullensaker kommune
7.	Teknisk hovedplan for Jessheim stasjon. BaneNor
8.	Parkeringsutredning Jessheim, Sweco 12.12.2020
9.	Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029
10.	Overvannsanalyse for Jessheim, Sweco 2022.
11.	Jernbanedirektoratet (om blant annet ombygging av Jessheim stasjon)
12.	Indikatorer for areal og transport i Oslo og Akershus. Oslo kommune og Viken 2020 (med blant annet mål for områdeutnyttelse rundt Jessheim knutepunkt).
13.	Knutepunktsprosjektet Case Jessheim 12.8.21 Vista, Bjørbekk Lindheim m.fl.
14.	Kollektivhåndboka : Tilrettelegging for kollektivtransport på veg : [Håndbok V123] Statens Vegvesen
15.	Sykelhåndboka: Veiledning V122 Statens Vegvesen
16.	Sykelkart Ullensaker kommune
17.	N100 Veg- og gateutforming Statens Vegvesen
18.	Stasjonshåndboka BaneNOR
19.	Nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging Etter plan- og bygningsloven
20.	Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø 2017-2021
21.	Målsettinger og prinsipper for byutviklingen, vedtatt 26.10.2021 Hentet fra: Jessheim byidentitet- Fire fortellinger om en by i endring (Rodeo Arkitekter, 2019)

Pågående planer i nærområdet

Grunneier av området S4 i byplanen ønsker å utvikle tomte med hotell/næring/handel/kultur. Det er varslet behov for endring av eksisterende reguleringsplan for S4, denne prosessen har nylig startet.

Kommunen planlegger å rullere byplanen. I den prosessen vil det være relevant å se nærmere på muligheter innenfor området S5 i gjeldende byplan. Endringer kan ha innvirkning på trafikk og parkeringsforhold i sentrum.

Viken Fylkeskommune har startet regulering for deler av Trondheimsveien mellom Chatinka Gulbergsveg og Jessheimkrysset. I denne planen sees det bla. løsninger for syklistar samt muligheter for å endre kryssløsning ved Gotaasalleen fra rundkjøring til X-eller T- kryss, dette kan påvirke trafikken i sentrum.

Rundkjøring sør for knutepunktet (rundkjøring ved Algarheimsvegen/ Storgata/ Gotaasalleen og Ringveien vil vurderes omgjort til et X-kryss ifbm. Knutepunktplan/ områdeplan for stasjonsområdet og rådhusplassen iht føringer i mobilitets- og byutviklingsstrategien.

Detaljreguleringsplan for del av K2 byplan – Gotaasalléen 3-7, vedtatt 19.06.2019 (planen legger opp til shared space mellom Herredshuset og den bevaringsverdige bank bygningen. Dette kan påvirke trafikken i sentrum. .

Detaljregulering for Omkjøringsveg Jessheim, vedtatt 2019 (prosjektering igangsatt, planlagt ferdigstilt 2024). Planen vil ha stor betydning for trafikken i sentrum.

Pågående saksavklaringer/ prosjekter:

- Renovasjonsløsninger i sentrum (stasjonært/ mobilt avfallsug)
- Teknisk infrastruktur Jessheim sentrum (kapasitet, behov, traseer ol.)
- Overvannsløsning Jessheim sentrum (helhetlig overvannshåndtering og trygge flomveier)
- Sentrumsprosjekt for Jessheim (bla. trafikk og parkering)