

## Aksjon for drift av Kolsåsbanen

Til: Bærum kommune v. Kari Sagbakken

24.01.12

### Høringsuttalelse til forslag til områderegulering med konsekvensutredning for Kolsåsbanen, parsell Hauger - Kolsås

Viser til forslag til områderegulering med konsekvensutredning for Kolsåsbanen, parsell Hauger - Kolsås med vedlegg, og revidert utkast med alternativ B ute til offentlig ettersyn i perioden 11.11. – 25.01..2012.

Aksjon for drift av Kolsåsbanen (ADAK) er svært glad for at den siste parsellen på strekning til Kolsås endelig kommer, men mener det er uheldig at planforslaget kommer først 5 ½ år etter banen ble stengt, og tiden for å bearbeide høringsinnspill og finne gode, langsiktige løsninger blir knapp for å rekke nødvendig fremdrift.

Planforslaget alternativ A innebærer store endringer i kjøremønster på lokalveinettet rundt Hauger stasjon. ADAK mener alternativ B med nedsenket Hauger stasjon er den beste løsningen. Dette begrunnes med at alternativ A vil vanskeliggjøre fremkommeligheten vinterstid og på utfartsdager, det er mangler ved trafiksikkerhetstiltakene for myke trafikkanter og dårligere trafikkavvikling i krysset Brynsveien – Toppåsveien. En nedsenket stasjon vil gjøre tilgjengeligheten til stasjonen enklere fra begge sider av banen med færre høydemeter å forsere ved kryssing og trolig mindre risiko for uvedkommende som forsøker å krysse sporene i plan.

Begrunnelsen for alternativ A er at det er beregnet til å være ca 30 mill billigere og gi mindre støy i anleggsperioden enn alternativ B. Kostnadsoverslaget synes noe usikkert da det er opplyst om at innløsning av eiendom ikke inngår i dette. Det synes derfor som at et alternativ med nedsenket stasjon blir på samme nivå kostnadmessig. Da den totale budsjettammen for prosjektet er 1 milliard fra Bekkestua til Kolsås, er dette en løsning det bør kunne finnes rom til når en bygger en bane med lang levetid.

ADAK mener anleggsperioden blir minst like lang, om ikke lengre, ved at en må etablere nytt veisystem og utbedre veier før Høgåsveien kan stenges, og Hauger stasjon kan etableres. Byggestøy fra spunting i en anleggsperiode vil være krevende, men trolig akseptabelt for en begrenset periode.

Dersom Bærum kommune likevel vil vedta Alternativ A, er det enkelte punkter i planen som bør rettes opp.

- Fortau langs Kløftaveien bør legges på nedsiden av veien. Det gir en tryggere løsning for folk som da slipper å krysse veien unødvendig.
- Overgangen bør utnytte fallet fra Høgåsveien slik at syklister og folk med barnevogner slipper unødvendig lang strekning når man kommer den veien.
- Det bør etableres en undergang under Brynsveien for skoleelever til Levre/Rud/Rosenvilde/Dønski/Hauger.
- Det bør etableres fortau på venstre side opp Toppåsveien til O.T. Bjanesvei.

Trafikksikkerhetstiltak særlig ved krysset Toppåsveien/Brynsveien bør gjøres uavhengig av løsning for Kolsåsbanen.

Løsningen for Kolsås stasjon er enkel, og en har unngått problemstillingen med planfri kryssing ved å stanse banen før den gamle overgangen. ADAK har ingen kommentarer til dette, men vil likevel påpeke at det er ønskelig med en snarlig reguleringsplanprosess for forlengelsen til Løkenhavna/Rykkinn hvor dette må løses. Plasseringen av hvilestua i enden av sporet vil innebære at den da må flyttes enda en gang, og en burde funnet en permanent, god løsning for plassering av denne.

Vennlig hilsen

Janne Bondi Johannessen  
Leder ADAK

Ole Christian Tollersrud  
Nestleder