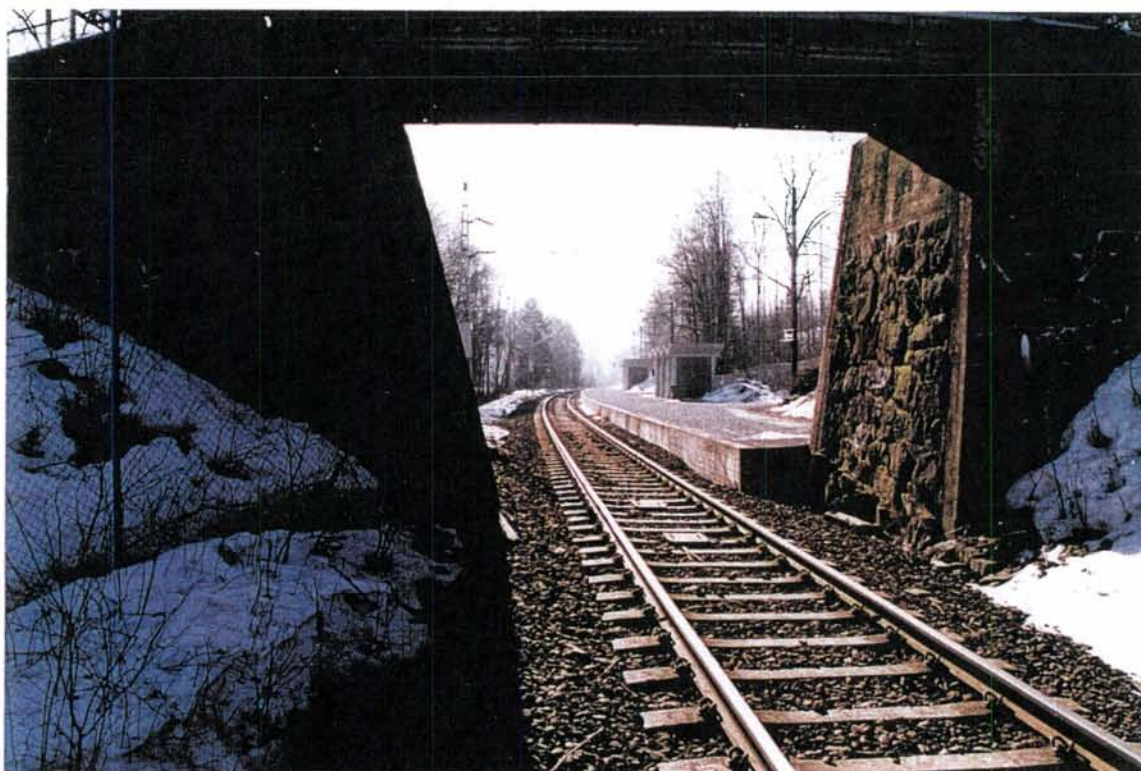


**- TILSTANDSANALYSE -**

**SPIKKESTADLINJEN**

**STASJONER OG HOLDEPLASSER**



*(Bildet viser Bondivatn holdeplass)*



Jernbaneverket

Jernbaneverket  
Biblioteket

**JERNBANEVERKET - REGION ØST - PLANAVDELINGEN**  
**- Våren 1997 -**

**INNHOLDSFORTEGNELSE**

<b>INNHOLDSFORTEGNELSE .....</b>	<b>2</b>
<b>BAKGRUNN .....</b>	<b>4</b>
<b>1. FELLES FOR ALLE STOPPESTEDENE .....</b>	<b>6</b>
1.1. DIVERSE PLANER .....	6
1.2. VERNEVERDIGE BYGNINGER .....	7
1.3. MANGLER .....	7
1.4. POSITIVE SIDER VED STOPPESTEDENE .....	7
<b>2. BONDIVATN HOLDEPLASS (KM 25,43) .....</b>	<b>8</b>
2.1. BELIGGENHET .....	8
2.2. STOPPESTEDETS STANDARD .....	9
2.3. DAGENS TRAFIKALE SITUASJON .....	11
2.4. AREALBRUKSPLANER .....	12
2.5. UTVIKLINGSMULIGHETER .....	12
<b>3. GULLHELLA HOLDEPLASS (KM 26,91) .....</b>	<b>13</b>
3.1. BELIGGENHET .....	13
3.2. STOPPESTEDETS STANDARD .....	14
3.3. DAGENS TRAFIKALE SITUASJON .....	15
3.4. AREALBRUKSPLANER .....	16
3.5. UTVIKLINGSMULIGHETER .....	17
<b>4. HEGGEDAL STASJON (KM 29,34) .....</b>	<b>18</b>
4.1. BELIGGENHET .....	18
4.2. STOPPESTEDETS STANDARD .....	18
4.3. DAGENS TRAFIKALE SITUASJON .....	21
4.4. AREALBRUKSPLANER .....	22
4.5. UTVIKLINGSMULIGHETER .....	23
<b>5. HALLENSKOG HOLDEPLASS (KM 30,88) .....</b>	<b>25</b>
5.1. BELIGGENHET .....	25
5.2. STOPPESTEDETS STANDARD .....	25
5.3. DAGENS TRAFIKALE SITUASJON .....	27
5.4. AREALBRUKSPLANER .....	28
5.5. UTVIKLINGSMULIGHETER .....	29
<b>6. RØYKEN STASJON (KM 34,45) .....</b>	<b>31</b>
6.1. BELIGGENHET .....	31
6.2. STOPPESTEDETS STANDARD .....	31
6.3. DAGENS TRAFIKALE SITUASJON .....	34
6.4. AREALBRUKSPLANER .....	35
6.5. UTVIKLINGSMULIGHETER .....	35
<b>7. ÅSÅKER HOLDEPLASS (KM 36,07) .....</b>	<b>37</b>
7.1. BELIGGENHET .....	37
7.2. STOPPESTEDETS STANDARD .....	37
7.3. DAGENS TRAFIKALE SITUASJON .....	40
7.4. AREALBRUKSPLANER .....	40
7.5. UTVIKLINGSMULIGHETER .....	41
<b>8. SPIKKESTAD STASJON (KM 37,51) .....</b>	<b>42</b>
8.1. BELIGGENHET .....	42
8.2. STOPPESTEDETS STANDARD .....	42

8.3. DAGENS TRAFIKALE SITUASJON .....	46
8.4. AREALBRUKSPLANER .....	46
8.5. UTVIKLINGSMULIGHETER .....	47
<b>9. DIVERSE KOMMENTARER.....</b>	<b>48</b>
9.1. ANDRE ANVENDELSER AV SPIKKESTADLINJEN .....	48
9.2. FEILKILDER .....	48

## **BAKGRUNN**

Når Gardermobanen åpnes i oktober 1998 vil en ny situasjon oppstå for all persontrafikk på Østlandet. Flere av flytogene (en frekvens på 3 tog/time) vil ha Asker stasjon som start- og slutt punkt, og Askers betydning som knutepunkt vil således øke. Det er derfor viktig å se på tilbringertjenestene til Asker stasjon, blant annet Spikkestadlinjen. Denne går fra Asker i nord til Spikkestad i sørvest, og er det som er igjen av Drammensbanens tidligere trasé før denne ble lagt om via Liertunnelen.

Ut fra dette ønsker JØ å kartlegge en del forhold knyttet til hvordan Spikkestadlinjen betjener dagens reisende, slik at man får et overblikk over hvilke begrensninger og muligheter for en antatt økning i passasjerantallet. Denne rapporten er kun vinklet mot stoppestedenes tilstand og utenforliggende faktorer (f.eks. reguleringsplaner). Disse faktorene kan variere i grad og betydning. Rapporten tar ikke for seg Spikkestadlinjens banetekniske standard.

Det er først og fremst to forhold som kan føre til at trafikkgrunlaget for Spikkestadlinjen øker. Det første er generell boligbygging i tilknytning til en del av stoppestedene. De fleste av disse områdene er de aktuelle kommunene i ferd med, eller kommer til i løpet av noen år å utarbeide reguleringsplaner for. Det andre forholdet er at det for en del mennesker som tidligere har brukt bil til Fornebu, i fremtiden kan være interessant å benytte seg av tog for å komme til Gardermoen grunnet økt reiselengde. Et tredje forhold, som ikke er behandlet her, er lokal oppbygging av næringsvirksomhet.

Pr. i dag er det syv steder toget stopper på langs Spikkestadlinjen, regnet fra Asker: Bondivatn, Gullhella, Heggedal, Hallenskog, Røyken, Åsåker og Spikkestad. De tre første er i Asker kommune (Akershus fylke), mens de resterende fire er i Røyken kommune (Buskerud fylke). I Akershus er det bestemte tilskuddsordninger for bygging og utvikling av kollektivterminaler, noe som ikke er tilfelle i Buskerud. Denne forskjellen kan til en viss grad merkes på de enkelte stoppestedene.

I rapporten er hvert enkelt stoppested fortløpende vurdert. Det legges først og fremst vekt på stasjonenes/holdeplassenes tilknytning til eksisterende og planlagt infra-/samfunnsstruktur, deriblant boligfelt og tettstedsutvikling. Det vil også i noen grad bli sett på stoppestedets fysiske beskaffenhet, og dets forhold til omgivelsene. I dette ligger blant annet estetikk, som er viktig med tanke på det inntrykket brukerne får av transportmiddelet. Dette virker inn på attraktiviteten, og dermed transportbedriftens lønnsomhet. Angående den estetiske vurderingen som gjøres i rapporten, står disse synspunktene for rapportskrivers regning, og gjenspeiler ikke nødvendigvis en allmenn oppfatning i JØPL.

I siste del er utsnitt fra arealdelene til kommuneplanene for Asker og Røyken tatt inn. Rapporten bør leses i sammenheng med disse. Et par kommentarer til disse planene: Øst for Hallenskog er det et område som ikke dekkes av noen av de to kommuneplanene fordi den "enklaven" det her er snakk om, ble overført fra Røyken kommune til Asker kommune pr. 1/1-96. Den andre kommentaren gjelder plasseringen av Åsåker holdeplass. Dette navnet er ikke nevnt på kommuneplankartet. Åsåker holdeplass ligger 1,62 km vest for Røyken stasjon. (Nærmere bestemt ved boligfeltet midt mellom Spikkestad og Røyken som er merket med et to-tall på kommuneplankartet.)

Ellers er det for omtalen av det enkelte stoppested gitt et mindre kart som er kopiert fra rapporten "Adkomstforhold til nærtrafikkstasjoner. Status og forslag til tiltak." (NSB Engineering, januar 1992.) Målestokken er 1:5000. Det må gjøres oppmerksom på at disse kartene ikke alltid samstemmer 100 % med dagens virkelighet ved at det f.eks. kan være enkelte sidespor som er fjernet, bygninger er bygget/revet etc.

Angående trafikkteilingene, er disse mottatt fra NSB BA Persontrafikk. Teilingene, som er en sum av både av- og påstigende, er i utgangspunktet konfidensielle. Dog er det gitt tillatelse til å offentliggjøre trafikkteilingene i denne rapporten. Følgelig gir dette ingen hindringer for denne rapportens spredning.

Øvrige kilder: Samtaler med representanter for de tekniske avdelingene i Asker og Røyken kommuner, rapportskrivernes egne befaringer, Statens Vegvesen: "Hovedveg Asker - Røyken" (konsekvensutredning - foreløpig rapport) og SCC Bruer AS: "Utredning av kollektivtrafikk og samordnet arealbruk for ny Røykenvei".

Rapporten er utarbeidet og utgitt av Jernbaneverket - Region Øst - Planavdelingen ("JØPL") v/Kjell Tore Karlsen.

## 1. FELLES FOR ALLE STOPPESTEDENE

### 1.1. DIVERSE PLANER

#### Jernbanelinjen/NSB BA

Teknisk avdeling lager i løpet av 1997 hovedplan for forlengelse av Spikkestadlinjens plattformer. Målet er at alle plattformene blir minimum 170 m lange. Krav til høyde er 57 cm. Detaljer er å finne i planprogrammet på side 0.17. Planene innebærer oppgradering fra tre til betong/asfalt. På det nåværende tidspunkt er det ikke tatt noen avgjørelse om hvor mange av de eksisterende plattformene lavere enn 57 cm som skal få denne høyden.

I følge NSB BA Eiendom Oslo, er det ingen planer for stasjons- og holdeplassutvikling på Spikkestadlinjen fra deres side. Dette er først og fremst på grunn av generelt små midler til slike investeringer både i NSB, fylker og kommuner. Dessuten anser NSB BA Eiendom Oslo dette som en såpass trafikksvak strekning at den er lavt prioritert.

#### Statens Vegvesen (Akershus/Buskerud)

Det er i forbindelse med den nye Oslofjordforbindelsen under utredning en ny hovedveiforbindelse mellom E18 i Asker og Krokodden i Røyken. Det må gjøres oppmerksom på at den foreløpige rapporten som er brukt som kilde i *dette* dokumentet, er unntatt offentlighet. De forskjellige alternativene berører ikke Spikkestadlinjen direkte, men det kunne være interessant å få avklart hvilke indirekte konsekvenser disse alternativene vil få for jernbanen. Et eksempel på en slik konsekvens er hvorvidt den nye hovedveiforbindelsen vil gjøre det mer attraktivt for den lokale befolkningen å kjøre bil istedenfor tog. Med andre ord om dette prosjektet vil "stjele" kunder fra NSB BA.

I "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging" står blant annet følgende: "Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, f.eks regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet." Den foreløpige konsekvensutredningsrapporten til dette prosjektet hevder at dette ikke er praktisk gjennomførbart med dagens situasjon. Dette veiprojektet har i tillegg til nullalternativet to andre alternativer av varierende omfang. Alt. 1 kalles "Ny Røykenvei" og alt. 2 kalles "Utbedringsalternativet", og har henholdsvis prislapper på 810 mill kr og 512 mill kr.

I den foreløpige rapporten er det ikke vist noe alternativ som forsøker å få en størst mulig samfunnsøkonomisk nytte og effekt ved å investere i tiltak for å gjøre kollektivtrafikken i området mer attraktiv, i stedet for en ensidig satsing på vei. I tillegg kunne man prøve å legge den nye hovedveien nærmere jernbanen, hvilket kan gi to fordeler:

1. Tilgjengeligheten til det enkelte stoppested ville blitt bedret.
2. Jernbanen hadde kunne dratt fordel av det bosettingsmønsteret som en ny vei ofte fører med seg, noe som hadde gitt beboerne større valgfrihet til å velge transportmiddel.

Hvorvidt en bedre tilgjengelighet til en ny Røyken-vei ville vært negativt eller positivt for jernbanen, er det diverse konkurransefaktorer som rutetider, billettpriser, komfort, bensinpriser og veistandard som avgjør. Man må heller ikke glemme den tredje aktøren, nemlig buss. Dette er det opp til politikerne å sette rammer for.

## **1.2. VERNEVERDIGE BYGNINGER**

Rapporten "Verneplan for jernbanebygninger" (Roslands Arkitektkontor AS, 12/2-93) er blitt studert. Her har NSB og Riksantikvaren samarbeidet om utarbeidelsen av en landsomfattende verneplan for jernbanebygninger. Av vel 5000 registrerte bygninger er 439 valgt ut til å stå på vernelisten. 106 av disse 439 er foreslått fredet. Ingen av stasjonsbygningene og godshusene på Spikkestadlinjen er å finne på vernelisten.

Et forbehold må likevel tas. Tekniske installasjoner og konstruksjoner som master, bruer, støttemurer o.l. er ikke medtatt i verneplanen, selv om trallebuer, leskur o.l. er det. Det er derfor ikke gitt at det er "fritt fram" å rive det som måtte ønskes av tekniske installasjoner og konstruksjoner. Følgelig må eventuell riving avklares for hvert enkelt tilfelle. Dog vil det i 1997 settes i gang et arbeid med en landsverneplan for slike konstruksjoner.

## **1.3. MANGLER**

Her listes det opp en del funksjoner som er med på å gjøre stoppesteder mer brukervennlige, men som mangler på Spikkestadlinjen. Dette er uavhengig av eventuelle krav om slike funksjoner i diverse lover og regler. For enkelttilfeller er disse beskrevet under den enkelte stasjon/holdeplass. På Spikkestadlinjens stoppesteder er det følgende felles mangler:

- Manglende tilrettelegging for funksjonshemmede. Med funksjonshemmede menes ikke bare bevegelseshemmede og rullestolbrukere, men også eldre mennesker dårlige til bens, syns- og hørselshemmede, osv. I denne kategorien kan også folk med barnevogner regnes. For rullestoler/barnevogner går det *stort sett* greit å komme seg fra adkomstsoner til plattformene, verre er det å komme seg inn på venterommene. Annet som mangler for funksjonshemmede: Teleslynger, toaletter, blindeskrift/bakkens lesbarhet, egen bilparkering (unntak: Heggedal), bokstavstørrelse på skilt...
- Det er ingen elektronisk skilting av avganger, innstillinger og forsinkelser.
- Kun på ett stoppested er sikkerhetsavstanden markert (Hallenskog).
- Ingen mulighet for å kjøpe tilberedt mat. Det er også dårlig med vanlige kioskvarer.
- Få telefonautomater

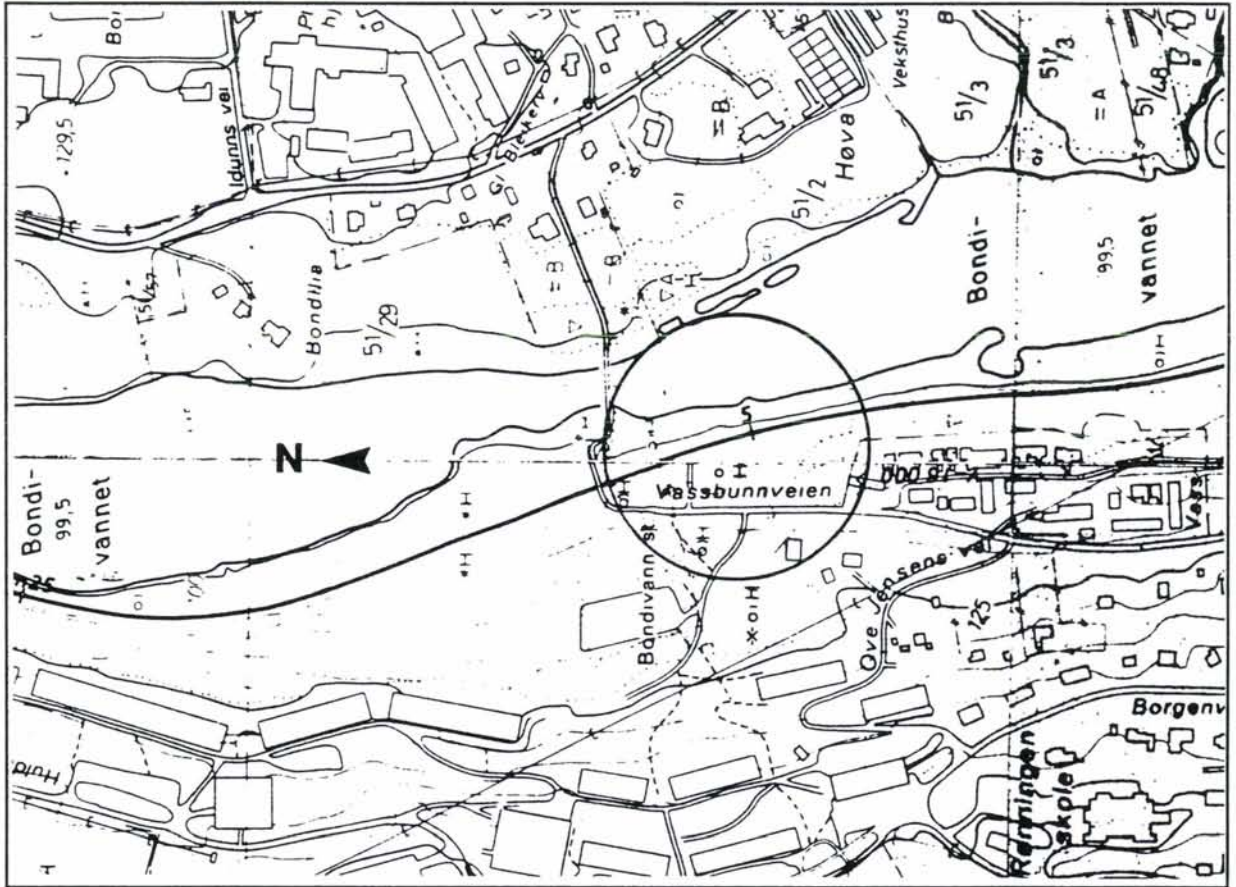
## **1.4. POSITIVE SIDER VED STOPPESTEDENE**

Man har ofte lett for bare å fokusere på det negative. For at rapporten ikke skal gi et for ensidig negativt inntrykk, presenteres det under en del positive forhold som ble observert under de befaringer som ble gjort. For samtlige stoppesteder gjelder :

- De er belyst.
- Det finnes minst én akseptabel adkomst for hjulbrukere (rullestol/barnevogn) med unntak av Åsåker. Dog har Åsåker en bratt rampe som *til nød* kan aksepteres.
- De har en eller annen form for værbeskyttelse, dog varierer standarden.
- Andre positive ting som ikke nødvendigvis er en selvfølge overalt: stedsnavn er skiltet på plattform, minst ett skilt med rutetabeller.

## 2. BONDIVATN HOLDEPLASS (KM 25,43)

### 2.1. BELIGGENHET



Bondivatn holdeplass har ensidig perrong på vestsiden av jernbanen, og ligger i enden av den kommunale Vassbunnveien (boligvei). Umiddelbart på vestsiden av holdeplassen skråner terrenget oppover (delvis skogkledd og delvis bebygd åsside), mens det på østsiden er et mindre skogholt, deretter en innsjø (Bondivatn) og så en lettere bebygd skråning. I tillegg til Vassbunnveien er holdeplassen tilknyttet to g/s-veier. Disse sørger for adkomst henholdsvis fra blokkområdet rett vest for holdeplassen, og bebyggelsen på østsiden av innsjøen via en hengebru. Nord for holdeplassen krysser g/s-veien jernbanen med en bru. Det synes som om enkelte heller foretrekker å krysse jernbanen i plan slik bildet på neste side viser, enn å benytte seg av nevnte bru.





*I forgrunnen sees en snarvei folk benytter istedenfor gangbruen til høyre i bildet. Gjerdet (opprinnelig med piggtråd på toppen) er av den grunn tråkket ned.*

## **2.2. STOPPESTEDETS STANDARD**

### Adkomst

Vassbunnsveien har verken fortau eller g/s-vei. G/s-veien som går opp åssiden til blokkbebyggelsen i vest, var på grunn av snø og leire mindre brukervennlig. Dette gjelder spesielt for barnevogner og rullestoler.

Av bildene kan det synes som om g/s-veien i øst ikke er belyst. Dette er ikke helt betryggende for gående og syklende etter mørkets frembrudd, spesielt ikke på hengebruen som er noe vinglete. Et mer fremtredende problem er g/s-veiens planfrie kryssing nord for holdeplassen, se neste bilde.

Av neste bilde går det fram at både trapp og rampe er av miserabel karakter. Hvis det tas en kikk på forsidebildet, som viser den samme bruen sett fra nord, sees det en markant sprekk på det venstre brukaret. Det sees også at bruen er støpt oppe på en eldre bru (en slags motsatt form for forblending). I tillegg til dette, er brudekket av tre, som på regnværsdager dermed kan bli glatt.



*I midten er en tretrapp i meget dårlig forfatning (minst ett gjennomrøttent trinn, vindskjevhet på den øverste delen). Til høyre en grusrampe av tvilsom estetisk kvalitet.*

#### Parkering

Det er ingen oppmerkede parkeringsplasser for kjørende eller syklende. Ei heller finnes det sykkelstativer. "Anarkistisk" løsning for de som vil parkere. Plassen som kan brukes til parkering består av slitt asfalt, med noe innslag av grus. Angående solbeskyttelse er området omgitt av tilsynelatende fritt voksende vegetasjon. Siden denne vegetasjonen er konsentrert til vestsiden av parkeringsplassen, tilsier dette minimal skjerming mesteparten av dagen. Når det gjelder snølagring, virker det som om det er mulighet til å dumpe snøen på steder der den ikke vil være i veien for trafikk og parkering.

#### Tilgang til andre kommunikasjonsmidler

Det finnes ingen drosje- eller bussholdeplass i umiddelbar nærhet.

#### Plattform

Holdeplassen består av én betong-/asfaltplattform med lengde på 172 m og høyde 0,50 m.

#### Inventar og service

Det er to leskur, en søppelkasse, to strøsandkasser og ingen sitteplasser der.

#### Informasjon

Det er ingen høytalere der. Under befaring ble det ikke påvist noen skilting til holdeplassen på vestsiden av Bondivatn innsjø. Det er uvisst om det er skiltet på østsiden av sjøen.

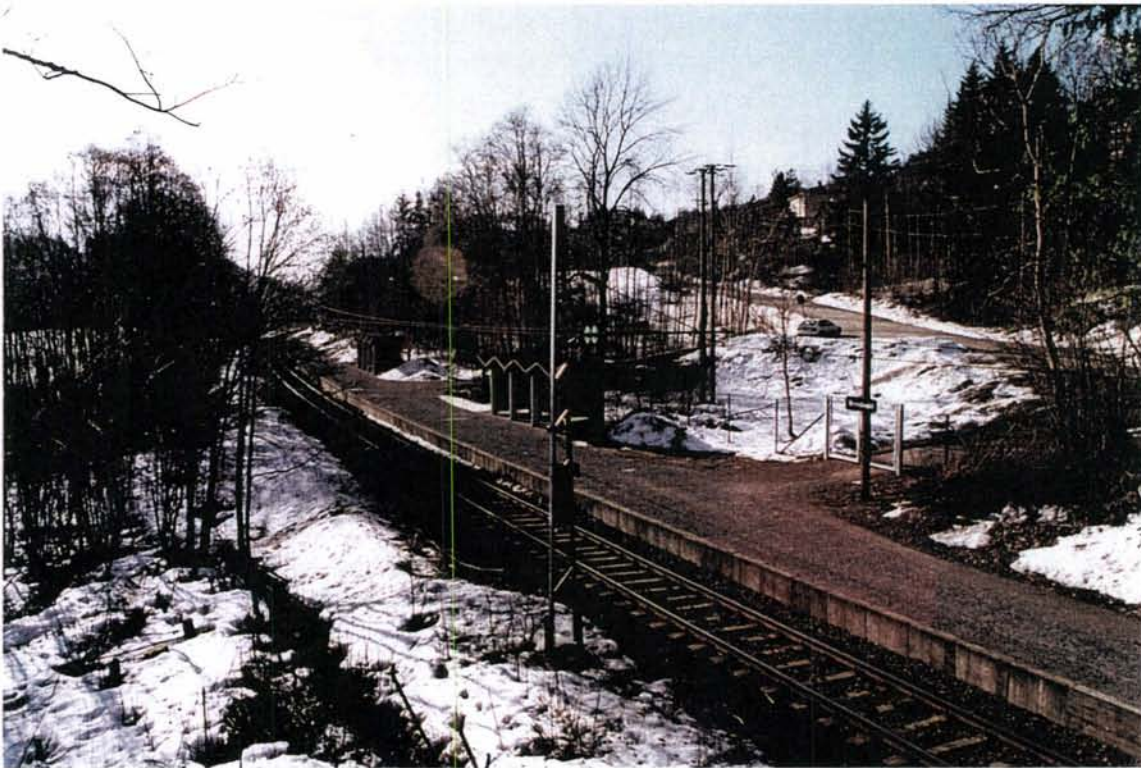
### Estetikk

Estetikken knyttet til holdeplassen og dens omgivelser ga et heller dårlig inntrykk. Selve holdeplassen er i høyden funksjonell: Betong og asfalt, ingen planter og andre "trivelige" innretninger. Mangelen på sitteplasser gjør det ytterligere trist å oppholde seg her. Selv om omgivelsene virker mer lune på grunn av all vegetasjonen, fører mangelen på vedlikehold til et rotete inntrykk. Spesielt ille er det langs den østlige g/s-veien, på grunn av alt villniset, skjeve og direkte helsefarlige trappetrinn samt fyllingen som er ment å fungere som rampe. Ved befaring ble det bl.a. notert: "...omgivelser med meget stort forbedringspotensiale."

## **2.3. DAGENS TRAFIKALE SITUASJON**

### Beliggenhet vs. boligområder og reisemål

Som det fremgår av kommuneplanen, sees det at Bondivatn holdeplass er omgitt av et forholdsvis stort boligområde i vest, mens det i øst er et mindre boligområde inkludert kategorien "skoler, institusjoner, kirker, o.l.". Ingen bilveier forbinder boligområdene øst for innsjøen direkte med holdeplassen. Det er ingen boligbebyggelse kloss inntil holdeplassen. Områdene mellom holdeplass og bebyggelse minner om et slags ingenmannsland.



*Bondivatn holdeplass sett i retning Spikkestad. Bildet er tatt fra gangbruen. Det sees at det er ca et steinkast eller to til den nærmeste bebyggelsen.*

### Trafikktellinger

mandag - fredag		lørdag		søndag		Sum pr. uke			
okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	Diff.	%
485	552	214	250	124	183	2763	3193	430	15,6

## **2.4. AREALBRUKSPLANER**

### Regulering av transportarealer

Det er ingen planer om forandring av veisystemet.

### Annen arealbruk

I følge kommunen innebærer den gjeldende reguleringsplanen ingen forandringer i området. Plan- og utviklingsmessig står området stille, da det betraktes som fullt utbygd fra kommunens side. Dog er det i selve kommuneplanen satt av et mindre område til "skoler, institusjoner, kirker, o.l., nye områder" rett sørvest for holdeplassen. Kommunen opplyser at det her er planlagt en barnehage.



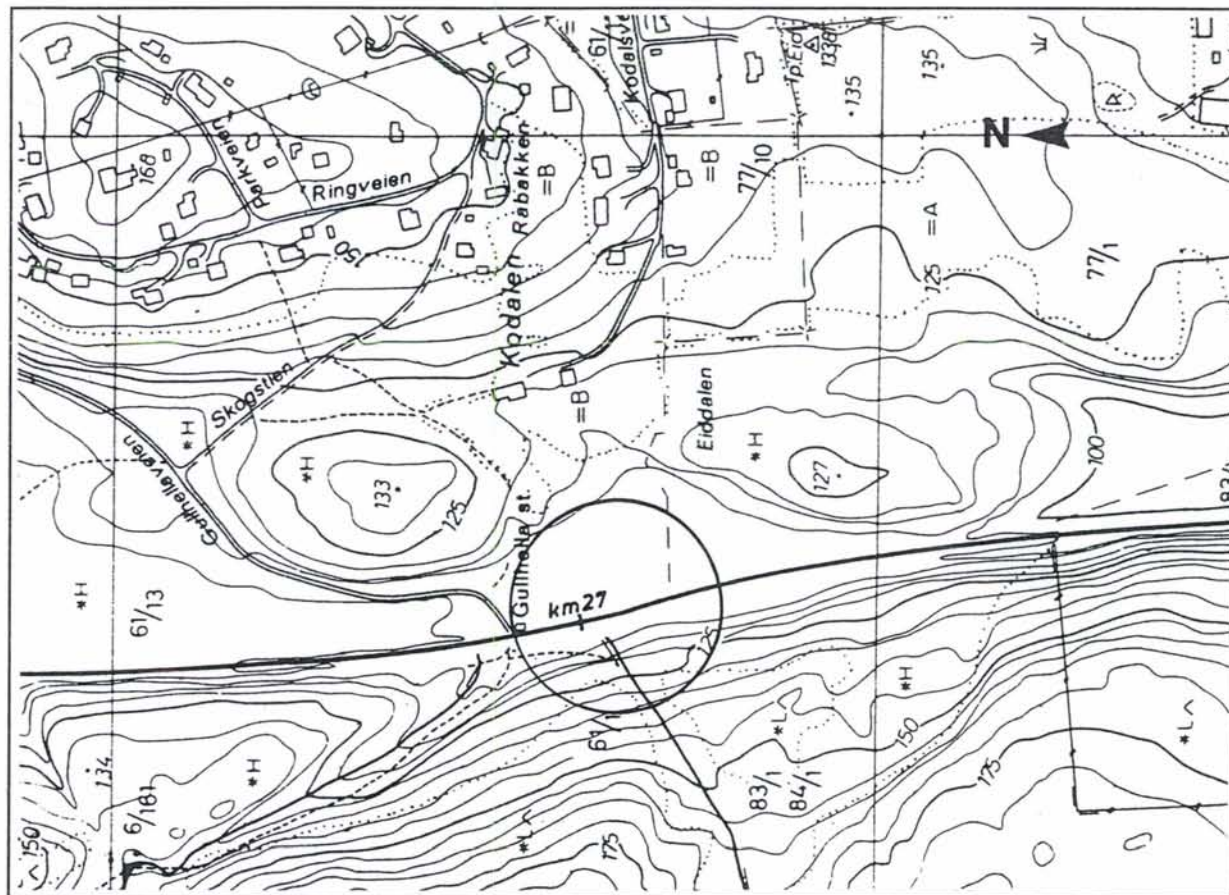
*En hengebru for gående og syklende binder vest- og østsiden av Bondivatn sammen. I bakgrunnen sees holdeplassen, samt blokkbebyggelsen i åssiden. Det er ingen planer om å fortette området mellom holdeplassen og den eksisterende bebyggelsen med boliger.*

## **2.5. UTVIKLINGSMULIGHETER**

Det er relativt store ubrukte arealer i umiddelbar nærhet av holdeplassen som kan brukes til boligbygging og/eller næringsutvikling. Disse arealene kan også brukes til å bedre adkomst- og parkeringsforholdene.

### 3. GULLHELLA HOLDEPLASS (KM 26,91)

#### 3.1. BELIGGENHET



Beliggenheten til Gullhella holdeplass har visse likhetstrekk med beliggenheten til Bondivatn holdeplass. Felles er at de begge ligger i enden av en blindvei (Gullhellaveien), adkomsten er uskiltet og to gangveier går ut i fra holdeplassen. Gullhellaveien knytter et boligområde i øst til holdeplassen. De to gangveiene er egentlig henholdsvis en lysløype som går nordvestover, mens den andre er mer for sti å regne og går østover. Sistnevnte går mot et boligområde som ligger bak åsene i øst, mens lysløypen først går innom et eller to skianlegg før den fortsetter. Plattformen ligger på østsiden av jernbanen. Topografisk ligger Gullhella holdeplass i en skogkledd dal orientert i retning nord - sør. I bunnen av denne dalen er terrenget myrlendt.



*Til høyre i bildet sees en slags gangvei, evt. sti, som slynger seg opp og forbi åsen i bakgrunnen.*

### **3.2. STOPPESTEDETS STANDARD**

#### Adkomst

Adkomstveien er en grusvei av laber standard uten fortau. Fortau er forsåvidt ikke nødvendig på grunn av den minimale trafikken. Veien er belyst. Den østlige gangstien er av en slik art at den ikke kan brukes for barnevogner og rullestoler. Den er heller ikke belyst. Det er ingen planfri kryssing for å komme over til lysløypen i vest.

#### Parkering

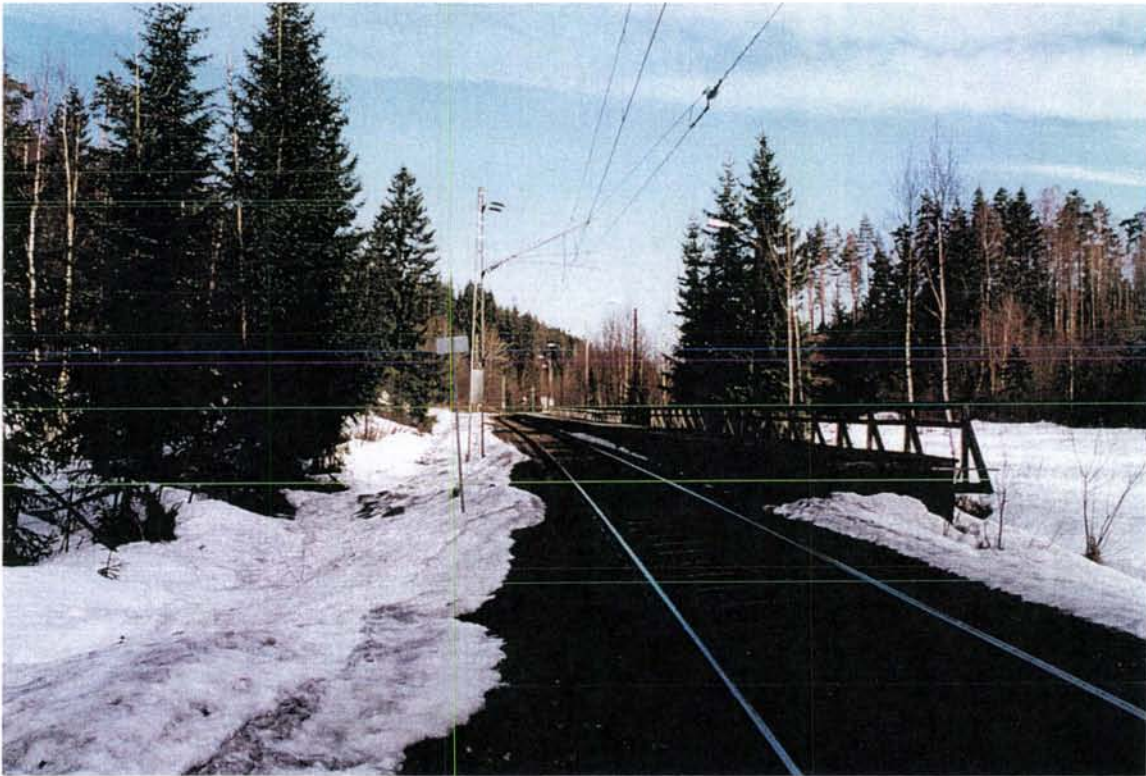
Det er plass til å parkere for både biler og sykler på en grusplass (snuplass?) i enden av Gullhellaveien, men som for Bondivatn er det ingen sykkelstativer eller oppmerking der. Vegetasjonen rundt gir liten solbeskyttelse. Slik beskyttelse oppnås best ved parkering i skyggen av fjellveggen til den østlige åsen/dalsiden. Dette vil bare være tilfelle tidlig på dagen, og ikke etter kl 12.00 da solen står i sør. Angående snølagring, er det fullt mulig å dumpe denne sør for grusplassen.

#### Tilgang til andre kommunikasjonsmidler

Som for Bondivatn, er det heller ikke her tilgang til annen offentlig kommunikasjon i tilknytning til holdeplassen.

#### Plattform

Holdeplassen har kun én plattform. Denne er 164 m lang og består i den nordlige halvdel av betong-/asfalt, mens den sørlige halvdel er av tre. Høyden er 0,51 m.



*Omtrent halvparten av plattformen er av tre. Bildet er tatt i retning Asker.*

#### Inventar og service

Det er et leskur (med tagging), en søppelkasse, en strøsandkasse og 10-12 sitteplasser der. En av benkene hadde et utbrent hull.

#### Informasjon

Som nevnt innledningsvis er det ikke skiltet frem til holdeplassen. Ved plattformen er det en liten høyttaler med meget svak lyd.

#### Estetikk

Estetisk sett er det på Gullhella lite som peker seg nevneverdig negativt ut, men det er heller ikke noe spesielt positivt å bemerke. Om noe positivt skal sies, er holdeplassen plassert i nær tilknytning til naturen.

### **3.3. DAGENS TRAFIKALE SITUASJON**

#### Beliggenhet vs. boligområder og reisemål

Nærmeste boligfelt er å finne i øst på toppen av dalsiden bak åsen som sees på det første bildet. I luftlinje er det ca 250 m til nærmeste bebyggelse. Reell gangavstand og -tid er noe lenger på grunn av at grusveien i nord og stien i sør må forsere åsen mellom holdeplassen og bebyggelsen. På vestsiden av jernbanen er det i luftlinje minst 450 m til det nærmeste boligfeltet. På sommerstid går det muligens greit å bruke lysløypen (som går omtrent i luftlinje mot boligfeltet), mens på vinteren fordrer denne forbindelsen ski eller annet hensiktsmessig "fottøy".

Hvis det skal brukes bil fra boligfeltene vestenfor jernbanen for å komme til Gullhella holdeplass, er det bedre å dra til Bondivatn, da korteste vei med bil er via Asker sentrum. Om ikke det vestlige området har spesielt stort potensiale for å *generere* reiser med tog, er det mulig at dette området *attraherer* en del togreiser. Dette på grunn av lysløypen, turterreng og nærliggende skianlegg, uten at dette kan bekreftes.



*Bildet er tatt fra åsen som sees i bakgrunnen på det første bildet. Fra bommen (midt på høyre side) går det en lysløype. Forøvrig sees det at holdeplassen ligger i enden av en blindvei, og at det ikke er noen bolighus i umiddelbar nærhet.*

#### Trafikktellinger

mandag - fredag		lørdag		søndag		Sum pr. uke			
okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	Diff.	%
91	79	44	84	23	33	522	512	-10	-1,9

### 3.4. AREALBRUKSPLANER

#### Regulering av transportarealer

I forbindelse med reguleringsplanen til et nytt boligfelt i nærheten av holdeplassen, har det tidligere NSB påpekt manglende tilrettelegging av adkomsten mellom holdeplassen og Nordre Gullhella. Teknisk sjef i Asker skriver som svar at denne strekningen må bli å løse separat, evt. i tilknytning til senere planlegging og utbygging av kommunens boligfelt på Vestre Gullhella.

Denne vurderingen er det tidligere NSB uenig i, og mener at planen bør vise feltets tilknytning helt fram til Gullhella holdeplass. Videre at tilknytningen bør ferdigstilles samtidig med opparbeidelsen av fellesarealer. Planen kan likevel for NSB sin del godkjennes



(brevet datert 21/8-96). Oppsummert vil alt dette si at det ikke er noen planer om forandring av trafikksystemet som vil ha betydning for holdeplassens adkomst.

#### Annen arealbruk

På kommuneplanen er det satt av to byggefelt for boligformål i området øst for holdeplassen. Det nordligste området (Nordre Gullhella) har et planlagt utbyggingsvolum på 150 boliger i konsentrert småhusbebyggelse. Byggetiden er opprinnelig planlagt fra 1995 til 2000. På befaring i mars 1997 ble det ikke observert noen byggeaktivitet. Ved kontakt med Asker kommune, ble det opplyst at reguleringsplanen vil bli ferdig behandlet i løpet av sommeren, slik at utbyggingen forskyves vesentlig.

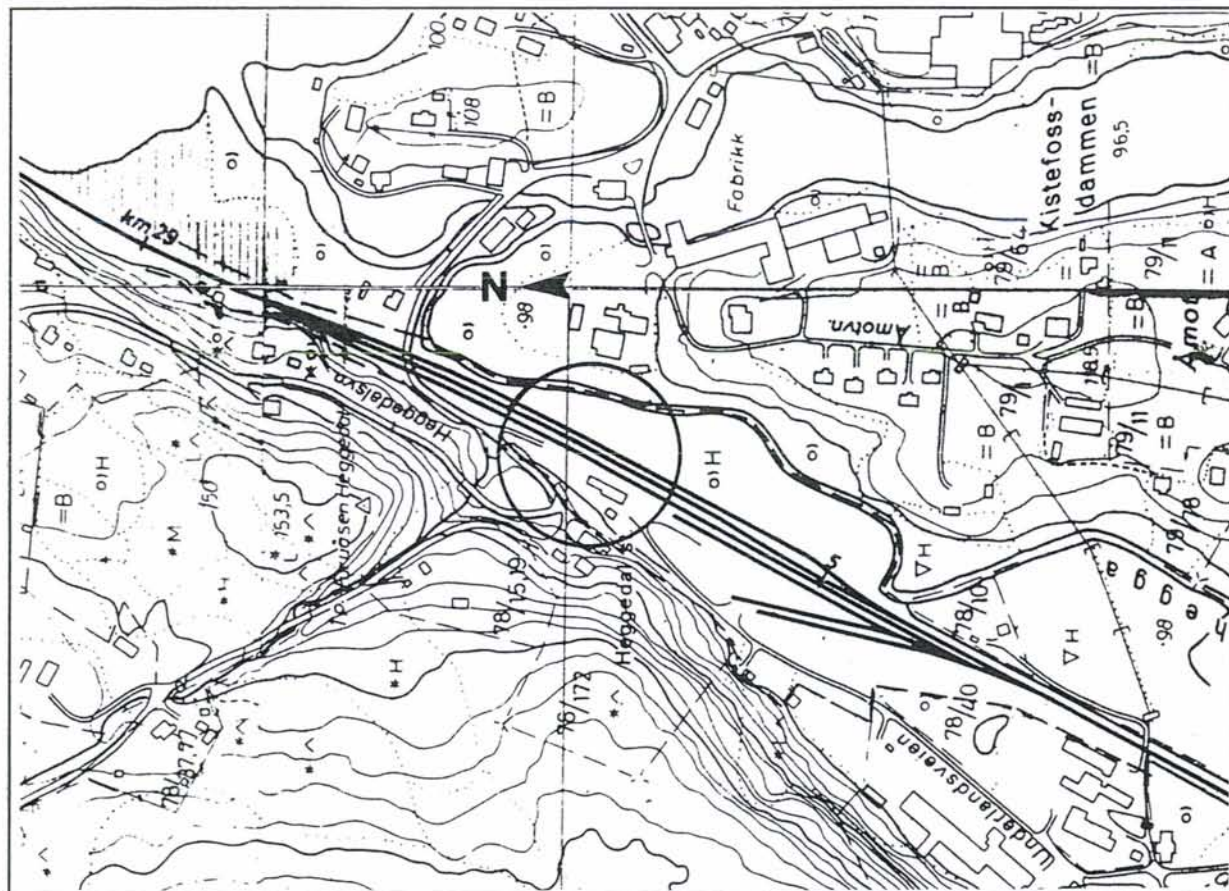
Det ble også opplyst at når det gjaldt det nye boligområdet i sørvest, var reguleringsplanarbeidet ikke igangsatt. Det regnes med at bygging ville ta til om en 10 -15 års tid. Dette området kalles for "Kodalen" (= Vestre Gullhella), og ligger nærmere holdeplassen enn Nordre Gullhella. Likevel "demmes" også dette nye boligområdet opp av den tidligere omtalte åsen. Til sammen er det for de to boligfeltene på Gullhella snakk om ca 300 boliger.

### **3.5. UTVIKLINGSMULIGHETER**

Det er relativt store ubrukte arealer i umiddelbar nærhet av holdeplassen som kan brukes til boligbygging, næringsutvikling m.m., forutsatt stabile grunnforhold og at det ikke er fare for oversvømmelse i dalbunnen. Disse arealene kan også brukes til å bedre adkomst- og parkeringsforholdene. Det burde også være mulig å få til en bedre tilknytning mellom holdeplassen og boligområdet vest for jernbanen. Bratteste helning i den vestlige dalsiden er ca 1:2, så det må nærmere detaljstudier til for å se om en slik vei er gjennomførbar akkurat her.

## 4. HEGGEDAL STASJON (KM 29,34)

### 4.1. BELIGGENHET



Dette er den første *stasjonen* sør for Asker. Stasjonsbygningen med hovedplattform ligger på vestsiden av jernbanen. I motsetning til de to foregående stoppestedene, ligger Heggedal stasjon ikke i enden av en blindvei. Stasjonen ligger rett ved krysset Heggedalsveien (orientert fra nordvest mot øst)/Underlandsveien (mot sør-sørvest).

I bakkene til Heggedalsveien nordvest for stasjonen går det en g/s-vei grunnet boligfeltet som ligger i disse bakkene. I stasjonens nærområde er det ikke i spesielt stor grad gjennomført utbygging og organisering av fortau til tross for gjennomkjøringsveiene. Det er ingen planfri kryssing av jernbanen i nærheten, kun planovergang med bom (Heggedalsveien).

Umiddelbart vest for stasjonen er det skogkledte fjellskrenter, mens selve stasjonsområdet ligger på flatmark. En elv renner rett øst for stasjonen. Terrenget videre østover består dels av mindre åser, dels av flatmark. I dette terrenget ligger Heggedal sentrum.

### 4.2. STOPPESTEDETS STANDARD

#### Adkomst

Adkomstveiene og nordøstlig g/s-vei virket normalt slitt, hverken mer eller mindre. Med tanke på brukere av barnevogner og rullestoler, må en lengre fortauskant vest for stasjonen

forseres for å komme inn på stasjonsområdet. For den samme gruppen blir det også problemer hvis de vil prøve å komme inn i venterommet, da de må forsere tre trappetrinn .

### Parkering

Heggedal stasjon har det beste parkeringsanlegget langs Spikkestadlinjen for både biler og sykler. Fra bildene sees det at det er god plass for bilparkering, men full utnyttelse hindres av snødeponeringen. Spesielt beklagelig var det at det ved befaring ble registrert at den ene av de to parkeringsplassene for funksjonshemmede delvis var overfylt med snø.

På grunn av at det i utgangspunktet tilsynelatende er mer enn nok parkeringsplasser, kunne derfor noen av disse vært ofret til fordel for å plante flere skyggefulle trær. Parkeringsplassen er opplyst. For sykler er det også god plass. Antall sykkelstativer er 42, og de er skjermet med et tak.



*Den store parkeringsplassen er av god standard, og vil bli enda bedre når de beplantede trærne vokser opp og gir skygge for sola. Dog er snølagringsproblematikken ikke løst på en tilfredsstillende måte.*

### Tilgang til andre kommunikasjonsmidler

I nordenden av stasjonen er det en busslomme, men det er i dag ingen korrespondanse tog/buss. Dette forholdet hindrer full utnyttelse av det potensialet som finnes i anleggsmengden med tanke på å få en best mulig tilgjengelighet. Bussrutene er 701 og 720:

Rute nr.	Beskrivelse	Dagl. avg. <sup>(1)</sup>	Rushfrekvens	Frekvens ellers
701	Asker - Heggedal - Rustadgrenda	20/18	30. min	60. min
720 <sup>(2)</sup>	Heggedalsmarka - Torp/Høymyr - Vollen	3/3	ca. 60. min	-

<sup>(1)</sup> Daglige avganger i begge retninger (mandag - fredag).

<sup>(2)</sup> Prøveordning, korresponderer med hurtigbåt til Oslo.

Det er ingen drosjeholdeplass der. Bak stasjonsbygningen er det laget en "minirundkjøring"/ snuplass for hurtig på- og avstigning (personbiler). Det vites ikke om drosjene benytter denne.

#### Plattform

Det er to plattformer på Heggedal stasjon. Hovedplattformen, bestående av asfalt og betong, befinner seg på vestsiden av jernbanen med lengde 132 m og høyde 0,31 m. Den østlige plattformen er av tre med lengde 60 m og høyde 0,57 m. Sistnevnte plattform er ikke tilgjengelig for hjulbrukere grunnet trapper.

#### Inventar og service

Stasjonen har venterom m/toaletter, et leskur kombinert med sykkelskur, to søppelkasser, en strøsandkasse og 8 -10 sitteplasser ute.



*Heggedal stasjon er betjent et visst antall timer pr. dag. Kun da er venterommet tilgjengelig.*

#### Informasjon

Det er ikke skiltet til stasjonen før man faktisk er kommet så nær at man uavhengig av skiltet ved selve stasjonen skjønner at man er kommet dit. Angående høyttalere er det to stk. med god lyd.

### Estetikk

Det tilsynelatende nye sykkel-/leskuret faller naturlig inn sammen med stasjonsbygningen. Den store parkeringsplassen vil få en grønn innramming når trærne langs sidene er vokst opp. Dog vil parkeringsplassen innenfor denne rammen virke gold og hard på grunn av asfaltlandskapet.

I området rundt selve stasjonsbygningen er dette forholdet snudd den andre veien ved at det er en asfalt- og betongørken som omgir to trebygninger. Forøvrig ligger stasjonsområdet i et typisk norsk "spredtsted" med de estetiske kvalitetene, eller mangel på sådanne, denne type bebyggelse fører med seg. Forøvrig kan nevnes at det i området sør for parkeringsplassen er lagret et mindre antall bygningselementer.

## **4.3. DAGENS TRAFIKALE SITUASJON**

### Beliggenhet vs. boligområder og reisemål

Under befaringen ble det notert om forholdet til omgivelsene: "Spredte boliger rundt, stasjonen ligger i et slags "vakuüm", til tross for boliger i relativ kort avstand." Merk at det er kun et fåtall boliger som ligger nært inntil stasjonen. Større boligkonsentrasjoner ligger lengre unna. Arealbruken er av variert art i de øvrige tilliggende områdene til Heggedal stasjon, se kommuneplanen for nærmere detaljer.



*Stasjonen ligger i et slags ingenmannsland til tross for at den er plassert i sentrum av Heggedal.*

Trafikktellinger

mandag - fredag		lørdag		søndag		Sum pr. uke			
okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	Diff.	%
1006	1106	309	470	194	226	5533	6226	693	12,5

**4.4. AREALBRUKSPLANER**Regulering av transportarealer

I reguleringsplanen for Åmotåsen, sist datert 10/11-93 av Asker kommunestyre, er det vist endringer i veisystemet som vil gi en radikal forandring av omgivelsene og tilgjengeligheten til Heggedal stasjon. Riktignok står det i kommuneplanen for Asker (skrevet i 1995) at det for Heggedal sentrum er under behandling en ny reguleringsplan. Denne reguleringsplanen er sannsynligvis identisk med en omreguleringsplan sist datert av kommunestyret 24/4-96.

Sistnevnte reguleringsplan inkluderer ikke *dagens* stasjonsområde, så inntil videre er det reguleringsplanen for Åmotåsen av 10/11-93 som er aktuell for stasjonsområdet. Det at "dagens" er uthevet ovenfor, har å gjøre med at det er satt av 5 daa til parkering for de togreisende på *østsiden* av jernbanen, men dog vestenfor elven. Adkomsten til denne parkeringsplassen er løst med en bru over elven fra øst. Dette samstemmer altså ganske dårlig med den relativt nyanlagte NSB-parkeringen på *vestsiden* av jernbanen. Dagens vestlige parkeringsplass er forøvrig ikke inntegnet på reguleringsplanen.

Det mest positive med denne planen er at den har inntegnet en g/s-vei som krysser elven øst for stasjonen sammen med den nevnte adkomsten til den inntegnede parkeringsplassen over, for deretter å krysse under jernbanen ved nordenden av både den inntegnede og dagens parkeringsplass. Dermed oppnås en mer trafikksikker forbindelse til det sentrale av Heggedal sentrum for myke trafikanter, i tillegg til å sørge for planfri adkomst fra nevnte parkeringsplass.

Asker kommune opplyser at arealbruksformålene beskrevet ovenfor er bevart fra den forrige reguleringsplanen for Åmotåsen. Begrunnelsen er at man ønsker å imøtekomme eventuelle ønsker og behov fra Jernbaneverket/NSB BA i fremtiden, for eksempel økning av parkeringsplasskapasiteten. Det er altså opp til Jernbaneverket/NSB BA å ta initiativ for å realisere dette. Kommunen påpekte forøvrig at det aktuelle området er myrlandt.

Mer betenkelig er en inntegnet vei som krysser jernbanen på en slik måte at det som minimum må regnes med at det nordlige tilbygget av stasjonsbygningen vil raseres. Dette er en omlegging av Heggedalsveien. Det er ikke vist noe lengdeprofil av denne veien hvor høyt den vil ligge i forhold til stasjonsområdet, men kommunen opplyser at det vil bli en lang bru. Reguleringsplanen viser ingen god løsning av adkomsten til stasjonen i forbindelse med denne veiomleggingen.

Ved forespørsel til kommunen om dette er en etterlevning av 60-tallets "glade klotoider", var svaret nei. Den er ønsket fra kommunen sin side, men siden det er en fylkesvei, er det Statens Vegvesen som er ansvarlig for dette. Dessuten mente kommunen at dette ikke var aktuelt å gjennomføre, grunnet lav prioritering fra fylket sin side. Ved kontakt med veivesenet, kom det fram at den personen som de siste to årene hadde jobbet med Asker, ikke hadde hørt om dette prosjektet før. Vedkommende mente at bygging her ikke ville skje på mange år. Dersom

prosjektet blir aktuelt, forutsettes det at Jernbaneverket blir hørt før eventuell igangsettelse. Revisjon av reguleringsplanen kan da bli aktuelt.

#### Annen arealbruk

Kommuneplan og reguleringsplan viser at det planlegges en utbygging i de sentrumsnære områdene av Heggedal. I Heggedal sentrum er det satt av arealer både for ren næringsvirksomhet, og områder som har en blanding av flere kategorier ("kontor/forretning/bolig"). Det nærmeste av disse områdene ligger i en avstand av ca 250 m til stasjonsbygningen langs Heggedalsveien.

Asker kommune opplyser at boligene i sentrum overveiende vil være omsorgsboliger, ca 20 - 30 stk. Selv om det ikke direkte er vist på kommuneplankartet, vurderes/planlegges det et boligfelt sørvest for jernbanen. Dog vil ikke dette være av en slik utstrekning at det kommer til å vokse sammen med Røyken kommunes planlagte boligfelt i Hallenskog rett sør for kommunegrensen. En grunn til dette er at terrenget er for ulendt. Det vites ikke antallet boliger det er snakk om, da planleggingen er i oppstartsfasen.

Lengre ut i periferien er det også satt av felter til nybygging av boliger. Først kan nevnes de to nærmeste nye boligfeltene. Disse er vist på kommuneplankartet rett sør for der Heggedal-navnet er skrevet. De heter Haugen og Åmotåsen i henholdsvis vest og øst. Til sammen vil disse to feltene få ca 270 boliger.

Rett sør for Haugen og Åmotåsen er det som nevnt tidligere at Asker kommune har overtatt et boligområde fra Røyken kommune. På grunn av områdets overtakelsesdato vs. tidspunkter for utarbeidelser av de to kommuneplanene, er dette området vist på kommuneplankartet for Røyken, men ikke på Asker sitt. I dette området, som heter Rødsåsen, vil det på lengre sikt bli bygd ca 100 boliger.

Rett øst for Heggedal befinner det minste av de planlagte boligfeltene seg. Dette heter Nyhuskollen, og vil få ca 30 boliger. På kommuneplankartet sees det sør for Nyhuskollen og øst for Åmotåsen enda et nytt boligfelt. Dette heter Heggedalsmarka. Til tross for utbredelsen, vil det sammenliknet med Haugen og Åmotåsens 270 boliger, "bare" få ca 100 boliger. Dette har sammenheng med at det spesielt for Heggedalsmarka er en del usikkerhet ute og går, grunnet planene om ny Røykenvei. Avhengig av det endelige resultatet til nevnte veiprojekt, kan tallet på nye boliger i dette området variere en del.

### **4.5. UTVIKLINGSMULIGHETER**

Stasjonen har et nærområde som er lite bebygd. Dette kunne fortettes slik at stasjonen blir mer integrert med den øvrige sentrumsbebyggelsen. Hvis de topografiske forholdene vest for stasjonen tillater det, burde også boligområdene på denne kanten av Heggedal bli utbygd i retning mot stasjonen.

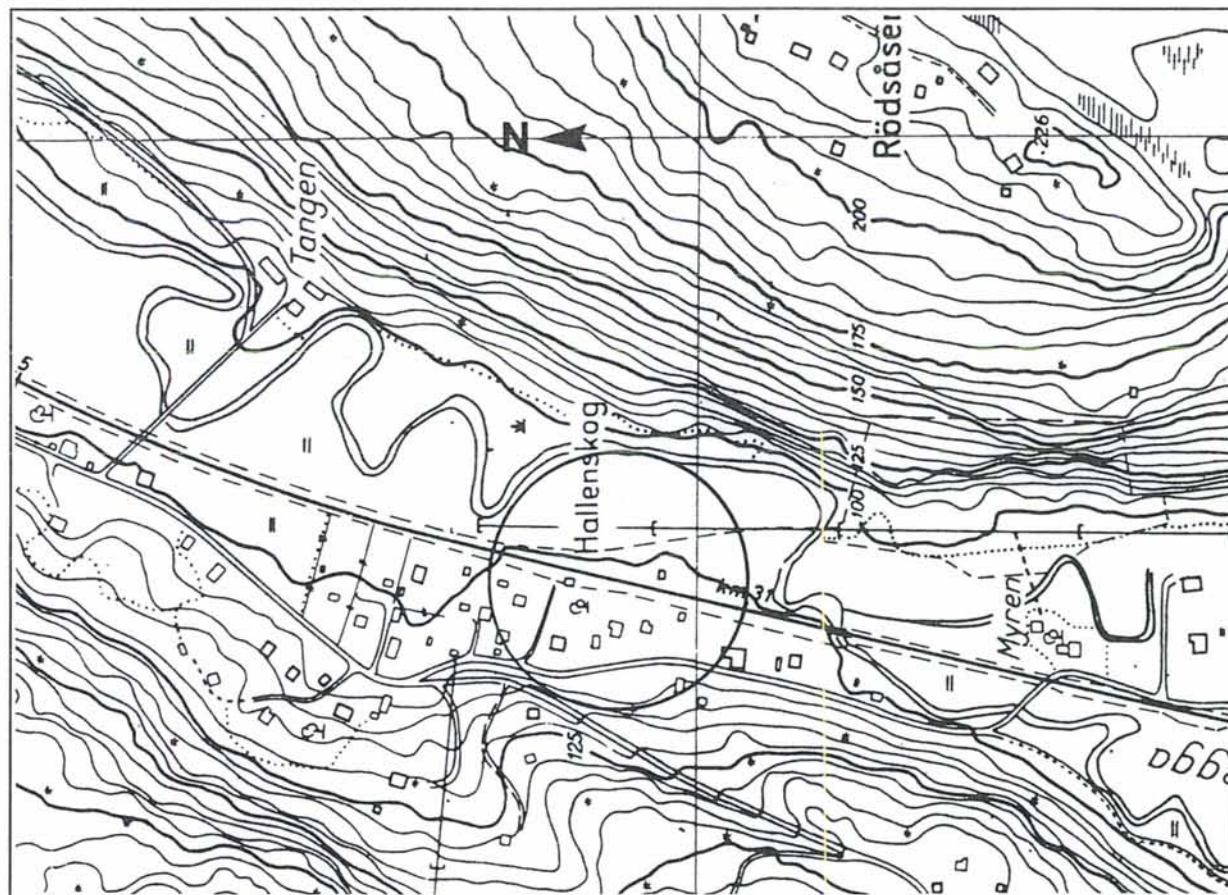


*Stasjonsområdet sett fra sør. Til venstre et forfallent fjellanlegg (nedlagt tilfluktsrom?).*



## 5. HALLENSKOG HOLDEPLASS (KM 30,88)

### 5.1. BELIGGENHET



Også Hallenskog holdeplass ligger i enden av en blindvei. Denne blindveien tjener også som adkomstvei for to bolighus. Nevnte vei er tilknyttet Underlandsveien. Holdeplassen ligger kloss inntil et boligområde. Både boligområdet og plattformen er beliggende på jernbanens vestre side. Nærmeste adkomster fra østsiden er to planoverganger henholdsvis ca 300 m nord og sør for holdeplassen.

Holdeplassen befinner seg i en dalbunn. Skogklede fjellskrenter avløser i vest det nevnte boligområdet. Østenfor jernbanen er det spredte skogklynger, men overveiende åker og eng. Gjennom dalbunnen slynger elven Skitthegga seg. Østenfor dalbunnen er det igjen skogklede fjellskrenter, som egentlig er en ås som avsluttes en snau kilometer lengre sør.

### 5.2. STOPPESTEDETS STANDARD

#### Adkomst

Adkomstveien er av grus, mens Underlandsveien i utgangspunktet er asfaltert. Under befaringen var Underlandsveien preget av anleggsarbeid, og følgelig ikke så komfortabel å kjøre på. Forøvrig er det en lengre veistrekning mellom Hallenskog og Røyken som er uasfaltert. Det var ingen fortau eller g/s-vei i tilknytning til holdeplassens tiliggende veisystemer.



*Bildet viser adkomsten til holdeplassen: Anonymt plassert uten skilting, og ekstremt dårlige parkeringsforhold. Del av Underlandsveien sees på tvers av bildets forkant.*

#### Parkering

Her går det an å parkere langs adkomstveien, men er det flere enn én bil som gjør dette, vil de innerste bilene få det *meget* vanskelig å komme forbi den ytterste bilen. Dessuten kan det være direkte problematisk å få snudd, rygging er et alternativ. Det er altså ingen reelle parkeringsmuligheter for biler, og dessuten mangelfull solskjerming fra vegetasjonen rundt. De syklende har heller ingen gjennomført og planlagt parkeringsløsning, men har jo på grunn av sykkelens størrelse lettere for å hensette den der det måtte passe.

#### Tilgang til andre kommunikasjonsmidler

Ingen buss- eller drosjeholdeplass ble observert i nær tilknytning til holdeplassen.

#### Plattform

Holdeplassen har én betong-/asfaltplattform på 170 m med høyde 0,52 m. Plattformen har én positiv egenskap som de andre plattformene langs Spikkestadlinjen ikke har ved at sikkerhetsavstanden er markert. Det er ingen trapper til plattformen fra adkomstveien, men helningen mellom disse to objektene er muligens noe "tung" for brukere av rullestoler og barnevogner. Stigningen var dog ikke for bratt og spissvinklet til at bilen på bildet ovenfor klarte å kjøre opp på plattformen for å snu uten å "bunne" ned i plattformdekket.



*Hallenskog holdeplass har den eneste plattformen langs Spikkestadlinjen hvor sikkerhetsavstanden er markert.*

#### Inventar og service

Det er et leskur (noe lavt for høye mennesker, slitasje og tagging), en søppelkasse, en strøsandkasse og ca 10 sitteplasser der.

#### Informasjon

Det er et høyttalerpar der med ukjent lyd kvalitet. Det er ikke skiltet til holdeplassen. I motsetning til de nordligere stoppestedene på Spikkestadlinjen, fant undertegnede under befaringsreise ikke fram til holdeplassen i første omgang. Dette er på grunn av en meget anonym plassering, se det første bildet. Er man ikke klar over holdeplassens plassering, skal man kjøre meget sakte for å skjønne at det faktisk er en plattform som med litt godvilje kan sees i enden av den aktuelle boligveien.

#### Estetikk

Det er ingen utpregede estetiske egenskaper med denne holdeplassen. Det i utgangspunktet nøytrale inntrykket trekkes ned av de nærmest oppsmuldrete plattformene. Noe av betongen på leskuret er også smuldret vekk. Dessuten er det ingen pen avslutning av plattformens bakside. De tilliggende hagene teller positivt på helheten.

### **5.3. DAGENS TRAFIKALE SITUASJON**

#### Beliggenhet vs. boligområder og reisemål

Som bildene viser, ligger Hallenskog holdeplass i umiddelbar nærhet til et boligområde. I åssiden øst for holdeplassen ble det under befaringsreise observert et hus. På kommuneplankartet for Røyken sees det at den nordlige delen av denne åsen har noe bebyggelse. Denne ligger på

toppen av åsen og er skjult av trær, og synes derfor ikke på det første bildet. Ut i fra betraktninger på kartet kan det virke som om beboere i dette sistnevnte området har like lang vei til Heggedal som til Hallenskog. Spesielt med tanke på parkeringsforholdene er det nok sannsynlig at Heggedal vil foretrekkes fremfor Hallenskog.

#### Trafikktellinger

mandag - fredag		lørdag		søndag		Sum pr. uke			
okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	Diff.	%
170	137	54	56	36	13	940	754	-186	-19,8

### 5.4. AREALBRUKSPLANER

I følge Røyken kommune er intet endelig avklart for Hallenskog-området. Dette gjelder både transportarealer og annen arealbruk. Reguleringsplanarbeider for dette området pågår fremdeles (våren 1997). Kommunen vurderer også plasseringen til holdeplassen. Nedenfor er det derfor ikke gitt en fullstendig oversikt over hvordan den totale arealbruksplanleggingen tenkes løst i forhold til NSB's og Jernbaneverkets interesser.

#### Regulering av transportarealer

Det planlegges en ny, kommunal hovedvei som vil krysse jernbanen ca 500 m nord for holdeplassen, mer spesifikt vil det si på kommunegrensen. I tillegg vil den binde sammen de nye boligfeltene i vest med det øvrige veisystemet. Merk at Røyken kommune har planlagt denne boligtilknytningen inn på Asker kommunes side. Denne veien vil trolig erstatte Underlandsveien som hovedvei fra kommunegrensen og videre sørover mot Røyken. Den vil etter jernbanekryssingen gå videre sørover slik den stiplede streken på kommuneplankartet viser.

Egentlig er dette litt motsigende, siden det østlige området veien er tenkt å gå gjennom også er båndlagt til natur-/kulturvern. Nettopp av den grunn kan det være at veien er lagt i ytterkanten av verneområdet, parallelt med jernbanen. Kommunen opplyser at det først og fremst er på grunn av elven Skitthegga at området er vernet. Forøvrig skal elven rettes ut i forbindelse med flomsikring. Dette skal skje i samarbeid med NVE. Kommunen var enig i at det har en viss konflikt i seg når det planlegges en ny vei i et naturvernområde.

I den forbindelse ble det opplyst at det kan vurderes som et alternativ til denne veien, evt. som et supplement, å forbinde Kleiverfeltet nord for Røyken (langstrakt, nytt boligfelt beliggende mellom Røyken sentrum og Hallenskog, merket "1" på kartet) og de nye boligfeltene på Hallenskog med en ny vei vest for jernbanen. I alle fall er det nylig igangsatt reguleringsplanarbeider, og det vil derfor neppe skje noe fysisk på minst ett år.

#### Annen arealbruk

Som kommuneplankartet viser, er det satt av et større areal til boligbygging. Det er tidligere laget flere mindre reguleringsplaner for deler av dette området. I følge kommunen er de forskjellige reguleringsplanene ikke vedtatt ennå. Dette området må følges opp særskilt i fremtiden, på grunn av de store arealene som eventuelt vil bli bygd ut. Da er det først og fremst trafikkgrunnlaget og tilknytningen mellom boliger og holdeplass som er interessant, siden de nye boligfeltene ligger et stykke unna jernbanen.



*På toppen av fjellskrenten til venstre i bildet og videre vest- og sørvestover, vil det nye boligfeltet komme.*

Forøvrig er det under vurdering fra både Røyken kommune og Jernbaneverket/NSB BA hvorvidt holdeplassen skal flyttes nordover, sørover eller ikke i det hele tatt. Kommunen hevder de er noe forsinket, men det veiledende boligbyggeprogrammet er fremdeles aktuelt selv om det kanskje er snakk om et års forsinkelse. Egentlig er det snakk om en forskyvning. Opprinnelig legger det veilede boligbyggeprogrammet opp til 20 nye boliger pr. år f.o.m. 1997 t.o.m. år 2001. Deretter skjer det ikke noe før i år 2004. F.o.m. 2004 t.o.m. 2010 er det meningen at det skal bygges 15 boliger årlig. Til sammen blir dette 205 boliger.

## **5.5. UTVIKLINGSMULIGHETER**

Ved å bygge en ny kryssing av jernbanen en halv kilometer lengre mot nord (helst planfritt), vil den nærmeste nordlige planovergangen kunne saneres. Likedan kan det vurderes om dette skal skje med den sørlige planovergangen også. I tilknytning til evt. ny vei på østsiden av jernbanen, kan det også bygges en større parkeringsplass på denne siden. Ved planlegging og bygging av denne veien, kan det også vurderes om boligområdet på åskammen i øst skal få en bedre tilknytning til Hallenskog holdeplass. Hvis dette skjer, *kan* det risikeres at færre fra dette boligområdet vil benytte Heggedal stasjon til fordel for Hallenskog holdeplass i forhold til i dag.

En slik løsning på parkeringsproblemet fordrer da at det må sørges for en sikker kryssingsmulighet for de kjørende når de skal krysse jernbanen som gående etter å ha parkert for å komme til plattformen på vestsiden. Hvis det ikke hadde vært for regelverket, kunne man bygget en ny plattform på østsiden med det formål å åpne togdørene på hver side av toget.

Dermed hadde det *muligens* ikke vært nødvendig å sørge for en adkomst for gående passasjerer over jernbanelinjen.

Det er med bakgrunn i regelverket ikke krav om bygging av planskilte kryssinger når det gjelder Spikkestadlinjen. Dette skulle gjøre det mulig å forbinde en eventuell ny parkeringsplass på østsiden av jernbanen med plattformen på vestsiden via en gangvei, evt. bilvei, som krysser jernbanen i samme plan som denne.

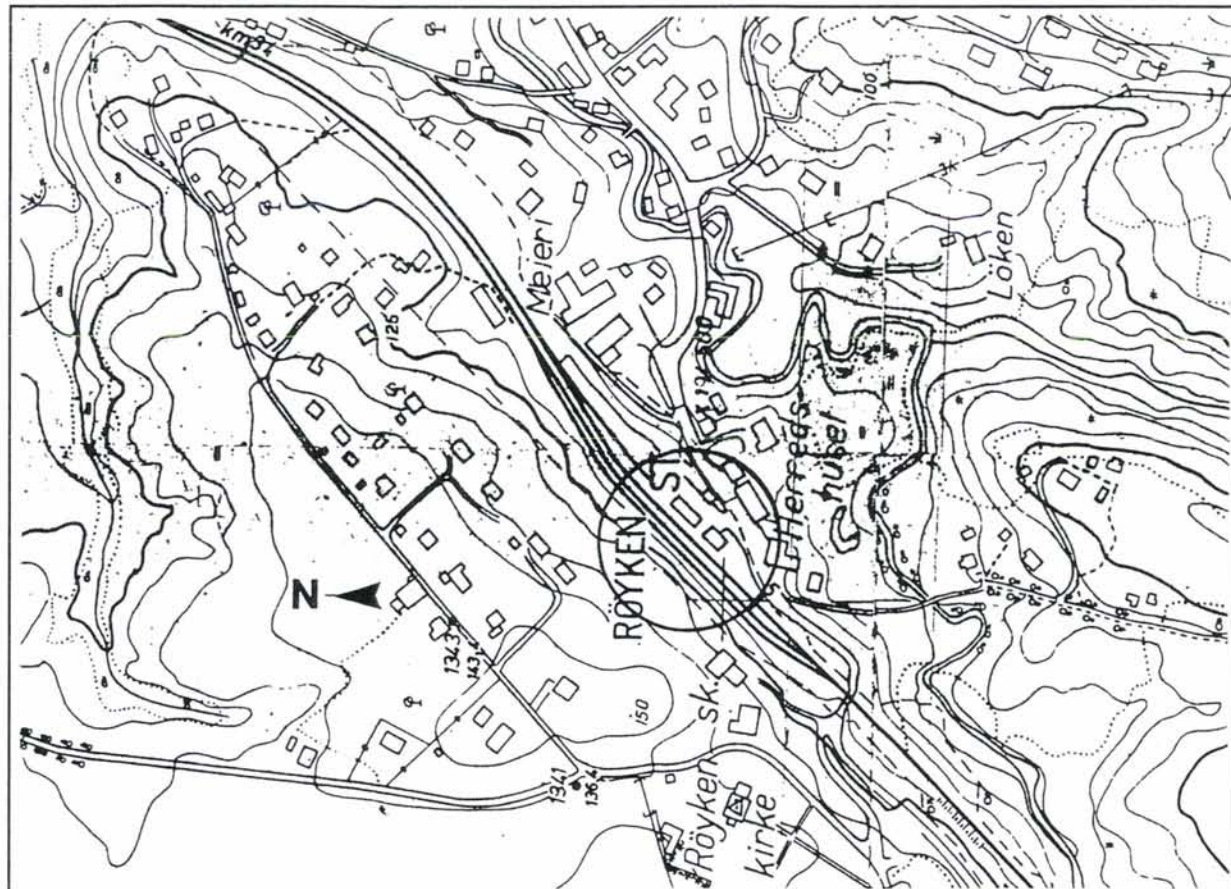
En mulighet er at man kan lage diverse hindringer på veien som hadde vært utført på en slik måte at de hindrer farten for gående og syklende, evt. kjørende, på vei mot selve overgangen. Teoretisk vil det dermed oppnås en lavere ulykkesfrekvens. Det kan diskuteres om denne kryssingen skal plasseres nord eller sør for holdeplassen med tanke på sikkerheten for de kryssende, evt. om det skal bygges to kryssinger. I det siste tilfellet kan det være aktuelt å innføre en regulering (her: skilting) av hvilken kryssing som skal benyttes avhengig av hvilken retning toget kjører.

Når det gjelder å få områdene rundt selve holdeplassen bygd ut, kan Jernbanelinjen kun drive påvirkningsarbeid overfor kommunen. I utgangspunktet er det ønskelig å få mer bebyggelse på østsiden av jernbanen. Problemet er at dette området er båndlagt i kommuneplanen som natur-/kulturvernområde. En annen ulempe med en slik boligstruktur er at jernbanen automatisk vil virke som en barriere hvis det ikke iverksettes avbøtende tiltak.

Hvis det båndlagte området ikke er spesielt sårbart for inngrep, kan det kanskje "byttes" med andre tilsvarende områder hvis målet er å bevare et visst antall dekar eller prosent av kommunens totale areal til slike formål. Hvis dette er tilfelle, skulle det ikke være noe i veien for å få dispensasjon til å bygge rett øst for holdeplassen med de fordeler dette ville få for jernbanens driftsøkonomi, siden trafikkgrunnet da ville ha økt.

## 6. RØYKEN STASJON (KM 34,45)

### 6.1. BELIGGENHET



Denne stasjonen er det stoppestedet på Spikkestadlinjen som har den sterkeste sentrumstilknytningen. Næringsvirksomhet er også trukket inn på selve stasjonsområdet ved at det er et kunstgalleri og en møbelforretning der. Disse holder til i henholdsvis godshuset og stasjonsbygningen. Et poeng er også at stasjonen ligger inntil den veien som gjennomgangstrafikken går på.

I tillegg til spredt bebyggelse i sentrum, er det også mer åpne arealer i nærheten. Dette gjelder først og fremst vestsiden av jernbanen, der det blant annet er en kirkegård. På denne siden av jernbanen virker det som om grunnforholdene er av fjell, jmf. bildene. På østsiden av jernbanen, dvs. der selve Røyken sentrum er konsentrert, er det sannsynligvis mest forekomster av løsmasser. I reguleringsplanen for Røyken sentrum er visse områder avmerket som rasfarlige.

### 6.2. STOPPESTEDETS STANDARD

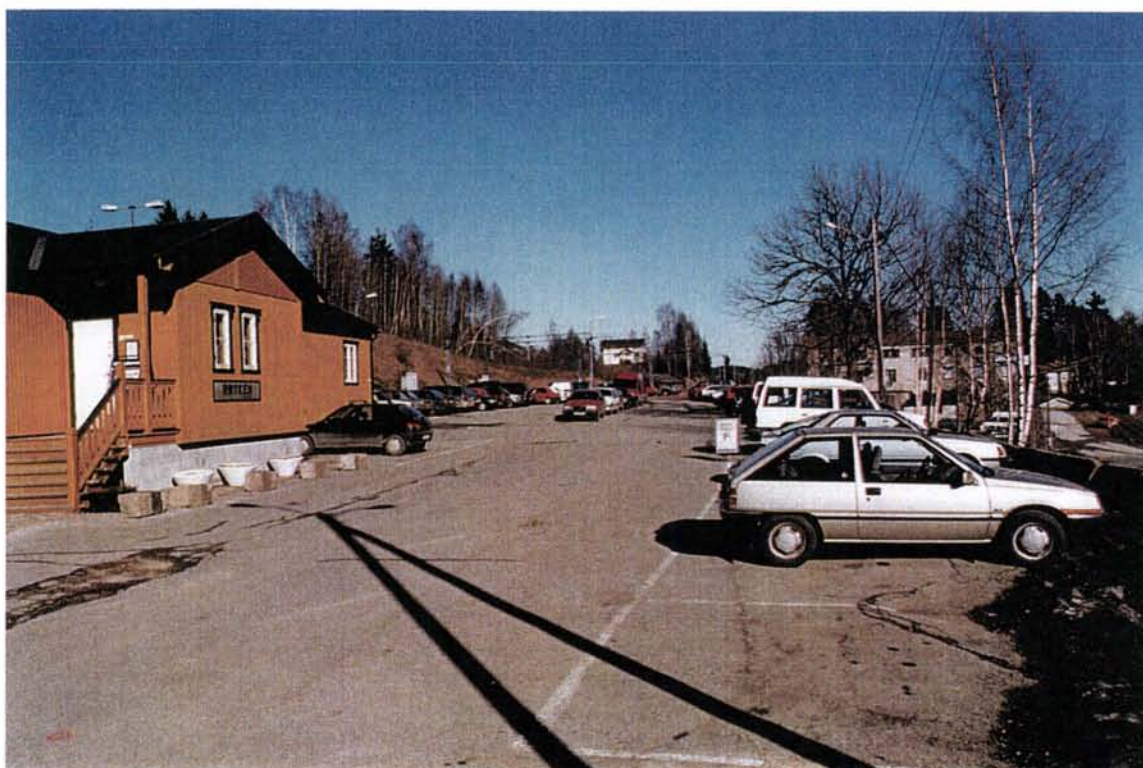
#### Adkomst

Asfalten er noe slitt i stasjonens adkomstsoner. G/s-veier og fortau er ikke bygd ut nok med tanke på at disse skal binde sammen omkringliggende reisemål og boligområder. På en del strekninger er dette direkte mangelfullt slik at de kan være trafikkfarlige.

### Parkering

Stasjonen har en parkeringsplass som nylig er forlenget i nordenden. Den nye delen er gruslagt. Parkeringsplassen smalner av i nordenden (nye delen), og kan oppfattes som litt i trangeste laget hvis bilene skal stå mot hverandre på hver side helt innerst. Se også bildene. Stor mangel på trær gir liten solbeskyttelse. Selv om snøen stort sett var smeltet på befaringstidspunktet, kunne det sees at flere parkeringsplasser var brukt til snødeponering. Det kan oppstå problemer med avrenning av grusen ved kraftig nedbør og når vårløsningen begynner.

For sykler ble det ikke registrert noen organisert parkering i første omgang. Ved en tilfeldighet ble det oppdaget et sykkelstativ som stakk fram fra en snøhaug. Det var umulig å si noe om antall plasser. Stativet var i dårlig forfatning ved at det var rustent og bøyd.



*Parkeringsplassen er praktisk talt fullt utnyttet. Merk asfaltkvaliteten og snødeponeringen. Merk også rekken med biler i midten.*

### Tilgang til andre kommunikasjonsmidler

Dette er det stoppestedet på Spikkestadlinjen som har det beste tilbudet for folk som benytter buss eller drosje til/fra stasjonen. Drosjeholdeplassen er bokstavelig talt vegg i vegg med stasjonsbygningen. Her er det plass til to drosjer. En bu rett ved siden av drosjeholdeplassen, i reguleringsplanen benevnt som "kiosk", fungerer som oppholdsrom for drosjesjåførene. Nærmeste nabo rett syd for drosjeholdeplass og -bu, er en bussholdeplass. Det vites ikke hvordan busstidene korresponderer med togtidene. Bussrute er nr. 7. I tillegg er det i kollektivrapporten, som er utarbeidet i forbindelse med ny Røykenvei, nevnt to andre bussruter. Disse er begge benevnt "L", men er ut i fra etterfølgende tabell å betrakte som *to* bussruter og ikke *én*.



Rute nr.	Beskrivelse	Dagl. avg. <sup>(1)</sup>	Rushfrekvens	Frekvens ellers
7	Sætre - Slemmestad - Røyken - Drammen	20/20	ca 30. min	60. min
L	Røyken st. - Slemmestad sentrum	1/1	-	-
L	Lokalrute Røyken sentrum/Midtbygda (matebuss til Røyken st.)	4/5	30. min	-

<sup>(1)</sup> Daglige avganger i begge retninger (mandag - fredag).



*Røyken stasjon sett fra veibru sør for stasjonen. Bygningen mellom telefonkiosken og stasjonsbygningen er en drosjebu, mens det hitenfor telefonkiosken er en bussholdeplass.*

#### Plattform

Som det fremgår av bildet over, er det to betong-/asfaltplattformer på stasjonen. Det virker som om det bare er den som er nærmest stasjonsbygningen som er i bruk. Det er forøvrig kun for denne siste plattformen at det fantes oppgitte mål: lengde = 227 m, høyde = 0,52 m. Adkomst til denne plattformen foregår planfritt.

#### Inventar og service

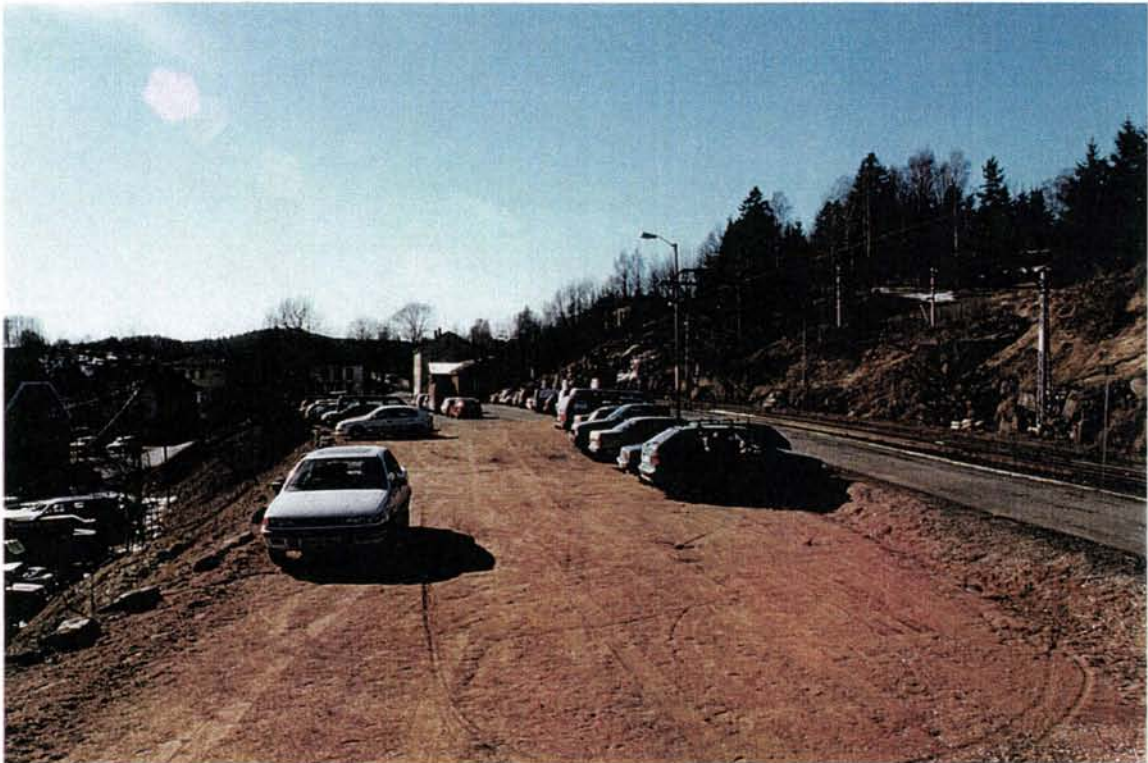
Det er venterom m/toaletter (avhengig av møbelforretningens åpningstider + ingen trapper mellom plattform og stasjonsbygning), mindre kiosksalg (drevet av møbelforretningen), fire søppelkasser, én telefonautomat (kort), to strøandskasser og 18 utendørs sitteplasser der. Det er innført en ordning med billettsalg fra kunstgalleriet/godshuset.

### Informasjon

Det er forholdsvis greit å finne frem til stasjonen på grunn av at hovedveien går rett forbi. Likevel kunne det vært satt opp flere skilt for de veifarende. På selve stasjonen er det et høyttalerpar (lydkvalitet uvisst).

### Estetikk

Røyken stasjon gir et blandet inntrykk. Helhetsinntrykket er at den virker noe slitt. Det som trekker opp er det nyoppussede godshuset, mens det negative er asfaltens nærmest totale dominerende av det lille, og tilsynelatende tilfeldige som er av grøntstruktur. Til tross for at det kan virke som om trærne i området er rester av en eldre stasjonspark, er området umiddelbart rundt stasjonsbygningen og godshuset å karakterisere som et asfaltlandskap. Asfalten er oppsprukket både på trafikkarealer og plattform. Der det er oppmerkede parkeringsplasser, er denne oppmerkingen slitt. Dessuten virker den utvidete parkeringsplassen halvferdig (uasfaltet og ingen pen avslutning mot skråning).



*Parkeringsplassen er nylig utvidet i nordenden (nærmest): Lang, smal og gruset. For å hindre biler i å kjøre for langt ut mot skråningen, er det plassert flere større steiner langs skråningskanten.*

## **6.3. DAGENS TRAFIKALE SITUASJON**

### Beliggenhet vs. boligområder og reisemål

Røyken stasjon ligger forholdsvis sentralt til i Røyken tettsted. Den ligger inntil typiske sentrumsfunksjoner som bank, spisested, butikk o.l. Stasjonen ligger til dels også gunstig til i forhold til boligområder.

Trafikktellinger

mandag - fredag		lørdag		søndag		Sum pr. uke			
okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	Diff.	%
533	708	174	178	109	139	2948	3857	909	30,8

**6.4. AREALBRUKSPLEANER**

Reguleringsplanen for Røyken sentrum er sist datert 9/1-86. I de senere år er det utarbeidet flere forslag til utvikling av Røyken sentrum av en såkalt sentrumsutviklingsgruppe. Det er derfor en viss tvil om hvor mye vekt den gjeldende reguleringsplanen fra 1986 skal tillegges.

Regulering av transportarealer

På reguleringsplanen er det tegnet inn en vei som vil gå fra det nye, store boligområdet i nord ("Kleiverfeltet") ned til Røyken sentrum. Dette er ikke gjort på kommuneplankartet. Uansett vil denne veien ikke berøre stasjonsområdet, men vil være en fordel med tanke på tilgjengeligheten fra nevnte boligområde til sentrum, og dermed også til jernbanestasjonen. Ellers ble det jo nevnt i forbindelse med boligutbyggingen på Hallenskog foran at det muligens vil bli laget en vei direkte fra Kleiverfeltet til Hallenskog.

Annen arealbruk

Det er planlagt et større boligområde nord for Røyken sentrum. Som det fremgår av det som er skrevet tidligere, heter dette Kleiverfeltet. De andre boligfeltene er Høyenhall i øst (merket "4"), Vang (også i øst, merket "1"), Jaksland i sør (merket "3") og Heggum sør for Jaksland (merket "5"). Av disse vil Høyenhall sannsynligvis bli omregulert til andre formål. Som kommuneplankartet viser, er det ingen av disse nye boligfeltene som ligger i umiddelbar nærhet til Røyken stasjon. Det legges dog opp til noe mindre fortetting i selve sentrum av Røyken tettsted, selv om dette ikke vises på kommuneplankartet. Nedenfor er det et utdrag fra det veiledende boligbyggeprogrammet som viser de nye boligfeltenes størrelse:

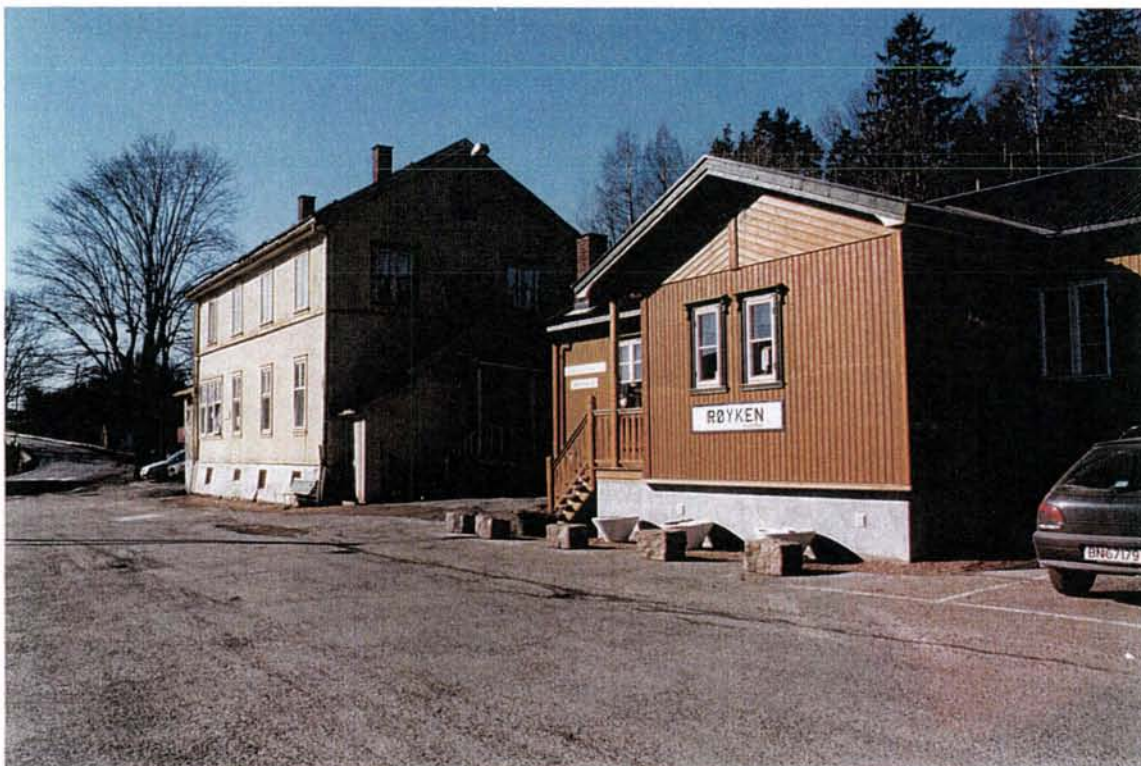
Boligfelt	Byggeperiode [f.o.m. - t.o.m.]	Årlig nybygging	Totalt antall boliger
Kleiver	1997 - 2001	50	250
Vang	2004 - 2007	10	40
(Høyenhall)	2007 - 2008	<i>h.h.v. 5 og 10</i>	<i>15)</i>
Heggum	2006 - 2008	20	60
Jaksland	2009 - 2010	20	40
Fortetting	1996 - 2010	2	30

**6.5. UTVIKLINGSMULIGHETER**

I diverse notater fra den tidligere nevnte sentrumsutviklingsgruppen, er det vist mange gode forslag. En del av disse bør sikkert følges opp. Ellers burde det prioriteres å sette i gang boligbygging nærmere sentrum enn det som er foreslått i kommuneplanen for bedre å støtte opp om Røyken stasjon. I alle fall bør dette gjøres når det først skal settes i gang såpass storstilt bygging som det er skissert på kommuneplankartet.

Det burde også være mulig å få til sikrere adkomst fra boligområdene til stasjonen. Ellers har jo lokale krefter vist at det er mulig å få til positive tiltak på stasjonen. Dette kan stå som et foregangseksempel for mindre lokalstasjoner i liknende situasjoner.

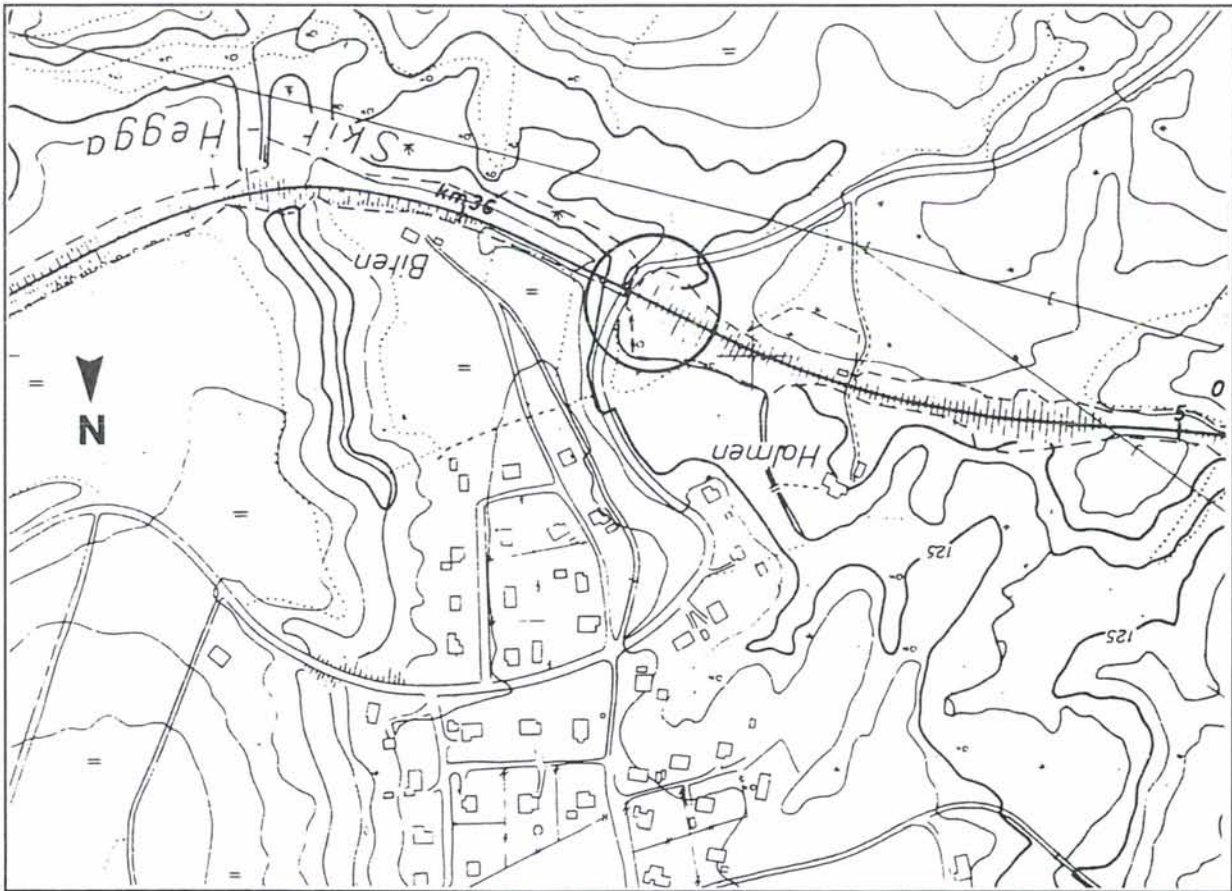
Selv om det i utgangspunktet ikke finnes penger til tiltak på stoppestedene hos NSB BA Eiendom og Jernbaneverket, er det viktig at selskapene ikke automatisk kveler forskjellige slags initiativ som måtte komme fra lokale enkeltpersoner, foreninger og myndigheter, men heller legge forholdene til rette for tiltak som er med på å gi et positivt bidrag til stoppestedets standard.



*Huset på høyre side er det nylig oppussede godshuset, hvor det er et kunstgalleri. Huset til venstre er selve stasjonsbygningen, der det på befaringstidspunktet nettopp var åpnet en møbelbutikk.*

## 7. ÅSÅKER HOLDEPLASS (KM 36,07)

### 7.1. BELIGGENHET



Som det ble nevnt helt i begynnelsen av rapporten, er ikke Åsåker avmerket på kommuneplankartet. Den ligger altså ved to-tallet i sørenden av boligfeltet midtveis mellom Røyken og Spikkestad stasjoner. Kartet over er heller ikke fullstendig. Kilden dette kartet er kopiert fra har plassert ringens midtpunkt *vest* for der bilveien krysser under jernbanen. Holdeplassens reelle plassering er ca 50 - 100 m *øst* for denne kryssingen. Ellers kan nevnes at landskapet rundt synes å bestå overveiende av løsmasser og bølgende åkre. Rett sør for holdeplassen slynger bekken Skitthegga seg. Som bildene viser, er det også trær/skog, buskas og annen vegetasjon.

### 7.2. STOPPESTEDETS STANDARD

#### Adkomst

Åsåker holdeplass har den verste adkomsten av alle Spikkestadlinjens stoppesteder, spesielt gjelder dette for biler. Fra hovedveien går det en bakke oppover til selve holdeplassen som er svært vanskelig for bilkjøring. Bakken hadde på befaringstidspunktet store setninger, evt. hjulspor, og var delvis belagt med asfalt, resten grus. Her og der var asfalten meget nedslitt, for ikke å si bortslitt.

Langs hovedveien går det en g/s-vei i begge retninger. Således er adkomstforholdene brukbare når folk velger å bruke denne veien til holdeplassen. Hovedveien, og dertil tilhørende g/s-vei,

krysser som tidligere nevnt *under* jernbanen. Men en del mennesker har en tendens til å velge den korteste veien, til tross for den høyere risikoen dette medfører.



*En rullestol-/barnevognrampe går opp til plattformen. For å komme opp på det avbildede stedet, må en bakke som er under en hver kritikk forseres.*

Som bildet over viser, er det for de som bruker barnevogn/rullestol lagt et par planker opp langs en trapp. Selve bakken fra hovedveien opp til holdeplassen kan neppe være spesielt lettvinnt å ta seg opp for nevnte gruppe hjulbrukere. Da tenkes det ikke så mye på stigningen, selv om den sannsynligvis er tung nok som den er, men heller på bakkens dårlige forfatning som er omtalt foran.

#### Parkering

Det er minimalt med parkeringsplasser i forbindelse med holdeplassen, og noen oppmerking kunne ikke observeres. Langs hovedveien eller i bakken fra hovedveien og opp til holdeplassen er det ikke mulig å parkere. Dvs. at parkering kun er mulig tett opp til holdeplassen. Vegetasjonen rundt gir tilfredsstillende solbeskyttelse.

#### Tilgang til andre kommunikasjonsmidler

Det ble ikke observert noen buss- eller drosjeholdeplass i nærheten. Det er mulig at det er en bussholdeplass i tilknytning til boligfeltet nord for holdeplassen.

#### Plattform

Holdeplassen er det eneste stoppestedet på Spikkestadlinjen hvis plattform kun består av tre. Dette gjør at den i visse sammenhenger vil være meget glatt å gå på. Plattformen er 89 m lang og 0,42 m høy. Plattformen virker noe slitt.



*Åsåker holdeplass sett i retning Spikkestad. Bruen i høyre bildekant går over bilveien. I motsetning til de andre holdeplassene og stasjonene langs Spikkestadlinjen, er det her kun treplattform.*

#### Inventar og service

Holdeplassen har et leskur, ingen søppelkasser, en strøsandkasse og ingen sitteplasser.

#### Informasjon

Dette var det andre stoppestedet som ikke ble funnet på første forsøk under befarings, og det ligger således like bortgjemt som det Hallenskog gjør. Det er meget vanskelig å se noe av plattform, leskur og jernbanelinjen nede fra hovedveien. Til tross for holdeplassens tiliggende jernbanebru er det ikke gitt at man skjønner at man er i ferd med å krysse under jernbanen ved bilkjøring. Selve adkomstveien kan lett tas for å være en dårlig vedlikeholdt g/s-vei, evt. lokal kjerrevei. Dette har med lesbarhet å gjøre.

Det er altså ikke skiltet til holdeplassen, kun på den. Man skulle heller ikke tro at den tidligere omtalte adkomstbakken er for personbiler. Det er likevel ingen skilter som nekter innkjøring, eller som advarer mot bakkens befatning. Av øvrig informasjon var det én høyttaler med uviss lyd kvalitet.

#### Estetikk

Noe som kan oppfattes positivt for en del mennesker, var at det i motsetning til de andre stoppestedene langs denne jernbanen, ikke var noe reklameskilt. Plattformen, som på grunn av materialbruken ikke har det sterile preget som betong-/asfaltplattformer ofte har, var til tross for dette forholdet likevel ikke med på å trekke opp inntrykket i særlig grad.

Bildene burde tale for seg selv: ødelagte gjerder og rekkverk, henslengte skinnedeler, ødelagte trappetrinn i enden av plattform og ustelt vegetasjon. Dessuten var det ting som kunne tyde på enten at plattformen har vært utsatt for mindre setninger, eller at rekkverket presses opp fra bakken. Grunnen til å påstå dette, er at det ble observert en høydeforskjell mellom rekkverk og plattform på 5 - 10 cm.

### **7.3. DAGENS TRAFIKALE SITUASJON**

#### Beliggenhet vs. boligområder og reisemål



*Holdeplassen sett fra jernbanebruen. Plattformen ligger på feil side i forhold til bebyggelsen.*

Som det fremgår av kart og teksten ovenfor, ligger holdeplassen rett sør for et mindre boligområde. Det er dog ikke bare dette området som genererer/attraherer reiser via Åsåker holdeplass. Representanter for Røyken kommune opplyste nemlig at en del mennesker som er bosatt i de østlige områdene av Spikkestad, benytter Åsåker holdeplass fremfor Spikkestad stasjon. Det skjønner man når man ser på avstander på kommuneplankartet.

#### Trafikktellinger

mandag - fredag		lørdag		søndag		Sum pr. uke			
okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	Diff.	%
96	109	15	35	10	20	505	600	95	18,8

### **7.4. AREALBRUKSPLANER**

I følge kommunen er dette området ikke regulert, men det vil bli regulert på sikt i forbindelse med vann- og avløpsinvesteringer i år 2001. Derfor antas området regulert rundt år 1999.



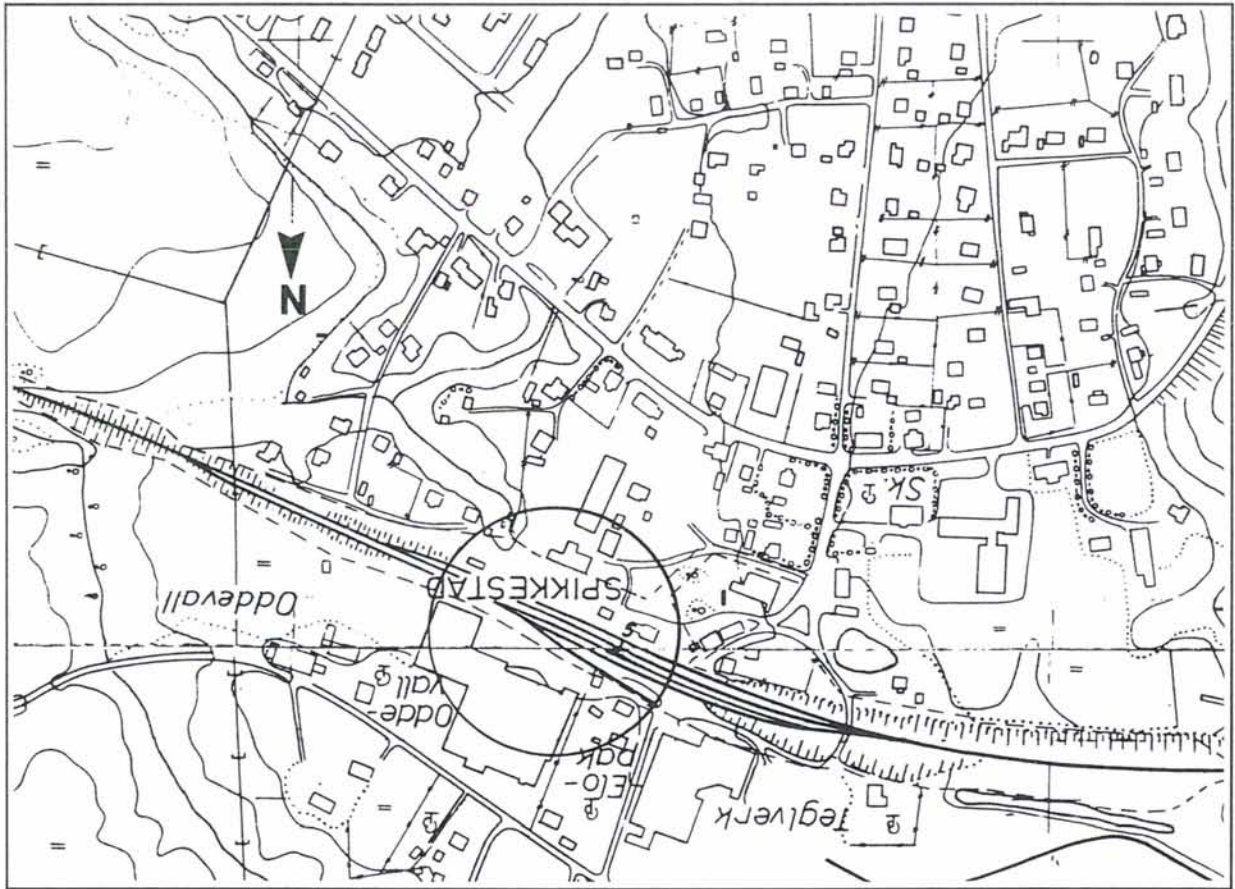
## **7.5. UTVIKLINGSMULIGHETER**

Ut i fra dagens situasjon bør plattformen flyttes over til nordsiden av jernbanen. Dette vil ikke medføre noen nevneverdig økt belastning for de som kommer fra østre Spikkestad, men vil derimot føre til en lettere og sikrere adkomst fra boligområdet nord for holdeplassen. Det er mulig at en slik flytting av plattformen vil komme i konflikt med regelverket, da lokfører vil ha vanskeligere for å se denne tidlig nok når toget kommer nordfra.

I tillegg kan dette boligområdet fortettes i retning mot holdeplassen. Dette er i en viss grad gjort også, da det under befarings ble observert rett nord for holdeplassen minst ett hus som ikke er inntegnet på noen av kartene. Eventuell utbygging rundt Åsåker vil stort sett måtte gå på bekostning av dyrket mark.

## 8. SPIKKESTAD STASJON (KM 37,51)

### 8.1. BELIGGENHET



Den tidligere Drammensbanen ender ca 500 m vest for Spikkestad stasjon, derav navnet Spikkestadlinjen. Stasjonen har overveiende boligbebyggelse på sørsiden av jernbanen, mens det er mest industri på nordsiden. Dog er det enkelte bolighus også på nordsiden. Landskapet er ikke spesielt kupert.

### 8.2. STOPPESTEDETS STANDARD

#### Adkomst

Stasjonen ligger i enden av en blindvei. Det er ingen fortau eller g/s-vei som leder direkte til stasjonen. De omkringliggende veier virker noe slitt og er ikke spesielt brede. Innkjørselen til parkeringsplassen virker noe kronglete og trang å ta seg gjennom.



*Stasjonen sett i retning Asker. Legg merke til rekken av parkerte biler som snor seg rundt hushjørnet på stasjonen. Den orange kjeglen (til høyre for stasjonsbygningen) står midt i den eneste innkjørselen til parkeringsplassen, og gjorde ikke parkeringsplassadkomsten lett.*

Siden stasjonens nærområde har lite bakker, skulle ikke stigningsforholdene være til hinder for å ta seg fram med barnevogner og rullestoler. Rett vest for stasjonsområdet går det en veibru over sporet. Det ble observert folk som ikke benyttet seg av denne, men heller gikk direkte over jernbanen fra nordsiden. Det er gjerde på denne siden, men det er ikke sammenhengende. Det er derfor her en liknende situasjon som på Bondivatn. Til forskjell fra Bondivatn, er det her mindre risiko for at en ulykke skal skje, i og med at det ikke kommer noe tog vestfra. I tillegg er det oversiktlig fra øst.

#### Parkering

Som for Røyken, er denne parkeringsplassen lang og smal. Selve innkjørselen er kommentert ovenfor. Under befaringen var det kun et fåtall ledige parkeringsplasser, som i realiteten vil si at kapasiteten er nådd. Det ble ikke akkurat flere ledige parkeringsplasser av at snølagring opptok et par plasser i den østlige enden. Det sees av bildene at parkeringsplassen er asfaltert. Asfalten er dårlig vedlikeholdt. Det er lite solbeskyttelse der. For de syklende var det stativ med plass til 20 sykler. Sykkelparkeringen hadde ikke tak, og var plassert mot stasjonsbygningens vestvegg.



*Parkeringsplassens kapasitet er fullt utnyttet. Som i Røyken, er parkeringsplassen også her lang og smal. "Som vanlig" opptar snøen noen p-plasser. Det er antydning til rester av en gammel stasjonspark på venstre side.*

#### Tilgang til andre kommunikasjonsmidler

Det ble ikke observert noen buss- eller drosjeholdeplasser i nærheten. Men i følge kollektivrapporten, som er utarbeidet i forbindelse med ny Røykenvei, er det opplyst at bussrute nr. 7 har stoppested på Spikkestad:

Rute nr.	Beskrivelse	Dagl. avg. <sup>(1)</sup>	Rushfrekvens	Frekvens ellers
7	Sætre - Slemmestad - Røyken - Drammen	20/20	ca 30. min	60. min

<sup>(1)</sup> Daglige avganger i begge retninger (mandag - fredag).

#### Plattform

Stasjonen har én plattform. Den er av betong-/asfalt, og har lengde 112 m og høyde 0,3 m. På plattformen, egentlig i tilknytning til stasjonsbygningen, var det et par rister i bakken som ikke er i henhold til anbefalte verdier (krav?) for ristenes spalteåpninger. Disse skal være på maksimalt 1 cm • 2 cm, men her var de ca 3 - 4 cm • 10 - 15 cm. Dette har betydning for bevegelseshemmede som bruker spaserstokk. Muligens ikke helt bra for unger heller.

#### Inventar og service

Det er et venterom (med avisutsalg) der som vanligvis er åpent, men på befaringstidspunktet var det stengt på grunn av personalmangel. For hjulbrukere er det uheldig at det er trapper fra plattform til venterom. Ellers ble det registrert at det var tre søppelkasser, to strøsandkasser og 11 - 13 sitteplasser på stasjonen. Til nærmeste telefonkiosk og butikk var det 100 - 200 meter.

### Informasjon

Det var skiltet til stasjonen fra kommunal vei. På selve stasjonen var det et par høyttalere, og en mengde reklameskilt.

### Estetikk

Helhetsinntrykket er at dette er et overveiende nedslitt stasjonsområde. Dette gjelder egentlig alle deler av området: parkeringsplassen, bygningene, plattformen og det som finnes av grøntstruktur. Stikkord her er: løse takrennedløp, slitt/ødelagt asfalt, delvis ødelagt benk, forfallen godsrampe og nedslitt veggbekledning/-maling. Angående grøntstrukturen, er det her muligens rester av en tidligere stasjonspark. Denne markeres av en trekke. Det er mye ugress og ikke noe opparbeidet og vedlikeholdt vegetasjon.



*Spikkestad stasjon virker forfallen (se det nærmeste skiltet, bygningene, plattformdekket og -kanten). I forhold til de andre stedene, er det påfallende med alle reklameskiltene (9 stk i alt, kun ett skilt med ruteopplysninger).*

I likhet med f.eks. godshuset, var det også andre objekter og innretninger som var estetisk uheldige, eller som tilsynelatende ikke hadde noen funksjon utover å være plassert på stasjonsområdet. For det første er det lagret betongelementer øst for parkeringsplassen, i likhet med tilsvarende forhold sør for parkeringsplassen på Heggedal stasjon.

For det andre finnes en udefinerbar konstruksjon sør for parkeringsplassen som består av fire lette jernbaneskinner mellom en og to meter høye. Dette kan kanskje ha vært et sykkelkur eller tørkestativ, men det vites altså ikke. Med utgangspunkt i det manglende vedlikeholdet og hvilken funksjon stasjonen har for NSB BA og de togreisende, virker det som om man forsøker å suge så mye som mulig ut av anlegget før den tekniske levetiden definitivt er slutt. For enkelte elementer på stasjonen er dette allerede tilfelle.

### 8.3. DAGENS TRAFIKALE SITUASJON

#### Beliggenhet vs. boligområder og reisemål

Holdes det nordlige industrifeltet utenom, ser man at stasjonen egentlig ligger i utkanten av Spikkestad sentrum. I gangavstand til stasjonen finner man i området på sørsiden av jernbanen småindustri, diverse servicevirksomhet (butikker, skole, etc.) og bolighus. Dog er det rett sør for stasjonsområdet en større tomt som ligger brakk. Kommunen opplyste at det her har ligget et gjenvinningsanlegg for spillolje, og at grunnen således inneholdt oljerester.

#### Trafikktellinger

mandag - fredag		lørdag		søndag		Sum pr. uke			
okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	okt. '95	okt. '96	Diff.	%
405	575	224	313	104	128	2353	3316	963	40,9

### 8.4. AREALBRUKSPLANER

Nedenfor er det først og fremst tatt utgangspunkt i den gjeldende reguleringsplanen for Spikkestad sentrum. Denne er sist datert 20/6-91. Sammenliknes kommune- og reguleringsplan, samstemmer ikke disse helt for området sør for stasjonen. Forskjellen ligger i at det på kommuneplanen kun er lagt opp til privat service i det aktuelle området, mens det i reguleringsplanen i tillegg til dette også er innregulert nye boliger.

#### Regulering av transportarealer

Reguleringsplanen legger opp til to nye adkomster til stasjonen, fra vest og fra sør. Disse er tilknyttet to nye parkeringsplasser vest og øst for stasjonsbygningen. Den østlige er en forlengelse av dagens parkeringsplass og vil få 85 plasser. Det går ikke klart frem av planen om godshuset vil bli revet til fordel for utvidelsen.

Reguleringsbestemmelsene sier om den østlige parkeringsplassen at den primært er til bruk for togreisende mandag - fredag. Videre sier bestemmelsene at det gjennom avtale skal avsettes noen plasser til handlevirksomhet i sentrum. Den vestlige parkeringsplassen er resultat av en mindre omlegging av veisystemet, og er oppført med 20 plasser. I forbindelse med veiomleggingen i vest, er det her også satt av arealer til buss og drosjer.

#### Annen arealbruk

Den brakke tomten omtalt under 8.3 er på kommuneplankartet vist som "eksisterende privat service". På reguleringsplanen er det derimot innregulert både boliger og forretninger, samt tilhørende trafikksystemer. Dog tyder samtaler med kommunen på at det likevel blir en blanding av næringsbygg og boliger. De rene boligområdene har en max BYA på 20 %, områdene "konsentrert småhusbebyggelse", "forretninger, kontorer, m.v." og områder med kombinasjonen forretning/bolig har alle en max BYA på 50 %.

Det veiledende boligbyggeprogrammet viser en gradvis fortetting i Spikkestad sentrum ved at det bygges fem boliger i 1996, fire boliger i 1997 og deretter tre boliger årlig f.o.m. 1998 t.o.m. år 2010. Dette inkluderer ikke det nye boligområdet i Spikkestad sentrum som på kommuneplankartet er gitt et ett-tall. Dette området heter "Bølstadjordet", og er i følge det veiledende boligbyggeprogrammet ment å bli bebygd med 25 boliger pr. år i 1997 og 1998. I Spikkestad sentrum er altså intensjonen at det totalt skal bli bygd 98 boliger frem til år 2010.

## 8.5. UTVIKLINGSMULIGHETER

Det skulle være mulig å få til et bedre grøntanlegg med utgangspunkt i restene av stasjonsparken. I den anledning bør det selvsagt renskes og ryddes opp i det som er nevnt under "estetikk" foran.

Ellers har jo reguleringsplanen mange gode idéer. En god idé er å fjerne godshuset, da dette gir flere parkeringsplasser uten at det går på bekostning av estetikken. Likeledes kan man få større parkeringsplass ved å benytte seg av det ubebygde området øst for stasjonen. Hvis det på grunn av forurensninger i grunnen ikke vil være økonomisk lønnsomt å investere i et byggeprosjekt på "spillojetomta" rett sør for stasjonen, skulle denne tomte være ypperlig å bruke til parkering. Eventuelt kunne denne tomte bli brukt til park/grøntanlegg (jmf. tidligere tiders stasjonsparker), muligens kombinert med parkering.



*Spikkestad stasjon er vanligvis betjent, men akkurat denne dagen da dette bildet ble tatt, var den stengt p.g.a. personellmangel. Forøvrig trenger stasjonsbygningen noen malingstrøk.*

Det kan diskuteres om deler av industriområdet nord for stasjonen heller skulle bli satt av til boligbygging, slik at plasseringen av Spikkestad stasjon blir bedre utnyttet m.h.p. boligens avstand til det kollektive transportmiddelet som jernbane er. Et alternativ for å oppnå en slik bedret utnyttelse av stasjonens plassering, hadde jo vært å legge om jernbanens trasé noen hundre metre lengre mot sør. Kostnadmessig synes dette lite aktuelt.

## **9. DIVERSE KOMMENTARER**

### **9.1. ANDRE ANVENDELSER AV SPIKKESTADLINJEN**

Det synes lite realistisk å bruke Spikkestadlinjen som en "opplevelsesbane" å la diverse museumsbaner rundt omkring i landet. Å gjenopprette den tidligere forbindelsen til Drammen er heller ikke realistisk i nærmeste framtid. En slik forbindelse kunne i så fall være del av et bybanekonsept for Drammen. Alternativet som gjenstår er å utnytte banen til godstransport for bedrifter beliggende langs Spikkestadlinjen.

Ta for eksempel Elopak A/S i Spikkestad som produserer emballasje. I den foreløpige konsekvensutredningsrapporten for ny hovedvei Asker - Røyken til Statens Vegvesens veikontorer i Akershus og Buskerud, nevnes denne bedriften blant flere andre bedrifter som har "forholdsvis mye tungtransport". Da dagens Røykenvei har for dårlig standard, foretrekker disse bedriftene å sende den Oslo-rettete transporten om Lier. Nevnte rapport påpeker at det er rask transport som er det sentrale for disse bedriftene.

Elopak A/S antas å trenge en del papirmasse og andre råvarer til sin produksjon. Tilsvarende sender nok bedriften også en god del ferdige produkter mot Oslo. I tillegg kan det også være snakk om avfallsmengder. Hvis alt dette kunne overføres til jernbanen, hadde det forhåpentligvis gitt gevinst for alle parter. Da forutsettes det selvsagt at forholdene blir lagt til rette for dette ved at det f.eks. bygges et sidespor til fabrikk.

På et orienteringsmøte som JØPL holdt på Holmestrand Hotell 27/6-97 om Spikkestadlinjen, kom det fram at både Elopak og ABB hadde idéer om mulig anskaffelse av sidespor. I den anledning kan man kanskje rett og slett flytte opptil den siste halve kilometeren av Spikkestadlinjen inn på disse bedriftenes områder. I tillegg til å legge spor inn på fabrikkens områder, var det også tanker om å produsere direkte på jernbanevognene.

Den andre typen godstransport det kunne være snakk om, ble tatt opp i forbindelse med et "miniseminar" om Sørkorridoren. Her ble nevnt våtavfall som kommunene er pålagt å sende til sentrale destruksjonsanlegg. Det dreide seg om såpass store transportmengder at det skulle kunne være interessant å utrede dette nærmere, blant annet med tanke på lønnsomhetskriterier.

### **9.2. FEILKILDER**

Befaringene ble gjort på våren, da snøen var i ferd med å forsvinne. Dette kan ha ført til at man ikke har fått et fullstendig dekkende inntrykk av situasjonen. Det tenkes da spesielt på snølagring. I tillegg var det en del sand og grus fra vinterens strøing som gjorde det vanskelig å se tegn i bakken, for eksempel sikkerhetsavstand.

Når det gjelder trafikkteillingene, mener rapportskriver ut i fra den mottatte informasjonen at det kan være heftet noe statistisk usikkerhet til tellingene. Det er nemlig kun tellet én vilkårlig hverdag, lørdag og søndag i hele oktobermåned. Akkurat disse tallene er altså ikke et gjennomsnitt basert på flere dager. Er man uheldig, kan tellingene være foretatt på spesielle dager der antallet reisende ikke er representativt for det typiske gjennomsnittet for denne spesifikke dagen. Slike variasjoner det her siktes til, kan for eksempel skyldes været eller sportsarrangementer.





# Kommuneplan for Asker 1995 - 2010

Målestokk 1: 20 000

0 0.2 0.4 0.6 0.8 1.0 km

## TEGNFORKLARING

	Boliger, nåværende
	Boliger, nye områder
	Fritidsboliger, nåværende
	Skoler, institusjoner, kirker o.l., nåværende
	Skoler, institusjoner, kirker o.l., nye områder
	Forretninger, sentra, nåværende
	Forretninger, sentra, nye områder
	Industri, erverv, nåværende
	Industri, erverv, nye områder
	Masseuttak - fyllplass
	Kommunaltekniske anlegg
	Trafikkareal
	Landbruks-, natur- og friluftsområde (omfatter også enkelte boligendommer)
	Friområde, offentlig eid, turstier, eksisterende
	Friområde, privat eid, turstier, eksisterende
	Markaområde
	Sjø / vann

## Båndlagte områder

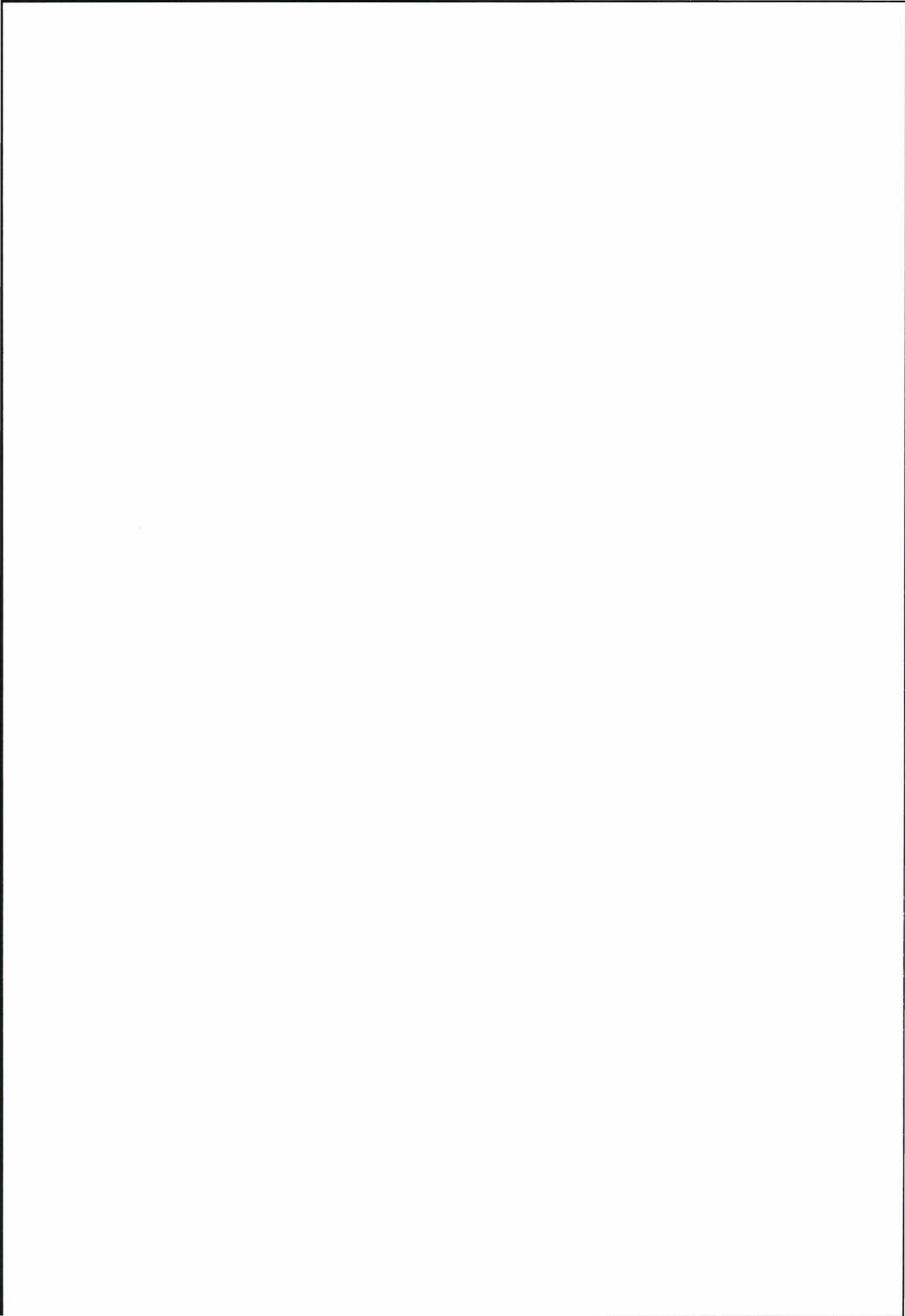
	Landskapsvernområde
	Båndlagt korridor for nytt dobbeltspor NSB og nytt hovedveisystem
	Forsvarets område
	Naturreservat / naturminne
	Drikkevannsreservoir
	Områder med stort kulturhistorisk innhold

## Fareområder

	Skytebane
	Kraftoverføringslinje

## Arealbruk i sjøen

	Fortøyningsområde
	Friluftsområde for småbåtliv, bading, fiske og opphold
	Område for næringsfiske
	Havneområde
	Adkomst til Brønnøya
	Naturområde med lokal og regional verneverdi
	Sjøfugelreservat
	Ro-/kajakkbane, idrettsanlegg for seiling og brettseiling
	Småbåthavn / Bøyehavn (BH)
	Badeområder
	Kommunegrense
	Markagrense
	Grense for naturreservat/landskapsvernområde
	Grense for flystøysone DBA
	E18
	Riksvei
	Fylkesvei
	Planlagt riksvei
	Planlagt fylkesvei
	Tunnel, planlagt
	Jernbane
	Planlagt jernbanetrace
	Turvei
	Lysløype
	Alpinanlegg
	Avgrensning golfbane
	Grense strandsone
	Parkering
	Idrettsanlegg



# RØYKEN KOMMUNE

## KOMMUNEPLAN 1996-2010

### AREALDELEN

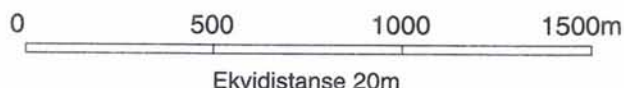
Vedtatt 9.mai 1996

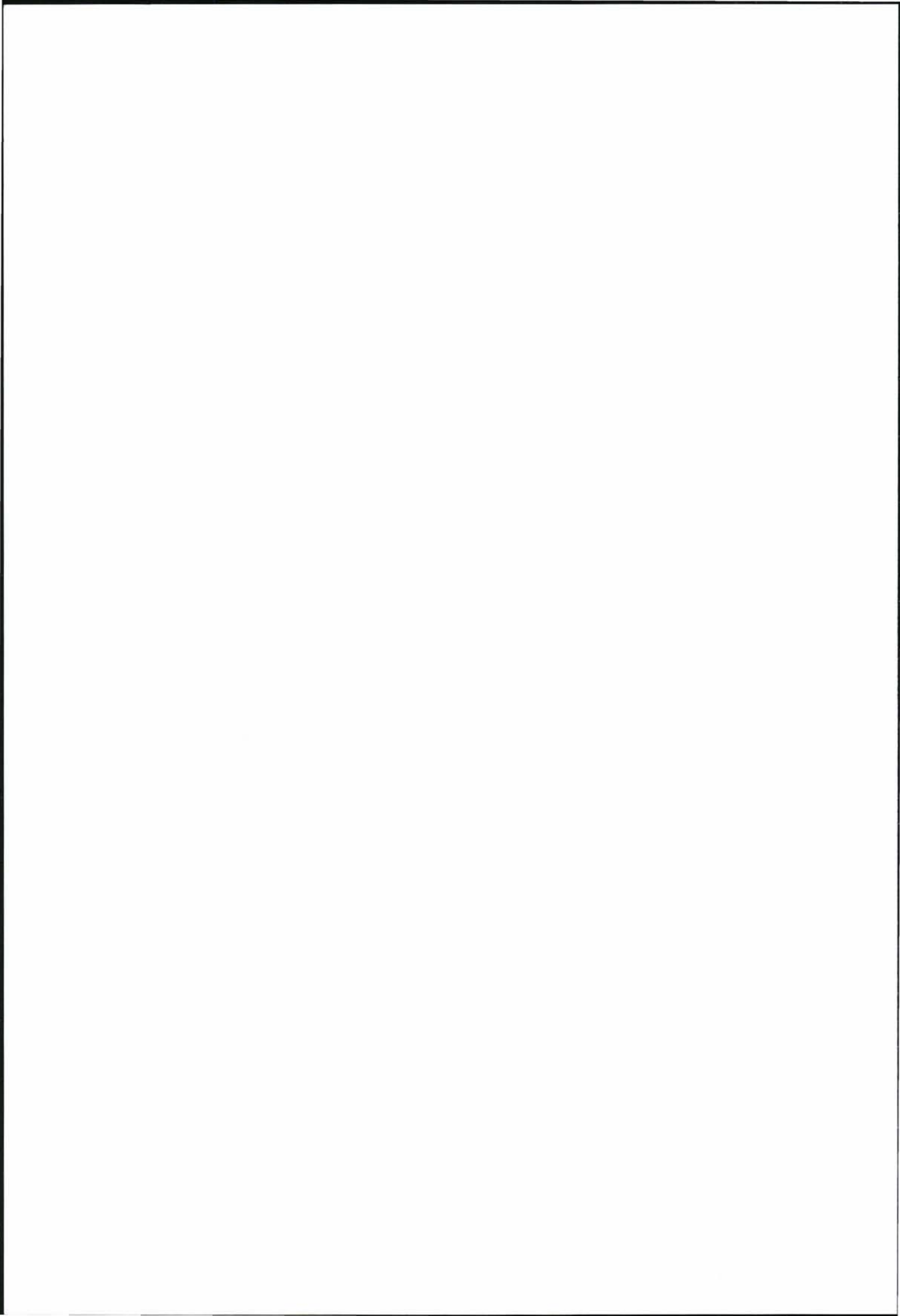
#### TEGNFORKLARING PBL. § 20-4



Eks.	Framtidig		Eks.	Framtidig	
<b>1. BYGGEOMRÅDER</b>					
		Boligområder			
		Offentlig service			
		Privat service			
		Industri			
		Almennyttige formål			
		Fritidsbebyggelse			
		Offentlig service/privat service			
		Offentlig service/privat service/bolig			
		Privat service/industri			
		Privat service/bolig			
		Almennyttige formål/friområde			
		Almennyttige formål/forretning			
		Almennyttige formål/fare			
		Almennyttige formål/LNF			
		Almennyttige formål/offentlig service			
		Planlagt boligfelt etter 2010			
		Planlagt offentlig service etter 2010			
		Friområder			
<b>2. LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDE</b>					
		Landbruks-, natur- og friluftsområde			
		LNF-område med særlige friluftsinnteresser			
		LNF/fareområde			
<b>3. OMRÅDER FOR RÅSTOFF-UTVINNING</b>					
		Råstoffutvinning			
<b>4. BÅNDLAGTE OMRÅDER</b>					
		Natur-, kulturvern			
		Nedslagsfelt			
<b>5. BRUK OG VERN AV VASSDRAG OG SJØ-OMRÅDER</b>					
		Badeområde			
		Småbåthavn/trafikkområde			
<b>6. VIKTIGE LEDD I KOMMUNIKASJONS-SYSTEMET</b>					
		Skipsled			
		Riksveg			
		Fylkesveg			
		Kommunal veg			
		Privat veg			
		Viktige kryss			
		Jernbane			
<b>7. STREKSYMBOLER</b>					
		Kommunegrense			
		Markagrense			
		Rikspolitiske retningslinjer for Oslofjorden			
		Virkeområde			
		Strandsone			
		Område unntatt fra rettslig virkning etter PBL § 20-6			

Målestokk 1:20 000





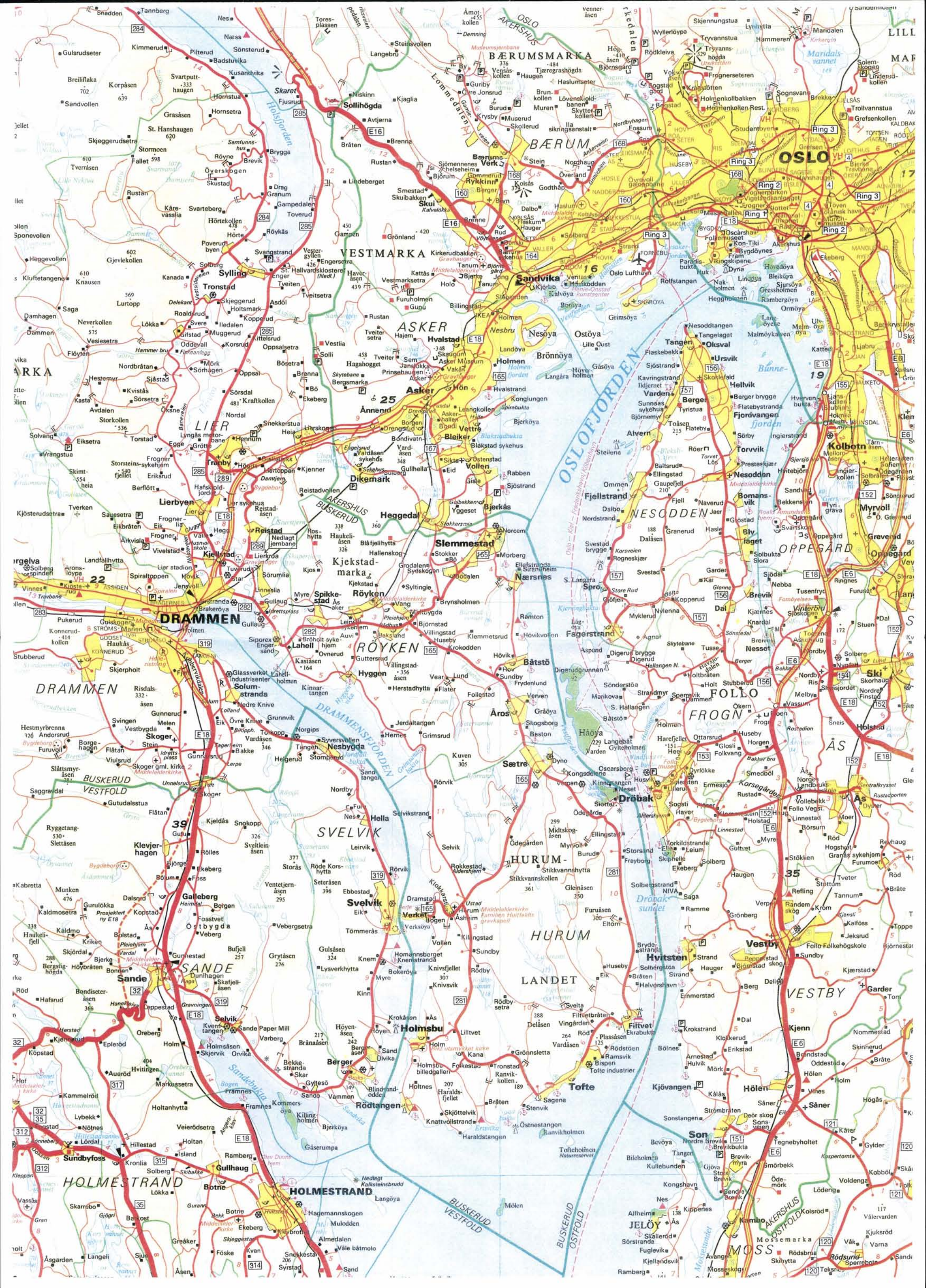


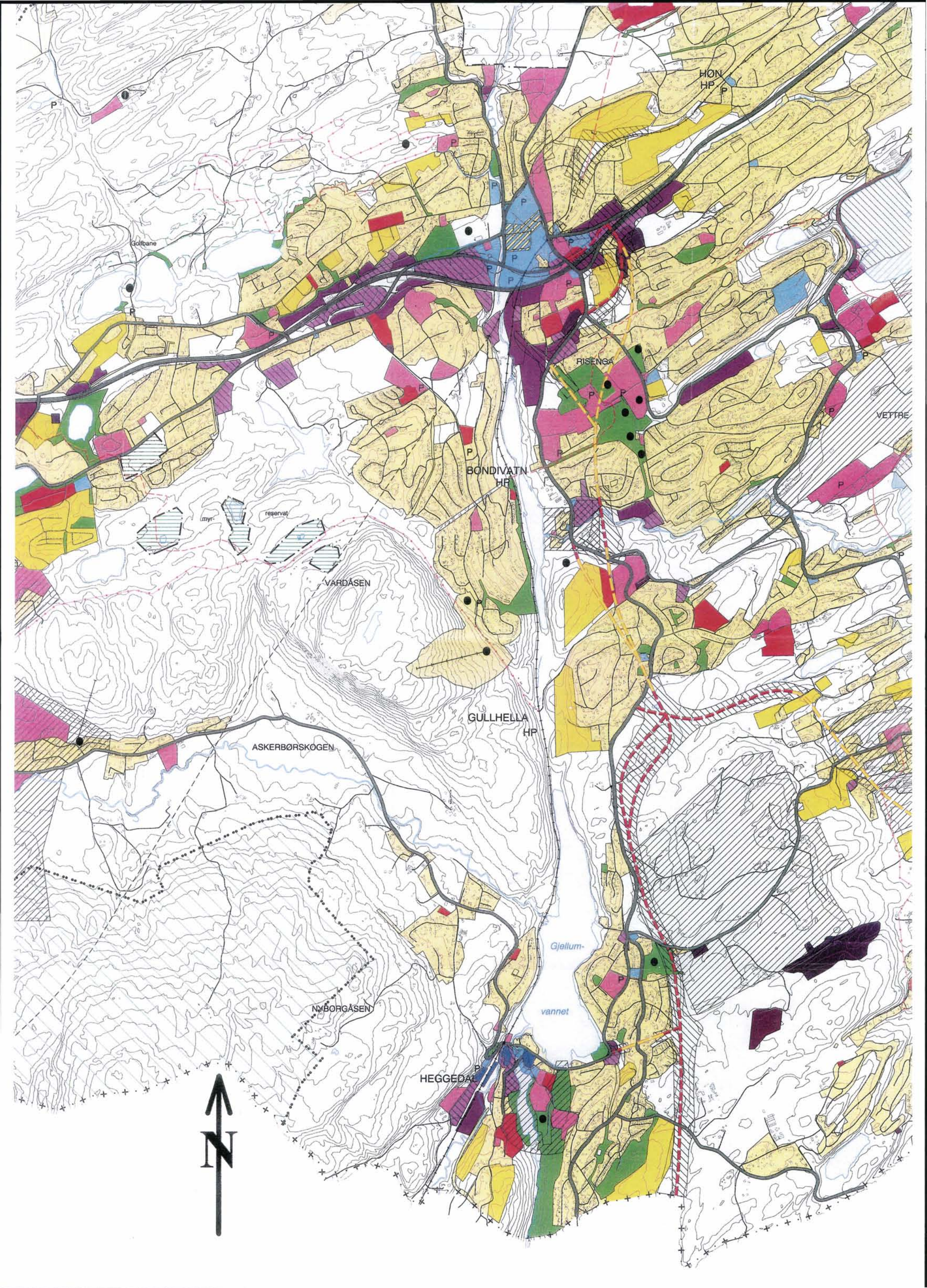
Jernbaneverket  
Biblioteket

BV



11tu00368





HØN  
HP

Golfbane

RISENGA

VETTRE

BONDIVATN  
HP

myr

reservat

VARDÅSEN

GULLHELLA  
HP

ASKERBØRSKOGEN

Gjellum-

vannet

NYBORGÅSEN

HEGGEDAL







Marka

Hallenskog

Kjekstad  
golfbane

Røyken sentrum

Spikkestad

Midtbygda

