

Til : Kari Sagbakken, Bærum kommune
Fra : Roger Johansen, Aas-Jakobsen
Dato : 25.05.2011
Kopi : Øystein Grov, Ruter og Knut Wisthus Johansen, KTP

Emne : **Løsninger Hauger stasjon og Toppåsveien**

Bakgrunn / Sammendrag

Kolsåsbaneprosjektet hadde som et utgangspunkt prosjektert ut en løsning på Hauger stasjon der stasjonen var senket og sportraseen lå under terrengnivå i ca. 450 meter lengde. Høgåsveien var prosjektert på bru over sportraseen med en mindre heving slik at det ble tilstrekkelig frihøyde for banen under veien. Underveis i prosjekteringen ble det avdekket at grunnvannstanden i området lå relativt høyt og at det måtte gjennomføres omfattende tiltak for å gjennomføre denne løsningen. For en senket løsning må det gjennomføres tiltak som hindrer senking av grunnvannstanden, både midlertidig og permanent, slik at det unngås setninger på omliggende bygninger og terreng. Disse tiltakene besto bl.a. i å etablere tette spuntvegger, kombinert med injisering av fjellet, for størstedelen av byggeprosa, dvs. i ca. 400 meter.

Det var to årsaker til at denne løsningen ble valgt bort. Denne løsningen ga store anleggskostnader og lengre anleggstid med en overskridelse av totalbudsjettet og hovedfremdriften som en sannsynlig konsekvens.

Den andre årsaken, som var minst like viktig, var at de tiltakene som var nødvendig ville gi naboskapet en lang anleggsperiode med mye anleggsstøy. Bare å etablere en spuntvegg på begge sider av nesten hele anleggets lengde ville gitt naboene store ulemper i form av mye støy over en lengre tidsperiode på inntil ett år.

Prosjektet ønsket derfor å finne alternative løsninger. Det er nå prosjektert en løsning der Hauger stasjon er lagt på terrengnivå. Det betyr at Høgåsveien stenges for biltrafikk, men at det etableres en universelt utformet g/s-vei på bru over sportraseen for gående og syklende. Ved å stenge Høgåsveien føres denne trafikken ned Toppåsveien til Brynsveien. Det er derfor prosjektert en oppgradering av Toppåsveien med tosidig fortau og økning av frihøyden for brua under Kolsåsbanen ved at brua heves. I tillegg oppgraderes krysset Brynsveien/Toppåsveien som gir en generelt bedre trafiksikkerhet i området.

I den opprinnelige prosjekterte løsningen lå det også inne en ny bygning for likeretter. Den ville ha omtrent samme størrelse som det tekniske bygget på Jar og Gjønnes stasjon med en grunnflate på ca. 200 m² i 1,5 etasjer. Bygget var plassert mellom Hauger stasjon og Toppåsjordet. I den alternative løsningen er dette bygget lagt inn i bakkant vestre landkar i brua over Toppåsveien. Bygget vil derfor få et vesentlig mer dempet uttrykk i forhold til omgivelsene.

Hauger stasjon

Sportraseen gjennom stasjonen ligger på terrengnivå. Plattformområdet er plassert rett vest for eksisterende Høgåsveien og har en lengde på 116 meter. Stasjonens utrustning og møblement er som på de andre stasjonene på Kolsåsbanen. I bakkant plattform vil det etableres støyskjerm eller innsynsskjerm. Det vil være atkomst til plattformene i øst fra fra Høgåsveien og fra Toppåsjordet via det nye rampesystemet.

Det etableres et nytt rampesystem og overgangsbru rett øst for Høgåsveien. I dette område ligger tilstøtende terreng vesentlig høyere enn sportraseen slik at rampene bygges inn i terrenget og gir et mindre dominerende uttrykk i forhold til omgivelsene. Rampene er universelt utformet med lengder på ca. 2x40 meter på hver side av sportraseen. Overgangsbrua ligger ca. 5 meter over sportraseen, men omtrent på samme høyde som tilstøtende terreng på begge sider. Det etableres også trapper ved overgangsbrua for å redusere gangavstanden for de som ønsker å benytte trapper i stedet for rampene. Ramper, trapper, overgangsbru er også en del av g/s-veien som etableres for de gående og syklende i Høgåsveien.

Det er også planlagt en atkomst langs sportraseen fra Toppåsjordet. Denne får atkomst til stasjonen via rampesystemet.

Bru i Toppåsveien

I forbindelse med oppgraderingen av Toppåsveien økes frihøyden for veien fra dagens 3,7 meter til 4,0 meter (skiltet frihøyde). Totalt heves brua ca. 1 meter. Deler av denne økningen ligger i økt krav til ballasttykkelse på brua. Eksisterende brukonstruksjon rives og ny bru med landkar etableres. Brua bygges i betong med ett spenn på ca. 13 meter. På grunn av at sportraseen heves er det behov for støttemurer langs banen på begge sider av brua.

I tillegg er det prosjektert et bygg for likeretter (banens strømtilførsel) i bakkant av det vestre landkaret og under sportraseen. Bygget har en grunnflate på ca. 225 m² på en flate. Atkomsten til dette bygget er lagt via atkomsten til Toppåsjordet. I opprinnelig løsning lå dette bygget som en selvstendig konstruksjon på terrengnivå mellom Hauger stasjon og Toppåsjordet med atkomst via lokalveinettet på Toppåsjordet.

Nye veiløsninger

Da den foreslåtte løsningen stenger Høgåsveien for biltrafikk blir det et endret kjøremønster i området. På grunnlag av tellinger er det vurdert at Kløftaveien får en økning av biler fra 100 til 650 i ÅDT, O.T. Bjanes en økning fra 350 til 400 i ÅDT og Toppåsveien (nedenfor Kløftaveien) fra 850 til 1500 i ÅDT. Kløftaveien får den prosentvis største økningen, men totalt antall biler utløser ikke krav om fortau. Trafikkmengde vil ligge på samme nivå som nedre del av Høgåsveien gjør i dagens situasjon.

Toppåsveien har i dag fortau på én side. I den foreslåtte løsningen er det lagt inn tosidig fortau fra Brynsveien opp til Kløftaveien etter ønske fra veiseksjonen i Bærum kommune. I tillegg er frihøyden økt fra 3,7m til 4,0m (skiltet frihøyde). Konsekvenser av det tosidige fortauet er erverv av privat grunn langs Toppåsveien på denne strekningen.

Krysset Toppåsveien/Brynsveien er i dag et T-kryss som ligger nært inn mot krysset Bærumsveien/Brynsveien. Dette gir en dårlig trafikksituasjon ut i fra den trafikkmengden som benytter disse kryssene. I den foreslåtte løsningen er krysset Brynsveien/Toppåsveien trukket vestover, dvs. vekk fra Bærumsveien, og utformet som rundkjøring. Da tar krysset også med seg innkjøringen til bensinstasjonen på motsatt side av Brynsveien. Bussholdeplassen for vestgående trafikk er flyttet fra mellom kryssene til vest for den nye rundkjøringen. Dette gir en mer oversiktlig trafikksituasjon i området og blir et positivt bidrag til trafikksikkerheten. Løsningen er utarbeidet etter innspill fra Bærum kommune og Statens Vegvesen.

Den negative konsekvensen med denne løsningen er at boligen i Toppåsveien 2 må rives. Det skal være mulig å reetablere en bolig på et annet sted på denne eiendommen etter anleggsfasen.

Vedlegg:

- Utsnitt fra 3D-modellen