

BEGRENSET ARKITEKTKONKURRANSE
TVERRFORBINDELSER JESSHEIM STASJON

JURYRAPPORT

26.05.2014



Prosjekt: "Puls" undergang av Pir II AS og Dr. tech Kristoffer Apeland AS

1. KONKURRANSENS GJENNOMFØRING



Konkurransen er utlyst og gjennomført som en Begrenset Prosjektkonkurranse, med konsekvent håndhevelse av anonymitetsprinsippet.

Prekvalifisering til konkurransen ble kunngjort 06.12.2013 gjennom Doffin sin hjemmeside www.doffin.no, Norske Arkitekter Landsforbunds hjemmesider www.arkitektur.no, og på Ullensaker kommune sin hjemmeside .

Innen søknadsfrist 02.01.2014 forelå det 24 søknader om deltakelse. Følgende 5 team ble valgt ut etter grundig vurdering av kandidatene:

- Lala Tøyen AS, JAJA Architects ApS og ÅF – Hansen & Henneborg
- Rodeo Arkitekter AS og Norconsult AS
- Pir II AS og Dr. tech Kristoffer Apeland AS
- Haptic Architects, Gross.Max og AKT II
- SAAHA AS, Landskapsfarbrikken AS, og Degree of Freedom AS

Oppstartmøte og befaring ble avholdt på Jessheim 13.01.2014. Under og etter befaringen ble det stilt en rekke spørsmål vedr. forståelse av konkurransegrunnlaget. Spørsmålene ble samlet opp og besvarelse oversendt alle. Det ble også avholdt en senere spørre-prosedyre med frist 10.02.2014. Det ble ikke mottatt noen spørsmål innen fristen.

Innleveringsfristen for utkastene var 17.03.2014. Alle 5 deltakere leverte sine utkast i rett tid og komplette i forhold til programmets krav.

Juryen har avholdt 4 jurymøter i perioden 20.03.2014 til 24.04.2014.

NALs Konkurransesekretariat har medvirket i konkurransens forberedelse og har i gjennomføringsfasen innehatt funksjonene både som konkurransesekretariat og som jurysekretær. NAL har også hatt ansvaret med å oppnevne juryens to eksterne medlemmer.



Stasjonsområdet sett fra sørøst ved Jessheimsbrua.

2. KORT OM KONKURRANSEOPPGAVEN

Konkurransen har hatt som mål å finne kreative, helhetlige og nye løsninger for en tverrforbindelse for myke trafikanter på Jessheim stasjon. For å kunne gi et godt beslutnings- og styringsverktøy tidligst mulig, er det viktig at både løsninger i form av undergang og overgang utredes på en likestilt og likeverdig måte.

Den nye tverrforbindelsen skal ha et tydelig arkitektonisk uttrykk og kvalitet. Den skal sikre en attraktiv og direkte forbindelse mellom begge sider av stasjonen. I tillegg skal den tilføre kvalitet i de tilgrensende byrommene. Tverrforbindelsen skal oppleves som trygg å ferdes på og oppholde seg i. Løsningen for over- og undergang skal kunne etableres i dagens situasjon, men likevel kunne tilpasses en fremtidig utvikling av stasjons-området.

Hensynet til den verneverdige bebyggelsen, viktige siktlinjer og forbindelser, og nyere bebyggelse (rådhuset/kulturhuset), er viktige premissgivere for utvikling i stasjonsområdet.

3. INNLEVERTE UTKAST

De 5 innleverte anonyme utkastene hadde følgende motto:

- Prosjekt 1: "Portalen"
- Prosjekt 2: "Puls"
- Prosjekt 3: "Sirkelen & Saga"
- Prosjekt 4: "Stasjonsbyen 2.0"
- Prosjekt 5: "Stasjonsparken"

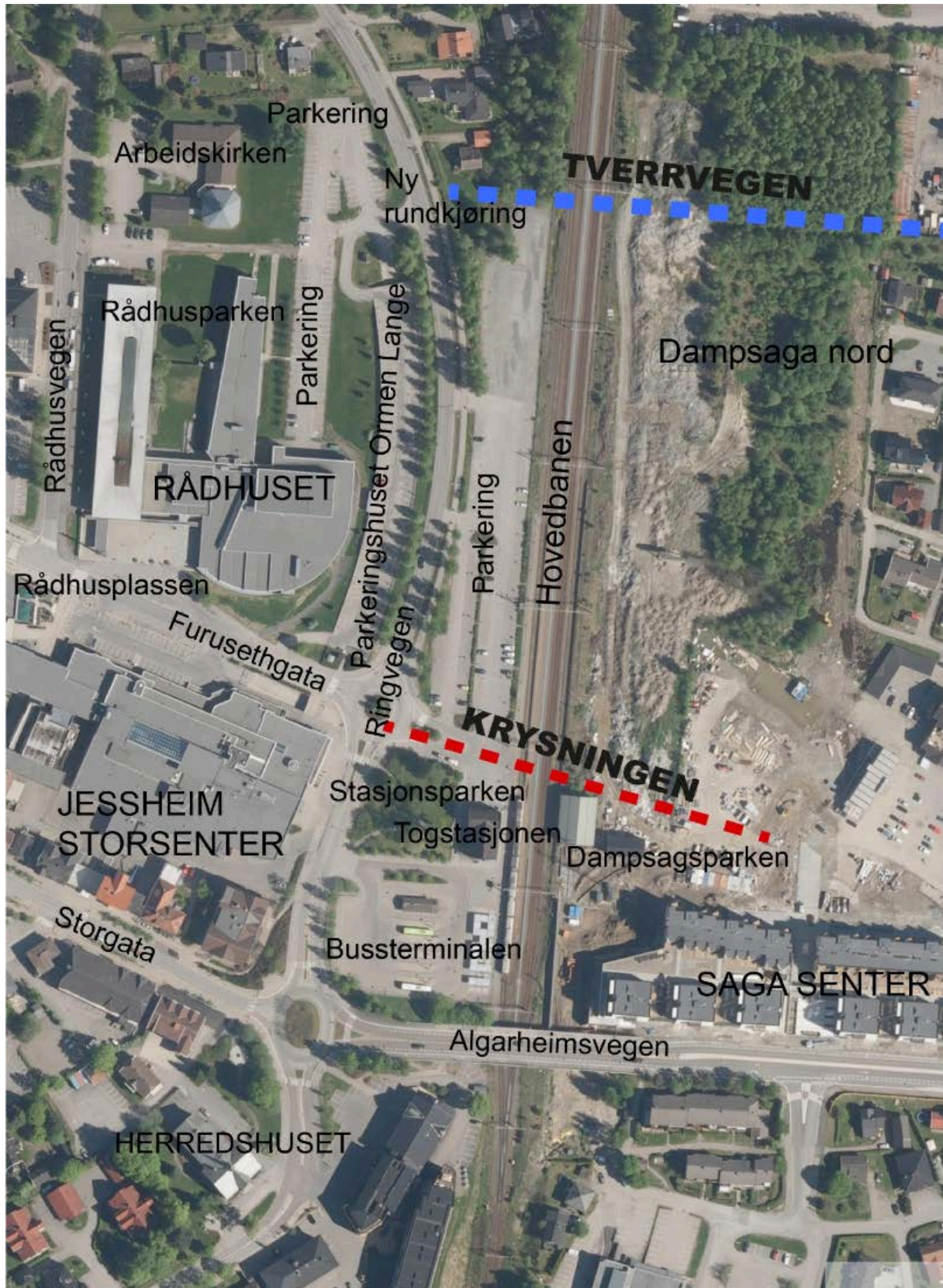
4. JURYERINGSARBEIDET

De innkomne utkastene er bedømt av en jury med følgende sammensetning:

- Eli Stensby, varaordfører og juryens leder, Ullensaker Kommune.
- Siri Gauthun Kielland, kommunaldirektør og sivilarkitekt – Ullensaker Kommune.
- Ragnhild Lien, seksjonsleder og landskapsarkitekt – Jernbaneverket.
- Alf-Anders Langhelle, prosjektleder i Statens vegvesen og sivilarkitekt – fellesrepresentant for Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune.
- Trond Rusten – prosjektdirektør i ROM Eiendom og ingeniør – felles representant for ROM Eiendom og Jessheim Byutvikling.
- Kjersti Vallevik Håbjørg, MNLA, Bar Bakke landskapsarkitekter AS og landskapsarkitekt – representant fra Norske landskapsarkitekters forening, NLA
- Jon Inge Bruland, sivilarkitekt MNAL, L2 Arkitekter AS og representant fra Norske arkitekters landsforbund, NAL.

Sivilarkitekt MNAL Gisle Nataas fra NALs Konkurransesavdeling har vært juryens sekretær.

Juryen har bedømt utkastene i henhold til programmets krav og de oppsatte evalueringskriterier. Juryen har innhentet uttalelser fra spesialkompetanse på byggkostnader og byggteknikk/byggbarhet.



5. BEDØMMELSESKRITERIER

I henhold til konkurranseprogrammets punkt 6, side 22, har juryens bedømmelseskriterier vært som følger (i uprioritert rekkefølge):

- Arkitektonisk språk og uttrykk
- Universell utforming
- Arealutnyttelse og tilgjengelighet til jernbanestasjonen
- Hensyn til fremtidige trafikkløsninger og sikkerhet i trafikk og byrom
- Integrering med tilgrensende områder og visuell effekt på landskapsrommet
- Grov kostnadsvurdering av løsningens gjennomførbarhet (bygge-, drift- og vedlikeholdskostnader).

I tillegg til disse kriterier har juryen lagt særlig vekt på å finne et robust og utviklingsdyktig prosjekt der konseptet kan ta opp i seg de endringer som antas å komme i detaljprosjekterings- og gjennomføringsfasen, og i forhold til de byplanmessige utfordringer.

6. JURYENS GENERELLE KRITIKK

Juryen oppfatter konkurransen som vellykket. Juryen er godt fornøyd med det spennet i konkurranseutkastene som har kommet inn. Det er mottatt ti klart ulike utkast, fem overganger/broer og fem underganger, som hver for seg og til sammen har gitt en ønsket belysning av mulighetene for å få realisert en tverrforbindelse over eller under togtracéen mellom bysiden og Dampsagområdet i Jessheim.

Med utgangspunkt i bedømmelseskriteriene ble juryen tidlig i prosessen samstemt om at visse punkter var viktig for vurderingen:

- Byutvikling er det mest sentrale i konkurranseoppgaven. Tverrforbindelsen skal bidra til at jernbanen ikke skal oppleves som en barriere mellom bysiden og Dampsagområdet.
- Et solid og robust konsept som kan bearbeides og tilpasset både dagens situasjon og foreliggende- og fremtidige planer er viktig.
- Stasjonsområdet skal være et fremtidig knutepunkt. Utkastet som velges må kunne løse behovene til både buss, tog og taxi i et fremtidig perspektiv.
- At fremtidig bebyggelse kan kobles til tverrforbindelsen vil være positivt.
- Sosial trygghet i tverrforbindelsen og på stasjonsområdet .
- Viktig med tilgjengelighet og trinnfri tverrforbindelsen også for syklende.
- Utkast med arkitektonisk egenkarakter og som peker mot fremtiden er positivt.

Konkurransprogrammet ber om utkast til både en undergang og en overgang og at prosjektene sees i forhold til en mulig fremtidig utvikling av stasjonsområdet. Det har vært en krevende oppgave og juryen ser i etterkant at konkurransprogrammet med fordel kunne vært noe tydeligere avgrenset.

Konkurransutkastene viste også at det er vanskelig å løse det byplanmessige, stasjonstekniske og kravet til universell utforming med stigning på 1:20, i ett og samme grep. Det å etablere heis/trapp for å løse det forskriftmessige kravet om universell utforming, og deretter jobbe med noe brattere ramper for gående, syklende og el-rullestoler viste seg å være den beste løsningen. Utkastene med trapp + heis gir en kort broløsning og man får en romslig situasjon rundt begge landingspunktene som gir mer frihet til byromsutforming. Et gjennomgående stigningsforhold på 1:20 hadde gitt en så lang rampe at den ville fremstå som ikke-inkluderende og lengden ville gjort det vanskelig å løse både det bymessige og stasjonstekniske i ett grep.

Generelt vil juryen mene at en tverrforbindelse i form av en undergang vil gi den beste løsningen for Jessheim. Da vil man få et byrom i tillegg til en tverrforbindelse. En bro fremstår i større grad som en ren krysning.

Det ligger store kostnader i byggearbeid under grunnvannsnivå og det bør nøye vurderes hvor store undergangene trenger å være for å løse tverrforbindelsen på en god måte. Når det gjelder byggetid vil de fleste utkast til overgang kunne prefabrikeres og heises på plass på kort tid. Undergangene vil ta lengre tid å bygge og togtracéen vil måtte stenge i en lengre periode. På krysninger over jernbanetracéer er det krav om beskyttelseskjermer med minst to meter høyde. Flere forslagstillere har ikke løst dette kravet som en del av den arkitektoniske utformingen.

Halvveis gjennom juryeringsperioden ble det presentert en relativt grov kostnadsanalyse av alle utkastene. Kostnadsanalysen var ment for å finne forskjellen i bygge-, drift- og vedlikeholdskostnadene i de forskjellige alternativene. Juryen erfarte at rapporten understøttet de synspunkt juryen allerede hadde.

7. INDIVIDUELL VURDERING AV DE ENKELTE UTKAST

I 3. jurymøte ble det tydelig at det var et utkast som skilte seg ut. Dette ble derfor utsatt for en grundigere gjennomgang og kontroll enn de andre. Dette medfører at den individuelle kritikken av dette utkastet er mer kritisk og omfattende enn for de andre prosjektene.

Prosjekt 1: "Portalen" BRO



Prosjektets føyer seg inn i situasjonen på en fin måte og har et tydelig arkitektonisk uttrykk. Konstruktivt er broen en stålkonstruksjon med tak kledd med trespiler og glass. Broen fremstår som et bygg som arkitektonisk knytter seg til de eksisterende verneverdige byggene på stasjonsområdet og tar dermed fatt i stedets historie. Forslagstiller ønsker å skape et miljø mellom broen og byggene og beskriver inspirasjon fra gamle jernbanebroer med tak over. Broens relativt lavmælte uttrykk påvirker byområdet på en positiv måte. Samtidig fremstår brua som noe nostalgisk, og peker ikke fremover som et uttrykk for det nye og mer urbane Jessheim.

Broen innordner seg fint til situasjonen og løser stasjonens funksjonelle behov. Det er ingen oppholdssoner i selve brokonstruksjonen.

Forholdet trapp/heis bør løses på annen måte. Forslagstiller beskriver det som en inviterende bro, men broen inviterer bare delvis inn. Broen er høy og dermed visuelt inviterende fra avstand, men trapp/heiseløsning er dårlig løst og gjør at bare halve bredden i inngangssituasjonen er åpen. Broen oppleves som trang og lukket i forhold til sosial trygghet, men har et utviklingspotensial.

Universell utforming er løst med heis.

Det korte brospennet gir arealeffektive og trafiksikre løsninger på begge sider.

Konseptet er fleksibelt med tanke på fremtidige løsninger da det gir lite føringer for utforming av arealene rundt landspunktene.

Broen har tak og er derfor lett å drifte. Heisen har eget klimatisert forrom, som er gunstig for å unngå driftsproblemer.

Juryen finner at prosjektet har flere gode kvaliteter, men er samstemt om at situasjonen trenger en annen type bro som peker mer inn i fremtiden og ikke knytter seg så tett opp til det historiske.



Prosjekt 1: "Portalen" UNDERGANG.



Prosjektet fremstår med én karakter mot bysiden og en annen karakter mot Dampsagområdet. Forslagstiller har jobbet med et bølgende formspråk hvor trespiler er hovedmaterialet. Prosjektet fungerer byplanmessig, men det stasjonsmessige er ikke godt løst. Det å kunne bevege seg raskt fra den ene til den andre perrongen fungerer ikke tilfredsstillende. Bevaringsaspektet er dårlig løst mot de historiske byggene på Dampsagområdet. Det vernede pakkhuset blir liggende på en slags balkong. Løsningen mot byen er mer inkluderende.

Løsningen mot Dampsagområdet er for smal og skulle enten vært smalere som et rent gangareal eller bredere og mer et byrom/gulv som på vestsiden. Det er problematisk at inn- og utgang mot vest ligger rett mot rundkjøringen. Sosial sikkerhet er ivaretatt.

Løsningen har ikke heis integrert og løser universell utforming med hjelp av "sikksakk ramper". Dette skaper en tverrforbindelse med en blanding av ramper og bygulv som ikke er god. Forslagstiller har løst universell utforming teknisk, men juryen tror ikke på løsningen. Om rekkverk vil bli krevet er løsningen utelukket.

Løsningen tar mye areal og gir ikke så mye igjen til situasjonen. Prosjektet integrerer ikke de tilgrensede områdene på vest- og østsiden på en god måte.

Utkastet er ikke er ferdig løst og fremstår som noe skjematisk. Løsningen er anonym og vil ikke gi stasjonsområdet de kvalitetene den trenger for å bli et velfungerende og aktivt byrom.

Illustrasjonene viser et relativt mørkt og lite inviterende rom under toglinjen.



Prosjekt 2: "Puls"



Generelt

Forslagsstiller har utformet omkringliggende planområde likt både for overgangen og undergangen. Juryen tror Puls både som undergang og bro kan bli en attraksjon for Jessheim og vil fremstå som et dynamisk og positivt uttrykk for Jessheims fremtidige byutvikling.

Det ligger en god og gjennomarbeidet analyse til grunn for prosjektet og forslagstiller besvarer mange sider av den komplekse konkurranseoppgaven. Prosjektet har et fint helhetsgrep og en skala som er godt tilpasset Jessheim. Forslagsstiller har som eneste deltaker jobbet med «shared space». Fotgjengerne er premissgivende i planen og bilen er underordnet. Planen utfordrer byplanen på en fin og interessant måte. Utkastet trekker parken inn som en viktig del i siktlinjen fra rådhuset. Arkitekturen har et fint, skulpturelt uttrykk som kan gi stedet en ny positiv identitet. Prosjektet har et robust konsept som lett kan integreres i fremtidige løsninger.

Forslagstiller har planlagt en ny stasjonsbygning nord for dagens stasjon. Dette er noe juryen har sett bort ifra. Dette fordi det ligger utenfor oppgaven og i tillegg er ganske urealistisk, samt at både undergangen og broen designmessig er uavhengig av det nye foreslåtte stasjonsbygget. Juryen mener løsningene gjør at man kan beholde eksisterende bussterminal.

Prosjekt 2: "Puls" UNDERGANG



Kort beskrivelse

Undergangen og forbindelsen mellom vest- og østsiden av togtracèen består av en vertikal side mot eventuell framtidig bebyggelse, nord for undergang, og en skrå side mot parkområder, sør for undergangen. Den vertikale fasaden mot nord inneholder funksjoner og programmer som er ment å skulle aktivisere undergangen (kafe, kiosk, butikker osv). Fasaden har en visuell karakter som skal bidra til aktivisering av undergangen og dermed sosial trygghet.

Den skrå parksiden mot sør er en grønn park som trapper seg gradvis ned fra stasjonsområdet og gir åpenhet og lys ned til undergangen og byrommet som skapes i nedre del av undergangen. I den skrå

parken innpasses trapper, gangforbindelser og steder for opphold og rekreasjon. Parken veksler mellom grønne og harde overflater. Grepet med den skrå parken er ment for å gi åpenhet og lys til undergangen. Heis og trapp løser kravet om universell utforming og kobler undergangen direkte til stasjonsområdet over til ny bebyggelse og et eventuelt p-anlegg under bakken. Undergangen og forbindelsen lyses opp av den vertikale fasaden og av integrert belysning i himlingen.



Juryens kommentarer:

Grepet med en rett og en skrå side i bevegelsen mellom vest- og østsiden av togtraceen er både arealeffektivt, opprettholder en åpenhet, gir lys og oversikt og gir følelse av at byen Jessheim fortsetter gjennom undergangen mot østsiden av stasjonen. Utkastet inneholder både en park og en byside i tillegg til funksjonen som undergang. Prosjektet skiller seg klart ut med dette grepet i forhold til de andre utkastene. Konseptet er robust og er tilpasningsdyktig til eventuell fremtidig byutvikling i området. Forslagstiller prøver å få til aktivitet i prosjektet og har generelt beskrevet det på en troverdig måte som juryen tror man kan lykkes med.

Trygghet, sosial sikkerhet og transparens er viktig når det gjelder underganger og er viktige momenter å holde fast ved gjennom prosjektets videre bearbeidelse og utvikling. Overordnet har løsningen gode siktforhold som vil oppleves som trygge.

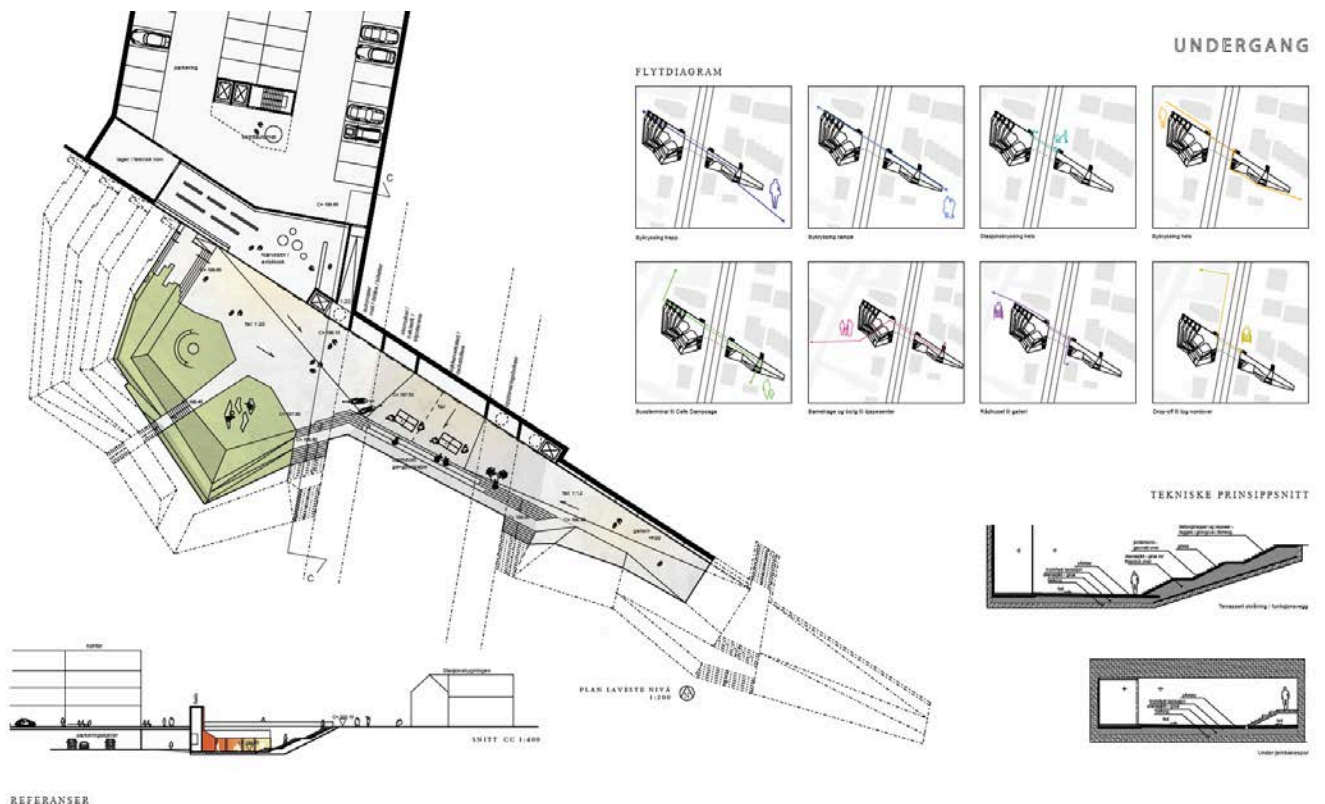


”Puls” har sett utfordringen med universell utforming og har forutsatt heiser på hver side av sporet. Plasseringen av heisen som markør i møte mellom rett vegg og perrong er vist på en fin måte ”Puls” viser en god løsning mot de tilgrensede områder. Det er en styrke at gangsonen er trukket nord for rundkjøringen ved Ringveien. Løsningen gir også rom rundt de bevaringsverdige byggene. Undergangen er dimensjonert på en fin og realistisk måte og er i størrelse tilpasset skalaen på Jessheims sentrum.

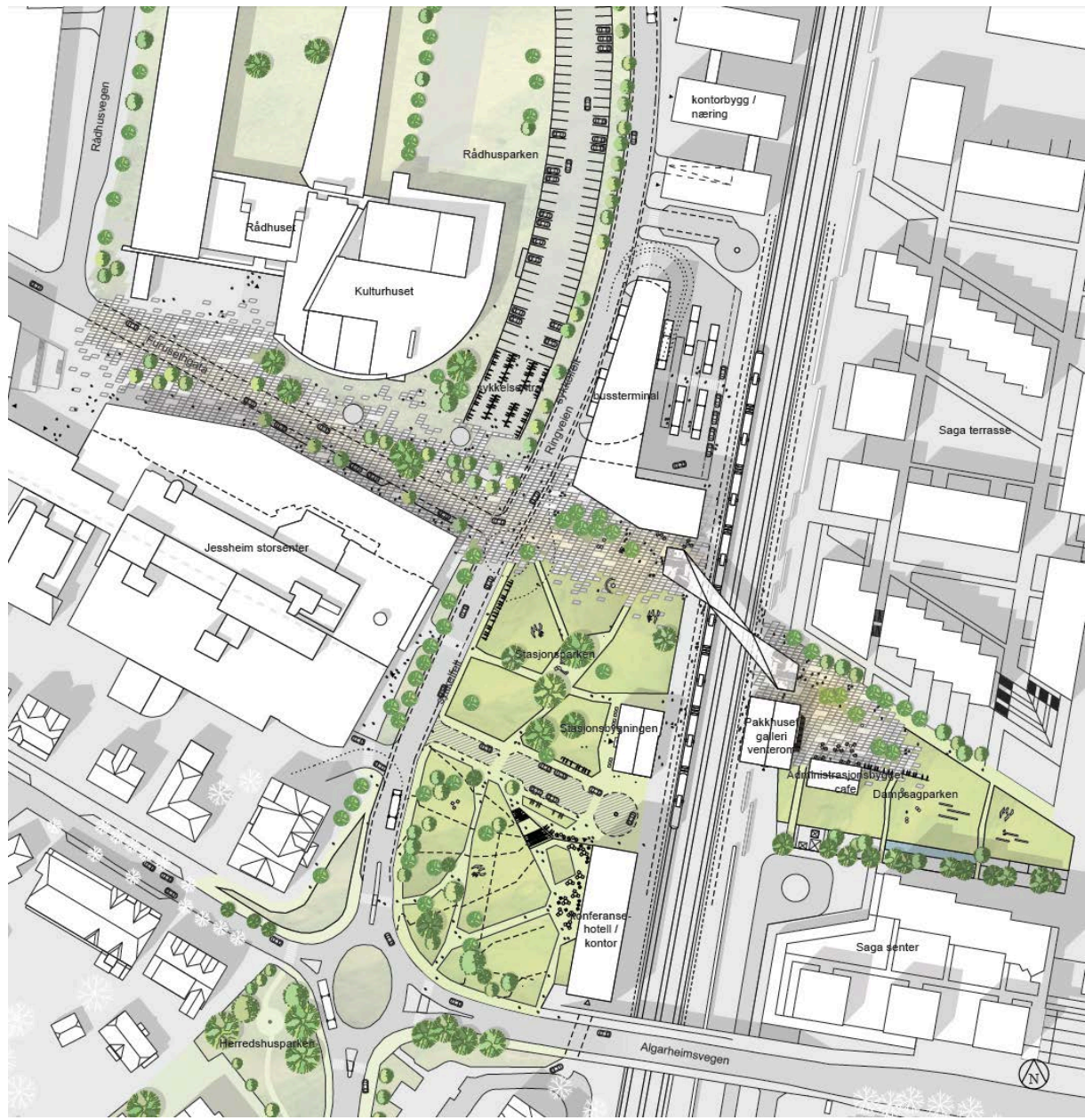
Forslagstiller har foreslått et såkalt grunnvannsspeil. Dette må være et kunstig vannspeil spesielt med tanke på tekniske utfordringer og ved grunnvannsheving. Drift: Anlegget lar seg lett drifte med mindre arealer som må måkes vinterstid.

Forslaget viser en bevisst håndtering av overvann i undergangen.

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



Prosjekt 2: "Puls" BRO



Kort beskrivelse:

Broen er ment å være et identitetsskapende element som markerer både stasjonsfunksjonen og byforbindelsen på en tydelig måte. Broen er en fagverkskonstruksjon i stål, med et spenn på 44 meter og kledd med transparent ytterhud. Det kan se ut til at siktlinjen gjennom Dampsgområdet og Rådhusplassen har vært styrende for designet. Broen er plassert skrått over togtracèen for å skape åpenhet gjennom konstruksjonen (sett fra Rådhusaksen) og gir dermed visuell kontakt mellom Rådhusplassen og nye Dampsgområdet i øst.

I plan/gangsonen har broen en forskyvning/vridning som bidrar til å skape et særpreget, arkitektonisk uttrykk samtidig som funksjonaliteten ivaretas. Overgangen lander umiddelbart på begge sider av jernbanen og gir direkteforbindelser til alle viktige områder i byen, og kort avstand

mellom perrongene på stasjonen. Shared-space området trekkes gjennom den nordlige delen av Stasjonsparken og helt frem til perrongen. Stasjonsparken trekkes helt frem mot busstasjonen som er foreslått flyttet nord for tverrforbindelsen og veves sammen med shared-space området. At brokonstruksjonen er overbygget løser de sikkerhetsmessige aspektene ved jernbanekrysninger og bidrar til enklere drift av broen.



Juryens kommentarer:

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

Gangsonen er bygget inn, men fremstår som såpass åpen at man får oversikt. Broen vil nok oppfattes som litt tettere enn illustrert. En svakhet i prosjektet er at du ikke kan se enden av broen når du kommer opp, noe som kan føles som utrygt. Broen er trang der det er størst behov for bredde og oversikt. En alvorlig svakhet er at du må forbi to hjørner. Dette kan føles utrygt. Juryen tror imidlertid at disse forholdene kan bearbeides.



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

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

Prosjekt 3: "Sirkelen & Saga" UNDERGANG



Prosjektet har noen markante arkitektoniske elementer og forholder seg sterkt til byrommet mot rådhuset. Forslagstiller har brukt mye energi med å åpne rommet for så å tette det igjen med vegetasjon. Måten vegetasjonen er brukt på gjør at den visuelle sammenhengen til resten av byen forsvinner. Uten trær hadde prosjektet fremstått som noe ødslig. Juryen mener forøvrig at bjørk er et uheldig valg av vegetasjon..

Den brede undergangen ivaretar sosial sikkerhet i prosjektet.

Kravet til universell utforming er løst med heis. Det blir i tillegg til heis jobbet med et rampesystem på kryss og tvers av undergangen som er vanskelig å lese, spesielt om man ankommer med rullestol. Teknisk sett har de løst universell utforming i undergangen også, men på en noe teoretisk måte.

Juryen tror ikke på denne løsningen.

Prosjektet ser ut å være konkurransens dyreste.

Løsningen er både dyr å bygge og å drifte. Utkastet har mange fine arkitektoniske kvaliteter men juryen mener prosjektet ikke er tilpasset stedet. Prosjektet hadde passet bedre i en større og mer urban situasjon. Utkastet har et fint tegningsmateriale, men for liten målestokk på situasjonsplanen hvor man skal formidle prosjektet.



P2 A Perspektiv fra undergangen mot vest

Prosjekt 3: "Sirkelen & Saga" BRO



Juryen synes i utgangspunktet det er positivt at overgangen tilfører situasjonen klare formmessige elementer, men synes likevel ikke forslagsstiller har lyktes. Det sterke formspråk gjør at løsningen er lite robust i forhold til fremtidige endringer og juryen synes ikke løsningen gir gode kvaliteter til byrommet den ligger i. Løsningen oppfattes som brutal og arkitekturen fremmed for stedet. Utkastet er konkurransens eneste som prøver å løse overgangen trinnfritt. Overgangen er en sammenhengende rampe som både starter og avsluttes med en sirkel for å få tilstrekkelig lengde. Men selv med et så omfattende rampeanlegg tilfredsstillers ikke løsningen kravet om universell utforming på 1:20. Overgangen har et stigningsforhold på 1:14. Løsningen er supplert med trapp og heis til perrongene på begge sider av sporene. Prosjektet får pluss på sosial trygghet ide løsninger uten tak oppfattes generelt som noe mer trygge og oversiktlige en de med tak. Forslaget har ikke tilstrekkelig sikring over sporområdet. Løsningen er lite arealeffektiv. Arealet i sirkelene vil være områder med dårlig kvalitet. Generelt er områder under broer vanskelig med tanke på å opprette god kvalitet. Løsningen er tung i drift selv om den er trinnfri, særlig med tanke på snø. Her må man ha snøsmelteanlegg og løsningen blir derfor dyr å drifte.



P1 A Perspektiv fra vest

Prosjekt 4: "Stasjonsbyen 2.0" UNDERGANG



Utkastet er et stasjonsprosjekt fremfor et byplanprosjekt. Her prioriteres stasjonslogistikk. Prosjektet gir ikke noen særlige arkitektoniske/romlige kvaliteter verken i undergangen eller til stasjonsområdet. Prosjektet tar ikke helt innover seg den etterspurte byaksen og legger et fondmotiv med sykkelparkering i Rådhusaksen. Det er et grep juryen ikke tror på.

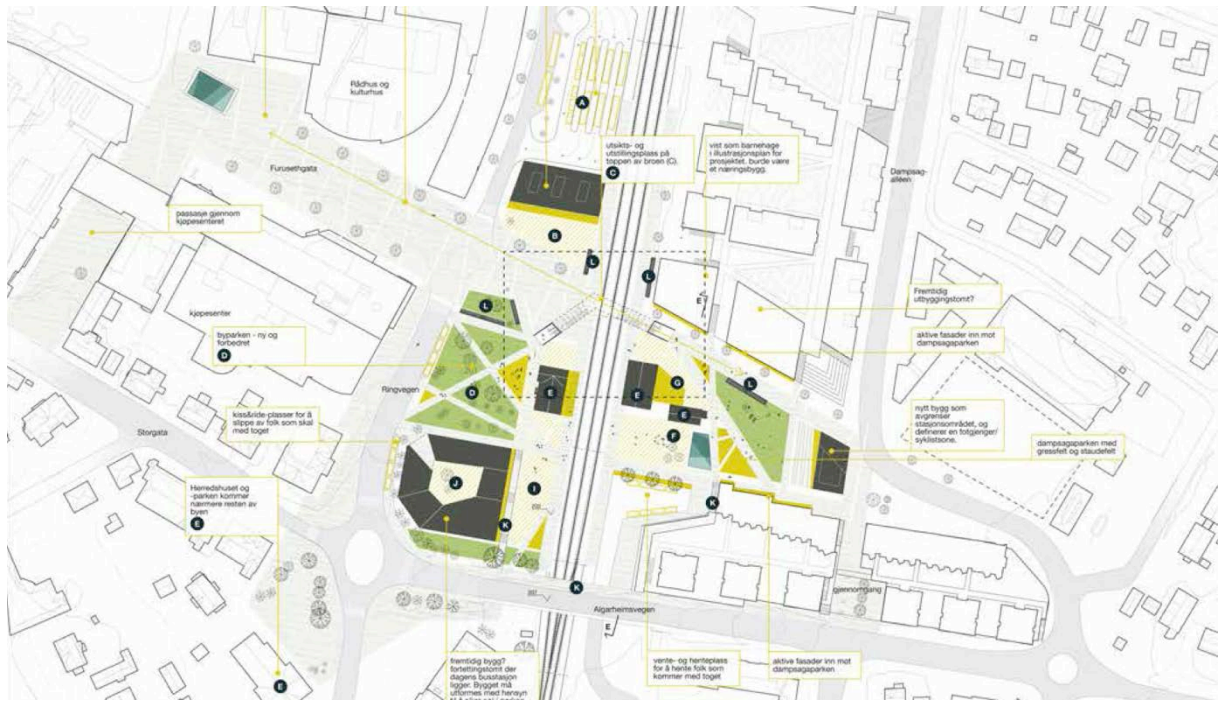
Forslagsstiller legger ellers opp til fine venteløsninger og har løst stasjonsfunksjonene rasjonelt og godt. Prosjektet er godt på forholdet mellom tog og buss, men som gående forklarer ikke arkitekturen umiddelbart hvor du skal gå. Undergangens bredde på fem meter er også for smalt med tanke på oversikt og sosial sikkerhet.

Universell utforming er løst med heis. Det kan ikke sykles gjennom undergangen.

Prosjektet er det rimeligste med tanke på byggekostnader. "Stasjonsbyen" er den mest arealeffektive, men løser ikke de bymessige utfordringer den skal. Det kan se ut som forslagstiller har hovedsakelig tenkt på gjennomførbarhet i prosjektet.



Prosjekt 4: "Stasjonsbyen 2.0" BRO



Forslagstiller har ønsket å skape et fondmotiv fra rådhusplassen. Løsningen har et særpreg og er godt knyttet til selve stasjonen, men løsningen gir ikke noen særlige kvaliteter til de sentrale byrommene den er en del av. Broen har en knekk og lander med en retning som bidrar til dannelse av et usentralt byrom og danner dermed en ny barriere.

Broens konsept er relativt robust og kan være lett å integreres i andre planer.

Universell utforming er løst med heis.

Broen er kompakt og arealeffektiv.

Tak gjør driften enklere, men løsningen er allikevel dyr siden det er prosjektert skråheis og rulletrapp.

Konstruksjonsmessig er dette det enkleste forslaget å bygge. Broen løser tilknytningen til stasjonen godt, men ikke til byen.



Prosjekt 5: "Stasjonsparken" BRO



Prosjektet har et fint helhetsgrep. Forslagstiller modulerer et terreng som en bro og jobber i større grad med et landskapsgrep enn et bygrep.

Broens landingspunkter danner en syv meter høy jordvoll på begge sider og er barrieredannende mot byen. Juryen spør seg om Jessheim tåler en så stor masseoppbygging i disse to punktene. Broen er åpen og derfor godt løst med tanke på sosial trygghet. Krysningen av sporområdet er ikke tilstrekkelig sikret.

Broen er strukket ut i lengderetning i mye større grad enn i de øvrige utkast, men har allikevel ikke greid å oppnå krav til universell utforming på 1:20. Selve ganglinjen/overgangen består av sammenhengende lave dype trinn som gjør at den blir en ubehagelig brukstrapp. Man kan ikke sykle eller kjøre rullestol over store deler av broen. Hadde overgangen blitt strukket ut ytterligere og blitt trinnfri kunne den gitt Jessheim mye. Forslagstiller burde kanskje tatt skrittet fullt ut. Trapp og heis ivaretar universell utforming mellom perrongene.

Trapper og ramper knytter overgangen til stasjonsområdet/perrongene, men rampene fra landingspunktene er for bratte for både syklende og rullestolbrukere.

Broen tar mye areal og har dårlig arealutnyttelse ved landingspunktene.

Juryen er litt usikker på om den kan bygges slik som den er vist. Forslagstiller har ikke sagt noe om det konstruktive og slik den er vist må bæringen knyttes til de 2 heistårnene. Løsningen er utfordrende i forhold til brøyting, så overgangen må ha varmekabler. Heisløsningen må ha temperert forrom for å unngå driftsproblemer.

Juryen liker godt at prosjektet har jobbet med de store landskapslinjene, men synes samtidig at broen ikke har overbevisende arkitektoniske kvaliteter i den urbane situasjonen som er under utvikling i Jessheim.



Prosjekt 5: "Stasjonsparken" UNDERGANG



Prosjektet har et fint helhetsgrep. Forslagstiller har jobbet med en parkmessig akse i fortsettelsen av Rådhusplassen. Murene bidrar til at det likevel skapes barrierer. Selve undergangen er en skålform med et likeverdig uttrykk mot både Rådhusiden og Dampagområdet. Prosjektet har arkitektoniske kvaliteter, men det er likevel store områder som ikke er godt utformet. Materialmessig er det vel mye stein, og det burde vært integrert mer grønt i prosjektet. Programmering mot nord og områder uten sol virker her ikke som en god ide.

Løsningen får pluss for god oversikt og sosial trygghet.

Universell utforming er løst med heis. På bysiden er heis plassert utvendig, på Dampagområdet i et verneverdig bygg. Juryen synes det er noe uoversiktlig ved dette. Undergangsrampen har en helling på 1:10 og er ikke lett å sykle. Forslagsstiller har vist mulighet for rullestol i "sikksakk" i undergangsrampen for å oppnå 1:20, noe juryen synes er en uheldig løsning.

Arealmessig er løsningen noe utflytende og lite arealeffektiv.

Skålformen vier seg ut på begge sider. Løsningen er flott men blir unødvendig kostbar siden grunnvannstanden er høy. Prosjektet lar seg lett drifte. Juryen mener grepet er for stort for Jessheim og hører mer hjemme i en større by.



9. JURYENS KONKLUSJON

Samlet sett er juryen enig om at en undergang er best for Jessheim. En undergang vil gi Jessheim en naturlig og tilnærmet trinnfri bevegelse/forbindelse mellom Rådhusiden og Dampsagområdet samtidig som det skaper et byrom som kan gi økt aktivitet på stasjonsområdet. Juryen har som nevnt innledningsvis, ikke funnet et utkast som viser et fullgodt svar på samtlige av programmets krav og utfordringer. Likevel peker utkast nr. 2 "Puls" seg ut som konkurransens klart beste både når det gjelder undergang og overgang/bro, og har også det største potensiale for videre bearbeiding.

En enstemmig jury har besluttet å kåre utkastet "Puls undergang" til konkurransens vinner.

Juryen er innforstått med at det er en vesentlig dyrere investering å etablere undergang fremfor overgang, men juryen peker på at man må se løsningen/prosjektet som en fremtidsrettet, samfunnsmessig investering. Ser man bort fra økonomi er juryen ikke i tvil om at undergang det beste valget. Ser man samlet på de fem utkastene til undergang er "Puls" en økonomisk relativt gunstig løsning.

Når det gjelder broutkastene svarer også "Puls" best på konkurranseoppgaven og har også her det største potensiale for videre bearbeiding.

Konklusjon: En enstemmig jury mener "Puls" er konkurransens beste prosjekt både for under- og overgang. Den anbefalte løsningen for Jessheim vil være "Puls" undergang. Den mest økonomiske løsningen vil være "Puls" bro. Men på generelt grunnlag må Ullensaker kommune være oppmerksom på at en bro ikke ivaretar det byplanmessige grepet på samme måte som en undergang kan. Med grep menes at byen får trinnfri forbindelse for gående, syklende, barnevogner og personer med elektrisk rullestol. En bro vil i større grad oppleves som en barriere enn en undergang da den «vil kunne fremstå som en hindring for alle på hjul».

10. JURYENS ANBEFALING FOR DET VIDERE ARBEIDE

Som en følge av denne konklusjonen er det juryens anbefaling at utkastet "Puls" UNDERGANG legges til grunn for det videre arbeide med tverrforbindelse Jessheim Stasjon, og at utkastets forfattere blir engasjert for dette arbeidet.

Vinner-utkastet trenger bearbeidelse på flere områder. Juryen anbefaler at den kritikk og de bemerkninger som fremkommer av juryens rapport blir førende for dette arbeidet, og blir lagt til grunn for forhandlinger med vinneren om det kommende prosjekteringsarbeidet.

Juryen vil spesielt anbefale at følgende blir vektlagt:

Juryens anbefalinger til videre arbeid av prosjekt 2 "Puls" Undergang:

- Det er viktig med en klar prosjektavgrensning i den videre prosessen. Dette er samtidig en kritikk av konkurranseprogrammet hvor oppgaveavgrensingen var noe uklar.
- Prosjektet må bearbeides og tilpasses foreliggende planer om utbygging på østsiden av jernbanesporene og i forhold til fremtidige/ foreliggende planer fra Jernbaneverket.
- Parkanlegget på sørsiden av undergangen er for stort og må bearbeides/nedskaleres. Dette av hensyn til stedets skala, kostnader og drift av grøntanlegg under grunnvannsnivå.
- Den flate plassdannelsen i bunnen av undergangen må bearbeides og begrenses.
- Vannspeil/vannelement i undergangen er positivt, men løsningen må bearbeides slik at det blir tydeligere og lettere gjennomførbart.
- Trappe/rampeløsningen på vestsiden må bearbeides for at trafikkflyten skal fungere optimalt, særlig med tanke på sykkel og barnevogn. Vist løsning virker for smal og bratt.
- Den vertikale siden/fasade på nordsiden må forenkles med færre funksjoner. Viktig at det legges til rette for at underetasjer i tilgrensende bygg på nordsiden kan aktivisere plassen/tverrforbindelsen.
- Skjøtsel, vekstvilkår og plantevalg bør vurderes nærmere for den foreslåtte grønne nordhellingen ned mot undergangen.
- Undergangens møtepunkter mot Rådhusplassen og Dampsagområdet må bearbeides. Juryen stusser over at forbindelsen snevrer seg inn der den møter området rundt (vestsiden), i stedet for å åpne seg.

Juryens anbefalinger til eventuell videre arbeid av prosjekt 2 "Puls" Overgang:

- Det er viktig med prosjektavgrønsing i den fremtidige prosessen. Dette er samtidig en kritikk av konkurranseprogrammet hvor oppgaveavgrønsingen var noe uklar.
- Prosjektet må bearbeides og tilpasset foreliggende planer om utbygging på østsiden av jernbanesporene og i forhold til fremtidige/ foreliggende planer fra Jernbaneverket.
- Bearbeide/utrede arealene i gangsonen i forhold til sosial trygghet og logistikk. Areal foran heiser virker for stort i forhold til areal mellom trapper som er mest i bruk. Gode siktlinjer mellom trapper må ivaretas/forbedres i overgangen.
- Grad av innbygging/transparens bør vurderes. Solvarme/akustikk/sosial trygghet må løses i forhold til det. Viktig at broen blir transparent.
- Belysning av broen blir viktig både for å underbygge tankegangen om transparens, synlighet og sikkerhet/trygghet, samt for å fremheve broen arkitektoniske kvaliteter.
- Trapper må bearbeides for at broen skal være mer visuelt inviterende. Gjelder både bredde og plassering av trappen, trappens løp og retning. Trappen kan inkluderes i større grad som en del av plassdannelser på hver side av sporet og formalt tilpasses utformingen for øvrig på en bedre måte

11. ÅPNING AV NAVNEKONVOLUTTENE

Etter at juryen hadde fattet sin endelige avgjørelse i jurymøte nr. 4, 24.04.2014 ble de innleverte navnekonvolutter åpnet. Navnesedlene viste at følgende arkitekter sto bak de respektive utkast:

- Prosjekt 1: "Portalen" : SAAHA AS, Landskapsfarbrikken AS, og Degree of Freedom AS
- **Prosjekt 2: "Puls" : Pir II AS og Dr. tech Kristoffer Apeland AS (konkurransens vinner)**
- Prosjekt 3: "Sirkelen & Saga" : Haptic Architects, Gross.Max og AKT II
- Prosjekt 4: "Stasjonsbyen 2.0" : Rodeo Arkitekter AS og Norconsult AS
- Prosjekt 5: "Stasjonsparken" : Lala Tøyen AS, JAJA Architects ApS og ÅF – Hansen & Henneborg

12. JURYENS UNDERSKRIFTER

Eli Stensby, varaordfører og juryens leder, Ullensaker Kommune.

Siri Gauthun Kielland, kommunaldirektør og sivilarkitekt – Ullensaker Kommune.

Ragnhild Lien, seksjonsleder og landskapsarkitekt – Jernbaneverket.

Alf-Anders Langhelle, prosjektleder i Statens vegvesen og sivilarkitekt – fellesrepresentant for Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune.

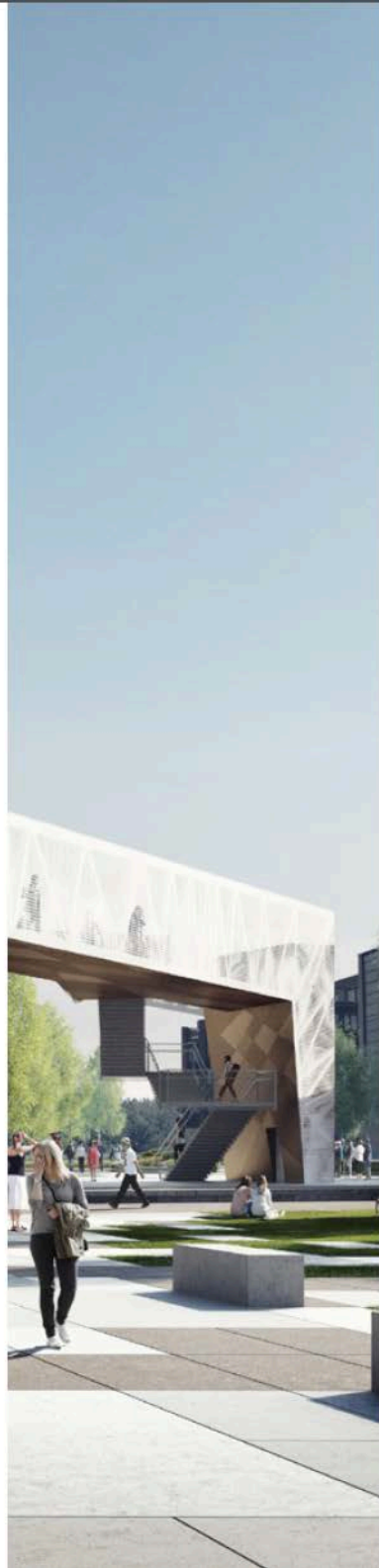
Trond Rusten – prosjektleder i ROM Eiendom og ingeniør – felles representant for ROM Eiendom og Jessheim Byutvikling.

Kjersti Vallevik Håbjørg, MNLA, Bar Bakke landskapsarkitekter AS og landskapsarkitekt – representant fra Norske arkitekters landsforbund, NAL.

Jon Inge Bruland, MNAL, L2 Arkitekter AS og sivilarkitekt - representant fra Norske arkitekters landsforbund, NAL.

Gisle Nataas, Jurysekretær, Norske arkitekters landsforbund og sivilarkitekt MNAL

Oslo 26.05.2014



Prosjekt: "Puls" undergang og overgang av Pir II AS og Dr. tech Kristoffer Apeland AS