

# Åpent informasjonsmøte om Ballerud utbygging og anleggstrafikk

11. april 2024

## Spørsmålsrunde:

Spørsmål 1, til Selvaag:

Kommer brakkerigg i slutten av april uavhengig av hvordan salget går?

Svar:

Ja, høyst sannsynlig.

Spørsmål 2:

Hvilke tiltak gjør utbyggerne for å sikre skader og ulemper, med tanke på drenering av grunnvann, vibrasjoner ved sprenging, setninger som følge av anleggstrafikk, bevegelsesmålinger osv.? Til info, flere boliger i Johs Faales vei har fortsatt gamle målepunkt på grunnmur fra Jernbaneverkets bygging av Bærumstunnelen.

Svar:

Utbygger og entreprenør må påse at det ikke oppstår skader på omkringliggende bebyggelse hverken på grunn av senket grunnvannsstand eller sprengningsarbeider. Nødvendige tiltak blir avklart gjennom detaljprosjektering og detaljplanlegging nærmere byggestart.

Spørsmål 3:

Vil det bli bygget fortau på kun én side av Gjøannesveien?

Svar:

Ja.

Spørsmål 4:

Er kryss Høvikveien/Gjøannesveien utformet på beste måte med tanke på trafiksikkerhet for hovedsakelig gående? Beboerne ønsker et svar med vurdering fra både Bærum kommune og Akershus fylkeskommune.

Svar:

Akershus fylkeskommune, Bærum kommune v/ Vei og trafikk og prosjektet har hatt møter og dialog vedr. kryssutformingen av Gjøannesveien, og har sammen kommet frem til prosjektert løsning. Krysset Gjøannesveien x Høvikveien utformes med fokus på myke

trafikanter. Her vil dagens utflytende kryss strammes opp, og medføre kortere krysningspunkt over Gjøannesveien for fotgjengere, samtidig som det avsettes nok bredde til å ivareta fremkommelighet for kjørende med kjøremåte A (personbiler) og C (lastebiler). Se Vei- og gatenormalens pkt. 7.2 for nærmere beskrivelse av kjøremåtene. Krysset utformes innenfor avsatt regulert areal. (Lenke til Vei- og gatenormalen: <https://www.baerum.kommune.no/tjenester/vei-trafikk-og-parkering/vei--og-gatenormalen/>)

Vedr. krysning av Høvikveien er dette en fylkesvei og det er Akershus fylkeskommune som er veimyndighet.

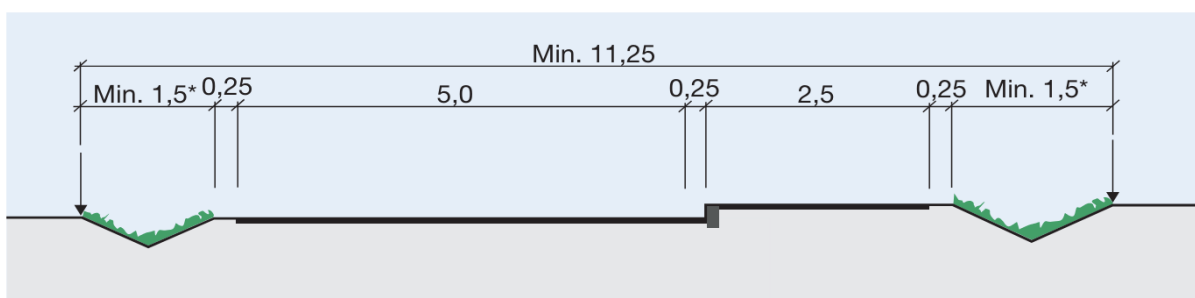
Spørsmål 5:

Hvorfor har man endt på 5m veibredde i Gjøannesveien? Beboerne mener at 4m hadde vært nok.

Svar:

Krav til utforming av vei kommer frem av Bærum kommunes vei- og gatenormal, vedtatt av Kommunestyret 24. mai 2022. Vei- og gatenormalen gir bestemmelser for planlegging og prosjektering av alle kommunale veier og gater. Veinettet frekventeres ofte av liten lastebil, lastebil, driftskjøretøy slik som brøytetraktor med plog og/eller fres, renovasjon med mer, og veinettet skal dimensjoneres deretter.

Gjøannesveien omfattes av reguleringsplan *Ballerud, Johs. Faales vei 80 – 100 – Kleivveien 22*, regplannr: 2015030, med ikrafttredelsesdato 30.3.2022. I veier skal minimum reguleringsbredde være totalen av nødvendig veibredde, veiskuldre, eventuelle fortausarealer og vedlikeholdsareal. Adkomstvei med fortau, slik som Gjøannesveien, krever en reguleringsbredde på minimum 11,25 meter. Gjøannesveien er regulert iht. dette minimumskravet.



Figur 3-2: Adkomstvei med fortau krever en reguleringsbredde på minimum på 11,25 m.

Minimumskravet skal være på plass for å kunne ivareta forhold knyttet til trafiksikkerhet og fremkommelighet. Om minimumskravet ikke oppfylles må det søkes om og få godkjent fravik fra kravene i Vei- og gatenormalen.

Vei- og gatenormalen viser *skal-krav*. Disse er i utgangspunktet ikke gjenstand for fravik, men dersom det viser seg at et *skal-krav* ikke kan oppfylles må det søkes om fravik.

Det må være klare fordeler knyttet til å gi et fravik. Hensynene til trafiksikkerhet og fremkommelighet veier tyngst. Videre skal drift og vedlikehold av veinettet kunne skje på en enkel måte med minst mulig kostnader for veiholder.

Hvorfor kravet er satt til 5 meter asfaltert bredde kan blant annet illustreres med følgende eksempel:

- En lastebil er 2,55 meter bred (eksklusive speil)
- En personbil er i dag ofte rundt 1,9 meter bred (eksklusive speil) og 2,1 meter bred (inkludert speil)
- Kjøretøy vil aldri ligge helt inntil kantsteinslinjen når de kjører, ofte har de en klaring på 20–30 cm
- Hvis en vei med fortau og grøft reduseres til 4 meter asfaltert bredde vil det innebære at kjøretøy får problemer med å passere hverandre

La oss si at en lastebil og en personbil møtes, lastebilen legger seg tett på kantsteinslinja. Da vil veisnittet se slik ut: 5 cm klaring fra kantstein + 255 cm bred lastebil + 10 cm klaring mellom kjøretøy + 210 cm bred personbil. Total bredde: 4,8 meter.

Dette forutsetter ideelle forhold, og minimum klaring. Likevel klarer ikke kjøretøyene å passere hverandre, selv når vi legger til veiskuldre på 25 cm på hver side.

På vinterstid kan veier bli smalere, og snø og is kan i perioder legge seg slik at kantsteinsvisen blir lavere. Er veien for smal vil det erfaringsvis bli kjøring på fortauet. For smal bredde på kjørevei i dette tilfelle vil gå på bekostning av trafiksikkerhet og fremkommelighet.

En asfaltert bredde på 5 meter vil i større grad hindre kjøring på fortau og opprettholde fremkommeligheten. Det etableres fartshumper som et fartsregulerende tiltak. Kjøreveisnittet begrenses av kantstein på den ene siden og grøft på den andre siden.

Spørsmål 6:

Kan det settes opp gjennomkjøring forbudt skilt? Dette er ønskelig både i hele anleggsperioden og etter ferdigstillelse siden mange i dag bruker veinettet for å komme seg raskere til blant annet Bekkestua.

Svar:

Det er i dag gjennomkjøring forbudt på Kleivveien, på strekningen fra Gjønnnesveien til Gamle Ringeriksvei. Ønsker og innspill til skilting kan sendes til [post@baerum.kommune.no](mailto:post@baerum.kommune.no), slik at skiltmyndigheten kan vurdere dette.

Spørsmål 7:

Siden ny sykkelvei nord for Selvaag sine boliger er åpen for utrykking og hjemmehjelp, er det mulig for uvedkommende å ta denne snarveien over til Stabekk/Gamle Ringeriksvei?

Svar:

Nei, det vil være to fysiske sperringer langs veien, innerst i Selvaag sitt område og innerst i Ferd sitt område.

Spørsmål 8, til Selvaag:

Hvor sendes overskuddsmassene? Er det mulig å bestemme hvilken vei disse kjører ut mot E18?

Svar:

Ikke avklart hvor disse massene sendes enda. Vi kan i stor grad styre bilenes kjøremønster, for eksempel Dragveien eller Bærumsveien, for å minimere tungtrafikk på uønskede plasser.

Spørsmål 9, til Selvaag:

Hvilke arbeidstider er det på byggeplassen?

Svar:

Normalt vil dette være kl. 7-19 i hverdagene og noe lørdagsarbeid. Støyende arbeid begrenses om morgen og kveld.

Spørsmål 10:

Adkomstvei fra Ballerud området over LNF-område ned til Gamle Drammensvei ble diskutert under reguleringsfasen, hvorfor er ikke dette et alternativ for midlertidig anleggsvei? Beboerne mener dette er klart beste løsning med tanke på trafikksikkerhet.

Svar:

Det ble konkludert i reguleringsfasen at man ikke gikk videre med å regulere en permanent adkomstvei. Etter vår forståelse ble det aldri vurdert som en midlertidig anleggsvei. Hvis man skal anlegge en midlertidig vei for anleggstrafikken må det inngås en frivillig avtale med grunneierne dette berører, godkjenning fra landbrukssjefen samt tillatelse fra Akershus fylkeskommune om påkobling på fylkesveien. Utbyggerne ser på muligheten for dette.

Et viktig poeng når det kommer til en slik vei er at denne vil påvirke den daglige driften av golfbanen da de ville fått en anleggsvei gjennom sin tomt. Vi antar at golfbanens

grunneier ikke er villig til å inngå en avtale som fører til at deler av eller hele inntekten fra golfanlegget bortfaller. Siden Ballerud golfbane er et flott tilbud til kommunes innbyggere er dette noe vi også må ta med i vår vurdering av dette alternativet.

Når det er sagt så er vi veldig glad for at dere gjorde oss oppmerksom på denne alternative løsningen på anleggstrafikksituasjonen. Hvis det ikke skulle komme på plass en slik avtale før vei- og boligprosjektene starter, så er dette noe vi kommer til å videreformidle til prosjektledelsen i skoleprosjektet. Siden dette prosjektet uansett påvirker driften av golfanlegget, kan det være større muligheter for at en slik avtale er mulig å inngå på det tidspunktet.

Spørsmål 11, til Selvaag:

Er det mulig å ha et kjøreforbud før tung anleggstrafikk for- og ettermiddag ved skolestart og -slutt?

Svar:

Dette er ikke noe Selvaag har vurdert og de pleier ikke å gjøre det i tilsvarende prosjekter. Skulle det dukke opp et tydelig behov for det må man vurdere tiltak for dette fortløpende.

Spørsmål 12, til Selvaag:

Er det mulig å få et overslag på antall lastebiler per time/dag/uke/måned i anleggsperioden?

Svar:

Dette vil avklares i den videre detaljplanleggingen når man har endelig oversikt over hvordan den totale massebalansen for området faller ut og hvorvidt det lar seg gjøre å gjenbruke masser forurenset av uønskede arter etter behandling på stedet.

Videre prosess om anleggstrafikk:

Avslutningsvis ble det i møtet konkludert med at videre prosess med trafikkavvikling i anleggsperioden vil bli diskutert i et mindre fora med representanter fra:

- Ballerud Beboerforening
- Søråsen Sameie
- Ekeberg Sameie
- FAU på Ramstad skole
- FAU på Høvik skole
- FAU på Stabekk skole
- Representant fra Bærum Montessoriskole

Vi ber om at ovennevnte representanter melder seg til prosjektleder Christian Fjellveit på epost: [christian.fjellveit@baerum.kommune.no](mailto:christian.fjellveit@baerum.kommune.no)