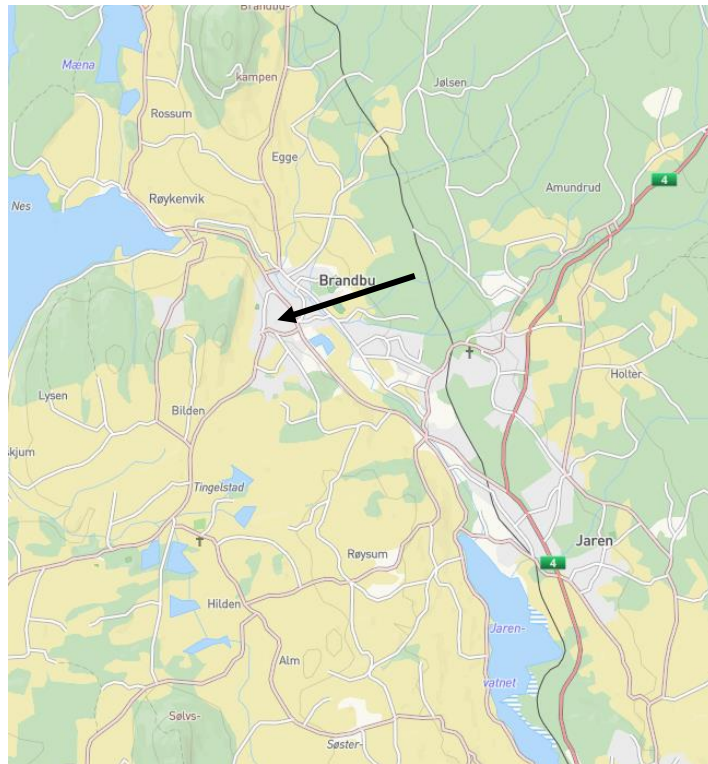


Skogskolejordet Brandbu – samlingsdokument



Figur 1: Lokasjon.

Historikk:

Oppstart arbeid med regulering av Skogskolejordet i Brandbu, Gran kommune, startet i 2011 som en del av arbeid med reguleringsplan for Brandbu sør-vest. Egen varsling for Skogskolejordet april 2015. Utvikling av Skogskolejordet skulle bidra til økt liv i sentrum og styrke det eksisterende handels- og næringslivet i Brandbu med ca. 100 nye boenheter i det nye planområdet.

De største utfordringene i planprosessen har vært valg av vei/adkomst til planområdet, og flere alternative løsninger har vært vurdert.

I 2016 ble det i kommunens planutvalg besluttet at hovedadkomst inn i planområdet skulle gå ved Søndre Skogskoleveg med adkomst/kryss fv.240, med bom internt i planområdet for å hindre gjennomkjøring til Nordre Skogskoleveg.

I forbindelse med offentlig ettersyn av planen, kom Statens vegvesen med innsigelse med begrunnelse om at forslaget la opp til økt trafikk i krysset Augedalsvegen og fv.34 Røykenviklinna.

Til tross for innsigelse fra Statens vegvesen vedtok Gran kommunestyre reguleringsplan for Skogskolejordet den 22.06.2017. Mekling førte ikke fram og reguleringsplanen er derfor ikke rettskraftig.

I tiden etter kommunestyrets vedtak, ble planprosessen stilt delvis i bero frem til 2020 hvor kommunen kom til enighet med Statens vegvesen om veiløsning/adkomst til planområdet. Planen ble deretter lagt ut til offentlig ettersyn på nytt.

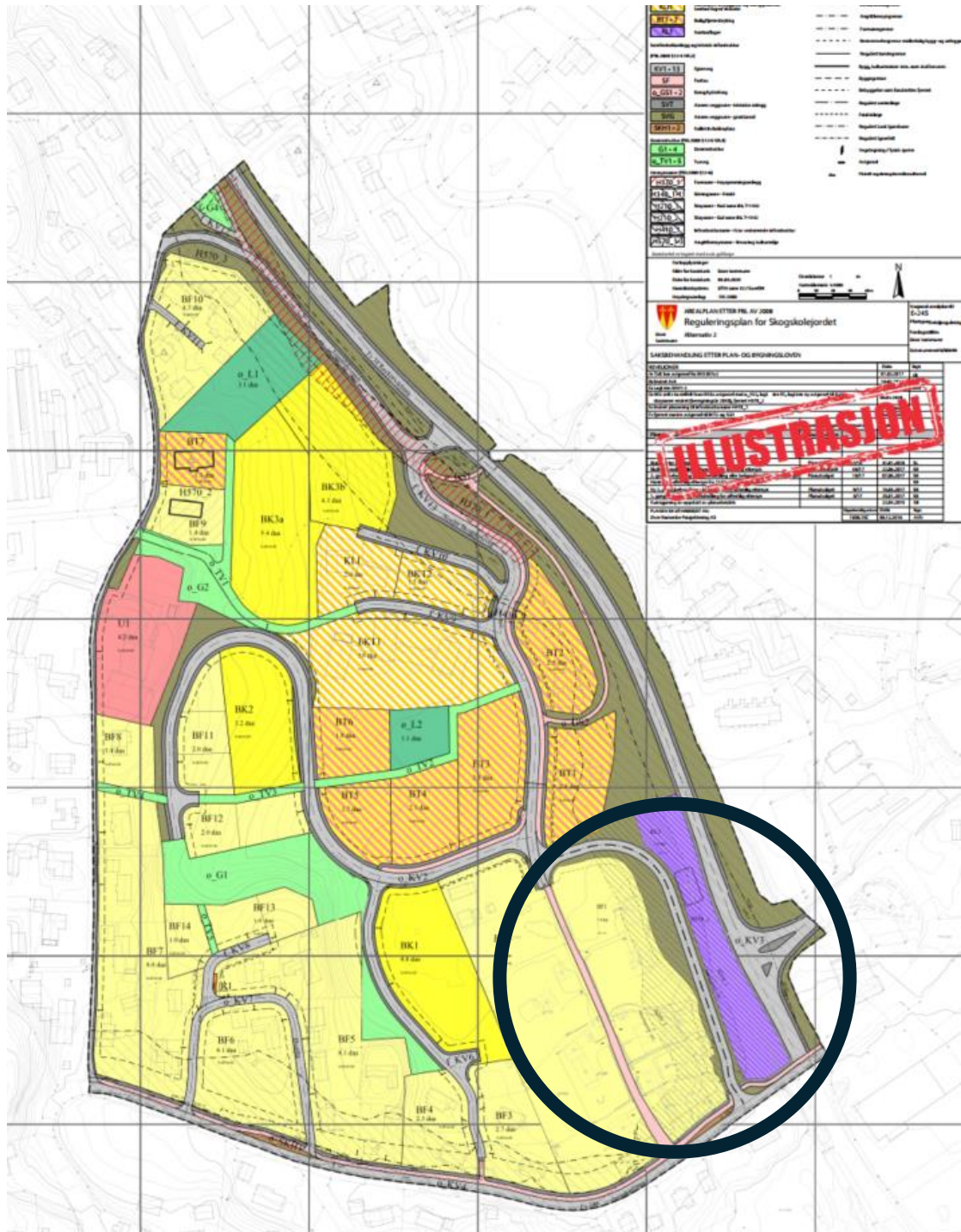
I forbindelse med sluttbehandling av reguleringsplanen vedtok kommunens planutvalg den 10.3.2021 å sende saken tilbake til administrasjonen for utredning av ny alternativ adkomst til planområdet. Det var ikke lenger ønskelig med en adkomst inn Søndre Skogskoleveg. Administrasjonen ble bedt

om å vurdere en ny alternativ adkomst med adkomst forbi Godshuset og kryss ut til fv 240 ved Berg bru.

Gran kommune har siden vedtaket fra kommunens planutvalg i 2021 arbeidet med ny kryssløsning som løftes til planforum den 28.1.2025.

Nytt forslag:

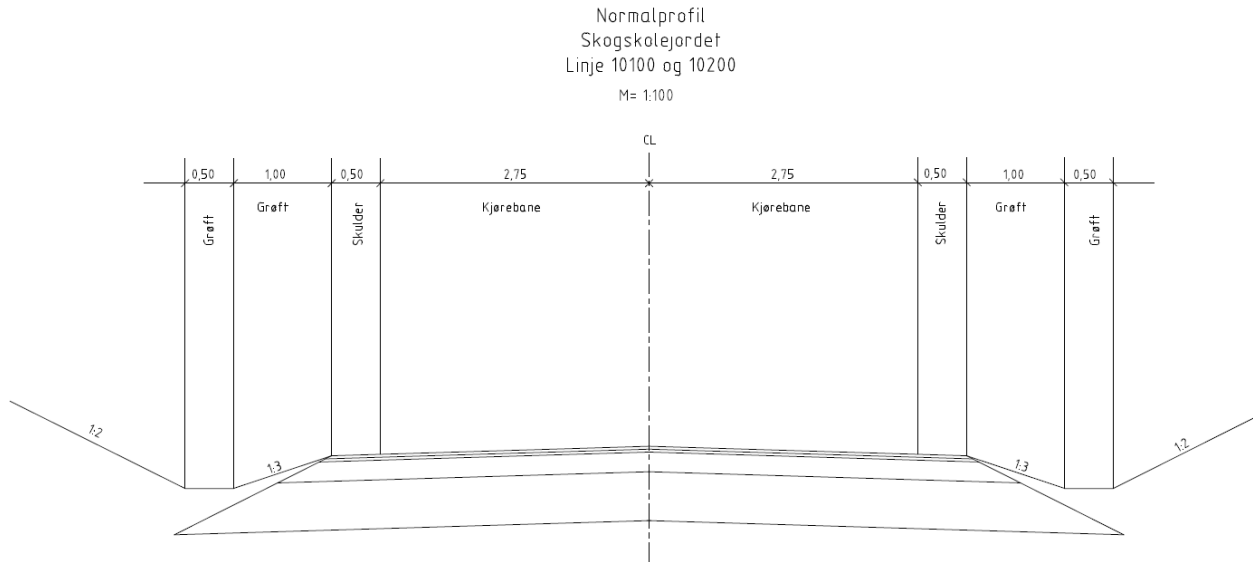
Ny adkomst til planområdet er ca. 240 m med atkomst ved innkjøringen til der Godshuset ligger i dag, øst for Søndre Skogskoleveg (se figur under med sirkel). Forslaget er et kompromiss mellom hensynet til beboerne i Søndre Skogskoleveg og hensynet til trafikksikkerheten.



Figur 2: Illustrasjon av Reguleringsplan.

Forslag ny vei, inkl. kryss og busslomme fv.240:

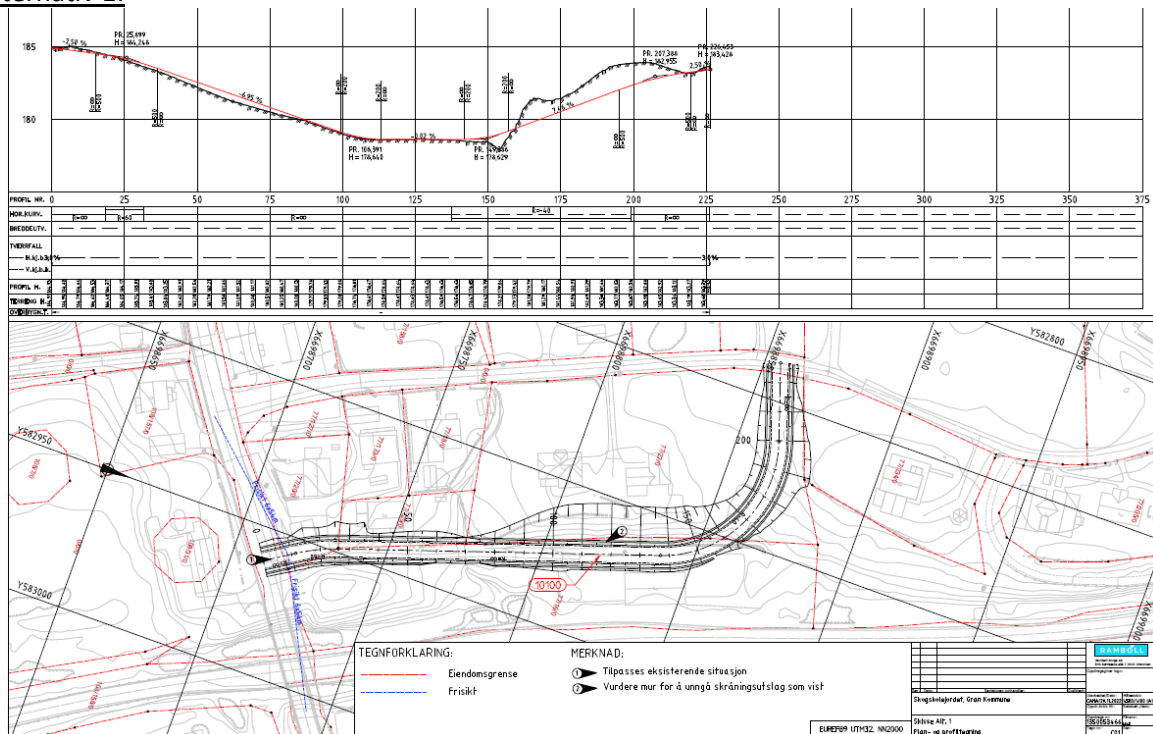
Under vises skisser av veien i normalprofil, plan- og profiltегning og 3D-тегninger. Veien har en bredde dimensjonert som overordnet boliggate/boligvei ihht. SVV sin håndbok N100. Total veibredde er 6,5m. Kjørefeltbredde er 2 x 2,75m og skulder 2 x 0,5m.



Figur 3: Normalprofil av ny vei.

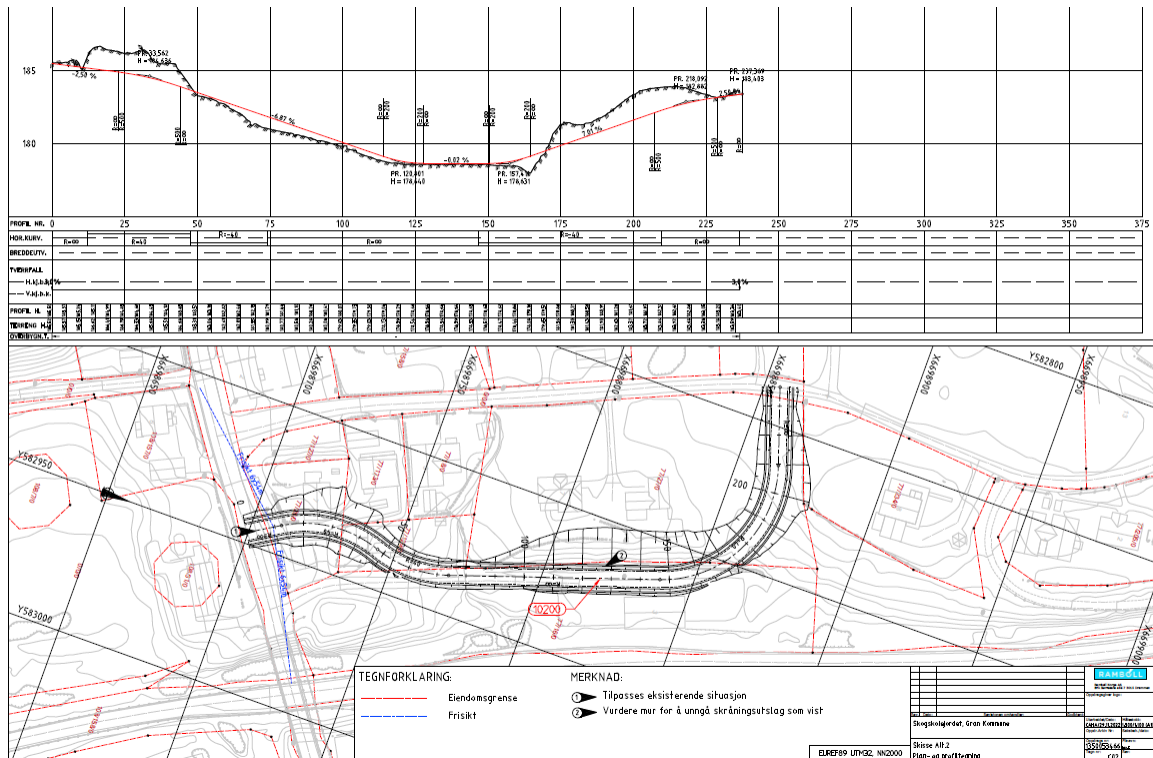
I regionalt planforum 20.3.2024 viste vi 2 alternativer til hvordan vegen kunne gå:

Alternativ 1:



Figur 4: Alternativ 1 til ny vei.

Alternativ 2:



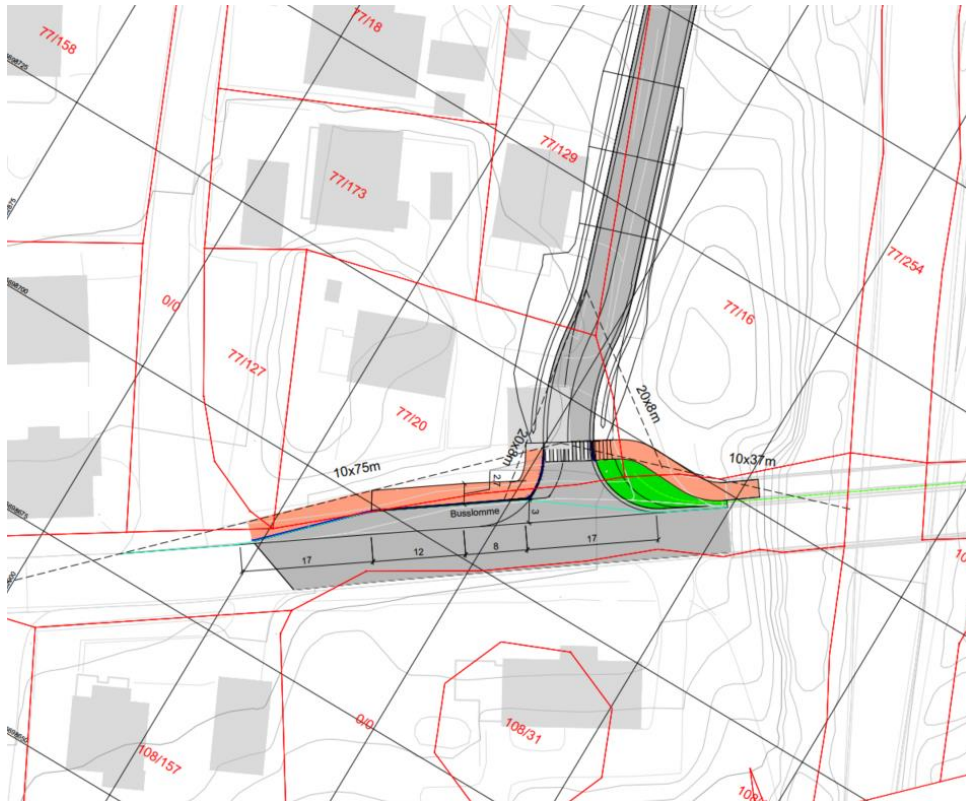
Figur 5: Alternativ 2 til ny vei.

Veitraseen i begge alternativer er lagt slik at avstand mellom skulderkant og godshuset på gamle Brandbu jernbanestasjon gjør at det er mulig å bygge veien uten å rive bygningen, men da må det gjøres inngrep i naboeiendom 77/27.



Figur 6: 3D tegning av ny vei ved godshuset på gamle Brandbu jernbanestasjon.

Da ingen av disse alternativene tilfredsstilte siktkravene fikk vi Norconsult til å se mer på krysset. Norconsult kom med tegninger som skal være tilfredsstillende og viser hva som vil skje med busstoppet samt laget et kostnadsanslag.



Figur 7: Skisse av kryssløsning med busslomme

Busslomme:

Bakgrunnen for geometrien (lengden) av busslomma i Grinakerlinna(FV240) er lagt til grunn som utbedringsstandard, da Grinakerlinna ikke er nybygg i denne situasjonen.

Bakgrunnen for at det vanligvis ikke godtas utbedringsstandard ved nybygging av veg er at man da kan hensynta i vegens linjeføring og plassering at det skal være busslomme, mens her har vi ingen kontroll på eller hensikt å endre linjeføringen på Grinakerlinna, som begrenser mulighetene til langt busstopp i tillegg til eksisterende avkjørsler og kryss.

Busstopp bygget om etter utbedringsstandarden vil fortsatt være en oppgradering kontra det som er i dag.

Kostadsvurderinger

Skogskolejordet

Veg-kostnader, inkl. masser og overbygning	Enhet	Mengder	Enhetspris	Totalsum
Underbygning, planum, ca. 230 m	m	230	3 000	690 000
Overbygning - veg	m2	1 500	700	1 050 000
Overbygning - gangareal	m2	200	500	100 000
Kantstein, m	m	50	1 000	50 000
Vegbelysning, ensidig	m	230	1 250	287 500
Støttemur, snitt vishøyde 1.5 m, tar med 0.5 m fundament	m2	200	5 000	1 000 000
Tiltak på rekkverk	RS	1	100 000	100 000
Omlegging eksisterende infrastruktur?				0
SUM				3 277 500
+Rigg og drift	15 %			491 625
= sum kalkulerte kostnader				3 769 125
+Prosjektering, undersøkelser og byggeledelse	15 %			565 369
=Prosjektkostnad				4 334 494
Grunnerv. Antatt kostnad.	RS			0
KOSNNAD UTEN MVA				4 334 494

Usikkerhetsvurdering			
Usikkerhetsfaktor	Lav	Forventet	Høy
Grunnforhold	1.00	1.02	1.20
Uforutsett i henhold til detaljeringsgrad	0.95	1.10	1.20
Markedsituasjon	0.95	1.00	1.30
Samlet vurdering	0.90	1.10	1.30
Totalkostnad uten mva*	3 901 044	4 767 943	5 634 842

* Inkluderer ikke grunnerv, og eventuell omlegging av tekniske infrastruktur

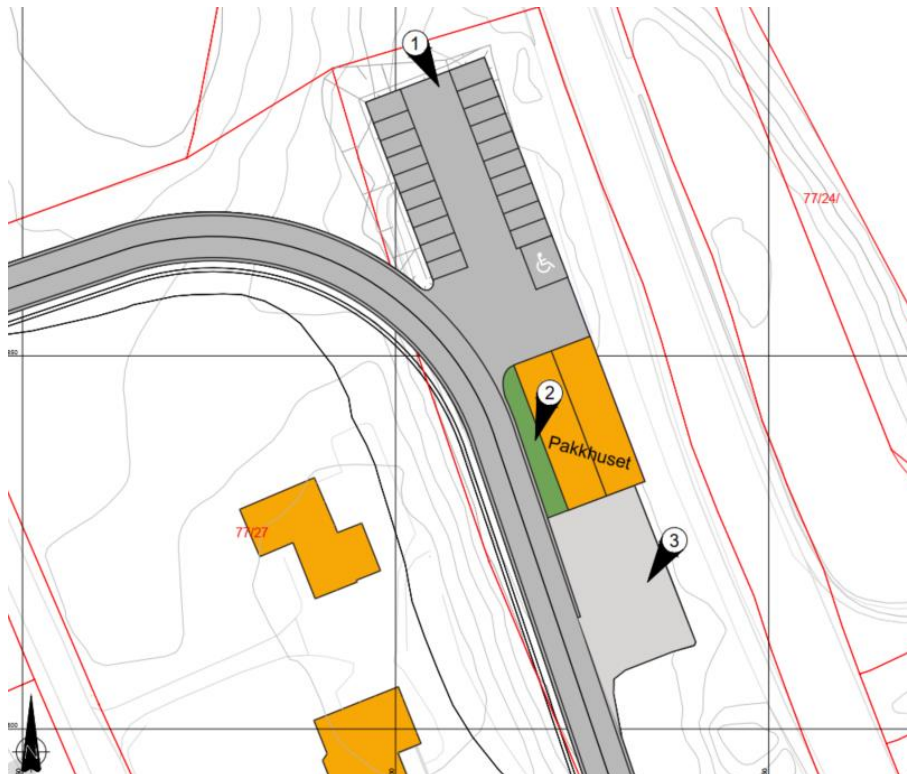
Utført; Jon Kvisberg
Kontroll; Torleif Kildal

7.6.2024

Torleif Kildal
Digitally signed
by Torleif Kildal
Date: 2024.06.07
09:49:45 +02'00'

Figur 8: Kostnadsvurdering

Det ble også laget en skisse for parkering ved Godshuset.



Problemstilling til diskusjon i møtet:

1. Er de ovennevnte løsninger for ny adkomst via Godshuset ut til fv.240 noe regionalt planforum kan godkjenne som løsning for planområdet?
2. Prosess for reguleringsplanen: planen ble varslet oppstart 22.04.2015. Det er gjort følgende undersøkelser i forbindelse med planprosessen:
 - Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse), datert 08.12.2016
 - Rammeplan for vann og avløp med notat, datert 20.10.2015
 - Geoteknisk vurdering, datert 27.07.2015
 - Sol/skyggeanalyse, datert 27.09.2016
 - Forenklet trafikkanalyse rev. 28.02.2017
 - Vegplan KV1-KV2 med lengde- og normalprofil 14.09.2016

Vil valg av ny løsning for adkomst og veiløsning som skissert over medføre en ny planprosess? Hvilke krav til prosess vil kommunen måtte følge hva gjelder varsling, utredninger som eksempelvis grunnforhold, ROS, andre kartlegginger osv.?