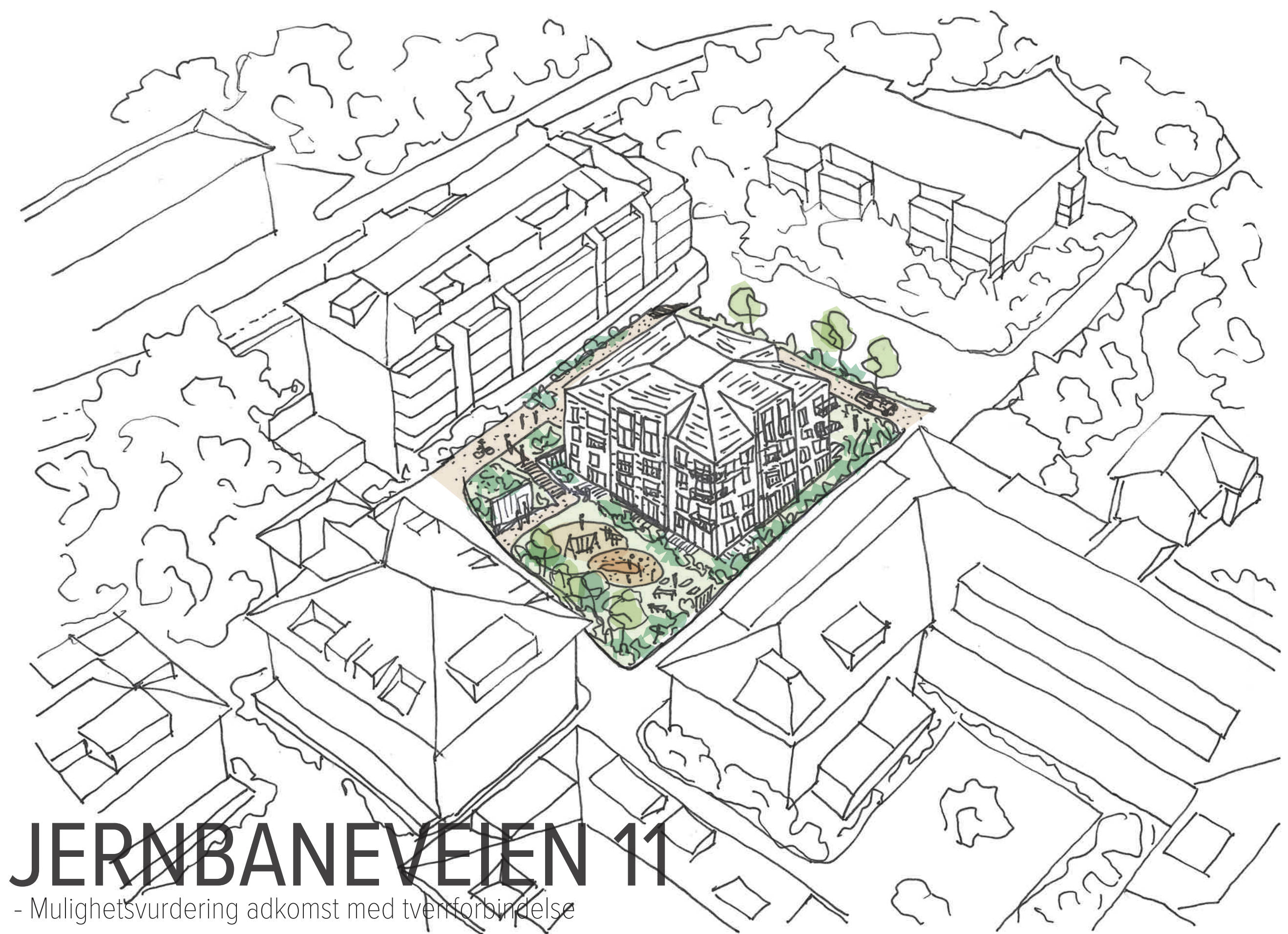




JERNBANEVEIEN 11

- Mulighetsvurdering adkomst med tverforbindelse

Dagens adkomst

I dag deler GD44 og J11 innkjøring og manøvreringsareal. På denne måten oppfyller man krav til avstand mellom parkeringsplasser og mulighet for en brannoppstillingsplass og snuareal til renovasjon for GD44 og J11. Som separate tomter vil ikke disse kravene være tilfredstillende oppfylt for begge parter.

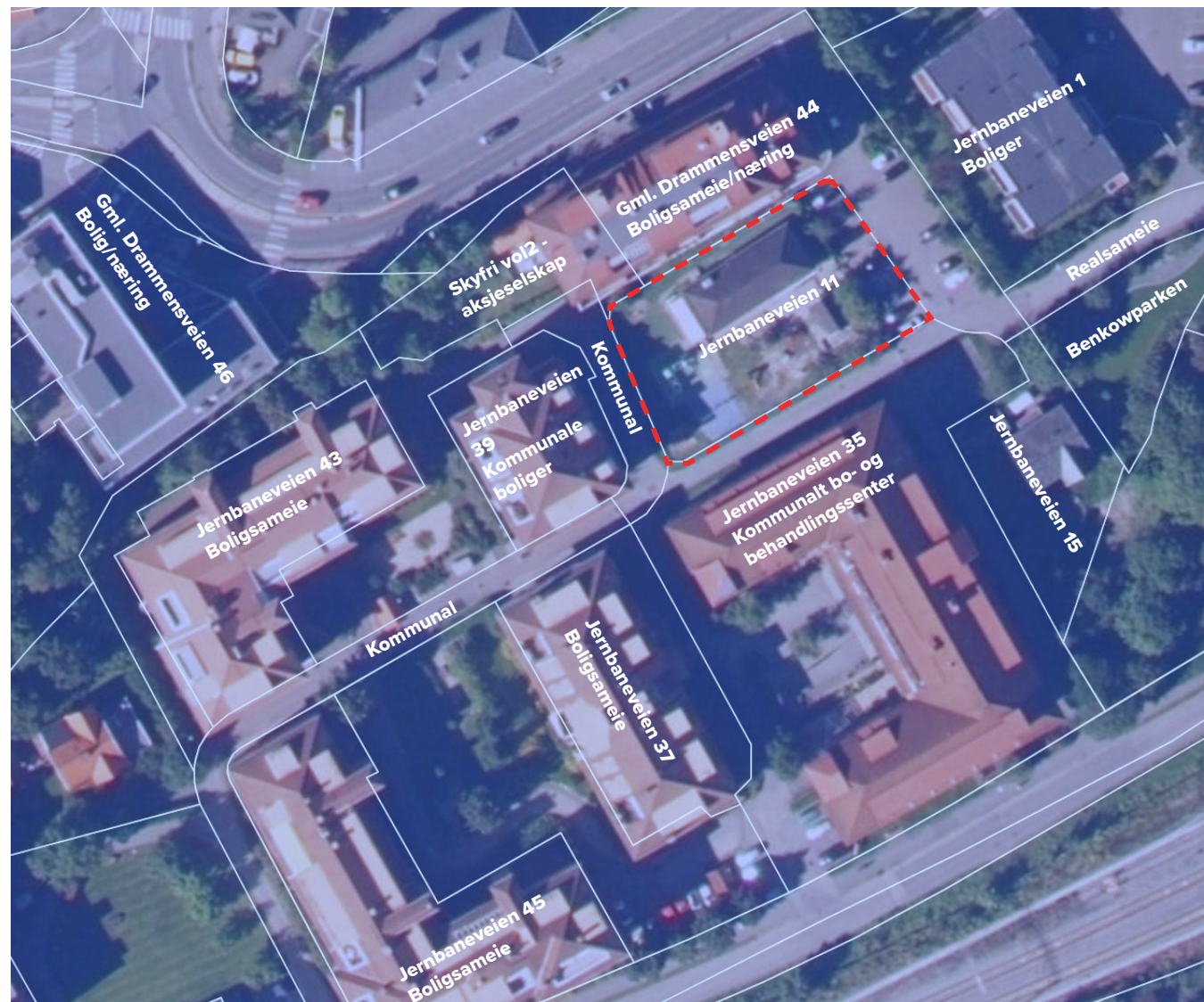
Det foreligger ingen tinglyst avtale i dag.



Dagens situasjon, innkjøring til J11 og GD44



Adkomst - Alternativer



Delt innkjøring **ALTERNATIV 2 OG 3** er lagt til grunn for å kunne opfylle krav til både GD44, J11, tverrforbindelse #4, parkeringskrav, brannoppstilling og vendehammer for renovasjon/servicebiler, lastebil L.

Felles innkjøring GD44 OG J11:

- trenger hverandre for å a tilfredstillende brannoppstillingsplass (5,5x14m) utenfor parkering, min. 3m fra bygningskropp
- trenger hvarandre for å ha tilfredstillende vendehammer for renovasjon



Alternativ 1 – GD44 og J11 med separat adkomst på egen grunn

Alternativ 2 - felles adkomst som ligger i eiendomsgrense

Alternativ 3 - felles adkomst via GD44

Alternativ 2A - felles adkomst i eiendomsgrense og smal tverrforbindelse (GD44), 90 grader p-plasser

Positivt:

- + Tverrforbindelse i form av sti med ståltrapp og grønn buffer med hekk/trær
- + En felles adkomst som brukes til all trafikk for begge tomter (varelevering lastebil L, renovasjon, personbiler)
- + GD 44 beholder 10 godkjente p-plasser ved å bruke felles innkjøring som manøvreringsareal
- + GD44 og J11 bidrar likt med hensyn til adkomstareal, mye likt dagens løsning
- + Arealmessig positiv løsning for området generelt, mindre asfalt på J11 og GD44
- + Brannoppstilling mulig for GD44 og J11

Negativt:

- Innkjøring til GD44 p-kjeller mer kronglete ved dagens renovasjon
- Avhengig av gjensidig tinglysning, (skravet område på skisse)
- GD44 mister 3 opparbeidede tilleggs plasser i nord
- Tverrforbindelse er ikke universelt utformet, ref kommunens illustrasjonsplan for byrom
- Tverrakse plassert inntil uteområde for J1, men eksisterende hekk i J1 som buffer
- Uavklart behov /omfang for støttemurer i forbindelse med tverrakse som kan påvirke grønn buffer
- Utflytende avkjøringspunkt ca 9m+
- Felles adkomst brukes til manøvrering. Dagens manøvreringsplass ved innkjøring i syd blir smalere men tilfredstillende
- Regulert vendehammer utenfor GD44 og J11 må brukes som snuplass for renovasjon og varelevering med lastebil L
- Må ta med #4 (tomt til GD44) i detaljregulering for J11



Alternativ 2B - felles adkomst i eiendomsgrense og smal tverrforbindelse (GD44), skråstilte p-plasser

Positivt:

+ se alternativ 2A

Negativt:

- se alternativ 2A

Forskjell mellom 2A og 2B:

- + Mer grønn buffer med hekk/trær i tverrforbindelse som følge av skråstilt parkering, sammenlignet med 2A
- + Marginalt romsligere innkjøring til p-kjeller GD44, sammenlignet med 2A
- + Marginalt smalere manøvreringsareal enn i 2A, men tilfredstillende
- + Litt mindre utflytende avkjøringspunkt ca 8-9m+, enn i 2A



Alternativ 3 - felles adkomst og smal tverrforbindelse (GD44), langsgående p-plasser

Positivt:

- + Tverrforbindelse i form av sti med ståltrapp og noe grønn buffer med hekk/trær, med mulighet for lommer mellom p-plasser. Noe smalere stripe langs gangvei, men totalt det gønneste alternativet
- + Arealmessig positiv løsning for området generelt, mindre asfalt på J11 og GD44
- + En felles adkomst som brukes til all trafikk for begge tomter (varelevering lastebil L, renovasjon, personbiler)
- + Vendehammer på J11 og GD44, ikke behov for opparbeidelse av regulert vendehammer i syd
- + GD44 beholder 10 p-plasser, langsgående, ved å bruke felles innkjøring som manøvreringsareal
- + J11 bidrar med samme areal til felles løsning, som i alternativ 2, ulik utforming
- + Bedre trafiksikkerhet med en felles avkjørsel og stramt avkjørselspunkt, 5,7 m bredde. Skiller myke og harde trafikanter bedre i syd.
- + Mer oversiktlig situasjon med rett kjøretrase og langsgående parkering
- + Brannoppstilling mulig for GD44 og J11

Negativt:

- GD44 mister 3 opparbeidede tilleggs plasser i nord
- Avhengig av gjensidig tinglysning, (skravert område på skisse)
- Tverrforbindelse er ikke universelt utformet, ref kommunens illustrasjonsplan for byrom
- Tverrakse plassert inntil uteområde for J1, men eksisterende hekk i J1 som buffer
- Uavklart behov /omfang for støttemurer i forbindelse med tverrakse som kan påvirke grønn buffer
- Mer trafikk på J11 pga vendehammer
- Må ta med #4 (tomt til GD44) i detaljregulering for J11



Sammenstilling - alternativer

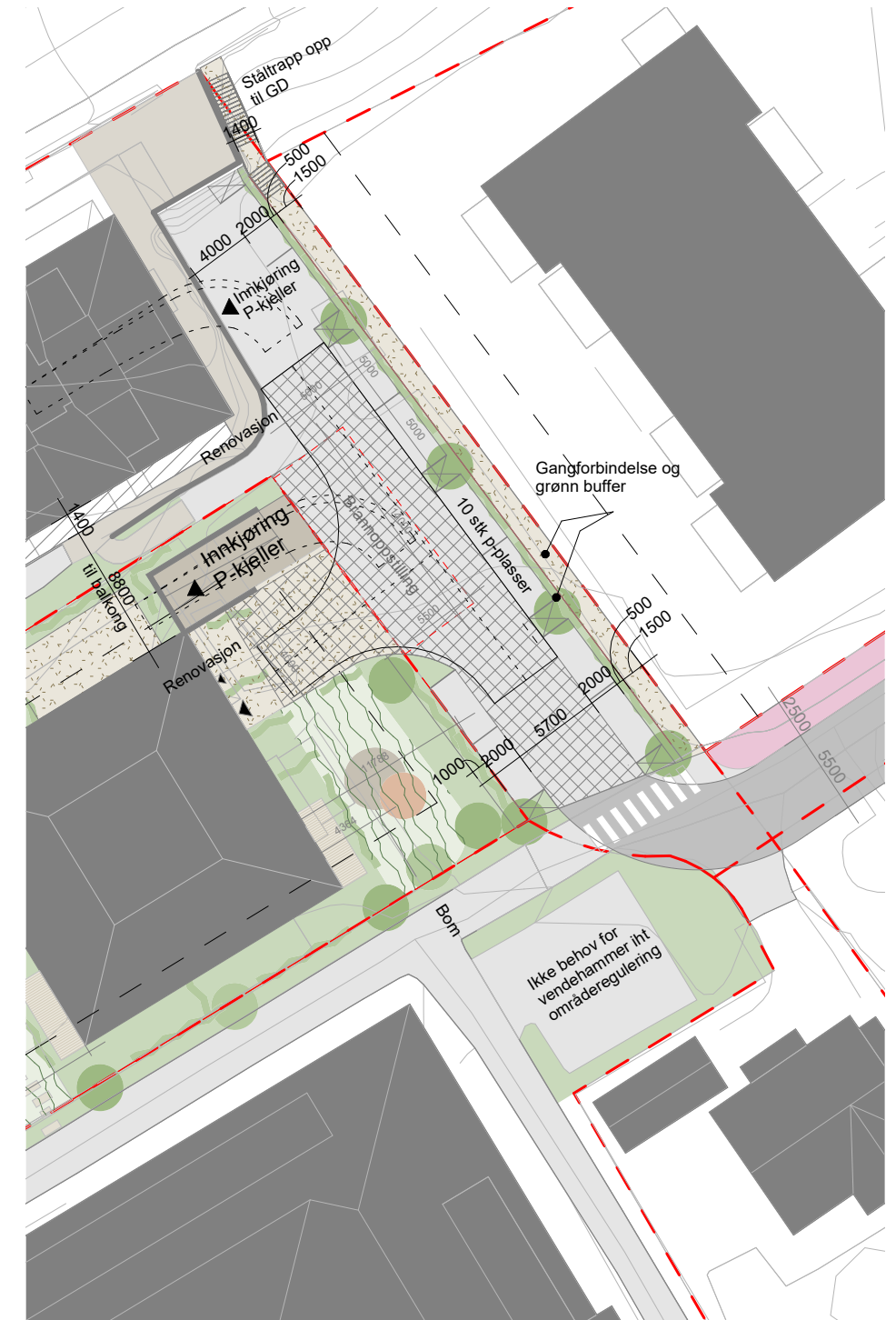
Dagens situasjon



Alternativ 2(A/B)



Alternativ 3



Illustrasjonsskisser - innkjøring fra sør

Alternativ 2A(B)



Alternativ 3



Illustrasjonsskisser - tverrforbindelse sett sørfra

Alternativ 2A(B)



Alternativ 3



Illustrasjonsskisser - tverrforbindelse avslutning mot GD-veien

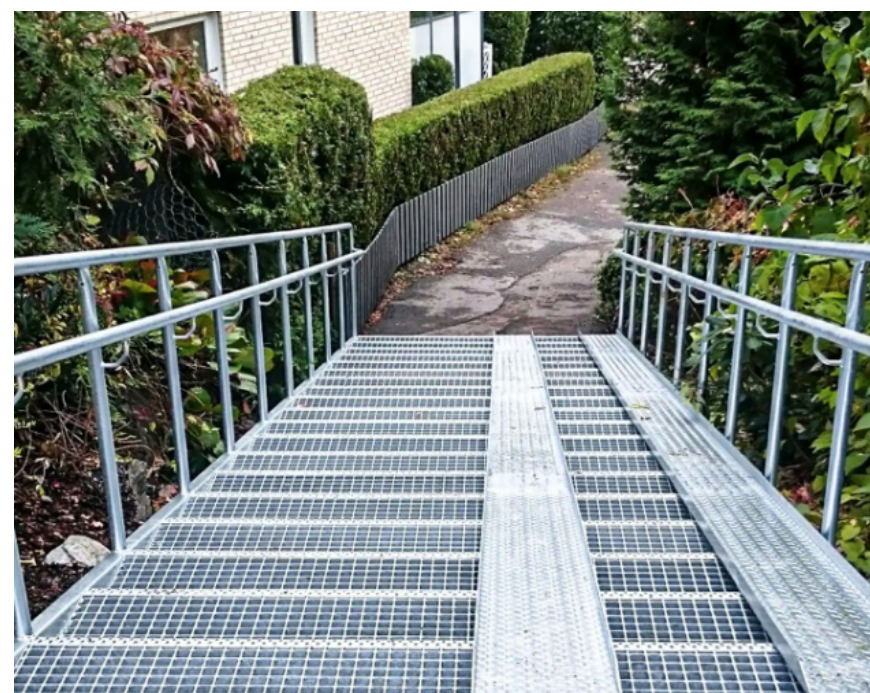
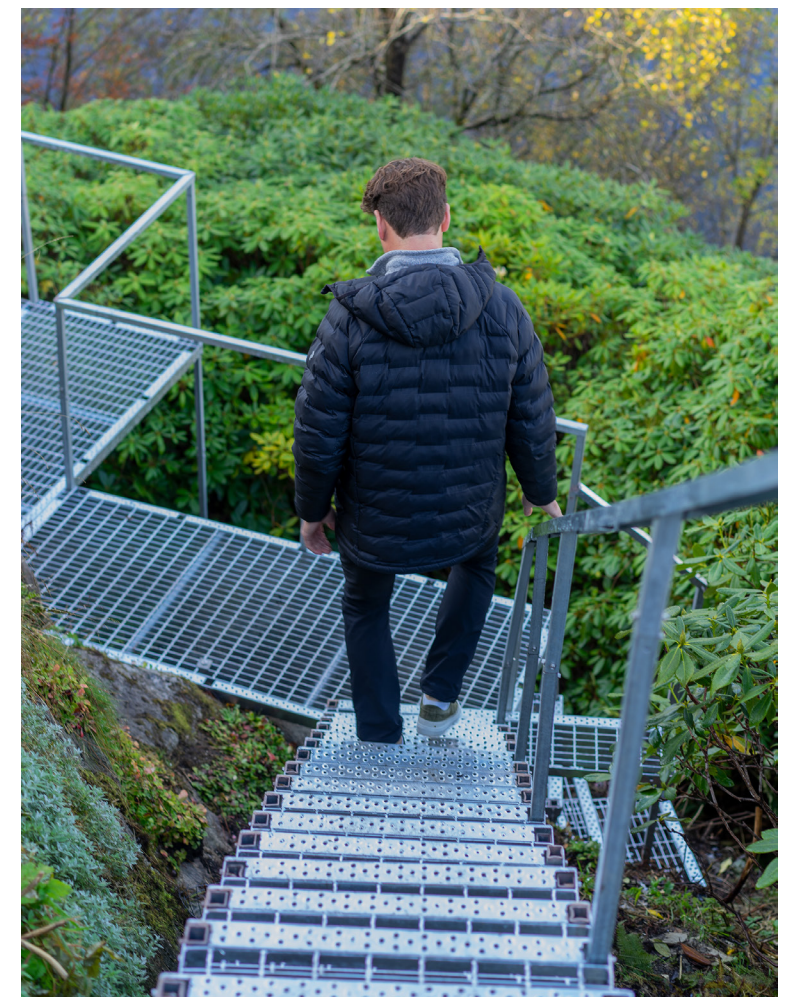
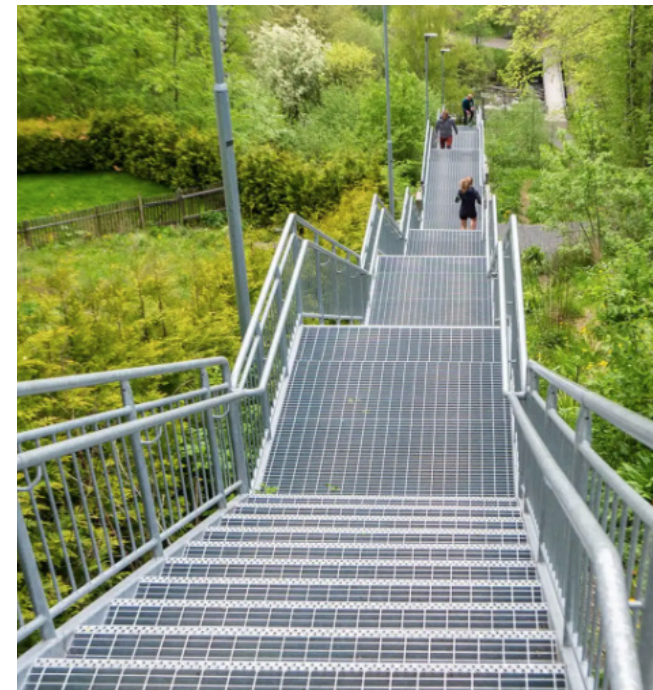
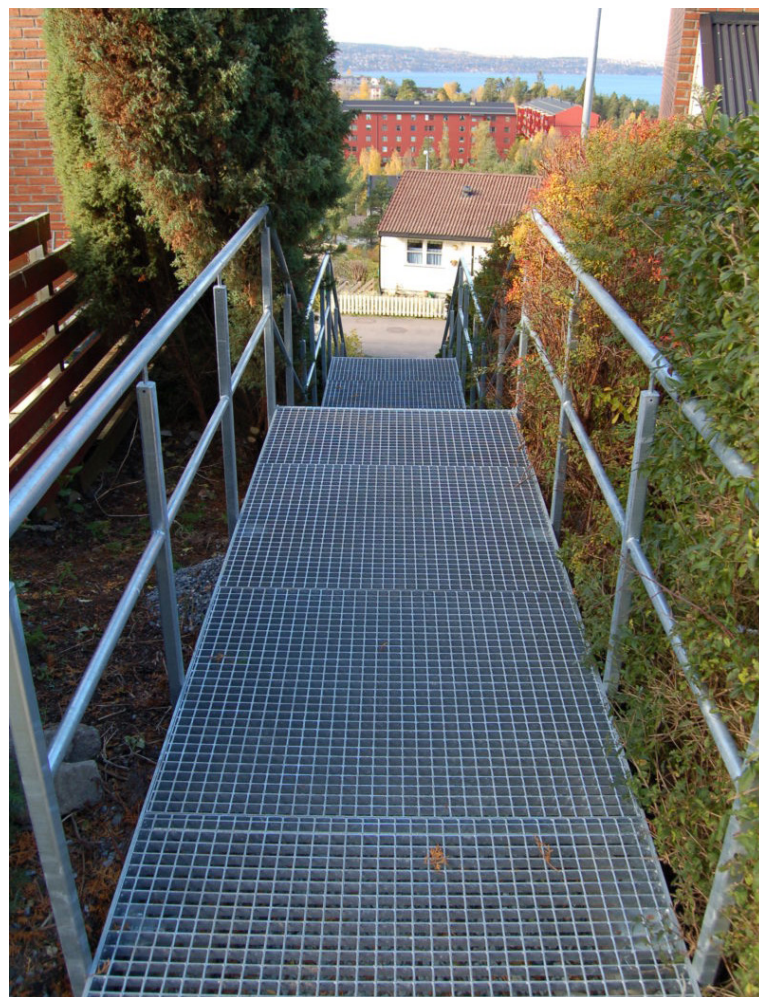
Alternativ 2A(B)



Alternativ 3



Referanser - tverrforbindelse/ståltrapp



Premisser for prosjektering - parkering og snuplass

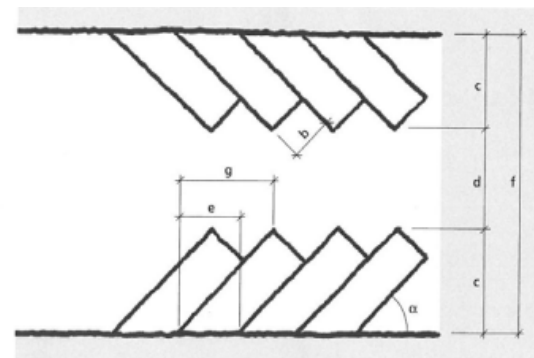
5.2 Langsgående parkering i gate

Parkering langs offentlig gate/vei skal utføres/oppmerkes som på skissen under.



Type kjøretøy	b (m)	l (m)
Personbil	2,0	5,0
Lastebil	3,0	13,0

Figur 2: Parkering langs kantstein

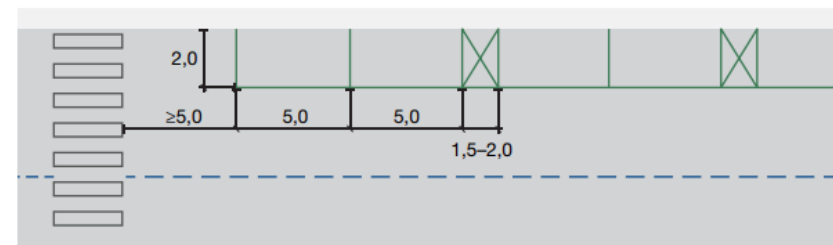


Figur 4: Dimensjoner for utendørs parkeringsanlegg for personbil

Tabell 4: Krav til dimensjoner for personbilkparker

α (°)	b (m)	c (m)	d (m)	e (m)	f (m)	g (m)
45	2,40	5,2	2,8	3,4	13,2	5,2
60	2,40	5,5	3,8	2,8	14,0	3,2
90	2,40	5,0	6,5	2,4	16,5	2,4
45	2,50	5,3	2,8	3,5	13,4	5,3
60	2,50	5,6	3,5	2,9	14,7	3,2
90	2,50	5,0	6,0	2,5	16,0	2,5

Parkeringsveileder, Bærum kommune 2015



Figur 3-7: Langsgående parkering (mål i meter).

Vei og gatenorm, gateparkering, Bærum kommune 2022

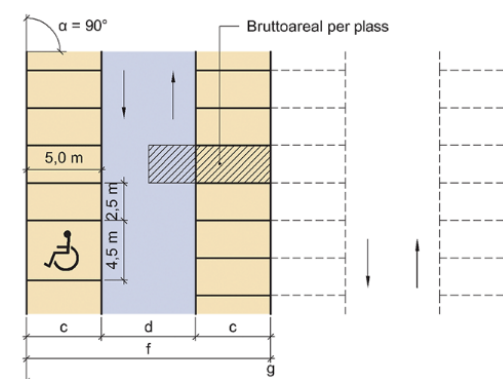


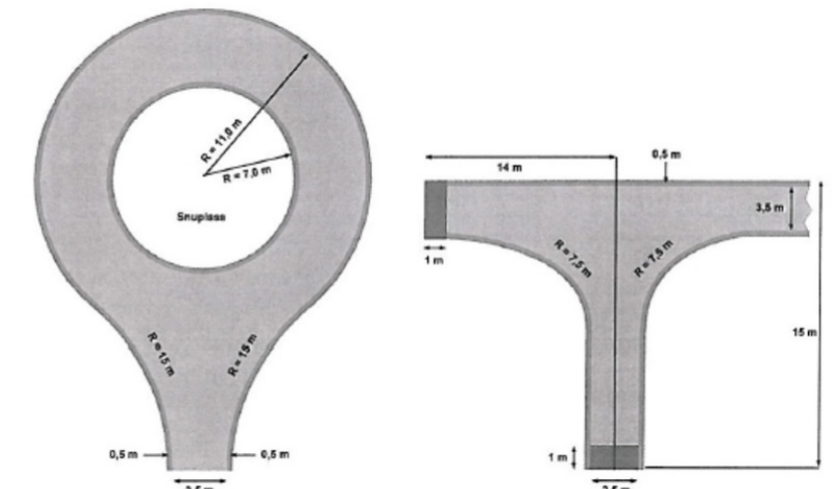
Fig. 531
Definisjon av mål for parkeringsplasser

Tabell 531
Plassbehov og arealutnyttelse for forskjellige parkeringsvinkler ved tosidig parkering av personbiler [952]. Se også tabell 524. For skråoppstilling er kjørebane enveiskjørt. Bredde = 2,5 m

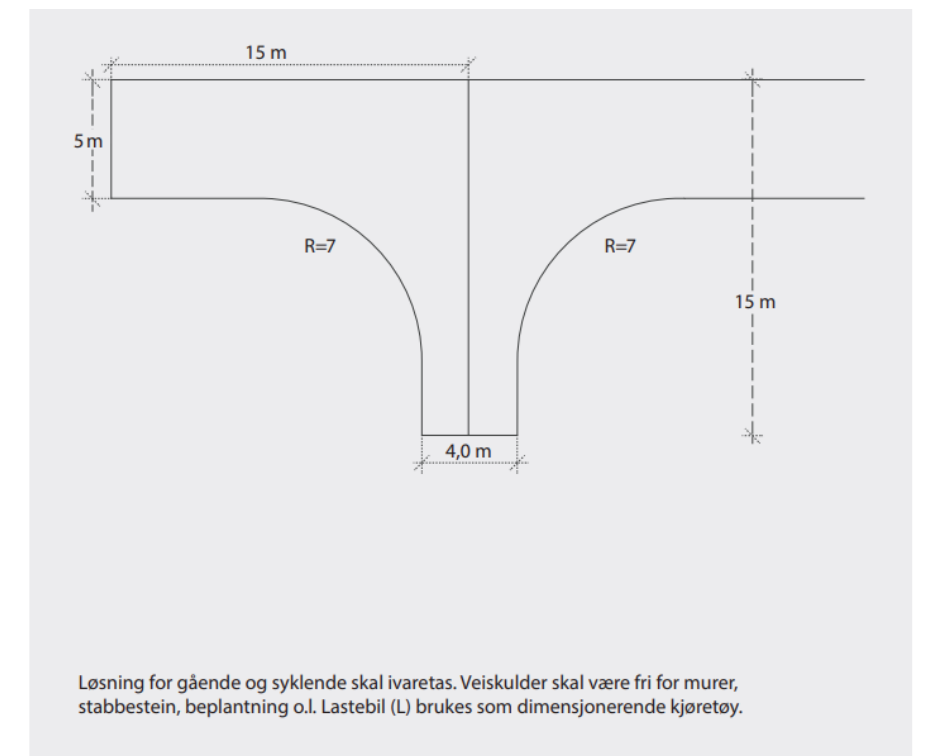
a (°)	c (m)	d (m)	e (m)	f (m)	Bruttoareal per plass ¹⁾ m ²
45	5,30	4,10	3,54	14,70	22,86
60	5,60	4,15	2,89	15,35	20,35
70	5,55	4,25	2,66	15,40	19,35
80	5,35	5,00	2,54	15,70	19,37
90	5,00	6,30	2,50	16,30	20,37

¹⁾ Se skravert areal på fig. 531. Ved skråparkering kommer arealet mellom parkeringsplassene og parkeringsanleggets yttergrenser i tillegg til bruttoarealet.

Veiledende for 80 graders parkering, byggforsk blad 312.130



Anbefalt snuplass for privat adkomstvei, Avfall og gjenvinning, BK 2022



Vendehammer lastebil L, Normark, Bærum kommune 2022