

Innspill, anbefalinger og konklusjoner fra andre utredninger og rapporter

Trafikkanalyse Jessheim

Rapport COWI, 2012

Lenke til [PDF](#)

Følgende anbefalinger er relevante for planområdet:

Vegsystem

Det foreslås det å prioritere byggingen av omkjøringsvegen sør/øst. Denne kan avlaste sentrum for gjennomkjøringstrafikk.

Kollektivsystem

Det bør også arbeides videre med å bedre togtilbudet ytterligere utover endringene planlagt i forbindelse med Ruteplan 2014. Videre bør særlig busstilbud/frekvens mellom Jessheim, Gardermoen Næringspark og Oslo lufthavn bedres.

Kollektivtrafikken bør sikres god framkommelighet, men det er usikkert hvor det eventuelt blir behov for nye kollektivfelter pga. at de planlagte endringene i vegnettet som kan løse noen av dagens avviklingsproblemer. Foreløpig er dessuten frekvensen og forsinkelsene i Jessheim såpass små at de ikke tilfredstiller kriteriene for anleggelse av kollektivfelter. Behovene bør derfor vurderes fortløpende. En strategi der man bevisst begrenser vegkapasiteten vil behovet for kollektivfelter være større.

Uansett bør det vurderes om enkelte gjennomgående bussruter skal ledes utenom Jessheim bussterminal (for å spare tid) og om enkelte bussholdeplasser eventuelt bør flyttes eller legges ned.

Gangsykkelsystem

De planlagte endringene av gangsykkelvegnettet vil forbedre gangsykkelnettet spesielt i sentrum Jessheim med mange nye sykkelfelter. Det bør prioriteres tiltak som gjør systemene sammenhengende bl.a. langs Fv. 178 Algarheimsvegen-Gardermovegen og langs Fv. 454 Trondheimsvegen. Kollektivfelter kan for øvrig også brukes som sykkelfelter om de er brede nok. Videre bør det prioriteres å bygge ny opphøyde kryssingspunkter over Trondheimsvegen og Ringvegen. På tvers av Fv. 174 bør det etableres planskilte kryssinger. Til sist bør det vurderes å bedre gangsykkelforbindelsene på tvers Hovedbanen ytterligere gjennom nye gangsykkelforbindelser.

Parkering

Det foreslås det å øke parkeringskapasiteten i parkeringshus langs Ringvegen og ved Jessheim stasjon. Eventuelt kan det vurderes å omdisponere parkeringsplasser som brukes til ansattparkering til innfartsparkering ved stasjonen.

Prosjektet «Midt i Jessheim»

Rapport Asplan Viak 2010

Lenke til prosjektets hjemmeside [her](#).

Trafikk

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

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

Bussterminal

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

0-alternativet (Dagens plassering) er den nest beste løsningen fordi det gir en kompakt bussterminal med god kontakt mellom bussene. Ulempen med 0-alternativet er at bussene ikke kommer inntil plattform med bakdøra, og derfor må det benyttes lavere plattformer. (pga. bussenes overheng). 0-alternativet har også lengst gangavstand til tog av de vurderte alternativene, selv om toget er plassert helt syd på plattformen mot Oslo.

Fotgjengerundergang

En undergang med lys og luft. Ideen om at en

kan bygge en bred undergang og romslige åpninger i begge ender som legger til rette

for en trygg passasje, og høye byromskvaliteter ved oppstigningen på begge sider.



Figur 21 Eksempel fra prosjektet "Midt i Jessheim"

Utemiljø for barn og unge i Jessheim sentrum

Masteroppgave v/Anne Kamstrup Hovind, NMBU 2014

Lenke til [PDF](#)

Oppsummering av mulige tiltak:

For å imøtekomme barnas ønsker og behov innenfor sentrumskjernen, må det i takt med oppføringen av nye bygninger også legges til rette for offentlige utearealer som inviterer barn, unge og andre aldersgrupper til å oppholde seg der. Barna ønsker seg flere butikker, kaféer og grøntområder i sentrumskjernen. Stedsanalysen fremhevet to allerede eksisterende torg innenfor avgrensningen som med sine kvaliteter og tilbud er attraktive for alle aldersgrupper. Disse bør bevares.

I dag opptar parkeringsplasser store arealer i sentrumskjernen. En del av disse arealene kan frigjøres ved at det legges parkeringsplasser i flere plan.

Forslaget legger opp til at all ferdsel innenfor markeringen skal foregå på de myke trafikantenes premisser, og at store deler av den motoriserte trafikken legges utenfor sentrumskjernen.

Eldrerådets innspill til planarbeidet for Jessheim byplan (sak 33/11)

Saksprotokoll i Eldrerådet - 22.08.2011

Det første som må gis prioritet er å fjerne bilbruken i sentrum slik at Rådhusplassen, senere Storgata og Gotaasalleen kan bli stengt for bilbruk. Det ble også lagt vekt på muligheten for arrangementer på Rådhusplassen.

Kommunalt råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne, KRMNF (sak 36/11, datert 23.08.2011)

Et mest mulig bilfritt sentrum. En klar forutsetning er at Storgata blir gågate!
Parkeringsmulighetene må vurderes både under og over bakkenivå!

Arkitektkonkurranse for tverrforbindelse på Jessheim stasjon, dater 26.05.2014

Utdrag fra juryens kommentar *undergang* «Puls»

Med en rett og en skrå side i bevegelsen mellom vest- og østsiden av togtraseen er både arealeffektivt, opprettholder en åpenhet, gir lys og oversikt og gir følelse av at byen Jessheim fortsetter gjennom undergangen mot østsiden av stasjonen. Utkastet inneholder både en park og en byside i tillegg til funksjonen som undergang.

Prosjektet skiller se klart ut med dette grepet i forhold til de andre utkastene. Konseptet er robust og er tilpasningsdyktig til eventuell fremtidig byutvikling i området. Forslagstiller prøver å få til aktivitet i prosjektet og har generelt beskrevet det på en troverdig måte som juryen tror man kan lykkes med trygghet, sosial sikkerhet og transparens er viktig når det gjelder underganger og er viktige momenter å holde fast ved gjennom prosjektets videre bearbeidelse og utvikling. Overordnet har løsningen gode siktforhold som vil oppleves som trygge.

”Puls” har sett utfordringen med universell utforming og har forutsatt heiser på hver side av sporet. Plasseringen av heisen som markør i møte mellom rett vegg og perrong er vist på en fin måte ”Puls” viser en god løsning mot de tilgrensede områder.

Det er en styrke at gangsonen er trukket nord for rundkjøringen ved Ringveien. Løsningen gir også rom rundt de bevaringsverdige byggene. Undergangen er dimensjonert på en fin og realistisk måte og er i størrelse tilpasset skalaen på Jessheims sentrum. Forslagstiller har foreslått et såkalt grunnvannsspeil. Dette må være et kunstig vannspeil spesielt med tanke på tekniske utfordringer og ved grunnvannsheving.

Drift: Anlegget lar seg lett drifte med mindre arealer som må måkes vinterstid. Forslaget viser en bevisst håndtering av overvann i undergangen.

Kostnader: Ut fra en grov kostnadsvurdering i forhold til de andre utkastene er løsningen vurdert å være i det lavere kostnadssjiktet. Løsningen er generelt godt bearbeidet og presentert.



Figur 22 Plan undergang "Puls"

Utdrag fra juryens kommentar *overgang «Puls»*

Forslag til utforming av bro tilfører situasjonen noe nytt som Jessheim ikke har fra før. Broen har en skala og rytme som virker overbevisende. Broen er gitt en form man mener kan knytte seg til fremtidig bebyggelse på en god måte. Broen har et lett og dynamisk uttrykk. Det arkitektoniske uttrykket, vridningen, knekkpunktene og den varierende bredden gir et robust konsept og gjør prosjektet fleksibelt i forhold til videre bearbeidelse og tilpasninger. Som byggverk har broen en positiv signaleffekt, og den gir både øst- og vestsiden lik kvalitet. Løsningen integrerer de tilgrensede områdene på en fin måte. Broen påvirker byrommet visuelt på en fin måte. Vridningen som gjør at du kan se gjennom konstruksjonen er positiv.

Gangsonen er bygget inn, men fremstår som såpass åpen at man får oversikt.

Broen vil nok oppfattes som litt tettere enn

illustrert. En svakhet i prosjektet er at du ikke kan se enden av broen når du kommer opp, noe som kan føles som utrygt. Broen er trang der det er størst behov for bredde og oversikt. En alvorlig svakhet er at du må forbi to hjørner. Dette kan føles utrygt. Juryen tror imidlertid at disse forholdene kan bearbeides.

Det skapes en plassdannelse både på øst- og vestsiden der broen lander. Broen og plassdannelsen gir lite til hverandre da trappene ned/opp fra brokonstruksjonen fremstår mer som en barriere enn et inviterende element i prosjektet. Trappene er det svake punktet i prosjektet og må løses/utformes på en bedre måte. Trappen må være utformet enklere og må sees i sammenheng med plassdannelsene i større grad. Forslagstiller har løst heisen i klimatisert rom.

Kostnader: Utfra en grov kostnadsvurdering er løsningen vurdert å være i det lavere kostnadssjiktet. Løsningen er generelt godt bearbeidet og presentert.



Figur 231 Plan, overgang "Puls"