BÆRUM KOMMUNE
REGULERING

NOTAT

Dato:	14.02.2022
Arkivkode:	GBR-12/1, GBR-12/28, GBR-12/102, GBR-18/3, N-515.1, PLANID-2015030, GBR-8/488, GBR-8/489, GBR-12/45, GBR-18/83, GBR-18/84, GBR-8/195, GBR-8/1546, GBR-10/263, GBR-12/27, GBR-12/71, GBR-12/76, GBR-12/82, GBR-12/89, GBR-12/92, GBR-12/17, GBR-17/86, GBR-17/315, GBR-17/637, GBR-17/763, GBR-17/764, GBR-17/765, GBR-17/995
J.postID:	22/6162
Arkivsaksnr:	15/142742

NOTAT VURDERING ALTERNATIV ADKOMST TIL SKOLE/FLERBRUKSHALL VIA GAMLE DRAMMENSVEI

Planutvalget har i møte 09.12.21 vedtatt bl.a. følgende:
Ballerud områderegulering

Saken bearbeides videre til 2. gangs behandling med klare forutsetninger om (bl.a.):

Flere i nabolaget har pekt på muligheten for alternativ adkomst til skole/flerbrukshall via Gamle Drammensvei. Planutvalget ber kommunedirektøren utredet dette alternativet.

METODE FOR UTREDNING

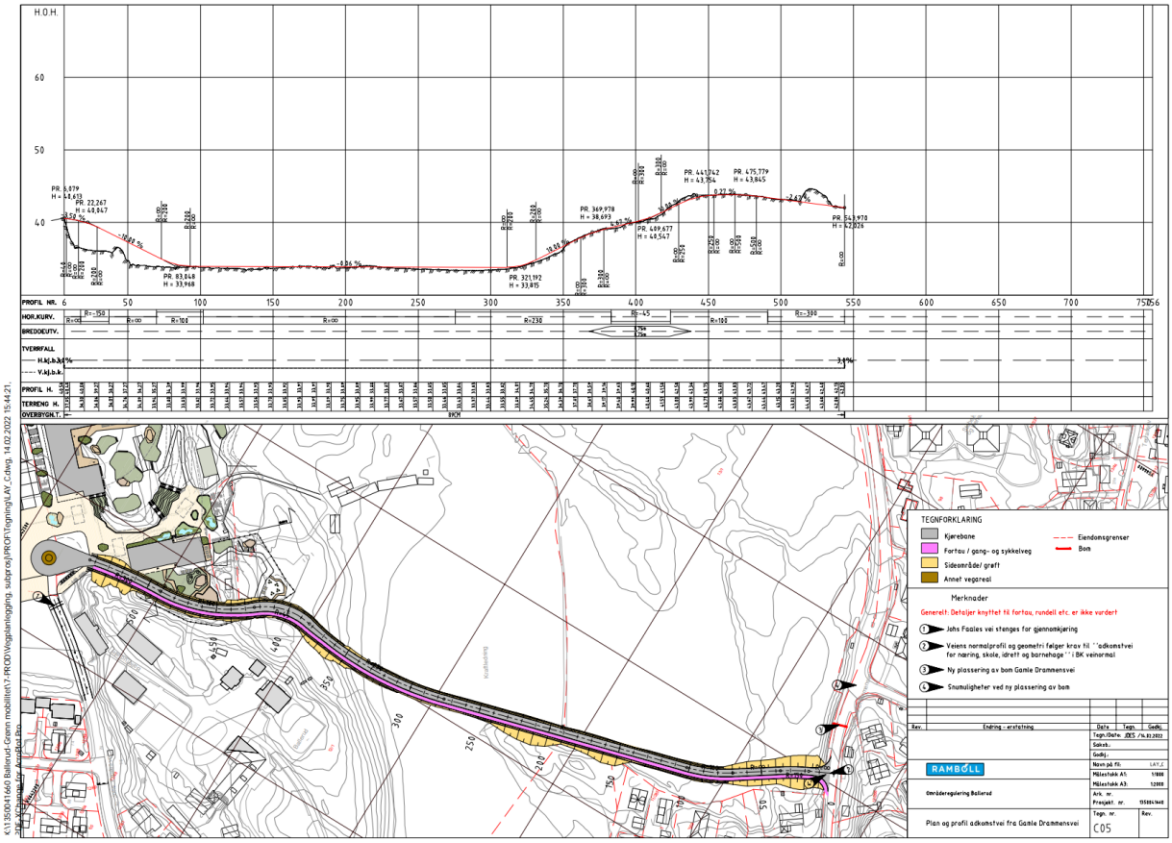
Det er blitt vurdert en fysisk løsning i form av en skisse utarbeidet av en trafikk- og veifaglig konsulent, Rambøll. Rambøll har også gjort anslag på hvilke endringer i trafikkmønsteret som vil skje i Johs Faales vei og Gml. Drammensvei hvis man hadde etablert en alternativ adkomstvei til skolen/barnehagen fra Gml. Drammensvei.
Utover det har Dyrvik arkitekter utarbeidet en studie som vurderer hvilke tilpasninger som vil være nødvendige på området til skolen og barnehagen.

Dette er blitt brukt som grunnlag for å vurdere samfunnsmessige fordeler og ulemper ved en adkomstløsning fra Gamle Drammensvei til Ballerud skole med flerbrukshall, og hvilken prosess som vil være nødvendig for en mulig gjennomføring og evt. hvilke usikkerheter som vil ligge i prosessen. Dette er blitt gjort i et samarbeid mellom kommunen, Rambøll og Dyrvik arkitekter.

Innspillet om en alternativ adkomstvei ble sendt inn fra naboer, hovedsakelig boende langs Johs Faales vei, som forslag til en løsning, som vil gi mindre trafikkbelastning i Johs Faales vei. Derfor er det et viktig moment i vurderingen hvorvidt en alternativ adkomstvei vil kunne bidra til å nå dette målet.

SKISSERT FYSISK LØSNING

En premiss som er lagt til grunn er at en alternativ adkomstvei skulle være kortest mulig og dermed beslaglegge minst mulig areal. I tillegg skulle veitraseen være minst mulig inngripende i foreslått konsept for skole og barnehage med innganger mot nord og utearealer mot sør.

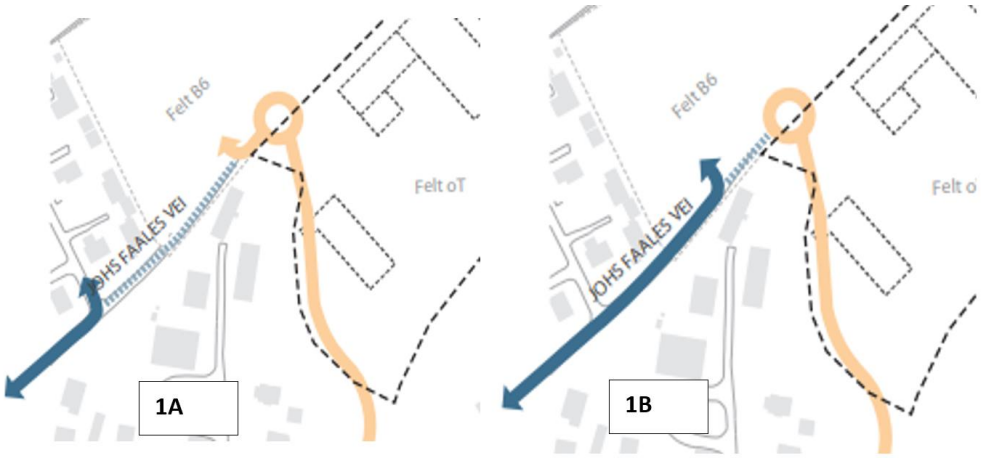


Foreslått trase ligger hovedsakelig på arealet som tidligere ble regulert til vei (BALLERUD GÅRD, planID 1974001).
Iht. § 2.1 i Kommuneplanen gjelder reguleringsplaner som er vedtatt før kommuneplanens arealdel så langt de ikke er i strid med kommuneplanens arealdel.
I tilfellet «alternativ adkomst via Gml. Drammensvei» er det formålet i Kommuneplanens arealdel, LNF (landbruks-, natur- og friluftsområde), som er gjeldende.
Ca. halvparten av dette arealet brukes i dag til golf (dispensasjon fra LNF), den andre halvparten er dyrket mark.

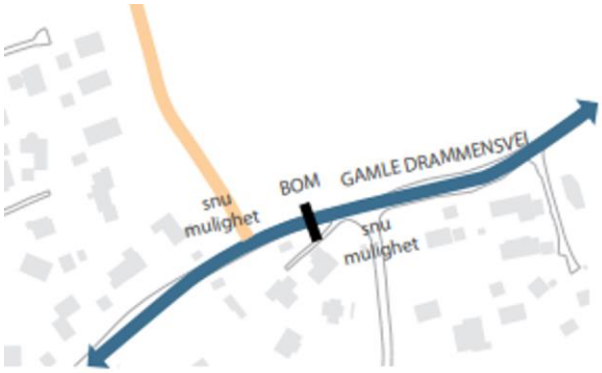
Som alternativ adkomstvei er det blitt vurdert en kjørevei med fortau på en side.

Følgende alternativer er undersøkt mot Johs Faales vei:

- **Alternativ 1A**: Johs Faales vei sikrer bare kjøreadkomst til dagens beboere i Johs Faales vei. Skolen/bhg *og* beboerne på felt B6 vil få sin kjøreadkomst via Gml. Drammensvei
- **Alternativ 1B (iht. vedtaket fra Planutvalget 9.12.21)**: Det er kun skole og barnehage som vil få sin kjøreadkomst via Gml. Drammensvei. Dagens beboere i Johs Faales vei og de nye beboere på felt B6 får adkomst via Johs Faales vei.



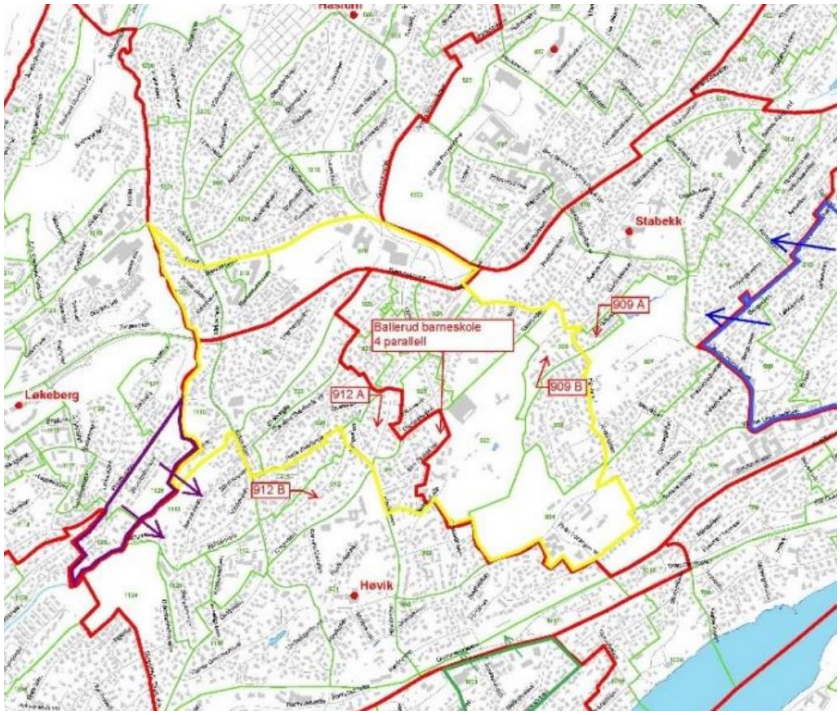
Bommen i Gml. Drammensvei foreslås flyttet til et sted mellom Gml. Drammensveien 93 og Snoveien:



Ikke nærmere vurdert/skissert

- **Kjøreveg med fortau og sykkelvei, evt. kombinert gang-/sykkelvei**
  Det mangler en god sykkelforbindelse fra Ballerud ned mot Høvik som man kunne løst ifbm. en ny adkomstvei til Ballerudområdet via Gml. Drammensvei.
  Denne løsningen ville være fysisk mulig og ha noen funksjonelle fordeler men ville også kreve større omdisponering av jordbruksarealer. I tillegg ville det ytterligere redusert muligheten for golfdrift.
  Med hensyn til disse ulempene anses Gullbakkveien som godt nok alternativ for syklister. Gulbakkveien har hverken fortau eller sykkelvei men har til gjengjeld lite trafikk og lav fartsgrense, og anses derfor som tilstrekkelig.
- **Drop-off ved Gamle Drammensvei og sykkelvei med fortau (evt. kombinert gang-/sykkelvei) til skole/bhg**
  Selv om dette alternativet ville redusert arealet som det hadde vært nødvendig å omdisponere fra dyrket mark og golfbane, ville dette ikke gi ønsket effekt med redusert trafikk i Johs Faales vei. På grunn av renovasjon, varelevering, HC-adkomst og utrykning må det være en kjørevei helt frem til skolen. I dette tilfelle ville dette måtte være i Johs Faales vei, dvs. en kjørevei lik den som er foreslått i planforslaget.
  Siden de fleste Ballerudelever vil bo nordvest for skolen, vil det være lite sannsynlig at foreldrene ville kjørt en omvei for å levere barnet sitt ved en drop-off med lengre vei til skolen. En slik løsning ville altså med stor sannsynlighet ikke redusert trafikken i Johs Faales vei.

FORUTSETNINGER FOR BALLERUD SKOLE



Kartutsnittet viser mulige endringer i inntaksområder relatert til at barneskolene Løkeberg, Haslum, Høvik Verk, Høvik, Stabekk og Jar alle skal avlastes (direkte eller indirekte) av ny skole på Ballerud.
I Handlingsprogram 2021-2024 er det forutsatt at skolen ferdigstilles til skoleåret 2025/2026.

TRAFIKKVURDERINGER JOHS FAALES VEI

En evt. ny adkomstvei fra Gml. Drammensvei vil få relativt begrenset med trafikk. Dersom all beregnet trafikk til skole/bhg/flerbrukshall benytter ny adkomstvei fra Gml. Drammensvei er veien beregnet å få ca. 500 i ÅDT. Dersom også boligene B6 får adkomst herfra er veien beregnet å få en ÅDT på ca. 600 (alt. 1A).
Trafikk til p-plassene for skole/bhg/flerbrukshall vil benytte ny adkomstvei, mens deler av bringe/hente-trafikken med stor sannsynlighet også vil skje i Johs Faales vei og Gjønnesveien. Så lenge man fortsatt har adkomstveien Johs Faales vei og Gjønnesveien åpne vil det være stor sannsynlighet for at disse vil få en del av hente/bringe trafikken. Disse veiene gir en kortere og mer direkte adkomst for de som sogner til skolen (jfr skolegrensekart som viser at de fleste elevene bor nord og vest for skolen). Trafikken i ny adkomstvei vil derfor bli **lavere enn 500/600**.
Trafikken til p-plassene består av bringing og henting av barnehagebarn (som følger inn og derfor er avhengig av p-plasser) og parkerende brukere av skole/bhg/flerbrukshall. Til sammen har Rambøll anslått dette til en trafikkmengde på ca. 200 i ÅDT (se kap.6.6 i Trafikk- og Mobilitetsanalysen). Trafikken for øvrig i veien, som består av bringing/henting av elever og barn til skole/ flerbrukshall er anslått til 300. Dersom 50% av denne trafikken velger å benytte ny adkomstvei mens 50% velger å heller benytte Johs Faales vei/Gjønnesveien vil den nye adkomstveien anslagsvis få **350/450 i ÅDT (alt 1B/1A)**.
Johs Faales vei vil, med et slik anslag lagt til grunn, få reduseres sin trafikkmengde fra anslagsvis 850 i ÅDT til anslagsvis 350-450 i ÅDT (dvs. samme trafikkmengde som i dag, da trafikk til Montesorriskolen i dag utgjør omtrent det samme som 50% bringe/hentetrafikk til ny skole).

De to alternativene 1A og 1B er nokså like hva angår trafikale konsekvenser for skole og barnehage. Begge alternativene medfører at myke trafikanter fra Johs Faales vei må krysse veien. Dette er ingen forskjell fra planforslagets løsning med adkomst i Johs Faales vei og kryssing for myke trafikanter over Johs Faales vei. Alt 1A gir noe mer trafikk i snuplassen for skole/bhg pga. trafikk til B6 (i underkant av 100 i ÅDT) og vurderes å gjøre trafikkbildet litt mer uoversiktlig. Johs Faales vei vil få noe mindre trafikk dersom man velger alt 1A. Da vil veien reduseres for trafikk til B6 og det vil bli mindre attraktivt å benytte Johs Faales vei til bringing/henting, da snumuligheten ligger et stykke syd for skolen. I alt.1B vil avkjørsel og p-plasser for B6 bli benyttet som snumulighet og bringing/henting. Dette vil skje over fortau langs Johs Faales vei og vil kunne være uheldig trafikksikkerhetsmessig. Det vurderes at alternativene 1A og 1B er nokså like når det gjelder trafikale konsekvenser, men at 1A ansees som litt bedre.

TRAFIKKVURDERINGER GML DRAMMENSVEI



Bom i Gamle Drammenvei må flyttes dersom ny adkomst til området skal legges herfra. Med ny bomplassering som vist på skissen vil trafikk, som ikke har fulgt skilting om at veien er stengt mellom kl. 7-9, kunne snu via adkomstveier på hver side av bommen. Selv om man ved denne løsningen kan få til en snumulighet på hver side av bommen vil det fortsatt være uheldig å flytte bommen da den vil få en dårligere plassering enn i dag. I dag står den ved rundkjøringen i krysset med Høvikveien og er svært godt synlig for den trafikken den er ment å skulle hindre. En flytting vil medføre at den blir lite synlig for å hindre trafikken som kommer fra vest i tidsrommet mellom 7-9. Selv med god skilting vil antakelig flere kjøre fram til den fysiske stengningen og måtte snu her.
Snuing vil medføre noe rygging og vil alltid innebære en trafikksikkerhetsrisiko, litt avhengig av hvordan snuingen foretas. Rygging over fortau langs Gml. Drammensvei vil kunne forekomme og vil være uheldig.
Adkomst fra Gml. Drammensvei vil medføre mer trafikk i Gml. Drammensvei. Omtrent all trafikk til området vil komme vestfra. Dagens trafikkmengde på denne strekningen av Gml. Drammensvei ligger på noe over 3000 i ÅDT og vil øke til anslagsvis 3500 i ÅDT.

NØDVENDIGE PROSESSER FØR MULIG GJENNOMFØRING

Foreslått veitrase strider mot kommuneplanens arealdel og mot jordloven.
Traseen ligger på privat grunn og vil kreve ekspropriasjon hvis man ikke kommer til enighet om erverv av grunn med grunneierne.
Dette vil kreve en reguleringsplanprosess.
I reguleringsprosessen er det fare for innsigelse fra statsforvalteren mot omdisponering av dyrket jord og areal satt av til LNF i Kommuneplanens arealdel (golfbanen). En innsigelse vil kunne forlenge, eller stoppe, en planprosess.

Etter dette må det beregnes tid til forhandling med grunneierne, evt. ekspropriering, prosjektering, byggesak og bygging.

VURDERING AV KONSEKVENSER

Alternativ adkomstvei via Gamle Drammensvei vurderes opp mot foreslått løsning hvor skolen og barnehagen har sin adkomstvei via Johs Faales vei.
Omfanget av konsekvensene for samfunnet vurderes for samfunnet totalt sett.

Fordeler

Positiv konsekvens for samfunnet totalt sett	Lite	Middels	Stor

1. Mindre trafikk i Johs Faales vei

Vurdering omfang positiv konsekvens for samfunnet totalt sett	
Lite	Trafikkreduksjon i Johs Faales vei totalt sett ville ligge på ca. 350-500 ÅDT (Alt. 1A/1B) hvis man hadde etablert en alternativ adkomstvei via Gml. Drammensvei sammenlignet med at både skolen/bhg og felt B6 har sin adkomst via Johs Faales vei. • Trafikkreduksjonen vil sannsynligvis gjelde all kjøring til barnehagen: Trafikken til barnehagen vil tas via den nye adkomstveien via Gamle Drammensveien siden levering i barnehage er knyttet til parkeringsbehov og dermed direkte adkomst til barnehagen • *Alternativ 1a*: Trafikken til skolen via Johs Faales vei vil reduseres siden adkomstveien til B6 i det alternativet også legges via Gml. Drammensvei og det dermed vil være mulig å avslutte Johs Faales lenger unna skolen og barnehagen. Dette vil redusere attraktiviteten å bruke Johs Faales vei som drop-off. Derimot forventes at trafikken i Gjønnesveien vil øke tilsvarende siden det vil friste til drop-off av elever: For de fleste elever vil det være en stor omvei å bli kjørt via Gml. Drammensvei, og avstanden fra Gjønnesveien til skolen vil være kort. Oppsummert anslås det at Johs Faales vei ved valg av 1A, vil kunne få en reduksjon på ca. 450-500 i ÅDT, mens Gjønnesveien vil kunne få en økning i trafikken på 100-150 i ÅDT. • *Alternativ 1b*: Trafikken til skolen vil sannsynligvis ikke reduseres stort siden adkomstveien til B3-B5 via Gjønnesveien og adkomstveien til B6 via Johs Faales vei vil komme relativt nærme skolen og dermed sannsynligvis friste til drop-off av elever, siden de fleste elver i den nye skolekretsen vil bo nordvest for Ballerud skole. Adkomst via Gamle Drammensvei vil for alle disse elevene være en større omvei. Oppsummert anslås det at J Faales vei ved valg av 1B, vil kunne få en reduksjon på ca. 350-400 i ÅDT. **Målet med evt. ny adkomstvei er å fordele totaltrafikken på bl.a ny adkomstvei og dermed redusere trafikken i J.Faales vei. Dette**

	oppnås, selv om ikke all trafikk til skole/bhg vil komme til å gå i ny adkomstvei. Dette anses derfor som en liten positiv konsekvens.

2. Bedre trafikksikkerhet for Ballerudelever

Vurdering omfang positiv konsekvens for samfunnet totalt sett	
Lite	Ballerudelevene som bor sør for Gamle Drammensvei må gå langs Drammensvei som delvis har smalt fortau. Disse ville fått en bedre og mer trafikksikker adkomst hvis man hadde etablert denne alternative adkomstveien. • Få Ballerudelever bor sør for Gamle Drammensvei • Gullbakkveien har lite trafikk og anses som en god nok adkomstvei, eneste ulempe er et smalt fortau mellom Gml. Drammensvei 93 og 97 **Selv om det hadde vært en fordel for de det gjelder, er det få elever som blir berørt av den problemstillingen. Gullbakkveien anses som en tilstrekkelig adkomstvei.** Det smale fortauet mellom Gml. Drammensvei 93 og 97 ville muligens kunne utbedres lokalt.

3. Bedre gangforbindelse og mulighet til bedre sykkelforbindelse fra Ballerud ned mot Høvik

Vurdering omfang positiv konsekvens for samfunnet totalt sett	
Middels	Det mangler en god gang- og sykkelforbindelse fra Ballerud ned mot Høvik som man kunne løst ifbm. en ny adkomstvei til Ballerudområdet via Gml. Drammensvei. • Gullbakkveien er det eneste alternativet man har i dag til en slik forbindelse for myke trafikanter. Gulbakkveien har ikke fortau eller sykkelvei men har til gjengjeld lite trafikk med lav fartsgrense. **En slik løsning vurderes som en positiv konsekvens for samfunnet totalt sett med middels omfang siden dette ville gi en bedre løsning for myke trafikanter i et større område, ikke bare lokalt.**

Ulemper

Negativ konsekvens for samfunnet totalt sett	Lite	Middels	Stor

1. Økt trafikk i Gamle Drammensvei

Vurdering omfang negativ konsekvens for samfunnet totalt sett	
Middels	Adkomst til Gml. Drammensvei vil medføre ytterligere belastning på denne veien. Rushtidsbommen må flyttes til øst for den foreslåtte alternative adkomstveien. • Dagens trafikkmengde på denne strekningen av Gml. Drammensvei ligger på noe over 3000 i ÅDT og vil øke til anslagsvis 3500 i ÅDT. • Gml. Drammensvei har i store deler samme standard som Johs Faales vei. Begge veiene er 10-11m brede og har fortau på ca.2m. Begge har også boligbebyggelse på begge sider. • Gml. Drammenvei er stengt mellom kl. 7-9 for trafikk i retning Oslo. En flytting av bommen noe mot øst vil føre til at det meste av trafikk til/fra området i tidsrommet 7-9 ville da bli ledet inn/ut Gml. Drammensvei mot vest. • Skolekretsen til Ballerud ligger hovedsakelig mot nordvest for skolen. De elevene som *må* kjøres til skolen vil få en lengre vei og dermed generere totalt sett mer trafikk hvis de må kjøres via Gml. Drammensvei. **Konsekvensen av flytting av trafikken fra Johs Faales vei til Gml. Drammensvei anses til å ha større konsekvens for samfunnet totalt sett enn samfunnsfordelen det vil være for Johs Faales vei å få reduksjon i trafikken: Økt trafikk i Gamle Drammensvei vil ikke bare berøre lokalområdet (Gml. Drammensvei), men også et noe større område (Høvikveien), siden de fleste elever vil bo nordvest for skolen.**

2. Arealbruk/omdisponering av areal

Vurdering omfang negativ konsekvens for samfunnet totalt sett	
Stor	○ **Dyrket mark**: ca. 5080 m2 vil måtte omdisponeres for å etablere en kjøreadkomst med fortau fra Gml. Drammensvei til skolen. ○ **Golf**: en ny adkomstvei fra sør vil begrense muligheten til videre golfdrift siden den vil både ta arealer fra golfbanen og dele den i to, noe som vil også utgjøre en sikkerhetsutfordring ○ **Skole/bhg**: en vei fra sør vil ta arealer fra skole/bhg (1375 m2). Dette vil enten føre til mindre uteoppholdsareal per barn eller til en mindre barnehage med færre barn. Å kompensere med areal

	satt av til boligformål vil ha en konsekvens mht. kostnad (grunnerverv) og fremdrift (omprosjektering). **Konsekvensen av arealdisponeringen anses til å ha stor konsekvens for samfunnet totalt sett siden den ikke bare vil berøre lokalområdet, men også større brukergrupper (barnehagebarn, elever, golf) og fremtidige generasjoner (dyrket mark).**

3. Dårligere kvalitet på skolens og barnehagens uteareal

Vurdering omfang negativ konsekvens for samfunnet totalt sett	
Lite	En ny adkomstvei fra Gamle Drammensvei vil endre kvaliteten av barnas lekeareal. **En adkomstvei tett opp mot barnas uteareal vil hindre at barna vil få det skjermete utearealet som er lagt til grunn i planforslaget.**

4. Svekket kulturvern: Gml. Drammensvei regulert til bevaring

Vurdering omfang negativ konsekvens for samfunnet totalt sett	
Lite	Gamle Drammensvei er regulert til bevaring. Fra gjeldende reguleringsplan OMRÅDEREGULERING FOR GAMLE DRAMMENSVEI FRA HØVIKVEIEN TIL GAMLE RINGERIKSVEI, PLANID 2012024: • «Eksisterende veitrasés bredde, samt horisontal- og vertikalkurvatur videreføres.» […] • «Eksisterende terreng, hageanlegg og vegetasjon skal bevares. Enkeltelementer som trær, busker, hageganger, murer, skulpturer, gjerder, portstolper, lysthus og lignende skal bevares.» **En ny adkomstvei via Gml. Drammensvei vil svekke bevaringshensynet.**

5. Eiendomsforhold kan kreve ekspropriering

Vurdering omfang negativ konsekvens for samfunnet totalt sett	
Lite	Bærum kommune eier ikke eiendommene som vil bli berørt av en slik adkomstvei. **I tilfelle man ikke får til en enighet med grunneierne, vil gjennomføring av denne veien kreve ekspropriasjon.**

6. Mulig forsinkelse av Ballerud skole

Vurdering omfang negativ konsekvens for samfunnet totalt sett	
Middels	Kravet om å etablere en alternativ adkomstvei til Ballerud skole via Gml. Drammensvei før skolestart vil kunne forsinke åpningen av skolen. • Det kreves en reguleringsprosess før det kan etableres en adkomstvei fra Gml. Drammensvei. • Det er stor usikkerhet knyttet til fremdrift for en slik reguleringsprosess pga. mulig innsigelse fra statsforvalteren mot omdisponering av LNF-areal. **En forsinkelse i åpning av Ballerud skole vil føre til skolekapasitetsutfordringer på barneskolene Løkeberg, Haslum, Høvik Verk, Høvik, Stabekk og Jar. Siden konsekvensen vil berøre mange, anses omfanget til konsekvensen av en forsinkelse av Ballerud skole til å være «middels» for samfunnet totalt sett.**

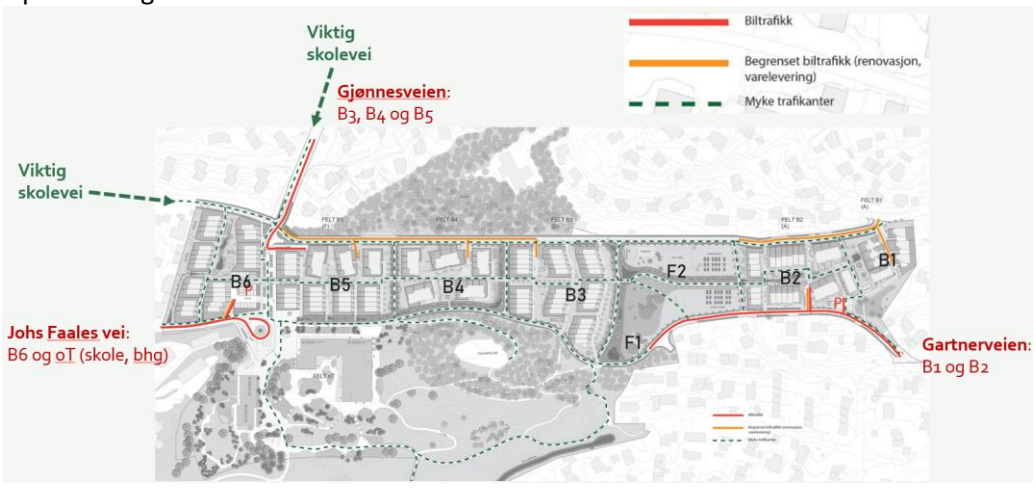
SAMMENDRAG KONSEKVENSER

Positiv konsekvens for samfunnet totalt sett	**Stor**	-
	Middels	• Bedre gangforbindelse og mulighet til bedre sykkelforbindelse fra Ballerud ned mot Høvik
	Lite	• Mindre trafikk i Johs Faales vei • Bedre trafikksikkerhet for Ballerudelever sør for Gml. Drammensvei
Negativ konsekvens for samfunnet totalt sett	**Lite**	• Dårligere kvalitet på skolens og barnehagens uteareal • Svekket kulturvern: Gml. Drammensvei regulert til bevaring • Eiendomsforhold kan kreve ekspropriering
	Middels	• Økt trafikk i Gamle Drammensvei • Forsinket oppstart av Ballerud skole vil føre til kapasitetsutfordringer på 6 barneskoler
	Stor	• Arealbruk/omdisponering av areal ○ Dyrket mark/LNF ○ Golf ○ Skole og barnehage

ANBEFALING FOR VALG AV LØSNING FOR ADKOMST TIL BALLERUD SKOLE M/FLERBRUKSHALL OG BARNEHAGE

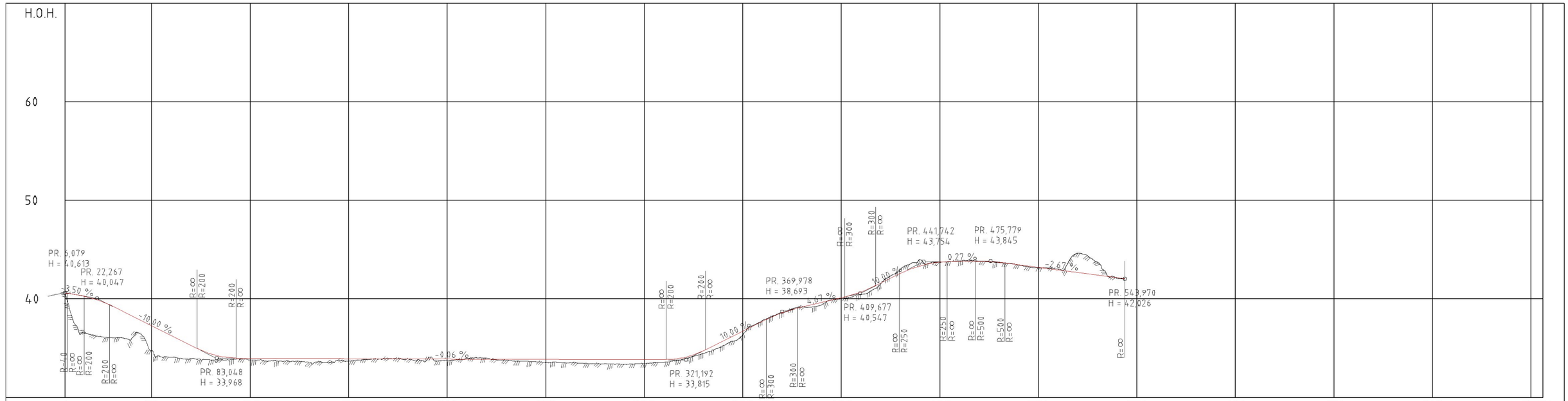
En alternativ adkomstvei til skolen og barnehagen via Gamle Drammensvei ville lokalt i Johs Faales vei redusert noe av den trafikkbelastningen Ballerud skole, flerbrukshall og barnehage vil medføre. Men problemet, dvs. trafikkbelastningen, ville bare flyttes til Gamle Drammensvei som i dag allerede har en høyere trafikkbelastning enn Johs Faales vei.
Ulempene ved en adkomstvei via Gamle Drammensvei, med nedbygging av dyrket jord som største ulempe for en bærekraftig samfunnsutvikling, må i dette tilfelle anses til å veie tyngre enn fordelene.

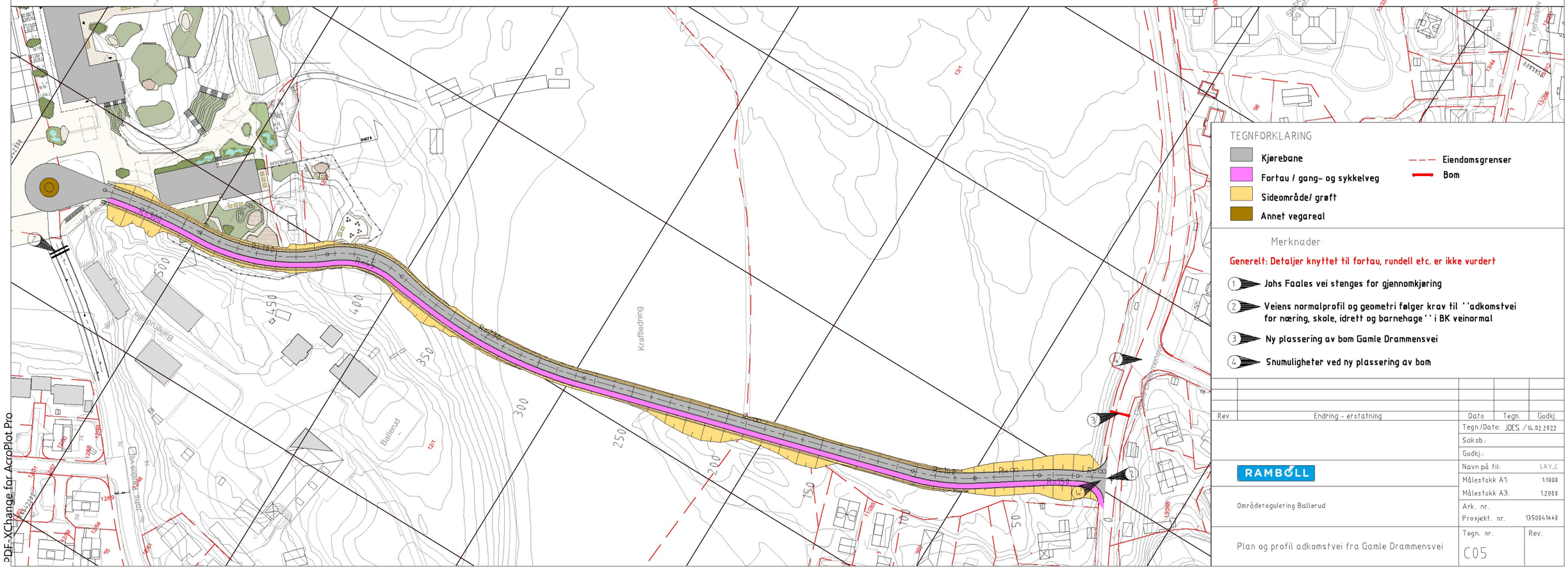
Det anbefales derfor å legge til grunn at skolen, flerbrukshallen og barnehagen får sin kjøreadkomst via Johs Faales vei med adkomstveier for de myke trafikantene slik det er lagt til grunn i planforslaget:



Vedlegg:

- Plan og profil adkomstvei fra Gamle Drammensvei
- Studie Ballerud skole, flerbrukshall og barnehage – ny løsning vei – adkomst fra Gamle Drammensvei





TEGNFORKLARING

- Kjørebane
- Fortau / gang- og sykkelveg
- Sideområde/ grøft
- Annet vegareal
- Eiendomsgrenser
- Bom

Merknader

Generelt: Detaljer knyttet til fortau, rundell etc. er ikke vurdert

1. Johs Faales vei stenges for gjennomkjøring
2. Veiens normalprofil og geometri følger krav til ''adkomstvei for næring, skole, idrett og barnehage'' i BK veinormal
3. Ny plassering av bom Gamle Drammensvei
4. Snumuligheter ved ny plassering av bom

Rev.	Endring – erstatning	Dato	Tegn.	Godkj.

RAMBØLL

Områderegulering Ballerud

Plan og profil adkomstvei fra Gamle Drammensvei

Tegn./Dato:	JDES / 14.02.2022
Saksb.:	
Godkj.:	
Navn på fil:	LAY_C
Målestokk A1:	1:1000
Målestokk A3:	1:2000
Ark. nr.	
Prosjekt. nr.	1350041660
Tegn. nr.	C05
Rev.	

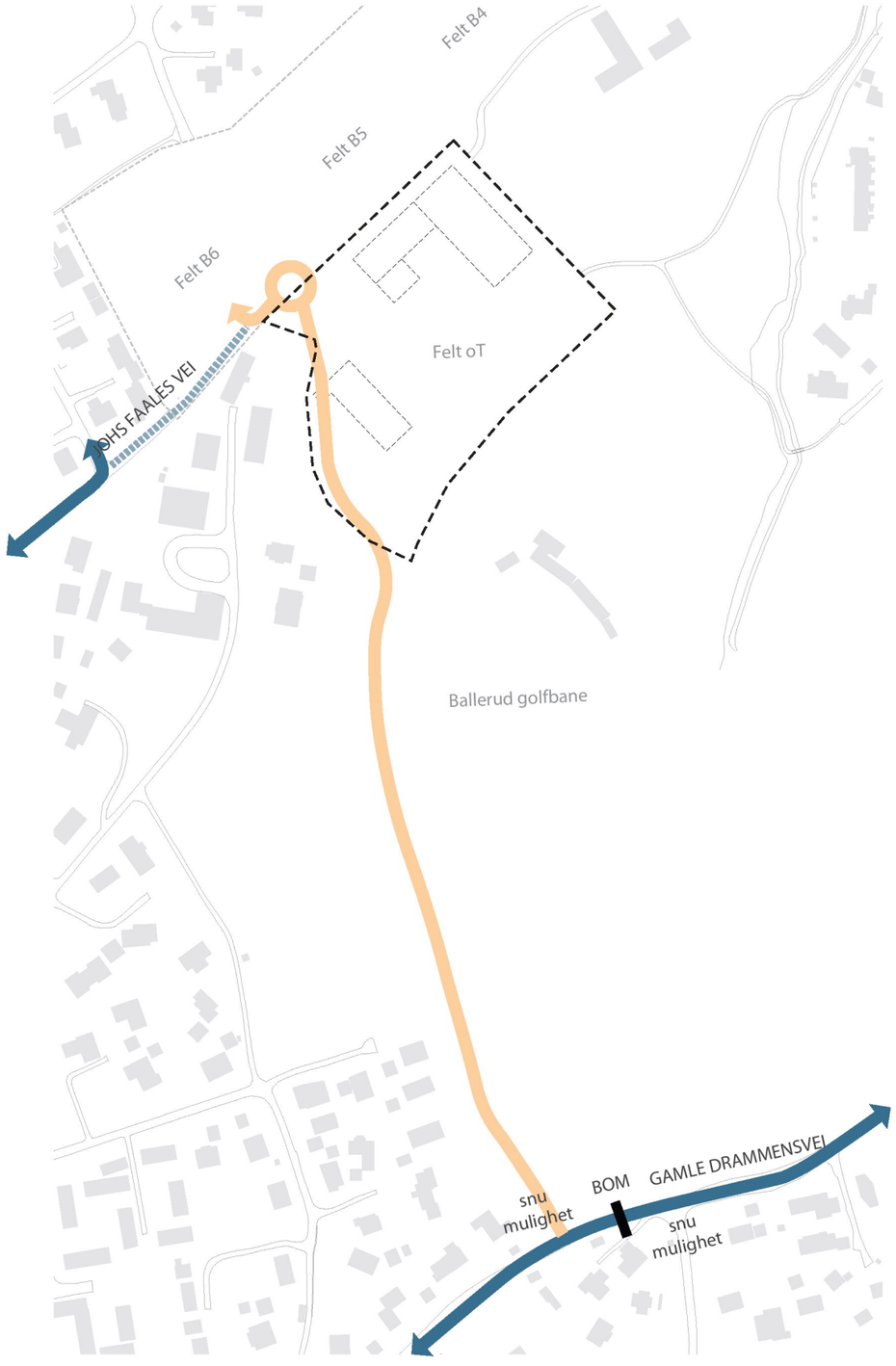
X:\1350041660 Ballerud-Grønn mobilitet\7-PROD\Vegplanlegging, subprosj\PROF\Tegning\LAY_C.dwg, 14.02.2022 15:44:21,
PDF-XChange for AcroPlot Pro

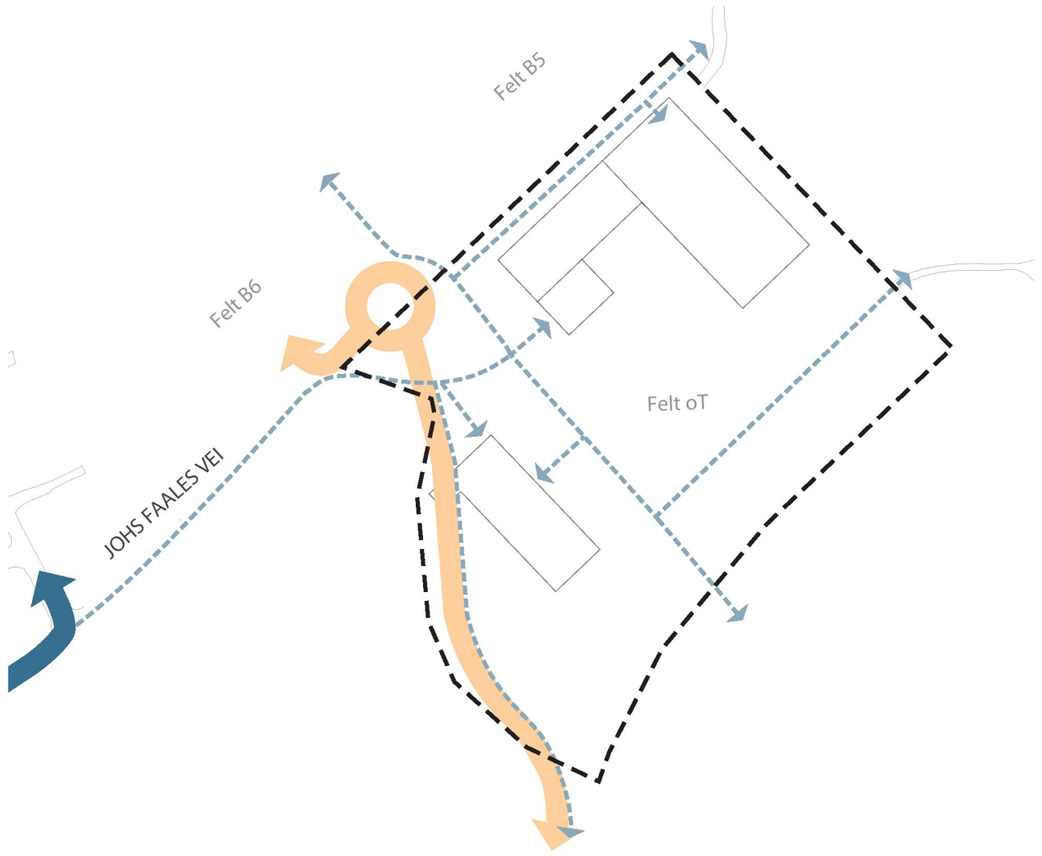
BALLERUD

SKOLE, FLERBRUKSHALL OG BARNEHAGE

STUDIE - NY LØSNING VEI
ADKOMST FRA GAMLE DRAMMENSVEI

ALTERNATIV 1A | ADKOMST FRA GAMLE DRAMMENSVEI





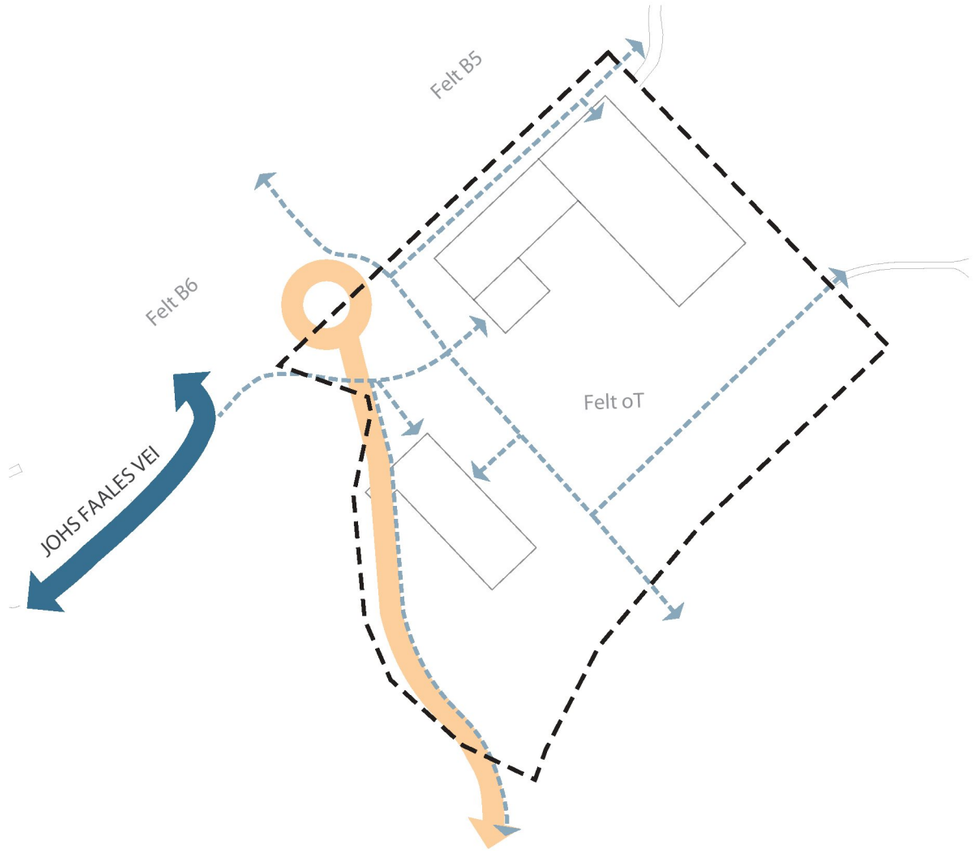
ALTERNATIV 1A

Alternativ 1A viser ny veiadkomst fra Gamle Drammensvei. Adkomsten er lagt til sydenden av skole- og barnehagetomten og stekker seg langs den vestre tomtegrensen og opp til torget med snumulighet. I alternativ 1A er adkomst til felt B6 lagt til den nye adkomstveien fra Gamle Drammensvei. Johs Faales vei "kuttes" og får et strekke med gangvei for å ikke etablere gjennomkjøring.

EKSISTERENDE VEI FOR KJØRENDE
NY VEI FOR KJØRENDE
BEVEGELSESLINJE GÅENDE/SYKLENDE
BOM

ALTERNATIV 1B | ADKOMST FRA GAMLE DRAMMENSVEI





ALTERNATIV 1B

Alternativ 1B viser ny veiadkomst fra Gamle Drammensvei. Adkomsten er lagt til sydenden av skole- og barnehagetomten og stekker seg langs den vestre tomtegrensen og opp til torget med snumulighet. I alternativ 1B er det lagt inn et strekke med gangvei mellom adkomsten til felt B6 og den nye adkomstveien fra Gamle Drammensvei. Johs Faales vei "kuttes" og får et strekke med gangvei for å ikke etablere gjennomkjøring.

EKSISTERENDE VEI FOR KJØRENDE

NY VEI FOR KJØRENDE

BEVEGELSESLINJE GÅENDE/SYKLENDE

BOM

MUA | KONSEKVENSER (GJELDER FOR BEGGE ALTERNATIVER)

MUA

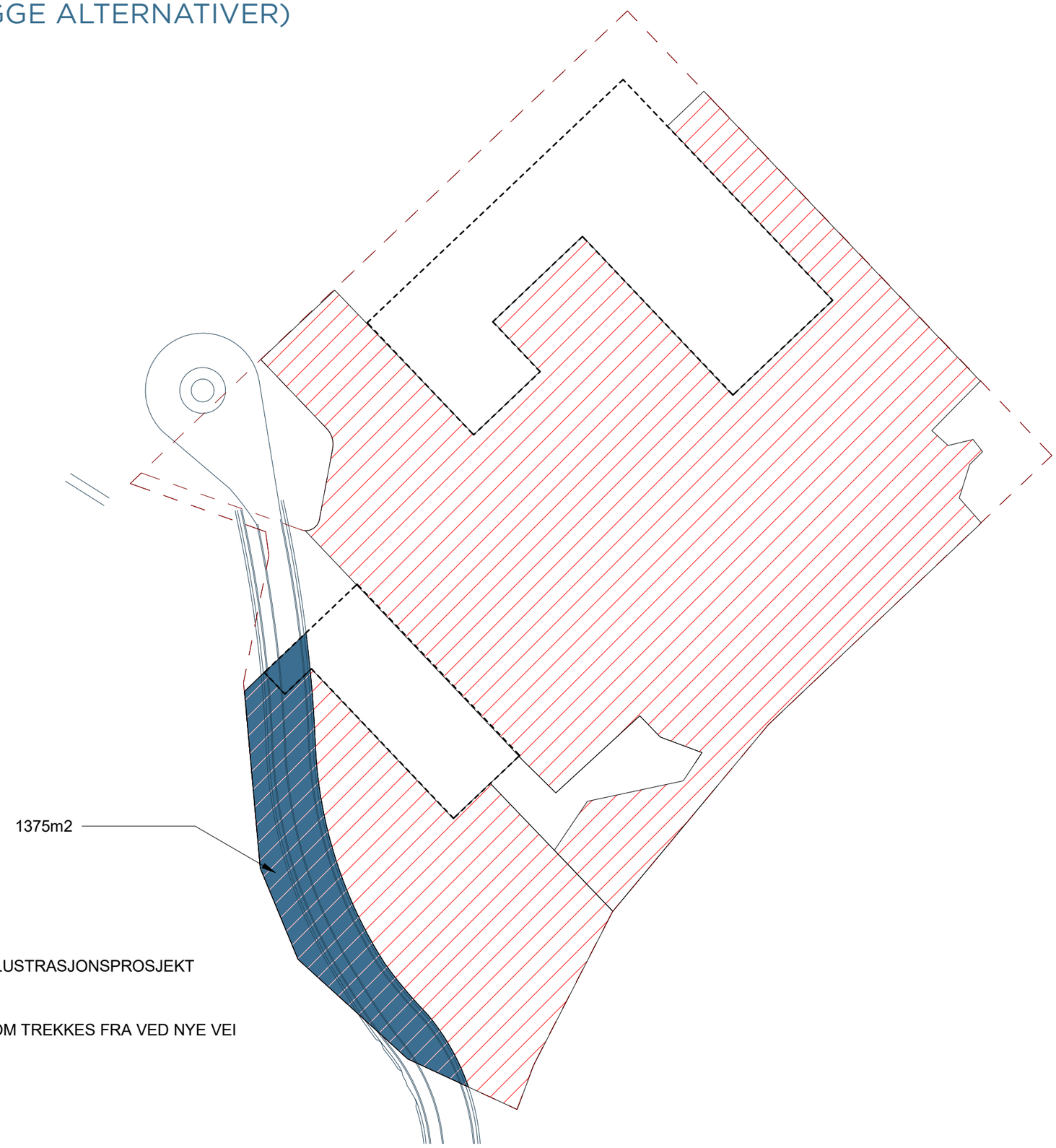
Ved å legge veien igjennom tomten mister man 1375 m2 av det beregnede MUA arealet som vist i illustrasjonsprosjektet.

REDUKSJON AV MUA FOR BARNEHAGEN - FRA 150 BARN TIL 116 BARN

I illustrasjonsprosjektet er det regnet 24m2 MUA per barn(barnehagen), Dette gir et krav på 3600m2(150 barn). I innsendt illustrasjonsprosjekt har barnehagen 4170m2 MUA.

Om vi da trekker fra den nye veien 1375m2(4170m2 -1375m2) sitter vi igjen med 2795m2. 2795m2 delt på 24m2 blir 116 barn.*

** Ved færre barn blir også bygningsvolumet mindre. Dette er ikke tatt med i denne beregningen.*



NY VEI | KONSEKVENSER (GJELDER FOR BEGGE ALTERNATIVER)

MUA

- MISTER UTEAREAL FOR SKOLE OG BARNEHAGE(MISTER 1375M2)

TOMTENS KVALITET

- VEI LEGGES I DEN SYDVESTRE DELEN AV TOMTEN SOM HAR GODE SOLFORHOLD OG GODE KVALITETER FOR LEKEAREALER

VOLUM OG AREALER

- VOLUM OG AREALOPPBYGGING MÅ VURDERES PÅ NYTT MED TANKE PÅ MINDRE UTEAREAL PÅ BARNEHAGENS TOMT

TOMTENS BEGRENSNIGER

- NY VEI IGJENNOM OMRÅDET + RESTRIKSJONSBELTE VIL GI BEGRENSNINGER TIL Å BYGGE PÅ BARNEHAGENS TOMT

INNGANGER

- ILLUSTRASJONSPROSJEKTET TAR UTGANGSPUNKT I ADKOMSTTORGET FOR HOVEDINNGANGER (OG VARELEVERING) FOR BÅDE BARNEHAGEN OG SKOLEN. NY VEI ER LAGT IGJENNOM OMRÅDET OG OPP TIL ADKOMSTTORGET FOR Å BEHOLDE DETTE GREPET.

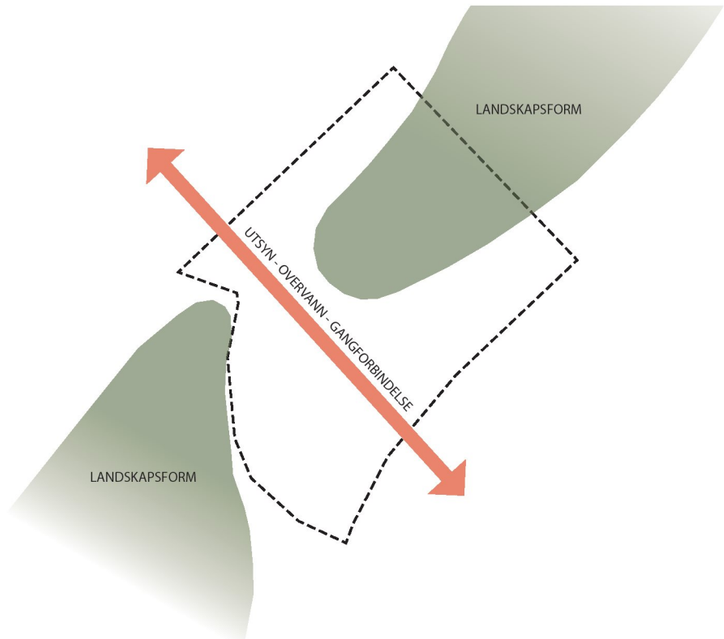


DIAGRAM FRA ILLUSTRASJONSPROSJEKT - LANDSKAPSFORMER: Ved å etablere veien ved den vestre landskapsformen vil man miste den direkte kontakten med denne

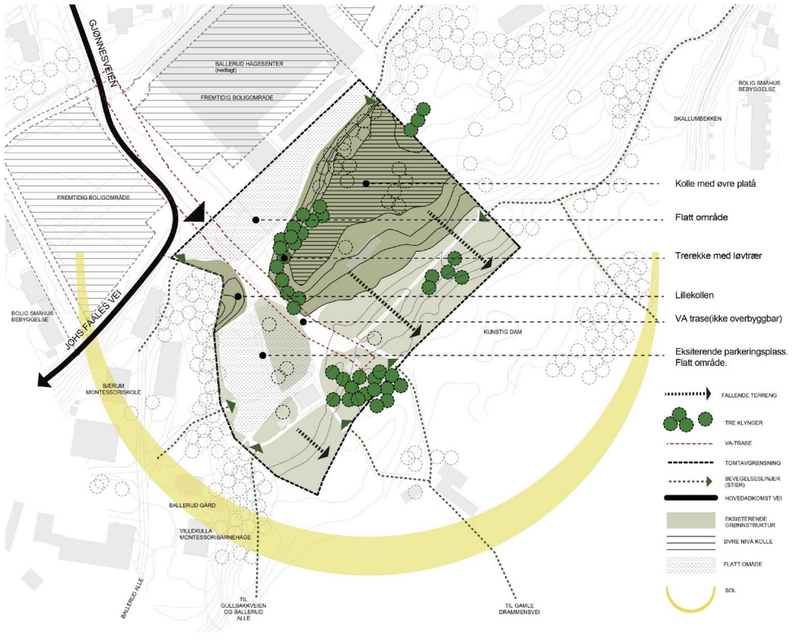


DIAGRAM FRA ILLUSTRASJONSPROSJEKT - TOMTANALYSE: Et restriksjonsbelte for VA med forbud mot overbygging, deler tomten i 2 naturlige deler, en for barnehagen og en for skolen. Ved å legge inn ny vei i området vil dette sammen med restriksjonsbeltet sette begrensninger for bygging på barnehagens tomt.