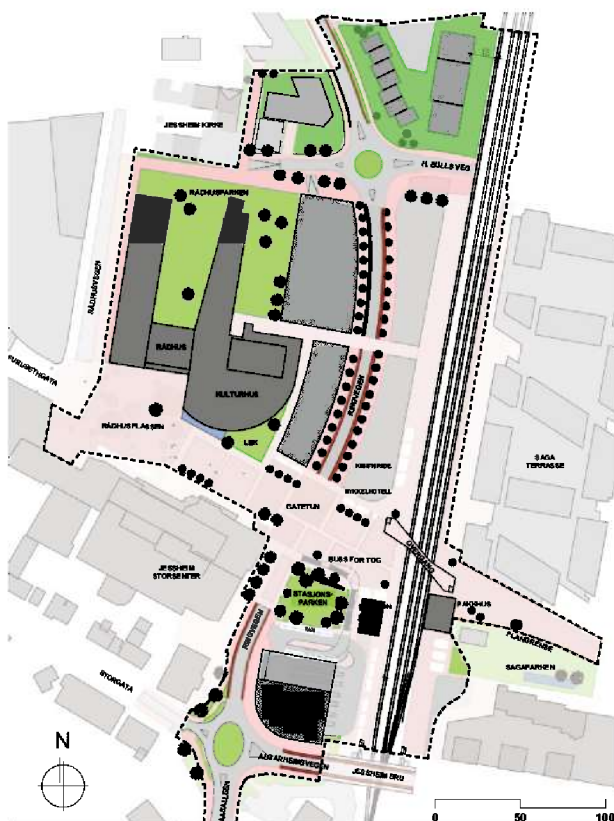


# PLANBESKRIVELSE MED KONSEKVENsutREDNING

## OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR STASJONSOMRÅDET OG RÅDHUSPLASSEN JESSHEIM SENTRUM

Ullensaker kommune  
Sist revidert 05.10.2016



Figur 1 Situasjonsplan, Ringvegen med gateterminal og sykkelveg, Jessheim kulturhus og Jessheim stasjon.

# 1. Innhold

1. Innhold.....	2
2. Innledning .....	4
2.1. Hensikten med områdereguleringsplanen.....	4
2.2. Forholdet til tidligere planvedtak og overordnede planer.....	4
2.3. Organisering av arbeidet.....	4
2.4. Om dokumentet .....	5
3. Bakgrunn for planarbeidet .....	5
3.1. Byplanens målsettinger knyttet til arealbruk.....	6
3.2. Målsettinger fra byutviklingsstrategi for Jessheim .....	6
3.3. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.....	6
4. Prosess og medvirkning.....	7
4.1. Plan og utredningsprosess .....	7
4.2. Informasjon og medvirkning .....	7
4.3. Innspill til planarbeidet.....	8
5. Om planforslaget.....	8
5.1. Hovedgrep .....	8
5.2. Oversikt løsningsvalg .....	8
5.3. Planområdet .....	10
5.4. Kollektivknutepunkt .....	11
5.5. Bymiljø for gående og syklende .....	18
5.6. Nye utbyggingsområder .....	25
5.7. Midlertidig bruk.....	27
5.8. Rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler.....	27
6. Endringer og tilpasninger i forhold til eksisterende planer .....	28
7. Konsekvensutredning med ROS-analyse.....	30
7.1. Arealbruk, bystruktur og bygningsvolum .....	30
7.2. Stedsutvikling, identitet og møteplasser.....	31
7.3. Trafikk, transport og kollektivløsninger .....	33
7.4. AIMSUN-beregning.....	38
7.5. Universell utforming.....	40
7.6. Barn og unges interesser.....	40
7.7. Bevaring og fornyelse .....	40
7.8. Grønnstruktur.....	42
7.9. 0-alternativet.....	43
7.10. Risiko og sårbarhet .....	44
8. Relevante dokumenter.....	52





*Figur 2 Jessheim stasjon sett fra Jessheim Bru/Algarheimsvegen*



*Figur 3 Rådhusplassen med Ullensaker rådhus*

## 2. Innledning

### 2.1. Hensikten med områdereguleringsplanen

Hensikten med den overordnede planen er å legge til rette for styrking av kollektivknutepunktet, etablering av attraktive og trygge møteplasser, herunder Rådhusplassen som en sentral fest- og seremoniplass, samt bymessig transformasjon og fortetting rundt kollektivknutepunktet i Jessheim sentrum. Dette for å sikre og styrke Jessheim som et levende, moderne, trygt og tilrettelagt kommune- og regionsenter.

Området skal utvikles med prioritering av gående, syklende og kollektivtrafikk. Veier og åpne områder skal omformes til gater og byrom som kan romme et komplekst og levende byliv. Det legges til rette for sentrumsformål med kombinasjon av forretningsarealer, kontorer, tjenesteyting og nye boliger. Detaljer avklares i detaljreguleringsplaner.

Ved utlegging til offentlig ettersyn skal det spesielt tas stilling til følgende alternativer som presenteres tematisk i planbeskrivelsen:

1. løsning for busser, med videreutvikling av dagens bussterminal, ny terminal mellom Ringvegen og jernbanen i SAA2 eller ny gateterminal i Ringvegen nord for stasjonsbygningen (Se pkt. 5.4)
2. kryssing over eller under sporene for myke trafikanter i aksen Rådhusplassen til Sagaparken (Se pkt. 5.5)

### 2.2. Forholdet til tidligere planvedtak og overordnede planer

Områdereguleringsplanen er en oppfølging og utfylling av Byplanen for Jessheim vedtatt av kommunestyret den 16.06.2014.

Denne områdereguleringsplanen og de tilhørende bestemmelser gjelder foran tidligere vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven. En bebyggelsesplan foreslås oppheves i sin helhet og en deler av en rekke reguleringsplaner vil måtte utgå ved vedtak av områdereguleringsplanen.

Områdereguleringsplanen setter en maks utnyttelsesgrad, mens byggehøyder avklares gjennom detaljreguleringene. Ellers vises det til Byplanen eller kommuneplanens bestemmelser når det gjelder blant annet parkeringskrav, krav til uteareal, støy, estetikk med mer. Dersom Byplanen eller kommuneplanen er revidert med nye krav når detaljreguleringsplanene fremmes, så legges de nye føringene til grunn.

### 2.3. Organisering av arbeidet

Planprogrammet er utarbeidet av Ullensaker kommune. Varsel om oppstart av planarbeidet og offentlig ettersyn av planprogram ble annonsert den 25.06.2013 i Romerikes Blad og Eidsvoll Ullensaker Blad. Frist for innspill til varsel om oppstart av planarbeidet og høring av planprogrammet var 13.09.2013.

Planforslaget med konsekvensutredning er utarbeidet av Asplan Viak AS på vegne av Ullensaker kommune.

#### 2.4. Om dokumentet

Dokumentet er organisert slik at planens innhold presenteres først. Bakgrunn med mål og visjoner fra relevante planer gjennomgås i neste del, og de aktuelle problemstillingene som er aktuelle for planarbeidet drøftes i den siste delen. Denne delen utgjør også konsekvensutredningen, med de temaene som er synliggjort i planprogrammet.

For å gjøre dokumentet lettere tilgjengelig er mange av de relevante planene og rapportene kort referert, men det er lagt inn lenker (hyperkoblinger) som kan følges av de som leser en digital versjon av dokumentet og er koblet til internett.

### 3. Bakgrunn for planarbeidet

Områderegeringsplanen for stasjonsområdet og Rådhusplassen er en utfylling av Jessheim Byplan (vedtatt 16.6.2014). Et overordnet mål for planarbeidet er å sikre og styrke Jessheim som en levende, moderne, trygg og tilrettelagt by (Bystatus fra 2012). Styrking av kollektivknutepunktet, sentrumsutvidelse, torg- og møteplasser og grønnstruktur samt en generell styrking av handel og kultur er sentrale elementer i planarbeidet.

Dagens trafikkløsninger skal forbedres og det skal i større grad legges til rette for gående og syklende. Dagens kollektivknutepunkt skal styrkes i forhold til bussavganger og en videreutvikling av stasjonsområdet vil være viktig for å legge til rette for et bedre togtilbud og bedret tilgjengelighet til stasjonen, også fra østre deler av Jessheim.

Det er arrangert arkitektkonkurranse for utforming av undergang/overgang for kryssing av jernbanelinja. Vinnerforslagene fra denne ligger til grunn for reguleringen. Begge alternativene er utredet i dette planforslaget. I saksfremlegget avklares Rådmannens innstilling til 1.gangsbehandling.

Andre sentrale temaer som drøftes er uterom, by- og bebyggelsesstruktur og potensial for fortetting og transformasjon. Sentrumskjernen i Jessheim har høy grad av offentlighet og fungerer som kommunens (og regionens) møteplass. I dagens Jessheim er bilen viet stor plass. Store deler av sentrum består av veisystemer, rundkjøringer og store parkeringsarealer, som gjør at bylandskapet oppleves oppsplittet og dårlig utnyttet. Urbane kvaliteter i dagens Jessheim begrenser seg hovedsakelig til Storgata.

Jessheim skal gjennom bl.a. dette planarbeidet sikres en bærekraftig utvikling. Ikke bare med tanke på energi, ressurser og miljø, men også med hensyn til sosial samfunnsplanlegging. Folkehelse og universell utforming skal vektlegges. Kultur, og kulturens egenverdi, er viktige elementer i den videre byutviklingen. Videre er inkluderende møteplasser for alle grupper i samfunnet og en mangfoldig grøntstruktur av betydning i byutviklingen.



For å sikre både mangfold og økonomisk bærekraft, er det viktig å kunne legge til rette for økt attraktivitet slik at viktige tiltakshavere/interessenter finner det riktig å kunne etablere seg i Jessheim.

### 3.1. Byplanens målsettinger knyttet til arealbruk

(Vedtatt 16.6.2014, lenke til dokumentet [her](#))

Byen skal utvikles med et tydelig sentrum med nødvendige funksjoner, gode byrom og trivelige møteplasser. En slik bystruktur legger til rette for gående/syklende og for å betjene byen med et godt kollektivtilbud. Framkommelighet for trafikantgruppene i sentrum skal prioriteres slik:

i) gående ii) syklende iii) kollektivtrafikk iv) varelevering v) andre kjørende

Jessheim by skal ha et kompakt og tett sentrum. Forbindelse mellom målpunkter, gjennom områder samt innenfor et enkelt område, må ivaretas og legges til grunn som en rød tråd i alle reguleringsplaner. Det skal legges til grunn et finmasket nett med passasjer for gående og syklende, på kryss og tvers av byen, et såkalt «grid».

Aksen fra Trondheimsvegen via Rådhuset og stasjonsbygningen og parken, til og med “Sagaparken” med Pakkhuset og administrasjonsbygget skal opprettholdes og styrkes. Stasjonsbygningen og Rådhusplassen er viktige elementer i byen som skal styrkes videre. Dette gjelder også siktlinjen mellom Rådhuset, stasjonsbygningen og Pakkhuset.

### 3.2. Målsettinger fra byutviklingsstrategi for Jessheim

(Vedtatt 11.6.2012, lenke til dokumentet [her](#))

- Jessheim skal ha levende og attraktive byrom med kvalitet, aktivitet og variasjon.
- Flere skal gå mer, være aktive og oppholde seg lengre i de felles byrommene på Jessheim.
- Byrommene skal reflektere Jessheims identitet og særpreg.

Hoveddelen av den store veksten som er prognosert for Ullensaker skal tas opp i Jessheim. Gjennom transformasjonsprosesser skal Jessheim gradvis få en mer bymessig karakter. I kommuneplanen er det fastsatt at Jessheim skal vokse innover med fortetting rundt kollektivknutepunktet, og vokse utover gjennom etablering av nye bydeler.

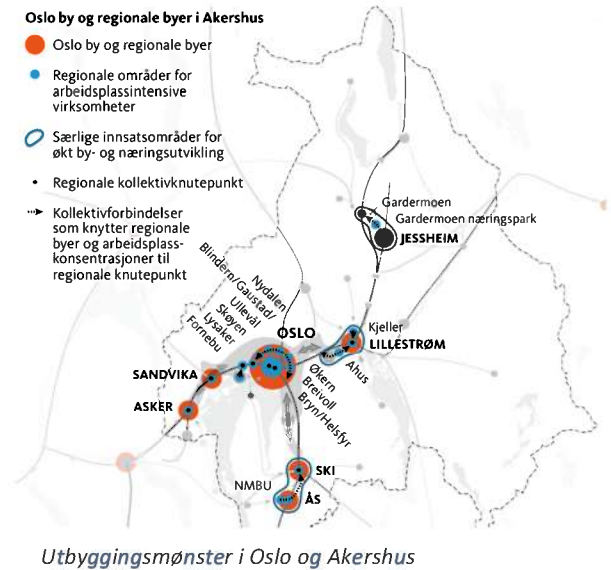
### 3.3. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Vedtatt desember 2015. Plandokumenter finnes her: [www.plansamarbeidet.no](http://www.plansamarbeidet.no))

I arbeidet med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er Jessheim utpekt som *regional by* som skal ta en høy andel av veksten i Osloregionen. Større arbeidsplassintensive virksomheter må være tilgjengelige med kollektivtransport fra hele regionen, og skal legges til sentrumsområdene og i utpekte områder der kollektivtilgjengeligheten skal bedres. Sentrum skal utvikles med flere boliger og arbeidsplasser i et levende mangfoldig bymiljø som er tilrettelagt for fotgjengere og syklistar og med et velfungerende kollektivknutepunkt.

Felles mål for plansamarbeidet:

- Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.
  - Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
  - Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernet regionen sammen, til resten av landet og til utlandet.
- Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.



#### 4. Prosess og medvirkning

#### 4.1. Plan og utredningsprosess

Planoppdraget for Stasjonsområdet og Rådhusplassen i Jessheim sentrum er vurdert iht. plan- og bygningsloven § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med forskrift om konsekvensutredninger og fanges opp av forskriftens § 2, Planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften, jf. kapittel III. I henhold til plan- og bygningsloven § 4-1 med tilhørende forskrifts § 2 e) skal det utarbeides konsekvensutredning i tilknytning til planforslag for ovennevnte område.

Konsekvensutredningen er del av planbeskrivelsen og er utarbeidet av Asplan Viak AS.

## 4.2. Informasjon og medvirkning

Planarbeidet har basert seg på medvirkning og dialog. I tråd med plan- og bygningsloven § 5, er følgende trinn i prosessen sentrale:

- Planarbeidet ble varslet og planprogrammet ble lagt ut til offentlig ettersyn med frist for innspill til 01.09.2013, fristen ble senere utvidet til 13.09.2013.
- Planoppstart ble annonsert i lokalpressen og kunngjort på kommunens nettside.
- Planforslag skal legges ut til offentlig ettersyn i minimum 6 uker.

Under planarbeidet har sentrale aktører og grunneiere i området, herunder Statens vegvesen, Jernbaneverket, Akershus fylkeskommune og ROM Eiendom/Jessheim Byutvikling, vært involvert i prosessen i form av arbeidsgruppe med jevnlige møter og mulighet til å komme med innspill. Statens vegvesen og Jernbaneverket er særskilt involvert i planleggingen av tiltak som omfatter løsninger for det offentlige veinettet og kollektivknutepunktet. Harald Kværner Eiendom har deltatt i arbeidsgruppen og har hatt egne møter med kommunen. Ruter har også vært invitert til workshop og har deltatt i møter underveis.

Innspill er hentet inn fra barn og unge, elderrådet og rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne ifm. medvirkningsprosessene for Jessheimplanene. Disse har dannet grunnlag for utredning av bl.a. byrom og møteplasser, barn og unges interesser og universell utforming.

I forbindelse med planarbeidet ble det arrangert en workshop (25.9.2014) der de viktigste aktørene tilknyttet planområdet deltok. Denne workshopen hadde som formål å synliggjøre aktuelle løsninger for planområdet knyttet til Byplanens mål og prioriteringer.

I tillegg til lovpålagt medvirkning, skal det under offentlig ettersyn vurderes å arrangere et åpent møte i Rådhuset, for å presentere planforslaget for innbyggerne. Sannsynligvis vil det være mer hensiktsmessig å ha separate møter med grunneiere, naboer og aktører i området hvis de ber om samtaler med administrasjonen under høringen.

#### 4.3. Innspill til planarbeidet

Oppsummering av innspill til planoppstart og planprogram er vedlagt saksfremlegget, samt kommentert av rådmannen ved fastsettelse av planprogrammet. Mye er ivare tatt i planforslaget, også basert på møter og kommunikasjon mellom deltakerne i arbeidsgruppen.

## 5. Om planforslaget

### 5.1. Hovedgrep

- Planforslaget legger til rette for *torg* på Rådhusplassen og i Furusethgata mellom Rådhusvegen og Ringvegen.
- Ringvegen forbi stasjonen reguleres for *gatetun* og Ringvegen mellom Furusethgata og Henrik Bulls veg foreslås med et bredt tverrsnitt som legger til rette for gateterminal for buss eller bygate med brede fortau og trerekker.
- Det legges til rette for kryssing av sporene i aksene Rådhusplassen til Sagaparken, og planforslaget utreder muligheter for både over- og undergang.
- Dagens bussterminal er vist med mulighet for utvikling som nytt bykvartal med *sentrumsformål*, enten over dagens bussterminal, eller fra grunnen og opp dersom bussene flyttes til gateterminal i Ringvegen.
- Det settes av arealer som sikrer logistikken rundt kollektivknutepunktet, med krav til innfartsparkering, sykkelparkering, buss for tog, taxi, varelevering og kiss'n ride.
- Det legges til rett for flere nye bykvartaler og fortetting av Rådhuskvartalet med kulturhuset med *sentrumsformål*.
- Stasjonsbygningen og Pakkhuset og en del av fasaden til Rådhuset er sikret bevart gjennom planbestemmelsene og vist som *hensynssoner* i plankartet. Andre verneforhold er vurdert i planprosessen.

Begrunnelse for de ulike valgene er beskrevet i avsnittene som følger.

### 5.2. Oversikt løsningsvalg

Under vises en oversikt over valg som skal gjøres i forbindelse med videre behandling av planforslaget. Temaene med konsekvenser er drøftet senere i planbeskrivelsen:



## **Bussterminal:**

### Gateterminal i Ringvegen

- Ringvegen mellom gatetunet ved togstasjonen og Henrik Bulls veg reserveres for busser.
- Sykkelveg på fortau
- Utvikling av nytt bykvartal på tomte til dagens bussterminal

### Videreutvikling av dagens bussterminal

- Utbygging av nytt bykvartal over dagens bussterminal.
- Evt bussterminal i 2.etasje med direkte avkjørsel i rundkjøring/Ringvegen.

### Bussterminal nord for stasjonen i SAA2

- Bruker areal av dagens stasjonsområde.
- Går på bekostning av noe markparkering og utbyggingsareal.
- Legger ikke beslag på offentlig vegareal eller hindrer gjennomkjøring i Ringvegen.
- Kort veg mellom buss og tog.

## **Kryssing av sporområdet:**

### Kryssing **over** sporområdet

- Gangbru betjent med trapp og heis.

### Kryssing **under** sporområdet

- Ramper og amfi til undergang.



Figur 4 Situasjonsplanen med navn på vegger, bygninger og plasser.

### 5.3. Planområdet

Planområdet for områdereguleringen omfatter et større område på ca 77 600 m<sup>2</sup> i sentrum av Jessheim som bl.a. består av Jessheim stasjon, Rådhusplassen med områdene rundt rådhuset/kulturhuset og parkeringshuset "Ormen Lange". Planområdet inkluderer også

sporområdet med dagens innfartsparkering, et mindre område nord for Henrik Bulls veg og et lite område ved Dampsaga øst for jernbanen.

#### 5.4. Kollektivknutepunkt

Stasjonsområdet foreslås utviklet slik at det blir et tydeligere knutepunkt, som fungerer godt i forhold til buss og tog, samtidig som det legges til rette for gode miljøer for menneskene som skal oppholde seg i området. Det er lagt vekt på at ulike funksjoner skal fungere best mulig tett på hverandre. Det legges til rette for utvikling av handel, arbeidsplasser og boliger tett på knutepunktet, samtidig som det skal være plass for sykkel, busser, taxier og biler som skal hente og bringe passasjerer. Det er også sikret en videreføring av dagens antall innfartsparkeringsplasser for togpassasjerene.

I planarbeidet er det lagt til rette for en framtidig løsning for dobbeltspor på Hovedbanen, som kan påvirke sporplanen og arealbruken ved Jessheim stasjon.

#### Bussterminal eller gateterminal?

I planforslaget legges det fram tre mulige løsninger for busser i kollektivknutepunktet:

1. *Gateterminal i Ringvegen*  
Busser stopper langs Ringvegen mellom gatetunet (dagens Furusethgate) og Henrik Bulls veg i en framtidig bygateløsning. En løsning med gateterminal krever at Ringvegen reserveres for busstrafikk på denne strekningen. Med etablering av gateterminal frigjøres tomta til dagens bussterminal, som da kan brukes til etablering av et nytt bykvartal.
2. *Videreutvikling av dagens bussterminal*  
Bussterminalen utvikles med lignende system for oppstilling av bussene som i dag. Den store forskjellen er at det legges til rette for utbygging med sentrumsformål over terminalen. Dette gjør det mulig å etablere et nytt bykvartal som har fasader mot Ringvegen og Algarheimsvegen.

#### Vurdering av arealbruk i forhold til Jernbanelovens §10

I følge Jernbanelovens §10 er det forbudt å oppføre bygning eller annen installasjon innen 30 meter fra nærmeste spors midtlinje, dersom annet ikke følger av reguleringsplan.

Ved regulering av kollektivknutepunkter, er det vanlig å tillate kontorer og næringsbebyggelse inntil 15 meter fra nærmeste spor. For boliger kreves da en avstand på 20 meter.

Jernbaneverket har signalisert at det kan bli behov for justeringer innenfor stasjonsområdet knyttet til etablering av dobbeltspor og økt frekvens med tog i framtiden. Dette gjør det vanskelig for dem å tillate en byggegrense som er mindre enn Jernbanelovens krav til avstand på min. 30 meter før behovet er avklart.

Det er viktig for utviklingen av Jessheim by at at den endelige sporløsningen ved Jessheim stasjon blir avklart.

Arealene rundt jernbanen er viktige for å sikre logistikken knyttet til kollektivknutepunktet, med hensyn til tog, busser, taxi, sykkel og annen henting og bringing. Samtidig har det stor betydning for både knutepunktsutviklingen og Jessheim sentrum at disse arealene også kan brukes til etablering av virksomhet, arbeidsplasser og boliger.

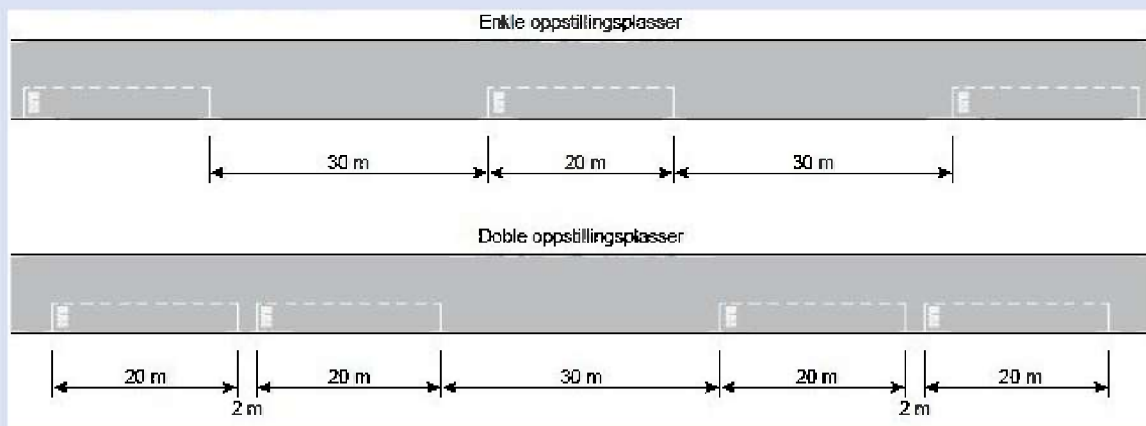
Utvikling av arealene nærmest sporområdet med bebyggelse er også viktig for å etablere en tettere bystruktur, som også henger sammen på tvers av sporene.

### 3. Ny bussterminal nord for stasjonen

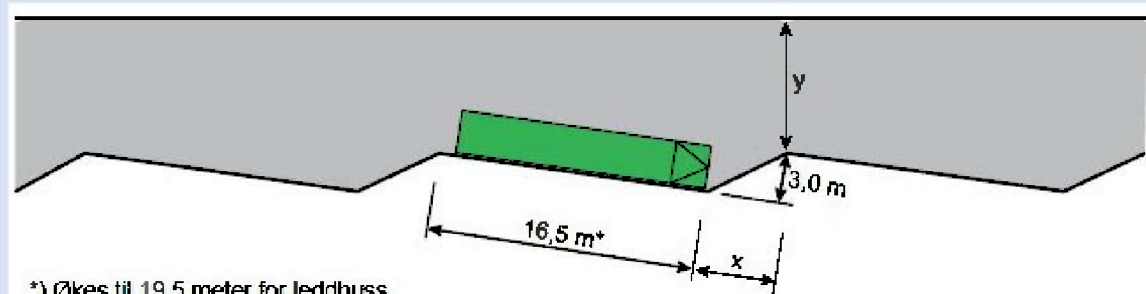
Det har også tidligere vært foreslått å flytte bussterminalen til området nord for stasjonen mellom Ringvegen og sporområdet, innenfor foreslått SAA2. Da brukes areal som eies og disponeres av kollektivaktørene allerede i dag, og legger dermed ikke beslag på offentlige gateareal i Ringvegen som gir hindringer for kjørende og syklende. Det vil fortsatt være mulig å bygge over bussterminalen og ned mot gatetunet og evt mot Ringvegen. Bussene vil også stå mer sentralt i forhold til krysningspunktet på jernbanen og midten av togsettene. Dermed kortest veg for flest mulig. Kjørelengden i forhold til bussene som går i Algarheimsvegen og Storgata blir noe lenger.

#### Gateterminal

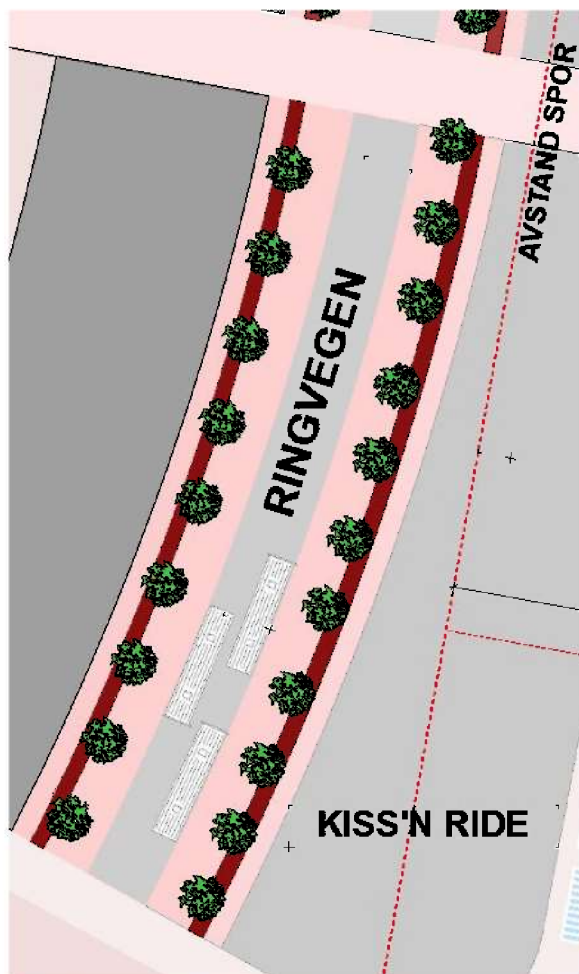
Gjennom arbeidet med Overordnet prinsipplan for veg og gatenett i Jessheim (Asplan Viak, 2016) har gateterminal blitt foreslått fordi det gir en raskere framføring av busser, med minst mulig forsinkelser pga. avkjøringer og konflikt med andre trafikanter. I prinsipplanen ble det foreslått gateterminal på Jessheim bru, eller i Ringvegen. I begge vil det være mulig å lage effektiv kobling til perrongene, samtidig som det er nærhet til sentrum. I dette planarbeidet vil det være mulig å legge til rette for en slik gateterminal i Ringvegen. Gateterminalløsning forutsetter god framkommelighet for busser på vegnettet rundt sentrum, at bussene ikke bruker kollektivknutepunktet for terminering eller regulering av ruter, samtidig som det vil fungere best med en relativt høy frekvens på rutene. Med minimum 3-4 avganger i timen på de viktigste strekningene er det mulig å gi brukerne et tilbud som gjør det mulig å være uavhengig av rutetabellen. Stenging av Ringvegen for biler vil kunne gi store utfordringer for trafikkflyten i sentrum når også Furusethgata stenges forbi Rådhuset og deler av Storgata vurderes stengt.



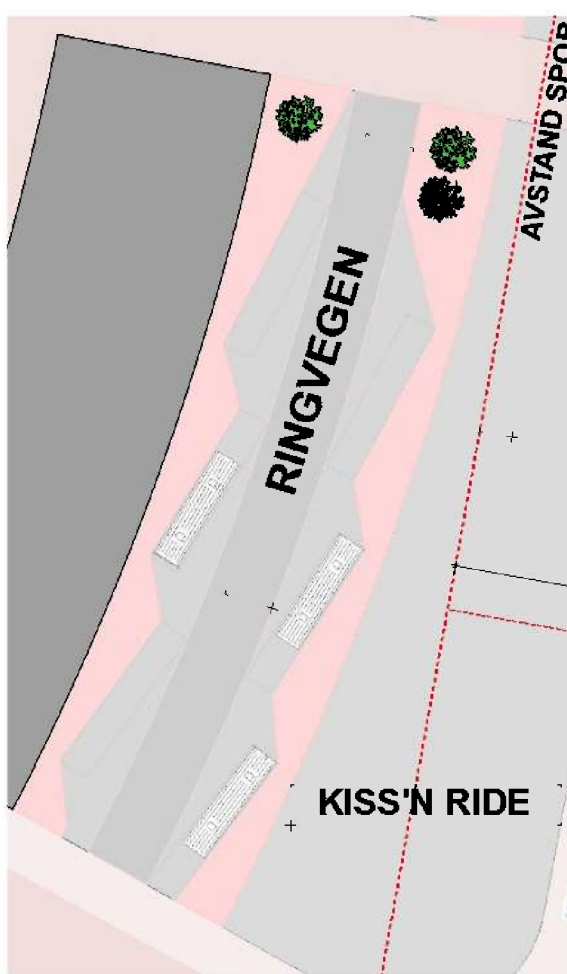
Figur 5 Eksempel langsgående oppstilling busser i kollektivknutepunkt. Kilde: Håndbok V123, Statens vegvesen







Figur 7 Eksempel på Ringvegen som gateterminal for buss.



**Figur 8** Eksempel på gateterminal i Ringvegen med sagtannprinsippet. Lengde på denne strekningen, ca. 74 m. Bredder på kjørevege, 6,5 m. Planforslaget er ikke til hinder for gateterminal på hele strekningen mellom Furusetthgata og Henrik Bulls veg.

Antallet busser og prinsipper for kjøring bør drøftes med Ruter før evt. gjennomføring av gateterminalløsning. Ved behov kan gateterminalen forlenges nordover i Ringvegen til Henrik Bulls gt. med samme tverrsnitt. I planforslaget er hele denne strekningen regulert som vegformål, med mulighet for ulike løsninger innenfor gatetverrsnittet.

Aktuelle løsninger for gateterminal er beskrevet i Statens vegvesens håndbok V123 Kollektivhåndboka. Løsningen med langsgående oppstilling av busser eller oppstilling etter sagtannprinsippet slik de er vist i Figur 5 og Figur 6 får plass innenfor det foreslåtte gatetverrsnittet på 23 meter i Ringvegen, men sagtannprinsippet krever arealer som kan gå på bekostning av sykkelløsning og møblering av fortauet.

I gateterminalløsningen bør forholdet mellom bymiljø og logistikk for busser drøftes ved detaljplanlegging av løsning. Dersom man aksepterer at busser ikke skal kjøre forbi hverandre vil det være mer plass til å lage gode fortausløsninger med trær og møblering.

Sagtannprinsippet som er vist over krever mer plass til manøvrering av busser, på bekostning av andre kvaliteter i gaterommet. Erfaring fra andre steder tilsier at det kan være verdt å prøve en enklere løsning først, for å gjøre seg erfaringer i forhold til kjøremønster og konsekvenser for brukerne.

#### *Videreutvikling av dagens bussterminal*

Det viktigste med denne løsningen er at reguleringsforslaget åpner for å utvikle ny bebyggelse over dagens bussterminal, samtidig som det kan tillates utvikling med enklere løsninger uten at det bygges over. Det forutsettes uansett at utvikling av bussterminalen skal ta hensyn til, og ikke være til hinder for at det bygges over senere. Planforslaget er heller ikke til hinder for en løsning med bussterminalen i 2.etasje, på nivå med rundkjøringen, da med en 5.arm ut i denne kun for buss. Det gir muligheter for sentrumsformål i 1.etasje. Dette vil kreve en trapp og rampe/heis opp fra stasjonen. Detaljer for dette må eventuelt avklares gjennom en detaljregulering.

Ved å utvikle dagens bussterminal vil man bygge videre på en kjent situasjon. I arbeidet med prinsipplan for veger og gater i Jessheim (Asplan Viak, 2016) ble dette sett på som en mindre effektiv løsning, fordi busser vil bruke mye tid på å manøvrere seg inn og ut av stasjonsområdet, og ruteselskapene vil bruke bussterminalen for regulering av ruter. Disse faktorene oppleves som forsinkelser for passasjerene, men Ruter har uttalt seg til planen og mener bussterminalløsning er nødvendig så lenge man ikke har et vegnett i Jessheim som i større grad prioriterer kollektivtrafikk.

En av fordelene med å bruke dagens bussterminal vil være nærheten til hovedaksen for busser på Algarheimsvegen og gjennom Storgata, og nærheten til sporene og dagens sentrum, med Storgata og Jessheim Storsenter.

#### *Ny bussterminal nord for stasjonen*

Det har tidligere vært foreslått å flytte bussterminalen til området nord for stasjonen mellom Ringvegen og sporområdet, innenfor foreslått SAA2. Dette er blant annet tegnet inn i vinnerutkastet til arkitektkonkurransen for sporkryssingen. Med denne plasseringen brukes areal som er en del av kollektivknutepunktet i dag. Dessuten gir ikke terminalen hindringer for kjørende og syklende i Ringvegen. Det vil fortsatt være mulig å bygge i etasjene over terminalen og ned mot gatetunet og evt mot Ringvegen. Utbygging av kollektivfunksjonene må ligge tett opp til knutepunktet, mens næring og boliger kan plasseres lenger unna samtidig som det er nært kollektivknutepunktet. Bussene vil også stå mer sentralt i forhold til krysningspunktet på jernbanen og midten av togsettene. Dette gir kortest veg for flest mulig av de reisende. Kjørelengden og -tiden i forhold til bussene som går i Algarheimsvegen og Storgata blir dog noe lenger.

#### *Andre tiltak for busser*

For å sikre framkommeligheten også for busser gjennom rundkjøring i krysset mellom Storgata, Ringvegen, Algarheimsvegen og Gotaasalleen, er det satt av plass for utvidelse til 2 felt i innkjøring fra Gotaasalleen. Dette rekkefølgekravet vil bidra til at kapasiteten i rundkjøringen økes.



Figur 9 Ringvegen med eksempel på gateterminal og sykkelveg på fortau, sett mot sør



Figur 10 Eksempel på videreutvikling av dagens bussterminal med ny bebyggelse over.

### Buss for tog

Ved en utvikling av stasjonsområdet er det også tatt hensyn til behov for løsning for *buss for tog*, som kan fungere ved driftsstopp på jernbanen. Det har fra Jernbaneverkets side vært ønskelig med egne arealer for disse bussene, framfor å bruke samme område som rutebussene.

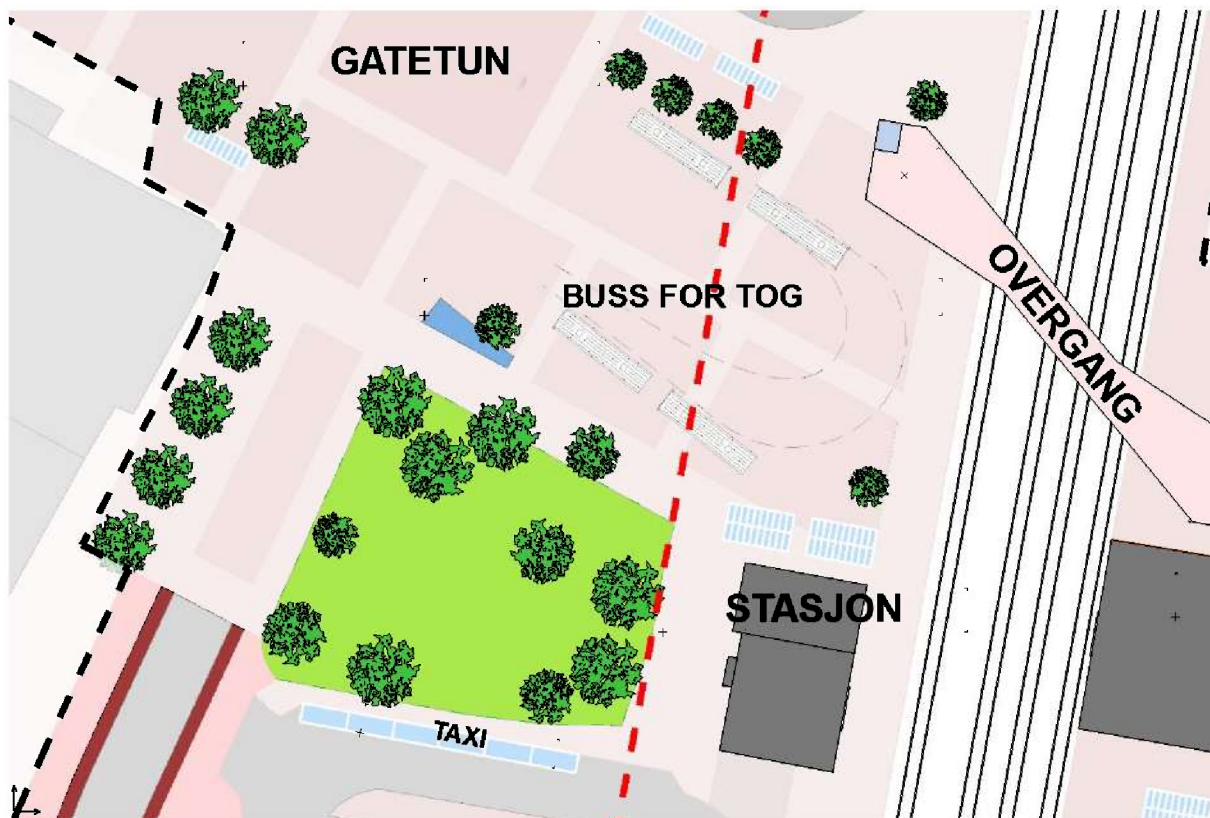
Med en intensiv arealbruk i knutepunktet bør det søkes å finne løsninger for buss for tog som ikke framstår som faste, samtidig som det må sikres arealer som gir godt nok manøvreringsareal for bussene, og som skal være lett tilgjengelige for passasjerene.

Det er ikke avklart hvor mange busser det skal settes av plass for i en *buss for tog*-løsning. Løsningene som er vist i denne planbeskrivelsen er på et overordnet skissenivå, og skal evt. utvikles ved ytterligere detaljering og planlegging.



Figur 11 Buss for tog vist i gatetunet ved stasjonen, med en overgangsløsning. Sett fra Rådhusplassen/Furusethgata.

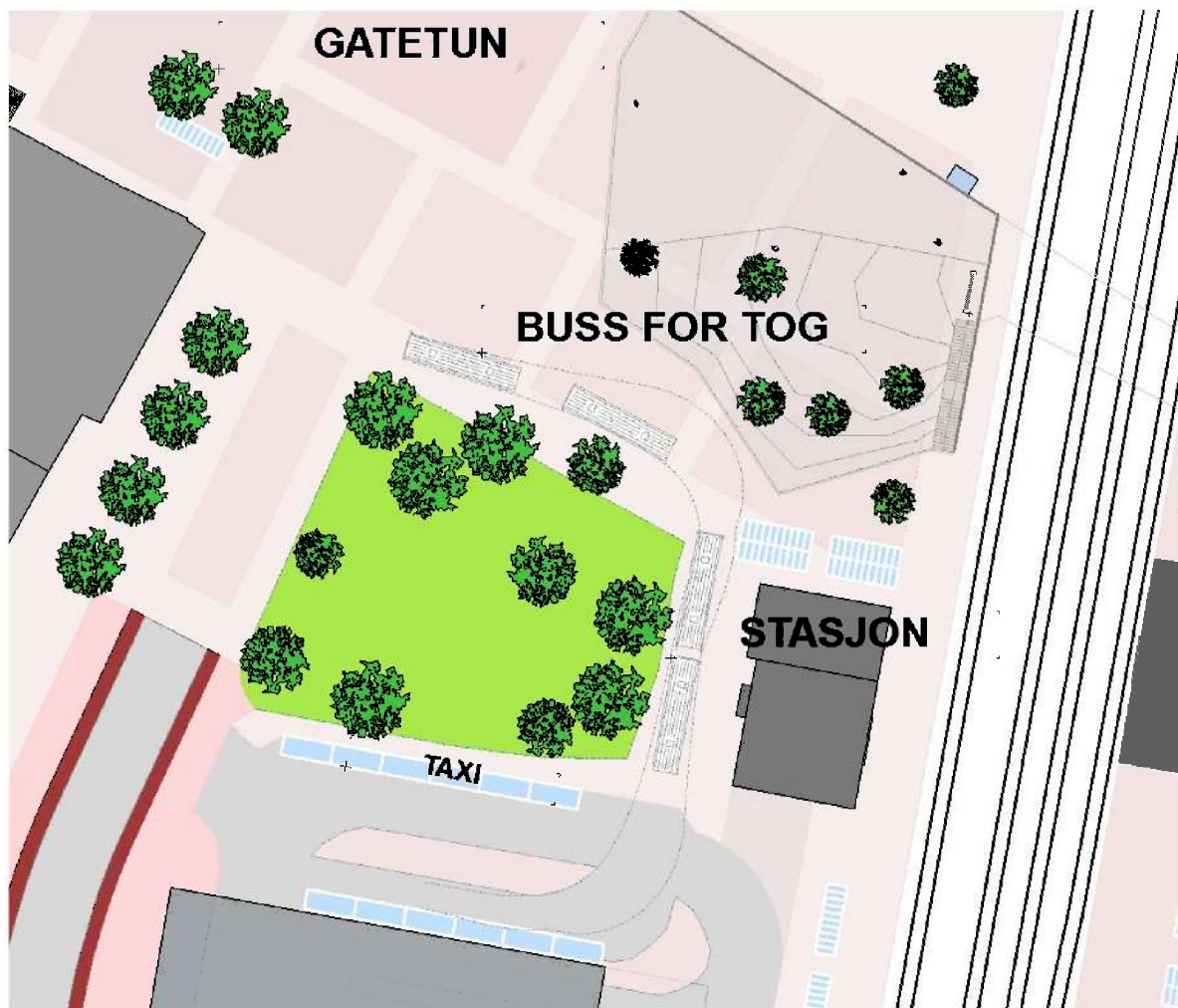




Figur 12 Buss for tog vist i situasjonsplan med overgangsløsning



Figur 13 Buss for tog (grønne busser bak stasjonen) i en løsning med undergang.



Figur 14 Buss for tog vist med en undergangsløsning. Bussene (4 stk) rundt stasjonsparken. Kan også fungere ved overgang.

## 5.5. Bymiljø for gående og syklende



Figur 15 Undergang, vinnerforslaget «Puls», Pir II arkitekter



Kommunens målsettinger om å legge til rette for at framtidig trafikkvekst i Jessheim i størst mulig grad kan foregå til fots eller på sykkel er en viktig forutsetning for løsningene i planen.



Figur 16 Overgang, «Puls», Pir II arkitekter

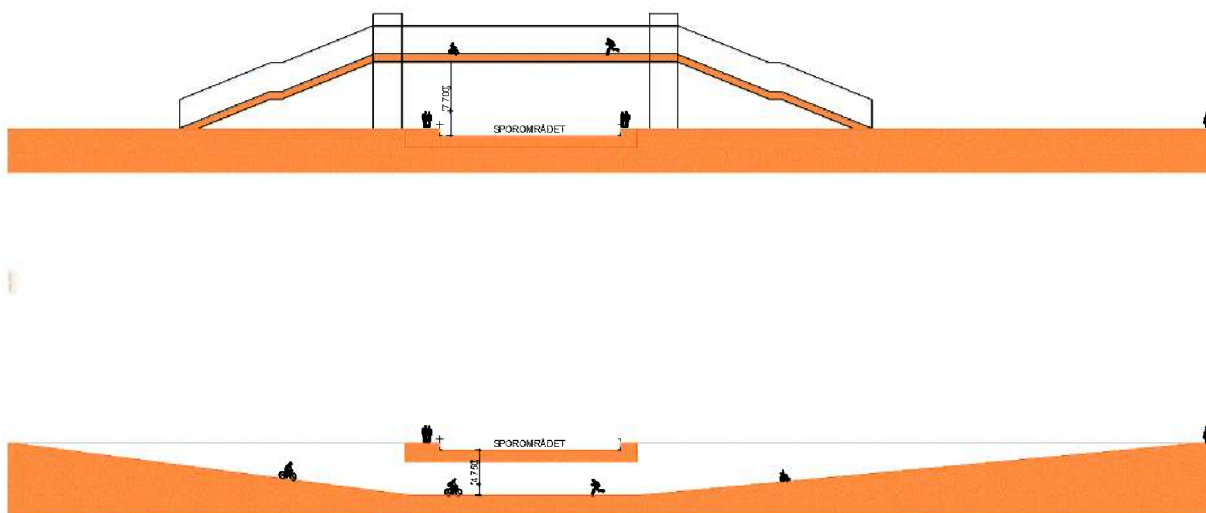
#### Kryssing av sporområdet – over eller under?

Aksen fra Rådhusplassen til Sagaparken skal styrkes som en akse for de myke trafikantene, og det legges til rette for kryssing av jernbanesporene. Planforslaget viser mulighet for og utreder både over- og undergang som oppfølging av vinnerforslaget *Puls* av arkitektene i Pir II fra arkitektkonkurransen våren 2014. Illustrasjonene gjøres rettleidende, men med muligheten til å velge et av alternativene ved vedtak av områdereguleringsplanen.

Løsningen med undergang gjør det mulig å knytte sammen de to sidene av jernbanesporene med et sammenhengende gulv som kan brukes av både fotgjengere, syklistene og funksjonshemmede. Dette er en tydelig fordel med dette alternativet. Høyden som skal forseres er lavere enn med bru, og det er dette som gjør det mulig å løse med ramper. En undergang vil kreve store arealer til ramper og amfi for å ta høydeforskjellen. Det vil også fortsatt være behov for heiser på hver side for å betjene perrongene. Undergang antas å ha en høyere kostnad enn en overgangsløsning. Å bygge under bakken er også mer teknisk utfordrende med en høy grunnvannstand i området.

En overgangsløsning i form av fotgjengerbru vil kunne fungere som et landemerke på Jessheim, dersom den realiseres med høy kvalitet, slik den f.eks er vist i vinnerforslaget *Puls* fra Pir II arkitekter. Den viste løsningen gir et lite fotavtrykk på bakken, og har et uttrykk som kan invitere til bruk, fordi arkitekturen har en rikdom i rom og opplevelser for de som oppholder seg rundt eller beveger seg i den. Den daglige utfordringen vil likevel være høyden som skal forseres (ca. 8 meter), og utfordringen for syklistene eller rullestolbrukere som henvises til heis. Denne løsningen gir likevel større frihet til andre løsninger og bruk på bakkeplan. Det stilles krav i bestemmelsene til en bred rampe rett ned trappene for å trille sykler og evt. barnevogner, for de som ikke vil bruke tid på heisen. Dette vil være viktig for at en overgang ikke skal være avvisende overfor syklistene. Rampen blir ikke med universell utforming. Broløsningen antas også å være rimeligere enn en løsning med undergang.

Uansett hvilken løsning som velges vil det være fordeler og ulemper som må behandles i videre utvikling av området, i situasjonsplaner og detaljreguleringsplaner. Ytterligere vurderinger av disse forslagene finnes i juryens uttalelser i forbindelse med arkitektkonkurransen.



Figur 17 Prinsipielle snitt som viser forskjell på over eller undergang.

Både med over- og undergang er det mulig å koble tiltaket til omkringliggende bebyggelse og funksjoner. Med en undergangsløsning kan f.eks. et sykkelhotell, med sykkelparkering, sykkelverksted og sykkelutleie kunne være en mulig funksjon, gjerne også med en kobling mot parkeringshus under bakken på begge sider av sporene. For en overgangsløsning vil det være aktuelt å se hvordan en slik konstruksjon kan kobles til omkringliggende bebyggelse.

### Gatetun / Shared Space

Der aksene krysser Ringvegen, skal det kunne etableres et gatetun etter prinsippet for *shared space* dersom det er ønskelig. Dette er et prinsipp der byrommet deles mellom alle trafikanter på samme gulv. Dette krever utforming for lav fart og like rettigheter og plikter for alle brukerne. *Shared space* ble foreslått som en mulig løsning bl.a. av Jernbaneverket ved varsel om oppstart og har vært foreslått og drøftet av flere deltagere i workshop underveis i planarbeidet.

Riktig utforming av gatetunet er viktig for å oppnå et fokus på plassen fra kjørende som skal gjennom. Ved videre planlegging av plassen ved stasjonen er det viktig at det sikres en god utforming som styrker de egenskapene som kan gjøre dette til et trafiksikkert miljø med byliv i fokus.

Plassen er vist organisert rundt et sentralt åpent område som kan bidra til å bryte opp trafikkaksene gjennom området og gi et større fokus til selve plassen. Slik vil det også bli lettere å få de ulike trafikantene til å fokusere på hverandre. Markering av ulike dekker, møblering, trær og sykkelparkering vil skape ulike soner innenfor plassen. Noen områder skal også kunne sikres bilfrie ved hjelp av møbleringen.

Innenfor gatetunet skal det i utgangspunktet ikke settes av plass til parkering. Av- og påstigning (*Kiss'n ride*) er i utgangspunktet foreslått integrert lengst sør innenfor området SAA2, ved dagens parkeringsplass, men det åpnes også for en *kiss'n ride*-løsning innenfor gatetunet ved valg av overgang. Sør for stasjonen er det plass til taxier og varelevering til virksomhet i stasjonsbygningen.



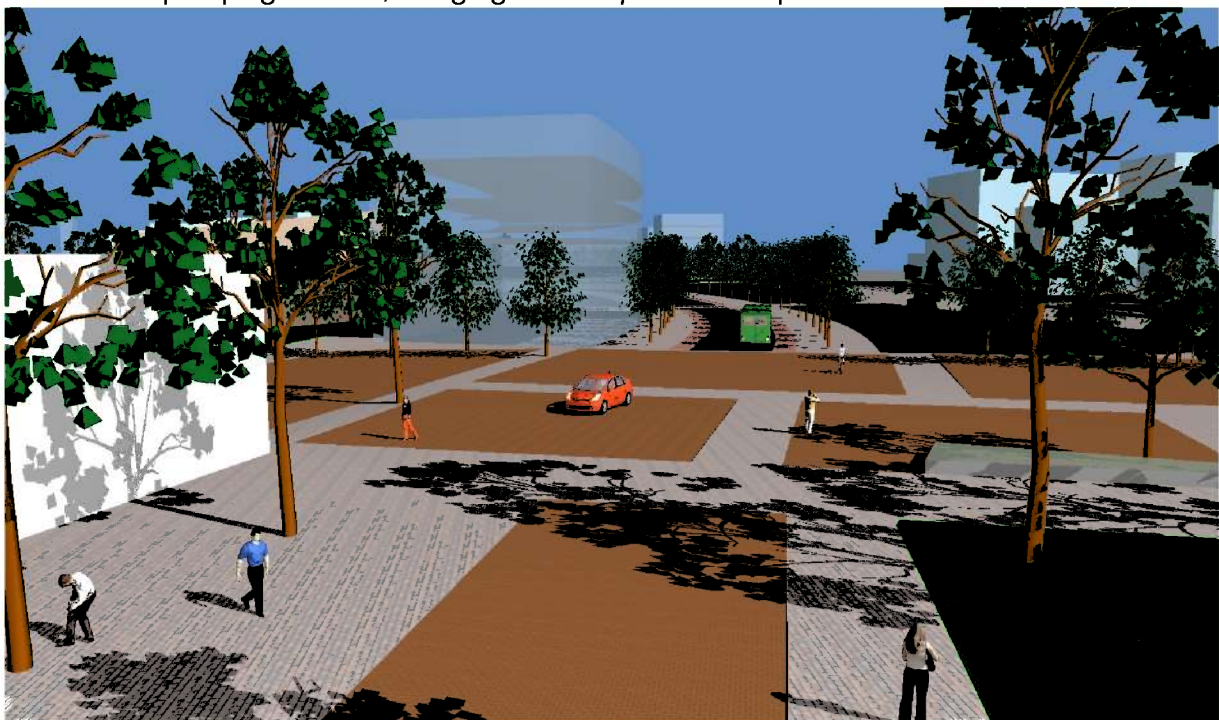
Fortauet og sykkelfeltet langs Ringvegen er gitt prioritet over avkjørsler i tråd med Byplanens prioritering av ulike trafikanter. Andre trafikanter må vike. Adkomst til parkering og varelevering til Jessheim storsenter vil fortsatt være mulig via Ringvegen. Adkomst til Ormen Lange eller et nytt parkeringsanlegg i BS1-2 vil måtte få adkomst fra rundkjøring ved Ringvegen og Henrik Bulls veg når rådhusplassen eller gatetunet er etablert. Dersom Ormen Lange beholdes, må det lages en snumulighet i enden og gjøre begge dekk toveiskjørt. Eventuelt lage en ny rampe lengst sør fra øvre til nedre dekk.

Eksempellet i Figur 19 viser også organisering av 210 sykkelparkeringsplasser innenfor utsnittet. De fleste er plassert nærmest mulig sporområdet.

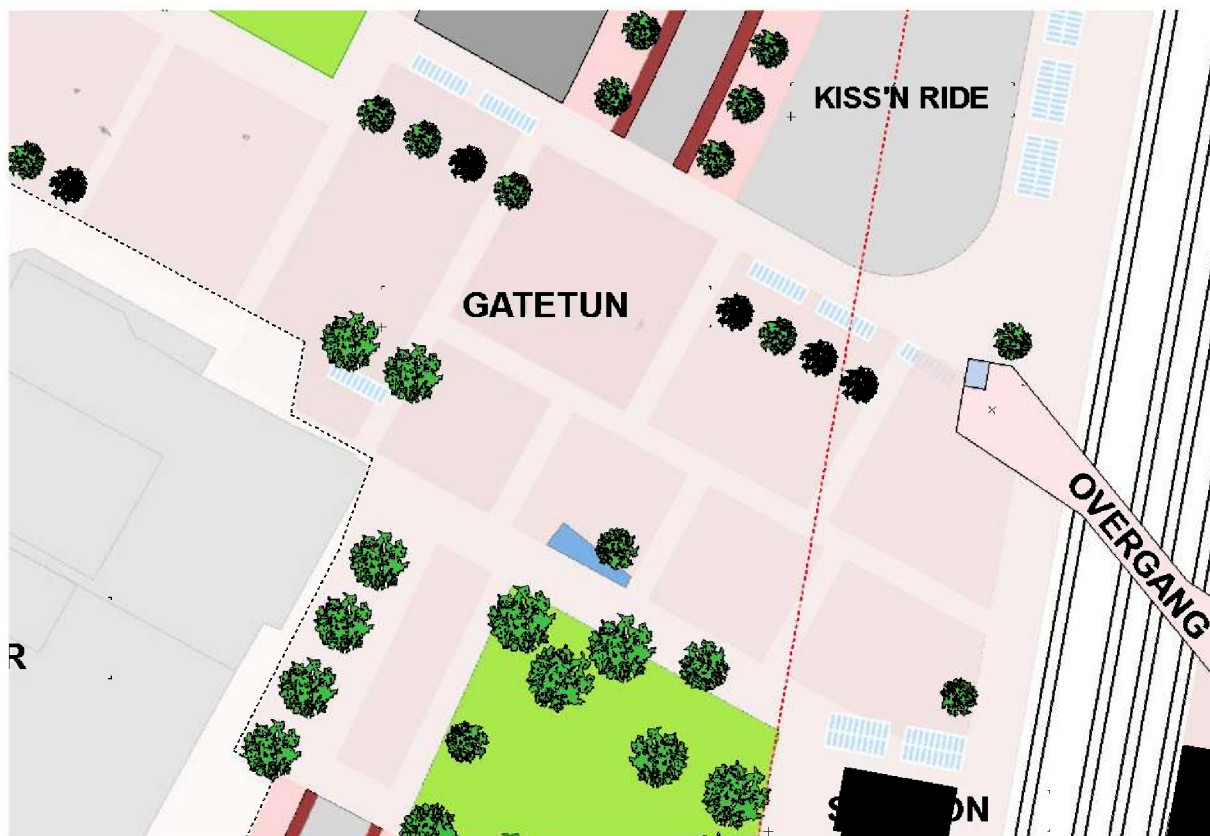
TØI (Transportøkonomisk institutt) har gjort undersøkelser av flere europeiske *shared space*-prosjekter, og til tross for kritikken fra det tradisjonelle trafikkplanleggingsmiljøet viser det seg at antallet ulykker blir redusert. Mer om TØI's undersøkelse finnes [her](#).

Et annet godt eksempel på Shared Space i et tungt trafikkert miljø finnes i Poynton utenfor Manchester. En instruktiv video kan ses her: <https://youtu.be/-vzDDMzq7d0>

Flere eksempler på gatetunsløsning og *shared space* er vist på de neste sidene.



Figur 18 Eksempel på Shared Space ved Jessheim stasjon. Ringvegen i bakgrunnen.



Figur 19 En mulig organisering av et gatetun som shared space. Her vist med overgang over jernbanen.



Figur 20 Shared space i Poynton i England



Figur 21 Shared space i Haren ved Groningen i Nederland





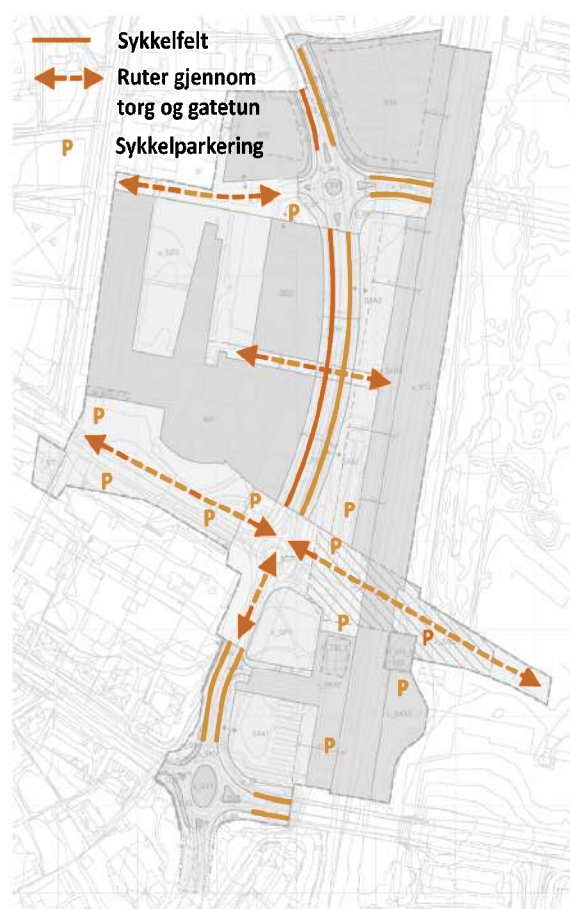
Figur 22 Christiania Torv i Oslo er et eksempel på Shared Space

### Sykkelens plass i sentrum

I plankartet er det sikret plass for sykkelfelt i Ringvegen mellom stasjonen og rundkjøring i krysset med Algarheimsvegen. Sykkelfelt er valgt framfor blandet trafikk fordi syklisten ofte blir «usynliggjort» i et miljø med blandet trafikk. Dersom det etableres gateterminal for buss i Ringvegen vil sykkelen ikke ha en plass i kjørevegen, og det anbefales da en løsning med sykkelveg på fortauet.

Figur 23 viser en mulig løsning der syklende ikke vil ha noen egen løsning innenfor gatetunet, men må bevege seg blant gående og andre trafikanter. Detaljering av overgangen mellom sykkelfelt og et gatetun skal løses ved prosjektering og videre planlegging. Det er også mulig å beholde en tydelig markering/annet dekke for sykkelfelt gjennom gatetunet.

I bestemmelsene er det sikret plass for sykkelparkering innenfor alle aktuelle områder. Til sammen stilles det krav til opparbeiding av flere hundre sykkelparkeringsplasser innenfor området. De fleste er knyttet til



Figur 23 Sykkelens plass i planen

kollektivknutepunktet.

### *Torg - Rådhusplassen*

I planforslaget er det lagt vekt på at ny bebyggelse kan bidra til å styrke Rådhusplassen som byrom med mulighet for torgfunksjoner og plass for kulturarrangementer. Plassdannelsen er definert til et område mellom Rådhuset og Jessheim storsenter. Dette vil utgjøre et felles byrom som også kan fungere til større arrangementer der man kan ta i bruk uterommet fra vegg til vegg, f.eks på 17.mai eller ved konserter/festivaler . Ulik møblering og utforming kan gi plass til både vannelementer og lekeapparater.

### *Parker – Stasjonsparken og Rådhusparken*

Ved stasjonen foreslås Stasjonsparken tatt vare på og utviklet på en måte som kan styrke stedet i forhold til opphold og bruk i tilknytning til reiser med tog og buss. Parkens verneverdi har vært vurdert og menes ivaretatt ved at parken videreføres med et grønt preg. Ytre striper av dagens park går med til utvidet fortau og plass for buss-for-tog mellom parken og stasjonsbygningen.

Det finnes i dag også en offentlig park i uterommene på nordsiden av rådhuset - rådhusparken. Denne er ikke regulert som eget formål, men inngår i utbyggingsområdet BS1. Her ligger det et stort potensial for oppgradering med vegetasjon og elementer som kan gjøre dette til hyggelige steder for opphold og aktiviteter. Rådhuskvartalet bør også i større grad åpne seg mot disse rommene ved en utbygging. En planlagt mindre utbygging av en glassoverbygd kantine innerst i parken bør kunne gjøres uten detaljregulering. Ved en detaljregulering av rådhuskvartalet (BS1-2), må arealet til park få en tilfredsstillende utforming og størrelse.

### *Bygate*

Ringvegen innenfor planområdet er foreslått omformet fra veg til bygate, enten den opparbeides som gateterminal for buss eller videreføres som gate for gjennomkjøring. Omformingen til bygate innebærer et tverrsnitt med kjøreveg/kollektivgate, sykkelfelt/sykkelveg, trekker og brede fortau som inviterer til opphold. Det er også lagt vekt på at bygningene skal henvende seg mot gata med innganger og åpne fasader som kan bidra til å øke aktiviteten.

Dersom gata skal opparbeides som bygate uten tilrettelegging for busser er det viktig at sykkelfeltet ikke tas i bruk til stopp for biler. Da bør det etableres lommer for varelevering og eventuelt korttidsparkering mellom sykkelfelt og fortau. Dette kan også være et grep som bidrar til å redusere fartsnivået i gata. For at sykkelfelt skal kunne kombineres med parkeringslommer må det være lav fart (30 km/t) og det må settes av et sikkerhetsfelt på 0,5 meter mellom sykkelfeltet og parkeringslommene.



Figur 24 Eksempel på løsning med sykkelfelt i gatemiljø.

Gata er regulert med et tverrsnitt på 23 meter.



Dette gir plass til gateterminal for buss, sykkelfelt/sykkelveg og brede fortau, men det tillater også relativt større bebyggelse inntil gata.

### *Parkering under bakken*

I planforslaget legges det til rette for parkering under bakken i hele planområdet, som utgjør store deler av sentrum. Det bør også søkes å finne løsninger der flere parkeringsanlegg kan kobles sammen, slik at man også kan dele samme avkjørsler. I bestemmelsene er det angitt at avkjørsler skal legges til ytterkant av planområdet, for å belaste sentrum i minst mulig grad med trafikk. Det er krav om en samlet plan for parkering. Før opparbeidelse, må anleggene godkjennes av grunneierne og vegmyndighetene. Det vil si at f.eks Statens vegvesen og Jernbaneverket må gi aksept for kulverter under henholdsvis Ringvegen og jernbanespolet dersom noen skulle ønske å regulere/anlegge det.

Det er viktig at nye kabler, rør og kummer ikke anlegges slik at det vanskeliggjør fremtidige nedkjøringer og kulverter. Det kreves en overordnet plan for infrastruktur under bakken. I første omgang er det naturlig å se for seg parkering under torget på Rådhusplassen, med kobling til p-kjeller under Skovly eller ramper opp til Rådhusvegen dersom det er plass. I tillegg kobling mot p-kjeller i Fakkelsenteret og underetasjen på Ormen Lange.

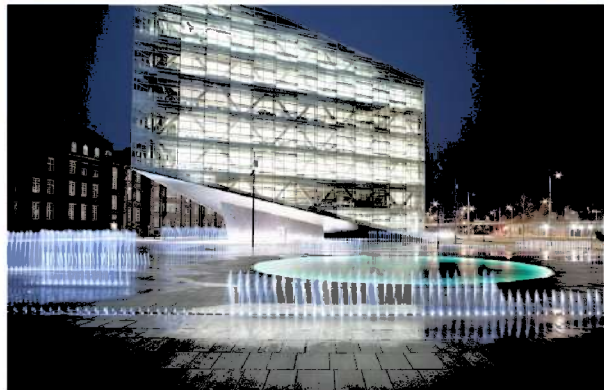
Parkeringskjeller kan også anlegges under BS3, SGT2 og deler av parken nord for rådhuset, helst da med en kobling mot Skovly under Rådhusvegen. Dette må vurderes nærmere i en samlet parkeringsplan, som må utarbeides forut for nye detaljreguleringer eller stenging av eksisterende p-atkomster. Det er naturlig at kommunen tar initiativ til et slikt arbeid.

### *Vann i byrommene*

I de viktigste byrommene, som Rådhusplassen og ved stasjonen foreslås vann brukt som element, for opplevelse, lek og som kjennetegn for området.



Figur 25 Eksempel på vann i byrom, Festplassen i Lørenskog



Figur 26 Eksempel på vann- og lyselementer integrert i bytorg, København

## **5.6. Nye utbyggingsområder**

Innenfor planområdet legges det til rette for ny utbygging og transformasjon av eksisterende eiendommer.

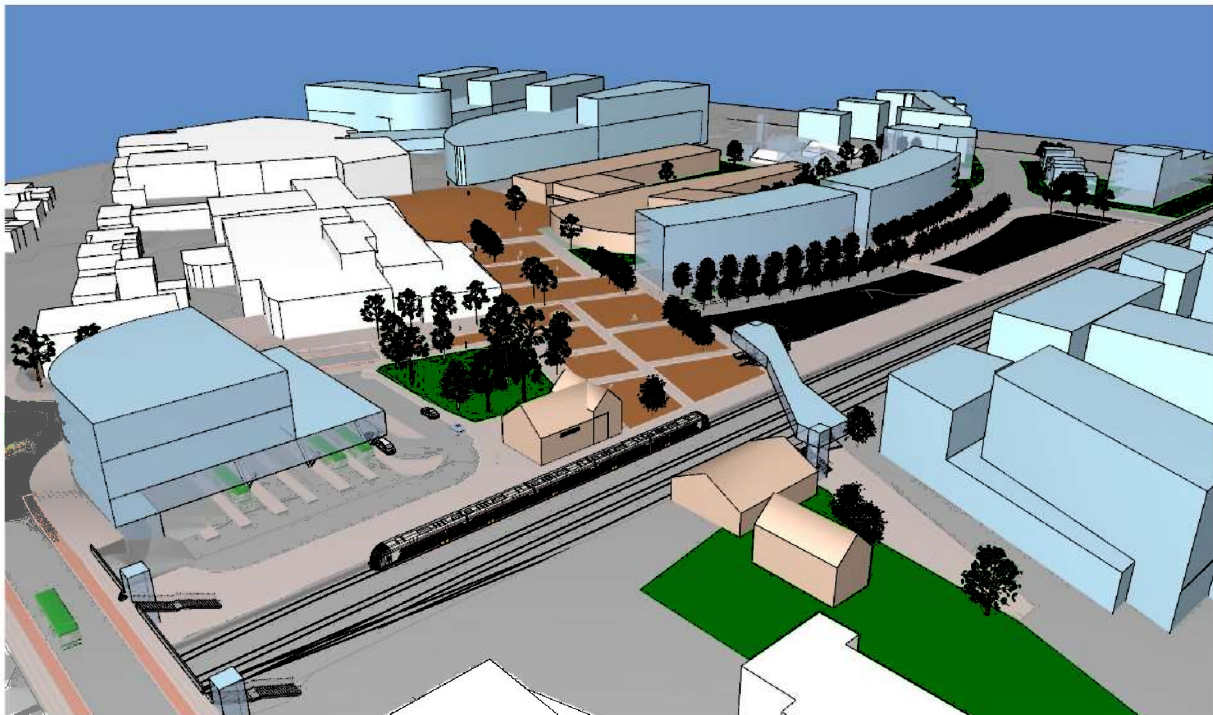
Rådhuskvartalet med kulturhuset (BS1 og BS2) vil med denne planen kunne utvides i utstrekning og i høyden, selv om deler av den vestre fløyen reguleres til bevaring. En ny

utbygging av rådhusomtå vil bidra til å definere byrommene i Jessheim tydeligere, samtidig som nye fasader med flere innganger og vinduer kan bidra til bedre samspill med gater og plasser rundt. Hele kvartalet foreslås regulert som sentrumsformål, som åpner for mange ulike formål innenfor området. Dette er også et område som sannsynligvis kan reguleres relativt høyt uten at det påvirker byrommene rundt negativt, men det må tas hensyn til en park bak rådhuset og bevaringen av deler av vestre fløy. Det foreslås en utnyttelsesgrad på maks 300% BRA.

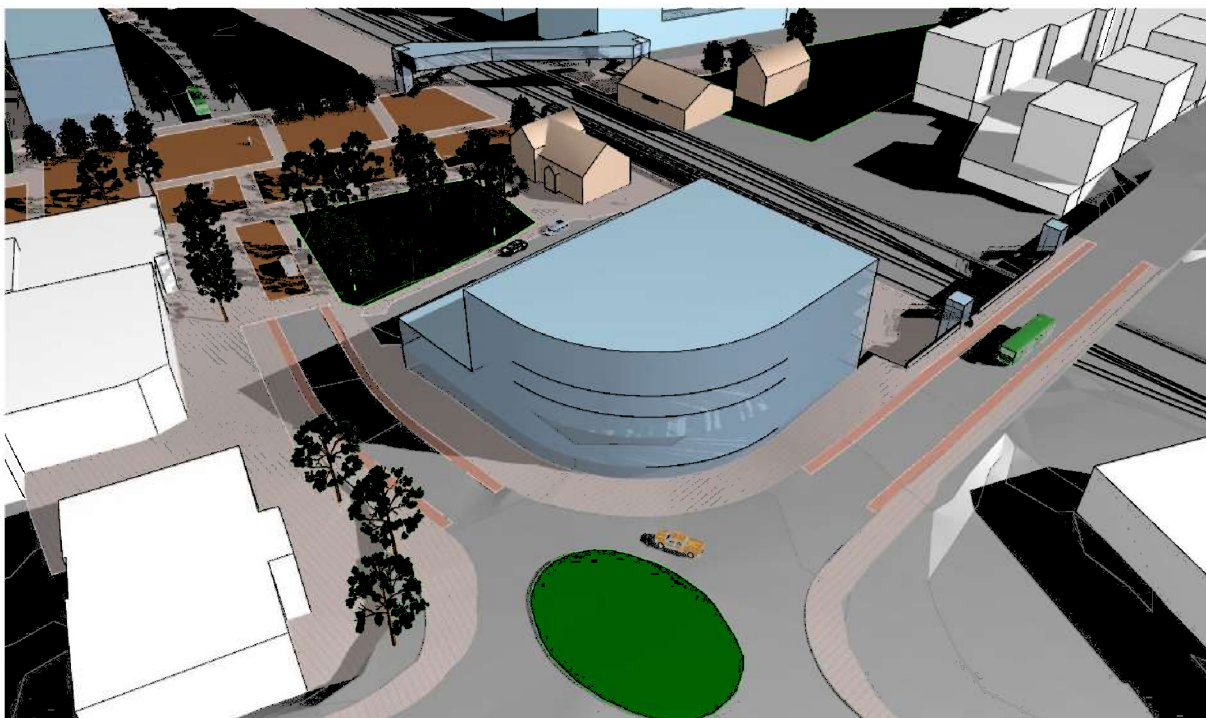
Dagens parkeringsplass nord for rådhuset foreslås som nytt sentrumsformål BS3. Dette vil kunne avslutte kvartalet i nord der Sentrumshagen nå bygges mellom Ringvegen og Rådhusvegen. Tomten eies av kommunen.

Området BS4 nord for Henrik Bulls veg foreslås til sentrumsformål, men her med byggegrense 15 meter fra midten av nærmeste spor. 20 m for boligformål. Bebyggelsen skal også hensynta tilliggende småskalabebyggelse (Linjebo), i tråd med Byplanens bestemmelser. Rom Eiendom/Jernbaneverket eier deler av BS4 i dag, resten er private eneboliger. Felles avkjørsel med Linjebo fra Ringvegen i nordvest foreslås.

Området mellom Ringvegen og jernbanen (SAA1-3) foreslås regulert til samferdselsanlegg kombinert med sentrumsformål. Det reguleres en byggegrense på 30 meter fra midten av nærmeste jernbanespor. Dette gjør det vanskelig å utnytte området til bebyggelse inntil endelig sporplan for stasjonsområdet er avklart i en detaljreguleringsplan. Da vil det være mulig å gjøre nye vurderinger av avstand til spor.



Figur 27 Modell med volumstudier i planområdet.



Figur 28 Eksempel på nytt bykvartal over dagens bussterminal med fasader mot Algarheimsvegen og Ringvegen

Der dagens busstasjon ligger (SAA1), foreslås bebyggelse som kan betjenes fra Ringvegen og Algarheimsvegen. Her kan det etableres sentrumsformål, herunder forretning og kontor. Det er også mulig å videreutvikle dagens bussterminal, men under forutsetning av at det legges til rette for bygging over bussene. I volumstudien er bygningene i dette kvartalet vist med avtrapping både mot stasjonsbygningen og mot Algarheimsvegen. I denne sammenhengen vil avtrappingen mot stasjonsbygningen og stasjonsparken ha størst betydning. Stasjonsbygget er fredet, og bør sikres et åpent rom rundt som gjør det mulig å oppleve bygningen fra alle kanter. Det har også stor betydning for oppholdskvalitetene rundt stasjonen og i Stasjonsparken at sola kommer til. En teoretisk variant er også å ha sentrumsformål med f.eks forretning i 1.etasje mot stasjonen, og ha bussterminalen på taket med innkjøring via en 5.arm i rundkjøringen. Her må svingmuligheter og sikkerhet vurderes nærmere hvis man går videre med en slik løsning i en detaljregulering. Med denne varianten sikrer man siktaksen mellom stasjonen og Herredshuset.

### 5.7. Midlertidig bruk

Planen viser en ønsket framtidig arealbruk, samtidig vil det være behov for å sikre gode løsninger som ivaretar brukerne av området også i en mellomperiode. Planen skal derfor også ivareta en trinnvis utvikling av området. Det er lagt inn bestemmelser om midlertidig bruk av områder som er planlagt for transformasjon. Rivningstomter skal bl.a. ikke benyttes til parkering og det tillates midlertidig bruk av områdene som er i tråd med planens intensjon om å styrke bykvalitetene og aktivitetstilbudet i sentrum.

### 5.8. Rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler

For å sikre at områdene som reguleres kan opparbeides, trengs en plan for rekkefølge og finansiering av infrastruktur. Dette sikres gjennom planbestemmelsene til områdereguleringen og Byplanens § 12 *Bruk av utbyggingsavtaler*.

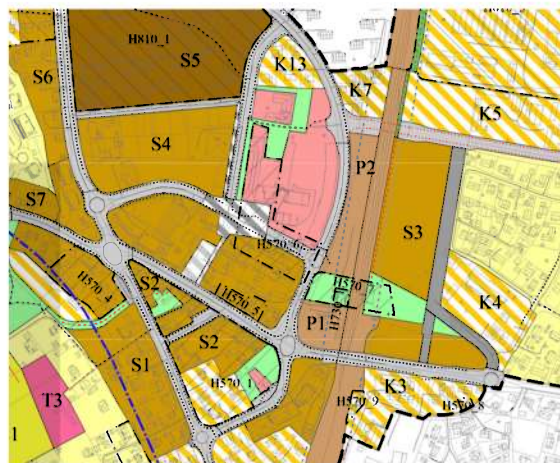


## 6. Endringer og tilpasninger i forhold til eksisterende planer

### *Byplan Jessheim (vedtatt 16.6.2014)*

I forhold til Byplan Jessheim er de viktigste endringene følgende:

- Området ved dagens rundkjøring ved jernbanestasjonen foreslås som et gatetun som også skal fungere som et nytt byrom i gang- og sykkelaksen.
- Sentrumsformål også på Rådhuskvartalet, Rådhusparken og K7. Mindre del av Rådhusets eldre del foreslås bevart.
- Samferdselsanlegg kombinert med sentrumsformål på stasjonsområdet sør (P1) og nord (P2).

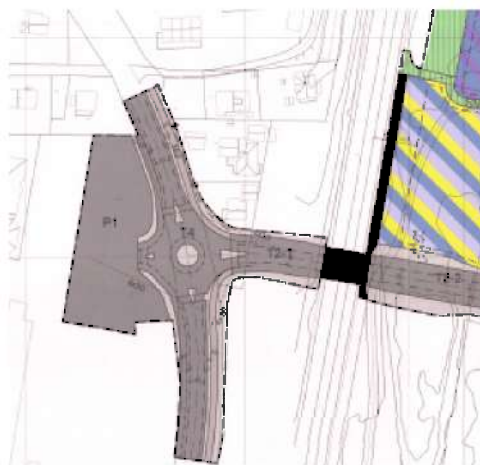


Figur 29 Byplan for Jessheim

### *Reguleringsplan for Søndre del av Jessheim*

*Næringspark med ny tverrveg fra Ringvegen til Rv.174 (PlanID 288, vedtatt 02.02.2009)*

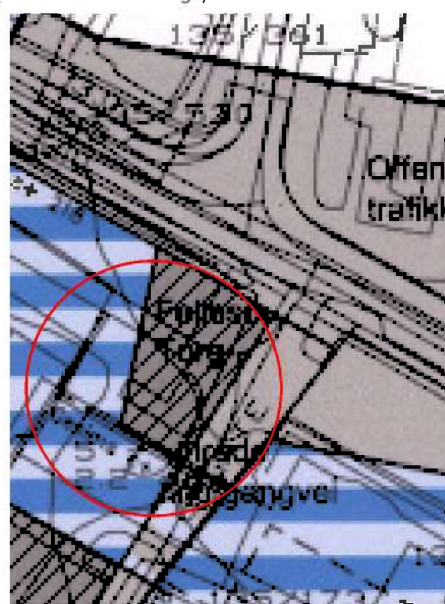
- Planen er videreført i tilknytning til krysset Henrik Bulls veg/Ringvegen, med unntak av en kort strekning av Ringvegen som påvirkes av ny bredde. I tillegg reguleres parkeringsplassen-P1 til sentrumsformål. Avkjørsler til gnr 135/449 og 450 stenges. Nytt felt BS4 med sentrumsformål foreslås med felles avkjørsel med Linjebo borettslag.



Figur 30 Utsnitt av reguleringsplan for Søndre del av Jessheim Næringspark.

### *Reguleringsplan for kvartal 5 og 6, Jessheim sentrum (PlanID 267, vedtatt 25.02.2007)*

- Dette er reguleringsplanen for kjøpesenteret inntil Furusetgata. Planavgrensningen for stasjonsområdet og Rådhusplassen følger grensen for reguleringsplan for kvartal 5 og 6 (i forhold til planlagt utvidelse av storsenteret). Et mindre område regulert til fellesområde (det lille torget foran Egon restaurant opparbeidet som del av uteområdet for Egon) er tatt med i planen som felles torg for å se en helhet ved opparbeidelse av Rådhusplassen. Det offentlige torget er også utvidet mellom kulturhuset og Fakkelsenteret.



Figur 31 Utsnitt av reguleringsplan for kvartal 5 og 6 med området som er tatt med i planen.



*Bebyggelsesplan for Gnr. 135 Bnr. 298, Rådhusomtå, Jessheim. Rådhusutvidelse og kulturbygg (PlanID 191-B3, vedtatt 13.08.1997)*

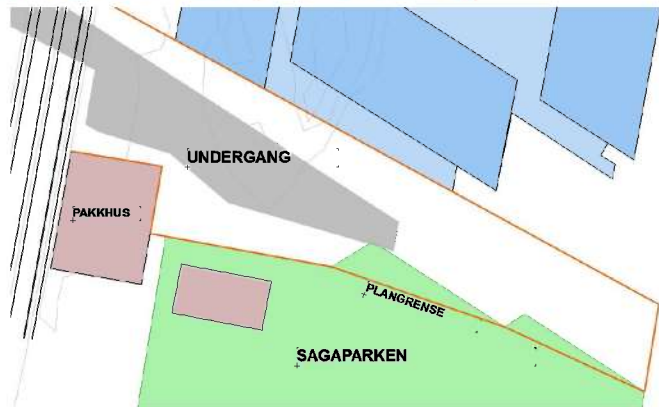
- Rådhuskvartalet får en plan som er tilpasset nye byrom. Større områder kan bygges ut.

*Jessheim sentrum (PlanID 191, vedtatt 20.10.1997)*

- Denne planen regulerer veisystemet som berøres av ny plan, Ringvegen mellom Herredshuset og Stasjonen med rundkjøringene. I ny plan er det bl.a. lagt til sykkelfelt i gata og en ny tilfart til rundkjøring mellom Gotaasalleen og Algarheimsvegen. Denne utvidelsen skal sikre bedre framkommelighet for busser.

*Saga Atrium med Sagaparken (PlanID 335, vedtatt 31.03.2014, m.e 15.12.2014)*

- For å tilpasse planen til konkurranseforslaget «Puls» for undergang fra Pir II arkitekter, er plangrensen lagt delvis inn på vedtatt reguleringsplan for Sagaparken. Dette vil medføre en justering av parkens avslutning mot en eventuell rampe som vil måtte løses ved en prosjektering av en



Figur 32 Forholdet mellom plangrense og park

undergang. Plangrensen vil vurderes etter høring.

*Dampsaga sør (Plan ID 270, vedtatt 11.06.2007).*

- Reguleringsplanen omfatter pakkhuset og trafikkområdene sør for pakkhuset (T5). Dette området er tatt med i planen (overlapp) for å sikre tilstrekkelige arealer til stasjonsfunksjoner og tilgjengeligheten til plattformene på østsiden av sporene ved framtidig oppgradering av Jessheim stasjon. Det vises til innspill fra Jernbaneverket, samt mål om tilrettelegging for gående og syklende i forbindelse med utvikling øst for jernbanen. Tidligere planer har i liten grad tatt opp i seg at stasjonen skal utvikles med en tosidig plattformsløsning.

*Gotaasgården (plan ID 249, vedtatt 29.08.2005).*

- Med to felt i tilfarten til rundkjøringen fra Gotaasalleen, blir det nødvendig å forskyve fortauet ut mot parkeringsplassene foran Gotaasgården.

*Jessheim Nord (plan ID 292, vedtatt 28.09.2009)*

- Avkjørselen til Linjebo borettslag og halve Ringvegen er tatt med for å sikre hjemmel for atkomst for nytt utbyggingsområde BS4.

## 7. Konsekvensutredning med ROS-analyse

### 7.1. Arealbruk, bystruktur og bygningsvolum

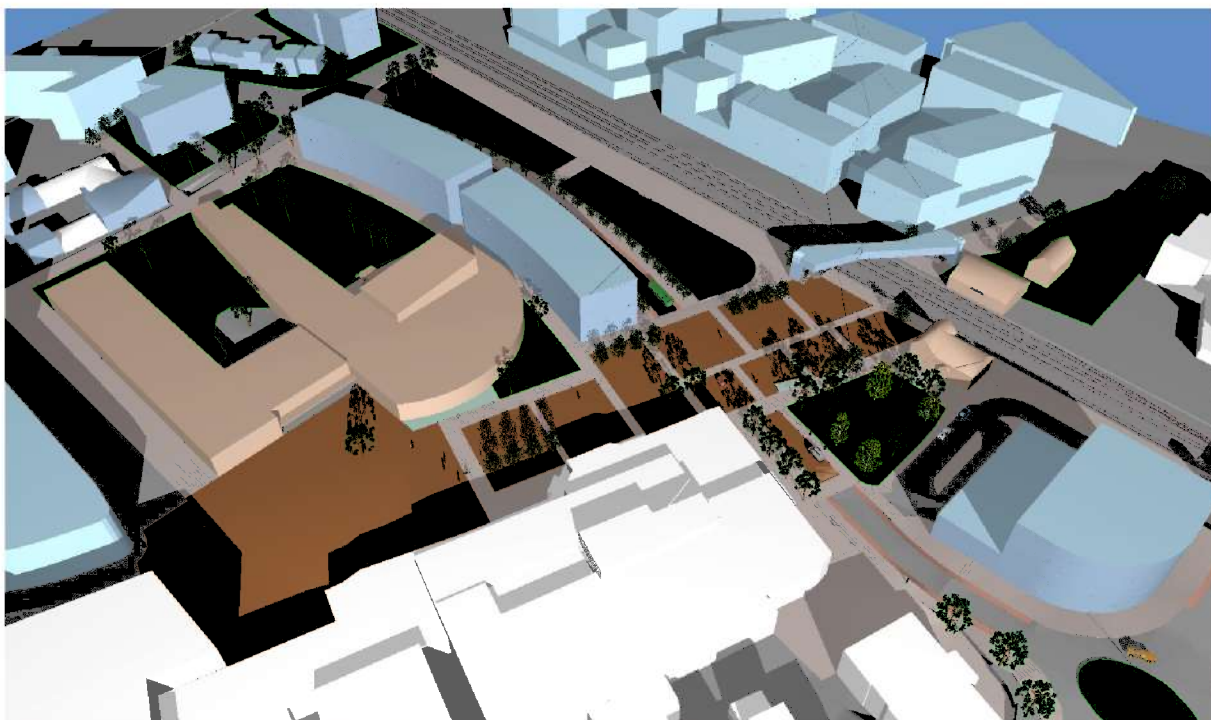
Det er et uttalt mål i kommuneplanen at Jessheim skal vokse innover ved fortetting rundt kollektivknutepunktet med en mer bymessig struktur. En effektivisering av Stasjonsområdet gir ambisjon om utbygging av deler av området med næring- og/eller boligbebyggelse. Utvikling av arealene mellom Ringvegen og jernbanelinja må ses i forhold til ønsket utvikling av Jessheim sentrum. Ny bebyggelse i dette området er en mulighet til å utvikle og styrke sentrums kvalitetene i Jessheim, og de valgene som gjøres for utbyggingen her vil på grunn av beliggenheten i stor grad påvirke byens identitet. Utvikling må også ses i forhold til utviklingsplaner øst for jernbanen (Dampsaga og Jessheim Næringspark). Med den nye Henrik Bulls veg, vil disse arealene få ytterligere aktualitet som utbyggingsområde.

Planlagt utvikling av stasjonen, med plattformer og atkomster fordelt på to sider og en ny fotgjengerkryssing av sporene, vil gjøre stasjonsområdet mer tilgjengelig. Stasjonsområdet er i overordnede planer vurdert som egnet for en mer konsentrert utvikling med en mer effektiv bruk av arealene. Dette er en utvikling som allerede er i gang med nye nærings- og boligområder på Dampsagaområdet. Dette er også i tråd med målene om en mer bærekraftig utvikling og følger opp ambisjonene bl.a. i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus for en mer konsentrert byutvikling rundt knutepunktene.

Skalaspranget mellom bygningene i området vil bli relativt stort fra det verneverdige stasjonsbygget, kulturhuset og parkeringshuset Ormen Lange til ny og planlagt bebyggelse i Dampsagaområdet og Skovly. Med dette som utgangspunkt, er det viktig å være bevisst på hvordan bygningenes høyder påvirker opplevelsen på selve stedet og i en større sammenheng når dette avklares gjennom detaljreguleringer.

Stasjonsområdet anses å ha stort fortettpotensial, spesielt gjelder dette arealet nord for stasjonsbygningen langs jernbanelinja, men også området som i dag utgjør bussterminalen. Hensynet til de sentrale byrommene, viktige siktlinjer og forbindelser og bevaringsinteresser er viktige premissgivere for utvikling og fortetting og legger føringer for utviklingen av Stasjonsområdet.

Ved utvikling av nye boliger innenfor området, bør Byplanens bestemmelser som angår bokvalitet videreføres og legges til grunn for detaljreguleringsplanene, dersom disse ikke er forbedret i senere overordnede planer.



Figur 33 Sol og skygge i byrommene kl. 15.00 ved vår- og høstjevndøgn

Dersom området mellom Sagaparken, stasjonen og Rådhusplassen skal utvikles som en akse og et viktig byrom i Jessheim, vil det være avgjørende at folk ønsker å oppholde seg i området. En avgjørende faktor er sol som bidrar til at folk setter seg på benker, utekafeer og tar byrommet i bruk. Høyden på bebyggelsen rundt kan bidra til å definere byrommene tydeligere, men dersom det går på bekostning av sollyset i perioden fra medio mars til medio oktober vil det føre til at færre oppholder seg på plassen. I planarbeidet er det gjort volumstudier med sol- og skyggediagram som viser konsekvensen av ulike byggehøyder i omgivelsene. Noen av de mest avgjørende høydene som påvirker byrommene i planområdet ligger i tilgrensende planer som ennå er under arbeid, eller i planer som allerede er vedtatt. De viktigste plassene med sol på ettermiddag ved høst- og vårjevndøgn vil være den nordlige veggen på den nye stasjonsplassen og på Rådhusplassen i hjørnet der inngangen til Kulturhuset er i dag. Disse vil kunne påvirkes av ytterligere utbygginger ved Jessheim storsenter.

## 7.2. Stedsutvikling, identitet og møteplasser

### *Jessheim i endring*

Jessheim er by i kraftig vekst, og med en tydelig utpekt rolle som regionby i plansamarbeidet mellom Oslo og Akershus. I et slikt perspektiv vil det historiske Jessheim være utsatt for press og hele stedet vil endre karakter. Denne endringsprosessen er allerede igangsatt. Arealbruken i Jessheim sentrum er allerede mye mer intensiv enn for få år siden og ny bebyggelse har en mye større skala enn den gamle. I en slik utvikling er det positivt at Jessheim har beholdt noen viktige historiske referanser, som Storgata med bebyggelsen inntil, Herredshuset, den gamle stasjonsbygningen og pakkhuset vis á vis. I tillegg er administrasjonsbygget tatt vare på for å inngå i et kulturmiljø i Sagaparken sammen med pakkhuset.

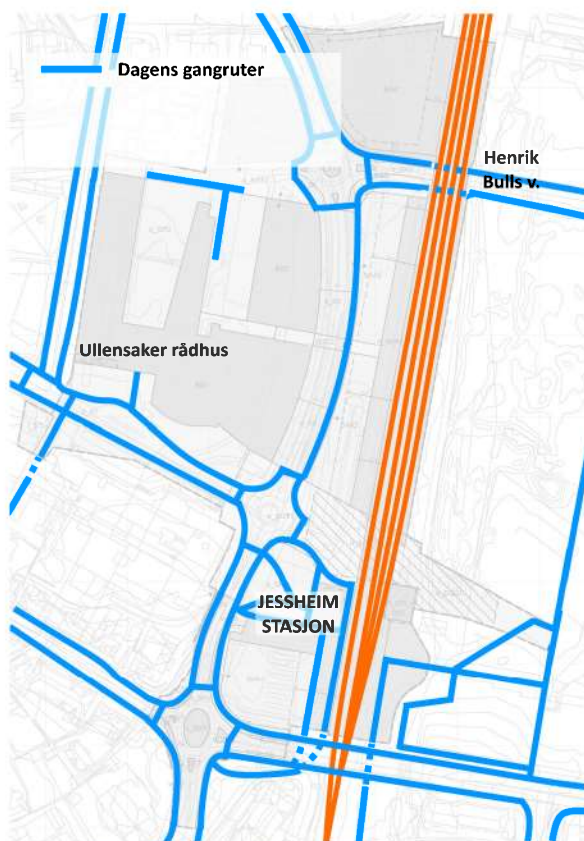


### Kompakt sentrum

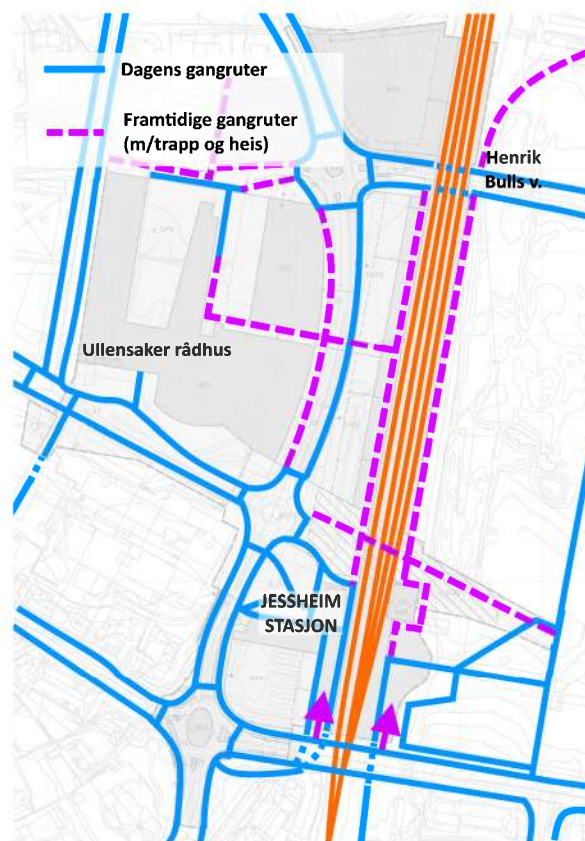
I planforslaget legges det til rette for å fortsette med en endringsprosess som vil gjøre sentrum av Jessheim mer kompakt. Hovedmålsettingen er å skape et bymiljø der flere kan oppholde seg og det skal bli mer attraktivt å ta seg fram til fots eller på sykkel. Reguleringsplanen åpner for omforming av hele eller deler av Rådhuskvartalet med kulturhuset, samt utbygging på dagens bussterminal og langs sporene nord ved stasjonen. Parkering planlegges lagt under bakken, eventuelt i parkeringshus i utkantene av sentrum. Gater og plasser foreslås opparbeidet med trær, vann og vegetasjon. Dette er grep som skal bidra til at Jessheim kan utvikles med nye byrom og bygninger som kan bli identitetsskapende og positive elementer i en by som er i rask endring.

### Møtested

Et hovedgrep i det nye planforslaget er å gjøre aksene mellom Rådhuset og Sagaparken, over eller under jernbanen, til et viktig møtested i byen. Dette skal oppnås ved at bebyggelsen rundt kan utvikles slik at den er med på å definere byrommene. Samtidig reguleres det for en ny prioritering av trafikantene som skal sikre bedre vilkår får gående og syklende. Bilen skal fortsatt være en aktør i noen av byrommene, men på gående og syklendes premisser.



Figur 34 Dagens gangsystem rundt Jessheim stasjon



Figur 35 Eksempel på framtidig gangsystem

### Kryssing av jernbanen

Etablering av en ny kryssing av jernbanen vil ha stor betydning for hvordan Jessheim kan utvikles over tid. Med en ny forbindelse på tvers, vil stasjonen gå fra å være en barriere til å forsterkes som knutepunkt og møteplass. Med plattform henvendt mot begge sider blir dette ytterligere forsterket. Forbindelsen vil også kunne bidra til at gående og syklende



finner nye og mer attraktive ruter til og fra sentrum. En slik forbindelse bidrar også til at det blir lettere å utvikle prosjekter også på østsida av jernbanen som er avhengig av god tilknytning til kollektivnettet.

### 7.3. Trafikk, transport og kollektivløsninger

#### *Flere skal kunne gå og sykle*

Jessheim sentrum skal utvikles med fokus på tilrettelegging for gående og syklende. Byrommene skal utvikles slik at de inviterer til opphold og aktivitet. Den forutsatte veksten i trafikken skal i størst mulig grad tas ved å få flere til å gå, sykle eller velge kollektivtrafikk. Samtidig har Jessheim et bilbasert kjøpesenter sentralt i bysentrum. En stor andel av de handlende kommer også fra områder i regionen som ligger for langt unna til at sykkel er et aktuelt alternativ, eller kollektivdekningen er dårlig. Det er derfor motstridende interesser som skal hensyntas i reguleringsplanen for stasjonsområdet og Rådhusplassen.

#### *Byrom i aksen Rådhuset til Sagaparken*

I planprosessen har dette vært en forutsetning som har ført til valg av løsninger for framtidig arealbruk. Ettersom gående og syklende er prioritert, foreslås løsninger som vil ha stor betydning for at myke trafikanter lettere skal kunne ta seg fram i bysentrum. Den planlagte aksen mellom Rådhuset og Sagaparken skal i hovedsak kunne opparbeides slik at den er forbeholdt gående og syklende. Dette området skal også invitere til opphold og aktivitet. Dette innebærer bl.a. at Furusethgata mellom Ringvegen og Rådhusvegen stenges for gjennomgangstrafikk. Der aksen krysser Ringvegen reguleres for gatetun i et større område. Dette området kan opparbeides som «shared space» dersom aktørene er enige om dette. Se mer om dette i beskrivelsen av planforslaget først i dokumentet.

#### *Parkering med adkomst fra ytterkanten av planområdet*

Med åpning av den nye Henrik Bulls veg ble det etablert en alternativ forbindelse rundt sentrumsområdet på østsida, slik at sentrum kan spares for gjennomgangstrafikken. Det vil fortsatt være behov for å betjene sentrum med trafikk som har målpunkter innenfor området, som kjøpesenteret, Rådhuskvartalet og kollektivterminalen ved stasjonen. Mange ønsker å parkere innenfor området enten fordi de skal benytte seg av tilbudene i sentrum, de har en arbeidsplass der, eller skal reise videre med tog eller buss. Antall innfartsparkeringsplasser opprettholdes på dagens nivå. I planforslaget foreslås det at all parkering løses fortrinnsvis under bakken eller i p-hus integrert i annen bebyggelse og det åpnes for gradvis endring av parkeringstilbudet. Ved etablering av nye parkeringsanlegg skal adkomsten legges i ytterkanten av planområdet slik at flest mulig av bilene når området lett uten å måtte kjøre gjennom gater og områder som er prioritert for byliv med gående og syklende.

#### *Kollektivknutepunktet og lokalisering av busser*

Det har i tidligere faser vært drøftet plassering av en framtidig kollektivterminal. I denne planen er det vist tre muligheter for bussene: en videreføring av dagens plassering av bussterminalen, ny bussterminal nord for stasjonen eller utvikling av en gateterminal i Ringvegen.

Med en kollektivterminal på samme sted som bussene bruker i dag, vil det være mulig å ha tett kontakt mellom busser og tog, og terrengforskjellen mellom kollektivterminalen og

Algarheimsvegen kan utnyttes positivt dersom det etableres ny bebyggelse over. Bussene vil være nært knyttet til hovedvegnettet uten å belaste sentrum og den planlagte gang- og sykkelaksen nord for stasjonsbygningen ytterligere.

En gateterminalløsning som er aktuell innenfor planområdet ligger i Ringvegen, nord for Stasjonsbygningen og Furusethgata. Gateterminalen er aktuell dersom bussene kan kjøre med høy frekvens og ikke bruker Jessheim stasjon for regulering av rutene. Det betyr at man kun stopper for av- og påstigning, og bussene må komme inn og ut i samme rekkefølge. En gateterminal vil være en tydelig prioritering av bussen i sentrum. Fordelen for bussene med gateterminal er rask framføring, bl.a. fordi man bruker mindre tid på inn- og utkjøring fra en kollektivterminal. Dersom man velger gateterminalløsning med plass for opphold for bussene i gata og forbikjøringsmulighet kreves et mye større areal av gatetverrsnittet. Dette kan gå på bekostning av andre kvaliteter i gata, og det blir vanskeligere å legge til rette for sykling gjennom gata. Da andre gater også er planlagt stengt i sentrum, som Furusethgata og evt. Storgata, så blir kjøremulighetene for biler begrenset. Atkomst til pendlerparkeringen fra sør vil også bli vanskelig.

En ny bussterminal mellom Ringvegen og sporområdet nord for stasjonen er også vurdert. Dette kan gi større arealer til å utvikle en kollektivterminal. Samtidig er det viktig at dette området utvikles med en bebyggelse som kan styrke kollektivknutepunktet, bl.a. med nye arbeidsplasser. Ny bebyggelse kan bygges over eller ved siden av en bussterminal, men i dette området vil det føre til at store deler av 1. etasje blir brukt til oppstilling av busser. I midlertid er det en fordel at dagens arealer rundt jernbanestasjonen brukes til kollektivfunksjoner, slik at ikke Ringvegen må stenges for gjennomgangstrafikk av biler og gjør det vanskeligere for syklende.



Figur 36 Eksempel på bussterminal nord for stasjonen, fra arkitektkonkurransens vinnerutkast «Puls».

Vurderinger alternativer for plassering av bussterminal:

Alternativer Kriterier	Utvikling av dagens bussterminal	Ny bussterminal nord for stasjonsbygningen	Gateterminal i Ringvegen
Forholdet til gående	OK. Få konflikter med gående. Trenger tilrettelegging for kryssing mot Storgata og kjøpesenter	OK. Få konflikter for gående. Oversiktlig.	Mindre oversiktlig med busser i ulike retninger og i lengre gangavstand.
Forholdet til syklende	OK. Få konflikter.	OK. Få konflikter, men det må være god sikt ved kryssing av sykkelfelt langs Ringvegen.	OK. Krever egen løsning for syklende, som sykkelfelt på fortauet. Men utfordres dersom man skal ha plass til at busser passerer hverandre i samme kjøreretning.
Samspill med byen	OK. Nærhet til både Storgata, kjøpesenter og Rådhuskvartalet. Utbygging over kan bidra til bedre samspill med Algarheimsvegen som ligger delvis rundt	En <u>åpen</u> bussterminal hindrer fortetting. Bidrar i liten grad til byliv langs gata, selv med overbygging. Bygg ut mot Ringvegen og gatetunet kan redusere	Ventende passasjerer kan bidra til byliv i gata, men bussene kan også oppleves som en barriere.

	på et nivå over.	det negative.	
<b>Utbygging/arealbruk</b>	Terrenghøyden gjør stedet lite konfliktfyllt, delvis under terrenget rundt og med potensiale for utbygging over.	Potensiale for utbygging over, men da kan bygningene bli uten kontakt mot gateplan.	Frigjør arealer for utbygging andre steder.
<b>Funksjonalitet</b> - buss - reisende (overgang tog) - universell utforming	Oversiktlig, nærmest sømløst med overgang til tog. Dårligere henvendelse mot sentrum, som er mål for de fleste passasjerene.	OK. God overgang mellom buss og tog. Krever kanskje at noen busser står bak hverandre. Lenger kjørelengde for bussene.	Lengre unna togene, krevende for UU dersom bussene ikke får kjøre ordentlig inntil kantstein.
<b>Parkering</b>	Kan kombineres med parkering, under eller over.	Kan kombineres med parkering under, eller i nærheten.	Kan kombineres med parkering i nærheten. Vanskeliggjør atkomst til parkering fra sør hvis Ringvegen stenges.
<b>Kostnader</b>	Ikke kjent.	Ikke kjent	Ikke kjent
<b>Trafikksikkerhet</b>	Konfliktpunkt ved innkjøring. Bør ses på ved videre arbeid.	God, men mulig konfliktpunkter ved kryssing av sykkelfelt langs Ringvegen.	Busser langs gata kan føre til at flere beveger seg mellom bussene ut i gata.

Tabell 1 Plassering bussterminal

Grønt = god løsning / gult = generelt godt, men med noen utfordringer / oransje = dårlig løsning

#### Andre trafikale konsekvenser

For rundkjøringen i krysset Ringvegen, Algarheimsvegen, Gotaasalleen, Storgata vil stenging av Rådhusplassen (Furusethgata) føre til redusert belastning. Dette ble påvist i trafikkanalyse utført av Asplan Viak i 2009/2010 i forbindelse med rapporten «Byutvikling Jessheim». En ny trafikkutredning er gjort i 2014 for Harald Kværner eiendom i forbindelse med regulering av Skovly S4 (Furusethgata nord).

Mange bruker Furusethgata bl.a. som adkomst til store parkeringsplasser på tomte som nå planlegges utbygd på Skovly S4 i tilknytning til kjøpesenteret. Med Furusethgata stengt vil færre biler ha behov for å bevege seg inn i denne delen av sentrum.

Utredningen viser at krysset Algarheimsvegen/Ringvegen/Storgata likevel vil nærme seg en kapasitetsgrense med prognosene for trafikkvekst fram mot 2030 (B=0,9 tilfart Gotaasalleen). Utredningen tar høyde for at det planlegges økt aktivitet i området, at Furusethgata stenges og at Henrik Bulls veg vil fungere som avlastning. Som løsning på problemet foreslås en breddeutvidelse av tilfarten fra Gotaasalleen slik at belastningen reduseres (B=0,8). I planforslaget utvides vegarealet for å sikre nok areal til å ivareta en breddeutvidelse av Gotaasalleen. Dette går på bekostning av grøntarealet mot parkeringsplassen foran Gotaasgården. I verste fall må noen p-plasser også endres.

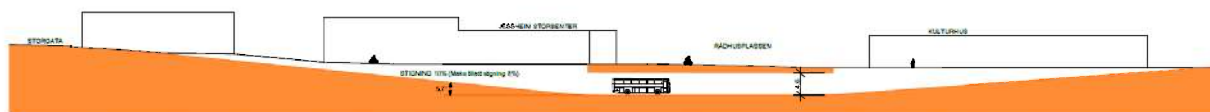


Mye av trafikken som genereres i sentrum er knyttet til parkering. Både Ruter, ROM, Jernbaneverket og Statens vegvesen har kommentert at kravet til parkeringsplasser i stasjonsområdet gjerne kan reduseres. Samtidig er det påvist at kjøpesenteret har en stor andel av kundene sine fra områder i regionen som er dårlig betjent av kollektivtrafikk. Med redusert antall parkeringsplasser vil også trafikkbelastningen på området reduseres, slik at sentrum kan fungere bedre for gående, syklende og kollektivtrafikk. I planforslaget skal parkeringsdekningen være i henhold til Byplanens krav til parkering eller nyere føringer, og med min. 240 plasser til pendlerparkering i tillegg. For å få til dette legges det til rette for å etablere p-hus under bakken i store deler av området. Det vil være mulig å gjøre nye vurderinger ved detaljregulering som kan bidra til å redusere antallet parkeringsplasser innenfor området.

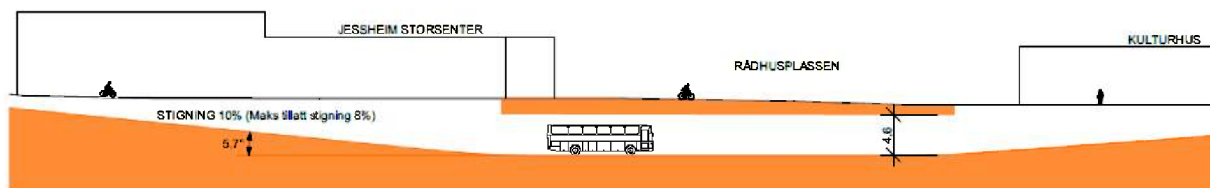
Gatetun har som formål å fremme et bymiljø der gående og syklende får en viktigere plass i byrommet. Med lav hastighet i sentrum (30 km/t) vil det ha liten innvirkning på trafikkflyten å blande trafikantene. Ved en tradisjonell gateløsning vil det legges til rette med fotgjengerfelt som gir fotgjengere rett til å krysse, og både busser og biler må stoppe. I et trafikkmiljø med *shared space* vil ingen ha en rett, men alle må respektere hverandre. Dette fungerer godt mange steder hvor dette er utprøvd. I planprosessen har det kommet innspill bl.a. fra Ruter, som er redd for at framføring av buss vil bli forhindret av en slik løsning. Det er lite sannsynlig at en gatetunløsning med *shared space* vil føre til forsinkelser for bussene. I en løsning med fotgjengerfelt vil bussen også risikere å måtte vente på kryssende fotgjengere. Endelig løsning for utformingen av gatetunet må avklares før opparbeidelse.

#### Andre løsninger som er vurdert

Underveis i arbeidet har det blitt foreslått en kulvertløsning i Ringvegen, der biltrafikken ledes under løyk på strekningen mellom Storgata og Henrik Bulls veg. Da vil man kunne forbeholde området i akse mellom Rådhusplassen og Sagaparken til myke trafikantar. Med denne løsningen kreves et fall på 10 %. Maks tillatt fall i henhold til vegnormalene er 8 %. En slik løsning fører også til lange ramper på begge sider av kulvertløyket for å ta opp- og nedstigningen. Dette vil kunne oppfattes som nye barrierer i bystrukturen.



Figur 37 Langsnitt kulvert i Ringvegen fra Storgata mot Henrik Bulls veg under akse mellom Rådhusplassen og Sagaparken



Figur 38 Utsnitt av figuren over. Kulvert i Ringvegen.

Løsningen med kulvert i Ringvegen er ikke videreført i planforslaget.

#### 7.4. AIMSUN-beregning

Det er foretatt beregning av konsekvenser for trafikken ved å etablere gateterminal i Ringvegen, som innebærer stenging av gata for alminnelig gjennomkjøring. Beregningene er også gjort med forutsetning om at Rådhusplassen og Storgata vest for Veiberggata er stengt.



Figur 39 Beregnet ÅDT 2015

2015

Stenging av deler av Storgata fører til vekst i Gotaasalleen. Bilistene velger å benytte Gotaasalleen fremfor å kjøre deler av Storgata og Veiberggata. Ringvegen nord for Henriks Bulls veg får også økning i trafikkmengden. Trondheimsvegen får den største veksten som følge av både stenging av Furusethgata og stenging i Ringvegen. Det blir også vekst på fv.454-Dølivegen. Det ser ut som enkelte bilister unngår Trondheimsvegen og heller kjører Ringveisystemet bestående av Dølivegen og Ringvegen. Trafikkavviklingsmessig går det greit, men i midt i rushtiden er det rundkjøringen i Gotaasalleen / Trondheimsvegen som blir

flaskehalsen. Det vil bli større køer der enn det er i dag, men det avvikles i løpet av rushtiden.



Figur 40 Beregnet ÅDT 2030

## 2030

Det er lagt opp til 20% biltrafikkvekst i sentrum. Prosjekter som inngår i 2030:

- Delvis stengt Storgata
- Ringvegen er stengt mellom Henrik Bulls veg og Furusethgata
- Rådhusplassen er stengt for biler
- Avkjøring E6 sør er utbedret med rundkjøringer
- Dampsaga Allé er åpnet



- Krysset ved sykehuset (Jessheim nord) er utbedret
- Krysset Dølivegen / Gardermovegen er endret iht. gjeldende planer
- Signalanlegget i Trondheimsvegen / Ringvegen er erstattet med rundkjøring

Sammenligner en 2030 mot dagens situasjon (referanse) ser en stor vekst på Jessheimvegen. Det skyldes utbyggingen på Gystadmarka. Trondheimsvegen, nord for sentrum, og Jessheimvegen får også trafikkvekst. Det skyldes både generell trafikkvekst, men kan også skyldes at de som bor nord for sentrum kjører til E6-avkjøring nord i stedet for gjennom sentrum og avkjøring sør for å komme seg til E6. Den delen av Storgata som fortsatt er åpen, får vekst sammenlignet med dagens situasjon. Køsituasjonen i 2030 er ytterligere forverret i rundkjøringen Gotaasalleen / Trondheimsvegen. Det fører til at bilistene i større grad velger Storgata og Veiberggata for å unngå flaskehalsen. Naturlig nok er rushtiden lenger i 2030 og det er lengre køer.

### 7.5. Universell utforming

Det legges til rette for nye byrom og en bystruktur som vil gjøre Jessheim sentrum mer lesbart for brukerne. Bebyggelsen vil i større grad enn veiene definere rommene, det skal i større områder være trinnfrie flater. I forhold til kryssing av jernbanen har arkitektkonkurransen vist at en overgang vil kreve en løsning med trapp og heiser, mens en undergang kan bli en integrert del av bygulvet som faller til et nivå under sporene. Høydeforskjellen er også mindre dersom det velges en løsning for kryssing under sporene. Selv om en heisløsning kan aksepteres som en løsning også for bevegelseshemmede vil en kryssing over jernbanen sannsynligvis oppfattes som en større barriere for alle brukere enn en undergang. For syklister og kanskje barnevogn-trillere, kan det muligens hjelpe med en rampe i trappene slik at det er mulig å trille sykler og barnevogner over.

Opparbeiding av nye torg og plasser og etablering av nye bygninger som skal forholde seg til gjeldende forskrifter vil bety en betydelig oppgradering av det fysiske miljøet for alle.

### 7.6. Barn og unges interesser

I forbindelse med medvirkningsprosesser for Jessheimplanene og Byromsutredningen (2011-2012), har kommunen hentet inn verdifulle innspill fra barn og unge vedrørende dagens bruk og forslag til utforming og innhold i byrommene i sentrum (bl.a. Rådhusplassen, stasjonsparken og Rådhusparken). Disse innspillene peker på et generelt ønske blant barn og unge om byrom som innbyr til lek og aktivitet med en oversiktlig og trygg utforming. De peker spesielt på vanninstallasjoner, belysning, og sittemuligheter. Det er blant annet gitt innspill om vannspeil på Rådhusplassen som kan brukes som isflate om vinteren. Rådhusplassen reguleres stor nok for å ha plass til en form for lekeplass inn mot bibliotekveggen.

### 7.7. Bevaring og fornyelse

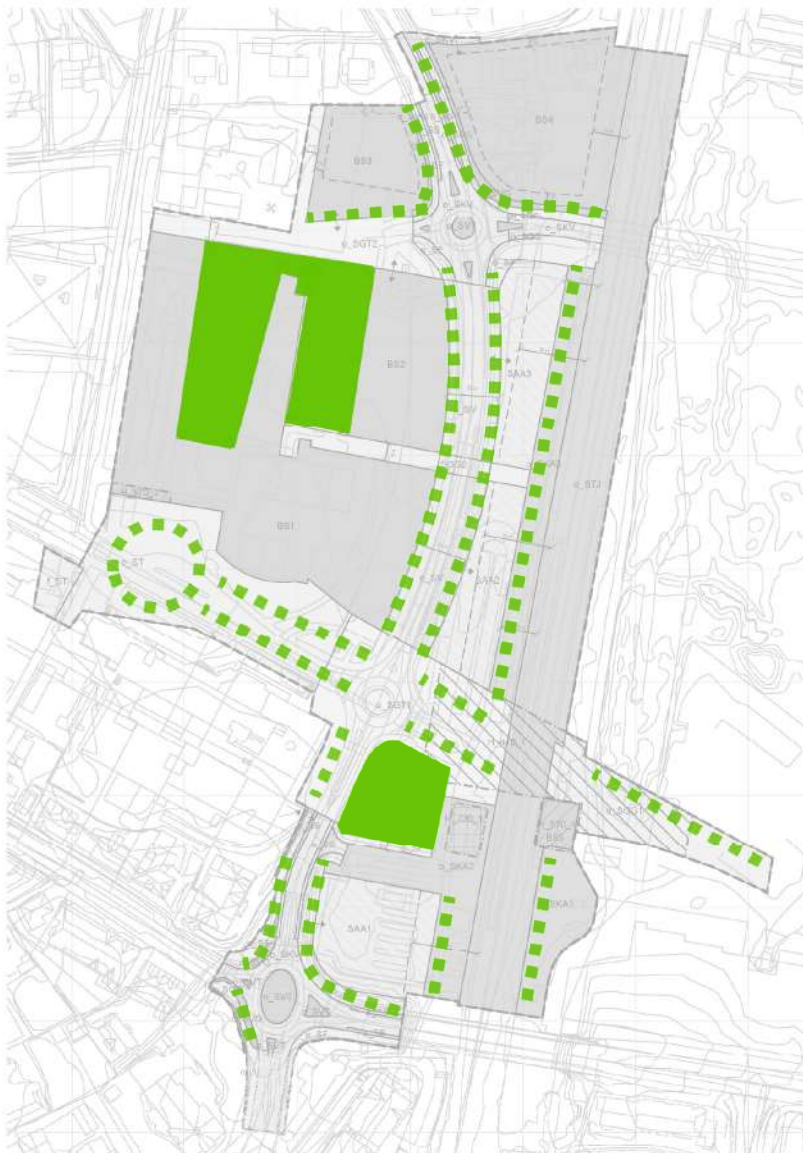
I Byplanen for Jessheim er flere bygninger og kulturmiljøer i sentrum helt eller delvis vist som hensynssone bevaring kulturmiljø. Samtidig forventes en stor vekst og fortetting i kollektivknutepunktet som kan gå på bekostning av noen av de eksisterende miljøene. I planarbeidet er vernehensynene vurdert i forhold til muligheter ved å tillate endringer som gir andre kvaliteter. Følgende vurderinger er gjort:

- For kulturmiljøet rundt Rådhuset og Fakkelsenteret sier Jessheim Byplan (16.6.2014) at fasadene på rådhuset og Fakkelsenteret bør ivaretas. Både Rådhuset og Fakkelsenteret er lav bebyggelse i forhold til det som bygges i Jessheim i dag. Samtidig forventes en fortetting og høy utnyttelse, særlig i områdene nært kollektivknutepunktet (blant annet Skovly og Saga Terrasse). I planforslaget er det åpnet for å bygge videre på Rådhuskvartalet, særlig på kulturhusdelen mot Ringvegen, inkl. parkeringshuset Ormen Lange. Det foreslås å bevare sør og vestsiden av den eldre vestre delen av rådhusets arkitektur, som har verneklasse VK2 i kulturminnevernplanen.
- For Fakkelsenteret, som er også en del av Jessheim Storsenter, foreligger allerede en vedtatt plan (Reguleringsplan for kvartal 5 og 6, vedtatt i 2007) som åpner for utvidelse av senteret med utkraging på deler av fasaden i retning mot Furusethgata. Her er det bestemmelser om at ny bebyggelse skal så langt som mulig ivareta Fakkelsenterets karakteristiske bygningsmessige uttrykk og særpreg. Områdereguleringsplanen legger seg inntil reguleringsplanen for Kvartal 5 og 6 (Fakkelsenteret) og endrer ikke på denne. Byplanen har også en retningslinje med hensynsone bevaring for denne delen av Fakkelsenteret. H. Kværner Eiendom AS har fremvist tegninger som viser at de planlegger å ivareta de mest bevaringsverdige delene av Fakkelsenteret. De endelig avklaringer gjøres i byggesaken her.
- Jessheim stasjon, Stasjonsparken og Herredshuset er viktige historiske referansepunkter i Jessheim. Stasjonsbygningen er fredet etter kulturminneloven og ved detaljregulering og annen planlegging bør det vektlegges at bebyggelsen rundt tilpasser seg i uttrykk og volum. Stasjonsparken er vurdert i forhold til bevaring, og det er konkludert med at parkens store trær og grønne preg kan videreføres ved nye tiltak. Samtidig er det rom for at parken kan utvikles med plass for opphold, aktiviteter, ny vegetasjon og med et uttrykk som også gjenspeiler vår tid.
- Herredshuset ligger utenfor planområdet sør for rundkjøring mellom Ringvegen og Algarheimsvegen. Herredshuset er omkranset av store trær og i planen vurderes det som viktig å få til en grønn forbindelse med gatetrær i Ringvegen mellom stasjonsområdet og Herredshuset. En bygning inntil Ringvegen og over dagens bussterminal kan styrke gaterommet mellom stasjonen og Algarheimsvegen og kan formidle sammenhengen til Herredshuset i en urban struktur. Dette vurderes som en bedre løsning enn å sikre den direkte aksen mellom stasjonsbygningen og Herredshuset, som i dag er preget av dårlige stelte trafikk- og restarealer. Med løv på trærne er det heller lite sikt i denne aksen. Fordelene med å utvikle denne tomta som et nytt bykvartal vurderes som større enn ulempene ved å fjerne den visuelle aksen.
- Pakkhuset og det omplasserte administrasjonshuset i Sagaparken er med på å skape et historisk miljø knyttet til jernbanen og industrien i området og reguleres med hensynsone for bevaring. Videre vil en ny kryssing av jernbane-sporene for myke trafikanter kunne forsterke sammenhengen med det historiske miljøet ved stasjonsbygningen.

### 7.8. Grønnstruktur

Det er en uttalt strategi i kommuneplanen at bysamfunn og tettsteder skal utvikles med bl.a. mangfoldig grønnstruktur innenfor tettstedene og rikt kulturlandskap utenfor.

Innenfor planområdet er det planlagt at Stasjonsparken skal kunne videreutvikles. Fortetting i planområdet vil gå på bekostning av grøntarealer i rabatter og restarealer, samtidig som det skal opparbeides nye gateprofiler med trerekker og plasser og torg som skal beplantes. Det er en målsetting med planarbeidet at stasjonsområdet skal kunne være et nav for å knytte sammen ulike grønnstrukturer, friluftsområder og parker i nærheten. Gang- og sykkelvegnettet vil spille en viktig rolle for å få dette til å fungere. Gjennom bestemmelsene vil eksisterende trær søkes bevart så langt som mulig og det skal plantes nye trær og vegetasjon.



Figur 41 Mulig grønnstruktur i planen



## 7.9. 0-alternativet

0-alternativet innebærer at arealene som er omfattet av planen i liten grad kan utvikles. Det vil ikke være mulig å sikre en helhetlig utvikling av området, og det vil føre til en mer kompleks prosess for å kunne regulere mindre delområder. 0-alternativet vil også være til hinder for å sikre gode løsninger for gående, syklende og kollektivtrafikken, slik det er vedtatt som ambisjon i Byplanen for Jessheim. 0-alternativet følger ikke opp kommunens ambisjoner og de regionale forventningene til utviklingen av Jessheim som regionalt knutepunkt.

Oversikt over forskjellen mellom planforslaget og 0-alternativet:

Alternativer Temaer	Planforslaget	0-alternativet
<b>Bymiljø</b>	Styrking av møteplasser, tilrettelegging for bruk, fokus på mennesker mer enn biler.	Ivaretar ikke kommunens ambisjoner om styrking av bykvalitetene med fokus på møteplasser.
<b>Gående og syklende</b>	Bedre samspill mellom ulike trafikanter, bedre forbindelser gjennom området og under jernbanen. Sikret sykkelløsninger.	Mest fokus på biltrafikk og parkering av biler. Lite hensiktsmessig for gående og syklende.
<b>Trafikk, framkommelighet</b>	Styrking av løsninger for gående og syklende kan føre til et roligere trafikkmiljø i sentrum. Det legges til rette for bedre kapasitet i rundkjøring ved Algarheimsvegen.	Uoversiktlig løsning med mer fokus på veg enn gate. Relativ god framkommelighet, men sikrer ikke kapasitet for framtida bl.a. i rundkjøring ved Algarheimsvegen.
<b>Kollektivknutepunkt</b>	Kryssing av jernbanen for fotgjengere styrker kollektivknutepunktet og sentrum. Utvikling av gateterminal eller bussterminal gir bedre forhold for reisende.	Uavklart løsning for utvikling av kollektivterminalen. Kan likevel fungere godt i mange år. Mangler løsning for kryssing av jernbanen for gående.
<b>Utbygging/fortetting</b>	Stort utbyggingspotensial. Viktig for bygging av Jessheim som by og styrking av kollektivknutepunktet.	Mindre forutsigbar utvikling. Mer kompleks planprosess for utbyggere og fare for utsetting av fortettingen av Jessheim.
<b>Grønnstruktur</b>	Grønnstruktur sikres gjennom planbestemmelser. Gatetrær og parker skal fungere slik at det skapes sammenhenger.	Sikrer ikke løsninger med gatetrær og forbindelser. Det er likevel plass for mye grønt i mellomrom, rabatter etc.
<b>Tverrforbindelse</b>	Arealer for tverrforbindelsen mellom øst og vestsida av stasjonen sikres	Sikrer ikke arealer for gjennomføring av en tverrforbindelse på stasjonen.
<b>Kulturminner</b>	Stasjonsbygget og pakkehuset sikres med bestemmelser om vern. Stasjonsparken skal ivaretas som grønn lunge. Deler av den eldre delen av Rådhuset sikres som kulturminne ved hensynsone bevaring.	Kulturmiljøet er fortsatt sikret gjennom Byplan for Jessheim og andre planer.
<b>Universell utforming</b>	I tillegg til at universell utforming skal ivaretas ved prosjektering i henhold til teknisk forskrift sikrer planforslaget sammenhengende gulv for myke trafikanter gjennom store deler av planområdet.	Området vil fortsatt framstå som fragmentert og ikke lett å bruke for synshemmede og bevegelseshemmede.
<b>Barn og unges interesser</b>	Det skal legges vekt på møteplasser som styrker kvaliteter for aktivitet og opphold. Dette er positivt også for barn og unge.	Ingen nye kvaliteter for barn og unge.

Tabell 2

## 7.10. Risiko og sårbarhet

### Bakgrunn

I følge plan- og bygningslovens § 4-3 skal myndighetene ved utarbeidelse av planer for utbygging påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet for formålet, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Denne ROS-analysen skal ivareta dette kravet. I planprosessen er det ikke avdekket særskilte krav til dokumentasjon av samfunnssikkerhet i og ved planområdet. For nærmere detaljer om planområdet og planlagt arealbruk, vises det til planbeskrivelsen.

### Metode

Analysen er gjennomført med egen sjekkliste basert på krav i NS5814 og rundskriv fra DSB<sup>1</sup>. Analysen er basert på foreliggende skisse til reguleringsplan og tilhørende illustrasjoner. I risikovurderingene er det tatt utgangspunkt i relevante kravdokumenter.

Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdets funksjon, utforming mm, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene (hhv konsekvenser for og konsekvenser av planen). Forhold som er med i sjekklista, men ikke er tilstede i planområdet eller i planen, er kvittert ut i kolonnen «Aktuelt?» og kun unntaksvis kommentert.

Vurdering av **sannsynlighet** for uønsket hendelse er delt i:

- Svært sannsynlig (4) – kan skje regelmessig; forholdet er kontinuerlig tilstede; en hendelse har stort omfang.
- Sannsynlig (3) – kan skje av og til; periodisk hendelse (årlig); en hendelse har middels stort omfang.
- Mindre sannsynlig (2) – kan skje (ikke usannsynlig; ca. hvert 10. år); en hendelse har lite omfang.
- Lite sannsynlig (1) – det er en teoretisk sjanse for hendelsen; skjer sjeldnere enn hvert 100. år; en hendelse har marginalt omfang.

Kriteriene for å vurdere **konsekvenser** av uønskete hendelser:

	Personskade	Miljøskade	Skade på eiendom, forsyning mm
1. Ubetydelig	Ingen alvorlig skade	Ingen alvorlig skade	Systembrudd er uvesentlig
2. Mindre alvorlig	Få/små skader	Ikke varig skade	Systembrudd kan føre til skade dersom reservesystem ikke fins
3. Alvorlig	Behandlingskrevende skader	Midlertidig/behandlingskrevende skade	System settes ut av drift over lengre tid; alvorlig skade på eiendom
4. Svært alvorlig	Personskade som medfører død eller varig mén; mange skadd	Langvarig miljøskade	System settes varig ut av drift; uopprettelig skade på eiendom

Tabell 3

<sup>1</sup> Systematisk samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid i kommunene (2001), Samfunnssikkerhet i arealplanlegging. Kartlegging av risiko og sårbarhet (2010).

Karakteristikk av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens er gitt i *Tabell 4*.

*Tabell 4 Matrise for risikovurdering*

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig				
2. Mindre sannsynlig				
1. Lite sannsynlig				

- Hendelser i røde felt: Umiddelbare tiltak nødvendig.
- Hendelser i oransje felt: Tiltak nødvendig.
- Hendelser i gule felt: Overvåkes; tiltak vurderes ut fra kostnad i forhold til nytte.
- Hendelser i grønne felt: Rimelige tiltak gjennomføres.
- Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

Asplan Viak AS v/Geir Egilsson har gjennomført analysen, på grunnlag av dokumentasjon som er framskaffet i planprosessen og kilder som er angitt i kap. 5.

#### **Overordnet risikosituasjon**

Evt. opplysninger fra overordnet kommune-ROS mm.

#### **Uønskete hendelser, risiko og tiltak**

##### **Analyseskjema**

Tenkelige hendelser, risikovurdering og mulige tiltak er sammenfattet i *Tabell 5*.

*Tabell 5 Bruttoliste mulige uønskete hendelser*

Hendelse/Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
<b>Naturreisiko</b>					
<i>Er området utsatt for, eller kan planen/ tiltaket medføre risiko for:</i>					
1. Steinskred; steinsprang	Nei				
2. Snø-/isskred	Nei				
3. Løsmasseskred	Nei				
4. Sørpeskred	Nei				
5. Elveflom	Nei				
6. Tidevannsflom; stormflo	Nei				
7. Klimaendring	Ja	3	2		Klimaendringer kan føre til økt nedbørsintensitet. Krever tiltak for å sikre eiendommer og infrastruktur.
8. Radongass	Ja	3	3		Det er gjort radonundersøkelse i området, som viser nivåer over tillatt verdi. Ivaretas av Krav i TEK 10 § 13-5 må dokumenteres i byggesak.
9. Vindutsatt	Nei				



Hendelse/Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
10. Nedbørutsatt	Nei				
11. Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare	Nei				
12. Annen naturrisiko	Nei				
<b>Sårbare naturområder og kulturmiljøer med mer</b>					
<i>Medfører planen/tiltaket fare for skade på:</i>					
13. Sårbar flora	Nei				
14. Sårbar fauna/fisk	Nei				
15. Naturvernområder	Nei				
16. Vassdragsområder	Nei				
17. Automatisk fredete kulturminner	Nei				
18. Nyere tids kulturminne/-miljø	Ja	1	3		Fredede og vernede bygninger i området. Kan bl.a. utsettes for brann.
19. Viktige landbruksområder (både jord-/skogressurser og kulturlandskap)	Nei				
20. Parker og friluftsområder	Ja	1	1		Stasjonsparken skal sikres.
21. Andre sårbare områder	Nei				
<b>Teknisk og sosial infrastruktur</b>					
<i>Kan planen/tiltaket få konsekvenser for strategiske områder og funksjoner:</i>					
22. Vei, bru, knutepunkt	Ja	2	4		Stasjon og bussterminal i kollektivknutepunkt. Fare for påkjørsler. Tiltak nødvendig.
23. Havn, kaianlegg, farleder	Nei				
24. Sykehus/-hjem, andre institusjoner	Nei				
25. Brann/politi/ambulans / sivilforsvar (utrykningstid mm)	Ja	3	3		Veinettet kan i perioder være belastet. Tiltak for framkommelighet for utrykningskjøretøyer må sikres.
26. Kraftforsyning	Ja	2	2		Fare for uønskede hendelser i anleggsarbeid.
27. Vannforsyning og avløpsnett	Ja	2	2		Fare for uønskede hendelser i anleggsarbeid.
28. Forsvarsområde	Nei				
29. Tilfluktsrom	Nei				
30. Annen infrastruktur	Ja	2	2		Jernbane med lokaltog og gods.
<b>Virksomhetsrisiko</b>					
<i>Berøres planområdet av, eller medfører planen/tiltaket risiko for:</i>					
31. Kilder til akutt	Nei				

Hendelse/Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
forurensning i/ved planområdet					
32. Tiltak i planområdet som medfører fare for akutt forurensning	Nei				
33. Kilder til permanent forurensning i/ved planområdet	Nei				
34. Tiltak i planområdet som medfører fare for forurensning til grunn eller sjø/vassdrag	Nei				
35. Forurensset grunn	Ja	2	2		Ukjent hva som er av forurensning i grunnen. Det stilles krav til grunnundersøkelser i planbestemmelser.
36. Kilder til støybelastning i/ved planområdet (inkl trafikk)	Ja	4	2		Støy fra vei og jernbane. Sentrumsområdet har i Byplanen særlige bestemmelser for støy som stiller krav til lydnivå innendørs, boenheter mot stille side, og uteoppholdsplass på stille side. Videreført i bestemmelsene.
37. Planen/tiltaket medfører økt støybelastning	Ja	3	2		Støy. Generell økning i trafikk etter utbygging. Se pkt. over for tiltak.
38. Høyspentlinje (elektromagnetisk stråling)	Nei				
39. Skog-/lyngbrann	Nei				
40. Dambrudd	Nei				
41. Regulerte vannmagasiner, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand mm	Nei				
42. Gruver, åpne sjakter, steintipper etc.	Nei				
43. Risikofylt industri mm (kjemikalier/eksplosiver osv.)	Nei				
44. Område for avfallsbehandling	Nei				
45. Oljekatastrofeområde	Nei				
46. Ulykke med farlig gods til/fra eller ved	Ja	1	3		Det transporteres farlig avfall langs vei og

Hendelse/Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
planområdet					jernbane. (DSB nettstedskart) Risiko for uønskede hendelser innenfor planområdet.
47. Ulykke i av-/påkjørslar	Ja	2	3		Tiltak: krav til antall, plassering og utførelse.
48. Ulykke med gående/syklende	Ja	2	4		Tiltak: krav til utførelse. Design for lav fart og gode systemskifter for sykler
49. Andre ulykkespunkter langs veg.	Nei				
50. Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?	Nei				
51. Er det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?	Nei				
52. Annen virksomhetsrisiko	Nei				
<b>Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring</b>					
53. Endring av grunnvannstand ved tiltak.	Ja	2	2		Grunnvannstand står høyt i deler av området. Ved tiltak må konsekvens for grunnvannstand beskrives og dokumenteres i byggesak.
54. Fare for utrasing av masser ved tiltak under bakken.	Ja	2	2		Tiltak: Krav til vurderinger av grunnforhold ved tiltak.

Tabell 6 Endelig risikovurdering

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig		<b>36</b>		
3. Sannsynlig		<b>7, 37</b>	<b>8, 25</b>	
2. Mindre sannsynlig		<b>26, 27, 30, 35, 53, 54</b>	<b>47</b>	<b>22, 48</b>
1. Lite sannsynlig	<b>20</b>		<b>18, 46</b>	

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og/eller ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser, krever tiltak, jf. tabell 1. Det er ikke identifisert slike hendelser eller situasjoner i planområdet. Risikosituasjonen oppsummeres i følgende kapitler.

#### Naturreisiko

##### Pkt. 7

Det er vurdert som sannsynlig at klimaendringer vil kunne føre til økt nedbørsintensitet.



Konsekvensene innenfor planområdet er regnet som mindre alvorlige. Det er innarbeidet krav til lokal overvannshåndtering og fordrøyning i planbestemmelsene.

#### Pkt. 8

Det er gjort kartlegging av radon i Ullensaker kommune i 2000/2001. Det ble da funnet forekomst av radon over grenseverdiene i 20% av de undersøkte boligene i området rundt Jessheim. TEK10 stiller krav til sikring mot radon i nybygg.

### *Sårbare kulturmiljøer*

#### Pkt. 18

Innenfor området er en fredet bygning (Stasjonsbygningen), samt bygninger og kulturmiljøer som skal hensyntas i forhold til vern. (Pakkhuset, Stasjonsparken og aksene mellom stasjonen og Herredshuset.). Noen av verneverdiene er knyttet til bygningenes fysiske egenskaper og fordi de representerer en historisk referanse på stedet. Forholdet mellom stasjonen og Herredshuset handler om visuell kontakt, mens Stasjonsparkens verneverdi handler om parkens rolle historisk i tilknytning til stasjonsbygget.

Stasjonen og området mellom rådhuset og Fakkelsenteret er vist som hensynssone i Byplanen vedtatt 16.6.2014, og i reguleringsarbeidet for stasjonsområdet blir vilkårene for utbygging i området avklart og det blir ikke nødvendig å videreføre hensynssonen utover Rådhusets vestre fløy. Brann er vurdert som den største trusselen for bygningene som er utført i tre, med fare for total ødeleggelse. Framkommelighet for utrykningskjøretøyer er vesentlig for å sikre mot brann. Dette blir ivaretatt i planforslaget som også legger steds kvalitetene og de estetiske verdier de kulturhistoriske miljøene representerer.

#### Pkt. 20

Stasjonsparken skal vurderes i forhold til vern og utvikling. Det er stilt krav i bestemmelsene til å ta vare på trær. Det kreves også situasjonsplan og utomhusplaner som skal sikre en god plan før tiltak iverksettes.

### *Teknisk og sosial infrastruktur*

#### Pkt. 22

Innenfor planområdet legges det til rette for et kollektivknutepunkt som skal håndtere en økende mengde passasjerer som har Jessheim som utgangspunkt eller mål. Det vil også være aktuelt med bytte mellom ulike transportmidler. Mange vil også komme til stasjonsområdet med egen bil, for å slippe av eller hente passasjerer. Det skal også legges til rette for at mange skal kunne komme til fots eller på sykkel. Det vil være en viktig del av planprosessen å finne løsninger som ivaretar hensynet til en effektiv logistikk samtidig som sikkerheten ivaretas.

#### Pkt. 25

Jessheim sentrum skal være framkommelig for utrykningskjøretøyer. I planforslaget legges det til rette for at disse skal kunne komme fram til alle nødvendige målpunkter. For målpunkter utenfor planområdet kan det i perioder med mye trafikk være mer hensiktsmessig å bruke andre ruter. Dette må ivaretas gjennom Ullensaker kommunes helhetlig planarbeid for vegsystemet i og rundt tettstedet Jessheim.

#### Pkt. 26 og 27

Sikring mot uønskede hendelser knyttet til kraftforsyning og vann- og avløp skal ivaretas av prosjekterende og utførende i forbindelse med gjennomføring av tiltak.

#### Pkt. 30

Jernbanen gjennom området utgjør en fare for uønskede hendelser. Jessheim stasjon er del av hovedbanen mellom Oslo og Eidsvoll. Banen trafikkeres av lokaltog i trafikk mellom Dal og Drammen/Hokksund (L13) og av godstog mellom Oslo, Gudbrandsdalen, Østerdalen, Åndalsnes, Trondheim og Bodø. Gardermobanen går parallelt lengre vest og kan fungere for tog som trenger å passere dersom Hovedbanen er sperret.

#### *Virksomhetsrisiko*

#### Pkt. 35

Det er ikke kjent at det er grunnforurensning innenfor planområdet, men det er stilt krav i reguleringsbestemmelsene om grunnundersøkelser og evt. tiltaksplan før igangsetting av tiltak.

#### Pkt. 36 og 37

Det er kartlagt støy fra både jernbane og vei innenfor området, med støysonekart vist i planbeskrivelsen til Byplanen (vedtatt 16.6.2014). Innenfor sentrumsområdet er det i Byplanen gitt særlig bestemmelser for etablering av støyfølsom bebyggelse i rød eller gul støysone.

#### Pkt. 46

Med hovedveger og jernbane gjennom området er det en viss risiko for at ulykker med farlig gods på vei eller bane kan føre til uønskede hendelser innenfor planområdet. Dette er vanskelig å innføre tiltak som sikrer godt nok mot slike hendelser, og dette er en problemstilling som må ivaretas gjennom kommunens generelle beredskap.

#### Pkt. 47 og 48

Det er registrert 4 ulykker innenfor planområdet i perioden 1993 til 2014. 3 involverte fotgjengere og syklistar med lettere skader som alvorligste konsekvens. 1 ulykke førte til alvorlig skade og involverte syklist. Innenfor planområdet skal det legges til rette for et trafikkmiljø med design som fører til lav fart og som bidrar til god adferd mellom alle trafikanter. Det er viktig å finne en balansegang som ivaretar bylivets kompleksitet i samspill med trafikken gjennom området.

#### Pkt. 53

Det er kjent at grunnvannsstanden innenfor planområdet kan stå høyt. Dette kan være utfordrende i forhold til tiltak under bakken. Nye tiltak kan endre grunnvannsstanden ved at grunnvannet dreneres vekk, og det kreves at tiltakene bl.a. må utføres for å sikres mot inntrenging av vann og de må sikres mot oppdrift. Det er også viktig at grunnvannsstanden ikke endres på en måte som kan føre til skader på omkringliggende bygninger og anlegg i form av f.eks. setninger. Det er gitt bestemmelse i planen om å vurdere tiltaks konsekvens på hydrogeologiske forhold.

### *Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring*

Det er kjent at området kan ha en høy grunnvannstand. Det stiller derfor krav i bestemmelsene til vurderinger av konsekvenser for grunnvannstanden og hvordan tiltak sikres mot vanninntrenging og oppdrift.

### *Kilder*

- Se kartlegging av Radon i Ullensaker kommune [her](#).
- Byplan for Jessheim (vedtatt 16.6.2014).
- Direktoratet for sikkerhet og beredskap, nettstedkart.
- Opplysninger som framgår av planbeskrivelsen.
- Vegdata.no Statens vegvesen

## 8. Relevante dokumenter

1. [Planprogram Stasjonsområdet og Rådhusplassen, Jessheim sentrum](#)
2. Sammendrag høringsuttalelser til oppstartsvarsel
3. Alle høringsuttalelser til oppstartsvarsel
4. Tegning eksempel gatetun/*shared space*
5. Oversikt arealer i plankartet
6. [Rapport Midt i Jessheim, v/Asplan Viak, forprosjekt 2010](#)
7. [Over- og undergang, vinnerutkastet «Puls» ved Pir II arkitekter m/juryens uttalelse](#)
8. [Byplan Jessheim 2030](#)
9. [Høringsforslag til regional plan for Oslo og Akershus](#)
10. Oppsummering fra workshop med arbeidsgruppa for Midt i Jessheim
11. Innspill, anbefalinger og oppsummering av anbefalinger og konklusjoner fra andre rapporter og utredninger
12. Overordnet prinsipplan for veg- og gatenettet på Jessheim
13. [Jernbaneloven](#)