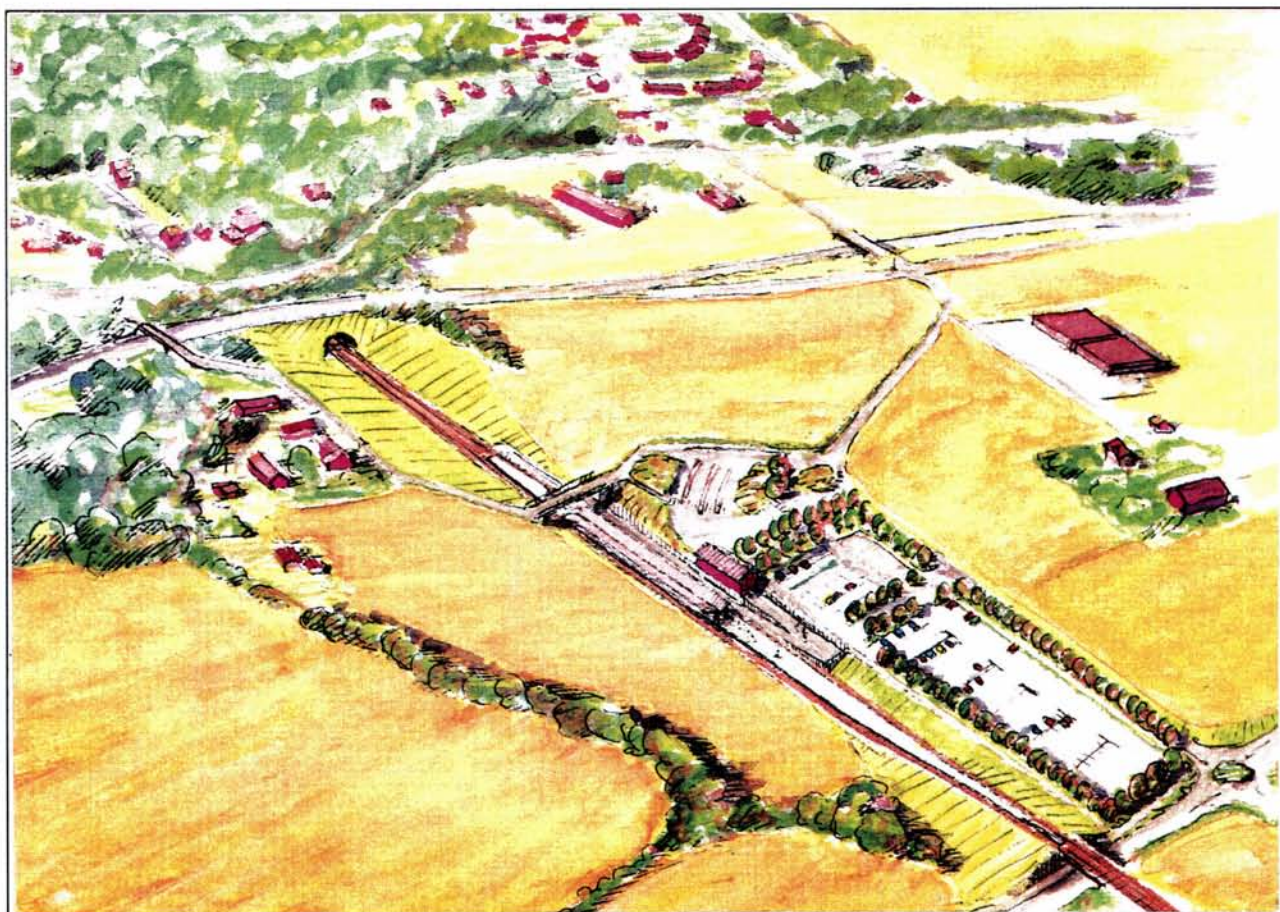


# JERNBANE TIL GARDERMOEN



## Stasjonskatalog

Utført for NSB, Avdeling for utvikling og miljø.

September 1991.



Ther...

# GARDERMOBANEN STASJONSKATALOG

## INNHOLDSFORTEGNELSE

	Side
0. INNLEDNING	1
- Historikk - forutsetninger	2
1. SAMMENDRAG	5
- Oversikt over potensielle utbyggingsarealer ved stasjoner	6
- Vurderingskriterier for analyse av mulig utbygging innenfor stasjonenes nærområder	7
2. OVERSIKT OVER STASJONENES STANDARD OG FUNKSJONER	11
3. OVERSIKTSKART A3 OVER TRASÉALTERNATIVER M/STASJONER	13
4. PLAN OG BESKRIVELSE FOR STASJONENE:	
Oslo: Bryn	15
Grefsen/Storo	17
Nittedal: Kjøl	19
Rotnes Sør	23
Rotnes Nord	25
Gjerdrum: Ask	27
Bekkeberget	29
Nannestad: Eltonåsen	31
Skedsmo: Lillestrøm	33
Skedsmokorset	35
Vardeåsen	37
Ullensaker: Jessheim Syd	39
Eidsvoll: Dal Nye	41
Råholt Nord	43
Eidsvoll	45
5. OVERSIKTSKART A4 OVER TIDLIGERE VURDERTE, MEN UAKTUELLE STASJONSALTERNATIVER	47
6. PLAN FOR UAKTUELLE STASJONSALTERNATIVER:	
Nittedal: Slattum	49
Gjerdrum: Trolsnes	51
Nannestad: Holter	53
Bekkevar	55
Åsgreina	57
Skedsmo: Berger	59
Eidsvoll: Råholt kirke	61
7. OVERSIKTSKART A4 OVER REFERANSEALTERNATIVET LILLESTRØM-EIDSVOLL M/STASJONER	63
8. PLAN FOR NYE STASJONSALTERNATIVER PÅ REFERANSEALTERNATIVET:	
Sørum: Frogner Nye	65
Eidsvoll: Rundtom	67

## 0. INNLEDNING

Stortinget har vedtatt at hovedflyplass på Gardermoen med tilbringertjenester skal utredes. Luftfartsverket, Vegdirektoratet og NSB er de tre tiltakshaverne i Gardermoprojektet.

NSB Hovedkontoret, avdeling for utvikling og miljø, har engasjert Taugbøl & Øverland A/S som konsulent for å utarbeide trasé- og konsekvensutredning for de alternative løsningene for jernbaneforbindelse Oslo-Gardermoen-Eidsvoll. Som et ledd i dette arbeidet fikk firmaet så sommeren -91 i oppdrag å utarbeide stasjonskatalog for mulige stasjonsalternativer, for å avklare planmessige og kostnadmessige forhold. Dette arbeidet ble startet opp i august, med frist for ferdigstillelse 30. september 1991.

I NSB er Arne Lynnebakken prosjektleder for stasjoner og hos Taugbøl & Øverland A/S er Inger M. Evensen prosjektleder.

Foreliggende rapport angir mulige utbyggingsarealer innenfor stasjonenes nærområder på  $R = 1.000$  meter, såvel som studier og løsninger for en mulig utforming av terminalområdene. Løsningene er lagt til grunn for en kostnadsberegning av terminalen. Hovedvekten har vært lagt på å komme fram til gjennomførbare løsninger, samt registrering av kostnadslementer for terminalen og dens konsekvenser for omgivelsene. Det er også tatt med en del materiale om tidligere vurderte, men nå uaktuelle stasjonsalternativer.

For Grefsen/Storo og Bryn terminaler i Oslo er det utarbeidet egne rapporter. I denne sammenheng er det kun tatt med et sammendrag av foreliggende materiale her.

Rapporten for Grefsen/Storo er utarbeidet av Asplan a.s. og for Bryn av Taugbøl & Øverland A/S.

## Historikk - forutsetninger

Stortinget vedtok 18. desember 1990 planprogrammet for Gardermoen som ny hovedflyplass. Planleggingen inkluderer tilbringersystemet. For NSB er det viktig å komme fram til et konkurransedyktig togtilbud og bidra til effektiv og miljøvennlig transport. Ved siden av å være en del av tilbringersystemet til flyplassen, må Gardermobanen også tilpasses planene om høyhastighetstog i Norge, være integrert i NSB's øvrige nett og være en del av NSB's satsing fram mot og etter år 2000.

Med bakgrunn i NSB's strategiske plan og utredningsprogrammet for Gardermoprojektet er det for bane-prosjektet definert fire hovedmål:

- Transport: Effektiv og konkurransedyktig transport
- Ressurser: Lavt forbruk av materielle ressurser
- Miljø: Lavt forbruk av naturressurser og godt miljø å bo og ferdes i
- Offentlig kostnader: Lavt offentlig ressursforbruk

Det er et mål at minst 50% av passasjerene til flyplassen skal reise kollektivt. Det er videre søkt traséer som tilrettelegger for regional utvikling. Planarbeidet for traséprosjektet er utført i henhold til Plan- og bygningsloven. Videre er rikspolitiske retningslinjer for regional planlegging og miljøkrav i forbindelse med hovedflyplass på Gardermoen lagt til grunn.

Viktige tekniske forutsetninger er at Gardermobanen bygges med dobbeltspor med minste horisontalradius på 2.500 meter og maksimal stigning 15 o/oo (dvs. 15 meter pr. km).

I tillegg til dette foreligger det også andre planmessige forutsetninger i form av offentlige krav, registreringer, definisjoner og annet prosjektgrunnlag.

Det er viktig å ha for øye at etablering av Gardermobanen er en meget langsiktig investering som vil ha konsekvenser for regionen i uoverskuelig framtid.

Trasé- og konsekvensutredningen har gjennomgått følgende tre hovedfaser:

- Forstudie høsten 1990
- Alternativsøking- og bearbeiding vinteren/våren 1991
- Konsekvensutredning sommeren 1991

For Gardermobanen har det vært gjennomført en åpen planprosess hvor både kommuner, fylke og andre berørte parter har vært invitert til å påvirke planene.

For Gardermobanen mellom Oslo og Gardermoen har blitt bearbeidet videre tre hovedalternativer:

- Direktelinja
- Lillestrømlinja om Skedsmokorset
- Lillestrømlinja om Jessheim S

For å kunne integrere Gardermobanen i NSB's øvrige nett, er strekningen Gardermoen - Eidsvoll også utredet. Her foreligger to hovedalternativer, enten via Dal eller Råholt Nord.

Det er i tillegg utredet et referansealternativ for å få oversikt over de arbeider som må gjennomføres på strekningen Oslo S - Eidsvoll, dersom det ikke blir bygget hovedflyplass på Gardermoen.

Til grunn for arbeidet med konsekvensutredningen har følgende vært basis:

- Miljødepartementets veileder om konsekvensutredninger T-746
- Program for konsekvensutredning av Gardermoprojektet
- Rikspolitiske retningslinjer for regional planlegging og miljøkrav i forbindelse med hovedflyplass på Gardermoen (RPR)
- Tiltakshavernes registreringsprosjekter

Hvert av alternativene har mange varianter for delstrekninger. Det er i alt 11 aktuelle nye stasjonslokaliseringer i tillegg til eksisterende stasjoner.

Stasjonene er lokalisert i hht. foreliggende trasékorridorer i målestokk 1:5.000 for Gardermobanen. Lokaliseringene må derfor ikke anses som eksakt og endelig. Dette vil bli fastlagt i reguleringsplanfasen.

Oversiktsplanene viser mulig utforming av stasjonsområdene som grunnlag for gjennomførbarhet og kostnadsberegning. Planene forutsettes bearbeidet videre i neste fase. Dette gjelder også for sporgeometri. Etter avtale med NSB er det kun vist 2 spor forbi stasjonene.

I antatt tomteareal er tatt med reservearealer for senere utvidelser av terminalen.

Program for terminalen er basert dels på NSB's stasjonsprogram, dels på overslag. Programmet vil måtte revurderes i hht. utbyggingsplaner for stasjonens nærområde.

## 1. SAMMENDRAG

Et av hovedmålene for Gardermobanen er å legge til rette for regional utvikling, dvs. etablering av stasjoner som gjør at jernbanen inngår som et vesentlig element i kollektivdekningen av nye utbyggingsområder. Det har vært vurdert i alt 18 nye stasjonsplasseringer.

Alle traséalternativene tar utgangspunkt i Oslo S, har terminal på Gardermoen Hovedflyplass og videreføres til Eidsvoll stasjon. I Oslo vurderes kollektivt terminalknutepunkt på Bryn eller Storo/Grefsen.

For Direktelinja er det forutsatt en stasjon i Nittedal og en stasjon i Gjerdrum/Nannestad sør for flyplassen. I Nittedal er det vurdert 4 alternativer, Slattum, Kjøl, Rotnes Sør og Rotnes Nord, men Slattum ansees av flere årsaker som uaktuell. I Gjerdrum/Nannestad er det vurdert 6 alternativer, Bekkeberget og Trolsnes i Gjerdrum, og Eltonåsen, Holter, Bekkevar og Åsgreina i Nannestad. Av disse er det bare Bekkeberget og Eltonåsen som nå ansees aktuelle.

For Skedsmolinja er det i tillegg til Lillestrøm forutsatt en stasjon på Skedsmokorset og en i Gjerdrum/Nannestad sør for flyplassen. På Skedsmokorset er det vurdert tre alternativer, Skedsmokorset, Vardeåsen og Berger. Sistnevnte ansees uaktuell. I Gjerdrum er det i tillegg til stasjonsalternativene for Direktelinja også vurdert en stasjon på Ask.

For Lillestrømlinja om Jessheim er det i tillegg til Lillestrøm forutsatt kun en stasjon på Jessheim Syd, ca. 1,5 km sydvest for dagens stasjon.

For Eidsvollslinja er det i tillegg til Eidsvoll forutsatt en stasjon på Dal/Råholt. Her er det vurdert tre alternativer, Dal Nye, Råholt Kirke og Råholt Nord stasjoner. Råholt Kirke er av flere årsaker ikke lenger aktuell.

Av de totalt 18 alternativene for nye stasjoner falt 7 bort etter en totalvurdering i milepelsrapporten i juni 1991, og disse ansees ikke lenger aktuelle. For de øvrige er det foretatt analyser av utbyggingspotensial og kostnadsberegninger.

I tillegg er det planlagt en referanselinje samtidig med hovedprosjektet, for å klarlegge hvilke løsninger og investeringer som vil være aktuelle dersom Gardermoen ikke blir utbygget som hovedflyplass. Det vil da kunne være aktuelt med to nye stasjoner, Frogner Nye og Rundtom (Råholt Øst).

Eksisterende stasjoner: Oslo S, Bryn og Grefsen/Storo i Oslo, Lillestrøm i Skedsmo og Eidsvoll i Eidsvoll kommune har primært terminalfunksjoner som knutepunkt for et større oppland, og ikke regional utvikling som hovedmål. For Bryn og Grefsen/Storo er det utarbeidet egne forprosjekter.



## Oversikt over potensielle utbyggingsarealer ved stasjoner

For å belyse mulighetene for regional utvikling, er det foretatt en arealanalyse av hvilke utbyggingspotensialer som finnes ved de aktuelle stasjonene. Dette er satt opp i tabells form nedenfor og er nærmere kommentert i teksten for øvrig.

Stasjon	Innbyggere (1990)	Potensielt utb.område (daa)	derav dyrka mark (daa)	derav Marka (daa)	derav flystøy (daa)
KJUL	800	2.500	1.100	0	0
ROTNES SØR	4.400	1.100	250	500	0
ROTNES NORD	4.400	1.700	1.000	0	0
ASK	1.400	2.300	1.700	0	1.300
BEKKEBERGET	1.000	2.300	1.200	150	800
ELTONÅSEN	300	3.400	1.800	0	900
SKEDSMOKORSET	5.200	1.150	600	0	0
VARDEÅSEN	5.200	1.600	1.300	0	0
JESSHEIM SYD	5.500	600	450	0	0
DAL NYE	6.100	1.750	600	0	0
RÅHOLT NORD	6.100	2.000	1.300	0	0

Oversikten over antall innbyggere omfatter ikke bare innbyggere innenfor stasjonens nærområder, men omfatter også hele tettstedet ved stasjonen.

Alle arealer er grove anslag til bruk for sammenligning av de ulike alternativer. Endelig utforming av tettstedsplaner kan medføre at reelt utbyggingsareal vil kunne avvike en god del fra det potensielle utbyggingsarealet.

## Vurderingskriterier for analyse av mulig utbygging innenfor stasjonenes nærområder

Grunnlaget for vurderingene ligger i Rikspolitiske retningslinjer (RPR) og i konsekvensutredningsprogrammet for Gardermobanen.

Som nærområde er definert en sirkel med  $R = 1.000$  meter rundt stasjonen, tilsvarende gangavstand. Dette gir et totalt brutto areal innenfor nærområdet på 3.740 daa, forutsatt 300 meter lange plattformer.

Rent konkret er følgende kriterier benyttet for å vurdere nye stasjonslokaliseringer for Gardermobanen, unntatt stasjonen på Gardermoen:

1. Tilgjengelighet fra eksisterende og planlagt vegnett.
2. Lokalisering av stasjonen sett dels i overordnet kommunalt perspektiv (utbyggingsstruktur) og dels i lokalt nærmiljøperspektiv.
3. Eksisterende bebyggelse i stasjonens senterområde (radius = 500 meter), nærområde (radius = 1.000 meter) og nedslagsfelt (radius = 4-5 km). Plattformlengden er 300 meter.
4. Utbyggingspotensiale i nærområdet rundt stasjonen, sett i forhold til flystøysoner og støysoner langs jernbane og hovedveger, topografi, natur- og kulturvern, jordvern, eksisterende og planlagt vegnett og annen teknisk infrastruktur, friluftsliv etc.
5. Samordning med andre kollektivtrafikktraséer, samt park & ride-muligheter.
6. Grad av fleksibilitet for stasjonsplassering.
7. Forutsetninger for videre planarbeide som følge av stasjonslokaliseringen.

Vurderingene som er gjort i pkt. 4 er tildels skjønnsmessige, og de tilhørende beregnede utbyggingsarealer må derfor betraktes som sammenlignbare størrelser og ikke som endelige utbyggingsarealer. Følgende vurderinger er lagt til grunn:

- Områder som ligger innenfor flystøysoner med mer støy enn 55 EFN forutsettes ikke benyttet til boligformål og annen støyømfintlig bebyggelse. Det er også et vesentlig spørsmål om nye tettsteder bør etableres inntil slike flystøysoner, da områdene i nærheten av sonene også vil ha en god del støybelastning.
- Områder som ligger innenfor teoretiske støysoner med mer støy enn 55 dB(A) langs veger og jernbaner, vil heller ikke kunne benyttes til boligformål. Størrelsen på disse støysonene vil imidlertid avhenge av bl.a. topografi og planutforming samt av eventuelle støyskjermingstiltak, og det er derfor på det nåværende tidspunkt ikke mulig å fastlegge eksakt størrelse på slike arealer. Dette er derfor ikke oppgitt.
- Naturvernområder er ikke forutsatt bebygget.
- Områder som er brattere enn 1:3 er ikke forutsatt bebygget.
- Områder som ligger ugunstig til i forhold til sol og skygge, er ikke forutsatt bebygget.
- Mulige omlegginger av vegsystemet er vurdert med tanke på både tilgjengelighet til stasjoner og på stasjonens beliggenhet i forhold til overordnet vegstruktur.
- Det forutsettes lagt til rette for park & ride ved de nye stasjonene. Anslagsvis avsettes ca. 10-30 daa som trafikkareal ved stasjonene.
- Det forutsettes lagt tilrette for overgang mellom tog, buss og taxi ved de nye stasjonene.
- Innenfor potensielt utbyggingsområde i stasjonens nærområde (R=1.000 meter) er angitt størrelsen på dyrka mark. Arealet er regnet med i totalt utbyggingsområde, men det innebærer ikke at landbruksområdene absolutt skal bygges ut. Det angir noe om grad av konflikt mellom utbygging og vern av dyrka mark.
- Innenfor stasjonens nærområde (R=1.000 meter) er angitt størrelsen på arealer som ligger innenfor Marka-grensen, dersom disse arealene er regnet med som potensielle utbyggingsområder.

- Som vurdering av utbyggingspotensialet for stasjonene er benyttet antall daa brutto utbyggingsareal. Det er ikke beregnet antall boliger, antall m<sup>2</sup> næringsareal eller befolkningsvekst for stasjonens nærområde, da "konsentrert" boligbygging kan ha ulike former for tetthet, avhengig bl.a. av beliggenhet i regionen. Antall personer pr. bolig er heller ikke en fast faktor, idet den bl.a. er avhengig av boligens alder, boligtype og befolkningsstruktur. Utbyggingsområdenes attraktivitet og kvalitet er ikke vurdert.
- Brutto utbyggingsareal inkluderer arealer til jernbane, stasjonsområde, veger, nærfriområder, servicearealer, samt verneverdige steder av begrenset omfang.

## 2. OVERSIKT OVER STASJONENES STANDARD OG FUNKSJONER

2.1 Oversikt over aktuelle stasjonskategorier med NSB's egne salgs- og servicefunksjoner

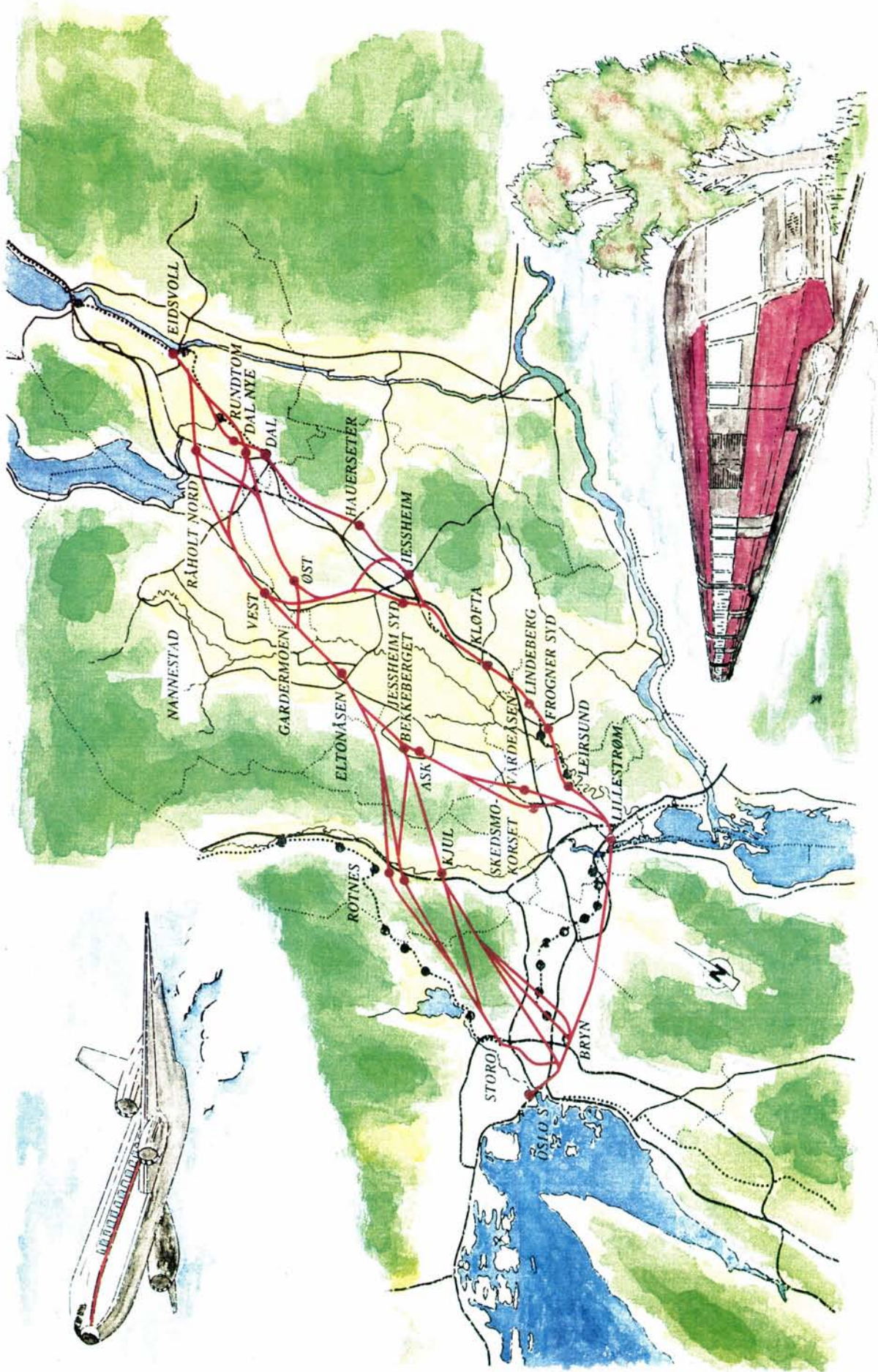
FUNKSJONER	Inter-City-stasjon	Liten region-stasjon	Stor holde-plass
REISESENTER	X		
Billetter	X	X	X
Utland	X		
Plassreservasjon	X	X	
Reisegods	X	X	
NSB/SAS	(X)		
Togbuss, togtaxi	X		
Togbil (leiebil)	(X)		
Informasjon	X		
Lokale busselskap	(X)		
Venterom/-plasser	X	X	
INFO-PAVILJONG			
Billettautomater	X	X	X
Informasjonstavler	X	X	X
HÅNDBAGASJE			
Oppbevaringsbokser	X	X	
Bagasjetraller	X		
Transportbånd	(X)		
NSB, taxi-service	(X)		
HITTEGODS	X		
EKSPRESSGODS	X	X	
"BARN PÅ REISE"	(X)		
TELEFONBOKSER	X	X	X

(X) = Hvis behov, eller sammen med andre funksjoner

2.2 Oversikt over aktuelle stasjonskategorier - standard for stasjonen

STANDARD UTRUSTNING	Inter-City-stasjon	Liten region-stasjon	Stor holdeplass
Rulletrapper	(X)		
Kofferttransportbånd	(X)		
Bagasjetraller	X		
Ramper til perrong	X	X	X
Overbygg - perrong (5-10 vognl.)	X		
Overbygg - perrong (2-5 vognl.)		X	(X)
Letak - perrong		(X)	X
Perronglengde (12 vognl.)	XX		
Perronglengde (10 vognl.)		X	X
Perronghøyde fra spor (cm)		70	70
Perrongbredde B = bred, M = middels	B/M	M	M
Gangtunnel/bru B = bred, M = middels		M	M
Planskilt sporkryssing	X	X	X
Automat på perrong: Sjokolade/drikker	X		
Avisautomat på perrong	X		X
Klimat. venterom leskur perrong	(X)		
Telefonceller på perrong	1		
Sittegrupper på perrong	2-4		
Blomster/beplanting på perrong			

(X) = Hvis behov, eller sammen med andre aktiviteter



**BRYN**

**Lokalisering**  
 Bryn Terminal ligger meget sentralt til, ca. 4 km fra Oslo S, mellom Store Ringvei og Østensjøveien. Avstanden til Brynseng T-banestasjon er ca. 350 meter. Terminalen kan kombineres med både direktelinja og Lillestrømlinja.

**Ekisterende forhold**

Jernbanestasjonen ligger i dalbunnen langs Alna-elva med industri- og næringsbebyggelse på alle sider. Mot sør ligger boligområder på Nordre Skøyen og på Høyenhall. Forbi Bryn går lokaltegene og togene til Kongsvinger/Sverige og Eidsvoll/Tromsheim. Forbi Bryn går det også 3 T-banelinjer og en busslinje, men terminalfunksjonene er ikke koordinert og det er vanskelig å orientere seg for fotgjengere og syklist.

**Tilgjengelighet**

Terminalen vil få kjøradkomst fra krysset mellom Østensjøveien og Jernbaneveien med plass til drosej og korttidsparkering på sørsiden av jernbanelinja. Det vil kunne bli plass til noe langtidsparkering i eventuelt P-hus sør for sporene.

**Terminalen**

Type: Inter-City stasjon for jernbanen med to midtplattform, 220 og 400 meter lange.

T-banestasjonene på Høyenhall og Brynseng foreslås slått sammen til en ny stasjon ved Bryn bru. Bussene får holdeplass på brua. Det bygges et terminalbygg øst for brua med hoved-adkomst via heis og rulletrapp ned til plattformene for lokaltegene og Gardermobanen. Det foreslås også direkte for-bindinge via heis og rulletrapp mellom jernbanen og T-banen. I tillegg vil det bli trappeadkomst til jernbanen fra ny gangbru over sporene mellom Jernbaneveien og Nils Hansens vei.

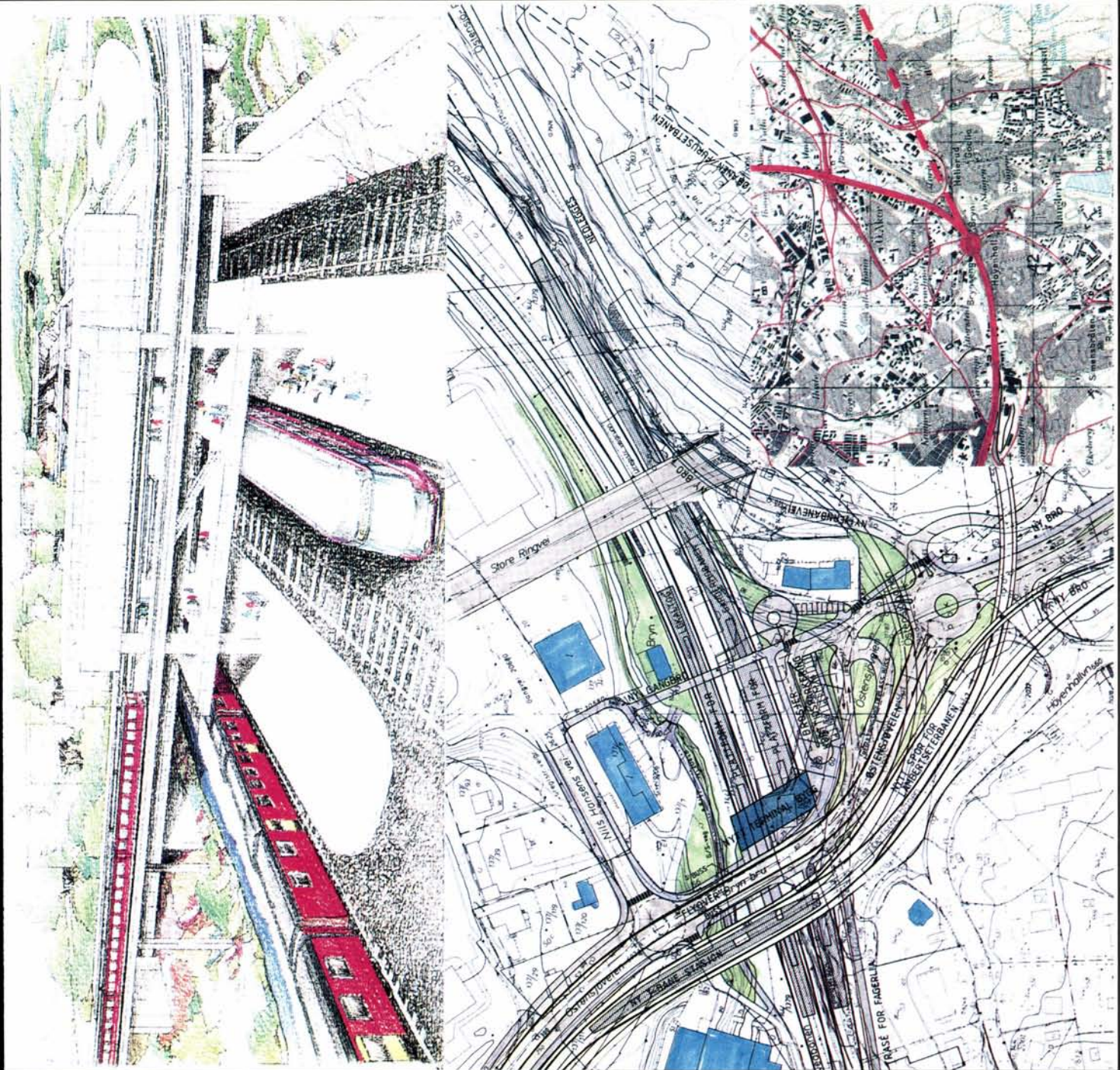
Det er mulig å forlenge flere busslinjer fra Hølsfyr til Bryn, og derved bedre korrespondansemulighetene vesentlig mellom buss og bane.

Med korte og leiffattelige forbindelser mellom de ulike kollektivsystemene vil Bryn ha alle forutsetninger for å kunne fungere som et godt supplement til Oslo S, og avlaste den for trafikk fra Oslo sør, øst og tildels nord.

**GARDERMOBANEN**

**Stasjonsalternativer**

Bryn stasjon  
 September 1991.







## GREFSEN/STORO

### Lokalisering

Grefsen/Storo Terminal (direktelinja) ligger ca. 7 km fra Oslo S, regnet langs jernbanelinja. Terminalen ligger meget sentralt til på begge sider av Grefsenveien like sør for Store Ringvei.

### Ekstisterende forhold

Dagens jernbanestasjon ligger ca. 400 meter øst for Grefsen-veien. Den har ikke karakter av felles terminal.

Stasjonen betjener Gjøvikbanen. Det går buss og trikk i Grefsenveien og buss på Store Ringvei.

I nrområdet til stasjonen ligger blandet bolig-, service- og næringsbyggelse.

### Tilgjengelighet

Terminalen vil få kjøreadkomst fra et nytt løkk over Store Ringvei. Her vil også bli plass for drossjer og korttids-parkering, evt. på løkk over jernbanen, mens langtidsparkering vil kunne skje i P-hus på løkk over sporene.

### Terminalen

Type: Inter-City stasjon med tre midtplattform, derav en for ringbanen.

I tillegg til buss, tog og trikk arbeides det med planer for framføring av en ringbane med stoppested på terminalen.

Det foreslås terminalbygg og P-hus på løkk over jernbanen på begge sider av Grefsenveien, med adkomst direkte ned på plattformene via rulletrapper og heis. Planene er utformet i 2 alternativer.

Grefsen/Storo Terminal vil kunne avlaste Oslo S for trafikk fra Oslo nord og øst, tildels også fra vest.

### Utbyggingspotensial

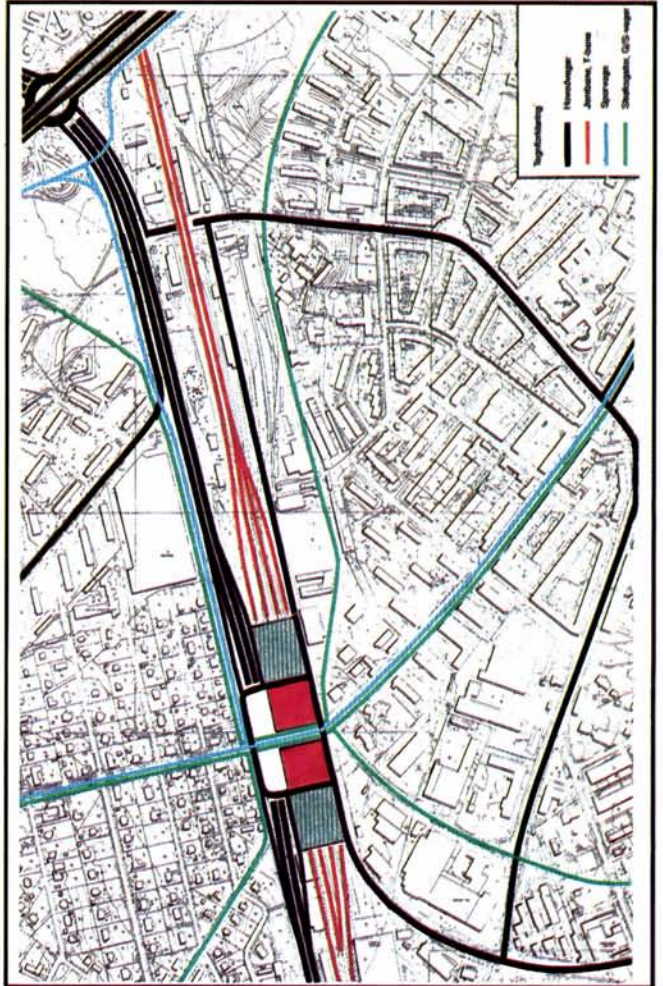
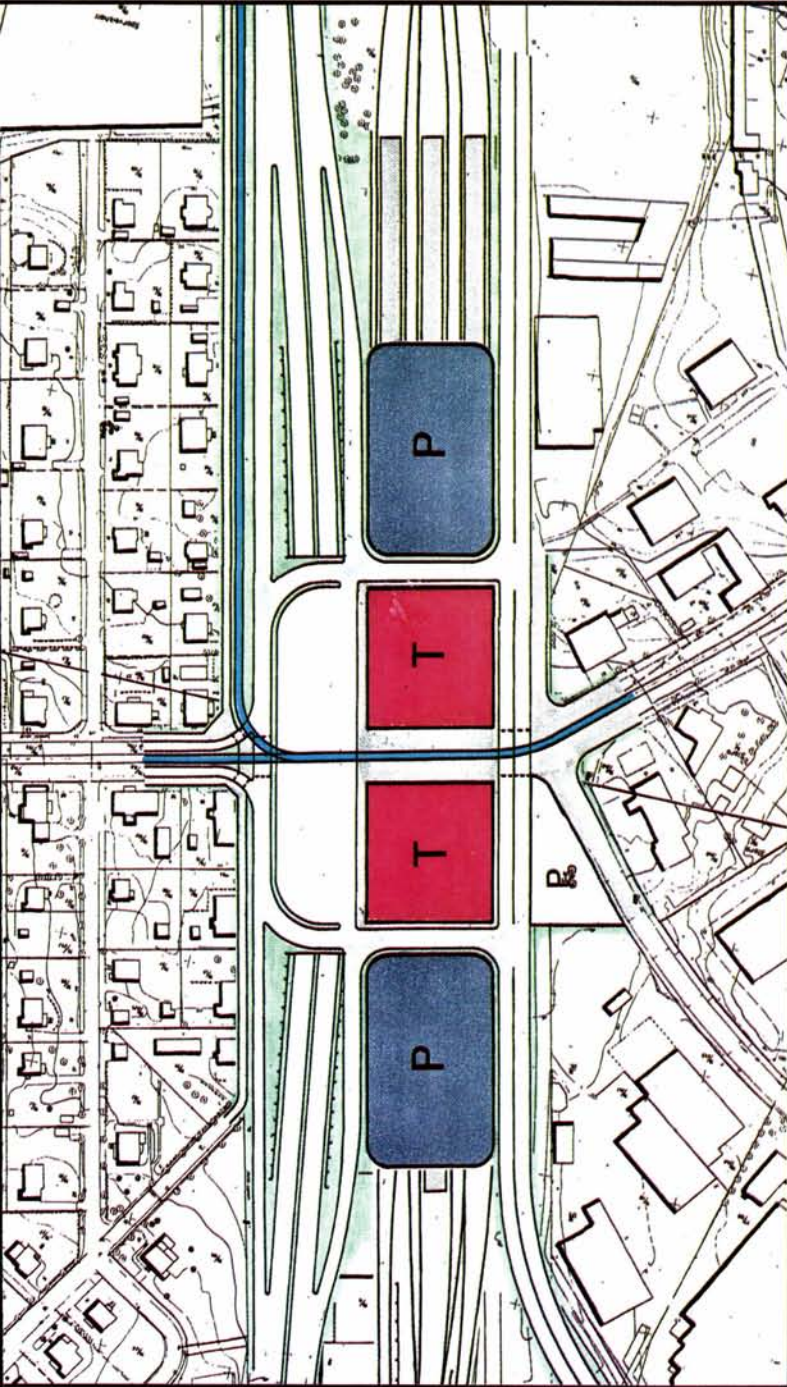
Det arbeides med planer om å bygge ut stasjonsområdet sør og øst for den nye terminalen med arealer til bolig- og nærings-formal. Dette er av underordnet betydning for terminalen, men vil bidra til å styrke trafikkgrunnlaget.

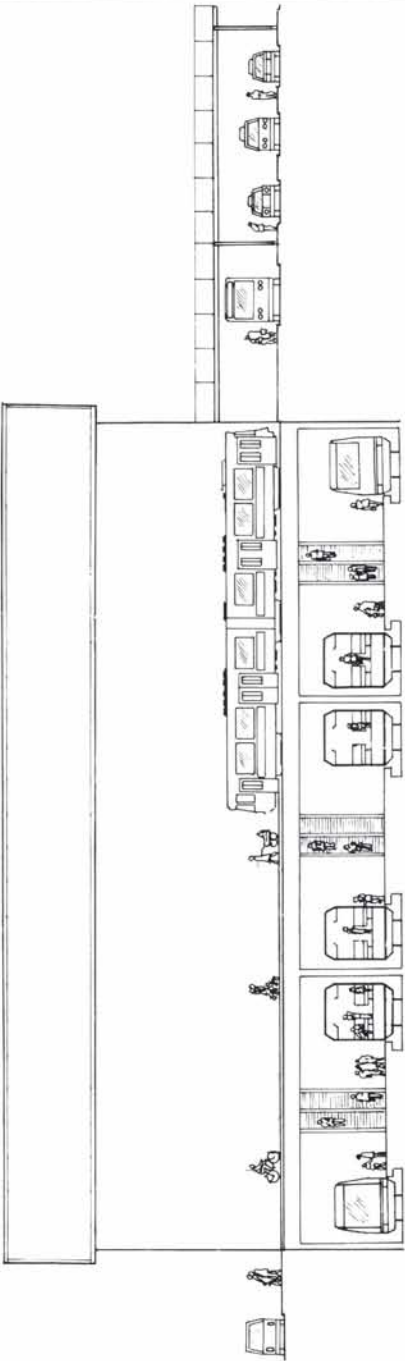
Asplan AS har gjennomført et forprosjekt for kollektiv terminal på Grefsen. Det vises til egen rapport.

## GARDERMOBANEN

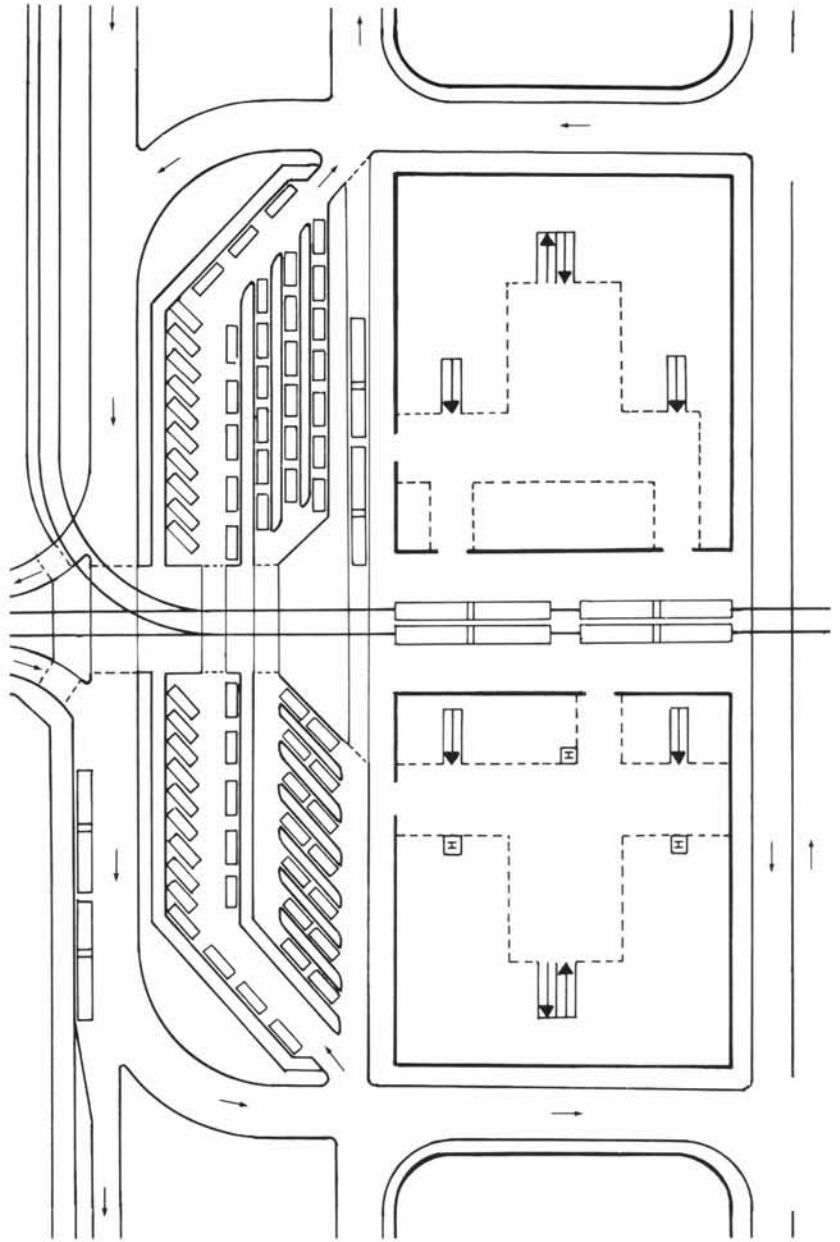
### Stasjonsalternativer

Grefsen/Storo stasjon  
September 1991.





Prinsippkisse. Fellesterminal tog, trikk, buss og taxi.



Terminalplan: Alt. 1

**Lokalisering**

Kjul stasjon (direktelinje) ligger i dalbunnen like øst for ny Rv.4, midt mellom kommunens to større tettsteder, Roines/ Nittedal i nord og Slattum i sør. Avstanden begge veier er ca. 3 km.

**Eksisterende forhold**

På Kjul bor ca. 800 personer, og det finnes noe service- og næringsvirksomhet her. Mot vest/sørvest stiger terrenget bratt oppover, og områdene her anses delvis mindre egnet til boligformål pga. soilforholdene. Markagrensen ligger innenfor stasjonens nærområde. Dalbunnen er ca. 800 meter bred, og består i det alt vesentligste av dyrka mark. Øst for stasjonen renner Nittedalselva, og området langs elva anses bevaringsverdig ut fra naturvernhensyn. Øst for elva stiger en bratt fjellvegg ca. 80 meter opp til et platå på østsiden av dalen. I kommuneplanen er det ikke avsatt utbyggingsområder på Kjul.

**Tilgjengelighet**

Stasjonen er lett tilgjengelig via ca. 300 meter ny adkomstveg fra Rv.4. Enkel samordning med bussrute Oslo - Aneby, men det kreves en viss omlegging av busstråsen slik at den går nedom stasjonen.

**Stasjon**

Type: Stor holdeplass m/300 meter lang midtplattform.

Plattformen kan forsrykes inntil 200 meter mot øst uten spesielle konsekvenser. Plattformen får adkomst via gangbru i vestre del og eventuelt via fotgjengerundergang i østenden. God plass til kollektivterminal og til senere stasjonsbygg. Skissen viser plass til 4 busser, 10 drojer, 25 plasser for korttidsparkering/av- og pålesing, samt 180 plasser for langtidsparkering. Det finnes gode muligheter for utvidelse.

**Utbyggingspotensial**

Utbyggingspotensialet innenfor stasjonens nærområde (R = 1.000 meter) er betydelig og anslås til ca. 2.500 daa, inklusive fortrinnsmuligheter for eksisterende bebyggelse og ca. 1.100 daa dyrka mark. Utbyggingspotensialet begrenses både i øst og vest av topografiske forhold og av naturvernhensyn (Marka i vest og Nittedalselva i øst).

Etablering av Kjul stasjon forutsetter at kommunen prioriterer utbygging av området til tettsted, slik at stasjonen kan få et selvstendig trafikkgrunnlag, og slik at Nittedal kommune kan utnytte de transportfordeler jernbanen gir.

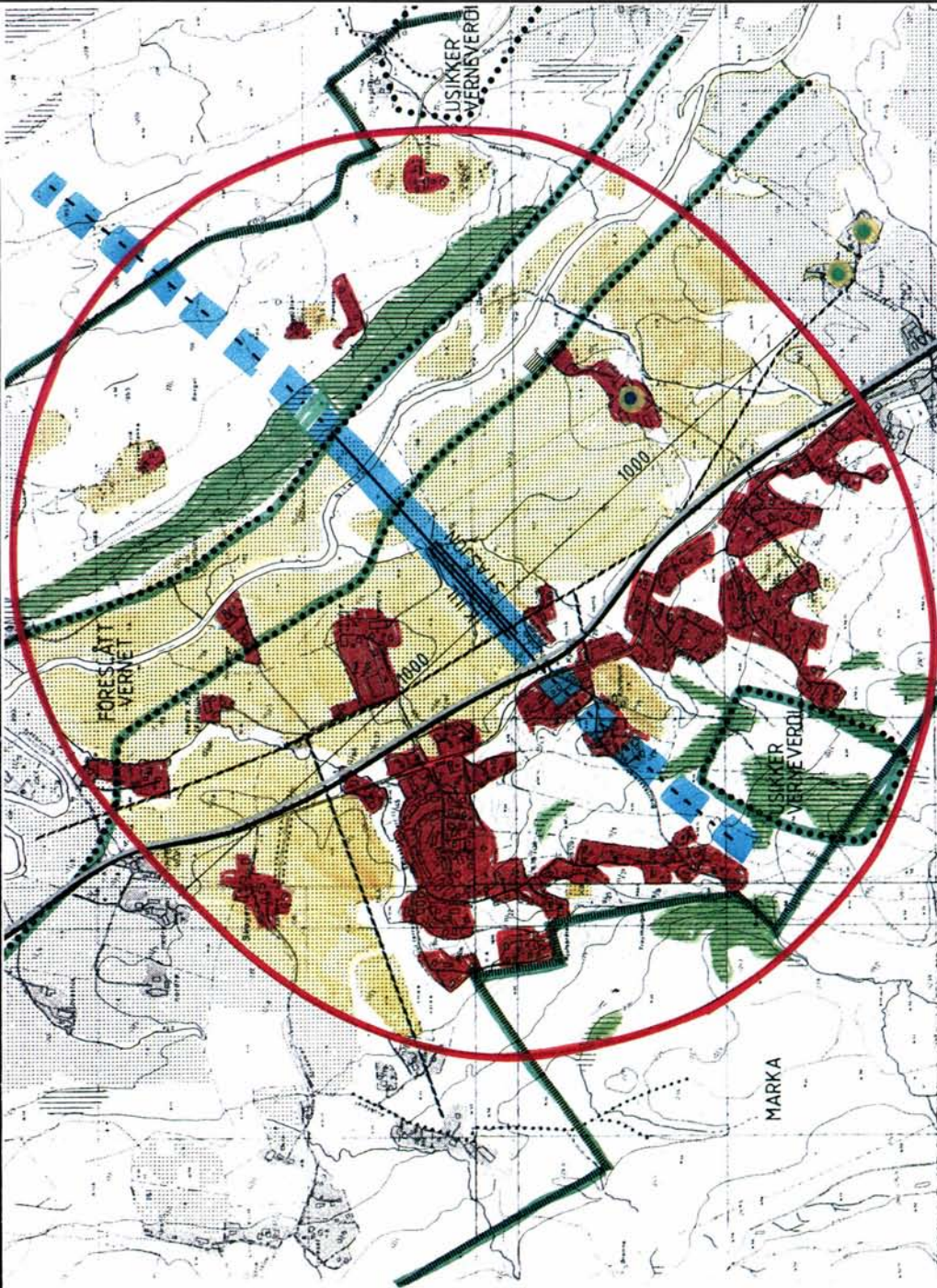
**GARDERMOBANEN**

**Stasjonsalternativer**

Kjul stasjon

Alt. D

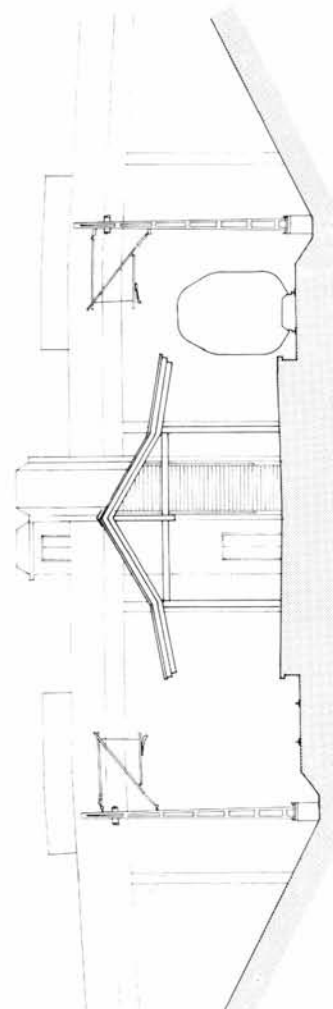
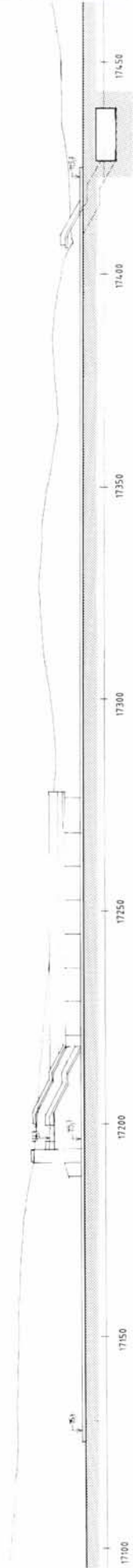
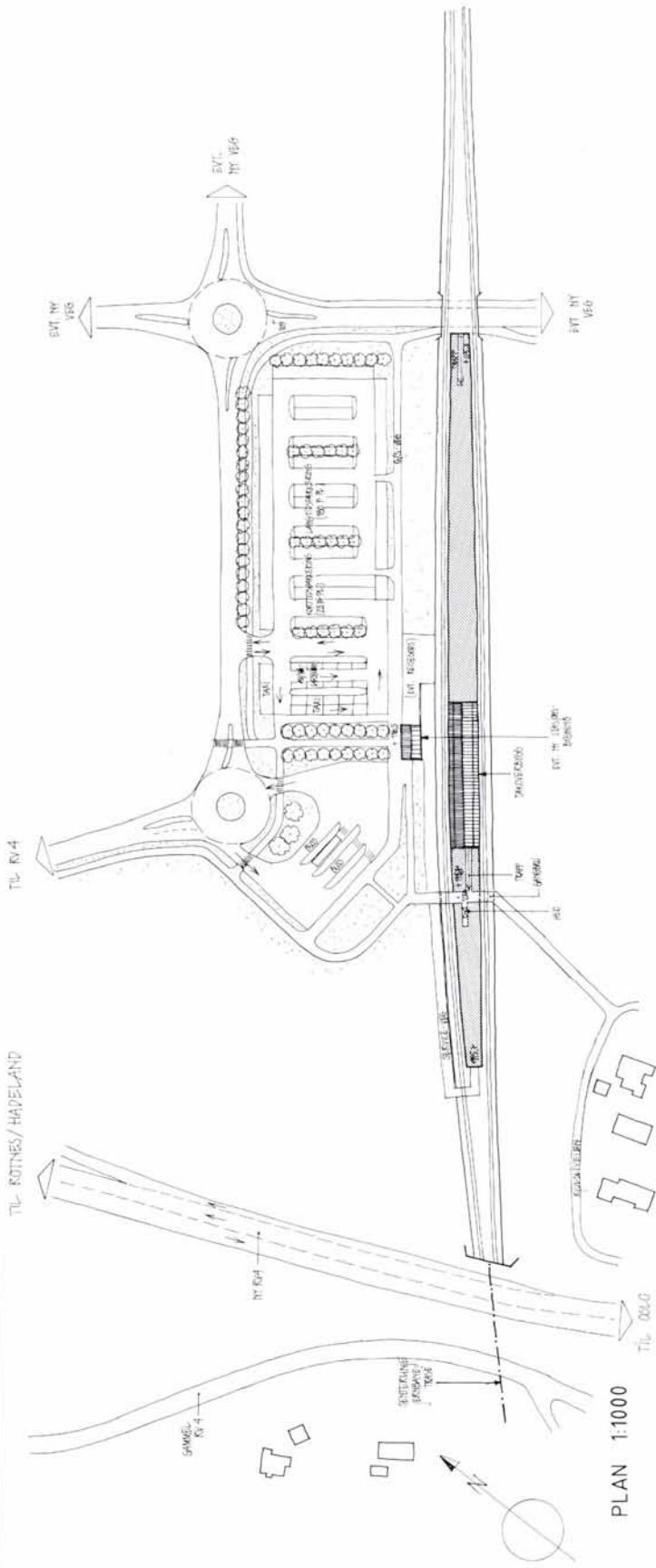
September 1991.



**TEGNFORKLARING:**

- EKSISTERENDE BEBYGGELSE
- DYRKET MARK
- TOPOGRAFI (BRATTERE ENN 1:2)
- FORNMINNER
- KULTURMINNER
- NATURVERNINTERESSER
- MARKAGRENSE
- TURVEI
- RADIUS 1,0 km RUNDT STASJONEN
- FLYSTØYSONER
- HØYSPENTLEDDING
- HOVEDVEGER







### Lokalisering

Rotnes Sør stasjon (direktelinja) ligger like over dalbunnen på Rotnes v/Rv.4 like nord for kommunehuset. Avstanden til Nittedal stasjon på Gjøvikbanen er ca. 2,8 km, og høydeforskjellen er ca. 110 meter. Stasjonslokaliseringen er gunstig ut fra et overordnet perspektiv, i kommunens skole- og administrasjonssenter, men noe perifer sett i forhold til eksisterende bebyggelse på Rotnes.

### Eksisterende forhold

På Rotnes bor ca. 4.400 personer, men bare en liten del av disse ligger innenfor stasjonens nærrområde (R = 1.000 meter). På Rotnes, som er kommunens nest største tettsted, finnes betydelig servicetilbud, skoler og kommunehus. Det foreligger planer om noe utbygging.

Mot vest stiger terrenget slakt oppover mot Marka. Markagrensen ligger innenfor stasjonens nærrområde. Dalbunnen består dels av dyrka mark, dels av Nittedalselva som her går i store slynger. Området langs elva er bevaringsverdig ut fra naturvern hensyn. Dalbunnen er relativt bred, ca. 2.200 meter, og noe smakupert. Linja skjærer gjennom en ås, der Mo gård ligger.

### Tilgjengelighet

Stasjonen har direkte adkomst fra Rv.4 for alle terminalfunksjonene, med unntak av for langtidsparkering, som foreslås å få adkomst fra Rv.4 felles med kommunehuset. Enkel samordning med bussrute Oslo - Åneby, med mindre onleggning av busstrase. Samordning gammel og ny bane krever etablering av matebusforbindelse.

### Stasjon

Type: Stor holdeplass m/300 meter lang midtplattform, delvis på bru.

Plattformlokaliseringen er bundet og kan ikke flyttes. Plattformen får adkomst i øst via heis/trapp opp på brua, og fra fojgengerundergang i vest. Plass til senere stasjonsbygg under brua. På grunn av topografiske forhold må terminalfunksjonene deles. Skissen viser plass til 6 busser, 12 drojer, 25 plasser for korttidsparkering/av- og pålssing ved Rv.4 og ca. 170 plasser til langtidsparkering bak kommunehuset. Det finnes utvidelsesmuligheter.

### Utbyggingspotensial

Utbyggingspotensialet innenfor stasjonens nærrområde (R = 1.000 meter) er relativt beskjedent og anslås til ca. 1.100 daa, inklusive ca. 250 daa dyrka mark og ca. 500 daa, som ligger innenfor Markagrensen. Utbyggingspotensialet begrenses særlig øst for Rv.4 av naturvern hensyn langs Nittedalselva. Utviklingsretningene vil primært være mot sør og vest.

Etablering av stasjonen forutsetter at kommunen prioriterer videre utbygging av Rotnes framfor andre tettsteder i kommune. Stasjonsetableringen kan gi muligheter til å få et komplett servicesenter i kommunen.

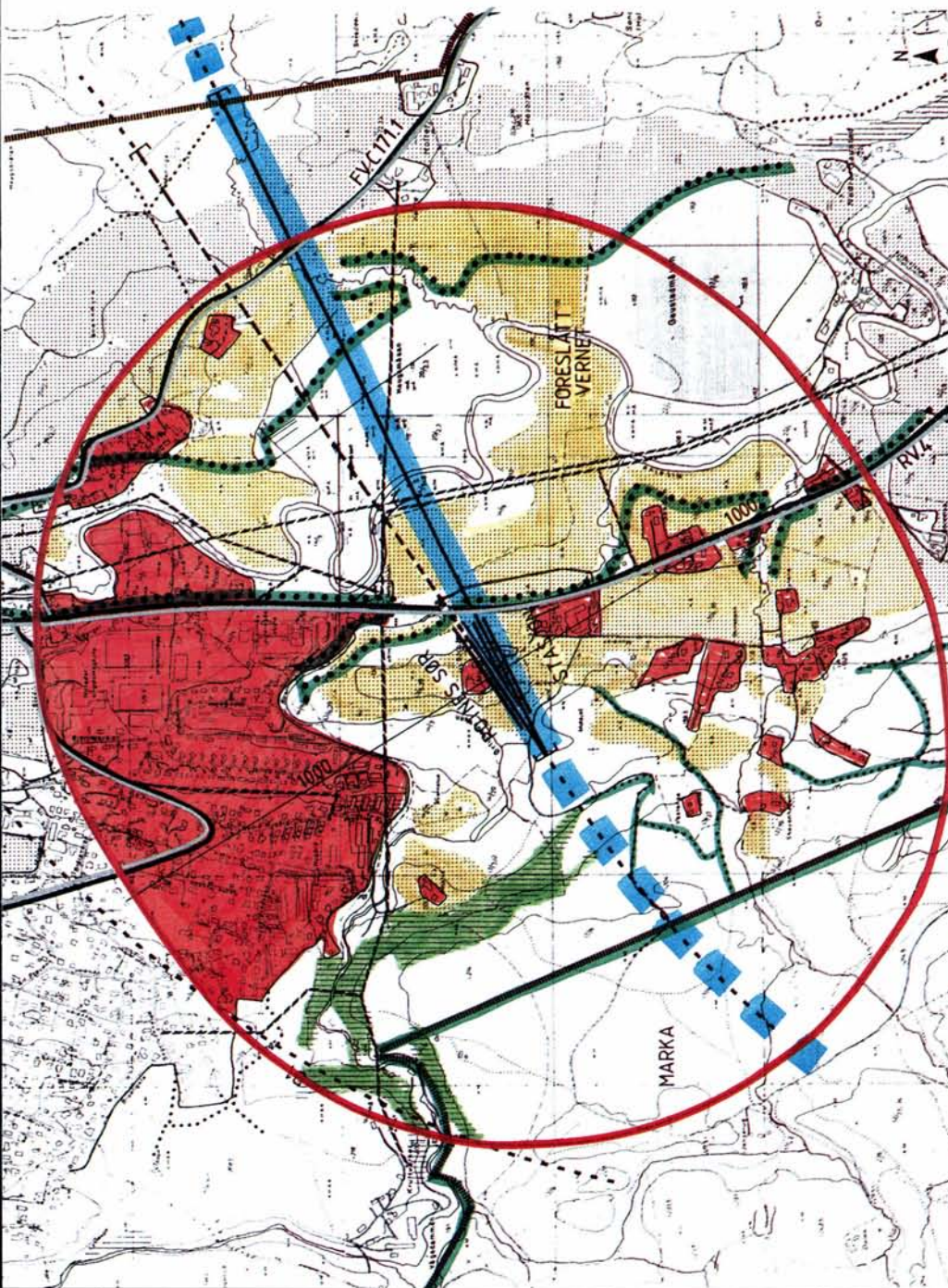
## GARDERMOBANEN

### Stasjonsalternativer

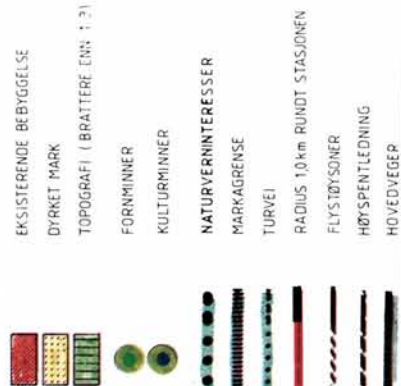
Rotnes Sør stasjon

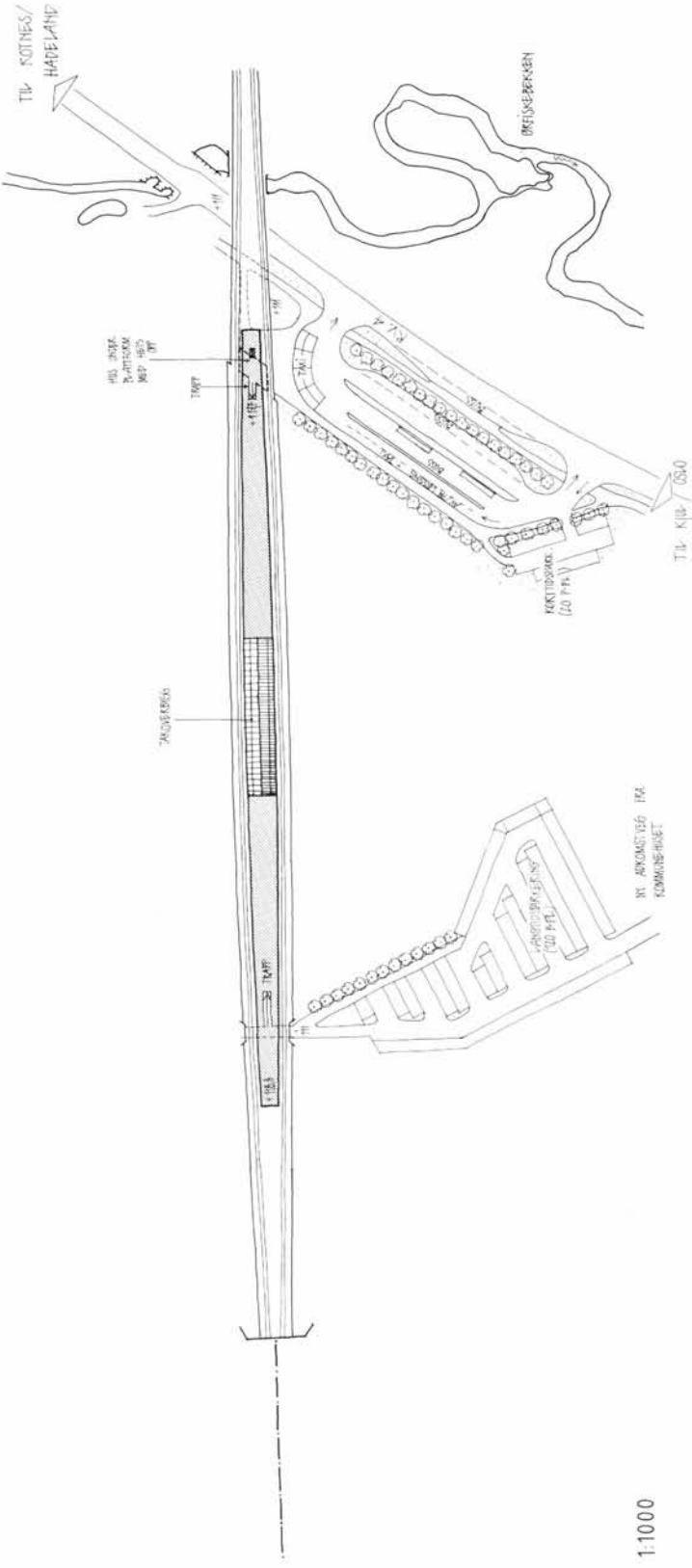
Alt. D Variant d1

September 1991.

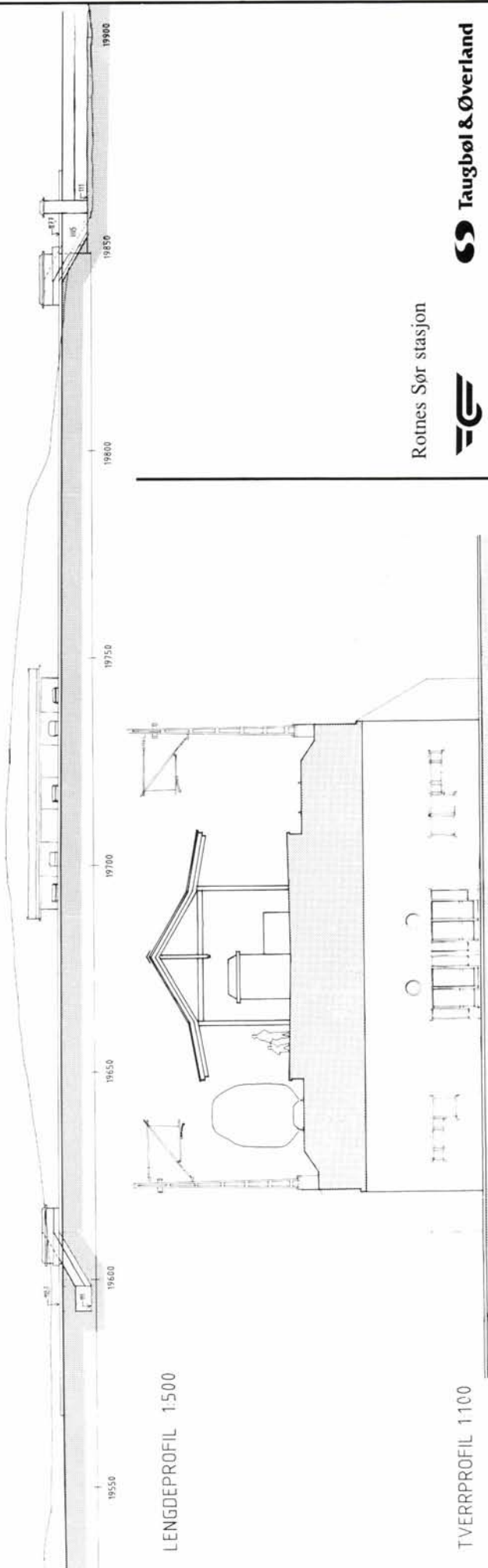


### TEGNFORKLARING:





PLAN 1:1000



LENGDEPROFIL 1:500

TVERRPROFIL 1:100

Rotnes Sør stasjon



Taugbøl & Øverland



### Lokalisering

Rotnes Nord stasjon (direktelinja) ligger like over dalbunnen på Rotnes v/Rv.4 like nord for Rotnes Bruk. Avstanden til Nittedal stasjon er ca. 1,8 km, og høydeforskjellen er ca. 100 meter. Stasjonslokaliseringen er meget sentral ut fra et overordnet perspektiv, i kommunens skole- og administrasjonssenter, men i utkanten av eksisterende bebyggelse på Rotnes.

### Eksisterende forhold

På Rotnes bor ca. 4.400 personer, men bare noe under halvparten på disse bor innenfor stasjonens nærområde (R = 1.000 meter). På Rotnes, som er kommunens nest største tettsted, finnes betydelig serviceutbud, skoler og kommunehus. Det foreligger planer om noe utbygging.

Mot vest stiger terrenget opp mot Gjøvikkbanen og eksisterende bebyggelse. Dalbunnen er relativt bred, ca. 1.500 meter, og terrenget der er noe kupert. Like øst for Rv.4 renner Nittedalselva. Området langs elva er bevaringsverdig både ut fra natur- og kulturvernhensyn. Det knytter seg sterke kulturverntilstander til Rotnes Bruk.

### Tilgjengelighet

Stasjonen har direkte adkomst fra Rv.4 og fra Jernbanevegen via en parallellveg med Rv.4. Enkel samordning med bussrute Oslo - Åneby, med mindre omlegging av busstrase. Samordning gammel og ny bane krever etablering av møtebussforbindelse.

### Stasjonen

Type: Stor holdeplass m/300 meter lange sideplattformer, delvis på bru over Rv.4 og Nittedalselva.

Det er også mulig å benytte midtplattform. Beliggenheten er fastlagt og kan ikke flyttes. Plattformene får adkomst i øst via heis/trapp og gangveg, samt via eventuell foiegangbru over midtre del av plattformen. Plass til senere stasjonsbygg under bru. Skissen viser plass til 6 busser, 8 drosjer, 25 plasser for korttidsparkering/av- og påflessing og 140 plasser for langtidsparkering. Det finnes muligheter for utvidelser.

Stasjonen kan tenkes overbygget med betongkluvert i vestre del og med reetablering av terrenget, ut fra hensyn til kulturverntilstandene.

### Utbyggingspotensial

Utbyggingspotensialet innenfor stasjonens nærområde (R = 1.000 meter) er middels og anslås til ca. 1.700 daa, derav ca. 1.100 daa dyrka mark. Dette innebærer også utbygging øst for Nittedalselva. Utbyggingspotensialet begrenses av naturvernhensyn langs elva og av kulturvernhensyn ved Rotnes Bruk.

Etablering av stasjonen forutsetter at kommunen prioriterer videre utbygging av Rotnes framfor andre tettsteder i kommunen. Stasjonsutbyggingen kan gi muligheter til å få et komplett servicecenter i kommunen.

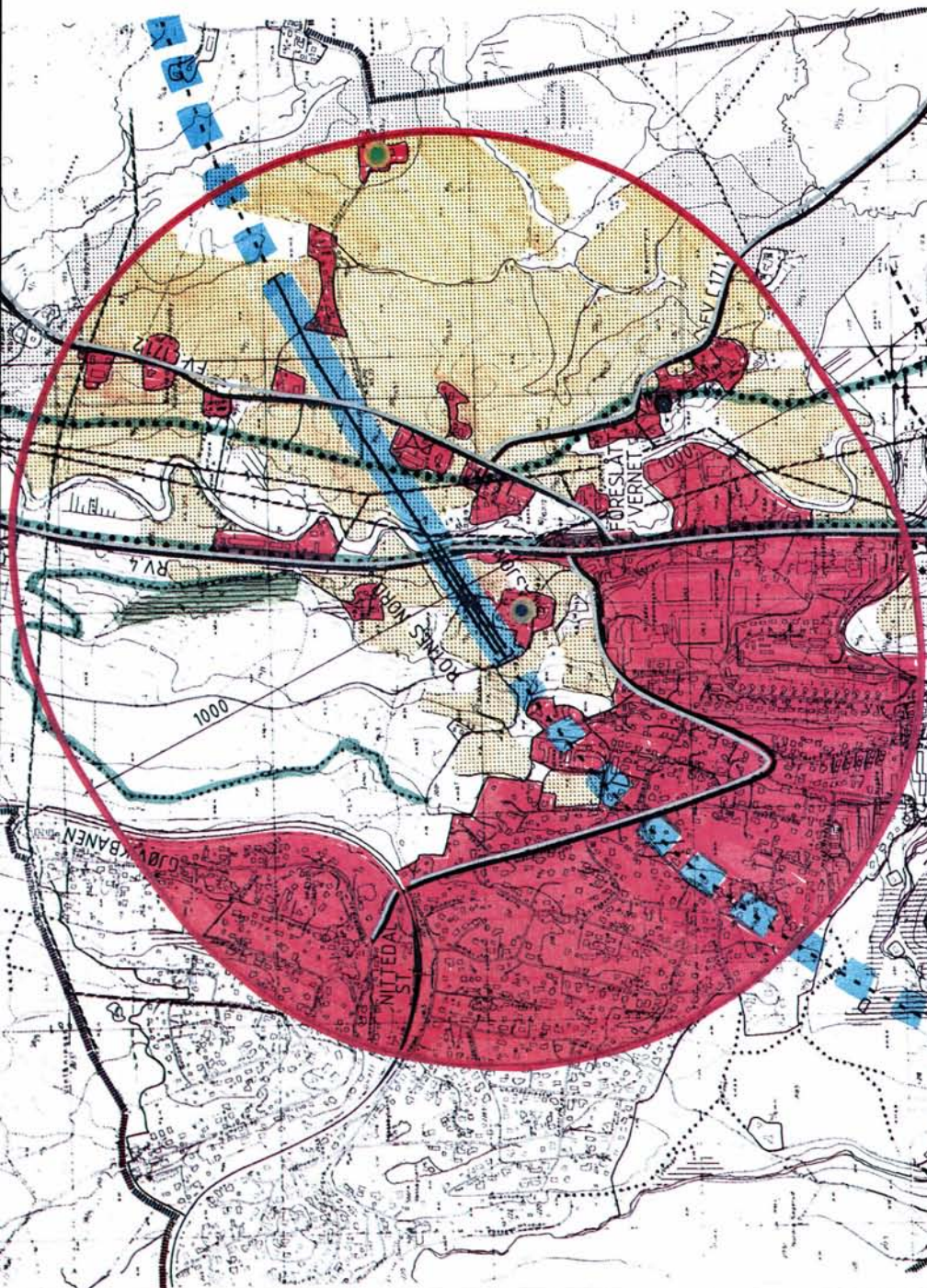
## GARDERMOBANEN

### Stasjonsalternativer

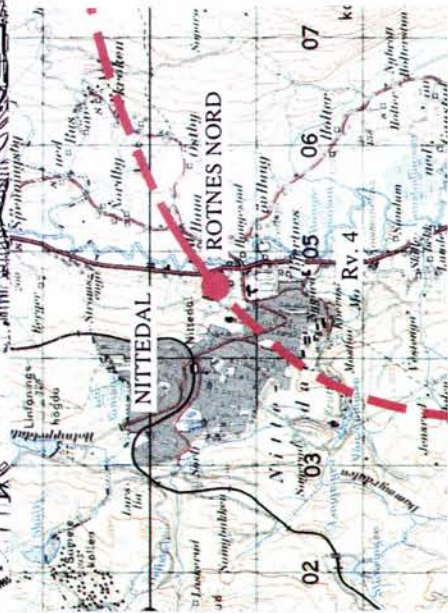
Rotnes Nord stasjon

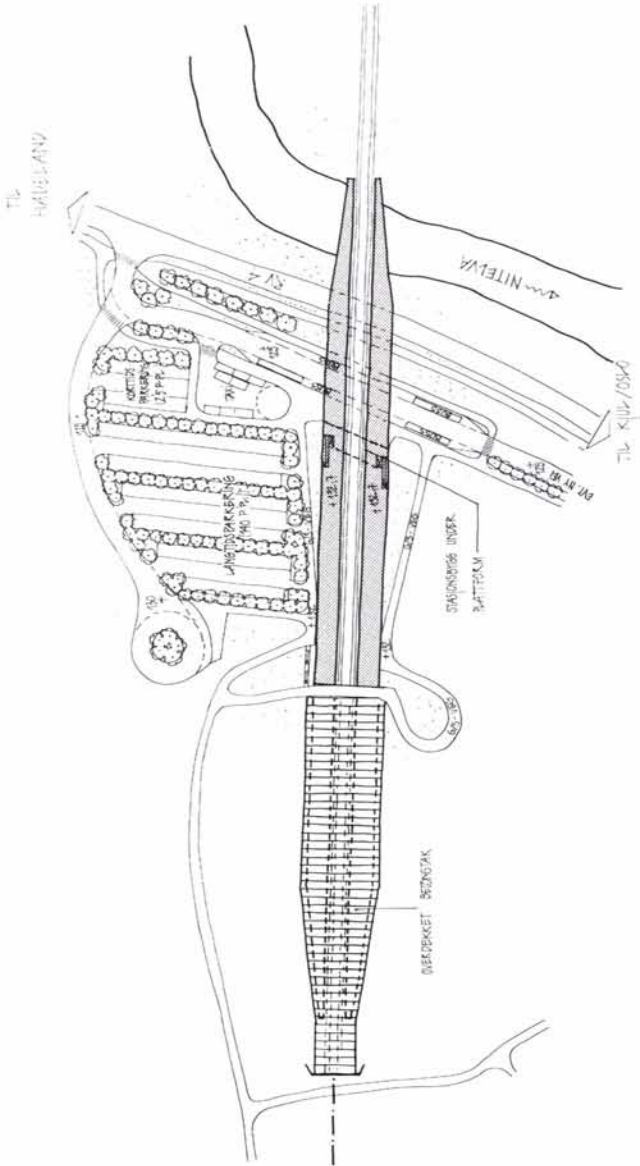
Alt. D Variant d1

September 1991.

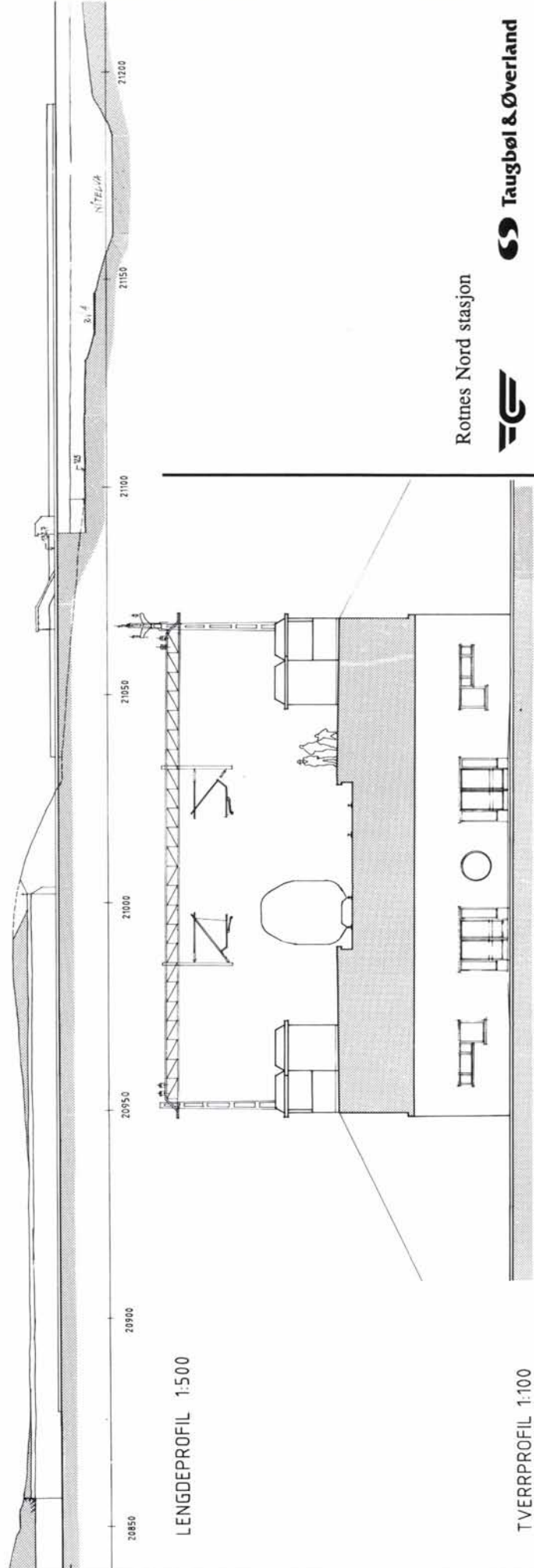


#### TEGNFORKLARING:





PLAN 1:1000



LENGDEPROFIL 1:500

TVERRPROFIL 1:100

## ASK

### Lokalisering

Ask stasjon (Skedsmolinja) ligger mellom Ask tettsted og tettbebyggelsen på Haralokka, ca. 1 km vest for Rv.120. Dette er den mest sentrale stasjonslokaliseringen i Gjerdrum/Nannestad sør for flyplassen, sett i forhold til eksisterende bebyggelse.

### Eksisterende forhold

På Ask bor ca. 1.400 personer, og det finnes en del servicevirksomhet her, inklusive kommunedirektoratet. Stasjonen ligger midt i et kupert jordbrukslandskap, nede i en ravinedal. Terrenget suger slakt mot sør og vest. En liten del av Marka ligger innenfor stasjonens nærområde i sørvest. Det er planer om en mindre utbygging på Ask og Haralokka/Bekkeberget. Under forutsetning av at vestre rullebanelalternativ velges, er stasjonens nærområde for en stor del utsatt for uakseptabel flystøy.

### Tilgjengelighet

Stasjonen vil få adkomst fra Fv.176.2 via en ca. 550 meter lang adkomstveg. Vegen kan tenkes fortenget mot vest (Bekkeberget) via bru over jernbanen og mot nord til Fv.C 176.1 for forbindelse til Nannestad. Samband med busstrafikk krever omlegging av busstråse slik at den går innom stasjonen.

### Stasjonen

Type: Stor holdeplass m/300 meter lang midtplattform.

Plattformen får adkomst via trapp/heis fra fotgjengerbru over midtre del, samt eventuelt fra fotgjengerbru i sørenden. Stasjonsplasseringen kan om ønskelig forskyves noe nordover for å tilpasses framtidige arealbruksplaner. God plass til kollektivterminal og til senere stasjonsbygg. Skissen viser plass til 4 busser, 15 plasser til korttidsparkering/av- og pålossing, samt 140 plasser til langtidsparkering. Det finnes gode muligheter for utvidelser.

### Utbyggingspotensial

Utbyggingspotensialet innenfor stasjonens nærområde (R = 1.000 meter) anslås til ca. 2.300 daa, derav ca. 1.700 daa dyrka mark og eventuelt ca. 1.300 daa med uakseptabel flystøy.

Stasjonslokaliseringen forutsetter at kommunen prioriterer videreutvikling av Ask tettsted. Stasjonen anses kun aktuell dersom det ikke ullaes take-off mot sør fra eksisterende rullebane på Gardermoen.

## GARDERMOBANEN

### Stasjonsalternativer

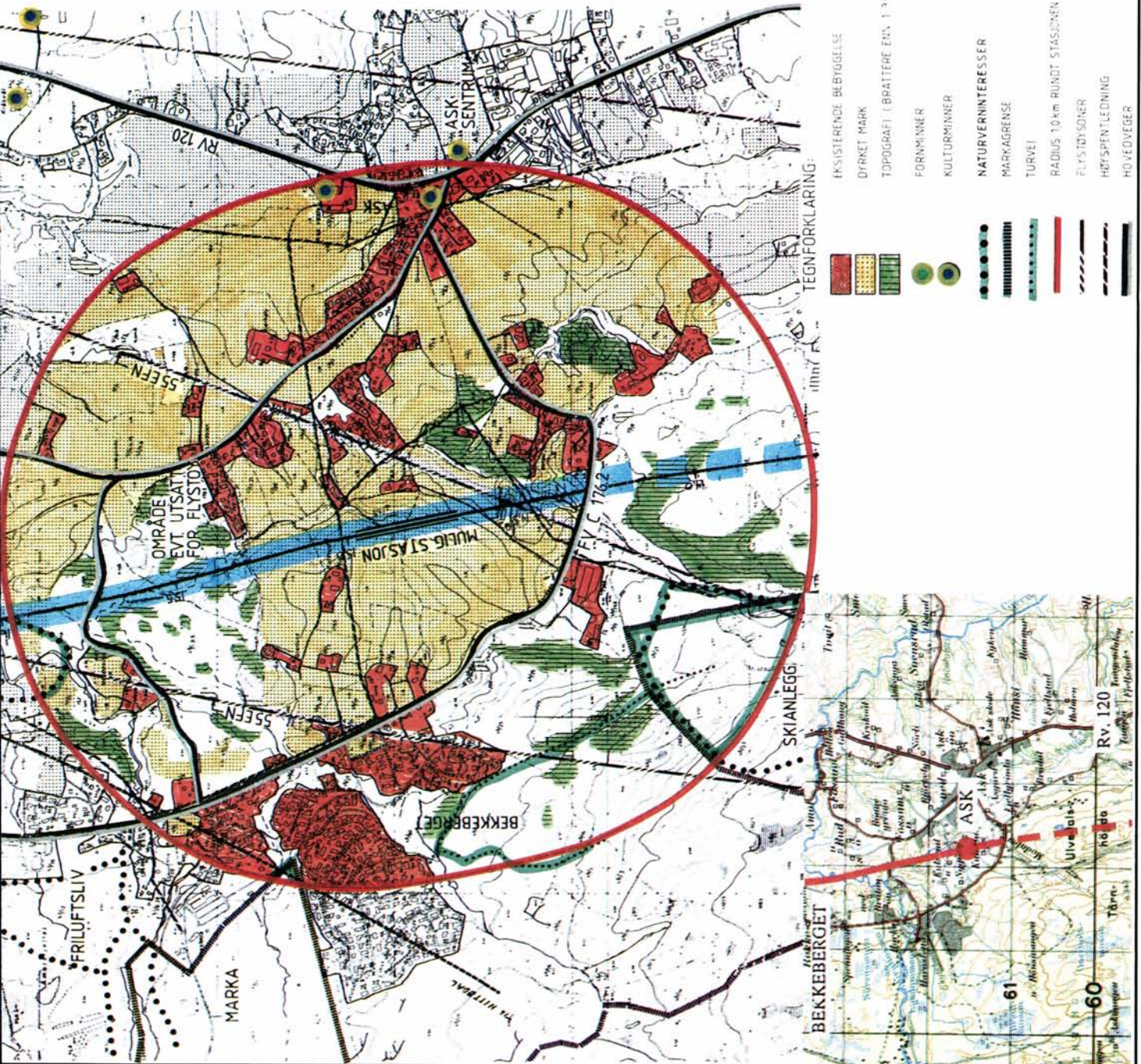
Ask stasjon

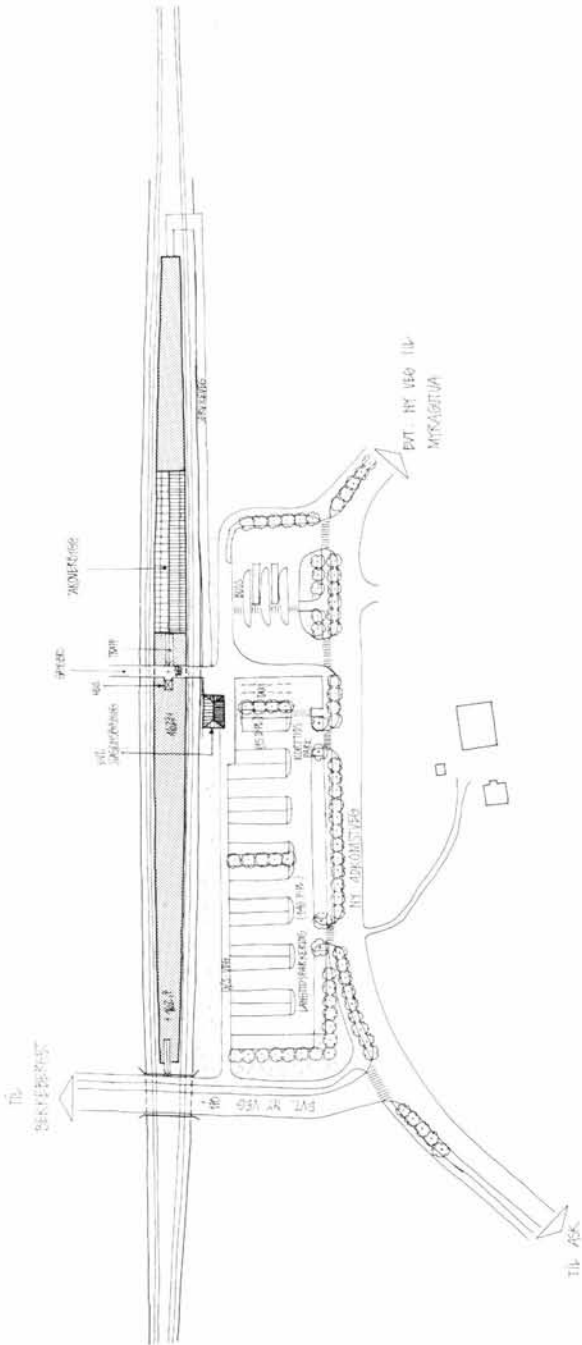
Alt. LI

September 1991.

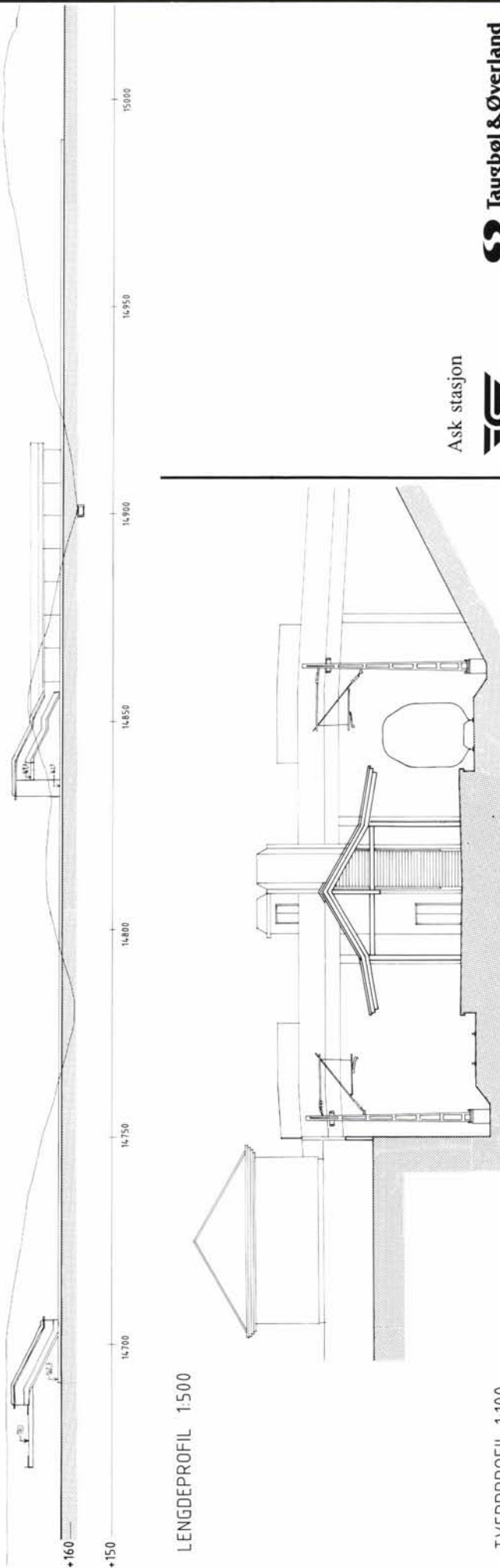


Taugbøl & Øverland





PLAN 1:1000



LENDEPROFIL 1:500

TVERRPROFIL 1:100

Ask stasjon

## BEKKEBERGET

### Lokalisering

Bekkeberget stasjon ligger nedenfor Fv.C 176.2, ca. 2,5 km nordvest for Ask sentrum. Lokaliseringen er noe perifer både i overordnet og lokalt perspektiv, og også i forhold til overordnet vegstruktur. Eksisterende boligbebyggelse på Harafløkka ligger ca. 4-900 meter sørvest for stasjonen.

### Eksisterende forhold

På Bekkeberget bor ca. 1000 personer. I tillegg finnes skole. Markagrensen i vest ligger innenfor stasjonens nærområde ( $R = 1.000$  meter). Vest for fylkesvegen stiger terrenget svakt mot vest. Her er forusatt en del utbygging. Stasjonen ligger i en østvendt skråning i et kupert landskapslandskap med flere bekker. Områdene langs bekkene er verneverdige ut fra naturvernhensyn. Under forutsetning av at vestre rullebanalternativ velges, er stasjonens nærområde utsatt for uaksepiabel flystøy.

### Tilgjengelighet

Stasjonen vil få adkomst fra Fv.C 176.2 via en ca. 550 meter lang adkomstveg. Denne vegen bør forlenges mot øst til Fv.C 176.1 for mer direkte tilknytning til Ask og Nannestad. Uten omlegging av hele vegstrukturen vil stasjonen få en perifer beliggenhet. Samordning med buss krever total omlegging av busstnettet.

### Stasjonen

Type: Stor holdeplass m/300 meter lang midtplattform.

Plattformen kan om ønskelig flyttes noe nordover for å tilpasses framtidig arealbruksplaner. Plattformen får adkomst via trapp og heis fra gangbru over nordre del av platformen. God plass til kollektivterminal og til senere stasjonsbygg, men det kreves en del terrengarbeider. Skissen viser plass til 4 busser, 14 drosjer, 15 plasser for korttidsparkering/av- og påbussing og 170 plasser for langtidsparkering. Det finnes muligheter for utvidelse.

### Utbyggingspotensial

Utbyggingspotensialet innenfor stasjonens nærområde kan være betydelig og anslås til ca. 2.300 daa, derav ca. 1.200 daa dyrka mark, og eventuel ca. 800 daa innenfor flystøysonene.

Etablering av stasjonen forutsetter full prioritering fra kommunens side med hensyn til lokalisering av service-, bolig- og næringsområder i stasjonens nærområde, samt omlegging av vegnettet. Stasjonen ansees bare aktuell dersom det ikke tillates take-off mot sør fra eksisterende rullebane på Gardermoen.

## GARDERMOBANEN

### Stasjonsalternativer

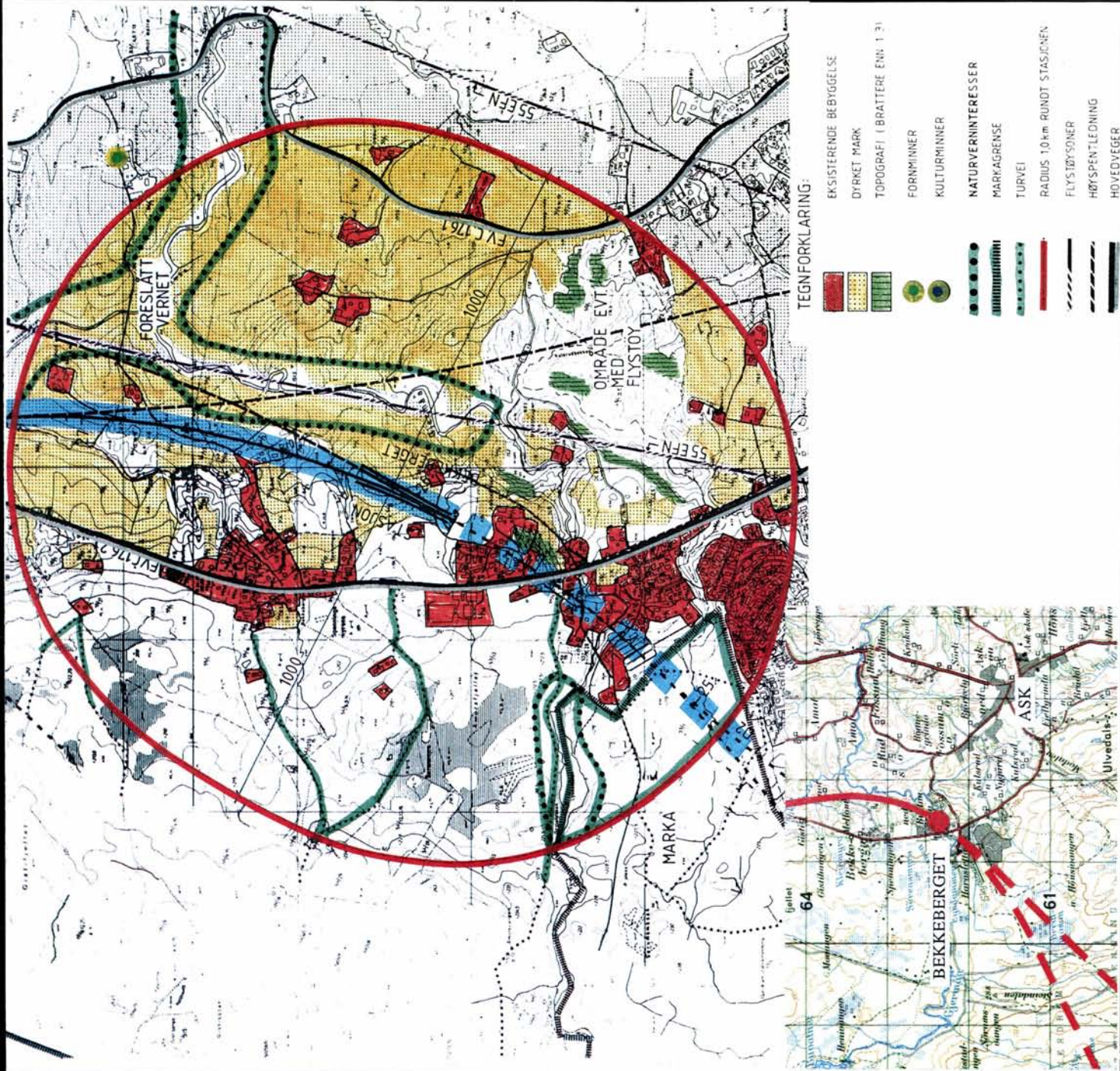
Bekkeberget stasjon

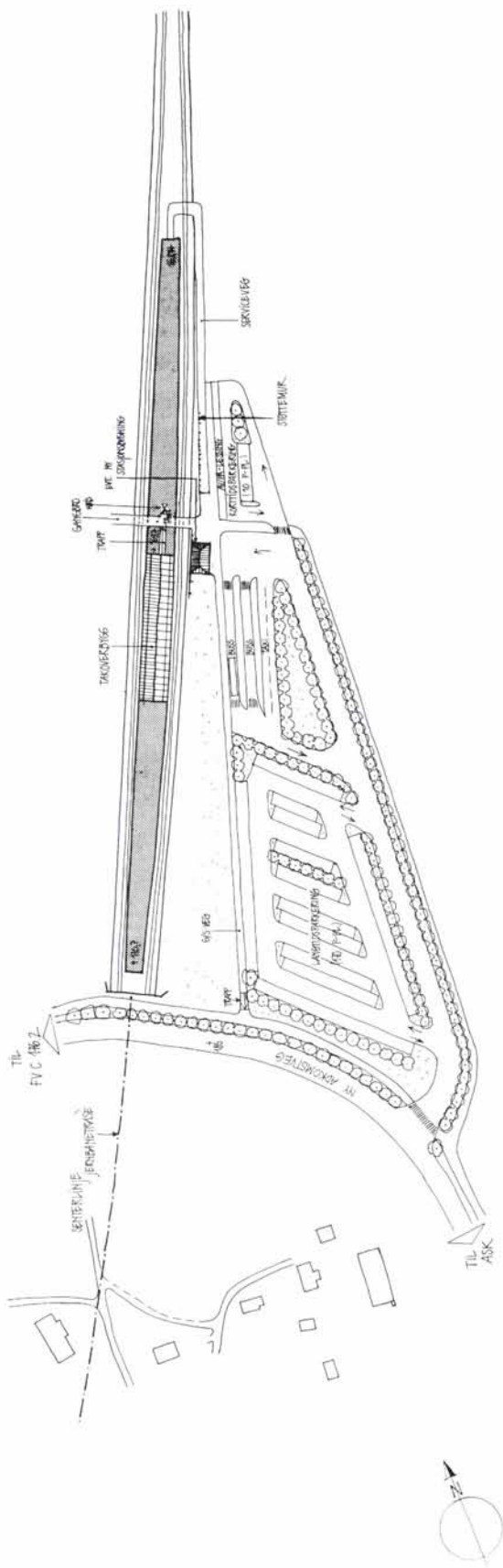
Alt. D

September 1991.

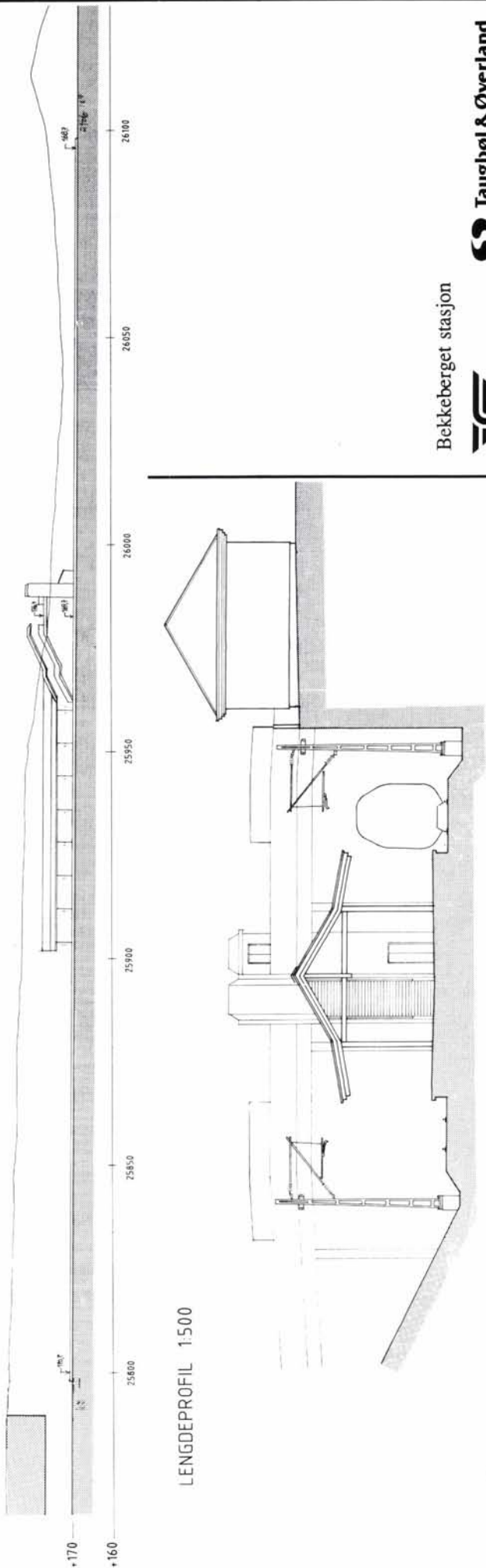


Taugbøl & Øverland





PLAN 1:1000



LENGDEPROFIL 1:500

## ELTONÅSEN

### Lokalisering

Eltonåsen stasjon (direkte linje) ligger v/Rv.120 like nord for Eltonåsen boligfelt. Avstanden til Gardermoen er 8-9,5 km. Lokaliseringen er noe perifer sett i overordnet perspektiv ut fra hensynet til eksisterende tettbebyggelse, men vil bli mer sentral dersom Eltonåsen bygges ut til et større tettsted. Lokalt er stasjonen gunstig beliggende i forhold til hovedvegnettet.

### Eksisterende forhold

På Eltonåsen bor ca. 300 personer. Stasjonen ligger midt i et åpent jordbrukslandskap nede i en ravinedal. Under forutsetning av at vestre rullebanalternativ velges, vil en del av stasjonens nærområde (R = 1.000 meter) bli utsatt for uakseptabel flystøy.

Kommunen har planer om store, nye utbyggingsområder sør for eksisterende boligfelt, og stasjonen ønskes flyttet dit. Det vil kunne være mulig, men er av tidsmessige grunner ikke vurdert i detalj i denne sammenheng.

### Tilgjengelighet

Stasjonen vil få adkomst direkte fra Rv.120. Samordning med buss krever omlegging av bussnettet.

### Stasjonen

Type: Stor holdeplass m/300 meter lang midtplattform.

Plattformen får adkomst via trapp og heis fra gangbru over midtre del av platformen. God plass til kollektivterminal og senere stasjonsbygg, men omfattende terrengarbeider kreves. Skissen viser plass til 4 busser, 12 drostjer, 20 plasser for kortparkering/av- og pålesing, samt 155 plasser for langtidsparkering. Det finnes muligheter for utvidelse.

### Utbyggingspotensial

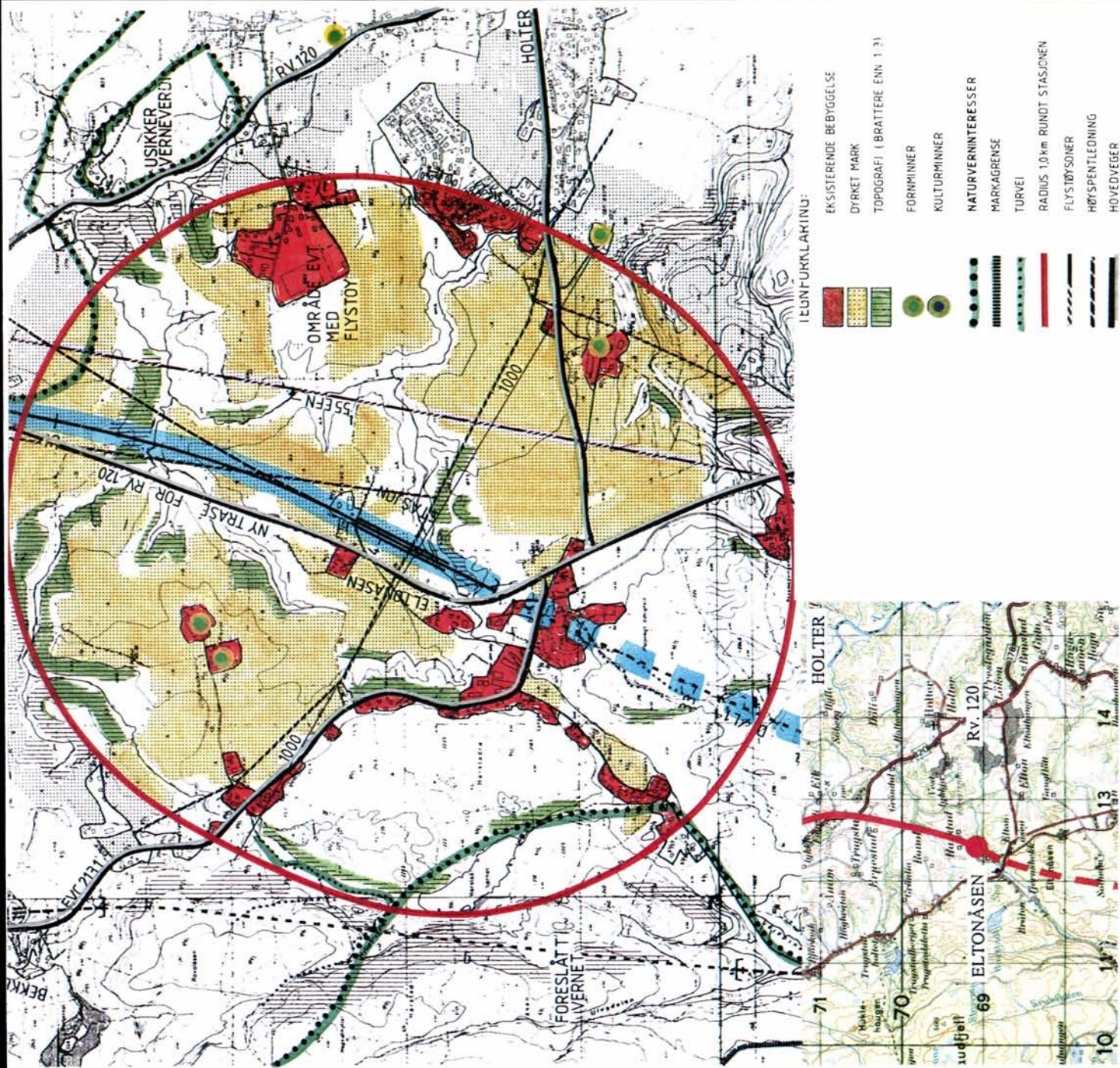
Utbyggingspotensialet innenfor stasjonens nærområde (R = 1.000 meter) kan være meget stort og anslås til 3.400 daa, inklusive ca. 1.800 daa dyrka mark og eventuelt ca. 900 daa støvrammede områder.

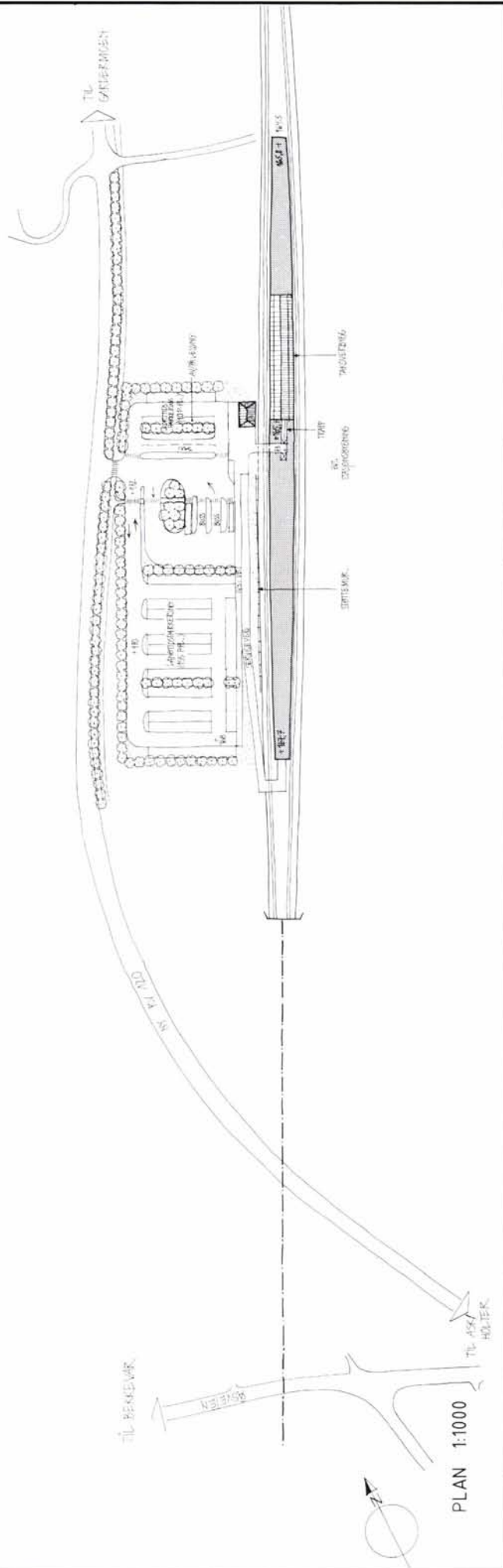
Etablering av stasjonen krever full prioritering fra kommunens side med hensyn til lokalisering av service-, nærings- og boligbebyggelse i stasjonens nærområde. Stasjonen antas bare aktuell dersom det ikke tillates take-off mot sør fra eksisterende rullebane på Gardermoen.

## GARDERMOBANEN

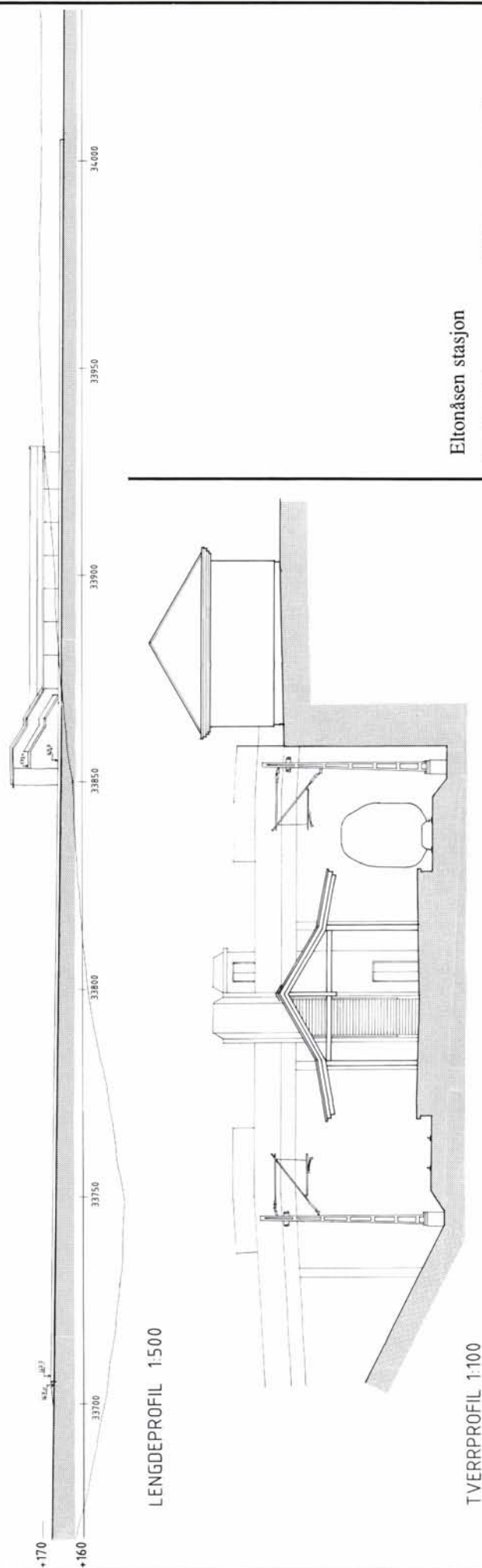
### Stasjonsalternativer

Eltonåsen stasjon  
Alt. D Variant d1  
September 1991.





PLAN 1:1000



LENGDEPROFIL 1:500

TVERRPROFIL 1:100



## LILLESTRØM

### Lokalisering

Lillestrøm stasjon (Lillestrømlinja) ligger sentralt i Lillestrøm like ved Røllingsbrua, med gode adkomstmuligheter fra alle kanter: både fra Strømmen/Lørenskog, Skedsmo, Fet og Rølingen.

### Eksisterende situasjon

Lillestrøm terminal er et etablert knutepunkt for offentlige kommunikasjon med korrespondanse mellom busser, lokal tog, Kongsvingerbanen/Sverige, Hovedbanen/Trondheim og nå også Gardermobanen.

### Tilgjengelighet

Stasjonen har direkte adkomst fra plassen utenfor stasjonen.

Terminalen omfatter foruten eksisterende jernbanestasjon, også rutebilstasjon, taxi og parkering.

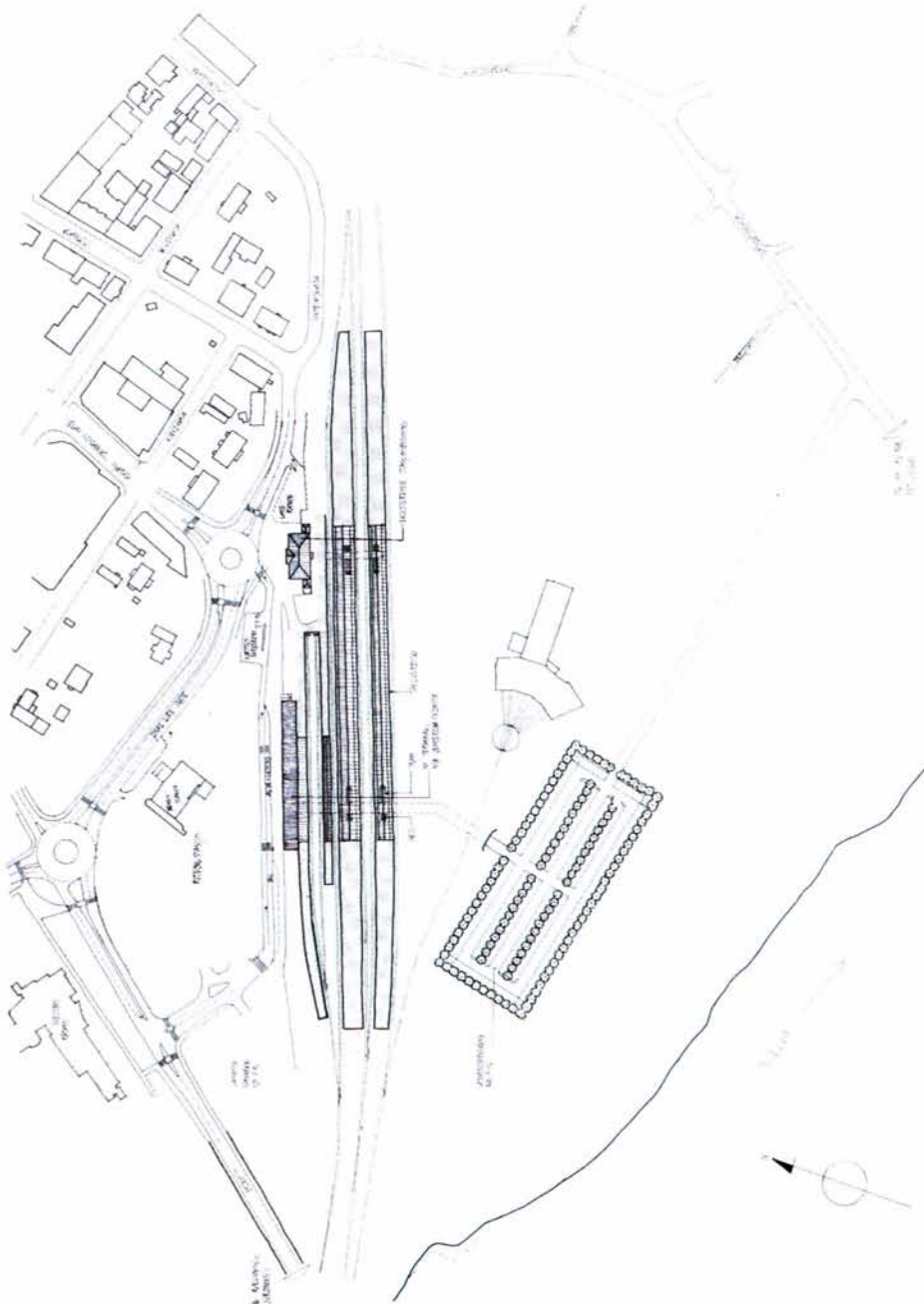
### Stasjonen

Det vil bli nødvendig med endringer av spor og plattformer for framføring av Gardermobanen.

Det foreligger planer for ombygging av rutebilterminalen.

I den forbindelse er det under vurdering å etablere felles terminalbygg for jernbanen og rutebilene.

Sør for stasjonen finnes rikelige arealer som kan nyttes til parkering, og tilgjengeligheten til disse vil bli ytterligere bedret ved ny trasé for Rv. 159 med ny bru over Nittedalselva. Det forutsettes ny gangtunnel under sporene mellom rutebil-stasjonen og parkeringsområdene.

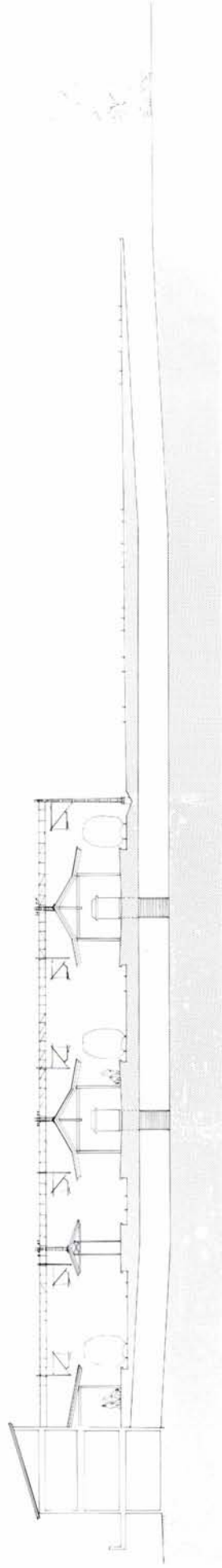


## GARDERMOBANEN

### Stasjonsalternativer

Lillestrøm stasjon  
September 1991.





### Lokalisering

Skedsmokorset stasjon (Skedsmolinja) ligger i tunnel midt på Skedsmokorset ved krysset Rv.120 X Trondheimsvegen. Lokaliseringen er den mest sentrale man kan tenke seg, og vil bidra til ytterligere å befeste Skedsmokorset som ett av tyngdepunktene i Skedsmo. Avstanden til Lillestrøm er ca. 6,7 km.

### Eksisterende forhold

På Skedsmokorset bor ca. 5.200 personer, og det finnes utstrakt service og næringsvirksomhet her, foruten skoler, kirke m.m. Det meste av arealet innenfor stasjonens nærområde er allerede utbygd, men kommunen har ytterligere en del utbyggingsplaner her. E-6 deler området i to klart avgrensede deler. Det nye boligområdet på Holt/Vestvollan ligger utenfor stasjonens nærområde.

### Tilgjengelighet

Stasjonen vil få direkte adkomst både fra Rv.120 og fra Trondheimsvegen og vil således være meget lett tilgjengelig. Meget enkel samordning med eksisterende busstruter.

### Stasjon

Type: Liten regionstasjon m/300 meter lang midlplattform i betongkultvert/tunnel 12-15 meter under terreng.

100 m<sup>2</sup> stort stasjonsbygg, som kan utvides. Plattformen får adkomst både via trapp/rulletrapper/teis fra stasjonsbygget, evt. trapp fra nordsiden av Trondheimsvegen og rampe fra Rv.120 i sør. Plattformen kan om ønskelig forskyves noe i begge retninger, dersom det er ønskelig. Det anas bli begrenset plass til terminalfunksjoner på bakkenivå på grunn av generell arealknapphet. Det vil være mulig å etablere parkeringshus i 2 kjelleretasjer over betongkultverten for stasjonen. Skissen viser plass til 8 busser, 12 drosjer, 20 plasser til korttidsparkering/av- og pådlesning, samt 120 plasser til langtidsparkering.

### Utbyggingspotensial

Utbyggingspotensialet innenfor stasjonens nærområde (R = 1.000 meter) er relativt beskjedent, ca. 1.150 daa, derav ca. 600 daa dyrka mark. Utviklingsretningene kan være mot vest, nord og øst. Utbyggingsområdene vil til en viss grad kunne være i konflikt med naturverneverdier. Stasjonslokaliseringen innebærer en forsterkning og videreutvikling av Skedsmokorset med felles tyngdepunkt for service og kommunikasjoner.

## GARDERMOBANEN

### Stasjonsalternativer

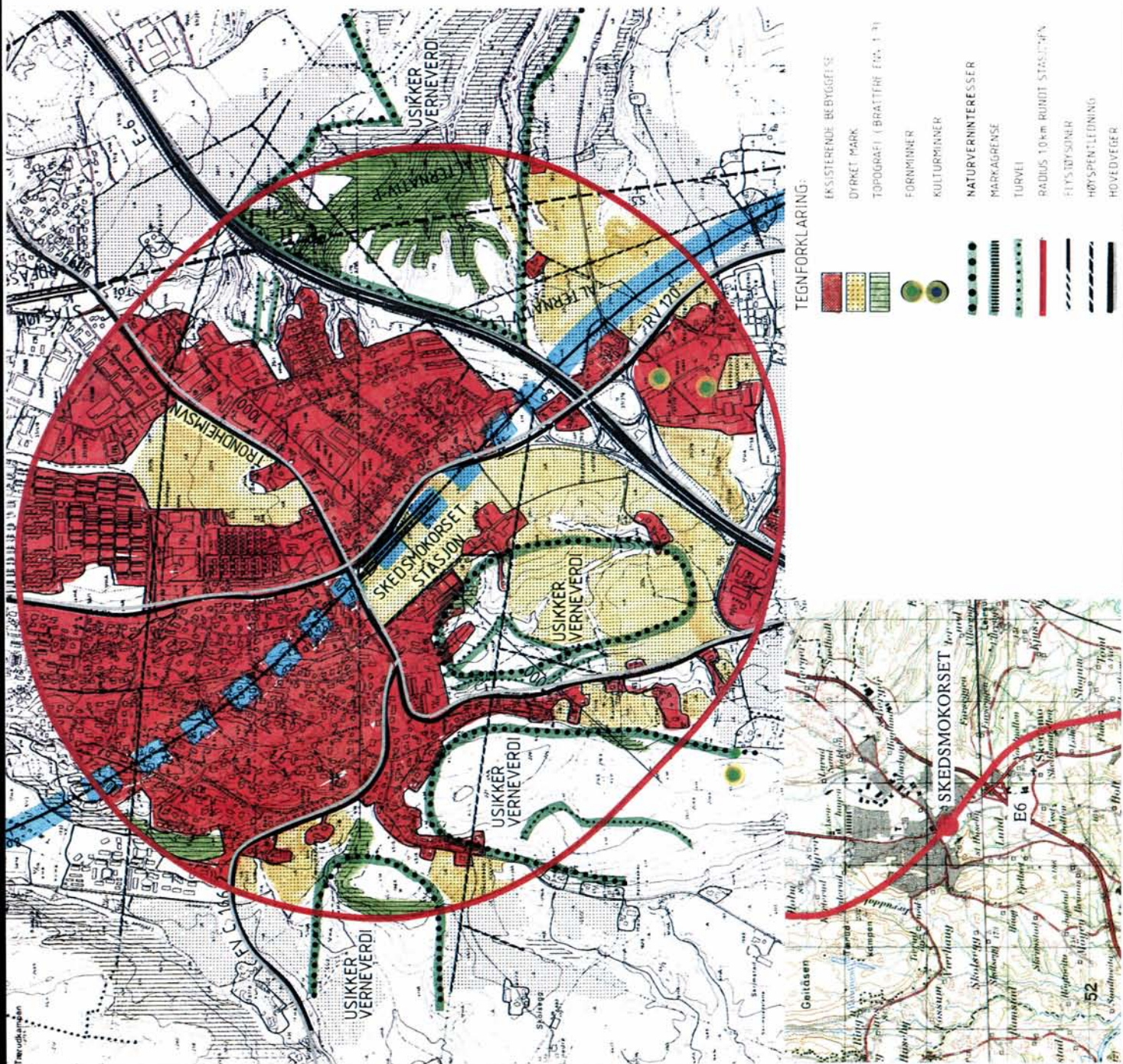
Skedsmokorset stasjon

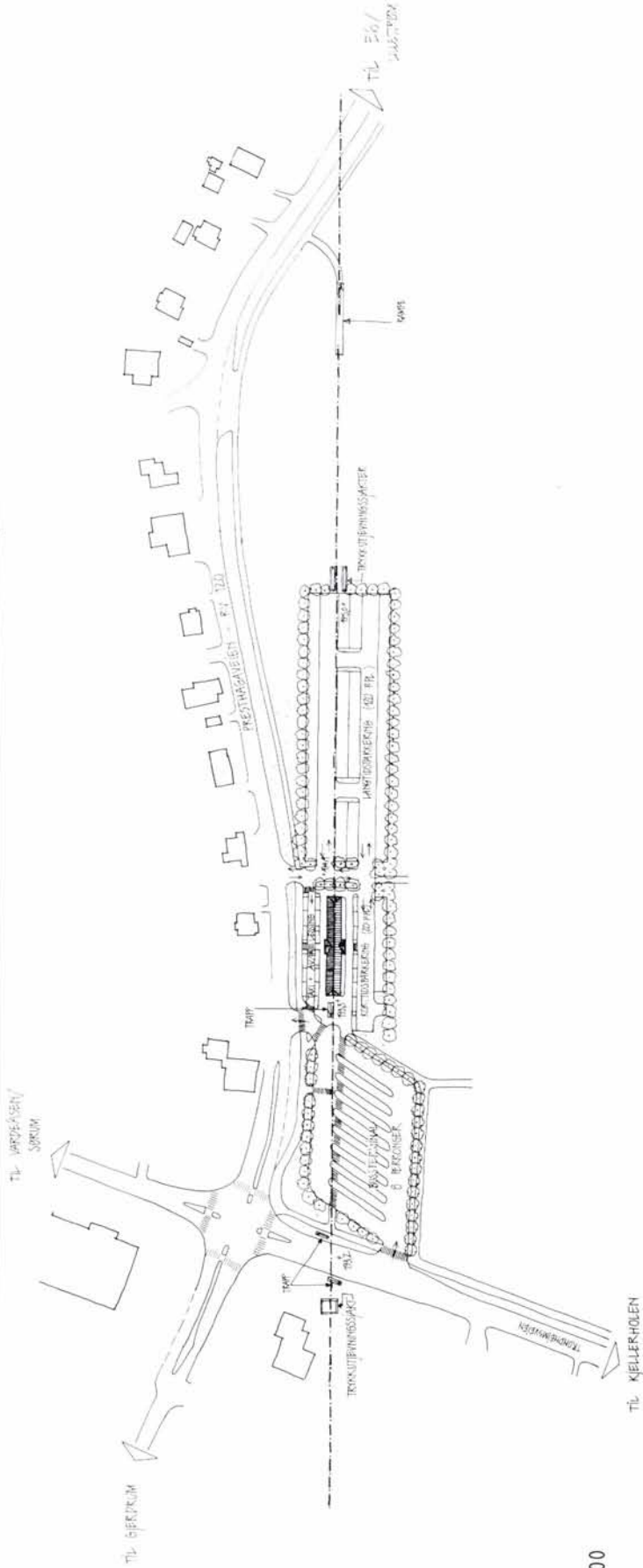
Alt. L1

September 1991.

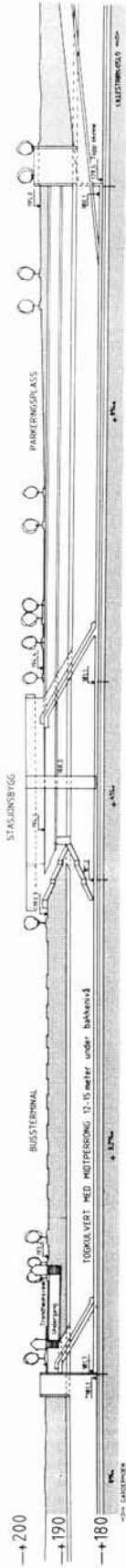


Taugbøl & Øverland

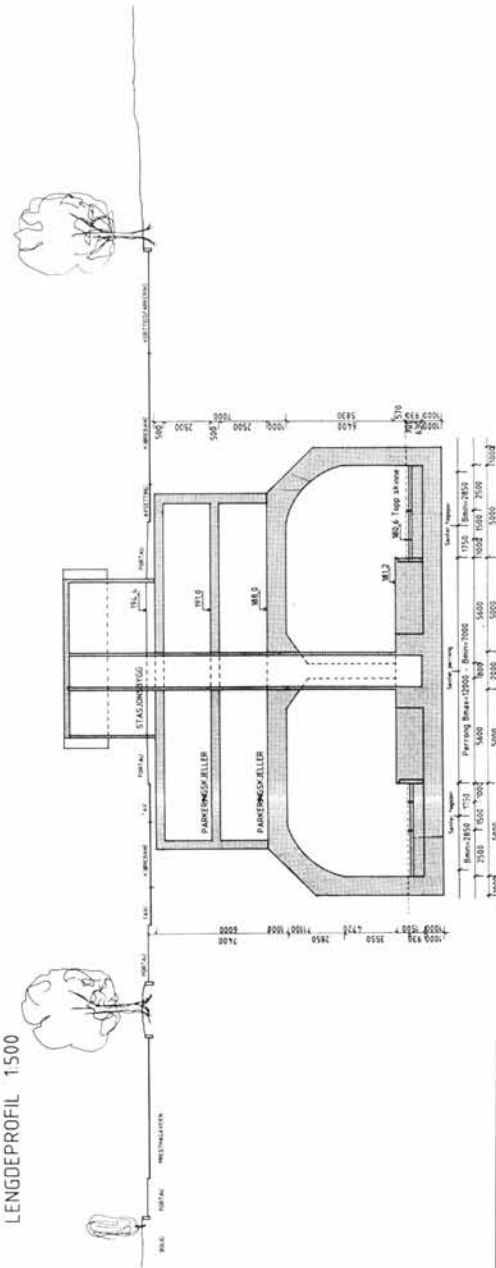




PLAN 1:1000



LENGDEPROFIL 1:500



### Lokalisering

Vardeåsen stasjon (Skedsmolini) ligger ca. 1,1 km øst for Skedsmokorset ved Trondheimsvegen, like ved det nye boligfeltet Vardeåsen og det planlagte næringsområdet på Berger (nå grustak). Lokaliseringen er sentral, spesielt i forhold til midtre og østre deler av Skedsmokorset, men vil bli ytterligere sentral dersom Rv.120 legges om langs Vardefjellet.

### Eksisterende forhold

På Skedsmokorset bor ca. 5.200 personer, og det finnes ustrakt service- og næringsvirksomhet her, foruten skoler, kirke m.m. En stor del av stasjonens nærområde er bebygget eller planlagt utbygd. Mot nordøst stiger terrenget opp til Vardefjellet. For øvrig er terrenget relativt flatt, med enkelte ravinedaler og med grustaket i øst, hvor det er tatt ut masser dyp under E-6's nivå.

### Tilgjengelighet

Stasjonen vil være lett tilgjengelig og få adgang direkte fra Trondheimsvegen, eventuelt også fra Rv.120, dersom denne legges om. Enkel samordning med busser på Trondheimsveien. For busstruter på Rv.120 enkel samordning under forutsetning av omlegging av veien.

### Stasjon

Type: Stor holdeplass m/300 meter lang midtplattform, beliggende i 8-10 meter dyp skjæring.

Plattformen vil få adgang via trapp/veis fra gangbru over platformens midtre del, samt via trapp fra gang-/sykkelveg langs Trondheimsvegen. Stasjonslokaliseringen er i prinsippet fastlagt og kan ikke endres. God plass til kollektivterminal og senere stasjonsbygg, men det kreves en del terrengarbeid. Skissen viser plass til 4 busser, 15 drosjer, 25 plasser for korttidsparkering/av- og pålesing, samt 145 plasser for langtidsparkering. Det finnes muligheter for utvidelse.

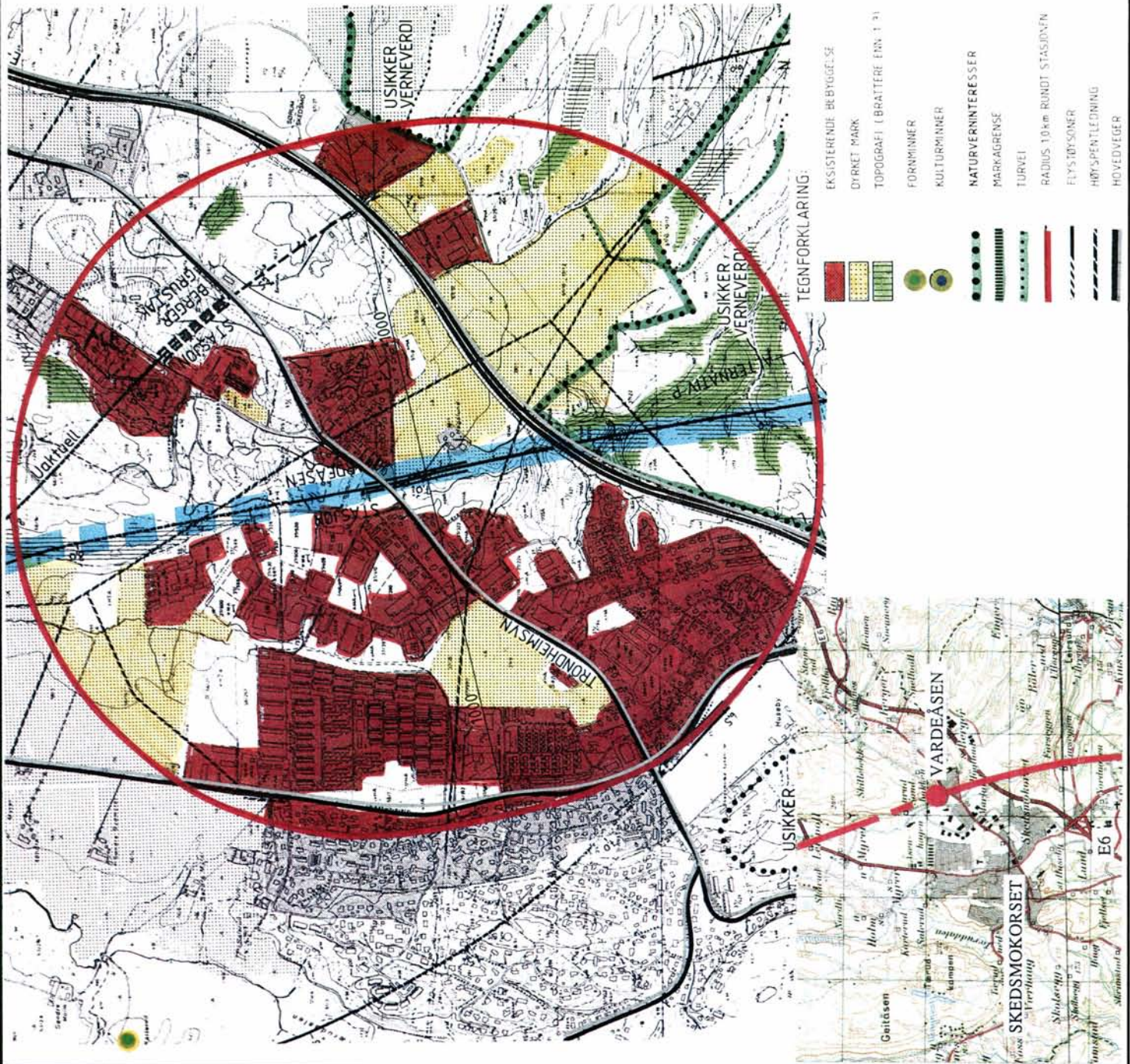
### Utbyggingspotensial

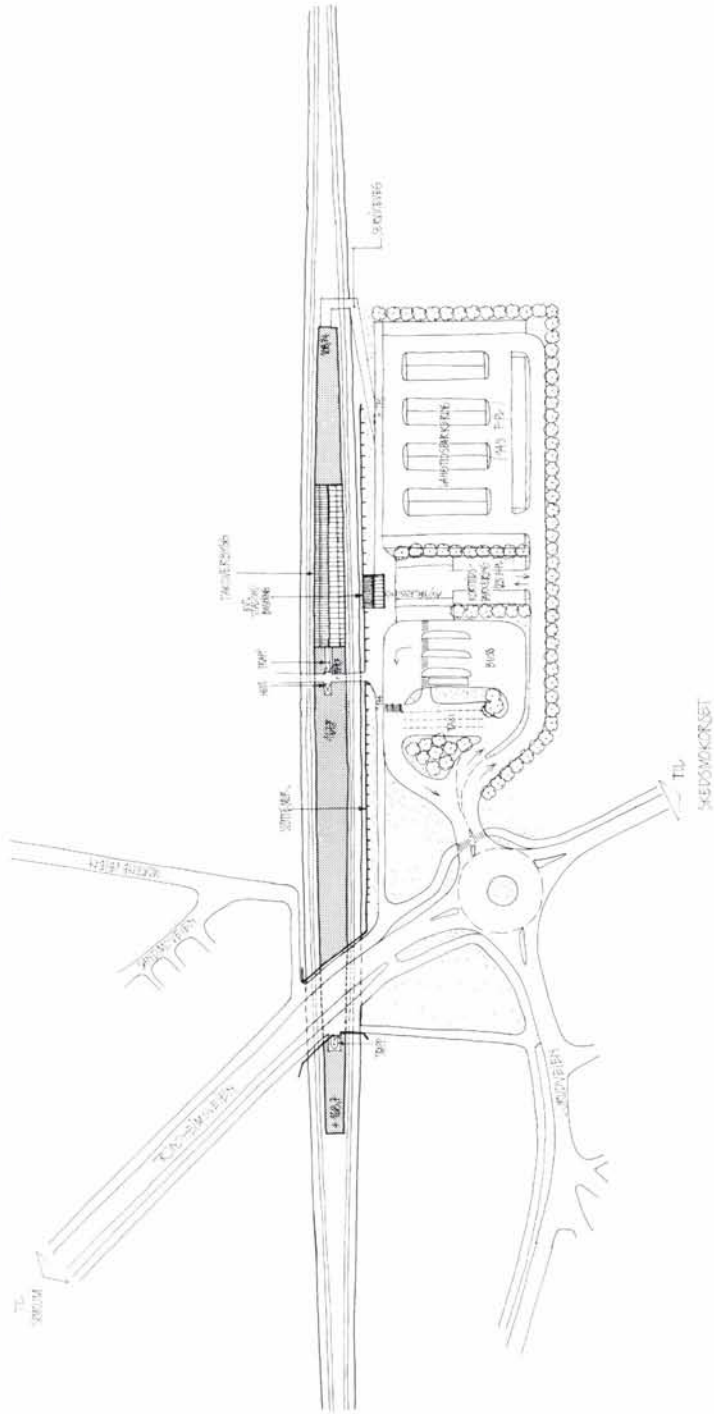
Utbyggingspotensialet innenfor stasjonens netrområde (R = 1.000 meter) er middels og anslås til ca. 1.600 daa, inklusive ca. 1.300 daa dyrka mark, og ca. 650 daa næringsområder langs E-6. Utviklingsretningene er mot nord (Gjerdrum) og mot øst (Sorum). Stasjonslokaliseringen innebærer videreutvikling og forsterkning av Skedsmokorset. Man vil få adskilt kommunikasjonsmessig og servicemessig tyngdepunkt.

## GARDERMOBANEN

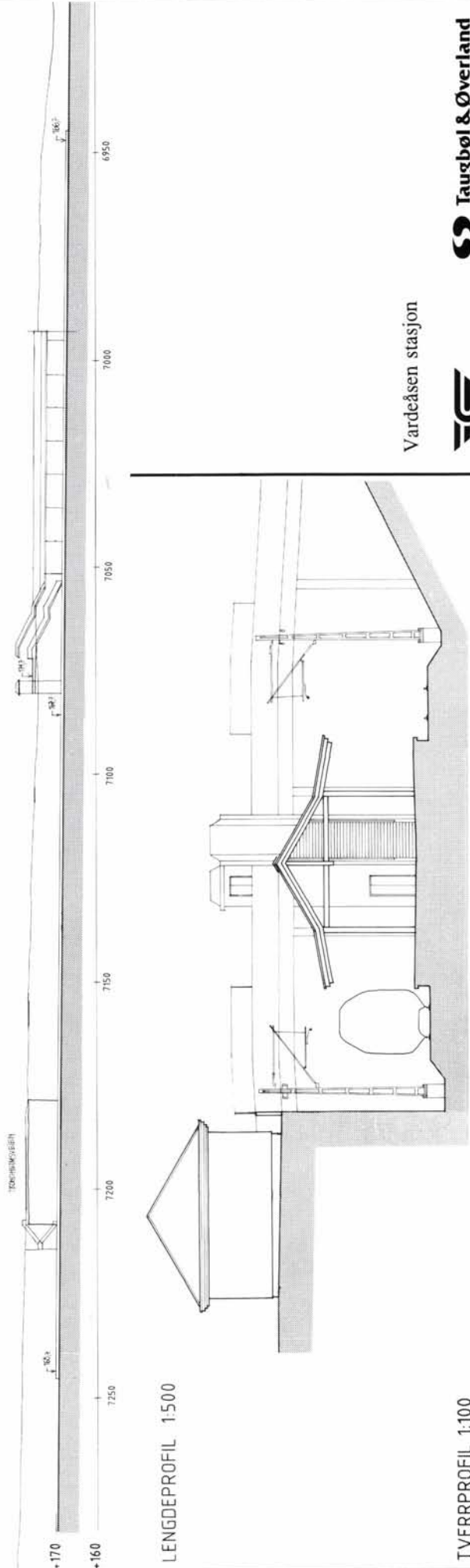
### Stasjonsalternativer

Vardeåsen stasjon  
Alt. L1 Variant p  
September 1991.





PLAN 1:1000



LENGDEPROFIL 1:500

TVERRPROFIL 1:100

Vardeåsen stasjon



Taugbøl & Øverland

**Lokalisering**

Jessheim Syd stasjon (Lillestrømlinja) ligger like vest for E-6 ved renseanlegget. Avstanden til eksisterende stasjon er ca. 1,5 km. Det finnes ikke bebyggelse i umiddelbar tilknytning til stasjonen, men i overordnet perspektiv er det viktig at Gardermobanen får stasjon på Jessheim. Dette gir jernbanetilknytning til flyplassen og til jernbaneterminalen der som vil bli et viktig knutepunkt for lokal tog, InterCity tog og fjern tog.

**Eksisterende forhold**

På Jessheim bor ca. 5.500 personer. Jessheim er et senter på Øvre Romerike, med allsidig service- og skoletilbud, foruten rådhus. Ca. halvparten av eksisterende bebyggelse på Jessheim ligger innenfor stasjonens nærområde (R = 1.000 meter).

Stasjonen ligger i et jordbrukslandskap med ravnedaler med fall mot sørvest.

**Tilgjengelighet**

Stasjonen vil få adkomst via eksisterende veg til renseanlegget eller via en ca. 700 meter lang ny veg fra Rv.174. Det er også mulig å få adkomst fra Trondheimsvegen X E-6 via en ny parallellveg til E-6. Samordning med annen kollektivtrafikk krever enten omlegging av rutetraséer og/eller lokalbuss mellom ny og gammel stasjon.

**Stasjon**

Type: Stor holdeplass m/300 meter lang midtplattform, beliggende på fylling.

Plattformen vil få adkomst via trapp/heis fra følgjengerundergang i platformens midtre del. Stasjonslokaliseringen kan forsikres i begge retninger dersom dette er ønskelig ut fra tilpassing til senere arealplaner. Det er god plass til kollektivterminal og til senere stasjonsbygg. Skissen viser plass til 4 busser, 12 drosjer, 35 plasser for korttidsparkering/av- og påflessing, samt 160 plasser for langtidsparkering. Det finnes muligheter for utvidelse.

**Utbyggingspotensial**

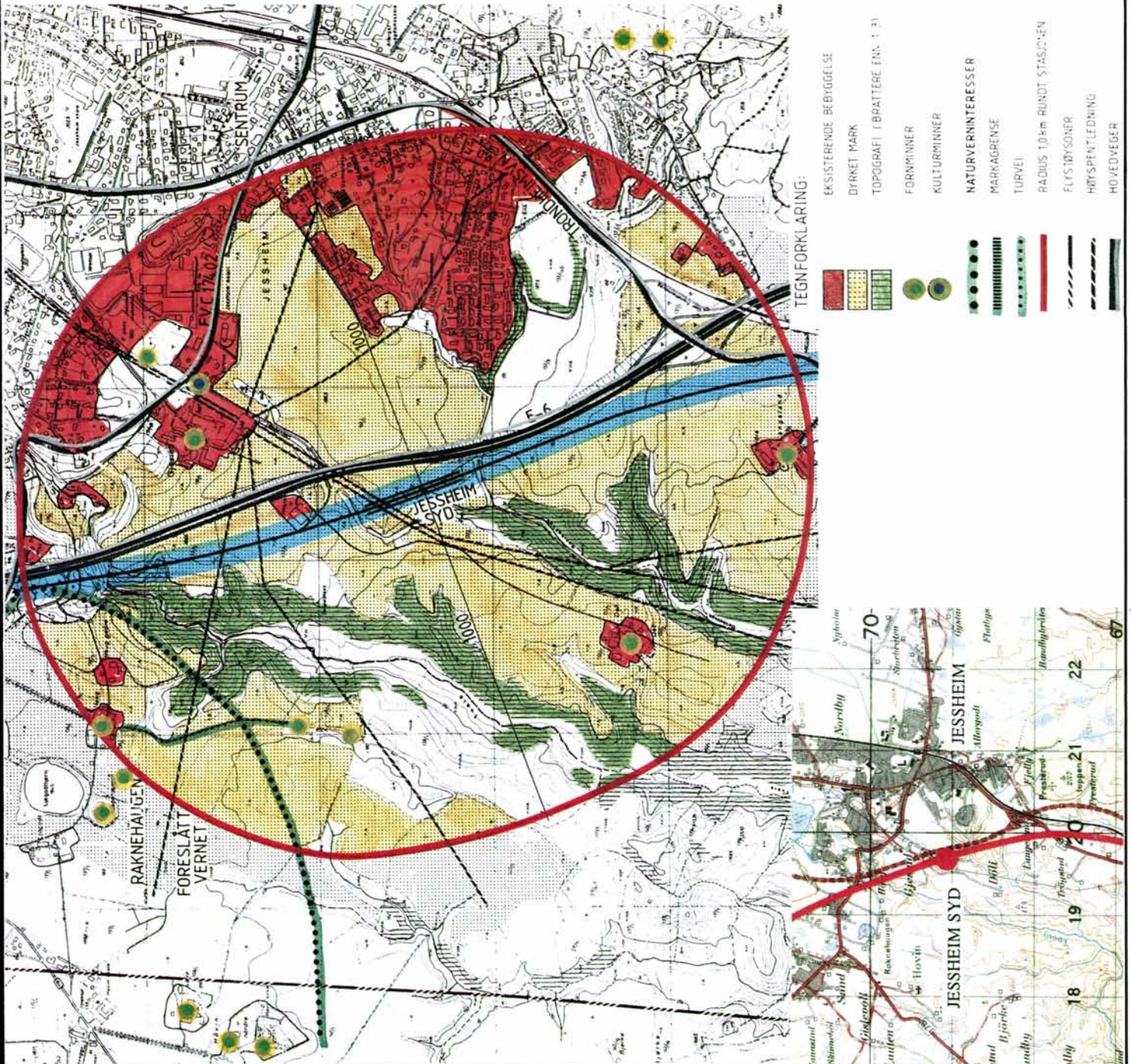
Utbyggingspotensialet innenfor stasjonens nærområde (R = 1.000 meter) er meget beskjedent og anslås til ca. 600 daa, det meste dyrka mark. Disse områdene foreslås benyttet til sentrumsformål, eventuelt med boliger i tillegg. Jessheims framtidige boligområder ligger sør og øst for eksisterende bebyggelse, dvs. ikke i gangavstand fra den nye stasjonen. -

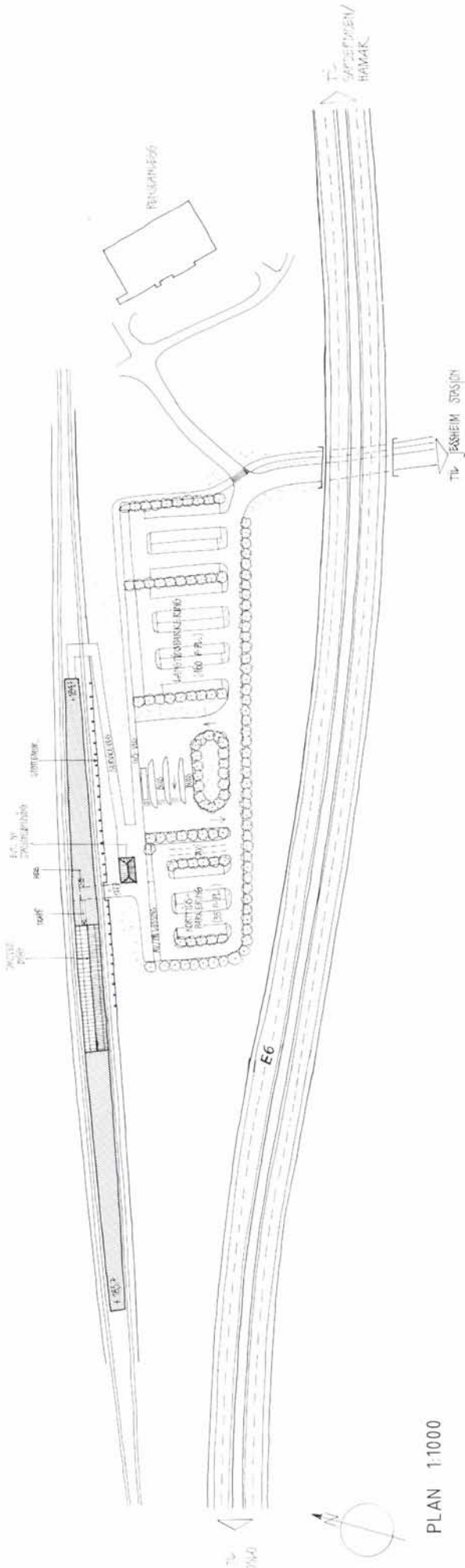
**GARDERMOBANEN****Stasjonsalternativer**

Jessheim Syd stasjon

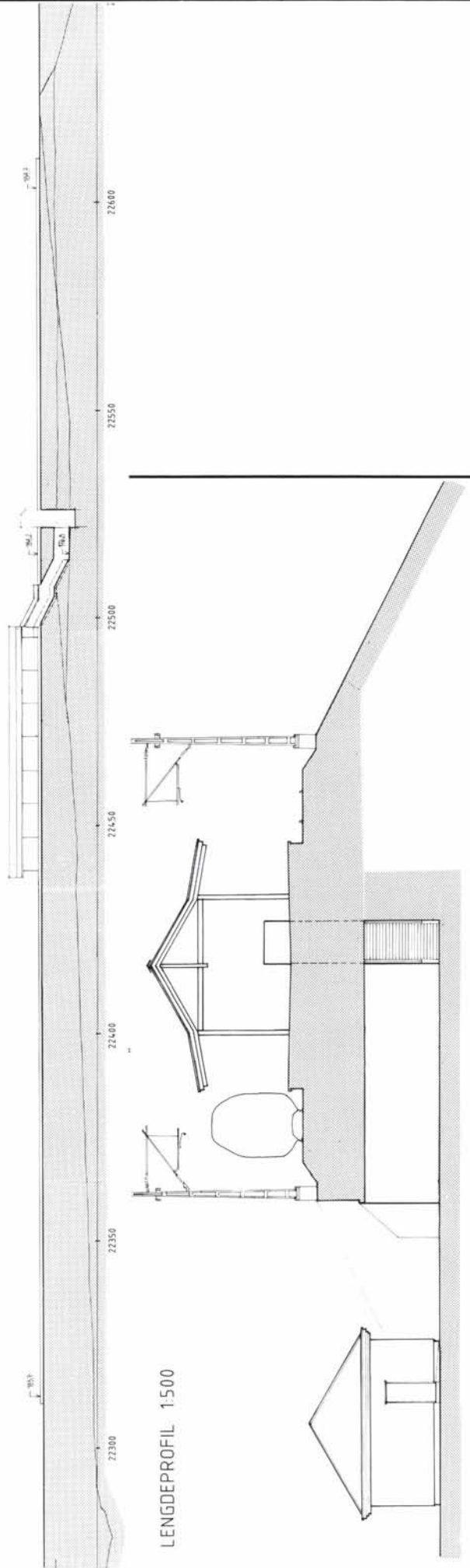
Alt. L2

September 1991.





PLAN 1:1000



LENGDEPROFIL 1:500

TVERRPROFIL 1:100



**Lokalisering**

Dal Nye stasjon (Eidsvollslinja, alternativ E2) ligger noe lavere enn tilgrensende vegnett, like nord og øst for Trondheimsvegen X Rv.176. Avstanden til eksisterende stasjon er ca. 1,5 km, til Råholt Nord ca. 3,2 km og til Eidsvoll stasjon, via jernbanen, ca. 9,1 km. Stasjonen er relativt gunstig lokalisert både i overordnet og i lokalt perspektiv.

**Eksisterende forhold**

På Råholt/Dal bor det ca. 6.100 personer, inklusive tilgrensende områder i Ullensaker, men kun en begrenset del av disse innenfor stasjonens nærrområde (R = 1.000 meter). Langs Trondheimsvegen finnes en del servicetilbud, samt skoler og kirke. Terranget faller slakt mot øst/nordøst. Stasjonen ligger i et noe kupert jordbruksområde med et grustak i nordøst.

**Tilgjengelighet**

Stasjonen vil få lett tilgjengelighet via en ca. 200 meter ny adkomstveg fra Trondheimsvegen i vest. Denne vegen kan eventuelt forlenges til Trondheimsvegen i sør. Forbindelse mellom gammel og ny stasjon vil kreve matebuss. Enkel tilknytning til busstrute Oslo - Eidsvoll.

**Stasjon**

Type: Stor holdeplass m/300 meter lang midtplattform.

Plattformen vil få adkomst via trapp/heis fra gangbru over plattformens nordre del, samt fra eventuell trapp fra gangveg over tunnelåpningen i sørenden av plattformen. Stasjonslokaliseringen er i prinsippet fastlagt og kan ikke endres uten konsekvenser for tunnelokalisering og stigningsforhold. Det er god plass til kollektivterminal og senere stasjonsbygg. Skissen viser plass til 4 busser, 18 drosjer, 20 plasser for korttidsparke-ring/av- og pålesing, samt 165 plasser for langtidsparkering. Det finnes gode utvidelsesmuligheter.

**Utbyggingspotensial**

Utbyggingspotensialet innenfor stasjonens nærrområde (R = 1.000 meter) er betydelig og anslås til ca. 1.750 daa, derav ca. 600 daa dyrka mark. I områdene sør og øst for stasjonen har både Eidsvoll og Ullensaker kommuner utbyggingplaner for bolig- og næringsformål. Utbyggingssmulighetene begrenses i vest av E-6 og i øst av Risa (naturverntresser langs elva). Ny stasjon på Dal forutsetter at ny service-, bolig- og næringsbyggingse prioriteres til søndre del av Råholt/Dal-området.

**GARDERMOBANEN****Stasjonsalternativer**

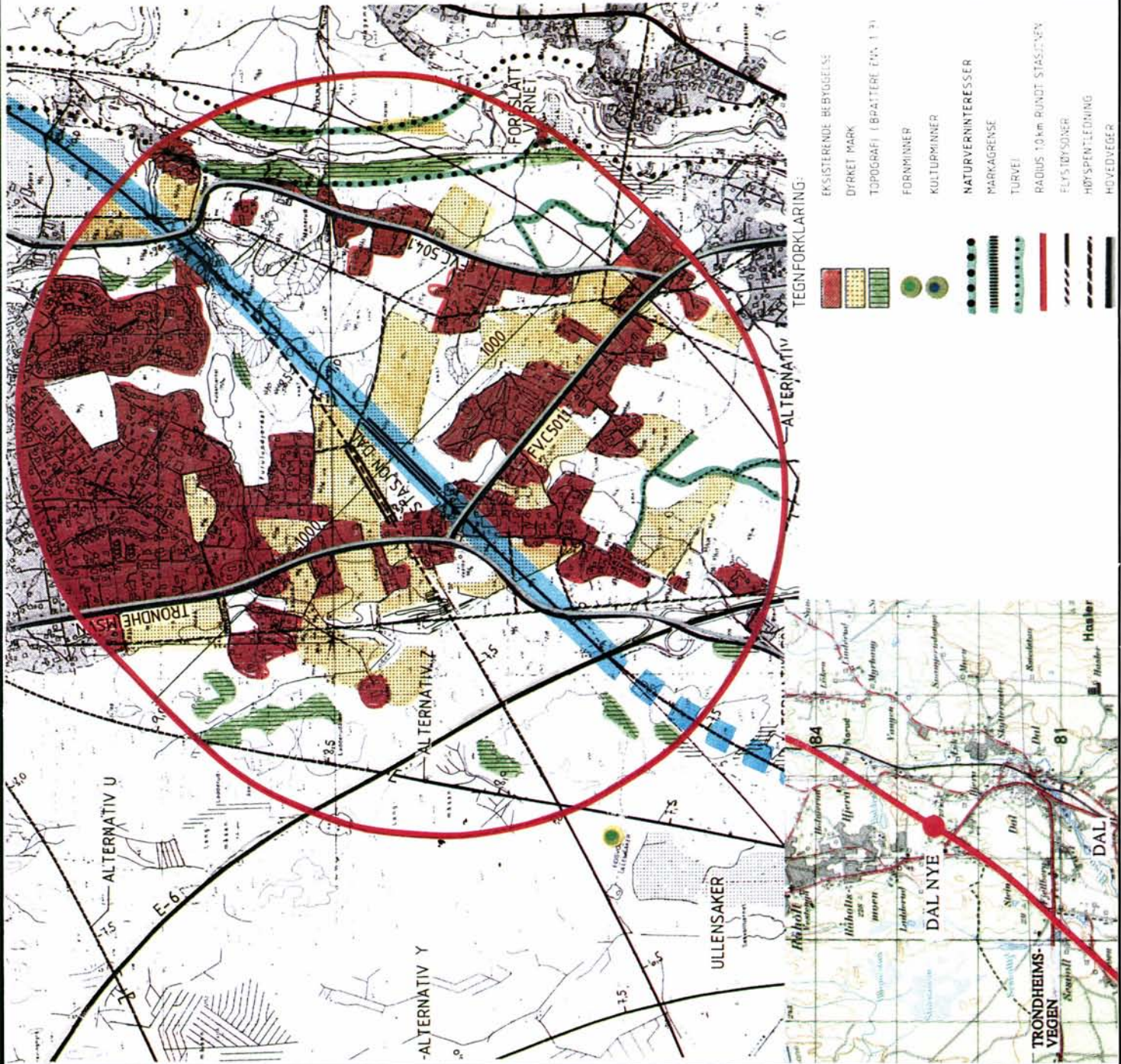
Dal Nye stasjon

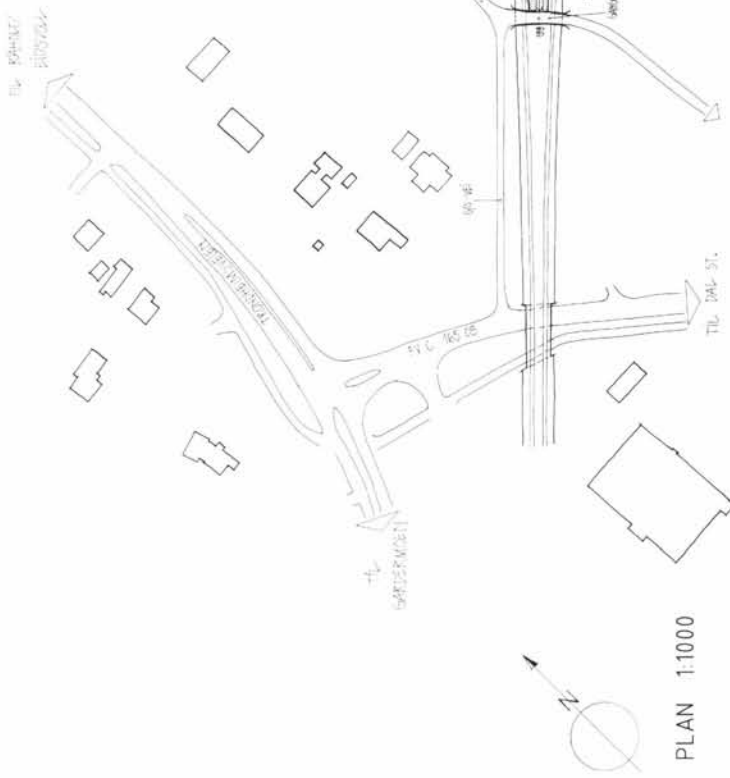
Alt. E2

September 1991.

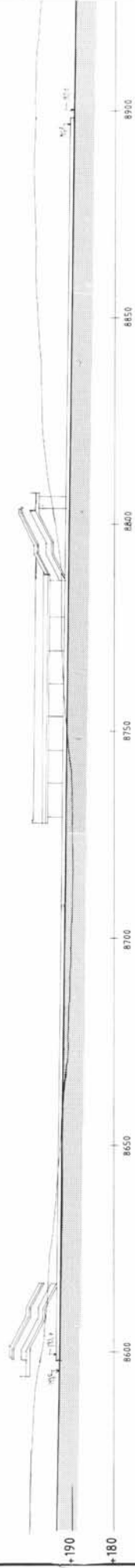


Taugbøl & Øverland

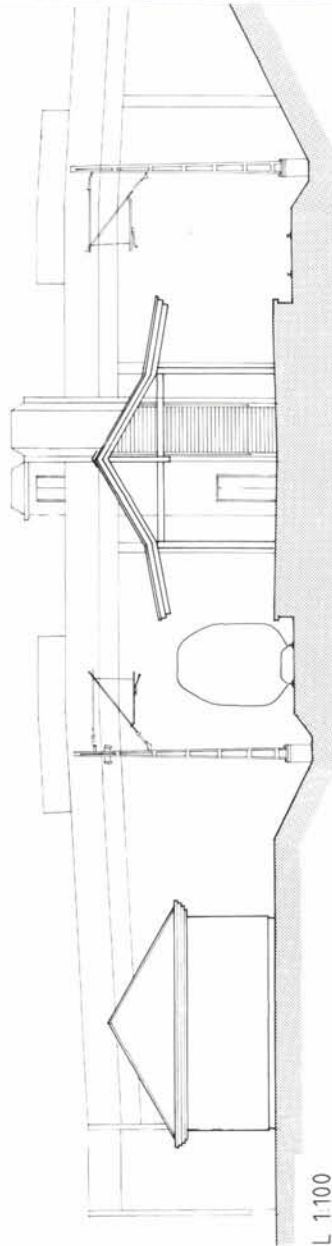




PLAN 1:1000



LENGDEPROFIL 1:500



TVERRPROFIL 1:100

Dal Nye stasjon



Taugbøl & Øverland

## RÅHOLT NORD STASJON

### Lokalisering

Råholt Nord stasjon (Eidsvollslinja, alternativ D1) ligger lengst nord i tettbygningen på Råholt like vest for Trondheimsvegen ved Sagvegen. Avstanden til Eidsvoll stasjon, langs jernbanelinja, er ca. 6,8 km og til Dal stasjon ca. 4,6 km. Stasjonen ligger ganske sentralt sett i overordnet perspektiv, men noe perifert i lokal sammenheng.

### Eksisterende situasjon

På Råholt/Dal bor ca. 6.100 personer, inklusive tilgrensende områder i Ullensaker, men kun en begrenset del av disse innenfor stasjonens nærområde (R = 1.000 meter). Langs Trondheimsvegen finnes en del servicetilbud med tyngdepunkt like ved stasjonen, samt skoler og kirke. Terenget er tilnærmet flatt, men stiger svakt mot sørvest. Stasjonsområdet består hovedsakelig av dyrka mark. Like vest for stasjonens nærområde ligger flystoysonen.

### Tilgjengelighet

Stasjonen vil være meget lett tilgjengelig med adkomst direkte fra Trondheimsvegen via omlagt trasé for Fv.C 507.2. Enkel tilknytning til busstrute Oslo - Eidsvoll.

### Stasjon

Type: Stor holdeplass m/300 meter lang midtplattform.

Plattformen vil få adkomst via trapp/helis fra gangbru over plattformens midtre del. Stasjonslokaliseringen kan om ønskelig forsikres noe i begge retninger, dersom dette er ønskelig ut fra tilpassing til senere arealplaner. Det er god plass til kollektivterminal og senere stasjonsbygg. Skissen viser plass til 4 busser, 12 drosjer, 25 plasser for korttidsparkering/av- og pålesning, samt 170 plasser for langtidsparkering. Det finnes gode utvidelsesmuligheter.

### Utbyggingspotensial

Utbyggingspotensialet innenfor stasjonens nærområde (R = 1.000 meter) er betydelig og anslås til ca. 2.000 daa, derav ca. 1.300 daa dyrka mark. Det vil kunne bli interessekonflikter for områdene i nordøst nærmest Eidsvollbygningen, og en del av disse områdene antas derfor ikke utbygget. I kommuneplanen inngår noen mindre utbyggingsområder i stasjonens nærområde, og eksisterende bebyggelse vil kunne fortettes. Utbyggingspotensialet mot vest begrenses av E-6 og av flystoysonen, dersom det tillates take-off mot nord fra eksisterende rullebane på Gardermoen.

Ny stasjon på Råholt forutsetter at ny service-, bolig- og næringsbebyggelse prioriteres til nordre del av Råholt/Dal-området.

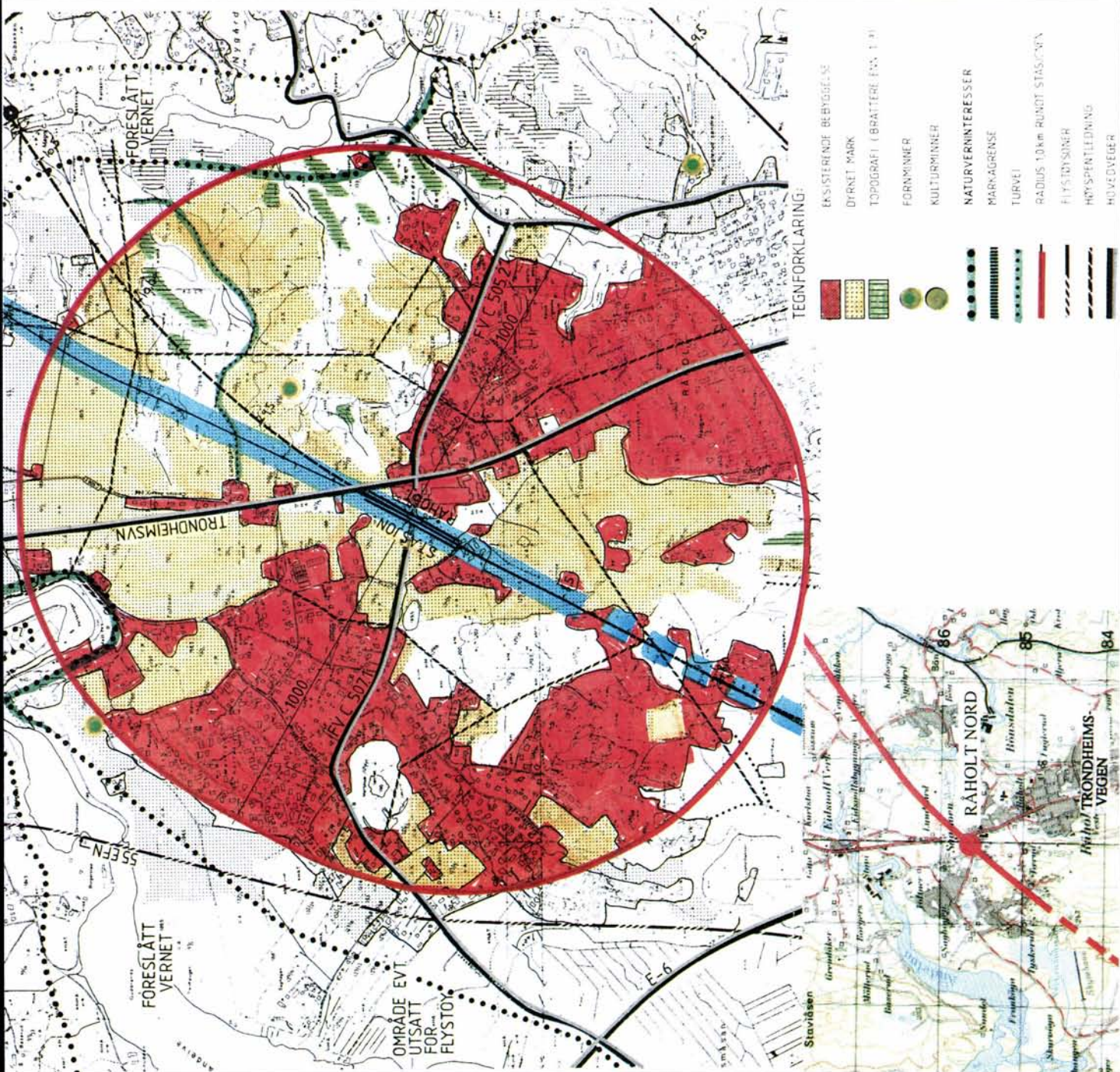
## GARDERMOBANEN

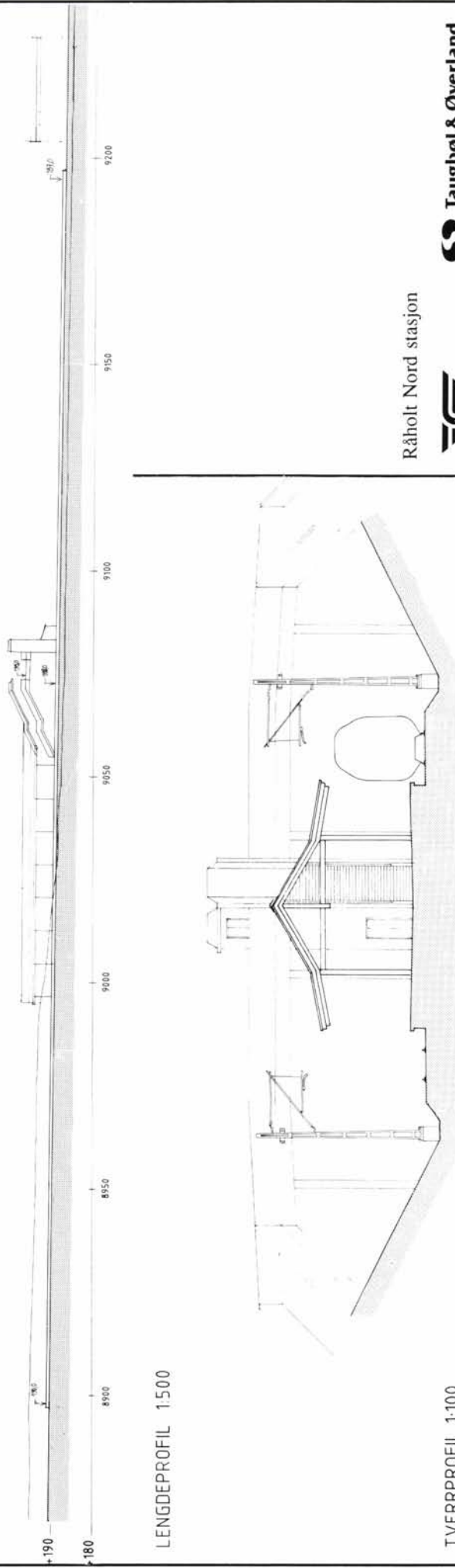
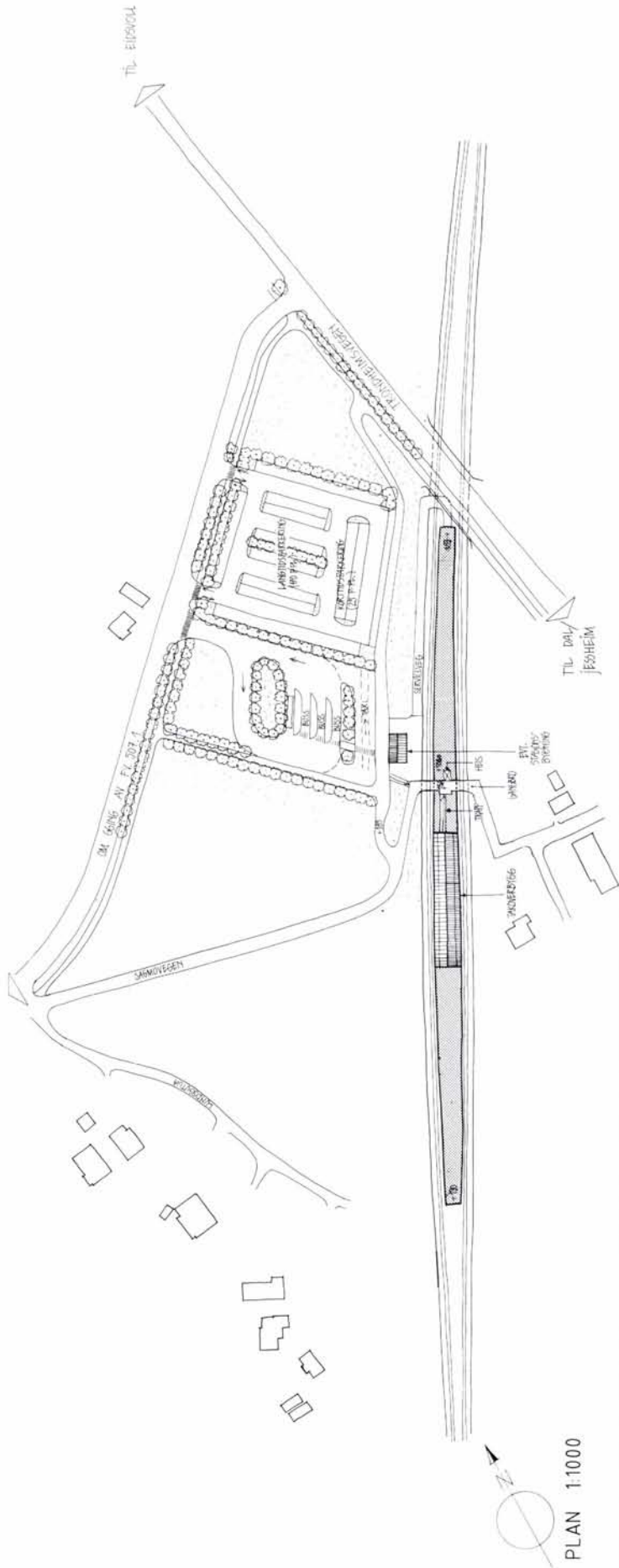
### Stasjonsalternativer

Råholt Nord stasjon

Alt. E1

September 1991.





## EIDSVOLL

### Lokalisering

Eidsvoll stasjon er tradisjonelt en viktig stasjon på Hoved-banen. Den ligger vest for Vormo like nord for Sundbru ca. 0,6 km fra sentrum i Sundet. Eksisterende stasjon opprett-holdes for lokaltog, og det anlegges ny stasjon for Gardermobanen ca. 200 meter mot nordvest.

### Tilgjengelighet

Stasjonen er lett tilgjengelig med direkte avkjørsel fra Rv. 181 like sør for eksisterende stasjon. Den nye plattformen vil tilsvarende kunne få direkte adkomst fra Rv. 181 vest for plattformen, via Botschaugangen.

### Stasjonen

Type: Inter-City stasjon m/400 meter lang midtplattform.

Plattformen vil få gangforbindelse med eksisterende stasjon dels via trapp fra fogjengergang under alle sporene i den nye plattformens midtre del, og dels via trappehis fra ny gangbru parallelt med Rv. 181 i plattformens sørende. Det forutsettes også gangbru over eksisterende spor med trapp og his, slik at det blir sammenhengende gangveiforbindelse mellom eksisterende og ny plattform.

Det vil kunne anlegges parkering og bussholdeplass vest for Gardermobanen. Behovet for ny stasjonsbygning må vurderes nærmere i detaljeringsfasen.

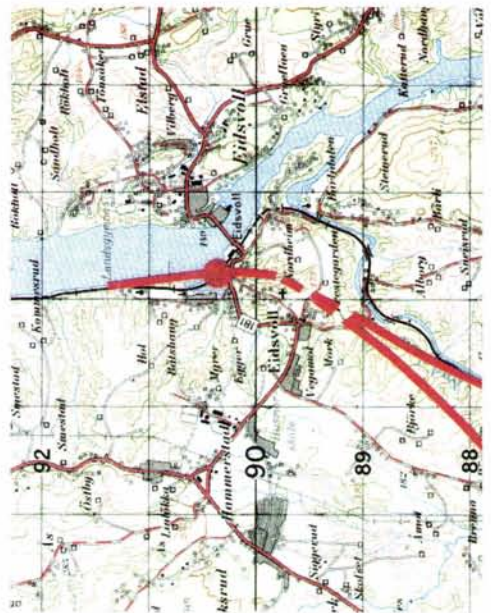
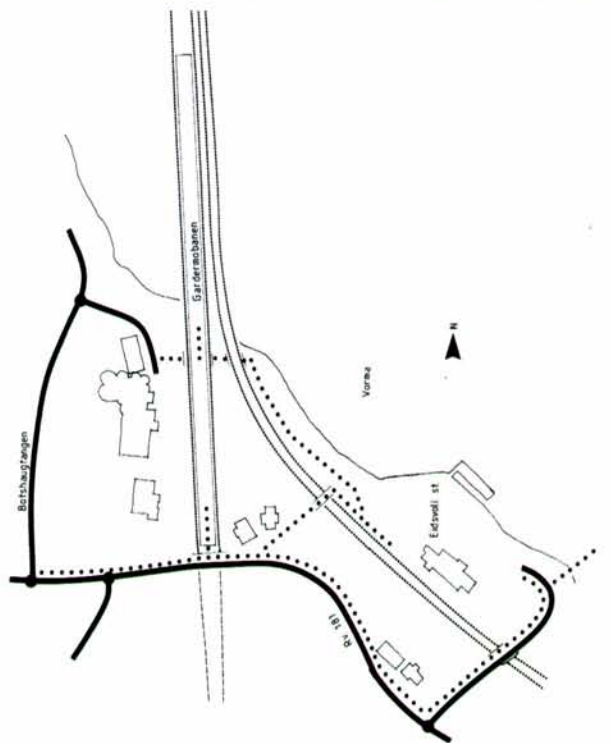
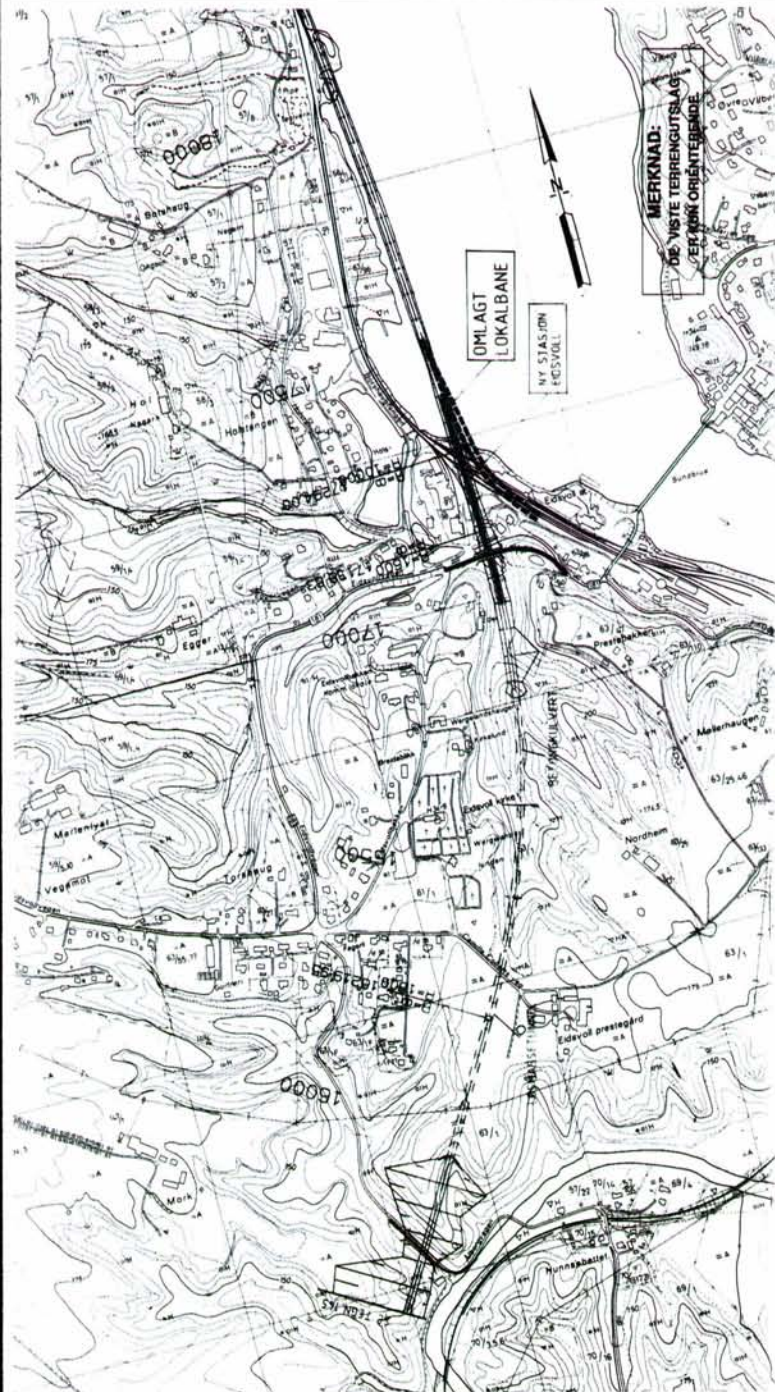
### Utbyggingspotensiale

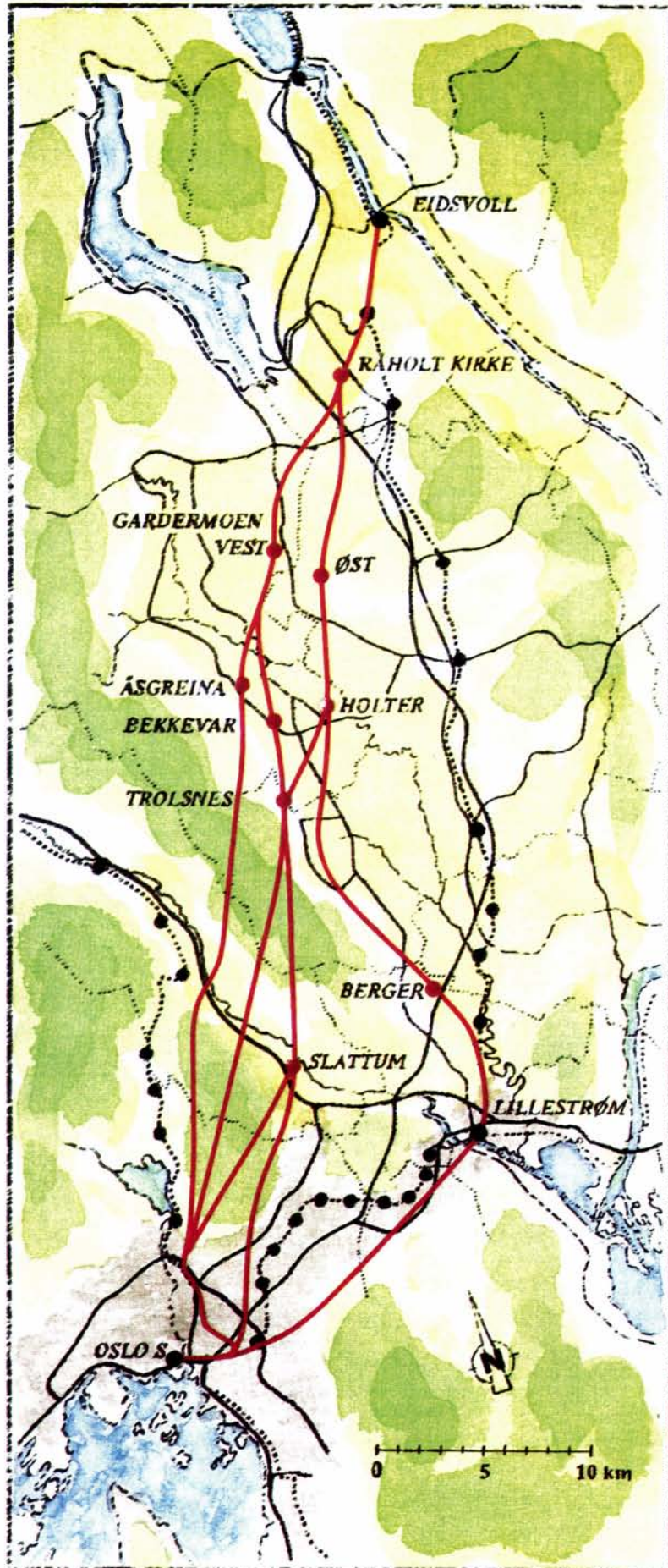
Det finnes praktisk talt ikke utbyggingsmuligheter innenfor stasjonens nerområde (R = 1000 meter) vest for Vormo på grunn av topografi og jord-, natur- og kulturverneverdier. Sentrum i Eidsvoll antas derfor fortsatt å bli liggende øst for Vormo.

## GARDERMOBANEN

### Stasjonsalternativer

Eidsvoll stasjon  
September 1991.

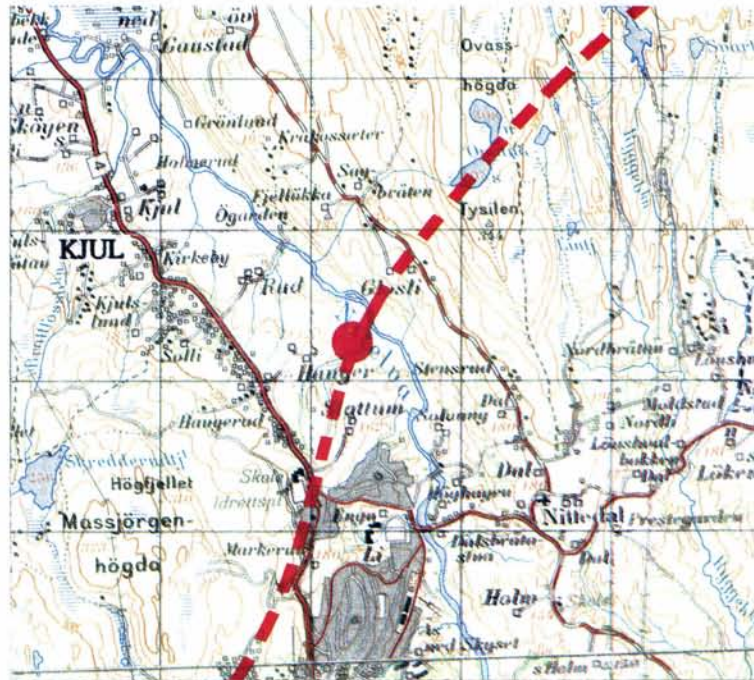




OVERSIKTSKART OVER TIDLIGERE VURDERTE, MEN UAKTUELLE STASJONSALTERNATIVER

# SLATTUM

## MILEPELSRAPPORT JUNI 1991

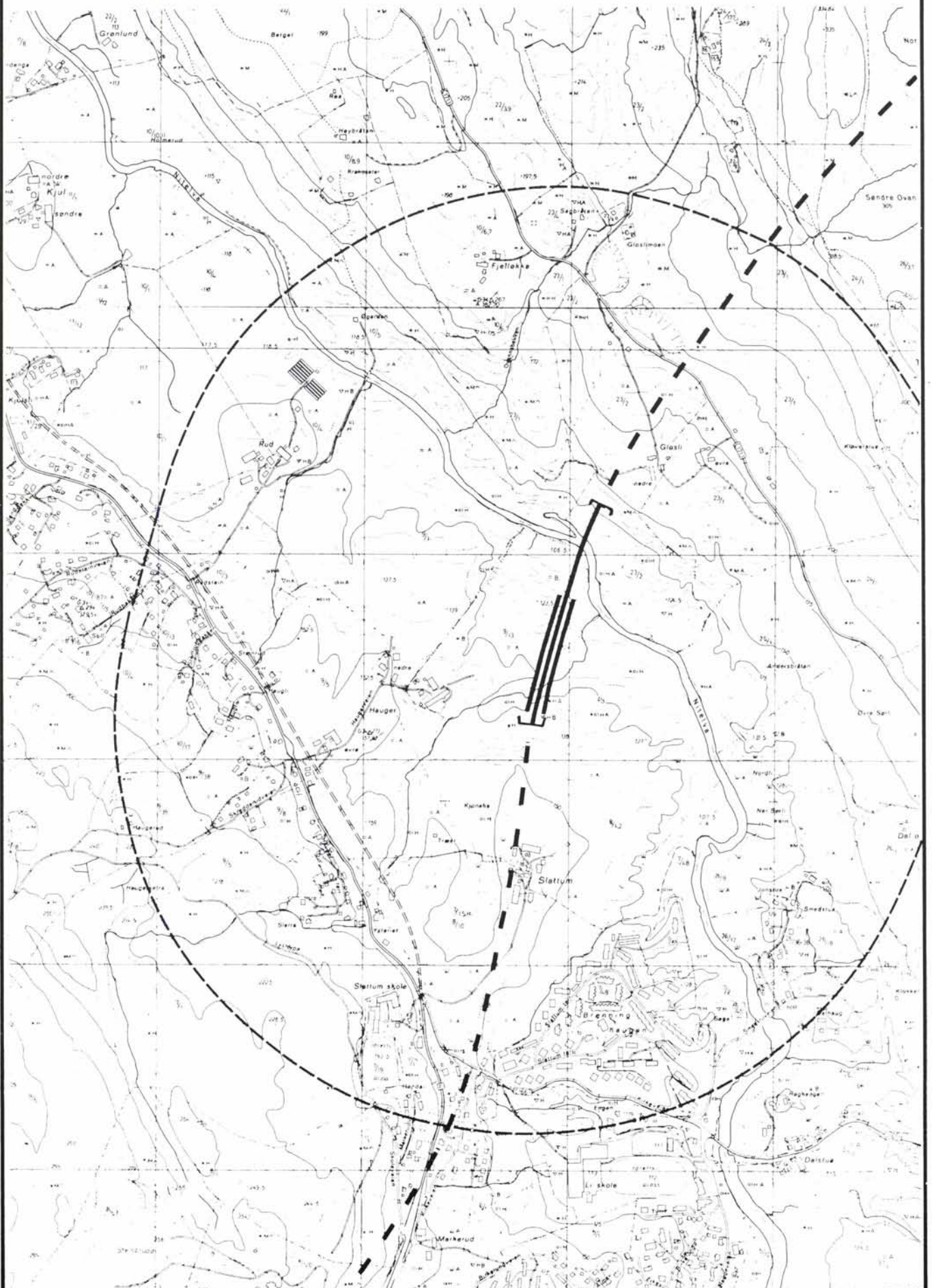


I Gardermobaneprosjektet er det vurdert en trasé gjennom Slattum med stasjon like nord for Slattum gård. Løsningen ble sløyfet etter Milepelsrapporten i juni 1991.

For stasjonslokaliseringen har følgende momenter vært avgjørende:

- Overordnet vurdering av stasjonslokalisering tilsier at stasjonen kan lokaliseres ved Slattum, som er kommunens største tettbebyggelse og som ikke tidligere har jernbane. Lokalt har det imidlertid vist seg meget vanskelig av topografiske grunner å få til en akseptabel lokalisering som vil fungere for eksisterende tettbebyggelse.
- Stasjonslokaliseringen vil kreve omfattende nytt vegnett, som også kan brukes i utvikling av nærområdet ved stasjonen. Utvikling av stasjonens nærområder vil gå på bekostning av dyrka mark.

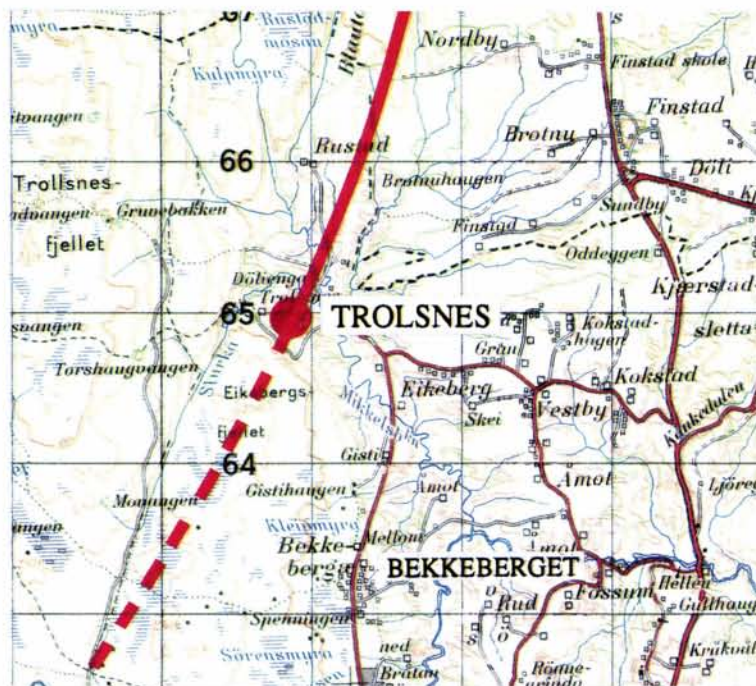
# SLATTUM





# TROLSNES

## MILEPELSRAPPORT JUNI 1991

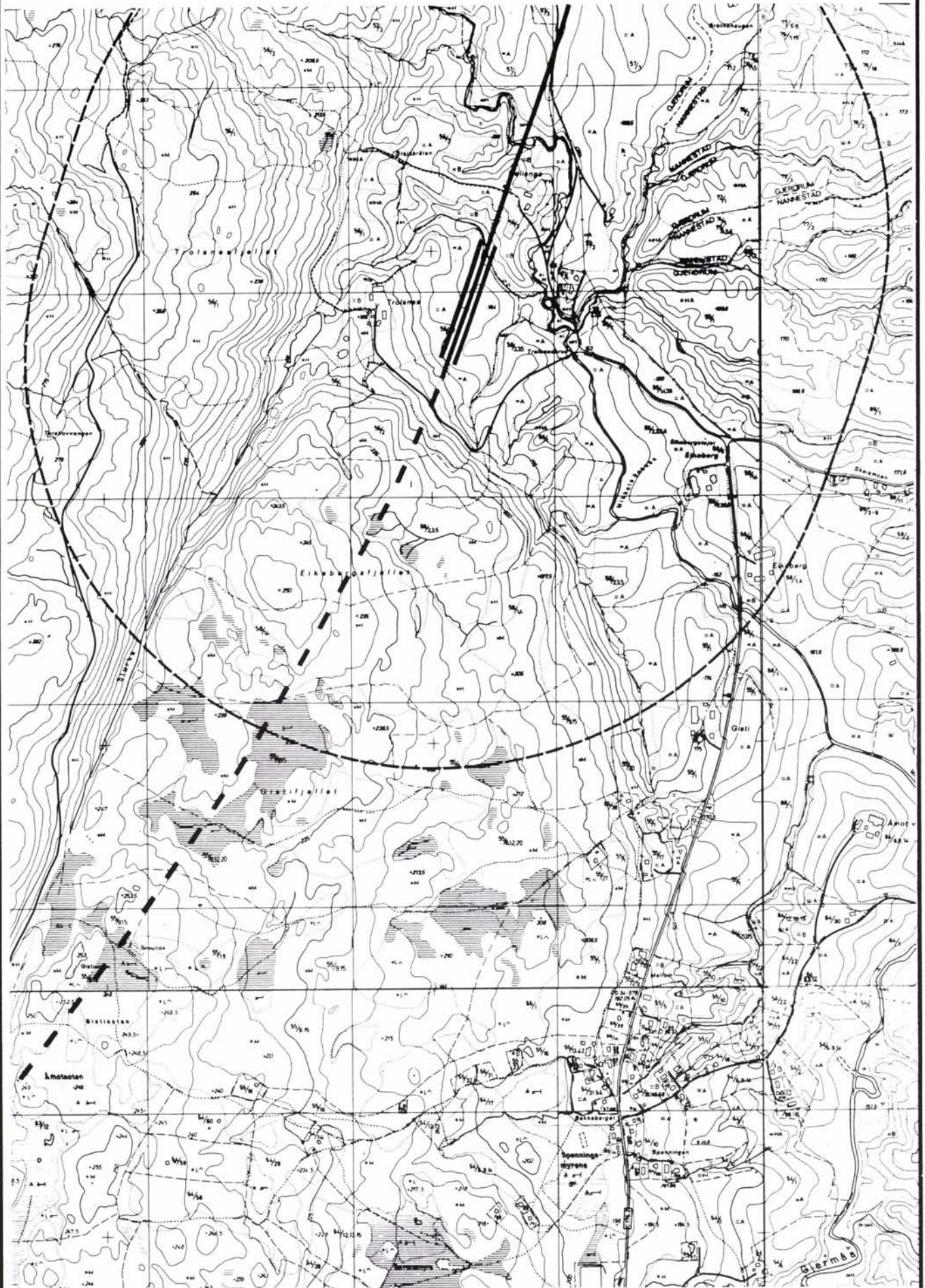


I Gardermobaneprosjektet er det vurdert traséer med tunnel fra Kjul og Rotnes som munnar ut v/Trolsnes på grensen mellom Nannestad og Gjerdrum kommune. Her er det vurdert stasjonsplassering. Traséene ble sløyfet i forbindelse med Milepelsrapporten i juni 1991.

For stasjonslokaliseringen har følgende moment vært avgjørende:

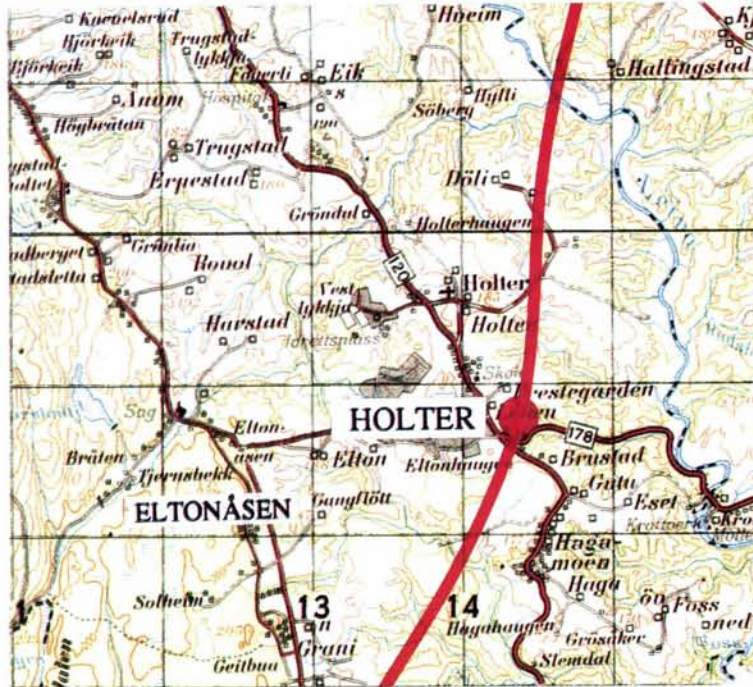
- Stasjonen ligger særdeles perifert i forhold til eksisterende bebyggelse, i enden av en blindvei ved marka. Den har en meget begrenset bebyggelse i sitt nærområde (3 bolighus og 2 gårdsbruk), slik at stasjonsbyen med tilhørende infrastruktur i sin helhet må bygges opp fra bunnen av. På den ene siden gir dette full planleggingsfrihet, men på den andre siden må man erkjenne at det vil ta tid å bygge opp dette samfunnet slik at man kan dra nytte av jernbanen.

# TROLSNES



# HOLTER

## MILEPELSRAPPORT JUNI 1991

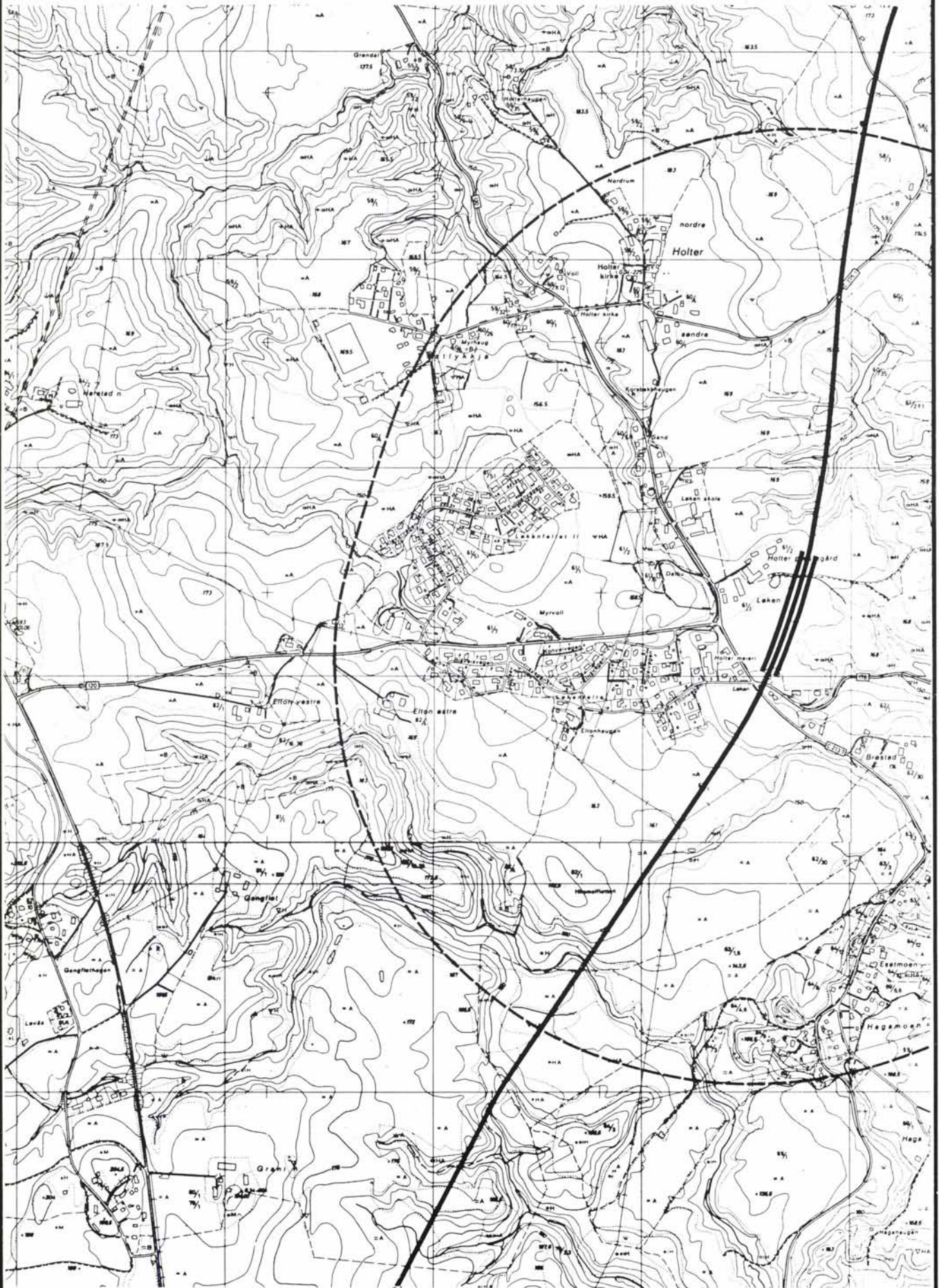


I Gardermobaneprosjektet er det også vurdert en trasé forbi Holter i Nannestad med mulig stasjonsplassering i Holter. Traséen ble sløyfet i forbindelse med Milepelsrapporten i juni 1991.

For stasjonslokaliseringen har følgende moment vært avgjørende:

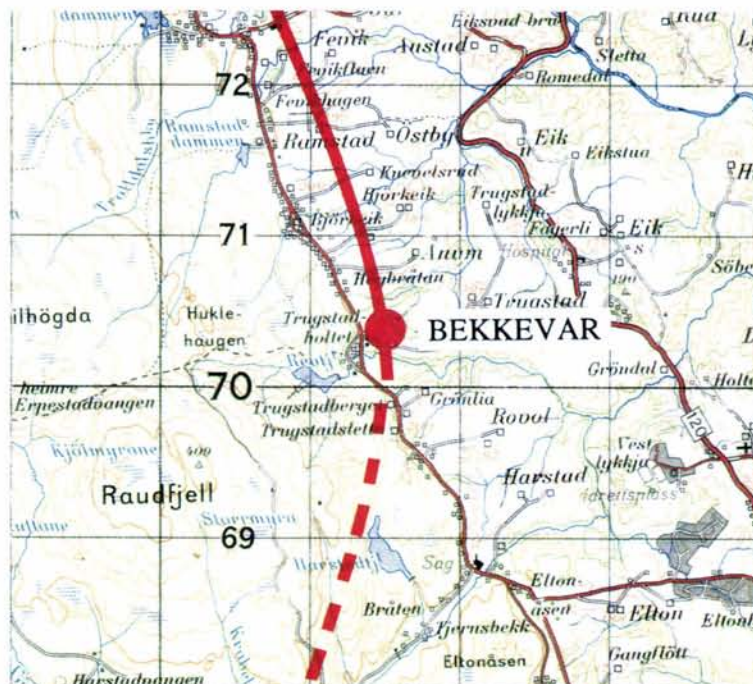
- Nedslagsfeltet rundt en eventuell Holter stasjon ligger i sin helhet innenfor flystøysonene, slik at det ikke fins muligheter for regional utvikling ved stasjonen. Derved faller grunnlaget for stasjonen bort.

# HOLTER



# BEKKEVAR

## MILEPELSRAPPORT JUNI 1991

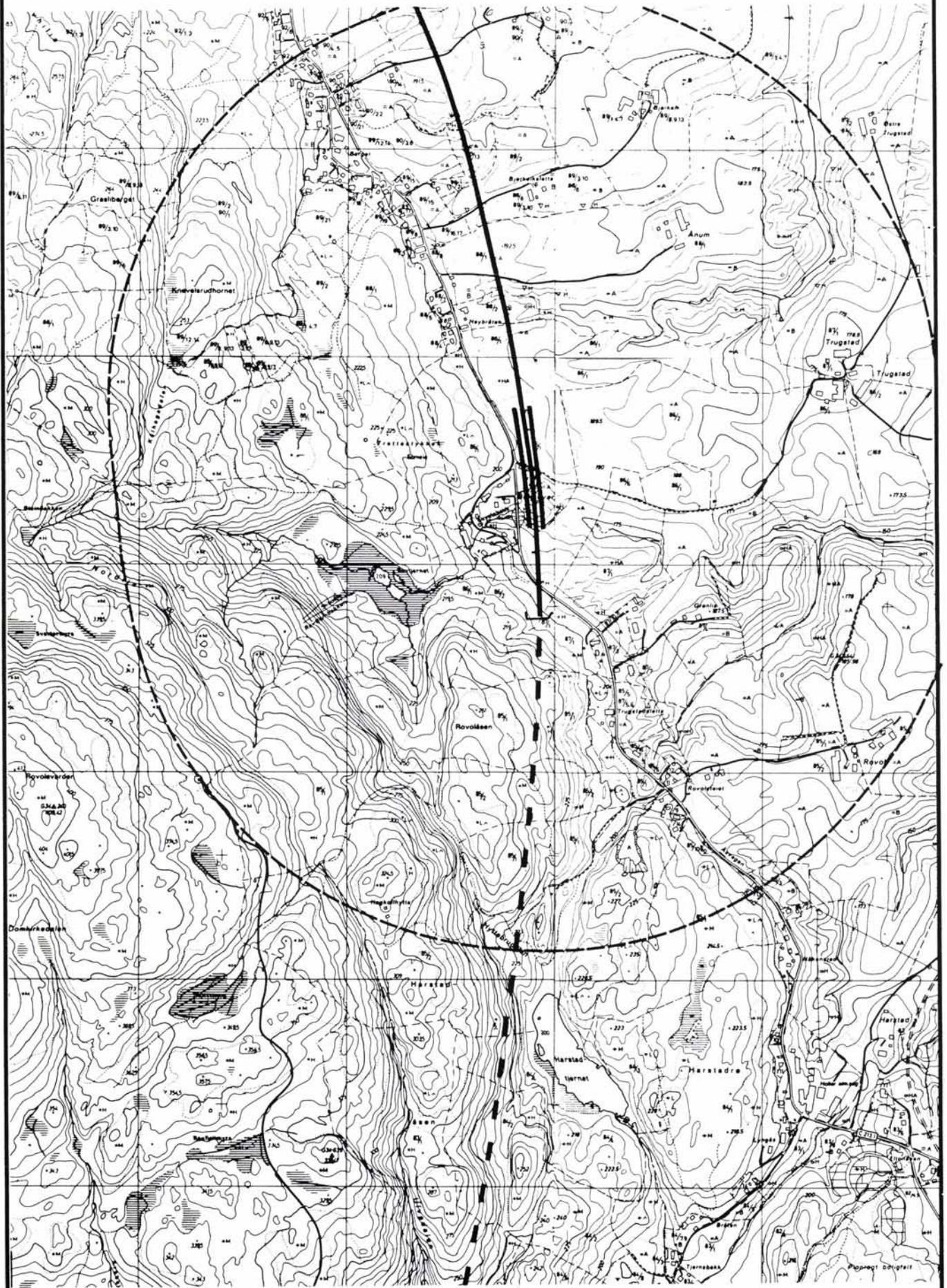


I Gardermobaneprosjektet er det vurdert en trasé med tunnel fra Trolsnes som munnet ut ved Fv.C 213.1 ca. 1.300 meter vest for Eltonåsen. Her er det også vurdert stasjonsplassering. Løsningen ble sløyyet i forbindelse med Milepelsrapporten i juni 1991.

For stasjonsplasseringen har følgende momenter vært avgjørende:

- Meget begrenset eksisterende bebyggelse ved stasjonen.
- Noe perifer beliggenhet for stasjonen, sett i overordnet perspektiv.
- Ikke gunstigere utbyggingspotensiale enn for Eltonåsen.
- Mulig konflikt med dyrka mark.

# BEKKEVAR



# ÅSGREINA

## MILEPELSRAPPORT JUNI 1991



I Gardermobaneprosjektet er det vurdert en trasé med tunnel fra Rotnes som munnet ut ved Åsgreina i Nannestad. Her er det vurdert stasjonsplassering. Løsningen ble sløffet i forbindelse med Milepelsrapporten i juni 1991.

For stasjonsplasseringen har følgende momenter vært avgjørende:

- Perifer stasjonslokalisering i forhold til tettbebyggelsen i Åsgreina.
- Begrenset bebyggelse i stasjonens nærområde.
- Perifer stasjonsbeliggenhet i Nannestad.
- Stasjonen vil kreve ny struktur på vegsystemet i denne delen av kommunen, for at stasjonen og tettstedet skal kunne bli lettere tilgjengelig.
- Mulig konflikt med Marka-grensen.
- Mulig konflikt med dyrka mark.

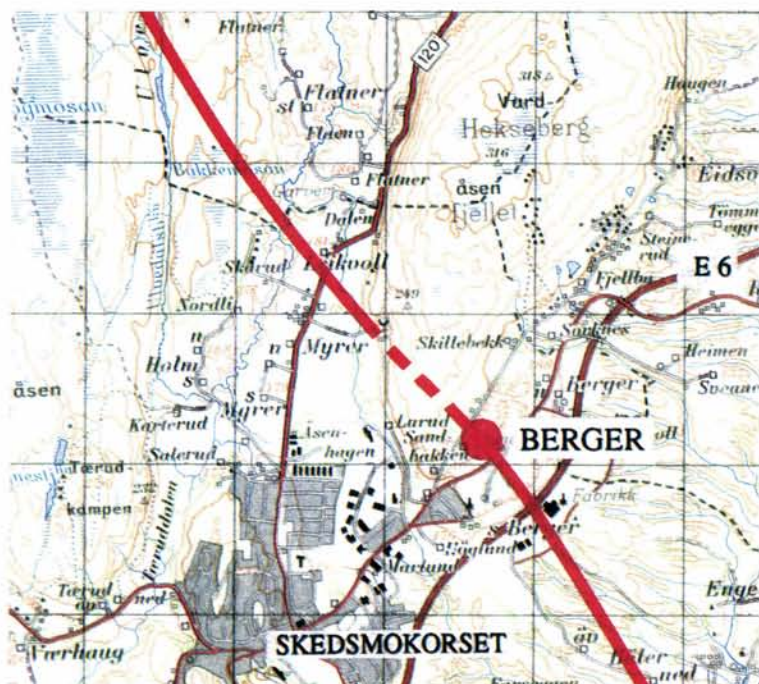
# ÅSGREINA





# BERGER

## MILEPELSRAPPORT JUNI 1991



I Gardermobaneprosjektet er det vurdert en trasé gjennom grustaket på Berger og i tunnel under Vardefjellet, med stasjonslokalisering i grustaket v/Trondheimsveien. Løsningen ble sløyfet i forbindelse med Milepelsrapporten i juni 1991.

For stasjonsplasseringen har følgende momenter vært avgjørende:

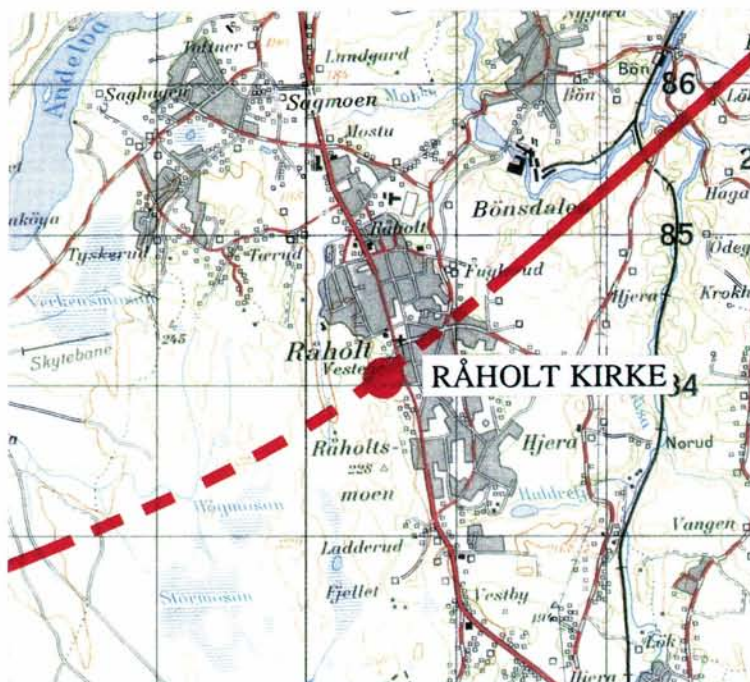
- Noe perifer beliggenhet av stasjonen både i overordnet perspektiv og lokalt.
- Stasjonen vil ligge ca. 40-80 meter lavere enn nærmeste tilstøtende boligbebyggelse på Hexebergfjellet/Vardeåsen, hvilket gir meget lange gangavstander.
- E-6 begrenser utviklingsmulighetene mot øst.
- Topografien vanskeliggjør en sentrumsdannelse ved stasjonen.

# BERGER



# RÅHOLT KIRKE

## MILEPELSRAPPORT JUNI 1991



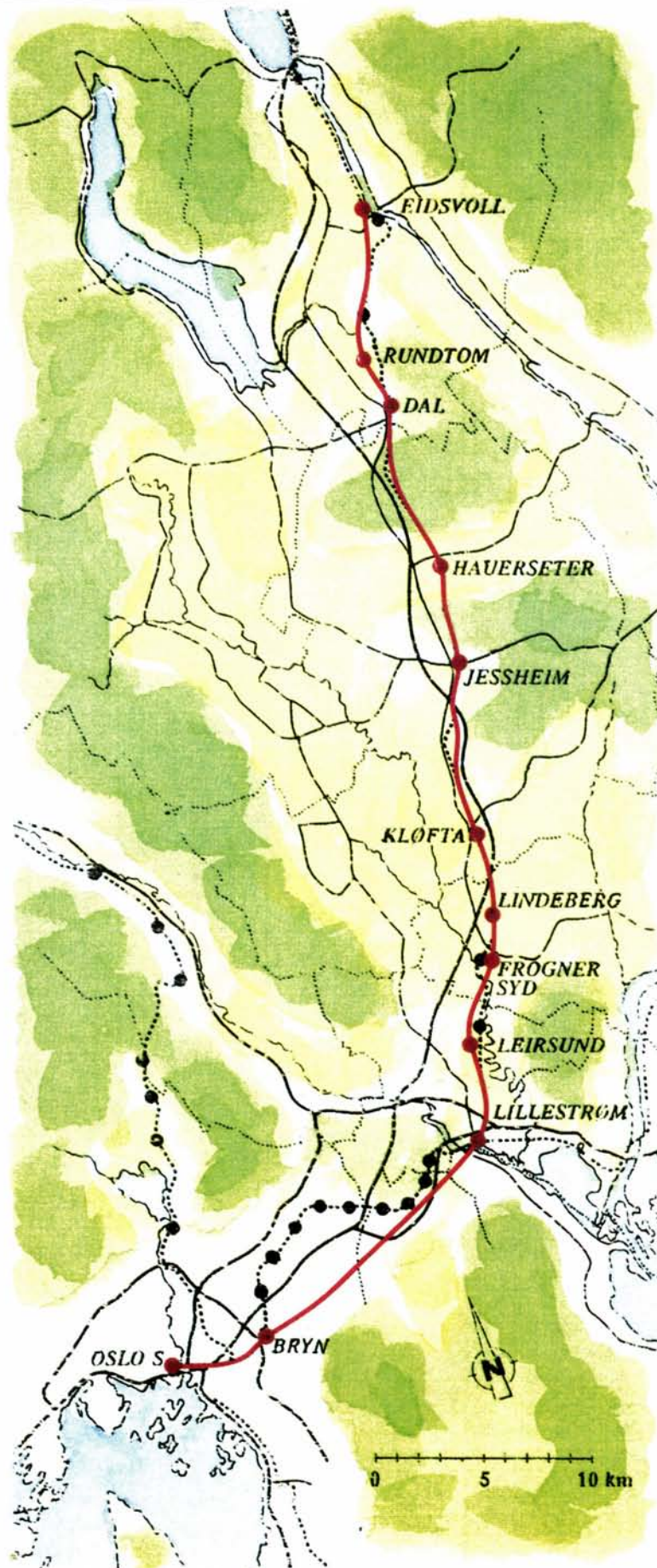
I Gardermobaneprosjektet er det vurdert en trasé med stasjon ca. 20 meter under bakken ved Råholt kirke. Løsningen ble sløyfet i forbindelse med Milepelsrapporten i juni 1991.

For stasjonslokaliseringen var følgende momenter avgjørende:

- Underjordisk stasjon er meget kostbar, miljøfremmed og vil tildels kunne virke avskrekkende for endel passasjerer, dvs. man vil få noe redusert bruk i forhold til en stasjon i dagen.
- Stasjonslokaliseringen er sentral på Råholt, men på grunn av tettstedets utstrekning vil ikke vesentlig flere ha gangmulighet til denne stasjonen enn til Råholt Nord/Dal nye stasjon.
- Utbyggingspotensialet innenfor stasjonens nærområde ikke bedre enn for de to andre alternativene, Råholt Nord og Dal Nye.
- Begrenset fremtidig fleksibilitet med en underjordisk stasjon.

# RÅHOLT KIRKE

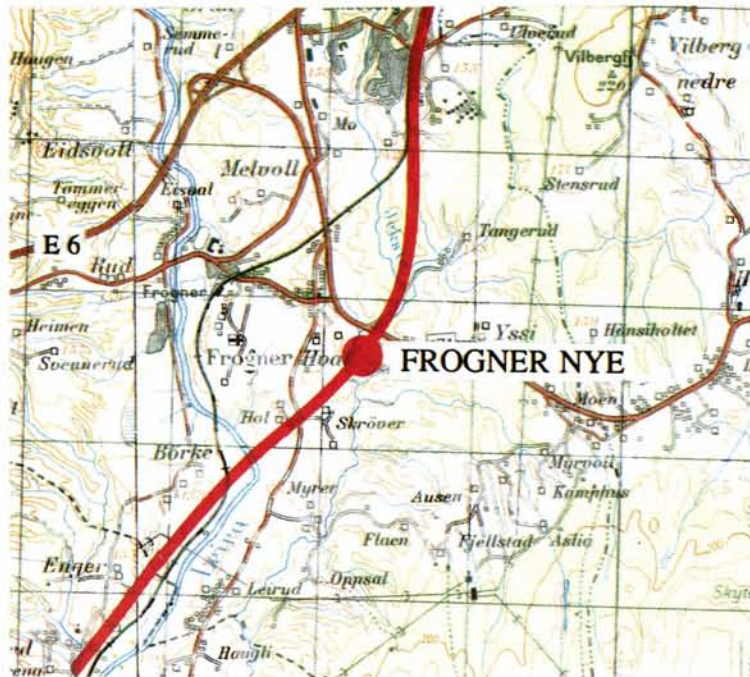




OVERSIKTSKART OVER REFERANSEALTERNATIVET  
LILLESTRØM - EIDSVOLL M/ STASJONER



## FROGNER NYE



### Lokalisering

Frogner Nye stasjon er lokalisert på høyhastighetsbanen ca. 1 km øst for eksisterende stasjon ved Rv.171.

### Eksisterende forhold

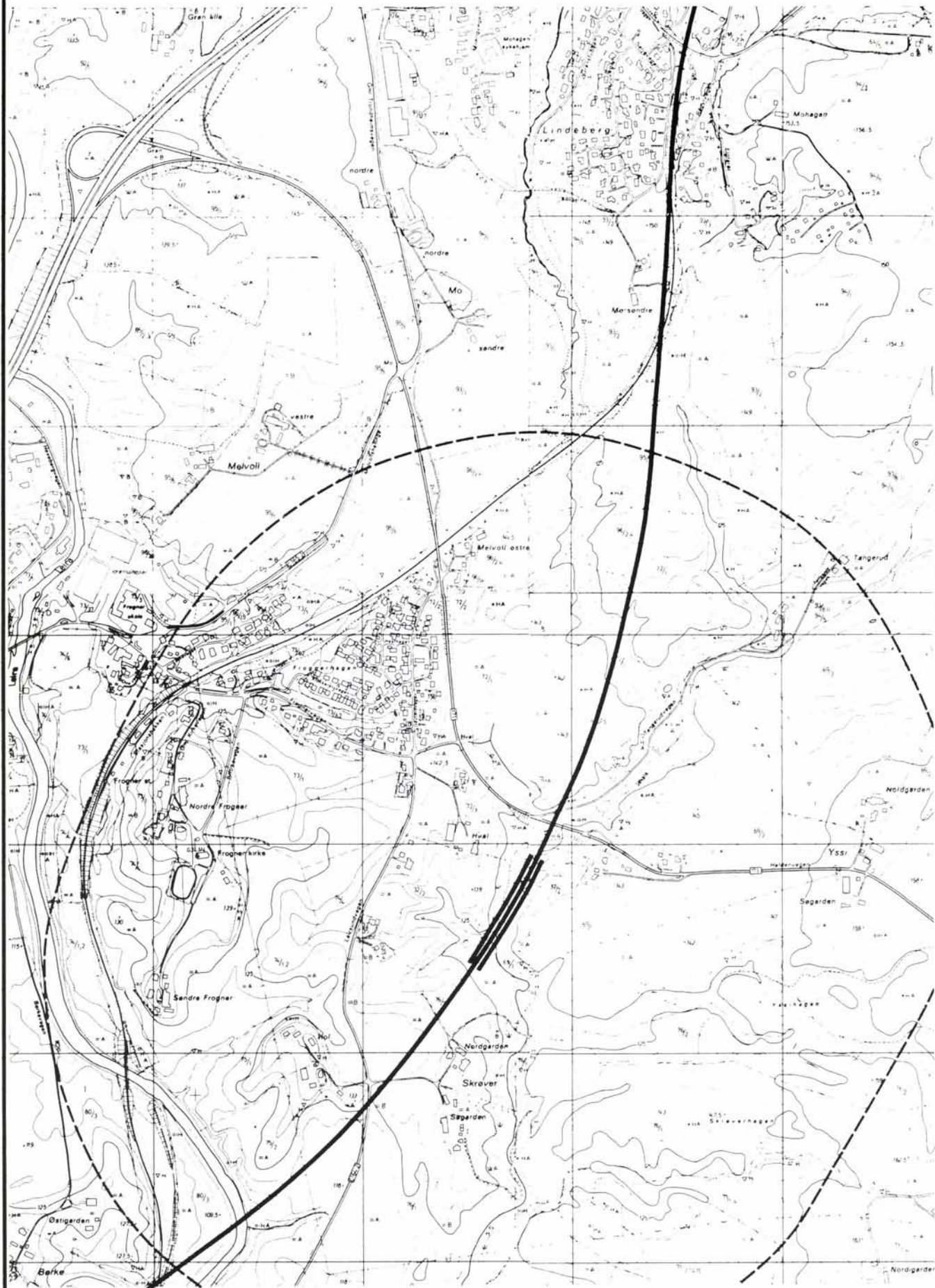
På Frogner bor det ca. 610 personer. Mesteparten av bebyggelsen ved eksisterende stasjon vil også ligge i gangavstand, om enn noe lengre, fra den nye stasjonen.

Stasjonen ligger på fylling i en ravinedal i jordbrukslandskapet like øst for Frogner. Rv.171 er forutsatt omlagt og flyttet ca. 80 meter sørover og vil krysse jernbanen på bru.

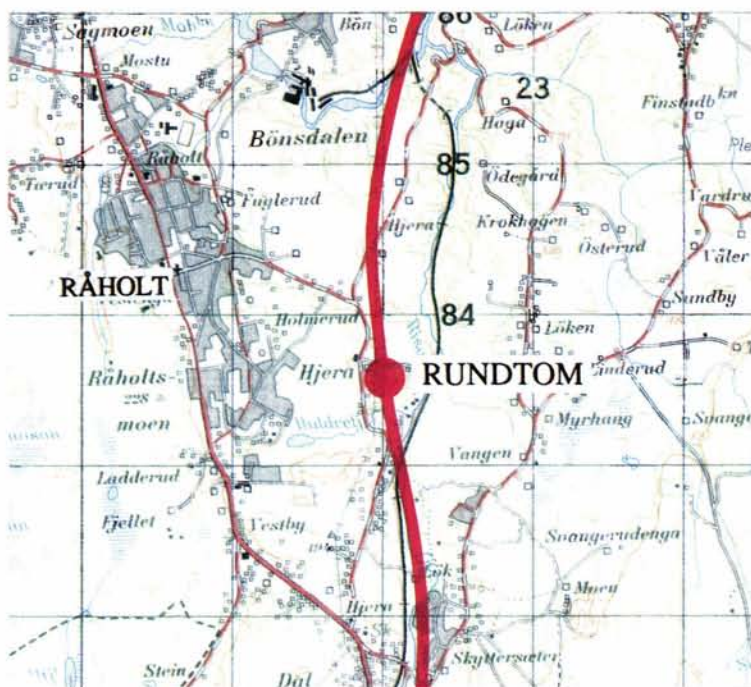
### Tilgjengelighet

Stasjonen vil få adkomst direkte fra Rv.181 med gode tilknytningsmuligheter til bussrutene Frogner-Sørumsand.

# FROGNER NYE



# RUNDTOM



Rundtom (Råholt Øst) stasjon ligger ca. 2,1 km nord for Dal og ca. 1,1 km øst for Trondheimsvegen.

Stasjonen ligger like utenfor eksisterende bebyggelse inntil Fv.C 504.1. Beliggenheten er usentral i forhold til eksisterende servicetilbud og kollektivnett, og det er nødvendig med opprusting av eksisterende vegnett både fra sør og vest fram til stasjonen. En begrenset del av eksisterende bebyggelse vil ligge i gangavstand fra stasjonen.

## Eksisterende forhold

På Råholt/Dal bor det ca. 6.100 personer. Stasjonen ligger i et landbruksområde ca. 500 meter vest for elva Risa. Langs elva er et område som ansees verneverdig ut fra naturvermhensyn.

## Tilgjengelighet

Enkel tilgjengelighet fra eksisterende lokalvegnett. Bussnettet må legges om for å få til korrespondanse mellom buss og tog.

## Utbyggingspotensial

Utbygging i tilknytning til stasjonen må i hovedsak finne sted øst for elva.



# RUNDTOM



NSB Hovedkontor  
Bibliotek

14. APR. 1992

**MIKROMAROC**

Jernbaneverket  
Biblioteket

JBV



09TU04412  
200000021736