

Vedlegg 1 Lysaker stasjon; oversikt over forbedringer av ny 4-spors stasjon i forhold til eksisterende 2-spors stasjon

Områder	Eksisterende stasjon	Ny stasjon	Forbedringer for brukergrupper	Kommentarer
Kollektivterminal	Buss, taxi, tog.	Buss, taxi, tog, Fornebubanen	De ulike kommunikasjonsforbindelser vil bli bedre og mer oversiktlig. Terminalen vil bli lett tilgjengelig fra både nord og syd. Servicefunksjonene vil bli sentralt plassert i gangsonen/gangstrøket under plattformområdet .	Terminalen er utviklet og koordinert i samråd med relevante brukergrupper.
Bussterminal	<ul style="list-style-type: none"> * 5 bussoppstillingsplasser. Oppstillingen separerer ikke på lokal- og ekspressbusser. * Bussoppstillingen er ensrettet - vestover 	<ul style="list-style-type: none"> * Ny bussterminal blir ensrettet med oppstilling vestover * Lokal- og ekspressbusser får separate oppstillinger. Lokalbusser nærmest stasjonen. Ekspressbusser ut mot E18 * Det blir i alt 8 oppstillingsplasser. 4 for lokalbusser og 4 for ekspressbusser * Det er tilrettelagt for at bussterminalen på et seinere tidspunkt skal kunne bygges om til regulert løsning, slik at den kan håndtere to-vegs busstrafikk * Bussterminal og venteområder blir større og mer oversiktlige enn de er i dag. * Det vil bli betongdekke og varmekabler * Alle busser som i dag stopper/terminerer (23-bussen) vest for bussterminalen, vil få nytt bussstopp langs øst-siden av Vollsveien mellom rundkjøring på løkk og rundkjøring i Vollsveien. I alt 2 plasser * Dagens buss-stopp langs sydsiden av E18, som betjener vest-østgående busstrafikk, beholdes slik det er i dag. 	<ul style="list-style-type: none"> * Separat oppstilling for ekspress- og lokalbusser gjør terminalen mer oversiktlig og lettere tilgjengelig for de reisende * Ingen konflikt med Kiss & Ride og taxi. Innebærer en mer trafiksikker løsning. 	Hele bussterminalen er utviklet i samråd AKT, Statens vegvesen og øvrige brukergrupper. Ivaretatt med hht skilting, monitører og møbelering. Varme i veg og oppholds-sonen.
Avkjøring fra E18 østfra til Vollsveien /	<ul style="list-style-type: none"> * Felles avkjøring like etter Lysaker bru * Kun buss og taxi kan kjøre direkte 	* Det blir separate avkjøringer fra E18 til bussterminal og Lysaker. Til bussterminalen blir avkjøringen like etter Lysakerelva. For øvrig	Uendret	

Vedlegg 1 Lysaker stasjon; oversikt over forbedringer av ny 4-spors stasjon i forhold til eksisterende 2-spors stasjon

Områder	Eksisterende stasjon	Ny stasjon	Forbedringer for brukergrupper	Kommentarer
bussterminal	inn på terminalen fra øst * Personbiltrafikk østfra må kjøre om rundkjøring i Vollsveien for så å komme på terminalen fra vest	trafikk blir avkjøringen like etter avkjøringen for bussene.		
Taxiholdeplasser, Kiss & ride	*Er plassert på nordsiden av bussoppstillingen inn mot Vollsveien/jernbane * Taxi og K&R har felles innkjøring fra vest * Det er plass til 6-8 taxier *Det er 4-6 plasser for biler, men med kun kortidsparkering.;10min	* Det blir to taxiholdeplasser. En på nordsiden av ny stasjon i forlengelsen av Gangstrøket med plass til 10 drosjer og én i østenden av Lysakerlokket også den med plass til 10 drosjer. * Det blir tilrettelagt for K&R på nordsiden av stasjonen i rundkjøring i forlengelsen av Gangstrøket	Uendret	
Parkering	Ingen	50 – 60 plasser blir etablert på den gamle barnehagetomta til Tøffe barnehage.	Forbedring av tilbudet	Det er ikke planlagt langtidsparkering. Dette er henvist til eksisterende p-hus plasser i området.
Sykkelparkering	* Sykkelparkering på nord- og sydsiden * På sydsiden er det ca. 50 plasser. Plassene er relativt uorganisert og delvis i konflikt med gangtrafikk * På nordsiden er det ca. 10 plasser	Det blir tilrettelagt for ca 200 sykkelparkeringsplasser. Disse er fordelt med ca 50 plasser på nordsiden og ca 150 plasser på sydsiden.	Vesentlig bedre tilbud.	Sykkelparkeringen er nå organisert nært til stasjonen.
Atkomst til stasjonen for gående	* Atkomst fra nord via gangkulvert under jernbanen og via fortau langs kjøreundergang (langs Lysakerelva) under jernbanen * Atkomst fra Lysakerlokket via spiraltrapp i østenden av lokket og via fortau langs østsiden av Vollsveien og sydsiden av påkjøringsrampa fra Lysaker mot vest * Atkomst fra Lysaker syd, sydøst og sydvest via undergang under E18	I prinsipp opprettholdes dagens gangvegsmønster, men vil med nye løsninger få langt bedre kapasitet og bli mer oversiktelig (trafikksikkert) og mer direkte tilknyttet den nye stasjonen. Blant annet kan nevnes: * Ny vertikalforbindelse til Lysakerlokket. Denne vil inneholde både trapper og heiser (2 stk.) * Et bredt gangstrøk under den nye stasjonen med god tilknytning til begge plattformer fra både nord- og sydsiden. * Nytt fortau langs ny atkomstveg på nordsiden	Vesentlig bedre tilbud.	Sikkerheten ved bedre kryssingspunkt mellom de ulike kommunikasjonsårene
Atkomst til	Det er eget sykkelvegssystem, men med	Tilnærmet samme sykkelvegssystem som	Vesentlig bedre tilbud.	

Vedlegg 1 Lysaker stasjon; oversikt over forbedringer av ny 4-spors stasjon i forhold til eksisterende 2-spors stasjon

Områder	Eksisterende stasjon	Ny stasjon	Forbedringer for brukergrupper	Kommentarer
stasjonen for syklende	mange konfliktpunkter	tidligere, men mer oversiktlig.		
Atkomst plattformer	* trapp og rampe	* trapp, rulletrapp, heis og rampe (stigning = 1:16)	Universell tilgjengelighet for alle brukergrupper	
Informasjon	* høyttaler, monitorer, anvisere ur, delvis betjent billettutsalg * Ingen helhetlig skiltplan	* høyttaler, monitorer, anvisere og ur * teleslynge. * billettautomater (ikke betjent billettutsalg) * kontrastmarkering på alle trappeneser og trapperepoer * helhetlig samordnet skiltplan for hele kollektivterminalen	Forbedringer for alle brukergrupper	Skiltplan er utarbeidet i samråd med ulike brukergrupper. Stasjonshallen er utviklet med info for de reisende. Nye krav til informasjon er ivaretatt
Taktil merking	* Ingen	* Komplett taktil merking (infotavle, ledelinjer, kart, knutepunkt, sikkerhetslinje/-felt på plattform, heistabla, spornummeranvisning)	Forbedring for blinde, svaksynte og orienteringshemmede	Løsningene utarbeides i samarbeid med handikapforbundet og blindeforbundet
Videoovervåking - togside	* ingen	*Overvåking av togside	Sikrer togfremføring	Hjelper ombordpersonell/ lokfører til å få kontroll over togsiden
Videoovervåking - generelt	*ingen	*Overvåking av stasjonsområdet	Økt sikkerhet	
Plattform	* Ikke varme i plattform, som krever bl.a strøing vinterstid * høyde på dagens plattform er 57 cm *Klimabeskyttelse på plattform	* Vannbåren varme i hele plattformen. * ny plattform bygges med en høyde på 65 og 70 cm * Plattformlengden økes til 250m * Økt total areal på plattformene * Klimabeskyttelse på hver plattform * Kontrastmarkering * Sklisikring * møbler og skilting etter de nyeste kravene – designhåndboken * ledlys som markering av sikkerhetslinje	* Varme i plattformen unngår snørydding og mindre risiko for å skli. Større driftssikkerhet av heis og rulletrapper * Høyere plattform gir kortere innstigningsavstand til tog * Plattformen er utviklet i hht universell utforming	Utvikling av møblering skjer i samråd med ulike brukergrupper
Avstand plattform – tog	* Største avstanden mellom plattform og tog er ca 46 cm	* største avstand mellom plattform og tog er ca 36 cm * Gitterrist montert under plattformkant slik at usikret avstand mellom tog og plattform kan bli	Vesentlig forbedring	

Vedlegg 1 Lysaker stasjon; oversikt over forbedringer av ny 4-spors stasjon i forhold til eksisterende 2-spors stasjon

Områder	Eksisterende stasjon	Ny stasjon	Forbedringer for brukergrupper	Kommentarer
		mindre enn 16 cm		
Servicearealer	*Toalett, kiosk, telefon, billettrom	*Toaletter, Kafeer, kiosker, billettrom, tilrettelagt for minibank	Forbedring	
Områder tilknyttet stasjonen	*Tverrforbindelse nord – sør består i dag av en smal og lav undergang øst for stasjonen *Visuell helhet ved bruk av skifer	*Ny nord-sør forbindelse under stasjonen (18m bredt gangstrøk med servicearealer) *Utvidelse av Lysakerlokket med ny vertikalforbindelse til stasjonsområdet *Utsmykking *Landskapsmessige tilpassning med helhetlig materialbruk for hele området * Generell visuell helhet	Vesentlig forbedring	Områdene nord og sør for stasjonen knyttes bedre sammen med gangstrøket under plattformene. Ny stasjon binder Lysakerområdet sammen visuelt og funksjonelt. Det er tatt hensyn til fremtidig planer så langt disse er kjent
Ny Vollsvei / Granfossbru	*Gammel veibru, med svært dårlig standard og bæreevne. Vollsveien er smal med 1 – 1,5 m smalt fortau på sørsiden	*Ny Granfoss bru m/ 3 felt, fortau på østsiden, gs-veg på vestsiden av brua. *Vollsveien får bedre geometri, 3 kjørefelt hvorav 1 kollektivfelt fra Granfoss bru og frem til rundkjøring i Vollsveien, adskilt gs-veg på sørsiden av veien og fortau på nordsiden.	Vesentlig bedre løsning. Nevner bl.a. * Bedre kapasitet for bil/buss * Økt trafiksikkerhet * Bedre tilbud for syklende og gående	
Elveveien	*Smal veiundergang under jernbanen, med fortau på vestsiden av veien	* Ny jernbanebru over veien gir større lysåpning, bedre veigeometri og større fotgjenger areal. Løsningen er tilpasset regulert løsning, som viser en stor oval rundkjøring tilpasset en evt nedbygging av E18 og muligheter for tilknytning til to-vegs trafikk på bussterminalen.	Forbedring	