

TALL OG FAKTA FOR LYSAKER STASJON

ENTREPRENØRER – GRUNNARBEIDER

Prosjektering grunnarbeider: COWI AS
Arkitekt: Snøhetta
Geoteknikk: NGI
Forberedende arbeider: Veidekke AS
Forberedende spuntarbeider: Seierstad Pelemaskiner AS
Ny Granfos bru og omlegging av Vollsveien: Betonmast AS
Grunnarbeider Lysaker stasjon: PEAB AS
Etterarbeider og koblingshus: PA Entreprenør

ENTREPRENØRER – JERNBANETEKNISKE ARBEIDER

Prosjektering jernbaneteknikk: Jernbaneverket
Spør- og kontaktledning: Balfour Beatty Rail Norge AS
Signalanlegg: Siemens AS
Teleanlegg og vognsideovervåkning:
Lefdal Telematikk AS
Hjelpkraftanlegg: Infratek Entreprenør AS

ENTREPRENØRER – ANDRE ARBEIDER

Ny Tøffe Barnehage: Georg Andresen & sønner AS
Lokale støytilltak: Moderne Byggfornyelse AS og Lutro
Bygg AS

Lengde parsell: 1,2 km
Antall reisende pr år: ca 1,6 millioner
Menge utkjørt masse: ca 170.000m³ jordmasser
Betongvolum: 15.600m³
Armering: ca. 2.000 tonn armering
Antall konstruksjoner: 21 konstruksjoner
(med spunt og peler)

INFORMASJON TIL REISENDE:

- ▶ 8 doble anvisere på plattform
- ▶ 8 enkle anvisere i gangstrøk
- ▶ 8 ur
- ▶ 132 høyttalere

SIKKERHET:

- ▶ 14 overvåkingskameraer
- ▶ 6 kameraer og 12 monitører til togsideovervåking spor 1

SPOR OG KONTAKTLEDNING/KJØRELEDNING:

Antall KL-master (inkludert hengemaster): 149 stk
Lengde kjøreledning: 7000 meter

Antall sporveksler: 10 stk
Skinner: ca 8800 meter (4400 meter med spor)
Antall sviller: ca 7340 stk

GRUNNERVERV:

Totalt 16 parter
Innløst 4 hus, 2 tomter, 1 stasjon
Ervervet ca 10,5 da permanent,
og 11 da i anleggsperioden
Budsjett: 32 mill

ANTALL ARBEIDSTIMER PÅ LYSAKER:

Det er lagt ned om lag 776 000 timeverk på prosjektet.

TOTAL KOSTNAD:

ca 1,2 milliarder kroner.

REDAKTØR: OLAV NORDLI

FORSIDE: JIRI HAVRAN

UTGITT AV: JERNBANEVERKET UTBYGGING,
POSTBOKS 217, 0103 OSLO
WWW.JERNBANEVERKET.NO

OPPLAG: 2.000

LAYOUT: COX, OSLO

TRYKK: STENS TRYKKERI

Nye Lysaker stasjon

ET MAGASIN TIL OFFISIELL ÅPNING 1. SEPTEMBER 2009

Etter drøye tre år med hektisk anleggsvirksomhet framstår Lysaker stasjon nå som en helt ny og moderne stasjon, med fire spor til plattform, god tilgjengelighet og gode overgangsmuligheter til annen transport.

Lysaker stasjon er et godt eksempel på hvor viktig et jernbane- og kollektivknutepunkt er for næringsutvikling og etablering av arbeidsplasser. Innen en radius på 800 meter fra stasjonen befinner det seg i dag hele 25.000 arbeidsplasser. Det har vært stor vekst de siste årene, og trenden ser ut til å fortsette.

Det var nettopp dette man ønsket å oppnå da man for over ti år siden diskuterte trasévalg og bestemte seg for å bygge den nye stasjonen på samme sted som den gamle. Utvikling av stasjonen som et effektivt kollektivknutepunkt veide også tungt.

Dette valget førte til at stasjonen ble plassert i kurve, noe som har vært en utfordring, men det er innarbeidet fullgode sikkerhetsmessige løsninger som ivaretar alle dagens forskrifter og krav.

Både heiser, ramper, trapper og rulletrapper fører opp på de to nye plattformene. Det brede gangstrøket under sporene gir enkel adkomst til stasjonen, og et nytt heis- og trappehus gir kortere vei til Lysaker torg.

I tillegg er prosjektet Lysaker stasjon mye mer enn bare selve stasjonsarealene - det er også store sporomlegginger, nye veg- og jernbanebruer, vegomlegginger og ikke minst en ny bussterminal som gir enklere overgang mellom togene og de 750 bussene som daglig bruker terminalen.

Jeg vil gjerne takke alle som har bidratt til prosjektet med god innsats og godt samarbeid - kommunene og fylkeskommunen, Vegvesenet og andre etater, transportselskapene, entreprenører, rådgivere, leverandører og våre egne ansatte i Jernbaneverket.

Kundene ved stasjonen fortjener også en takk for å ha holdt ut med redusert tilgjengelighet, omveier og midlertidige løsninger i byggetida. Det samme gjelder naboene våre. Selv om vi forsøker å redusere anleggsulempene så mye som mulig, er vi avhengig av en god porsjon tålmodighet fra omgivelsene for å gjennomføre så store arbeider i tettbygde strøk.

Vi markerer nå åpningen av den andre store parsellen på veien mot fire spor mellom Lysaker og Asker. Vi er i full gang med anleggsarbeidet på strekningen mellom Lysaker og Sandvika, som tas i bruk sommeren 2011, og da må vi nok ha en ny feiring!

Da vil nemlig hele utbyggingen i Vestkorridoren stå ferdig. Den nye hverdagen som dette varsler for togbrukerne fra 2012, med bedre punktlighet, nye tog og et utvidet rutetilbud, er noe av det du kan lese om i dette bladet.

Gratulerer med ny stasjon - og vel møtt til ny åpningsfest om to år!


ERIK KROGSETH
Utbyggingssjef



FRA ANLEGGSSOMRÅDE TIL FERDIG STASJON

Fra de første arbeidene med Granfoss bru startet i januar 2006 fram til stasjonen ble tatt i bruk i august 2009, har stasjonen gradvis tatt form midt i et hektisk mylder av anleggsaktiviteter.

Ny Granfoss bru over jernbanen i Vollsveien var de første arbeidene som ble startet opp tidlig i 2006. Brua, som var ferdig i desember samme år, er ei stålbjelkebru. Den lengste brubjelken var 52 meter lang og veide 50 tonn. Vollsveien er en av de viktigste trafikårene på Lysaker, og den smale gamlebrua hadde lenge vært en flaskehals.

Lysaker-prosjektet har på oppdrag fra Statens vegvesen også lagt om Vollsveien på strekningen fra Granfos bru til nærmeste rundkjøring på sydsiden, samt bygd ny avkjøringsrampe fra E18. (Foto: C&Z)



DESEMBER 2006:

Byggingen av ny stasjon var delt inn i to hovedfaser. Like før jul i 2006 var arbeidene med den nordre plattformen i full gang, mens togene fortsatt brukte den gamle plattformen på sydsiden. (Foto: C&Z)



DESEMBER 2007:

I august 2007 ble den nordre plattformen tatt i bruk, og på dette bildet fra desember 2007 er den gamle plattformen borte og arbeidet har startet på sydsiden. (Foto: C&Z)

1991
Idéseminar

1993
Melding til
offentlig ettersyn

MARS 1996
Konsekvensutredning fase 1
godkjent

JANUAR 1998
Konsekvensutredning fase 2
godkjent

MAI 1998
Kommunedelplan i Bærum
vedtatt, traséen på Lysaker fastsatt

APRIL 1999
Hovedplan
godkjent

DESEMBER 2004
Reguleringsplan
godkjent



Den største kontrakten for byggingen av stasjonen er utført av firmaet PEAB. På det meste hadde entreprenøren over 300 mann i arbeid. (Foto: Hilde Lillejord)



Trappenedgangen fra plattformen gjøres trygg for svaksynte og blinde. Hele stasjonen er tilrettelagt med taktil merking og kart. (Foto: Øystein Grue)



Steinhvelvbrua over Lysakerelva og Lilleakerveien ble bygd i 1915, og brua er bevart som et verneverdig teknisk kulturminne. Parallelt på nordsiden er det er bygd ei 110 meter lang bru, som er utformet for å ivareta hensynet til den gamle brua. Samtidig er den gamle brua forlenget på Lysaker-siden. (Foto: C&Z)



Omfattende betongarbeider er gjort i samband med de nye plattformene og de nye jernbanebrue over Lysakerelva. Til sammen har det gått med over 15.000 m³ betong og to tusen tonn med armering. (Foto: Hilde Lillejord)

Det er utført store jernbantekniske arbeider med flere faseomlegginger. Både sommeren 2007 og sommeren 2009 ble togene på Drammenbanen erstattet med buss for omkobling av spor og kontaktledning, samt ibrukttagelse av nytt signal- og sikringsanlegg. På bildet er mannskaper fra entreprenøren Balfour Beatty Rail i arbeid. (Foto: Hilde Lillejord)

SEPTEMBER 2005
Detaljplan godkjent

NOVEMBER 2005
Byggeplan ferdig

FEBRUAR 2006
Byggestart

DESEMBER 2006
Granfos bru ferdig

JULI 2007
Nordre plattform med to nye spor tas i bruk

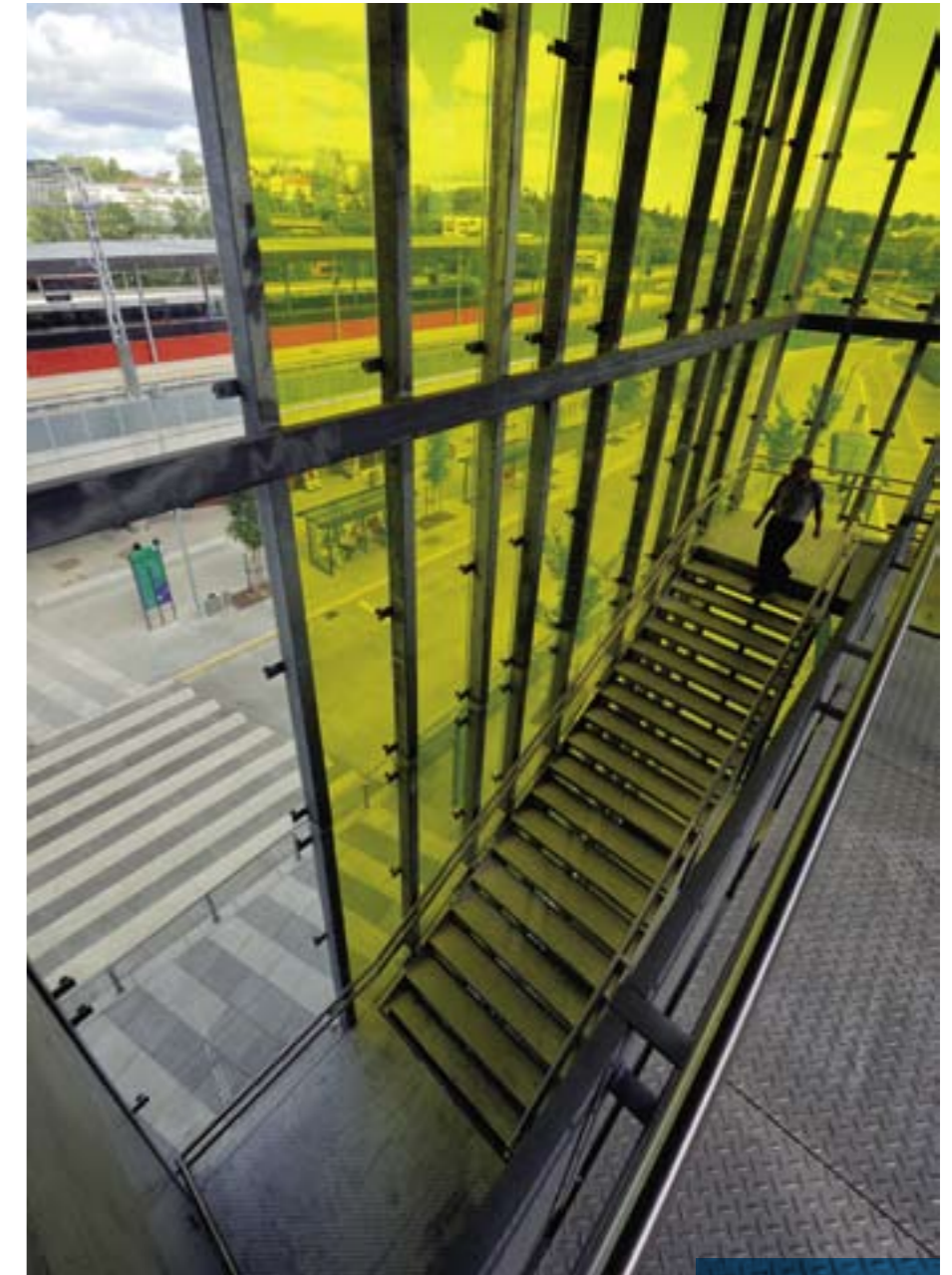
AUGUST 2009
Lysaker stasjon tas i bruk med to plattformer og fire spor

AUGUST 2011
Lysaker-Sandvika ferdig med fire spor



Det er fem lokaler som leies ut til handelsvirksomhet i stasjonen. I løpet av sommeren og høsten kommer kiosk, apotek, dagligvareforretning, sushirestaurant og kaffebar på plass. (Foto: Hilde Lillejord)

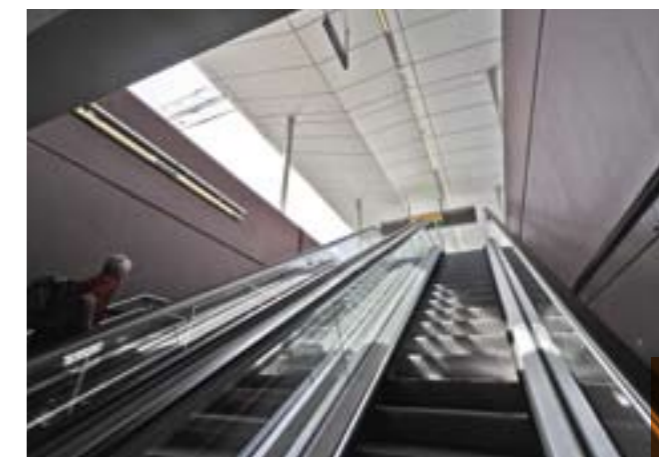
Farget glass preger stasjonen. Dette er brukt i heishus og leskur på plattformene, samt i gangstrøket under sporene. (Foto: Hilde Lillejord)



Mellom stasjonen og E18 er det bygd en ny bussterminal. Lysaker har dermed blitt et moderne og effektivt kollektivknutepunkt med svært enkel overgang mellom buss og tog. (Foto: Hilde Lillejord)



Et 18 meter bredt, gjennomgående gangstrøk fører fra bussterminalen under sporene og til ny taxiholdeplass og av- og påstigningsone på nordsiden. I gangstrøket er det venterom med billettautomater, oppbevaringsbokser og toaletter. (Foto: Olav Nordli)



En ny adkomst med trapp og heis mellom stasjonen og Lysaker torg har gitt en kraftig forbedring av tilgjengeligheten. I 2009–2010 vil Statens vegvesen dessuten bygge en ny gang- og sykkeladkomst mellom torget og sydsiden av E18. (Foto: Øystein Grue)

Fra gangstrøket fører både trapper, heiser, rulletrapper og ramper opp på plattformene. (Foto: C&Z)



2005 SANDVIKA – ASKER



2009 LYSAKER STASJON



2011 LYSAKER-SANDVIKA

EN VIKTIG BRIKKE

Stasjonsarealene har blitt mer moderne og rasjonelle. Overgangen til andre transportmidler har blitt enklere. Trafikkavviklingen på Drammenbanen har også blitt mer robust og fleksibel gjennom åpningen av Lysaker stasjon. Men i sitt fulle monn vil nytten av utbyggingen først kunne høstes om tre år.

Drammenbanen brukes av både godstog, flytog, lokaltog og fjerntog, og kapasiteten har lenge vært maksimalt utnyttet. Forsinkelser på ett tog får lett konsekvenser for mange andre.

Ved å utvide fra to til fire spor kan tog med ulikt stoppmønster og hastighet bruke forskjellige spor. Dermed bedres punktligheten, samtidig som reisetiden forkortes. Og ikke minst – det blir plass til adskillig flere tog.

NYE SPOR

I 2005 var fire spor ferdige mellom Sandvika og Asker, en strekning på 9,5 km. Lysaker stasjon bidrar med ytterligere 1,2 km. Og i august 2011 faller også den siste brikken i puslespillet på plass – den 6,7 km lange strekningen mellom Lysaker og Sandvika. Dette varsler en helt ny hverdag for togbrukerne fra 2012.

NYE TOG

– NSB ønsker å øke produksjonen med

20-30 prosent på Østlandet fra 2012, og de nye sporene vest for Oslo er en viktig forutsetning for dette. Vi ønsker å tilby flere avganger enn i dag og en jevnere fordeling av avgangene gjennom timen, sier kommunikasjonsdirektør Anne Rygg i NSB.

– NSB gjorde i fjor den største investeringen i selskapets historie, da vi signerte en kontrakt på å kjøpe 50 nye tog. Hvert tog har fem vogner, og totalt gir dette kjøpet oss mer enn 14 000 flere seter. Kontrakten inneholder også en opsjon på ytterligere 100 tog, og vi er i tillegg i full gang med på pusse opp de togene vi allerede har, sier Rygg.

NY RUTEMODELL

Jernbaneverkets rutekontor, som ledes av Nils Hansgård, har for lengst startet arbeidet med en ny grunnrutemodell som skal innføres i 2012.

– Dagens grunnrutemodell er fra 1999 og er basert på den tids infrastruktur og

materiell. NSBs nye togsett, de nye sporene på Drammenbanen, samt den nye dobbeltsporsparsellen ved Tønsberg på Vestfoldbanen, danner grunnlag for en ny modell for triangelet mellom Skien, Lillehammer og Halden. Her foregår ca 75 prosent av landets togproduksjon målt i togavganger, opplyser Hansgård.

ØNSKELISTE

– Både NSB, Flytoget og de ulike godsselskapene har meldt sine ønsker inn til Jernbaneverket, som har ansvaret for å utarbeide den nye rutemodellen, sier Hansgård, som understreker at denne jobben fortsatt er i en tidlig fase.

– På ønskelista står blant annet flere flytog på Drammenbanen, hyppigere lokaltog som stopper ved alle stasjonene på strekningen, samt at flere av togene østfra som i dag snur på Skøyen, fortsetter til Lysaker. Kanskje klarer vi ikke å oppfylle alle ønskene fra togselskapene fullt ut, men et kraftig løft blir det uansett, mener han.

– Arbeidet med ruteplanen har for øvrig utløst at vi ser på noen supplerende tiltak i infrastrukturen. Blant annet trenger vi tre nye snuspor for lokaltog i kortest mulig avstand vest for Lysaker, noe som i øyeblikket utredes på Høvik, legger han til.

BEDRE PUNKTLIGHET

– I løpet av 2012 vil Jernbaneverket dessuten fullføre det som kalles – «Prosjekt Oslo», som er en fullstendig fornyelse av den eksisterende infrastrukturen mellom Lysaker og Etterstad. Målsettingen er en kraftig reduksjon i antall feil som påvirker toggangen.

– Samtidig vil de nye sporene i Vestkorridoren gjøre at den nye ruteplanen blir mer robust og mindre sårbar for forsinkelser enn tidligere. Summen av dette blir forhåpentligvis også en helt ny hverdag hva angår punktligheten for togtrafikken, påpeker Hansgård.

POSITIVT FOR MILJØ OG KUNDER

– Dette er svært positivt for NSBs kunder. Velfungerende stasjoner, skinner og anlegg er en avgjørende forutsetning for at kundene våre får en effektiv reise til og fra jobb i hverdagen, supplerer Anne Rygg i NSB.

– Nylig har vi brukt en opsjon i kjøpskontrakten som gjør at de nye togene vil kunne gå i 200 km/t. Hvis tiltakene som er varslet i Nasjonal Transportplan gjennomføres, vil vi eksempelvis med de nye togene kunne halvere reisetiden fra Oslo til Tønsberg, fortsetter hun.

– NSB satser tungt på Østlandet, og en bedre infrastruktur betyr mye. Med tiltakene i Nasjonal Transportplan kan antall reiser på Østlandet økes fra 35 millioner til 70 millioner årlig! Samtidig vil biltrafikken reduseres med 461 millioner kilometer hvert år.

– Det er et kutt i privatbilismen som tilsvaret at alle personbiler i de åtte fylkene som er berørt, står parkert i 10,2 døgn hvert år i stedet for å kjøre på veiene. Og CO₂-utslipp vil reduseres med mellom 30.000 og 50.000 tonn hvert år, sier kommunikasjonssjefen med henvisning til beregninger fra Transportøkonomisk Institutt.

– Når de nye sporene vestover står klare, skal NSB ha nye tog på plass. Det er bra for alle som velger å reise med toget, og det er bra for miljøet vårt, avslutter Rygg.

Tekst: OLAV NORDLI
Foto: ØYSTEIN GRUE, JIRI HAVRAN OG HILDE LILLEJORD

NY INNFARTSPARKERING

Rett vest for Vollsveien blir 50 nye plasser for innfartsparkering bygd ferdig i løpet av høsten 2009. Jernbaneverket vurderer nå om dette antallet etter hvert kan utvides til 125.

Tøffe barnehage, som lå på denne tomten, var blant eiendommene som måtte vike plassen for de nye sporene. Parkeplassen bygges på den delen av barnehagetomten som ikke ble sporområde.

De ekstra plassene vurderes på nabotomten, hvor Jernbaneverket har innløst to boliger på grunn av svært kort avstand til anleggsområdet. Hensikten var å selge disse etter at arbeidene var ferdige, men husene er i så dårlig stand at man isteden vurderer riving. Jernbaneverket er i dialog med Bærum kommune om en mulig bruksendring.

Oppføringen av en helt ny Tøffe barnehage til erstatning for den gamle som måtte rives, var for øvrig den aller første byggejobben som ble gjort i samband med Lysaker stasjon. Den nye barnehagen var var innflyttingsklar før jul i 2005.

LAMELLER SIKRER SIKT TIL SIGNALER

For å hindre at søylene som bærer plattformtaket stenger for lokførers sikt til signalene, er det montert noen

«gjennomskjulte» lamellsøyler ved Lysaker stasjon.

Plattformene på Lysaker ligger i en slak kurve. Plassering av tak, søyler og andre elementer på plattformen er nøye tilpasset for å sikre nødvendig sikt til signalene fra lokførers posisjon.

Ideen med lameller i søylene ble prøvet med Jernbaneverkets prosjektmedarbeider Claus Feyling.

– Mitt utgangspunkt var at fra et tog i fart ville lokfører få et fullverdig synsinntrykk også hvis bare ett øye av gangen har kontakt med signalet. Gjennom beregninger og fullskalaforsøk er det utviklet en løsning som oppfyller regelverket, sier Feyling.

På Lysaker gjennomføres det også et prøveprosjekt med togsidemonitorer. Dette innebærer at kameraer tar bilder langs plattformen, slik at hele togsiden vises på skjermene. Monitorene er ment som et hjelpemiddel for ombordpersonalet når signal om avgang skal gis.



EN MAGNET FOR NÆRINGS-LIVET

Antall arbeidsplasser på Lysaker vokser som aldri før. Kort avstand til kollektivknutepunktet Lysaker stasjon er avgjørende for at mange bedrifter velger å etablere seg akkurat her. – Ingenting slår å ta toget, sier Tommy Ødegaard i Microsoft Norge.

Ødegaard er direktør for avdelingen som er ansvarlig for Microsofts partnerprogrammer og relasjoner med partnere. Han tar toget til og fra jobb, når han skal i et møte i Oslo eller når han skal fly fra Gardermoen.

– Microsoft flyttet til Lysaker for seks år siden, og i fjor ble vi nærmeste nabo til den nye stasjonen som nå åpnes. Begge ganger var nærheten til toget et sentralt kriterium da vi bestemte oss for lokaler, opplyser han.

REFUNDERER MÅNEDSKORTET

– Den nye stasjonen har blitt veldig flott, og adkomsten som er bygd til Lysaker torg gir oss kjempagod tilgjengelighet. Dette i seg selv gjør at mange ansatte velger toget, men i tråd med at Microsoft Norge ønsker å ha en miljøprofil, har vi besluttet å yte et ekstra bidrag.

– Derfor refunderer firmaet nå 70 prosent av reisekostnadene til ansatte som reiser kollektivt. Dette har blitt positivt motatt og har ført til en økning i kollektivandelen blant våre 250 medarbeidere, sier Ødegaard.

– Sett i forhold til miljøaspektet reagerer jeg imidlertid litt på at refusjonen av månedskortet blir fordelsbeskattet. Gratis parkeringsplass på jobben derimot, skattlegges ikke. Dette synes jeg er et paradoks som bør være politikerne før valget, smiler han.

Microsoft Norge holder seg også med elbiler som de ansatte kan bruke hvis det er tidkrevende eller upraktisk å reise

kollektivt til et møte. Dessuten prøver man å redusere reisebehovet gjennom bruk av videokonferanser.

VIKTIG MED FLYTOGET

– Likevel må vi reise mye ut, siden vi er en internasjonal bedrift. Vi får også mye besøk. Tilgangen på Flytoget var et sentralt kriterium da vi bestemte oss for å flytte hit, sier Ødegaard.

– Vi råder alle våre gjester til å ta Flytoget. For mange er det uvant å ikke skulle bruke taxi, men vi framholder at toget er både rimeligere og gir en mer positiv opplevelse.

EN NY HVERDAG

Ødegaard er selv blant de mange som nyter godt av refusjonsordningen, siden han tar toget mellom Lysaker og hjemmet på Hvalstad i Asker.

– Jeg kunne ikke tenke meg annet enn å ta toget. Der kan jeg kose meg med MP3-spillere og avisa mens jeg skotter bort på køen langs motorveien, sier han.

Fra 2012 ønsker NSB å øke frekvensen på lokaltogene som betjener alle stasjoner langs Drammenbanen. Dette ser Ødegaard veldig positivt på.

– Det vil forandre selve måten man forholder seg til reisen. Hvis man kommer et halvt minutt for seint til toget i dag, er det en halvtime å vente på neste. Med kvartersruter kan man i grunnen bare rusle ned på plattformen og ta det første toget som kommer, sier han.



BYEN LYSAKER

Det er i dag ca. 25.000 arbeidsplasser innenfor en radius på 800 meter fra Lysaker stasjon.

Med andre ord er det flere personer som reiser til og fra Lysaker hver dag enn det finnes innbyggere i Hamar.

I tillegg er det i dag nærmere 12.000 arbeidsplasser på Fornebu, et tall som kan bli mer enn fordoblet innen utbyggingen av dette området er ferdig.

Lysaker er en av de største konsentrasjonene av arbeidsplasser i landet. De siste 25 årene er antallet arbeidsplasser mer enn femdoblet, og veksten ser ut til å fortsette. I desember flytter godt over tusen Storebrand-ansatte inn et steinkast fra stasjonen.

REISETIDSREGNSKAP

– Når vi skulle forlate Aker brygge, måtte vi finne et sted med sentral beliggenhet. Ved siden av kostnadsbesparelser og krav til lokalene, var kort vei til tog og annen kollektivtransport et avgjørende kriterium for valget av Lysaker, sier informasjonsdirektør Egil Thompson i Storebrand.

– På forhånd kartla vi hvilke reisetids-

endringer flyttingen ville medføre for våre medarbeidere, og vi var i dialog med transportselskapene. Mange av våre ansatte pendler til Lysaker fra en bopel øst for Oslo, og Storebrand har vært en pådriver for at togene som i dag snur på Skøyen skal fortsette til Lysaker, forteller Thompson.

Også andre firmaer på Lysaker som Jernbanemagasinet har vært i kontakt med, vektlegger jernbanestasjonen og de gode kommunikasjonene. I tillegg til togene betjenes Lysaker stasjon av over 1400 busser i døgnet, og det er også båtforbindelse fra Lysaker til Nesodden. Et allerede etablert miljø med mange virksomheter innenfor finans, forsikring, shipping og IT bidrar også til at flere søker seg til Lysaker.

FLERE NYE NÆRINGSBYGG

I nær framtid starter Olav Thon Eiendom utbygging av 23.000 m² med nye arealer på nabolomt på nordsiden av stasjonen, som har vært leid av Jernbaneverket til riggområde under anleggstida. Det er planlagt både hotell, boliger og næringsarealer, som vil gi et sted mellom 1000 og 1500 nye arbeidsplasser.

TROFAST: – Jeg kan ikke tenke meg annet enn å ta toget, sier Tommy Ødegaard i Microsoft Norge.

– Dette er selve indrefiletten på Lysaker, og vi ønsker å utvikle denne tomten snarest mulig. Muligheten til å gå tørrskodd fra nye Lysaker stasjon blir et veldig pre for dette prosjektet, sier eiendomssjef Håvard Staff Brenno i Olav Thon Eiendom.

På motsatt side av Lysakerelva har Mustad Eiendom også planer om ny bebyggelse som skal huse både boliger og 7-800 arbeidsplasser, mens Vital Eiendom har utbyggingsplaner i Granfoss næringspark.

Med andre ord ligger det til rette for at symbiosen mellom næringsliv og kollektivknutepunkt kan føre til fortsatt felles vekst også i årene som kommer. Både NSB og Flytoget har derfor ønske om å utvide tilbudet på Lysaker og i vestkorridoren for øvrig etter at parsellen Lysaker-Sandvika står ferdig i 2011.

Tekst: OLAV NORDLI
Foto: ØYSTEIN GRUE

TILTAK MOT STØY

Ved bygging av nye jernbaneanlegg utfører Jernbaneverket tiltak for å begrense støyulempen fra sporene. På Lysaker har man i tillegg til å etablere støyskjermer langs jernbanelinja, gjort tiltak på en rekke omkringliggende eiendommer.

I forbindelse med byggingen av ny Lysaker stasjon og nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Sandvika er nivået for luftoverført støy beregnet på uteplasser og oppholdsrom for omkringliggende eiendommer.

For eiendommer der beregningene har vist en overskridelse av grenseverdiene, har avbøtende tiltak blitt utført. Dette kan være etablering av lokal støyskjermer for uteplass, etterisolering av vegger og tak, samt innsetting av støydempende ventiler, støysisolerende vinduer og dører.

Totalt er det gjort lokale tiltak på ca. 40 eneboliger i områdene øst og vest for stasjonen. Entreprenøren Moderne Byggfornyelse AS har stått for disse arbeidene. I tillegg er det også gjort støyskjermingstiltak på 16 boenheter i sameiet Sollerudveien 2 A-D på Lysaker øst, utført av firmaet Lutro Bygg AS.



Eksempel på tiltak i form av støyskjermer på uteplass. (Foto: Alf-Tore Angelsen)

ET KNUTEPOINT FOR KOLLEKTIVTRAFIKK

Lysaker stasjon fremstår i dag som et moderne og funksjonelt kollektivknutepunkt. Med om lag 1,6 millioner av- og påstigninger hvert år har Lysaker en av landets største jernbanestasjoner målt i antall passasjerer. Lysaker er i tillegg et regionalt knutepunkt for busstrafikk, hvor det daglig stopper om lag 1400 busser.

I samband med ombyggingen av stasjonen har Jernbaneverket på oppdrag fra Statens vegvesen foretatt en standardheving av bussterminalen. Den nye og oppgraderte terminalen har to felt, ett som betjener lokalbusstrafikk og ett som betjener langrutebusser. Totalt er det seks holdeplasser.

PLANER FOR TOVEIS TRAFIKK

Bussterminalen på Lysaker betjener i dag kun vestgående busstrafikk.

– De opprinnelige planene tilsa at det skulle det bygges en bussterminal for toveistrafikk. Dette ligger til grunn i gjeldende reguleringsplan for Lysaker stasjon og omkringliggende områder, forteller senioringeniør Øivind Luke i Statens vegvesen.

– Så lenge E18 ligger slik den ligger i dag, så vi ingen mulighet for å bygge en terminal som håndterer både østgående og vestgående busstrafikk, fortsetter Luke.

Bærum kommune har gitt dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan for bygging av en terminal som kun betjener vestgående busstrafikk. Dispensasjonen gjelder fram til E18 legges om. Luke opplyser at Statens vegvesen arbeider med å utrede ny løsning for fremtidig E18 i Vestkorridoren.

– Bussterminalen er bygd med tanke på at den i fremtiden skal kunne betjene både østgående og vestgående busstrafikk, forteller Luke. – Det vil ikke være nødvendig å rive eller bygge om noen av konstruksjonene for å tilpasse terminalen, så terminalen kan med forholdsvis enkle grep tilpasses toveistrafikk på det tidspunkt E18 legges om. I krysset der Vollsveien møter avkjøringsrampa fra E18 og utkjøringen fra bussterminalen, er det planer om å bygge en rundkjøring slik at bussene kan snu, fortsetter han.

– Statens vegvesen er meget fornøyd med den nye bussterminalen på Lysaker. Svakheten i dagens løsning, slik jeg ser det, er at



terminalen ikke håndterer toveistrafikk og at busstoppen for de østgående bussene befinner seg på den andre siden av E18, avslutter Luke.

DRIFTING AV TERMINALEN

Den daglige driften av bussterminalen tar Akershus KollektivTerminaler FKF (AKT) seg av. AKT som er et fylkeskommunalt foretak eid av Akershus fylkeskommune, har til formål å forvalte, drifte og vedlikeholde fylkeskommunens bussterminaler og innfartsparkeringsplasser.

AKT har deltatt aktivt i planleggingen av bussterminalens utforming i så vel planprosessen som i byggeprosessen.

KOLLEKTIVBETJENING AV FORNEBU

De opprinnelige planene for ombyggingen av Lysaker stasjon inneholdt en stasjonshall under de to sydligste jernbanesporene. Dette skulle være endestasjon for en planlagt automatbane til Fornebu. Det var forutsatt at Jernbaneverket skulle bygge denne betongkonstruksjonen på oppdrag fra Akershus fylkeskommune.

I mai 2007 gikk Fylkestinget bort fra en automatbane og vedtok at banetilknytningen til Fornebu skal løses ved etablering av en bybane. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune ga i mai 2008 Ruter AS ansvar for å utrede en bybaneløsning til Fornebu med tilknytning til det øvrige kollektivnettet i Oslo ved Skøyen.

– Oppdragets hovedmål er å frembringe beslutningsgrunnlag for en bybaneløsning i Oslo, og plandokumenter som grunnlag for igangsetting av utbygging i Akershus. Oppdraget skal utformes på et detaljerings-

KORT VEI:

Den nye bussterminalen på Lysaker har gjort omstigning mellom buss og tog svært enkelt.

nivå som skal danne grunnlag for reguleringsplan, inklusiv konsekvensvurderinger, opplyser prosjektleder Hellen Jansen i Ruter.

– I løpet av prosessen er det vurdert som hensiktsmessig at man også gjør en parallell traséstudie for mulige T-baneforbindelser fra Fornebu og inn til Oslo. Bakgrunn for dette er innspill fra Frogner bydel om transportløsninger for Fornebuområdet. Oslo kommune har derfor bedt Ruter om også å belyse mulige T-baneløsninger, sier Jansen.

Like før sommerferien ble det vedtatt i prosjektets styringsgruppe at et bybanealternativ om Lilleakerbanen, samt et T-banealternativ om Kolsåsbanen, skal konsekvensvurderes. Ruter skal overlevere utredningen til politisk behandling ved årsskiftet 2009/2010. Når et vedtak foreligger, vil videre plan- og byggeprosess ta i overkant av 6 år før driftsstart.

Tekst: RAGNHILD AAGESEN OG OLAV NORDLI
Foto: ØYSTEIN GRUE

HISTORIE

LYSAKER STASJON GJENNOM TIDENE

Navnet Lysaker skriver seg fra de lysende åkrene som fortsatt omkranset stasjonen da Drammenbanen ble åpnet i 1872. Som mange andre steder bidro jernbanens ankomst til hurtig forandring og vekst.

Stortinget vedtok å bygge jernbane mellom Kristiania og Drammen i 1869, og allerede tre år senere stod altså banen ferdig. I 1917 ble banen ombygd fra smalspor til normalspor, og i 1922 ble banen elektrifisert. Samtidig stod dobbeltspor ferdig til Sandvika.

I 1958 fikk også strekningen Sandvika-Asker dobbeltspor, mens tunnelen mellom Lieråsen forkortet Drammenbanen med 12 km i 1973. Oslotunnelen mellom Skøyen og Oslo S åpnet i 1980, og i 2005 stod første parsell med fire spor ferdig mellom Sandvika og Asker.

Den første Lysaker stasjon i landlige omgivelser like etter åpningen. Stasjonsbygningen var tegnet av den kjente jernbanearkitekten Georg Andreas Bull, som også stod bak stasjonsbygningene på Østbanen, Vestbanen og mange andre steder i landet. (Foto: Norsk jernbanemuseum)



STORFORMAT: Bo Meyer har kombinert indianske og militære symboler i sin kunst.



SKJULT: Symbolenes betydning er forklart på små plaketter som er vanskelige å oppdage.



IØYNEFALLENDE: Allerede langs gangveien som fører opp til stasjonen fra Lysakerelva, blir man møtt av Bo Meyers kunstverk.

SYMBOLER OG PORTRETTER PRYDER STASJONEN

Kunstnerne Bo Meyer og Steinar Jakobsen har levert hvert sitt kunstverk til utsmykningen av Lysaker stasjon. De to har valgt svært ulike uttrykksformer og teknikker for sine bidrag.

Jernbaneverket initierte i utbyggingsprosjektets planfase et samarbeid med statens fagorgan for kunst i offentlige rom (KORO). Bo Meyer og Steinar Jakobsen vant konkurransen om den kunstneriske utsmykningen av den nye stasjonen.

Meyer og Jakobsen har i sine kunstverk valgt å ta utgangspunkt i stasjonens to hovedmaterialer som er betong og glass. Stasjonens enorme betongfasade prydes i dag av Meyers arbeider, mens Jakobsen har tatt utgangspunkt i gangstrøkets fargede glassvegger. Utsmykningen og plasseringen er i henhold til Jernbaneverkets ønske om at kunst og arkitektur gjensidig skal underbygge og berike hverandre.

«SIGNS»

Bo Meyers kunstverk «Signs» består av 32 symboler som er malt på stasjonens betongfasade.

Halvparten av symbolene er militære symboler som benyttes i forbindelse med strategisk planlegging av krigshandlinger og invasjon. Den andre halvparten av symbolene stammer fra en gruppe Nord-Amerikanske indianere.

– De militære symbolene representerer i mine øyne earth – det jordiske, og den elendighet og synd vi mennesker forårsaker, forteller Meyer. Indianersymbolene er blitt kanalisert til indianerne fra det ytre rom, og disse representerer for meg heaven og de guddommelige verdier, fortsetter han.

De 32 symbolene danner til sammen 16 symbolpar bestående av ett militært symbol og ett indiansk symbol.

KUNST I STORFORMAT

Meyer har levert et kunstverk i storformat. Symbolene har en størrelse på i overkant av 2x2 meter og er lette å få øye på. Kunstver-

kets betydning derimot er ikke like lett tilgjengelig.

Nøkkelen til en forståelse av kunstverket finnes på to plaketter som er plassert ved siden av symbolene. Plakettene er små og kan være vanskelige å få øye på, de må oppdages. Her er de enkelte symbolenes betydning forklart, men publikum må selv kombinere symbolene for å forstå symbolparenes meningsinnhold.

URBANE KVINNER I MØTE MED NATUREN

Steinar Jakobsens kunstverk består av portretter som er risset inn i fargede pleksi-glassplater. Arbeidene viser tre forskjellige kvinnekarakterer i møte med naturen. Jakobsen har i disse portrettene latt seg inspirere av skrekkfilmer, norske sagn og folkeeventyr.

– Bildene er i sin figurasjon strippet for individualitet og fremstår mer som





RISSET I GLASS: – Jeg ønsker at mine bilder skal være et pusterom i et hektisk miljø, sier Steinar Jakobsen.

silhuetter. Figurene er i tillegg i størrelsesorden én til én, og bildene og figurasjonene vil med dette kunne oppleves som en gjenpeiling av en selv, fortsetter Jakobsen.

PUSTEROM

Jakobsen har valgt å jobbe med utgangspunkt i stasjonens gangstrøk, og bildene er integrert i gangstrøket fargede glassvegger. – Valget av dette området er knyttet til stedets aktivitetsnivå og dets arkitektoniske utforming, forteller Jakobsen. – Gangstrøket er ett av stasjonens mest hektiske områder, og jeg ønsker at bildene skal være et pusterom i et hektisk miljø, som en jernbanestasjon jo er. Alle de tre arbeidene er plassert nært opp til en betongsøyle, og min idé er at publikum kan stå ved disse søylene og la tankene fly mens de venter på toget eller bussen, fortsetter Jakobsen.

Arbeidene er risset inn i vinduene og inspirasjon til å benytte denne teknikken fikk Jakobsen da han bodde i New York. – Jeg ble her fascinert av tagging på t-banevinduer, såkalt «scratchiti», og jeg har valgt å videreutvikle denne teknikken, forteller

kunstneren. Hvert av de tre arbeidene på stasjonen består av tre pleksiglassplater, én transparent farget og én sort som begge er risset, samt en klar bakplate.

UTSMYKKINGSUTVALG

Utsmykningen av Lysaker stasjon har vært et samarbeidsprosjekt mellom Jernbaneverket og KORO. Prosjektet som har en kostnadsramme på 1,5 millioner kroner, er i sin helhet finansiert av Jernbaneverket.

Den praktiske gjennomføringen av prosjektet har vært delegert til et utsmykkingsutvalg oppnevnt av KORO. Utvalget har hatt i oppgave å utarbeide utsmykkingsplan og å påse at utsmykningen har blitt gjennomført etter planen.

Billedkunstner Marit Arnekleiv har vært leder for utvalget og prosjektets kunstneriske konsulent. Utvalget har i tillegg bestått av sivilarkitekt Ivar Lykke, sivilarkitekt Jenny Osuldsen fra Snøhetta arkitekt, samt representanter fra Jernbaneverket.

Tekst: RAGNHILD AAGESEN
Foto: HILDE LILLEJORD



– Hva synes du om den nye stasjonen?

BJØRN WATVEDT

– Jeg synes det ser fint ut. Siden jeg leste mye om stasjonens plassering i kurve, var jeg litt spent på hvordan dette ville fungere, men for mitt vedkommende har jeg ikke oppfattet dette som et problem.

– Som dagpendler mellom Fornebu og Drammen setter jeg pris på at det har blitt enkel overgang til bussene. Men jeg kunne ønsket meg enda kortere vei til stasjonen når jeg kommer hit med en buss som stopper på sydsiden av E18. Og én ting til – jeg vil gjerne ha monitører med liste over kommende togavganger oppe på plattformene, ikke bare nede ved billettsalget!



KNUT VIK

– Dette ser jo veldig bra ut. Arkitekturen er fin, og arealene framstår som delikate. Det ser også ut som løsningsene er enkle å vedlikeholde. Dette er første gang jeg er her siden begge plattformene ble tatt i bruk, men det har blitt enkelt å finne fram i stasjonen.

SYNNØVE NAKKEN

– Jeg synes stasjonen har blitt veldig fin. Jeg pendler hit daglig fra Vestby, og det har vært fascinerende å se endringene etter hvert som stasjonen har tatt form. Anleggsperioden har gått greit, selv om vi har måttet gå lange omveier i perioder. Det er veldig positivt at det bygges flere spor, siden dette bidrar til å redusere antallet forsinkelser.



LIKER Å HOLDE ORDEN

Et mylder av maskiner, maskiner og utstyr kreves for å bygge en helt ny jernbanestasjon. Tallrike er også kravene til kvalitet, framdrift og kostnadskontroll, samt behovet for avklaringer underveis. – Det viktigste i denne jobben er å holde orden i saksene, mener prosjektleder Anne Braaten.

Anne har vært Jernbaneverkets prosjektleder for grunnarbeidene ved Lysaker stasjon. Det vil i praksis si alt unntatt byggingen av de jernbanetekniske anleggene, som er organisert med separat prosjektledelse.

En stor del av arbeidene har vært samlet i en kontrakt med entreprenøren PEAB, med en verdi på ca. 500 millioner kroner. I tillegg kommer flere mindre entrepriser. Prosjekt- og byggeledelsen har ansvaret for at disse betydelige bestillingene leveres Jernbaneverket til den tid, pris og kvalitet som er avtalt.

Anne Braaten begynte i Jernbaneverket i 2002 som geotekniker under byggingen av nytt dobbeltspor i Sandvika. Hun ble tilknyttet prosjektet Lysaker stasjon ved oppstart detaljprosjektering i 2004. At hun deretter steg i gradene og ble først byggeleder og deretter prosjektleder, skyldes i stor grad hennes gode evne til å beholde oversikten og kontrollen i en hektisk hverdag med mange baller i lufta, sier de som kjenner henne.

MANGESIDIG OG SAMMENSATT

– Det er spesielt å bygge stasjoner. Jeg tror knapt det er et eneste fagfelt innen bygg og anlegg som vi ikke har vært innom. Alt fra masseflytting og store betongarbeider til lamper, skilt, beslag, fjernvarme og kunstnerisk utsmykking. Jeg har lært veldig mye om veldig mange forskjellige ting her på Lysaker, sier Anne.

– Samtidig betyr dette at veldig mange aktører har vært involvert, blant annet et stort antall underentreprenører og -leve-

randører. Vi har også utført arbeid for andre etater, først og fremst veiomlegginger og ny bussterminal på oppdrag fra Statens vegvesen og Akershus kollektivterminaler, men også omfattende omlegginger av ledningsnett til Bærum kommune samt kabelomlegginger for blant annet Relacom og Hafslund.

– Antallet grensesnitt har med andre ord vært stort. Det er vårt ansvar å sikre god kvalitet på utført arbeid, og derfor trenger vi tilstrekkelig med ressurser til å kunne følge opp på en god måte. Vi må ha nok folk til å kunne være på byggeplassen når arbeidene skjer, uansett hvilke skift som jobbes.

– Som prosjektleder er jeg ansvarlig, men dette er først og fremst et lagarbeid. Det store spennet i fagområder må gjenspeiles i organisasjonen. Riktig sammensatt kompetanse er veldig viktig, og her har vi greid å samle et kjempegodt lag på Lysaker, sier Anne.

TRAVEL HVERDAG

– *Hva liker du ved jobben din?*

– Det er motiverende å være med på å skape noe nyttig. Det gir meg stor glede å se hvordan stasjonen vokser fram. Hverdagen kan være veldig travel, men jobben blir aldri kjedelig. Det skjer ting hele tiden – forutsette eller ikke – og ingen dager er like. Dette gjør at jeg trives, selv om det kan bli mange lange dager.

– Jeg har tre barn, og det er ikke uproblematisk å kombinere jobb med familieliv. Men det går nå som unge nærmer seg



voksen alder. For ti år siden kunne jeg ikke hatt denne jobben.

– EN FLOTT STASJON!

– *Hvordan føles det å være ferdig med en så stor oppgave?*

– Det kjennes kanskje litt rart nå som stasjonen blir tatt i bruk og offisielt åpnet, men slett ikke vemodig. Vi er jo prosjektmennesker som liker å se resultater av det vi gjør. Det eneste som kan være litt trist, er at menneskene du har jobbet tett og intenst sammen med i en periode, nå spres for alle vinder. Men slik er det i denne bransjen, og nå er vi klare for nye utfordringer!

– Jeg synes stasjonen har blitt veldig flott.

Det er artig å se at den har blitt minst like fin som på arkitektens perspektivtegninger før byggestart. Jeg synes det er riktig at det legges vekt på kvalitet i utførelsen og å gjøre ting pent. Da tror jeg også at arealene blir mindre utsatt for hærverk og ødeleggelser. Med godt vedlikehold, vask og pleie vil denne stasjonen være tiltalende i mange år framover.

– Tilgjengelighet, sikkerhet og servicetilbud blir uendelig mye bedre enn på den gamle, nedslitte stasjonen. Det blir svært enkel overgang til annen kollektivtrafikk, og utformingen blir tidsmessig og tiltalende. Dette er en stasjon i toppklasse!

Tekst: OLAV NORDLI Foto: ØYSTEIN GRUE

SPILLER PÅ FARGER OG KONTRASTER

På stasjonen har det vært en utfordring å passe inn massive elementer og mange tekniske installasjoner på et område med svært begrenset plass. Dette gjelder også i forhold til den arkitektoniske utformingen, som er gjort av det kjente arkitektfirmaet Snøhetta.

– Visuelt har vi forsøkt å roe ned det tekniske, samtidig som vi har forsterket stasjonens bueform gjennom blant annet en markant kantdrager langs sporene. Utformingen av takene er ment å gi plattformene et luftig uttrykk som står i kontrast til den mer massive formen i undergangen under sporene. Granitt har blitt valgt for et solid og lyst gulvdekke, sier Frank Kristiansen i Snøhetta.

– Vi har brukt farget glass for å spille på kontraster og skape litt friske farger i et miljø med mye betong. Det fargede glasset gjør utleiearealene i undergangen til landskapselementer, «blobber», som lyses opp fra innsiden. Vi har ellers lagt vekt på et rent uttrykk i gangstrøket, med færrest mulig søyler slik at det blir godt gjennomsyn og lesbarhet, forteller Kristiansen.

– Fargebruken er også ment å gjøre det enklere å orientere seg i stasjonen, med to ulike farger på betongflatene på den nordre og søndre plattformen. Fargene på trappetårnet opp til Lysaker torg er også ment å fange oppmerksomheten og markere stasjonen fra motorveien.

– Skifer og steinblokker fra den gamle stasjonen er forsøkt gjenbrukt i murer på området. Når det gjelder broene over Lysakerelva, har vi valgt valgt lyssetting for å betone buene mot elveløpet som en del av det urbane kveldsbildet, legger han til.

