

Planinitiativ: Jessheim kryssingsspor og stasjonstiltak

[Teknisk detaljplan og reguleringsplan](#)

10. november 2023 (Revidert)

Saksnummer: 202314591



Innhold

Innledning.....	5
a) Formålet med planen	6
b) Planområdet og planarbeidets mulige virkninger utenfor planområdet.....	7
c) Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak	8
d) Utbyggingsvolum og byggehøyder	9
e) Funksjonell og miljømessig kvalitet	10
f) Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser	11
g) Forholdet til andre planer.....	13
h) Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet.....	16
i) Ivaretagelse av samfunnssikkerhet.....	17
j) Berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles	18
k) Samarbeid og medvirkning	19
l) Vurdering av konsekvensutredning	20

Versjonshistorikk		Info
21.september 2023	Innsendt i forkant av oppstartsmøte	
10.november 2023	Revidert etter oppstartsmøtet 18.10.2023	Kapittel b) er oppdatert: Planavgrensningen og noe tekst er justert Kapittel g) er oppdatert: Det er gjort en ytterligere beskrivelse av forholdet til andre planer

Innledning

Dette planinitiativet gjelder Bane NORs prosjekt Jessheim kryssingsspor og stasjonstiltak i Ullensaker kommune. Det skal utarbeides en teknisk detaljplan med tilhørende reguleringsplan.

Planinitiativet er strukturert etter punktene i §1 i *Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven*¹.

Prosjektutløsende behov

Prosjektet skal blant annet bidra til å øke kapasiteten for lange godstog på Hovedbanen. Det er en nasjonal målsetting om å få mer gods fra veg til bane.

Hovedbanen har hatt en vesentlig økning i person- og godstrafikken de senere årene. Hovedbanen (Lillestrøm – Eidsvoll) er definert overbelastet, og det er begrenset med kryssingsmuligheter for lange godstog, hvilket kompliserer ruteplanleggingen og reduserer strekningens robusthet.

Teknisk hovedplan for Jessheim kryssingsspor ble utarbeidet i 2020. Løsningen fra hovedplanen ble optimalisert høsten 2022 og danner grunnlaget for det videre arbeidet i prosjektet.

Bane NOR ønsker å tilrettelegge for lengre godstog på Hovedbanen ved å forlenge dagens spor på Jessheim stasjon, og gjøre det mulig for et godstog å krysse med et persontog. Det må etableres en ny plattform på østsiden av dagens sporområde samt en overgangsbru mellom østlig og vestlig plattform. Jessheim stasjon vil bli universelt utformet med heiser og trapper. Dette vil gi en bedre tilgjengelighet for alle, både togreisende og innbyggerne generelt.

¹ [Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven - Lovdata](#)

a) Formålet med planen

Bane NOR er forslagsstiller. Formålet med reguleringsplanen er å øke kapasiteten på Hovedbanen ved å legge til rette for forlengelse av dagens spor på stasjonen slik at det kan kjøres lengre godstog på Hovedbanen. Godstog skal kunne krysse med persontog samtidig med at persontog har passasjerutveksling.

Planen innebærer å gjøre Jessheim stasjon universelt utformet. Dagens smale midtplattform med tilhørende personadkomst/planovergang fjernes.

Planen skal også ivareta arealbehovet for et mulig fremtidig dobbeltspor mellom Jessheim stasjon og Nordby holdeplass.



Figur 1 Utsnitt fra kommunens kartløsning. Flyfoto av dagens Jessheim stasjon og området rundt. Sporene vil bli forlenget nordover fra dagens stasjon.

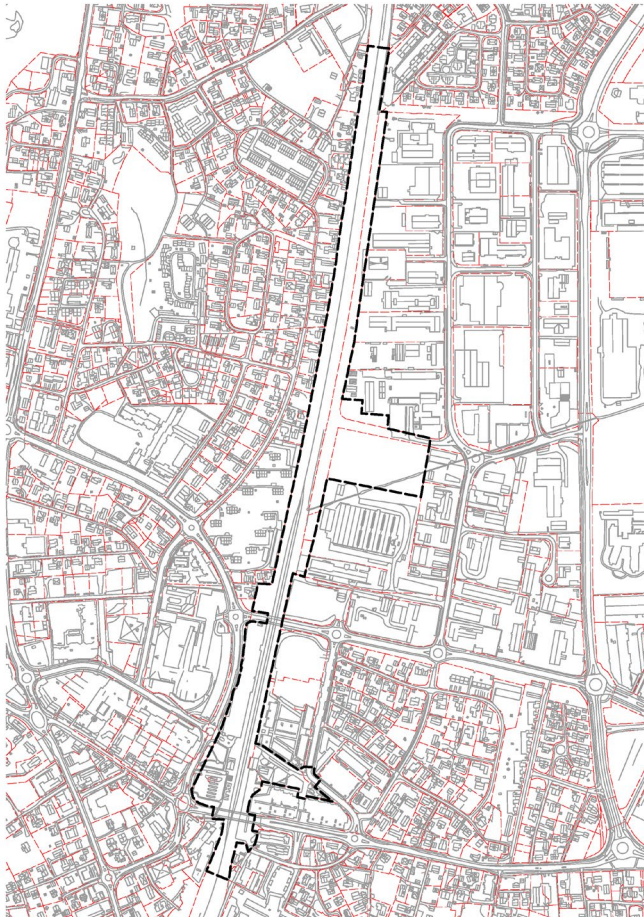
b) Planområdet og planarbeidets mulige virkninger utenfor planområdet

Planområdet ligger ved Jessheim stasjon i Ullensaker kommune. Det strekker seg fra Jessheim stasjon og nordover opp til veien Skoglund, hvor reguleringsplanen for Nordby planovergang starter. Jessheim stasjon ligger på Hovedbanens km 44,60 fra Oslo.

Tiltaket vil i hovedsak befinne seg innenfor Bane NORs egne arealer langs med eksisterende jernbane. Planområdet tar i stor grad utgangspunkt i Bane NORs eiendomsgrense. I tillegg inkluderer planområdet noe areal for mulige rigg- og anleggsområder.

Ny plattform på østsiden av dagens spor vil ligge inntil boligområdet Saga Terrasse. Overgangsbrua vil kunne gi økt gangtrafikk fra Saggata gjennom Sagaparken til Furusetgata på vestsiden. Hele Sagaparken og noe vegareal er også inkludert i planområdet blant annet for å sikre adkomst til den nye overgangsbrua og mulig areal til «kiss and ride».

Tiltaket vil ha grensesnitt mot Bane NOR Eiendom sine fremtidige utbyggingsplaner på vestsiden av dagens spor.



Rigg- og anleggsområder

Det vil være behov for å regulere midlertidige rigg- og anleggsområder for å gjennomføre byggingen av tiltaket. Mulige riggområder kan være på deler av Moelven industrier sin eiendom ((Asfaltvegen 1) hvor det er skog i dag. Eventuelt på deler av kommunens eiendom like nord for dette (Brannmannsvegen 5), like vest for brannstasjonen.

Det kan også være nødvendig med noe anleggsområde på selve stasjonsområdet. Så tidlig i prosjektet er det usikkert hvor mye areal som er nødvendig. Dette blir en del av det videre arbeidet.

I bygge- og anleggsfasen kan områder utenfor planområdet få virkninger i form av f.eks. trafikkavvikling og mer støy og støv.

Figur 2 Planområde –oppdatert etter oppstartsmøtet. Blant annet er området ved Moelven industrier utvidet noe nordover, inn på kommunens eiendom. I sør er arealet ved Sagaparken utvidet.

c) Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

I hovedsak vil tiltaket skje innenfor Bane NORs eget areal. Tiltaket omfatter en forlengelse av to eksisterende spor, ca. 350 m nordover i retning Nordby. Dagens spor gjennom stasjonen blir liggende som i dag.

Sideplattformen til spor 1, på vestsiden av stasjonen, må oppgraderes eller eventuelt bygges ny for å ivareta tekniske krav til blant annet høyde og lengde på plattform. For å oppnå krav til sikkerhet må denne sideplattformen forlenges/forskyves noe mot nord. Det skal bygges en ny sideplattform til spor 3, øst på stasjonen. Dagens smale midtplattform fjernes.

For å ivareta krav til universell utforming, skal det bygges en overgangsbru med tilhørende trapp og heis. Brua plasseres like nord for stasjonsbygningen og pakkhuset. Dagens stasjonsbygning er fredet, og pakkhuset er vernet. Det er ikke vurdert at disse bygningene vil bli påvirket direkte.

Sideplattformen til spor 1 vil kunne påvirke parkeringsarealet på vestsiden av stasjonen noe. På vestsiden planlegges også et reisetorg i tilknytning til overgangsbrua. I tillegg vil det antagelig bli behov for nye sykkelparkeringsplasser på østsiden i forbindelse med brua og nye adkomster til stasjonsområdet.

Detaljering i videre arbeid

Hvilke stasjonsfunksjoner som etableres, blir en del av prosjektarbeidet. Endelige løsninger, f.eks. plassering av overgangsbru, reisetorg og bredder på plattformer, vil bli bearbeidet og avklart gjennom planleggingen.

Det vil være behov for midlertidige bygge- og anleggsområder for gjennomføring av tiltaket. Det kan gjelde arealer for anleggstrafikk, rigg, mellomlagring av masser og utstyr, trafikkavvikling i anleggsfasen mm.

d) Utbyggingsvolum og byggehøyder

Det planlegges ikke for ny bebyggelse i dette planarbeidet.

Planen skal tilrettelegge for oppgradering av eksisterende jernbane, ved forlengelse av dagens spor 1 og 3, med tilhørende tekniske installasjoner og infrastruktur, blant annet sporveksler, plattformer og nye kontaktledninger for togets kjørestrom.

Høyeste konstruksjon antas å bli overgangsbrua over stasjonsområdet. Den må ha tilstrekkelig høyde på grunn av kontaktledningsanlegget til toget.

e) Funksjonell og miljømessig kvalitet

Hovedbanen har en høy kapasitetsutnyttelse, men har fortsatt et potensial for vekst i godstrafikken. Forlengelse av kryssingsspor vil legge til rette for økt kapasitet for godstrafikk mellom Alnabru og Trondheim. Samtidig vil prosjektet bidra til å bedre stabiliteten og fleksibiliteten for både person- og godstog.

Selve stasjonsområdet vil bli universelt utformet gjennom ny overgangsbru og nye/oppgraderte plattformer. Dette vil også gi bedre forbindelser på tvers av stasjonsområdet, mellom østlig og vestlig del av Jessheim sentrum.

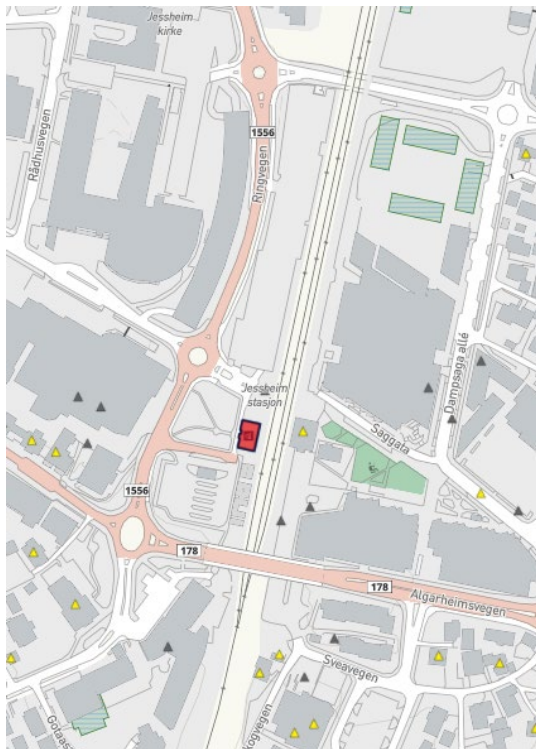
f) Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

Det vurderes at det blir små virkninger på landskapet som følge av dette tiltaket. Tiltaket introduserer ikke noe nytt til omgivelsene, men endrer og utvider eksisterende jernbane gjennom Jessheim. I planområdet finnes blant annet registrerte kulturminneverdier. Tiltakets virkninger skal belyses i planprosessen.

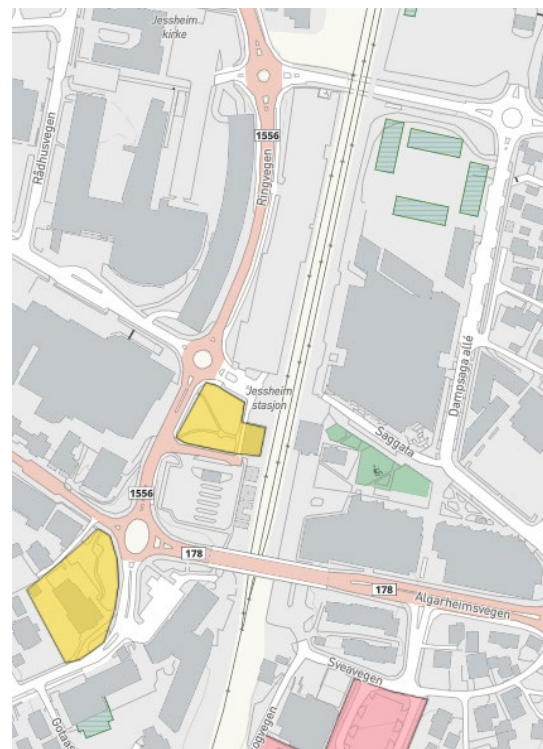
Tiltak i planen omfatter utvidelse av sporområdet langs eksisterende jernbanetrase, spesielt nord for stasjonen. Det vil bli 3 spor i bredden et stykke lengre nordover enn i dag. Noen eiendommer som grenser til jernbanen, vil få sporene noe nærmere sin eiendom enn i dag, men selve tiltaket vil befinne seg innenfor Bane NORs arealer.

Ny plattform øst for dagens spor vil ha behov for tilkomst til plattformen fra flere retninger. Overgangsbrua vil bli en synlig konstruksjon i bylandskapet, tett inntil fredete og vernede bygninger.

Alle virkningene av tiltaket er enda ikke kartlagt. Det søkes etter løsninger som minimerer eventuelle negative påvirkninger for omgivelsene. Eventuelle negative virkninger blir beskrevet i plandokumentene. Som en del av arbeidet med teknisk prosjektering skal det blant annet utarbeides en miljøoppfølgingsplan (MOP).



Figur 3 Utsnitt fra kommunens kartløsning som viser kulturminner innenfor og ved planområdet. Stasjonsbygningen markert med rødt.



Figur 4 Utsnitt fra kommunens kartløsning som viser kartlagte friluftslivsområder. Stasjonsparken er markert gul (viktig friluftsområde).

Kulturminner

Det er flere kulturminnelokaliteter innenfor planområdet; Stasjonsbygningen, pakkhuset og stasjonsparken. Stasjonsbygningen er fredet, mens pakkhuset og stasjonsparken ligger innenfor hensynssone bevaring kulturmiljø. Bygningene blir ikke direkte berørt av tiltaket.

Friluftsliv, by- og bygdeliv

Planområdet ligger midt i Jessheim sentrum. Stasjonsparken og Sagaparken ligger innenfor eller tett inntil planområdet. Jessheim skole og Allergot ungdomsskole ligger nærme planområdet.

Naturressurser

Planområdet består i all hovedsak av bebygd areal. Grunnvannet skal ikke påvirkes negativt av tiltaket.

Naturmangfold

Anleggsarbeidet skal ikke føre til spredning av fremmede arter.

Støy og vibrasjoner

Planområdet ligger tett inntil flere nye leilighetsbygg. Saga Terrasse ligger på østsiden av dagens spor. Endring i støysituasjonen i forbindelse med anleggsfasen er sannsynlig. Både permanent og midlertidig påvirkning på støy og vibrasjoner skal belyses i planarbeidet.

Anleggsfase

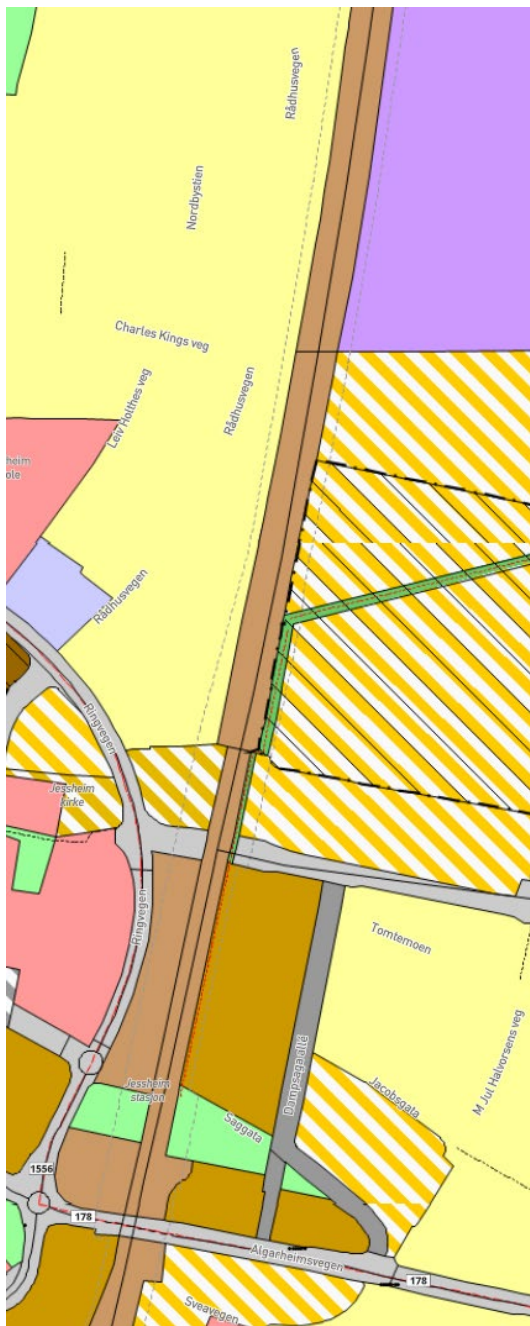
Det er et mål at jernbanen skal være i drift gjennom hele anleggsperioden. Trygg ferdsel for gående og syklende i nærheten av anleggsområdet må sikres. Den midlertidige påvirkningen av omgivelsene i forbindelse med anleggsfasen vil bli belyst i planarbeidet.

g) Forholdet til andre planer

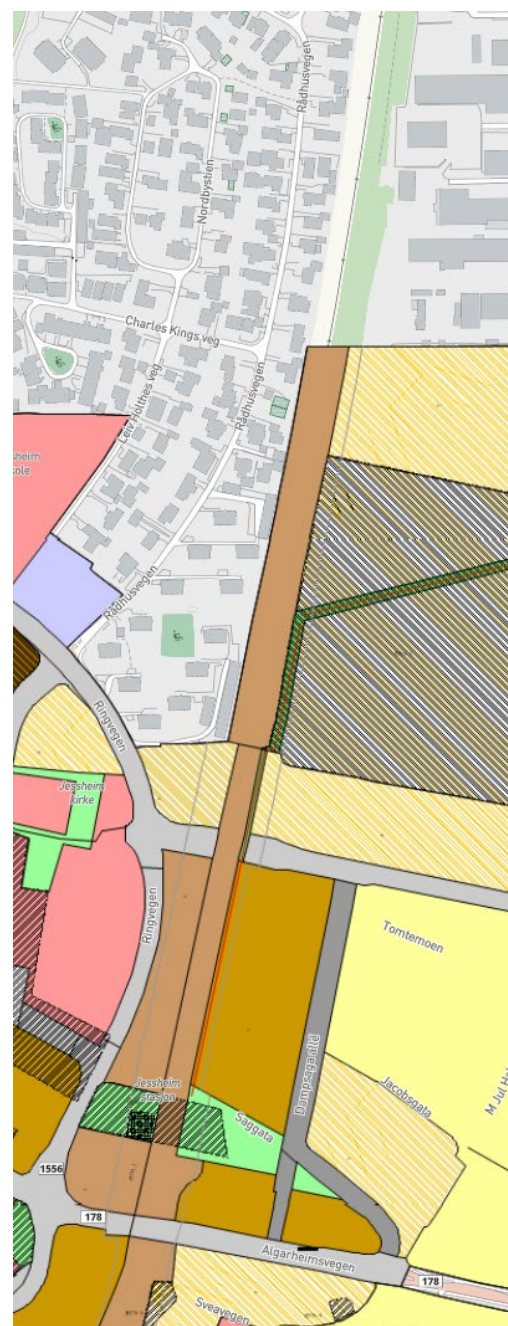
Gjeldende planer: Kommuneplanens arealdel 2021-2030 og Byplan Jessheim 2030

Planområdet ligger hovedsakelig innenfor areal avsatt til jernbaneformål i gjeldende kommuneplan. Deler av planområdet ligger innenfor hensynssone for bevaring kulturmiljø i Byplanen og områder avsatt til grønnstruktur. Dette gjelder hovedsakelig overgangsbrua.

Øst for stasjonsområdet er arealene avsatt til sentrumsformål. Nord for Henrik Bulls veg er det kombinert bebyggelse og anleggsformål, og videre nordover er arealene avsatt til næringsformål. Vest for Ringvegen er det sentrumsformål samt offentlig eller privat tjenesteyting. Nord for stasjonsområdet er det boligområder på vestsiden av sporet.

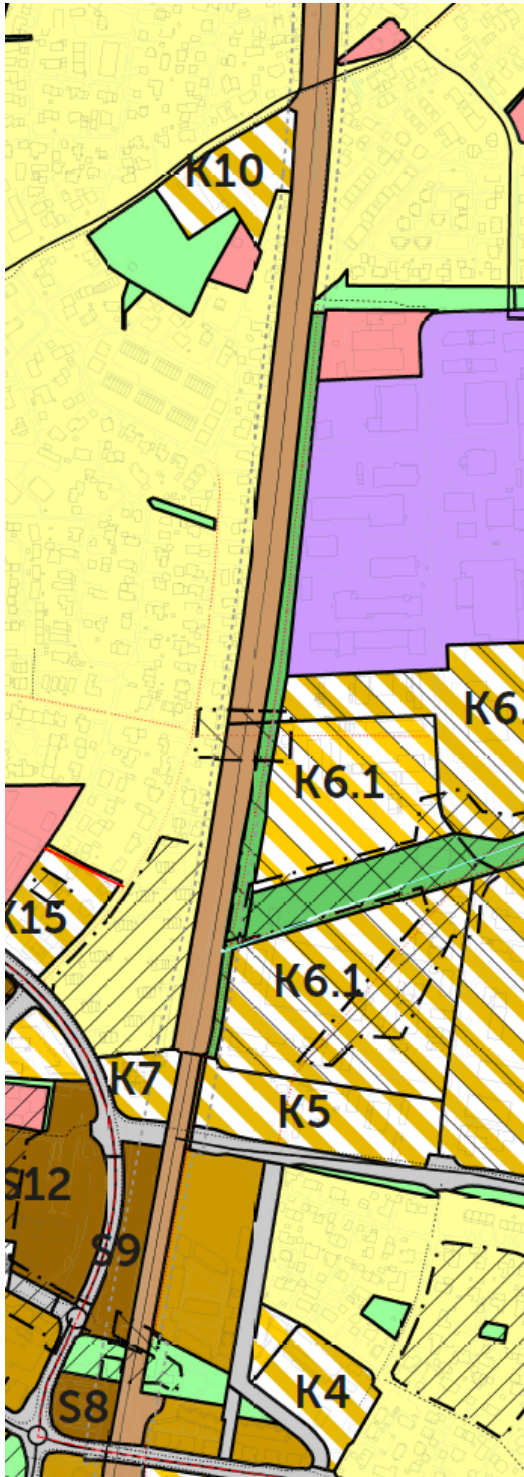


Figur 5 Utsnitt fra gjeldende kommuneplan, vedtatt 2021.



Figur 6 Utsnitt fra gjeldende kommunedelplan/byplan, vedtatt 2014

Kommunedelplan på høring høsten 2023: Byplan Jessheim 2050



Figur 7 Utsnitt fra høringsforslaget til kommunens arealplan. Forslaget var på høring september 2023.

Forslag til Byplan Jessheim 2050 (kommunedelplan) ble sendt på høring sommer/høst 2023. Kommunedelplanen tar opp i seg tre tidligere kommunedelplaner, blant annet Byplan Jessheim 2030 (vedtatt 2014) som er nevnt over. Kommunedelplanen skal gjelde foran kommuneplanen vedtatt 23.03.2021.

Sammenlignet med den gjeldende Byplanen, referert til over, er det gjort noen endringer på areal som ligger innenfor planområdet.

Deler av stasjonsarealet er satt av til fremtidig sentrumsformål (S8 og S9). På stasjonsområdet er det en hensynssone for å sikre en fremtidig kryssing over jernbanen. Hensynssonen for bevaring av kulturmiljøet på stasjonen er opprettholdt.

Mellom Jessheim stasjon og Nordby holdeplass viser plankartet en hensynssone som skal sikre en mulig fremtidig kryssing i kulvert under jernbanen, for gående og syklende. Fremtidig kulvert går fra Charles Kings veg på vestsiden av jernbanen og over til det nordvestlige hjørnet av K6.1. Arealet på østsiden eies av Ullensaker kommune. For delfelt K6.1 står det følgende i rekkefølgekravene: «Etablering av kryssing av jernbane for gående og syklende sikres etablert».

Kryssing under jernbanen er ikke en del av Bane NORs prosjekt for Jessheim kryssingsspor. Jernbanetiltaket utløser ikke behov for ny kryssing i dette området. Ved Charles Kings veg ligger tiltaket innenfor Bane NORs eiendom, og planavgrensningen følger eiendomsgrensen. Prosjektering, regulering og bygging av en slik undergang kan eventuelt gjøres av kommunen selv, parallelt med vårt prosjekt.

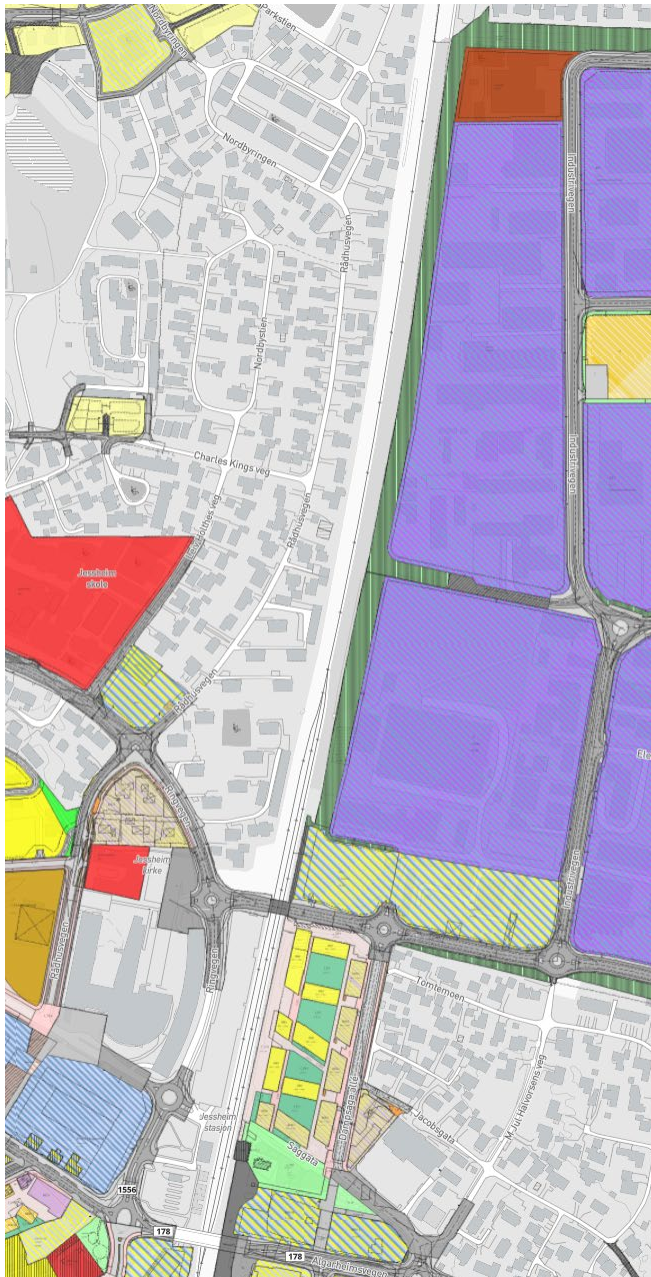
I tillegg viser forslag til ny kommuneplan en bredere korridor med grøntareal/park gjennom feltet K6.1. Deler av dette arealet er skogsareal i dag og eies av Moelven Industrier. I dette området ønsker kommunen også å gjenåpne en bekk som ligger i rør gjennom området.

Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet ligger i stor grad innenfor uregulert areal.

På østsiden av dagens stasjonsområde ligger det nylig utbygde boligområdet Saga Terrasse. Arealet helt inntil stasjonsområdet er regulert til gatetun. Bane NOR eier deler av dette regulerte arealet, - se kartutsnitt under.

Nord for Henrik Bulls vei, på østsiden av sporene, er det hovedsakelig grøntarealer og næring som ligger inntil jernbanens areal. Grøntarealet langs jernbanen er regulert til parkbelte i industriområde. Mørkegrått areal på Figur 7 er regulert til jernbane.



Figur 8 Utsnitt fra kommunens kartløsning, over reguleringsplaner i nærheten av stasjonsområdet og dagens jernbanetrasé.

Figur 9 Utsnitt fra kommunens kartløsning som viser Bane NORs eiendom sammen med reguleringsplankartet.



Pågående planarbeid – Områderegulering for stasjonen og rådhuset

Stasjonsarealet ligger innenfor arealer som vil bli regulert gjennom «Områderegulering for stasjonen og rådhuset» som kommunen utarbeider. Områdereguleringen er per november 2023 ikke vedtatt.

h) Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

Planinitiativet berører interesser som hensynet til kulturminner, personstrømmer og universell utforming. I tillegg krysser et par veger planområdet. Det endelige planområdet og hvilke interesser som blir berørt av tiltak i planen vil avdekkes gjennom den tekniske prosjekteringen og planprosessen.

Kulturminner

Hensynet til kulturminner blir viktig i planarbeidet, ettersom det finnes et fredet stasjonsbygg på vestsiden av stasjonen samt et vernet pakkhus på østsiden av stasjonen. Ingen av byggene berøres direkte, men det blir viktig med en hensiktsmessig og passende plassering av overgangsbrua som skal forbinde øst- og vestsiden av stasjonen.

Personstrømmer og universell utforming

Nye tilkomster til stasjonen vil påvirke hvordan reisende og andre beveger seg på og gjennom stasjonsområdet. Dette vil føre til en endring fra dagens situasjon.

Stasjonsområdet vil bli universelt utformet ved at det blir etablert overgangsbru med trapp og heis. Overgangsbrua blir en ny kobling for myke trafikanter mellom øst- og vestsiden av Jessheim sentrum, og kan benyttes av flere enn de som skal ta toget. Ny plattform på østsiden har behov for adkomst for de reisende.

Kryssende veger

Eksisterende jernbane krysser under Algarheimsvegen (fv.178) i sør, og over Henrik Bulls veg i nord. Saggata på østsiden av stasjonen og Furusetgata på vestsiden av stasjonen kobles sammen av overgangsbrua, som leder myke trafikanter inn mot og gjennom stasjonsområdet.

Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet vurderes å være:

- Statens vegvesen/Vegdirektoratet
 - Henrik Bulls veg går under dagens jernbane, nord for stasjonsområdet
- Statsforvalteren
- Viken fylkeskommune:
 - Fv. 178 krysser i bru over dagens jernbane, sør for stasjonsområdet
 - Kulturminneinteresser spesielt mtp. stasjonsbygget

i) Ivaretagelse av samfunnssikkerhet

Bane NORs planlegging belyser forhold for samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet, både for det som berøres av jernbanen (ROS etter plan- og bygningslovens § 4-3) og for jernbanen selv (RAMS).

RAMS

RAMS² er et eget fag innen jernbaneprosjektering og utarbeides som en del av den tekniske detaljplanen. Det overordnede formålet med RAMS-arbeidet er å sikre at jernbanesystemet er sikkert, pålitelig og har høy oppetid. Ny jernbaneinfrastruktur skal være sikker og pålitelig ovenfor feil, og være bygget med tanke på drift og vedlikehold.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Kravet til ROS-analyse er et generelt utredningskrav i plan- og bygningsloven (pbl.) i § 4-3 for planer for utbygging. Der står blant annet:

«Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.»

Gjennom en ROS-analyse vil uønskede hendelser identifiseres og risikoreducerende tiltak foreslås. Mulige temaer kan være flom, overvannshåndtering og grunnvann.

Nivået på ROS-analysen vurderes i dialog med kommunen.

² RAMS står for Reliability, Availability, Maintainability og Safety (pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdbarhet og sikkerhet)

j) Berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles

Hvilke berørte offentlige organer og andre interessenter som skal varsles om planoppstart avklares i dialog med kommunen. Det er gjort en foreløpig vurdering av hvilke interessenter som bør varsles, blant annet basert på interessentanalysen fra hovedplanarbeidet.

Foreløpig vurderes det at følgende interessenter bør varsles:

- Ullensaker kommune
- Relevante regionale myndigheter
 - Statsforvalteren i Oslo og Viken
 - Viken fylkeskommune
 - Direktoratet for sikkerhet og beredskap
 - Statens vegvesen
 - Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
 - Riksantikvaren
 - Øst politidistrikt
- Ruter
- Relevante togselskap
 - Vy
- Taxi-selskap
- Grunneiere
- Naboer (og ev. gjenboereiendommer) til planområdet
- Leietaker Jessheim stasjon
- Frivillighetssentralen Jessheim
- Relevante lag og foreninger
 - F.eks. Ullensaker historielag
- Relevante nett- og kabeleiere
- Etat/interkommunalt selskap for vann/avløp/renovasjon

Planoppstart skal i tillegg varsles i Romerikes Blad, både papirutgaven og på nett, og eventuelle andre nettsider.

k) Samarbeid og medvirkning

Prosjektet vil fortløpende og i dialog med kommunen vurdere behovet for medvirkning. Bane NOR ønsker en god dialog med både kommunen, relevante myndigheter og andre interessenter gjennom utarbeidelsen av teknisk detaljplan og gjennom reguleringsplanprosessen.

Behovet for særmøter med regionale myndigheter avklares i samråd med kommunen og de regionale myndighetene. Regionalt planforum kan benyttes ved behov.

God informasjon til grunneiere og naboer som blir berørt vil være viktig, spesielt i forbindelse med høringsperiodene. Behovet for åpne møter og/eller kontordager vil bli vurdert, spesielt i forbindelse med at planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

I) Vurdering av konsekvensutredning

Det er gjort en innledende vurdering om tiltak i planforslaget vil utløse krav om konsekvensutredning jfr. forskrift om konsekvensutredning³ «§ 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding».

For reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven skal det alltid gjennomføres konsekvensutredning om planen er et tiltak jfr. forskriftens vedlegg I. Tiltak som er beskrevet i forskriftens vedlegg II skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn jfr. forskriftens § 8.

Vurdering av vedlegg I. Planer etter plan- og bygningsloven og tiltak etter annet lovverk som alltid skal ha planprogram eller melding og konsekvensutredning

I vedlegg I står det følgende om jernbane:

- 7a) Jernbanelinjer for langdistansetraffikk.
- 7 e) Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr. (mindre jernbaneanlegg omfattes av vedlegg II nr. 10c, mindre veier omfattes av vedlegg II nr. 10e).

Tiltaket på Jessheim vurderes å ikke falle inn under disse punktene.

Vurdering av vedlegg II. Planer etter plan- og bygningsloven og tiltak etter annet lovverk som skal vurderes nærmere

Tiltaket omfattes av Vedlegg II (pkt 10 c Bygging av jernbane) i forskriften om konsekvensutredninger (FOR-2017-06-21-854). Det må gjøres en vurdering om planarbeidet kan få vesentlig virkninger for miljø eller samfunn. Denne vurderingen må gjøres etter kriterier fastsatt i §10.

Bane NOR vurderer at reguleringsplanen ikke fører til vesentlige virkninger for miljø og samfunn, og at det dermed ikke er krav om planprogram eller konsekvensutredning. Konsekvenser av planen og eventuelle avbøtende vil bli belyst og omtalt i planbeskrivelsen.

³ [Forskrift om konsekvensutredninger - Kapittel 2. Planer og tiltak som omfattes av forskriften - Lovdata](#)