

MAGASIN

NSB Eiendom Oslo



RAKKESTAD STASJON

TILGJENGELIGHETSPROSJEKT.

FORPROSJEKT 10.01.94.

Asplan Viak

NSB Eiendom Oslo
Jernbanetorget 1
0154 Oslo

Sentralbord: 22 36 80 00
Telefax: 22 36 77 35
Kontor: Østbanebygningen,
Inngang sjøsiden

Postgiro: 0823 0702684
Bankgiro: 8200.01.05887

FORORD.

Under planarbeid med "miljøgata" i Storgata i Rakkestad viste det seg at "Jernbaneparken", dvs. norde del av NSBs område ville bli berørt. Statens vegvesen Østfold var oppdragsgiver for dette miljøforbedringsprosjektet med Asplan Viak som konsulent. Det ble derfor holdt et møte tidlig i planleggingen av "Miljøgata" (27.03.92) hvor de ulike interessene i området var innkalt for informasjon og samordning. Følgende hadde representanter tilstede: Statens vegvesen Østfold, NSB Eiendom, NSB Persontrafikk, A/S Østfold bilruter, Narvesen og Rakkestad kommune. Asplan Viak var også tilstede som konsulent for vegvesenet.

Senere, 15.04.93, innkalte NSB eiendom til nytt møte med de samme interessentene i anledning oppstart av sitt arbeid med en arealbruksplan for stasjonsområdet. På dette møtet ble de enkeltes interessenters ønsker og behov diskutert. Kommunen var spesielt interessert i dette planarbeidet som grunnlag for sitt videre arbeid med "sentrumplanen".

Asplan Viak a/s ble engasjert av NSB Eiendom til å lage en arealplan for området og vurdere bruk av bygninger og behov for nybygg. Et foreløbig tegningsmateriale (skisser) til intern gjennomgang/drøfting ble oversendt NSB Eiendom 23.08.93 og 27.08.93.

I prosjektmøte hos NSB Eiendom 18.11.93 ble Asplan Viak bedt om å videreutvikle materialet til "forprosjekt"-nivå i tråd med mal satt opp av NSB Eiendom september 1993.

Rapporten er utarbeidet på oppdrag av NSB Eiendom Oslo.
Representanter for NSB Eiendom Oslo har vært avd. ing Reidunn Mygland og overing. Maths Prag.

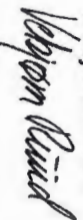
Planarbeidet og rapporten er utført av Asplan Viak a/s.

Adr. : Storgata 8, 3600 Kongsberg.
Tlf. 32 73 19 70, Fax.: 32 73 42 70

Prosjektleder/ansvarlig har vært Siv.ark Vebjørn Ruud (tlf. 32 73 19 70)
Prosjektrådgiver og kvalitetssikrer har vært Ing. Hans Ola Fritzen.

Kongsberg 10.01.94

Vebjørn Ruud



INNHOOLD

Forside	s. 1
Forord, bakgrunn, Innhold	s. 2
Målsetninger, behov, Definerings av oppgaven	s. 3
Rakkestad, Generelle opplysninger. Tall om tog og buss, oversikt.	s. 4
Eksisterende forhold. Kart 1:1000	s. 5
Tomt og eksist. bygninger, Foto, beskrivelse.	s. 6
Tomt og eksist. bygninger . Foto	s. 7
Eksist. planer. Kommuneplan, reg.planer.	s. 8
Rakkestad sentrum, Struktur.	s. 9
Trafikkmønster ved stasjonsområdet.	s. 10
Dagens trafikksituasjon, Konflikter.	s. 11
Areal- og trafikkplan 1:500	s. 12
Perspektiv. Oversiktstegning.	s. 13
Beskrivelse Areal- og trafikkplan.	s. 14
Vurdering, plassering funksjoner i bygninger.	s. 15
Vurdering, plassering funksjoner i bygninger.	s. 16
Oppsummering, plassering funksjoner i bygninger. Bevaring godshus.	s. 17
Illustrasjon stasjonsbygning og Narvesen, Alt.0.	s. 18
Skisse, plan, snitt, og fasader, 1:200.	
Illustrasjon stasjonsbygning og Narvesen, Alt. 1.	s. 19
Skisse, plan, snitt og fasade 1:200.	
Illustrasjon stasjonsbygning og Narvesen, Alt. 2.	s. 20
Skisse, plan, snitt, og fasade 1:200	
Beskrivelse av materialer og Kvaliteter. Kostnadsoverslag, sammendrag.	s. 21
Vedlegg. Kostnadsoverslag	s. 20
Registrering kabler, off.ledninger.	s. 21
Korresp. "Mal" for oppdraget.	s. 22
Møteref.	s. 23

MÅLSETNINGER, BEHOV.

NSBs målsetning med en arealbruksplan for området er "- å styrke stasjonens rolle i et samordnet transportsystem gjennom å tilrettelegge for økt persontrafikk ved å forbedre tilgjengeligheten til stasjonen for alle trafikantgrupper. Reisende som velger bil til toget må få tilbud om parkeringsplass på stasjonen. Bussreisende må ha kort gangavstand fra bussholdeplass, og sykklende må kunne parkere sykkelene trygt nær perrong. Hente/bringetrafikk og drosjer må også ha god tilgjengelighet.

I tillegg bør det også legges vekt på landskapsmessig opprusting av området. Dette vil gi de reisende et positivt inntrykk av stasjonen, og kan bidra til å gjøre stasjonsområdet til et hyggelig møtested og et aktivt element i Rakkestad."

På samordningsmøtet 15.04.93 framkom følgende ønsker og behov fra andre interessenter i området:

Rakkestad Kommune ønsker en økning i antallet parkeringsplasser i området og at det blir innpasset et sted for turistinformasjon. Videre er det interesse for at en kan få til en ordning med offentlig toalett i området. Kommunen er meget positiv til at det blir utarbeidet en arealplan for stasjonsområdet som et av grunnlagene for det videre arbeidet med sentrumsplan.

AS Østfold Bilruter melder behov for en bedre markert bussholdeplass. Det er stadig konflikter med gateparkerte biler på bussoppstillingsplassene. Behovet er tre bussoppstillingsplasser i hver retning.

Narvesen a/s har planer om å utvide virksomheten. Dvs. erstatte den nåværende kiosken med en butikk hvor publikum kan komme inn, og med noen få sitteplasser med et par små bord. Narvesen ønsker en plassering nær trafikkkstrømmen til stasjonen, men vil også være et tilbud til "bysiden".

Drosjene er fornøyd med plasseringen og den nye oppstillingsplassen i og med at man-øvringsarealet ikke lenger er rett ut i Jernbanegata. Behov for 5-6 oppstillingsplasser.

Ut i fra disse behov og ønsker står en her ovenfor en todelt oppgave:

- 1) Lage en arealbruks- og trafikkplan for området,
- 2.) Vurdere eksisterende bygg og funksjoner og plassering av disse i sammenheng med tilgjengelighetsplanen.

Planarbeidet har tatt utgangspunkt i dagens situasjon både når det gjelder utearealer og bygninger. Når det gjelder de foreslåtte endringer, har en lagt vekt på at de står i et rimelig forhold til den relativt begrensede trafikkmengde som går over Rakkestad stasjon.

PRESISERING AV OPPGAVEN.

Med utgangspunkt i NSB eiendoms momentliste for tilgjengelighetsprosjekter (Sept.-93) og de behov som er framkommet på koordineringsmøtet 15.04.93, vil vi her oppsummere det som vi ser som det viktigste en tilgjengelighetsplan for Rakkestad stasjons-område bør avklare:

Bussholdeplass som ligger funksjonelt riktig, er tydelig markert slik at konflikter minimeres.

Lett tilgjengelig **pendlerparkeringsplasser** med kort gangavstand til toget.

Av/påstigningsplasser uten konflikt med bussholdeplass og nær toget.

Kortidsparkering for venting og handling hos Narvesen.

Drosjeholdeplass nær toget og lett synlig for ankomende reisende.

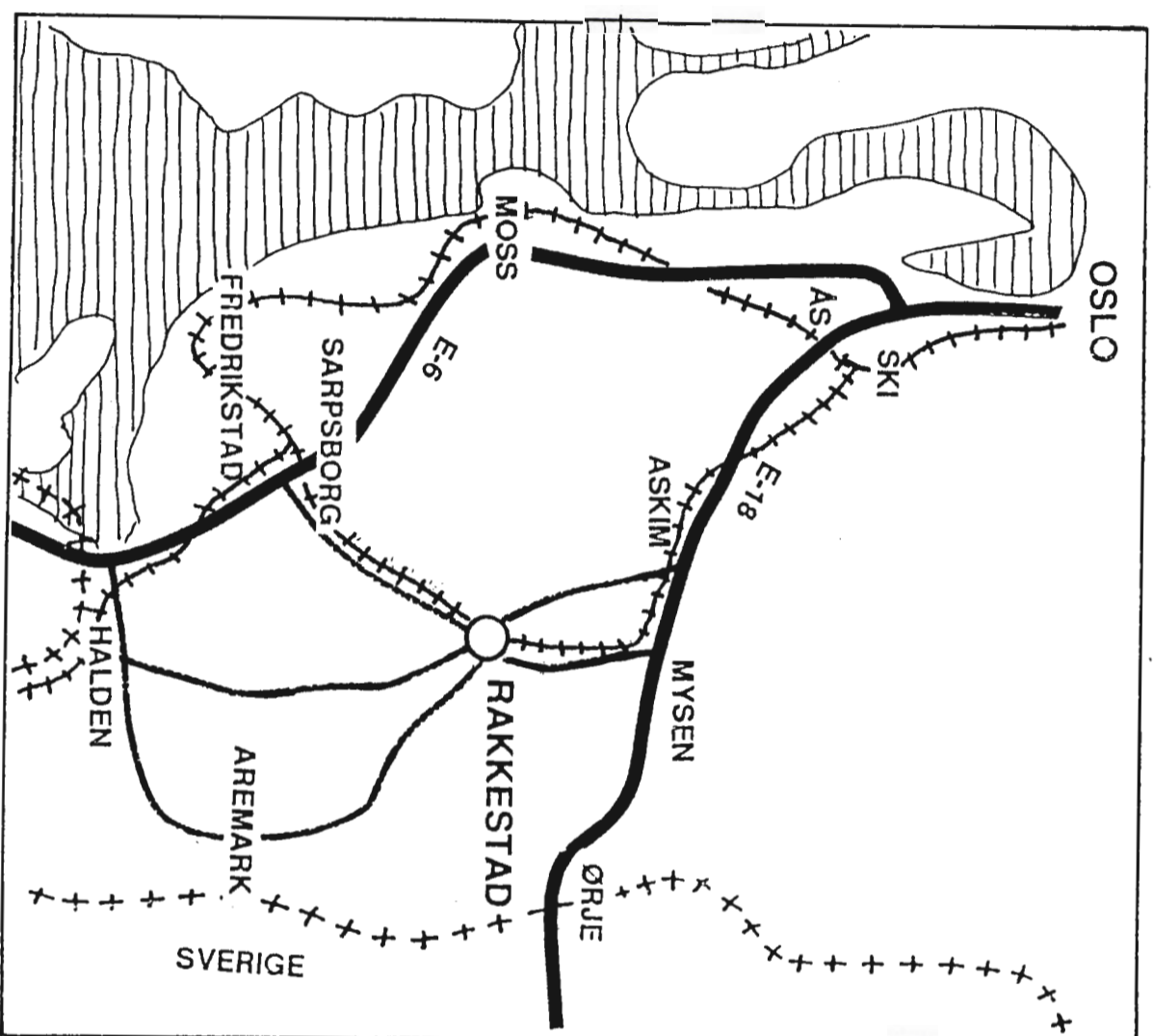
Sikre og tydelige **fotojengerforbindelser** til stasjonen.

Sikker og lett tilgjengelig **sykkelparkering** i nærheten av perrongen.

Lokalisere og utforme funksjonelle og hyggelige **uterom og oppholdsarealer**.

Vurdere **eksisterende bygninger** i forhold til dagens bruk og behov, og som en del av tilgjengelighetsplanen.

Kostnadsoverslag med kort beskrivelse av standard/utførelse.



RAKKESTAD

GENERELT

Rakestad er en landkommune i indre Østfold med ca. 7000 innbyggere. Rakestad ligger ved Østfoldbanen østre linje.

Rakestad teststed er administrasjons- og handelsentrum i kommunen. Vel halvparten av innbyggerne bor i tettstedet og de nære boligområdene. Hele 54 % av kommunens yrkesaktive er sysselsatt i servicenæringen. Jordbruk og industri sysselsetter henholdsvis 16 og 21 %. Kommunen har betydelige arealer med dyrka mark og er derfor blant de største landbrukskommunene i landet.

KOMMUNIKASJONER.

Rakestad ligger ca. 80 km fra Oslo, og reisetiden med bil er ca 70 min. Reisetiden med tog er va 80 min, og med buss tar reisen ca. to timer, med bussbyte på Mysen.

Med tog - buss (byte på Mysen) er reisetiden til/fra Oslo ca. 90 min.

Togtrafikken på Rakestad stasjon er idag relativt liten med totalt ca. 260 reisende pr. dag. (1989) . I flg. de tabeller vi har tilgang til har trafikken endret seg lite de siste årene.

Toget har idag 3 avganger i hver retning til/fra Rakestad:

Fra Rakestad i retn. Oslo: - Kl. 0615, Kl. 0747 og Kl. 1230

Fra Oslo i retn. Rakestad : - Kl. 1103, Kl. 1403 og Kl. 1642.

Det er derfor kun et tog pr. retning, - Kl. 0615 fra Rakestad og Kl. 1612 fra Oslo som passer med arbeidstidens begynnelse og slutt.

Ruteplanen for østre linje på Østfoldbanen vil bli justert våren 1994.

Bussfordelingene fra Rakestad til Mysen er tilfredsstillende, med ca. 20 avganger pr. dag i hver retning, fordelt på to ruter. Men korrespondanse med tog på Mysen er imidlertid ikke god nok. (1 h.ht. rutetabeller bare to avganger pr. dag.) Bussene gir ikke korrespondanse med tog som starter på Mysen, kun med de samme togene som går forbi Rakestad



FASADE MOT JERNBANEGATA



BUSSHOLDEPLASS



STASJONSBYGG SETT FRA SØR

REGISTRERING, EKISTERENDE BYGNINGER.

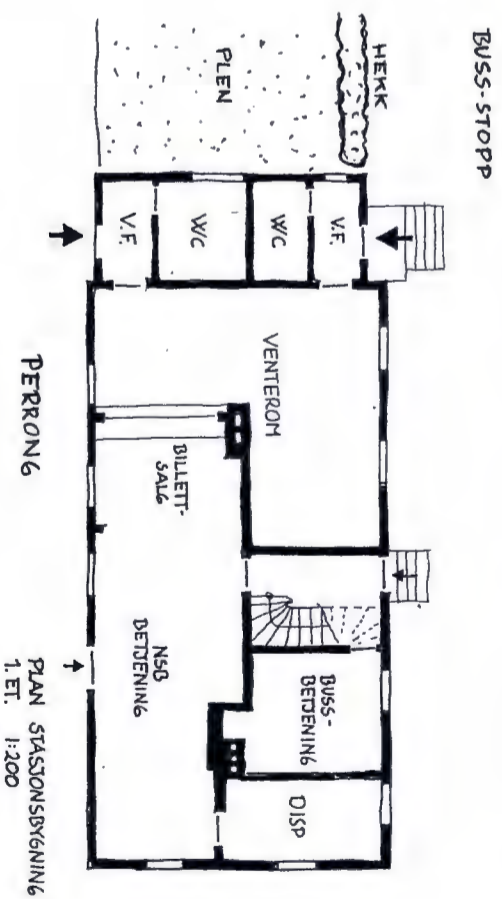
Rakkestad stasjon ble anlagt i 1881.

Stasjonsbygningene er av tre og har utpreget sveiserstil med korsvinduer og utskåret/dekorert bjelkeverk. Selv om det er foretatt ombygninger og tilbygg, har bygningene i hovedtrekk beholdt sitt arkitektoniske særpreget og fremstår som en berikelse til bygningsmiljøet i Rakkestad. Bygningene er godt vedlikeholdt og har jamnt god teknisk kvalitet. Hverken stasjonsbygningen eller godshuset står i NSB's verneplan.

Stasjonsbygningen har fått vippevinduer uten sprosser i 2. et. og vindusrammingen er ikke lenger profilert. Et tidligere overbygg over perrongen er fjernet. På nordveggen er et tilbygg som inneholder hovedinngang og toaletter og en veranda for boligen i 2. etasje.

I første etasje er billettspedisjon, ventetrom, hvilerom for buss-sjåførere og et rom til disponibelt. Det er kjeller underbygningen med kjellervinduer ut mot gata. I forhold til virksomheten ser det ut til å være rikelig med areal. Hovedinngangen er kronglete og trang.

Godshuset har tidligere blitt innredet til garderobe/spiserom for personale i nordenden. Bygget er godt vedlikeholdt og idag leid ut til lager. Godshuset har også sveiserstilsutforming, men har en mer smårutet vindustype som var vanlig for lager/industriokaler fra denne perioden. Vinduene i nordre del er nye vippevinduer.



BUSS-STOPP



STASJONSOMRADET SETT FRA NORD.

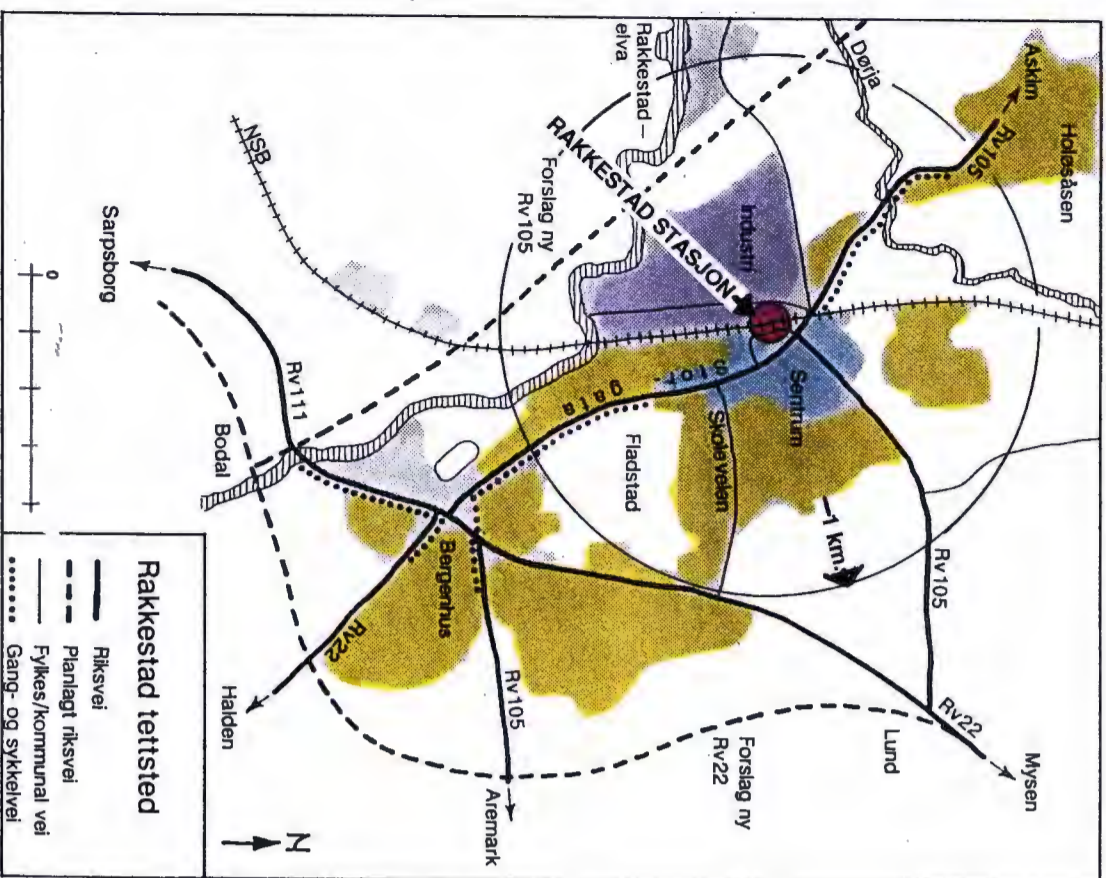


EKSISTERENDE PLANER.

KOMMUNEPLANEN.

Arealdelen til kommuneplanen for Rakkestad 1990-2001 sier lite om detaljer i sentrum. Planen legger hovedvekten av ny boligbygging til Sørbyområdet ca. 4 km sør for sentrum. I tillegg legges det opp til noe boligbygging nord for Jøns Liens gate, det er lagt opp til noe utvidelse av forretningsvirksomheten i Bergenhus-området ca en km. sør for sentrum.

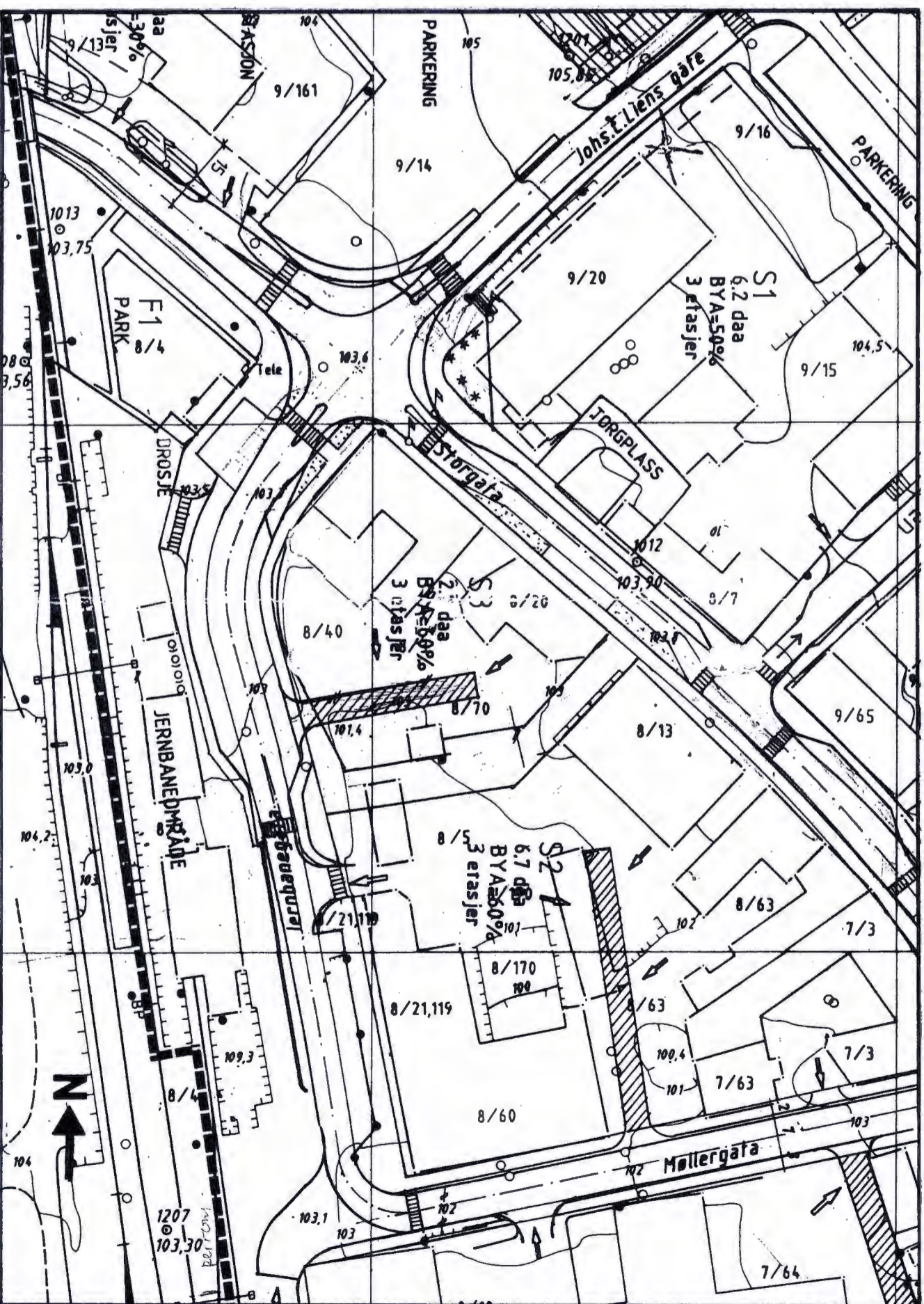
Kommuneplanen viser nye traseer for Rv 105 og 111 utenom tettbebyggelsen. Traseen er lang og passerer områder med dårlig byggegrunn. Kommuneplanen ble vedtatt sommeren 1991, men denne strekkingen er ikke prioritert i Vegvesenets planer. Trolig vil det ta lang tid før denne kan realiseres. Derimot har Statens vegvesen Østfold og Vegdirektoratet gjort Storgata til et av landets fem prøveprosjekter i "Miljøprioritert gjennomkjøring" og investert betydelig for å forbedre trafiksikkerhet og gatemiljø.



SENTRUMSPLANEN.

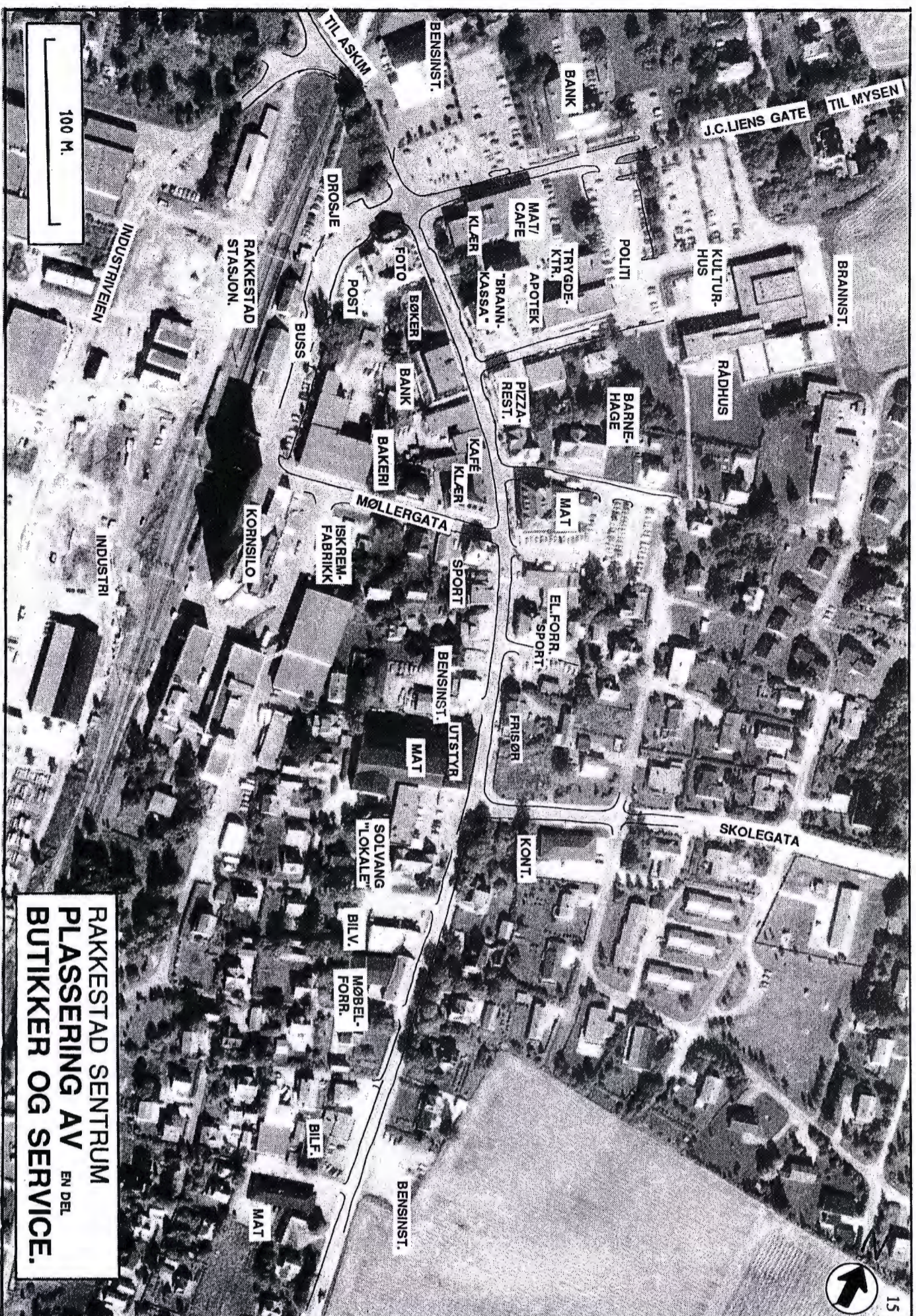
Sentrumsplanen er en sammentfattende reguleringsplan for de mest sentrale delene i tettstedet. Planforlaget som ikke er ferdigbehandlet, viser ikke store forandringer i forhold til eksisterende situasjon. Planforlaget var ute til offentlig ettersyn vinteren 1991-92, men ble lagt til side i påvente av arbeidet med "Miljøgata".

Utsnitt av forslag til "Sentrumplan".
1991-92.



"MILJØGATA", REGULERINGSPLAN.

Som nevnt ovenfor ble det utarbeidet en reguleringsplan for Storgata under arbeidet med "Miljøgata". Selve reguleringsplanen omhandlet bare arealene langs Storgata, selv om det under forarbeidene ble gjort analyser av hele sentrum. Det eneste området hvor denne planen hadde direkte følger for en del av NSBs areal var den nye rundkjøringen, hvor vei og fortau ble flyttet noe lenger inn i "jernbaneparken". Reguleringsplanen ble stadfestet 18.02.93 og prosjektet bygget høsten 1993.



**RAKKESTAD SENTRUM
PLASSERING AV
BUTIKKER OG SERVICE.**

RAKKESTAD SENTRUM, - STRUKTUR.

Storgata er Rakkestads butikkgate og stedets nerve.

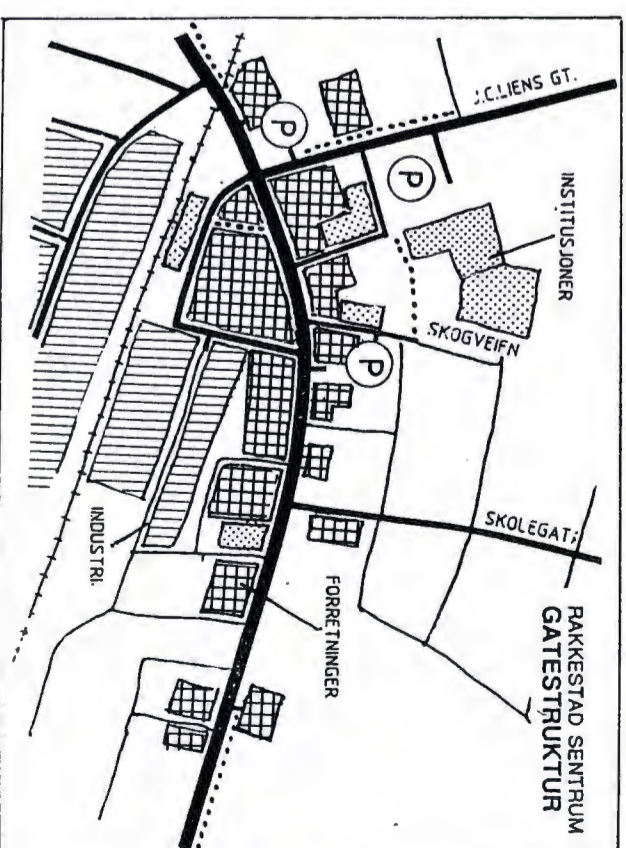
Øst for Storgata finner vi offentlig administrasjon og service. Her er rådhuset, kinoen og biblioteket og dessuten sosiale institusjoner. Ungdomsskolen er lokalisert til Skolegata sørøst for sentrum. Vest for Storgata ligger jernbanestasjonen, posthuset, iskremfabrikken og kornsiloen.

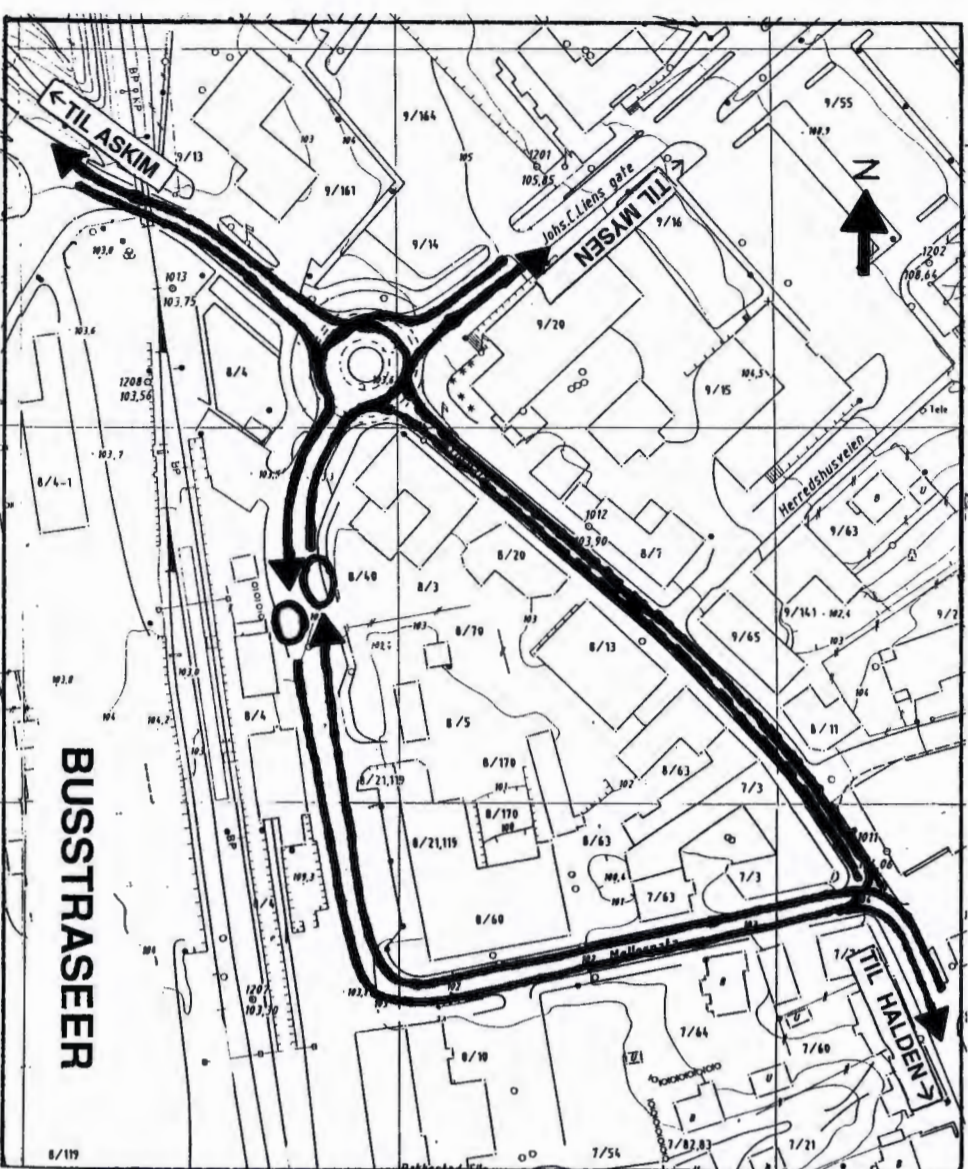
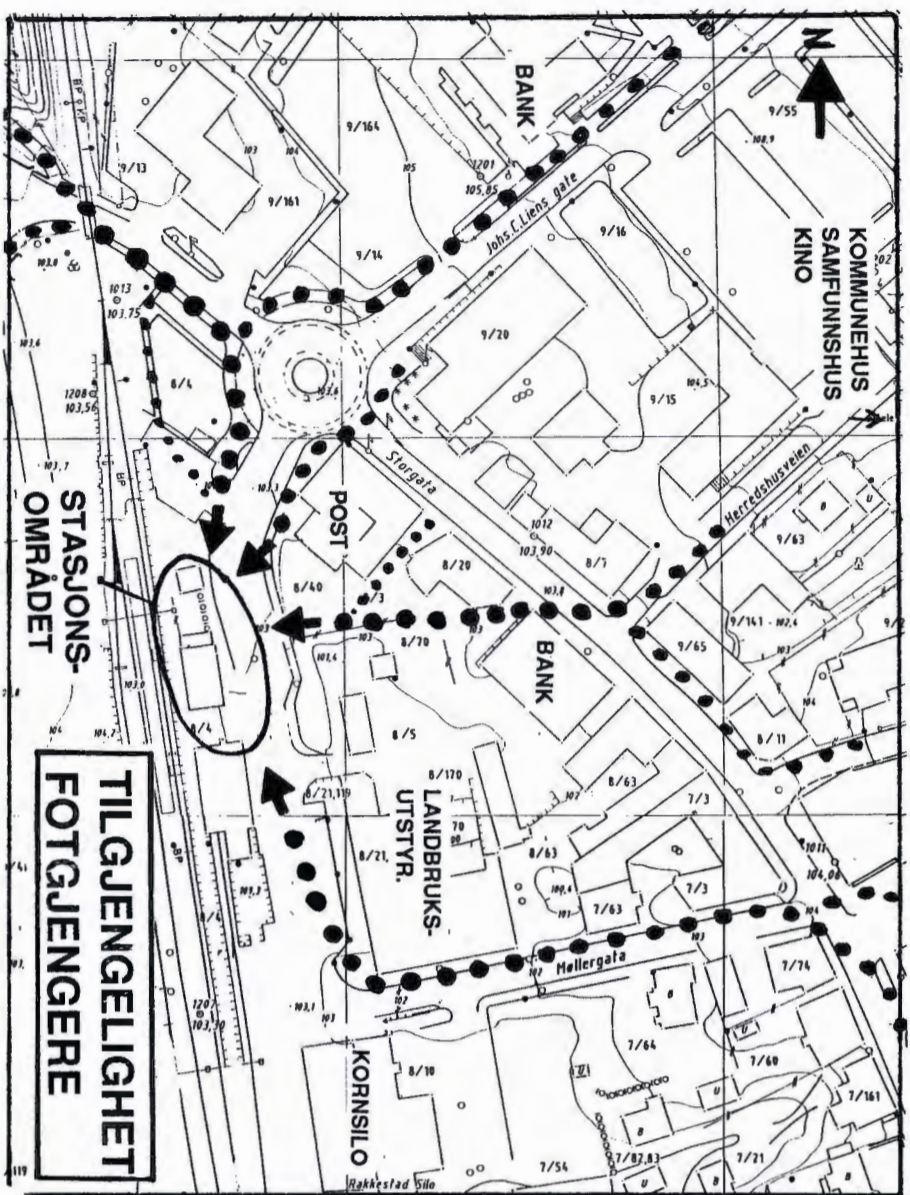
På vestsiden av jernbanestasjonen ligger et industriområde som ble etablert på 1960-70 tallet.

Storgata er eneste forbindelse mellom nord og sør i tettstedet. Johs. c. Liensgate er en sidearm til riksvei 22 og forbindelsen til Mysen. Storgata fortsetter mot nord-vest over jernbaneovergangen som riksvei 105 og ender i Askim. Rett på den andre siden av jernbaneovergangen tar det av en vei som er eneste forbindelse mellom industriområdet vest for jernbanen og sentrum.

Storgata framstår som byens "sentrum". Gata ble høsten -93 blitt forbedret miljømessig og det ble bygget et torg ved Storgata i forlengelsen av Møllergata.

Stasjonsområdet danner ytterkanten av det forretningsmessige sentrum, men avstanden fra stasjonen til sentrum er meget kort. (Fra 100 til 200 m.) Vest for stasjonen ligger et industriområde med arealkrevende virksomheter. Tidligere var det sidespor inn i området. Dette området er lavt utnyttet og kan utgjøre en sentrumsnær arealressurs.





TRAFIKKMØNSTER VED STASJONSOMRÅDET.

VIKRSOMHETEN I STASJONSOMRÅDET.

I tillegg til jernbanestasjonen er bussterminalen i Rakkestad lokalisert i området. Droisjene har sin holdplass her og Narvesen har en kiosk på stasjonen.

FOTGJENGERE, SYKKLISTER.

Gang- sykkeltrafikken kommer til/fra stasjonen langs tre hovedtraseer. Fra sør og øst kommer denne trafikantgruppen i Møllergata. Fra nord og vest via rundkjøring og inn i Jernbanegata. Noen bruker også tverrforbindelsen mellom Storgata og Jernbanegata som går tvers igjennom kvartalet. Det gjelder særlig trafikanter med tog og buss som skal til sentrum, offentlige kontorer, bank og forretninger. Denne passasjen brukes også en del som snarvei til posthuset.

Langs ytre del av Storgata er det separat gang-sykelvei som forbinder boligområdene i sør med sentrum. (Jfr. tegn. side 8) Fra boligområdene i vest er det gang-sykelvei helt fram til jernbaneovergangen. Fra nord, langs Johs. Liensgate er det bare gang-sykelvei inne i sentrum (ca. 200 m.)

BUSSTRAFIKK.

Det er 5 busstruter som betjener Rakkestad og omegn, 3 lokalruter og 2 regionalruter til Halden og Mysen. Rutene fordeler seg på 5 retninger ut av Rakkestad,- mot Aremark i øst, mot Halden og Sarsborg i syd, mot Rakkestad vest og mot Mysen i Nord.

Bussterminalen ved stasjonen er eneste holdplass for busser i Rakkestad sentrum, og det er derfor stor tilstrømning av bussreisende hit.

Busser fra syd kjører fra Storgata inn i Møllergata, stopper i Jernbanegata vis a vis stasjonen, og kjører ut i rundkjøringen mot Askim og Mysen. Busser fra Askim og Mysen kjører motsvarende, stopper foran stasjonsbygningen og fortsetter Møllergata til Storgata. Busser som snur i Rakkestad sentrum (gjelder 2 lokalruter) kjører veggsløyten Jernbanegata - Storgata - Møllergata.

De fleste bussene har korte oppholdstider på terminalen. (2-5 min.) Lokalrutene som har reguleringstid står imidlertid lenger på holdeplassen, opp til tre kvarter. ("Ringruta") Busstrafikken i Rakkestad gir et behov på ialt 3 bussoppstillingsplasser i hver retning i følge Østfold Biltrafikk.

BILTRAFIKK.

De viktigste mål i Jernbanegata - Møllergata er, ved siden av jernbanestasjonen; posthuset, landbruksbygget med utsalg og forsamlingsaler, Narvesen-kiosken og bakeutsalget i Møllergata. I tillegg til dette er det en del trafikk til eiendommene langs Storgata via Jernbanegata - Møllergata.

Jernbanegata - Møllergata har også en del trafikk av lastebiler og traktorer som skal til komstoen og iskremfabrikken. Forretningen på hjørnet av Jernbanegata og Møllergata forhandler landbruksmaskiner.

TOGTRAFIKK

Rakkestad stasjon har idag nok så liten persontrafikk med totalt ca 260 reisende pr dag. Det er som nevnt 3 avganger og 3 ankomster pr. dag.

TRAFIKK-KONFLIKTER I OMRÅDET.

- 1) På stasjonssiden av gata er det konflikt mellom bilparkering ved Narvesen og busser.
- 2) På den andre siden av gata er det konflikt mellom gateparkering ved posthuset og bussene
- 3) Gateparkeringen på posthussiden fører til at det blir konflikt mellom innkjøring til parkeringsplass bak posthuset og busser.
- 4) Dagens gateløp gir for liten avstand mellom Narvesenkiosken og fortauskanten. Det er trangt for fotgjengere og bussreisende.
- 5) Perrongarealet har til nå også vært benyttet til parkeringsplass. Det er idag for lett å kjøre innpå "stasjonsområdet" å parkere mer eller mindre "vilt".
- 6) Gatelinja på dette stedet har en uheldig retning.

PARKERING BAK POSTHUS



PARKERING V/NARVESEN



NORD



1208
103,56

8/4

DROSJER

Storgata

103,7

8/4-1

BP

KORT-P

BENKER

STASJONS-
TORG

AV/PÅSTIGN.

PERRONG

8/20

8/40

8/70

103,8

103,0

104

104,2

8/4

Jernbanegata

BUSSER

8/5

8/170

8/170

100

8/4

KONTOR
(UTLEIE)

SYKKEL

8/21,119

8/48

BP

PERRONG

PARKERING 31 PL.

8/60

1207
103,30

PARKERING
48 PL.

8/10

RAKKESTAD STASJON AREAL - OG TRAFIKKPLAN

1:500 10.01.94



RAKKESTAD STASJON
OVERSIKTSTEGNING
ILLUSTRASJON

1:500

10.01.94

Heggen Rued

BESKRIVELSE AV AREAL - OG TRAFIKKPLANEN

"OPPSTRAMMING" AV GATELØPET I JERNBANEGATA.

Jernbanegata er lagt parallelt med stasjonsbygningene og i avstand 5 - 6 m. fra disse. Dette gir et "ordnet" og visuelt bedre gateløp, med bedre plass for bussreisende og andre følgjengere i området. Det er idag altfor trangt, spesielt mellom Narvesenkiosken og fortauskanten. Jernbanegata har en umotivert retningsforandring/"sleng" som harmonerer dårlig med bygningene i gata. Nye trær plantes mellom jernbanegata og den nye parkeringsplassen. Disse trærne er viktige både som et lunende og skyggeskapende element, og som en visuell oppstramming av gateløpet. Trærne vil sammen med de eksisterende trærne på den andre siden av gata virke som en alle.

HOVEDADKOMST TIL STASJONSBYGNINGEN

Hovedinngangen til stasjonen korresponderer med fotgjenger"aksen" opp til Storgata. Nåværende innganger til stasjonsbygning/billettekpedisjon er kronglete og lite eksponert. I denne rapporten er det illustrert tre alternative løsninger vedr. hovedadkomst til stasjonsbygningen.

Alt.0: Stasjonsbygning er uendret, men det opparbeides en direkte gangpassasje i fotgjenger"aksen" fram til perrongen. Nytt Narvesenbygg legges separat ca 8m. nord for stasjonsbygningen.

Alt.1: Deler av stasjonsbygningen omarbeides bl.a. med bedre inngangsparti. Det forutsettes at ny Narvesenbutikk legges separat.

Alt.2: Ny hovedinngang/venterom legges i et mellombygg som krytter sammen stasjonsbygget og Narvesen.

BUSSHOLDEPLASS

Det er lagt vekt på at holdeplassene er plassert og utformet slik at ingen er i tvil om hvor stoppestedet begynner og slutter. Dette for å gi god orienterbarhet for reisende og for å unngå misforståelser og konflikter i forhold til andre trafikkantgrupper. Holdeplassene blir avgrenset av et opphøyet gangfelt i hver ende. Det ene gangfeltet fører rett mot hovedinngangen på stasjonen og harmonerer med snarveiforbindelsen mellom stasjonsområdet og Storgata.

På stasjonssiden er stoppestedet forskjøvet noen meter framover i forhold til dagens situasjon for å gi plass til av og påstigningsplasser og for ikke å sperre gang-aksen til hovedinngangen på stasjonen. Innkjøring til parkeringsplassen ved posthuset er forskjøvet ca. 20 m. nordover for å unngå konflikt både med bussstopp og overnevnte hovedgangakse.

Innkjøringen til hjørnemeiendommen Møllergata-Jernbanegata (landbruksutstyrforretning) bør flyttes til Møllergata bl.a. slik som foreslått i "Sentrumspanen".

P-PLASS RETT SØR FOR GODHUSET.

Lasterampan sør for godshuset fjernes for å gi plass til en parkeringsplass. for ca. 30 biler. Plassen ligger nær toget og er vel egnet for pendlere. Sårøver fra denne plassen, - mellom komsloen og sporene, er det allerede idag muligheter for parkering i hele 120 meters lengde. (Dvs. ca. 50 biler). Avstanden til stasjonsbygningen begynner imidlertid å bli noe lang (110-230 m.) ut i fra hva som pr. idag er akseptabelt i Rakkestad.

Dersom søndre tilbygg på godhuset (ca. 50 m²) rives, vil det gi plass til 4 parkeringsplasser. Om hele godhuset rives vil det gi bare 13 parkeringsplasser i tillegg. Det begrensede antallet skyldes at det bare er plass til en parkeringsrad på dette stedet.

AV- OG PÅSTIGNINGSPLASSE.

Rettt utenfor hovedinngangen til stasjonen er det vist 4 av og påstigningsplasser som er adskilt fra bussholdeplassen med et opphøyd gangfelt.

KORTIDSPARKERING.

For venting på togreisende er det satt av plass til 6 kortidsparkeringsplasser inn mot "stasjonstorget" i nordre del av stasjonen. Her er det god sikt både til toget og bussene. Disse plassene vil også fungere bra i forhold til handeltrafikk til Narvesen.

DROSJEOPPSTILLING.

Drosjeholdeplassen blir i prinsippet liggende der den er idag, godt synlig både fra tog og buss og fra Storgata. Av hensyn til helsehelen i arealplanen foreslås plassen vridd noe slik at den blir mer vinkelrett på jernbanegata. Plassen får dermed en utforming som harmonerer bedre med beliggenheten inn til jernbaneparken og stasjonsplassen.

SYKKELPARKERING.

Sykkelparkeringen er lagt som en enkelttrad rett nord for perrongen mellom jernbaneparken og sporene. Her er det plass til ca. 60 sykler over en lengde av 40 m. (Ca. 120 sykler dersom det benyttes en dobbeltrad). Sykkelparkeringen har god tilgjengelighet fra nord, øst og syd uten at syklistene kommer i konflikt med gangtrafikk i stasjonsområdet. Plassen ligger nær toget og har godt oppsyn fra drosjebua (15m.). Med en god utforming av et over-bygg, kan sykkelparkeringen danne en fin avgrensning av parken mot jernbanesporene.

En litt mindre plass er lagt inn til perrongen ved godshusets tilbygg. (14 plasser). Her kan få til et formmessig naturlig takoverbygg ved å forlengge taket på tilbygget mot sporene.

Det er vurdert å plassere en sykkelparkering på "stasjonstorget" - mellom kortidsparkeringen, perrongen og Narvesen. Dette krever en detaljert design for å bli vellykket fordi det er en meget løynfallende plass. Denne plasseringen kan imidlertid ikke anbefales fordi en kan få problemer med sykling på perrongen hvis en ikke makter å få "skilt" perrongarealet fra stasjons"org"arealet.

"STASJONSTORGET"

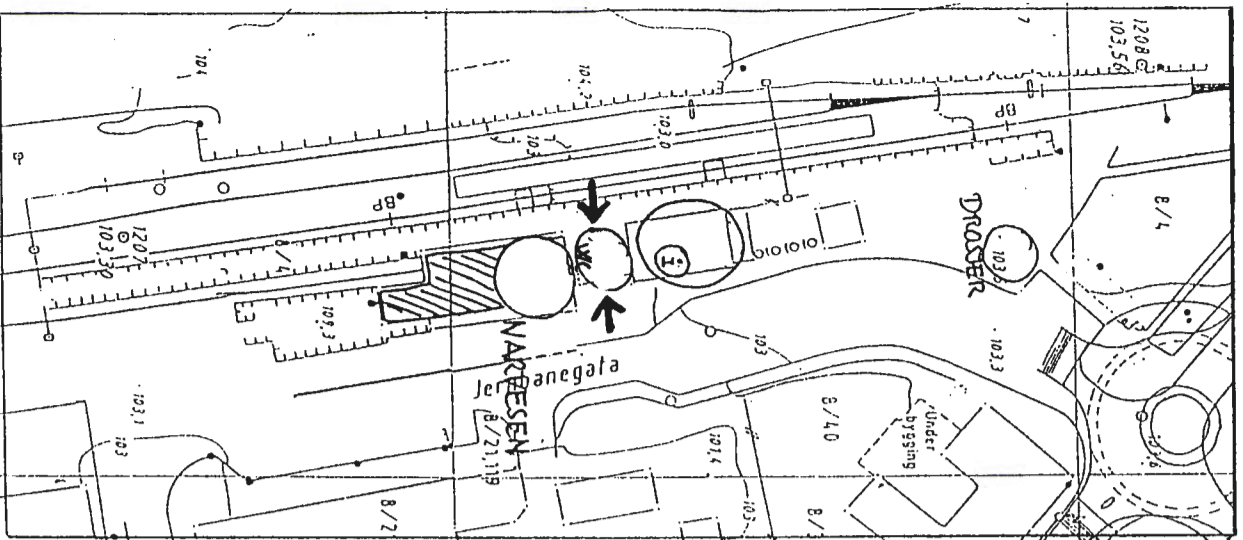
"Stasjonstorget" har en sentral beliggenhet, -lett synlig fra alle viktige funksjoner i stasjonsområdet og fra Storgata. Benker og bord som settes opp sommerstid utenfor Narvesen er hyppig brukt. (se foto) Plassen fungerer derfor som et naturlig samlingssted i tillegg til en venteplass for tog og buss. Dette bør det tas hensyn til den videre detaljering/møblering av plassen, med innpassing av benker, trær beplantning.

GODSHUSET.

Som redegjort for på s. 17 vil vi anbefale at godshuset blir stående. Bygget er med på definere gaterommet i Jernbanegata og gir en ramme om bussterminalen. Med sin sentrale beliggenhet kan bygget bli mer attraktivt som utleieobjekt når det skjer en generell standardheving i området.

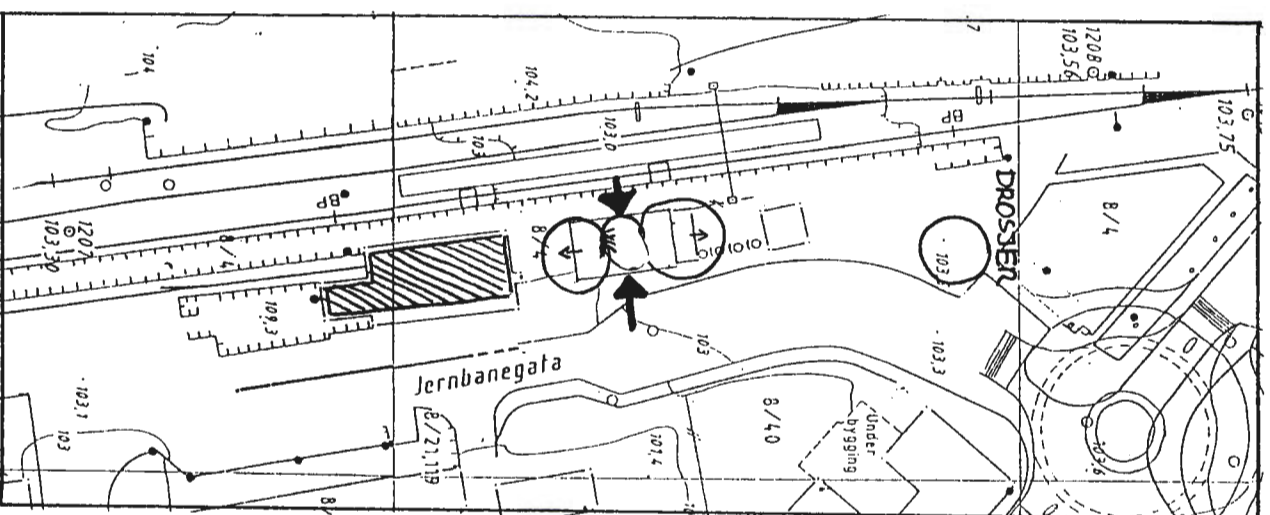
Aktuelt bruk er kontorer o.l.

Når lasterampan mot Jernbanegata fjernes, vil takoverbygget på godhuset fungere godt som le-overbygg på bussholdeplassen.



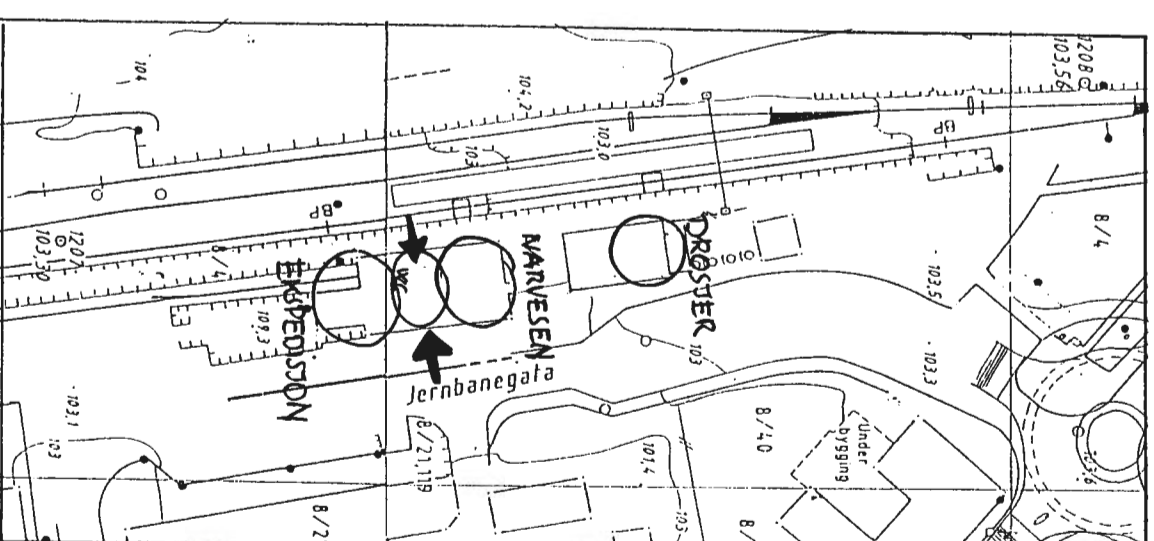
ALT. C

- * Ombygging, speltvending av stasjonsbygningen.
- * Eventuell sammenbygning med offentlige toaletter mellom stasjonsbygning og godshus.
- * Ombygging godshus, innredning til Narvesen.
- * Drosjene i forbindelse med ombygningen, - eller som eget bygg ?
- Store ominnredninger av stasjonsbygningen uten å oppnå særlig gevinst.
- + Ikke behov for tilbygg Narvesen. Bygger om deler av godshus. Billigere?
- Narvesen blir liggende litt i "bakevia" ?



ALT. D

- * Full ombygning av stasjonsbygningen. Tilbygg både mot nord og sør.
- * Eget bygg for drosjene.
- Store ombygninger av stasjonsbygningen.
- + Hovedinngang på midten forsterker stasjonsbygningen som hovedbygning. (Tradisjon).
- Mer komplisert med tilbygg på to steder. Kostnadsmessig dyrere og medfører ombygging av 2. et. (flytting av trapperom)
- Trangt mellom godshus og tilbygg sør for stasjonsbygningen.



ALT. E

- * Ombygging stasjonsbygningen til drosjene og evt. leiligheter, forretninger ?
- * Ombygging godshus til Narvesen, NSB ekspedisjon og gods, toaletter og turistinformasjon.
- Kostbar ombygging av godshus.
- Uheldige høydeforskjeller mellom ute og inne.
- Stasjonsbygningen mister sin funksjon og "status" som stasjonsbygning.
- Narvesen og NSB ekspedisjon blir liggende lenger vekk fra Storgata.

OPPSUMMERING, PLASSERING AV FUNKSJONER I EKSISTERENDE OG NYE BYGNINGER.

Alternativ A peker seg ut som den mest fordelaktige løsningen med utgangspunkt i behovene som presisert på side 3.

Dvs. det bygges et nytt bygg for Narvesens virksomhet rett nord for, og i flukt med stasjonsbygningen. Det opparbeides en direkte gangforbindelse til perrongen mellom stasjonen og Narvesenbygget. Denne løsningen muliggjør at stasjonsområdet kan fungere både uten en ombygging av stasjonsbygget (Alt.0), med en forbedring av stasjonsbygget. (alt.1) og med en sammenknytning av stasjonsbygg og Narvesenbygg (alt.2)

Alt. 0 viser en løsning hvor det ikke gjøres noe med stasjonsbygningen, men at det anlegges en gangforbindelse i hovedgangaksen fram til perrongen. Narvesen i separat bygg.

Alt.1 viser en forbedring av inngangspartiet og ombygging/oppussing av billettekspedisjonen og ventetom/toaletter i stasjonsbygget.

I Alt. 2 er det lagt vekt på å få til et "samvirke" mellom Narvesen og de øvrige stasjonfunksjoner slik at service for de reisende blir best mulig.

Stasjonsbygningen og Narvesen foreslås knyttet sammen med et kommunikasjons"ledd", - et nytt hovedinngangsparti med ventetom og direkte-glennomgang til perrong. Fra denne gjennomgangssonen er billettsalg, Narvesen, toaletter og turistinfo lett synlig tilgjengelig.

Hovedinngangen til stasjonen vil ligge i fonden, - i "aksen" av gangforbindelsen opp til Storgata.

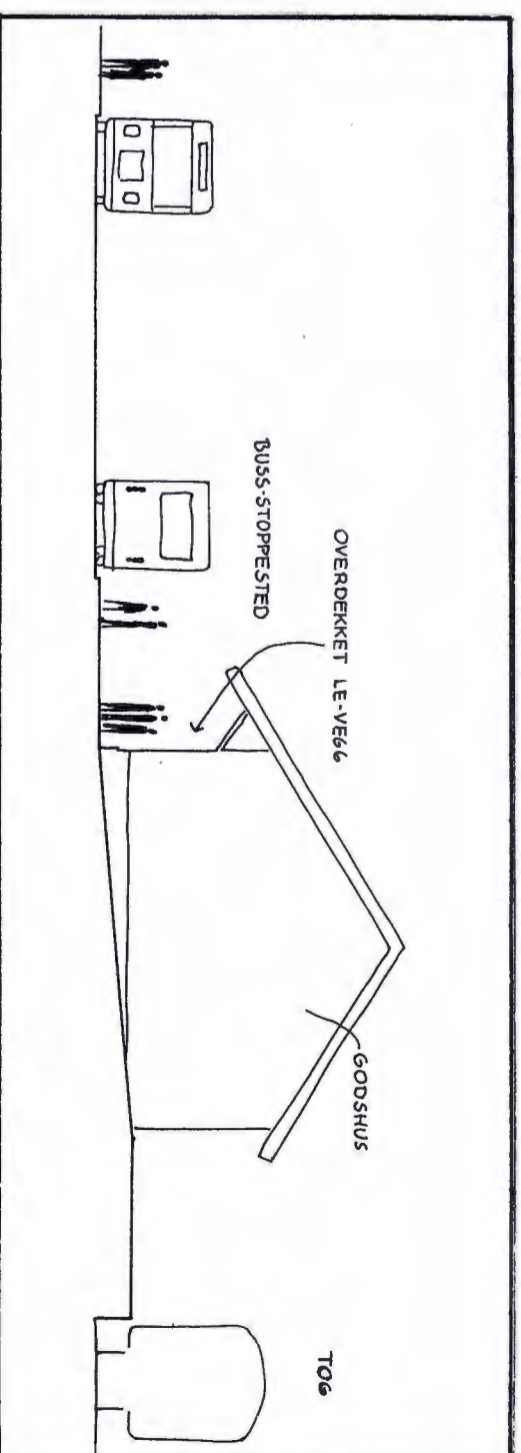
I alt.2 har det vært vurdert et annet alternativ hvor toalettene ble plassert i hovedinngangsrommet. Denne løsningen ble forlatt fordi en har prioritert oversikt og åpenhet i denne sonen.

En mulig fordel (?) ved en slik løsning ville være at toalettene da kunne få direkte adkomst fra utsiden (perrongen) og at det ville kunne bli noe rimligere.

GODSHUSET.

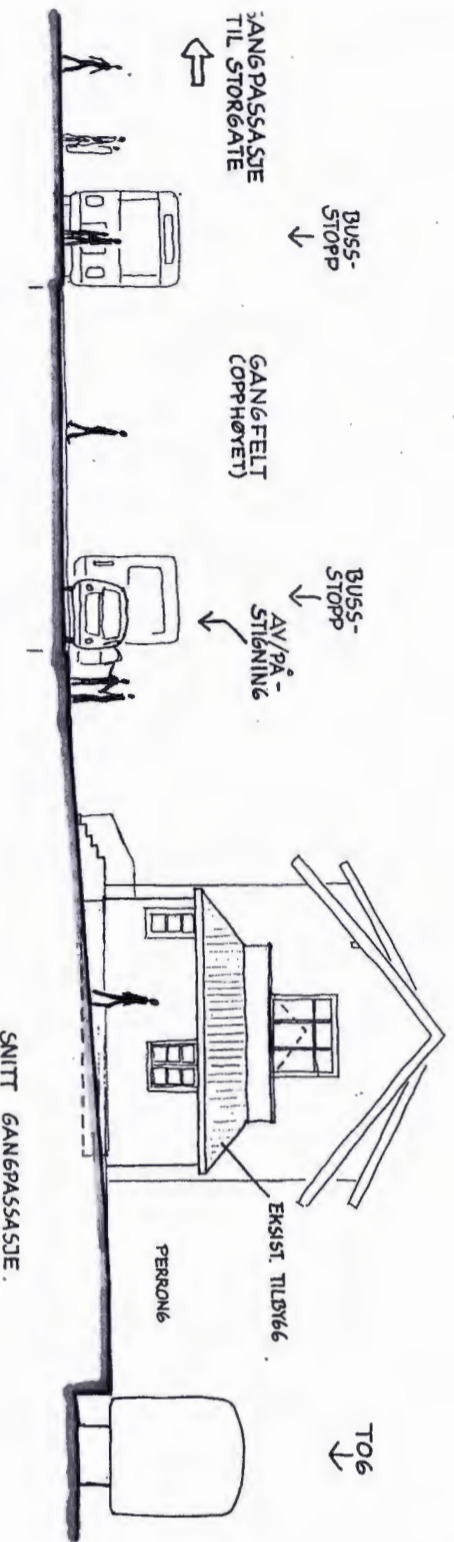
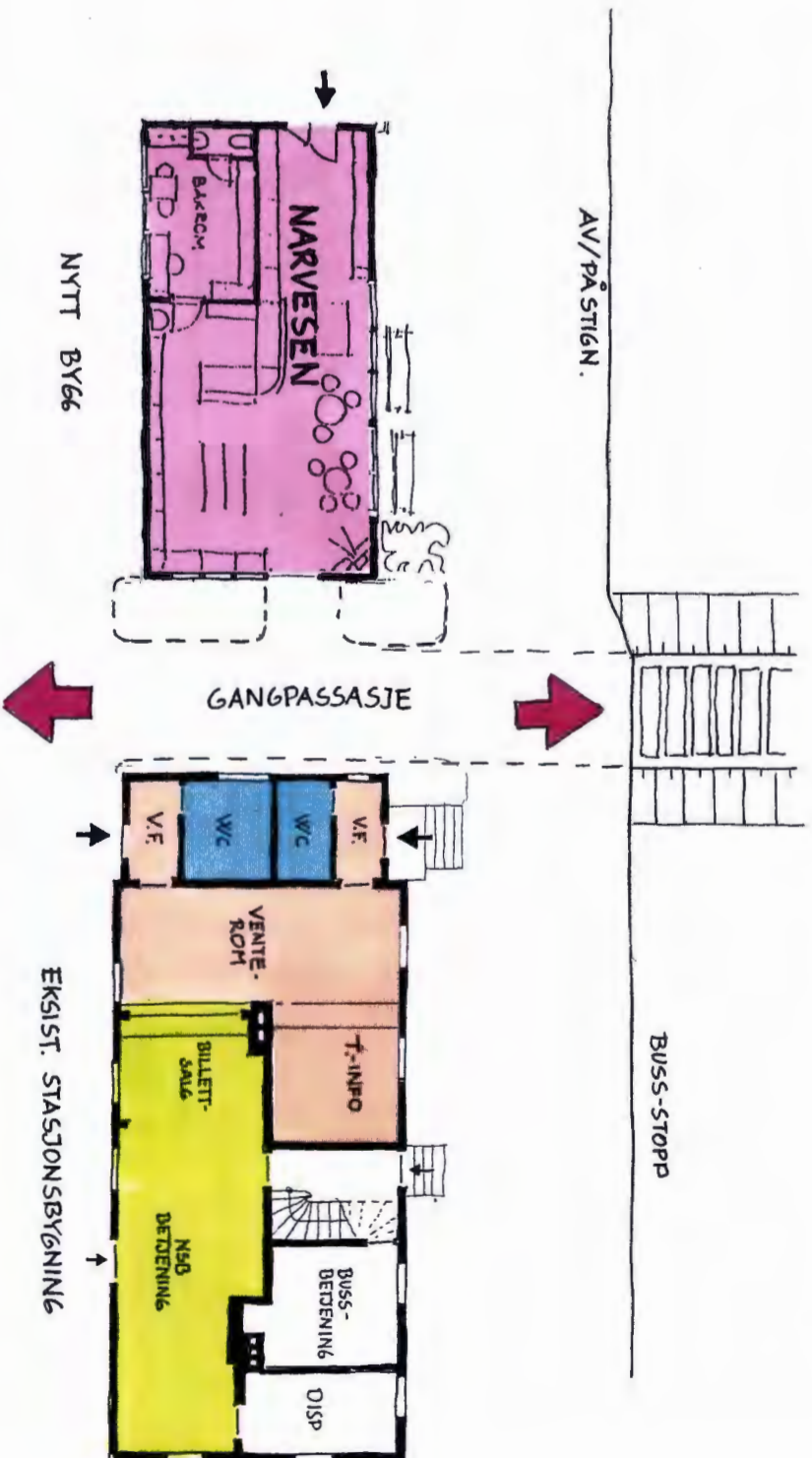
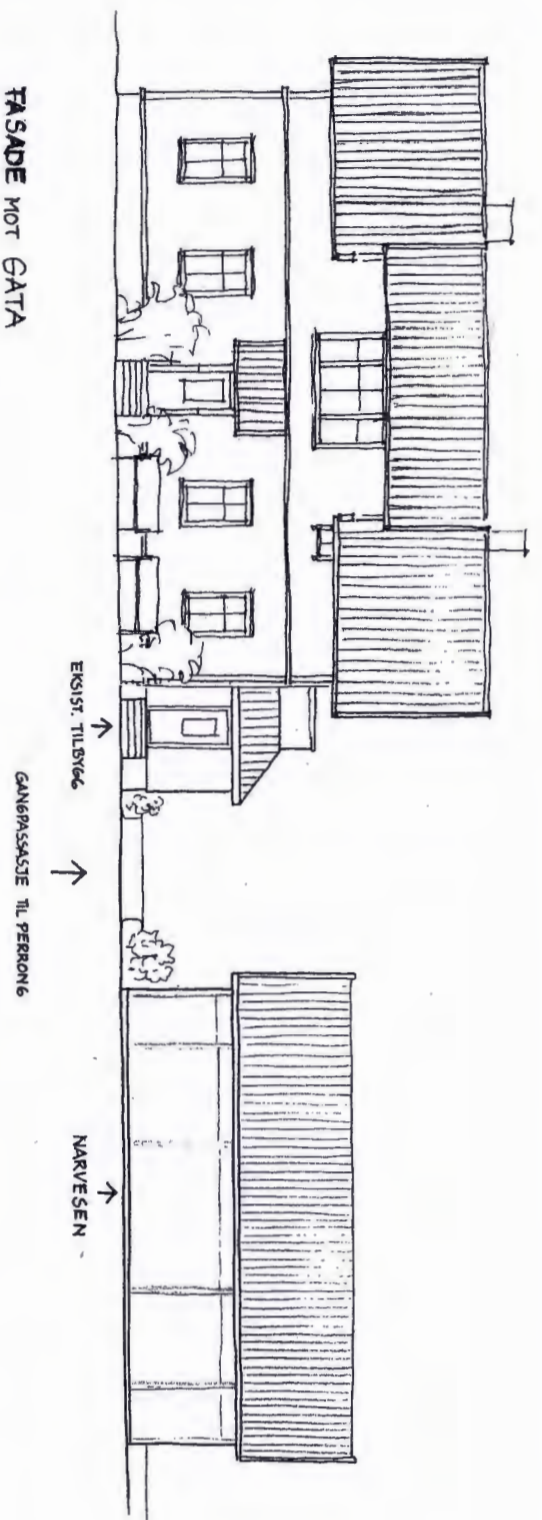
Godshuset er godt vedlikeholdt og av bra teknisk kvalitet. Bygningen bør ikke rives av følgende grunner:

- Det gir liten gevinst å rive bygningen med hensyn til antallet P-plasser fordi det ikke er bredde nok til tosidig parkering.
- Bygningen utgjør en lunende vegg i Jernbanegata og bidrar til å skape gaterom. En rivning vil medføre at Jernbanegata får et goldt og forblåst preg.
- Godshuset er en viktig del av stasjonsanlegget som framstår som en arkitektonisk helhet.
- Stasjonsanlegget forteller om en helt vesentlig del av Rakkestads historie. (Stasjonen er årsaken til Rakkestads utvikling fra landsbygd til "by".)
- Ved en opprusting av området omkring kan bygningen bli et attraktivt utleieobjekt. F.eks kontorer. Dette krever etterisolering og innsetting av vinduer m.m., - en relativ enkel og grei opprusting av bygget.



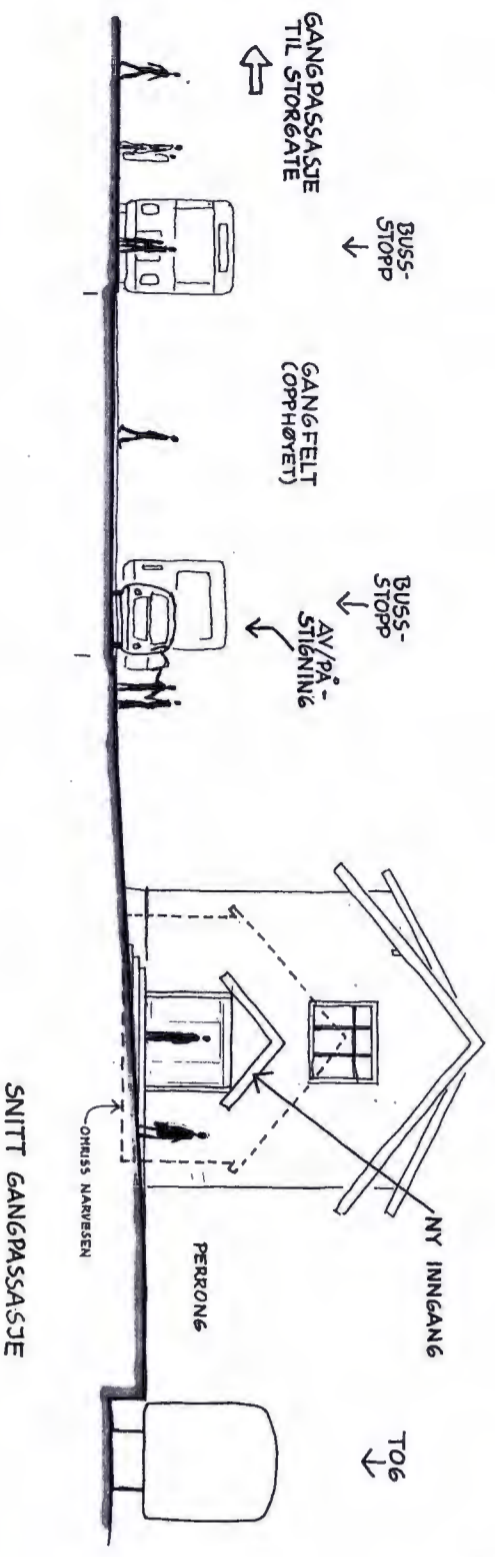
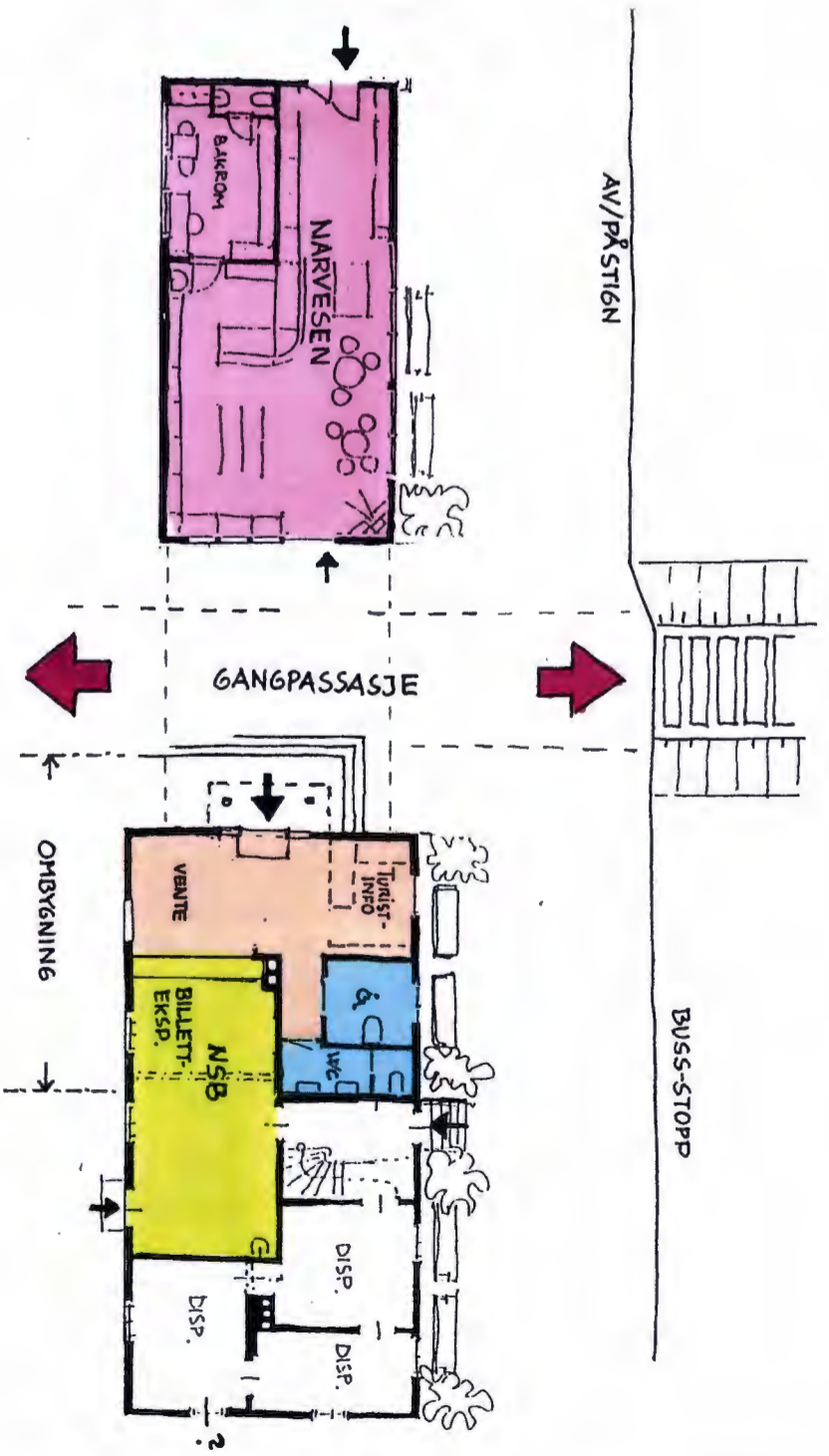
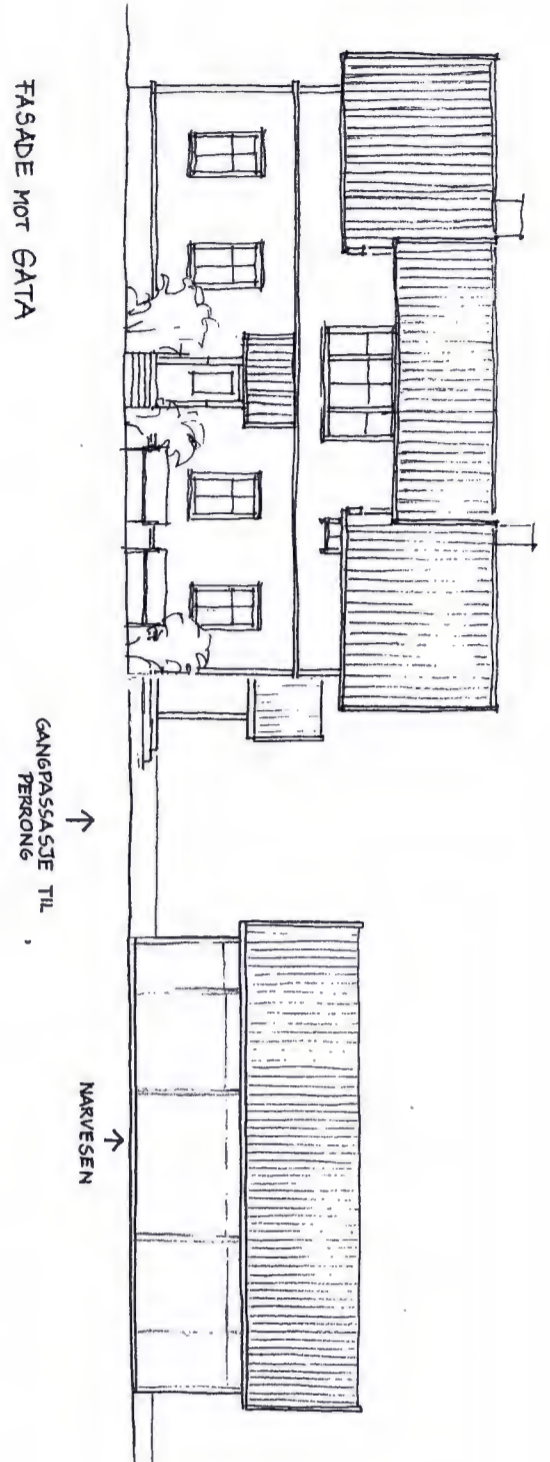
**RAKKESTAD STASJON
STASJONSBYGNING - NARVESEN.
ILLUSTRASJON
PLAN, SNITT, FASADER. 1:200
10.01.94**

ALT.0



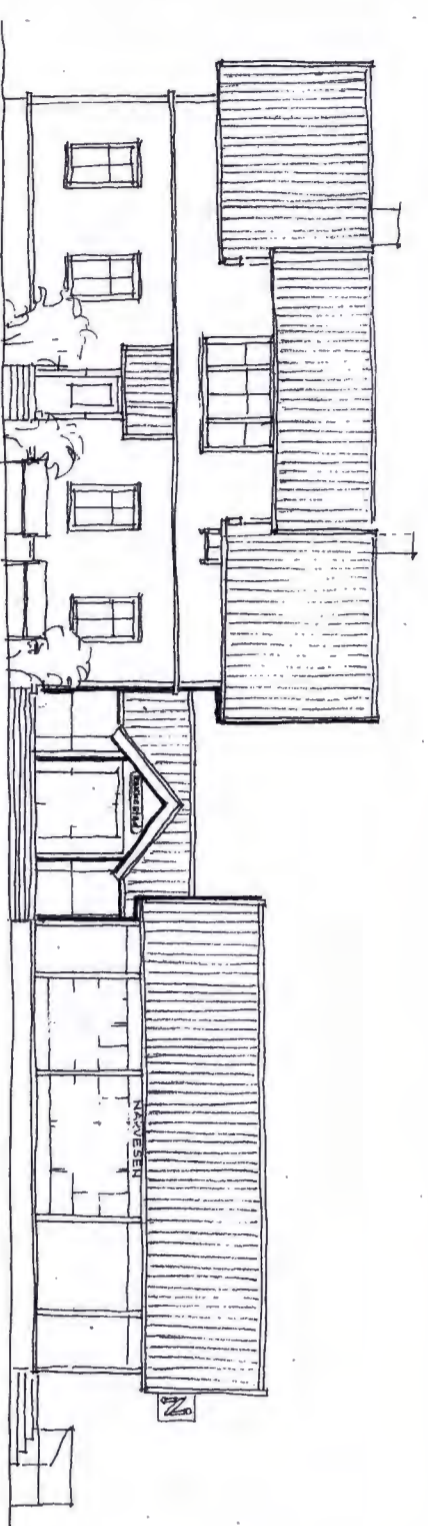
**RAKKESTAD STASJON
STASJONSBYGNING - NARVESEN.**
ILLUSTRASJON
PLAN, SNITT, FASADER. 1:200
10.01.94

ALT.1

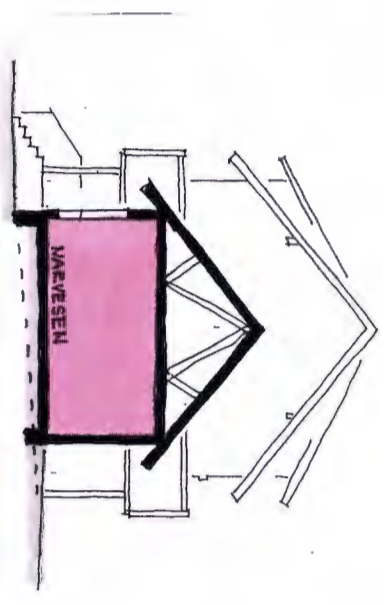


**RAKKESTAD STASJON
STASJONSBYGNING - NARVESEN.**
ILLUSTRASJON
PLAN, SNITT, FASADER. 1:200
10.01.94

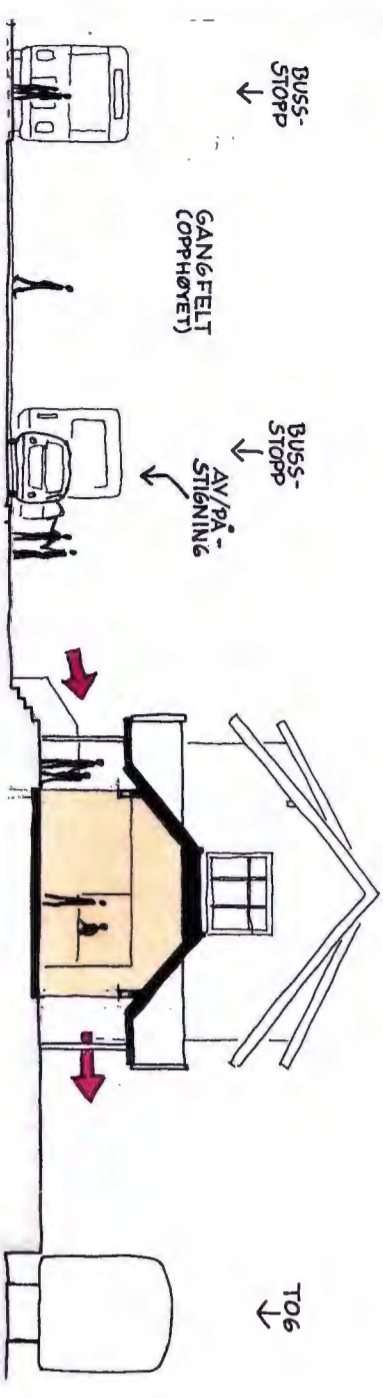
ALT.2



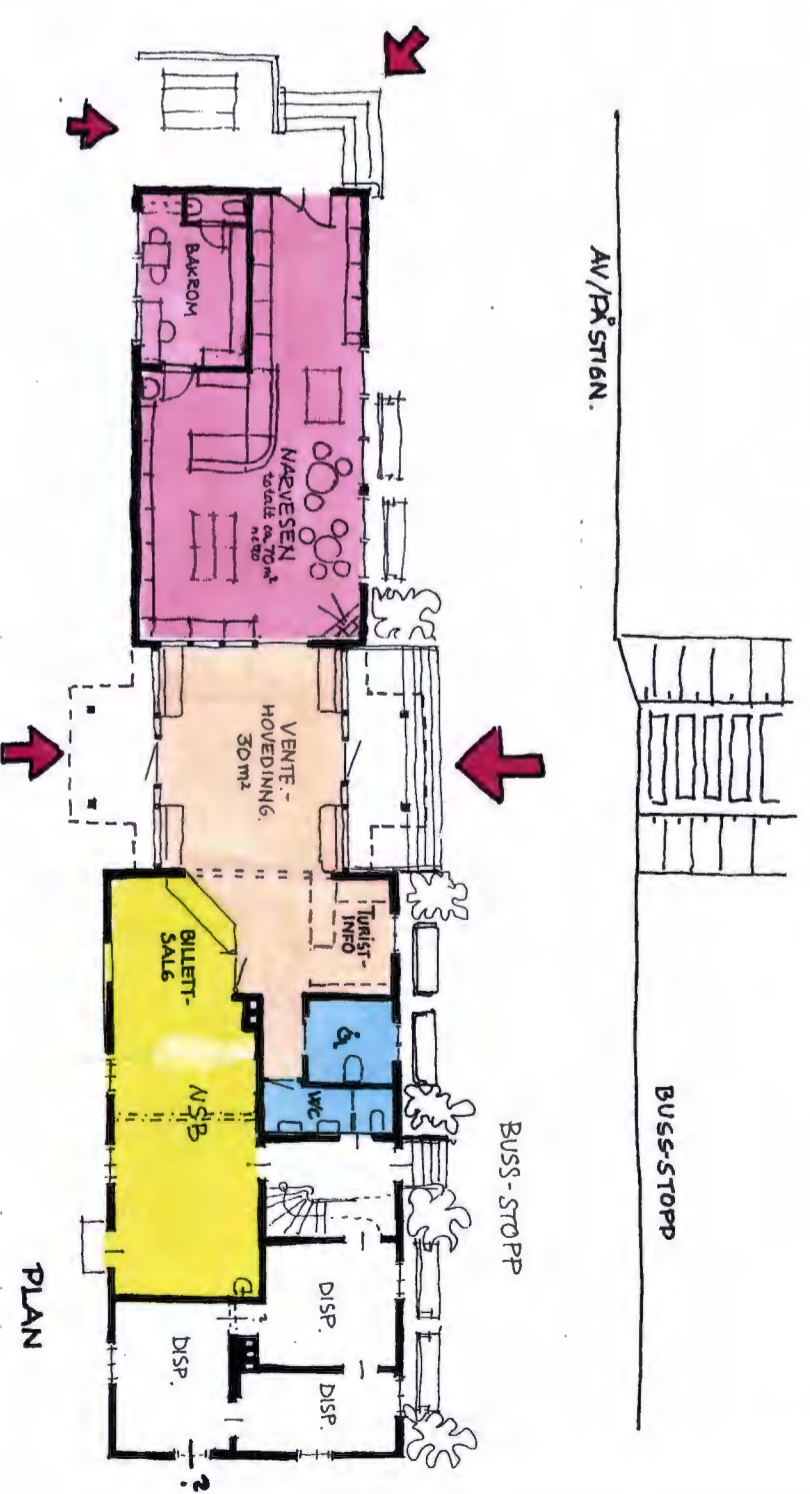
FASADE MOT GATA



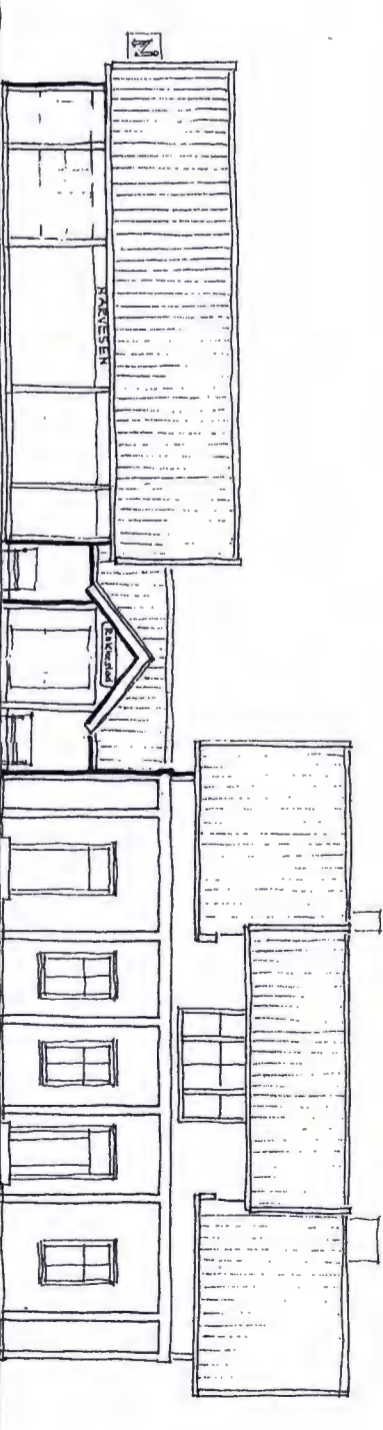
SNITT GJENNOM NARVESEN



SNITT GJENNOM HOVEDINNGANG



PLAN



FASADE MOT PERRONGEN

VEDLEGG

UTFØRELSE, MATERIALER.

UTEAREALER.

Gata rettes opp og store deler av fortauet må legges om og utvides. I kostnadsoverslaget er det forutsatt at gateoppbyggingen er bra (God nok). Smågatestein som ligger på deler av arealet tas opp og brukes til evt. overganger, avgrensningslinjer etc. F. eks. på "Stasjonsforget".

Gate og fortauer asfalteres. Det er regnet med standard granitkantsteiner (12x25) Dels for å harmonere med matrialkbruken i Storgata hvor det også er lagt granitkantsteiner (30x20)

I de opphevede gangfeltene har en regnet med samme utførelse som de som er lagt i Storgata. Dvs. en kombinasjon av gatestein og granittheller.

"Stasjonsforget" møbleres med benker, belysning og beplantning. Dette er ikke vurdert i detalj i denne planen, men er lagt inn i kostnadsoverslaget som "rundsommer".

Ved planting av trær er det i kostnadsoverslaget regnet med 4-5 m høye trær.

Det store treet i fortauet ved bussholdeplassen må, og kan i h.h.t. planen, stå!

STASJONSBYGGET.

I dette forprosjektet er det illustrert 3 alternativer for ombygging av stasjonsbygningen.

Alt. 0: Ingen ombygging av stasjonsbygningen.,

Alt. 1: Ombygging av deler av stasjonsbygningen med bedre inngangsparti og nye toaletter,

Alt. 2: Bygging av hovedinngang/venterom i nytt mellombygg mellom stasjonsbygningen og Narvesen.

Det er tenkt vanlig/enkel, men solid standard på nybygget. I trappene og på gulvet i hovedinngangsbygget bør det benyttes slikesterke kvaliteter, (granitt) og legges omtanke i utføringen. Trappene vil forøvrig være viktige og sentrale elementer i anlegget.

I alt. 1 og alt.2 er forutsatt at deler av 1. etasje i den gamle stasjonen ombygges/ominnredes. (ca 40 m².) Vinduene beholdes, men det må ny panel på tak og vegger og det må legges et solid gulvbelegg.

Resten av bygget trenger ikke røres, men forskyvning av billetsalget i alt. 2 frigjør areal i sørrenden som eventuelt kan bli en separat enhet med inngang fra sørfasaden.

GODSHUSET.

Lasterampe mot Jerbanegata foreslås fjernet og det lages en "grunnmur" mellom stolpefundamentene. Rampe sør for godshuset fjernes for å gi plass til parkeringsplasser. (Delvis natursteinmur, granitt).

Taket på tilbygget til godshuset kan forlenges mot perrongen for å gi overdekning for sykler. Alternativt kan det bygges et frittsstående sykkelkur.

I kostnadsoverslaget er det ikke tatt med ominnredning, isolasjon eller nye vinduer i godshuset fordi en ikke vet eksakt hva slags virksomhet som kan bli aktuelt.

KOSTNADSOVERSLAG

SAMMENDRAG HOVEDPOSTER.

(Se mer detaljert kostnadsoverslag i vedlegg)

post	tekst	Sum		
010	Felles rigg.	125.000		
100	Fortau, posthus-side	96.500		
200	Gate m/overvannsledning/sluk. (Strekn. Posthus - Kornsilo.)	466.000		
300	Fortau, stasjonside	99.800		
400	Stasjonsområde, utomhusarbeider.	678.500		
500	Godshus	27.500		
600	Stasjonsbygget. Ominnredn./tilbygg	10.000	Alt. 0:	Alt. 1:
			10.000	260.000
				Alt. 2:
				510.000
700	Narvesen, nytt bygg.	610.000		
800	Prosjektering og byggeledelse	250.000		
	Sum "Gate/fortau". (postene 100, 200 og 300.)	663.300		
	Sum "Stasjonsomr.:" (postene 400, 500 og 600.)	716.000	Alt. 0:	Alt. 1:
			716.000	966.000
				Alt. 2:
				1.216.000
	Sum "Narvesen" (post 700,)	610.000		

Postene 010 (Felles rigg, drift og adm. kostn.) og 800 (prosjektering og byggeledelse) er satt opp ut i fra et prosjekt som omfatter alle arbeidene. Disse postene vil øke noe om prosjektet blir oppdelt.

Summene er eks. mva.

KOSTNADSOVERSLAG

Postnr.	Tekst	Enh.	Mengde	Enh.pris	Sum
10	FELLES RIGG OG DRIFT, ADM. KOST.	r.s.	1	125.000	125.000
800	PROSJEKTERING BYGGELEDELSE	rs	1	250.000	250.000

UTEAREALER

100 FORTAU ØSTSIDE, (POSTHUSSIDE)					
101	Opparbeidelse av fortau. Arb.pukk, asfalt	m2	365	120	43.800
102	Setting av kantstein. granitt 12x25	lm.	110	320	35.200
103	Grøntarealet. Matjord tilsåing m.m.	m2	190	50	9.500
104	Planting av trær	stk.	2	4.000	8.000
Sum hovedkap. 100					96.500

200 GATE, STREKNING POSTHUS-K.SILO

201	Opplaging av smågatestein, Bortkjøring.	m2	500	28	14.000
202	Reatfelling gate og busslommer	m2	1550	120	186.000
203	Fotgjengerfelt, opphevet. Gatest., granitt.	stk.	2	43.000	86.000
204	Sluk og overvannsledn. (90 m.ledn. med 4 sandf.sluk og 4 bisluk, legging alt inkl.)	lm.	90	2.000	180.000
Sum hovedkap. 200					466.000

300 FORTAU VESTSIDE, (STASJONSIDE)

301	Opparbeidelse fortau, pukk asfalt	m2	300	120	36.000
302	Setting av kantstein. Granitt 12x25	lm.	140	320	44.800
303	Grøntrabatt. Matjord tilsåing	m2	60	50	3.000
304	Planting trær	stk.	4	4.000	16.000
Sum hovedkap. 300					99.800

400 STASJONSOMRÅDET, UTMOMHUSARB.

401	Fjerning lasterampe. h. 0,8 m.	m2	200	125	25.000
402	Opparb. p.-plasser. Arb.,pukk, asfalt.	m2	630	300	189.000
403	Justering av kortidspark, drosjeh.plass	m2	250	250	62.500
404	Opparb./bearb. fotgjeng. areal. Asfalt m.m.	m2	920	120	110.400
405	Setting av kantstein	lm	80	320	25.600
406	Grøntrabatter, Matjord tilsåing.	m2	120	50	6.000
407	Beplantning	rs.	1	20.000	20.000
408	Belysning, skilt	rs.	1	120.000	120.000
409	Sykkelparkering under tak	pr. plass	30	2.000	60.000
410	Benker	rs.	1	60.000	60.000
Sum hovedpost 400					678.500

BYGNINGER

500 GODSHUS					
501	Riving av lasterampe	m2	50	50	2.500
502	Bearbeiding av grunnmur. Rep. vegg.	rs.	1	25.000	25.000
Sum hovedpost 500					27.500

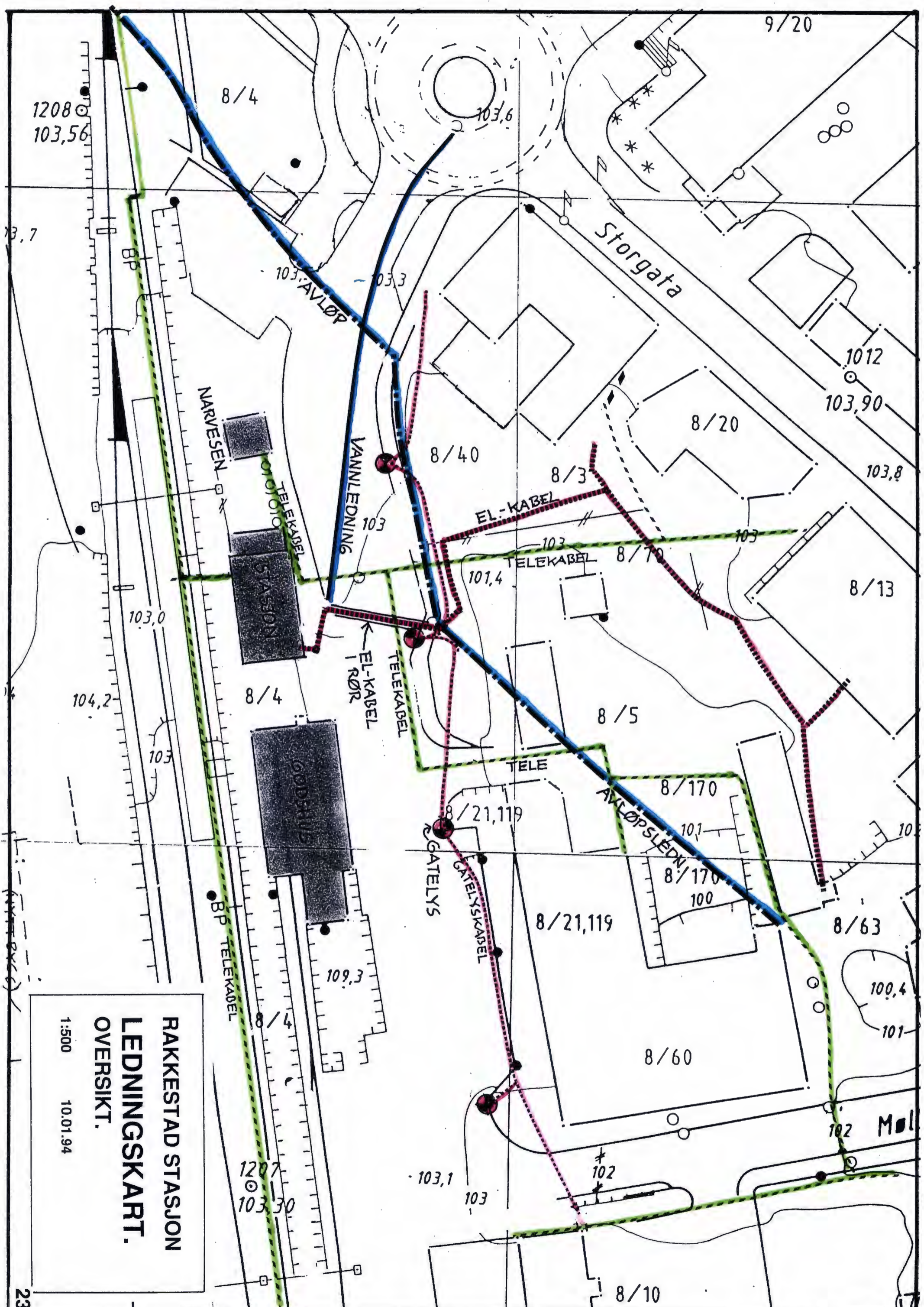
600 STASJONSBYGNING. OMBYGN./TILB.

ALT. 0 :					
601	Opparb. av gangareal, perrong-buss.	rs.	1	10.000	10.000
ALT. 1 :					
601	Opparb. gangareal, perrong-buss	rs.	1	10.000	10.000
602	Fjerning eksist. tilbygg.	rs	1	30.000	30.000
603	Ombbygning del av stasjonsbygning.				
	Inngang, ventetrom, toaletter, T-info	m2	40	5.000	200.000
604	Utv. trapp	rs	1	20.000	20.000
Sum alt. 1					260.000

ALT. 2 :					
602	Fjerning eksist. tilbygg.	rs.	1	30.000	30.000
603	Ombbygging del av stasjonsbygning.				
	Ventetrom, toaletter, billettaksp. T-info.	m2	40	5.000	200.000
605	Hovedinngang, ventetrom.	m2	30	8.000	240.000
606	Hovedtrapp	rs.	1	40.000	40.000
Sum alt. 2					510.000

700 NARVESEN, NYTT SALGSLOKALE.

701	Fjerning eksist. kiosk	rs.	1	10.000	10.000
702	Nytt salgslokale inkl. murer/trapp.	m2	75	8.000	600.000
Sum hovedpost 700					610.000



**RAKKESTAD STASJON
LEDNINGSKART.
OVERSIKT.**

1:500
10.01.94

MØTEREFERAT

RV 105 - RAKKESTAD MPPG

MØTE MED NSB 27.03.92.

Tilstede:	Kristiansen	NSB Sarpsborg.	Områdesjef
	Mygland	NSB Eiendom Oslo	
	Fossnes	Vegkontoret Østfold,	Prosjektleder
	Kultorp	Rakkestad Kommune	Ordfører
	Ådalen	Rakkestad kommune	Tekn.sjef
	Rund	Asplan (Ref.)	

TEMA: SAMORDNING AV PLAN FOR "MILJØGATE" I STORGATA OG PLAN FOR UTVIKLING AV STASJONSOMRÅDET

OPPSUMMERING AV DAGENS SITUASJON.

Uavhengig av miljøgateprosjektet har NSB tanker om å utvikle stasjonsområdet. Men planleggingen har ikke kommet igang ennå.

Trafikken har de siste årene gått over fra tog til buss. Samlet sett har trafikken på tog og buss vært økende. Mye taler for at denne tendensen vil forsterkes i årene framover.

Indre Østfoldbane vil trolig få større betydning i framtiden bl.a som avlastingsbane. (Gods)

NSB ønsker at stasjonsområdet utvikles til en "trafikksentral" for tog, busser, drosjer og gods ("pakkeseentral"?). NSB er interessert i et samarbeide med andre instanser for å få til en god løsning.

Selv om godstrafikken til/fra industrien i Rakkestad idag mest går med lastebil, kan dagens anlegg ekspedere gods pr. jernbane.

Godshuset er idag leid ut, likeledes boligen i 2.etasje i stasjonsbygningen.

Kommunen ønsker å få til turistinformasjon i området. Ei laftehytte er allerede i bestilling og tenkt til dette formålet inntil videre.

Kommunen er også interessert i at det blir offentlig toalett i området.

Behandlingen av sentrumsplanen er stoppet inntil konklusjonene av Miljøgateprosjektet er klare.

Narvesen har også tanker om å erstatte/utvide dagens kiosk til en "butikk" hvor publikum kan komme inn.

Drosjene har satt opp ei bu som isolert sett fungerer, men som har preg av å være en midlertidig løsning.

Området brukes idag som buss-stasjon.

Vevesenet er oppdragsgiver for Miljøgateprosjektet i Storgata. (MPG = "miljøprioritert gjennomkjøring") Hensikten er å gjøre tiltak som vil øke sikkerheten og trivselen i Storgata.

Planarbeidet med dette pågår nå og en tar sikte på å gjøre tiltak i 1992 og -93

Det er klart at til en viss grad vil det være sammenheng mellom løsningen av stasjonsområdet med og "Miljøgata". (Følgjentilgjengelighet, parkering, jernbaneparken, bussruter/ stoppested m.m.)

Konklusjon

Enighet om at det bør gjøres en analyse av området stasjonen, jernbaneparken og stasjonsgata og lages en arealbruksplan for dette som kan vurderes i sammenheng med MPG-planen og også være et supplement til sentrumsplanen.

Som det framgår av ovenstående er det mange som har interesser i området, om enn i ulik grad. Det er viktig å få samkjørt de enkelte særbehov slik at de "trekker i samme retning" og trolig ligger det gevinst/besparelser i samordning av tiltakene. Ikke minst utseendemessig er det viktig med en samordning.

Det bør derfor være en organisering av planarbeidet som sikrer at alle interessentenes behov kommer "på bordet" og at en får drøftet forskjellige samordningsløsninger.

Asplan ble bedt om å komme med et forslag til en organiserings- og arbeidsplan samt en ramme på hva plan- og analysearbeide vil beløpe seg til. I første omgang sendes dette til kommunen.

Det drøftes nærmerer om hvem som bør være oppdragsgiver og hvem som skal betale for planarbeidet.

Asplan