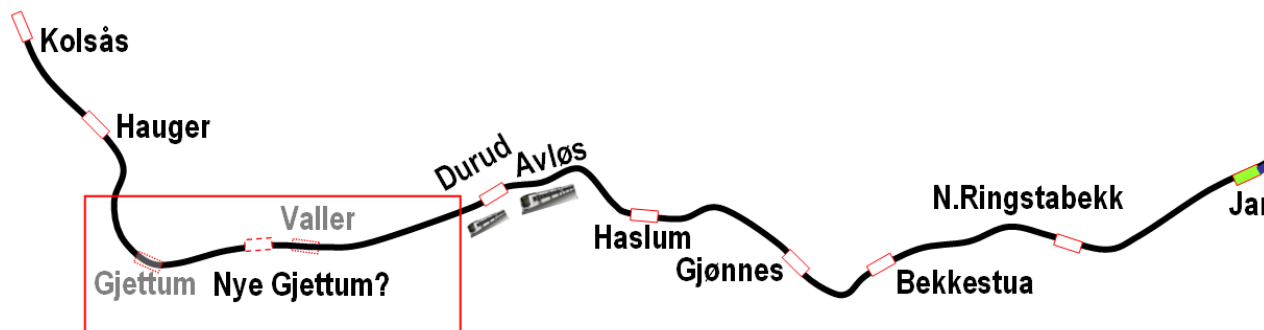


Aksjon for drift av Kolsåsbanen

Til: Bærum kommune v. Kari Sagbakken

Kommentar til Forslag til områderegulering med konsekvensutredning for Kolsåsbanen, parsell Valler - Gjettum



Vi viser til forslag til områderegulering med konsekvensutredning for Kolsåsbanen, parsell Valler - Gjettum med vedlegg, publisert på Bærum kommunes nettsider 08.03.2011.

Aksjon for drift av Kolsåsbanen mener det er trist, spesielt for brukerne som bor nær Gjettum stasjon, at denne eventuelt legges ned. Begrunnelsen for å opprette en ny stasjon som erstatning for Gjettum og Valler er imidlertid godt begrunnet og tilstrekkelig belyst i saksfremlegget og konsekvensutredningen. Dette synes å være det beste alternativet, sett i lys av kostnader i forhold til antall brukere.

Vi mener at det må lages gode tilkomster fra alle sider av den nye stasjonen. Det er en eksisterende undergang under Bærumsveien ved gamle Valler stasjon, og det ville vært ønskelig om det også kunne lages en ny sikker kryssing av Bærumsveien vest for nye Gjettum stasjon for å fange opp trafikken derfra til stasjonen. Adkomsten østfra er i hovedsak bra til området, men det er vestfra som er utfordringen. Ramper og bruer blir uforholdsmessig lange, plasskrevende og gir noe lengre gangtid enn underganger. En undergang mellom sporene på stasjonen bør vurderes i kombinasjon med universelt utformet adkomst til begge plattformene. Vi har beskrevet forskjellige varianter i de etterfølgende sider.

Dersom nye broer må lages, er broen som vist i planforslaget over Bærumsveien på vestsiden av stasjonen med universell tilkomst mot øst er en mulig løsning, men det bør lages en trappenedgang mot vest, på sydsiden av gangveien. Et annet alternativ som kan vurderes er å snu rampen mot vest og trappen mot øst da de som kommer fra vest f.eks. med barnevogn slipper å en lang omvei rundt.

For å redusere ulempene for beboere og andre berørte i anleggsperioden, særlig for de med adkomst via Levretoppen, vi vil anbefale at det settes inn ekstra ressurser for å gjøre anleggsperioden så kort som mulig.

Vi har også skrevet kort om passasjerfracfall og gangavstander.

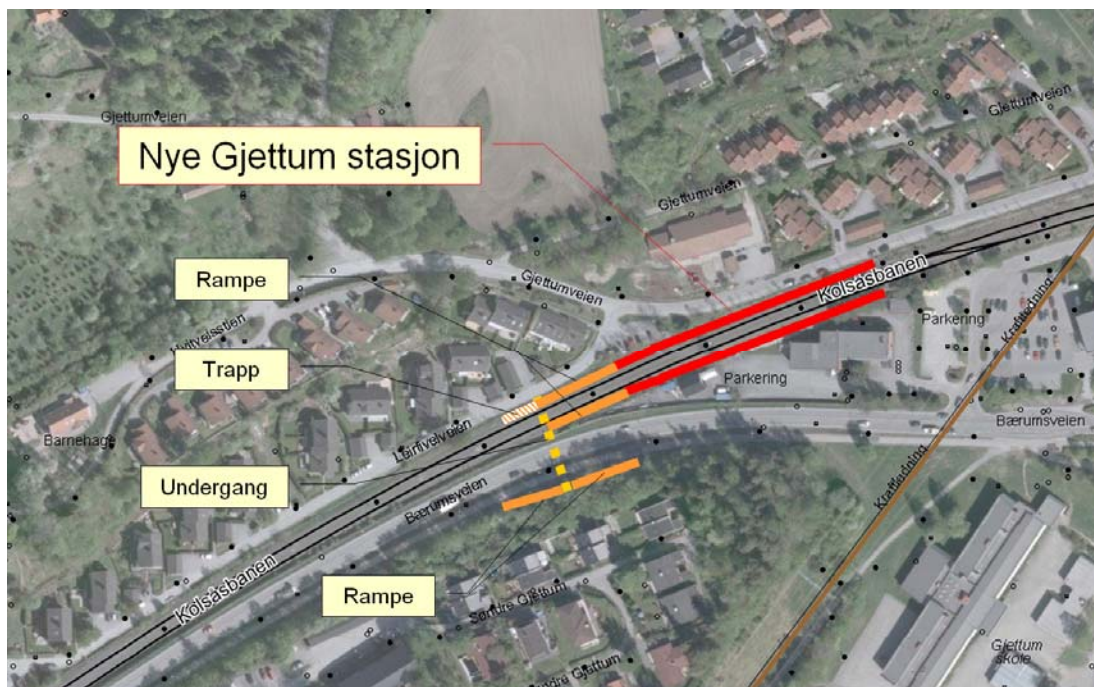
Aksjon for drift av Kolsåsbanen, 07.04.2011

Innhold

Alternative overganger vest for stasjonen	2
Passasjerfracfall.....	6
Gangavstander.....	7

Alternative overganger vest for stasjonen

Flere har påpekt at gangbroen over Banen og videre over Bærumsveien blir skjemmende, spesielt for beboerne rett nord for stasjonen. Et alternativ er lage en undergang under banen, Bærumsveien og gangveien, med ramper opp til plattformene, samt ramper (ev. en trapp og en rampe) opp til gangveien øst hhv. vestover. Se Figur 1.



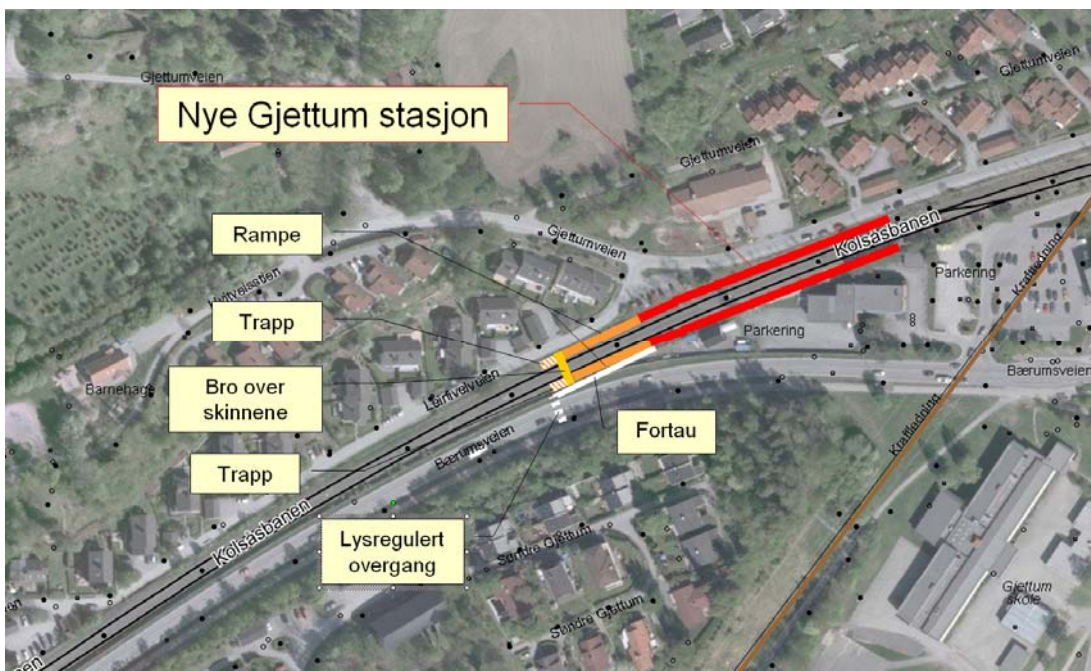
Figur 1: Plan Nye Gjetlum stasjon – Forslag undergang mot vest under Bærumsveien

Flere varianter er mulig, hva med en undergang kun under banen, ramper opp til plattformene, samt trapp opp til gatenivå på nordsiden av Bærumsveien, så en lysregulert forgjengerovergang over Bærumsveien? Hvis de fleste av brukerne i området ikke vil ha bro, så kan jo en vanlig overgang være et alternativ. Dette er billigst, kortest og farligst. Figur 2 viser dette.



Figur 2: Plan Nye Gjetlum stasjon – Forslag undergang mot vest, med fotgjengerovergang over B.veien

En annen variant er bro over kun banen, med ramper ned til plattformene mot øst, trapper ned mot vest, så en lysregulert forgjengerovergang over Bærumsveien. Her er det kanskje også mulig å anlegge et fortau/tilkomst til østgående pattform? Se Figur 3.



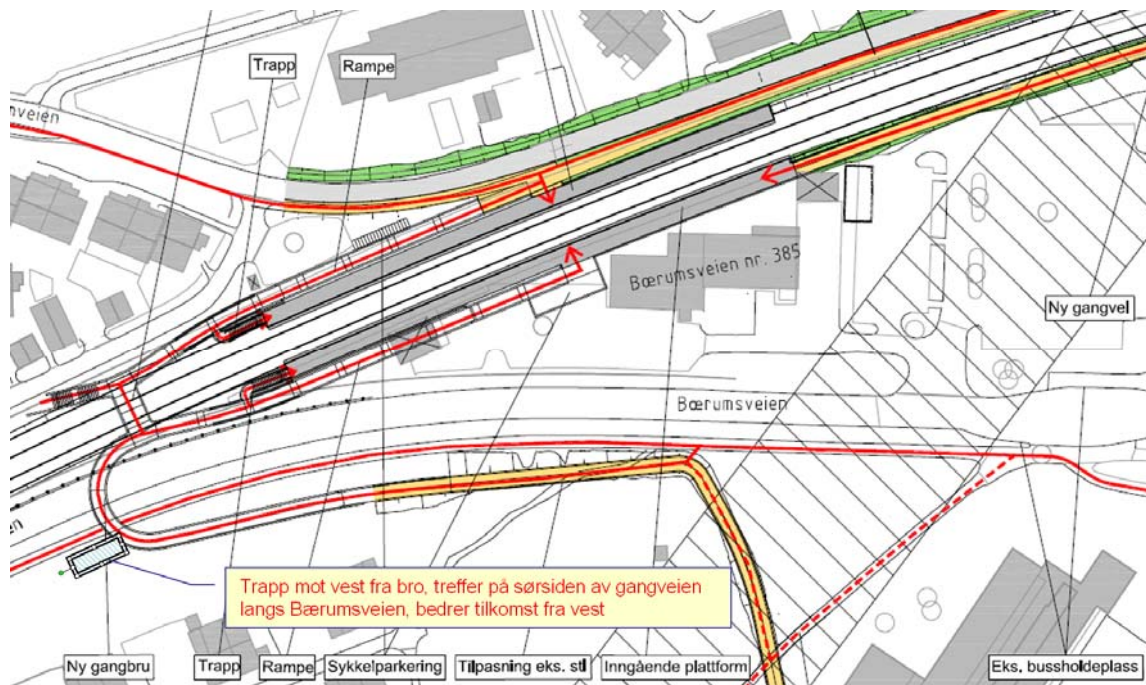
Figur 3: Plan Nye Gjetlum stasjon – Forslag overgang mot vest, med fotgjengerovergang over B.veien

Hvis det blir slik at broen over Bærumsveien beholdes bør det lages en tilkomst fra broen mot vest, se Figur 4 og 5.



Trapp mot vest fra bro, treffer på sørsiden av gangveien langs Bærumsveien, bedrer tilkomst fra vest

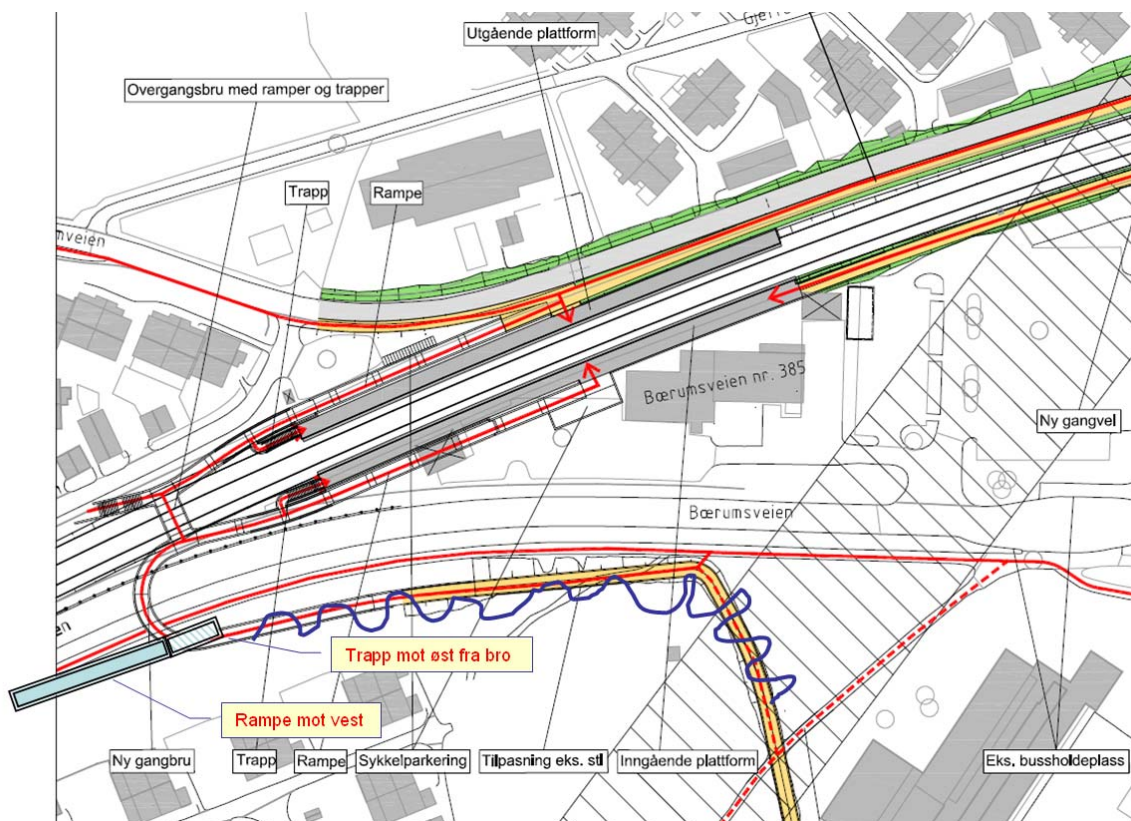
Figur 4: Illustrasjon Nye Gjetsum stasjon – Forslag trapp mot vest



Trapp mot vest fra bro, treffer på sørsiden av gangveien langs Bærumsveien, bedrer tilkomst fra vest

Figur 5: Plan Nye Gjetsum stasjon – Forslag trapp mot vest

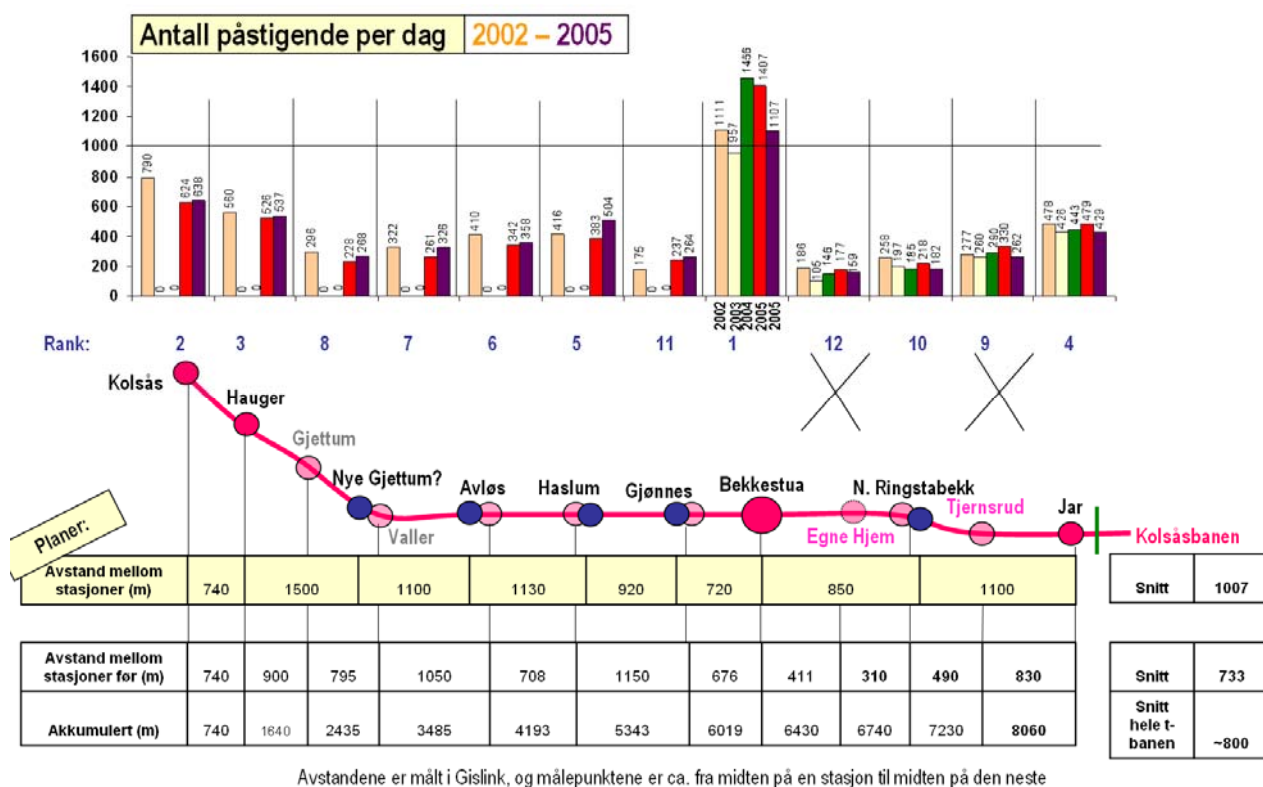
Her kan en også vurdere å ta rampen mot vest, og trappen mot øst, som vist på Figur 6.



Figur 6: Plan Nye Gjøttum stasjon – Forslag rampe mot vest, trapp mot øst

Passasjerfall

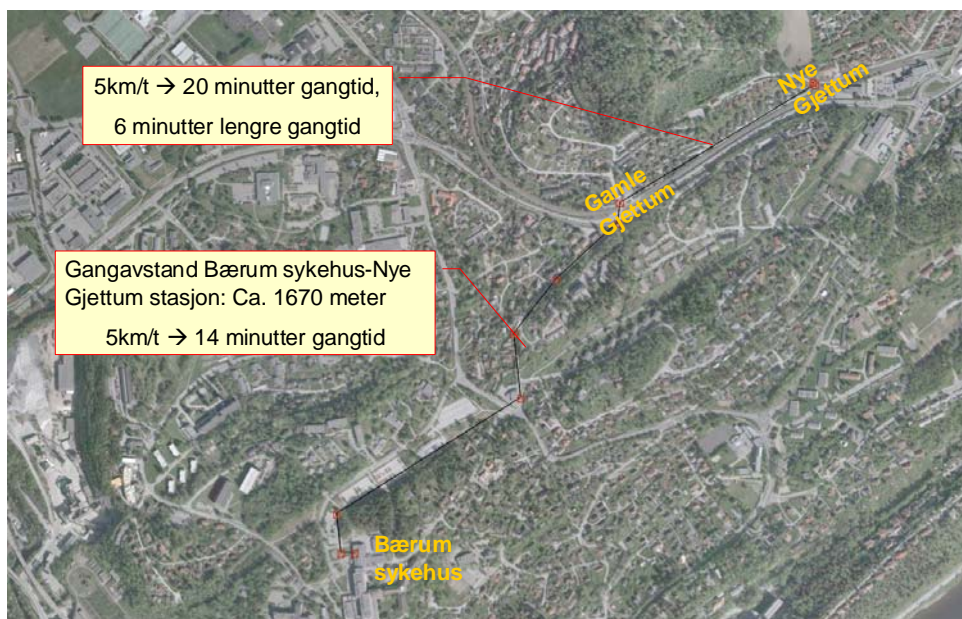
Det har blitt påpekt at hvis Gjettum legges ned vil det bety passasjerfall hvis en ser på summen av Gjettum og Valler. Det kan godt skje, men uansett ligger verken Gjettum eller Valler i et tett befolket område. I snitt fra passasjertellingene i 2002, 2003 og 2005 hadde Gamle Gjettum 264 påstigende per dag, Valler hadde 303. Av 12 stasjoner i Bærum var stasjonene nr. 8 og 7 i antall påstigende. Se Figur 3. Det vil nok heller ikke skje noe særlig med fortetting i området, så slik sett så virker en stasjons sammenslåing logisk.



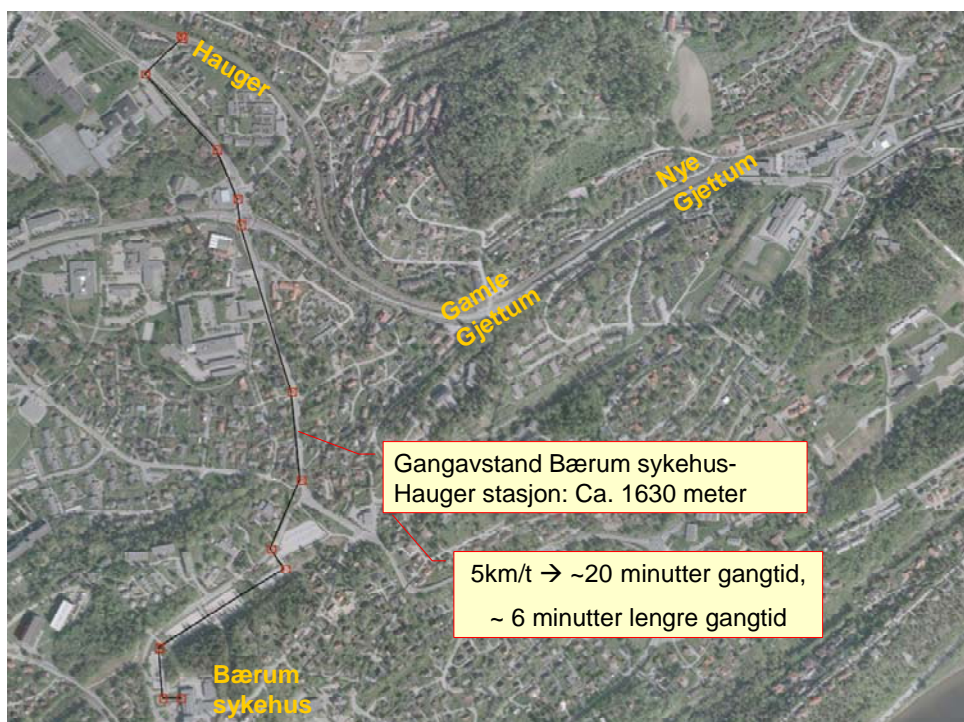
Figur 7: Kolsåsbanen – Antall påstigende per dag år 2002-2005 samt stasjonsavstander før og prosjektert

Gangavstander

Sakspapapirene har et kapittel angående gangavstander (side 12), bl.a. fra Bærum sykehus. Avstanden fra sykehuset til Gamle Gjøttum er ca. 1160 meter, som gir en gangtid på ca. 14 minutter, se Figur 8. Vi mener at uansett er dette er i ytterkanten av hva som kan regnes som attraktiv gangavstand for folk flest. Av sykehusets ca. 2500 ansatte vil vi tro at det ikke er mange av de i snitt 264 passasjerene som bruker Gjøttum stasjon. Slik sett så mener vi at for sykehusets ansatte så spiller lokaliseringen av stasjonen liten rolle, gangavstanden er uansett noe for lang. Gangavstanden til Nye Gjøttum blir ca. 6 minutter lengre, omtrent like langt som til Hauger stasjon, se Figur 9.



Figur 8: Gangavstand Bærum sykehus – Gjøttum stasjoner



Figur 9: Gangavstand Bærum sykehus – Hauger stasjon