

Kommentar til:**Varsling av planoppstart Hamang terrasse utbedring av vei**

Styrene i Sameiet Hamang Gård (SHG) og Sameiet Hamang Terrasse 55 (HT55) har mottatt epost datert 2021-03-05 med ovenfor refererte tittel. Dette er kommunisert videre til 276 sameiere i våre sameier.

Styrene i SHG og HT55 har kommentarer til varselet som følger.

1. Valg av referanse

Gjeldende reguleringsplan viser utforming av vei Hamang terrasse før bygging av Bjørnegårdtunnelen. Ifm. tunnelprosjektet la Statens Veivesen i 2015 om veien midlertidig. Det var en kunngjort del av prosjektplanen å legge veien tilbake til tidligere utforming, dvs. iht. gjeldende reguleringsplan. Det er etter vår oppfatning da rimelig å forvente at ny permanent vei får en utforming som ligger så nær opprinnelig standard som mulig, under hensyntagen til det fait accompli som Ny Hamang Transformatorstasjon representerer. Vår forventning er følgelig at utgangspunktet for det pågående endringsarbeidet må være gjeldende reguleringsplan hvor avvikene pga. trafobygningen endrer standarden i minst mulig grad.

Det foreliggende forslaget til endring av reguleringsplan tar åpenbart utgangspunkt i veiens nåværende, provisoriske utforming, hvorved det foreslås et minimum av endring for å bli godkjent. Dette vil uvegerlig gi en langt lavere standard enn det som er rimelig å forvente på bakgrunn av Statens Veivesens planlagte tilbakeføring.

Vårt syn er at det er lagt feil referanse til grunn for forslaget.

2. PR 97 – 138 Øvre sving

Dette er den desidert vanskeligste delen i dag. Kurven er altfor krapp, samtidig som den har stor stigning og et utadvendt tverrfall. Dette er den største bidragsyteren til følelsen av utrygghet og uakseptabel sikkerhet blant brukerne.

Det foreliggende forslaget gjør lite med dette. Kurven har med $R=17$ betydelig mindre radius enn gjeldende reguleringsplan.

En kurve mellom ca. PR 82 og PR 150 med $R=$ ca. 24 ville utgjøre en vesentlig forbedring, da en slik radius er tilnærmet lik den i gjeldende reguleringsplan. Det ville medføre fjerning av noe fjell, men det kan høyst sannsynlig gjøres med pigging, og det vil ikke ha betydning for utnyttelsen av grunnen til bygging av Franzefossbyen. Se vedlegg som viser Plantegning med dette forslaget inntegnet.

Stigningen på veien i denne delen er også en utfordring. Den er i dag større her enn i nedre del av veien, og det vil den fortsatt være iht. det foreliggende forslaget. Dette er svært ugreit.

Dette kan avhjelpest ved f.eks. å strekke stigningen fra PR 82 og til platå på $H=30,15$ frem til f.eks. PR 200, dvs. at man skaver av veien i den aller øverste delen. Dersom infrastruktur i veien er til hinder for dette, kan man eventuelt bygge opp veien nedenfra opp mot PR 82.

Vi noterer ellers med tilfredshet at tverrfallet er foreslått innadvendt.

3. PR 0 – 30 Nedre del

Den nedre delen av veien er i dag som et provisorium som følge av omleggingen i 2015. Bilistens naturlige sporvalg vil ikke følge kurven mellom PR 12 og 20 med $R=30$ (med origo på sørsiden) og videre mellom PR 20 og 25 med $R=\infty$ inn i kurven fra PR 25 med $R=25$, men på vei oppover ligge til venstre for senterlinjen. Ikke engang brøytebilen følger dagens veilinje, noe som er godt synlig etter siste ukes brøyting.

Det foreliggende forslaget endrer ikke på dette.

Dette bør bedres ved at HT fra PR 0 – 30 har $R=\infty$. Da opprettholdes 90 grd vinkel i Franzefossveien x HT. Alternativt kan et segment PR 0 – 25 ha $R=\infty$. Da vil krysningspunktet Franzefossveien x HT avvike noe fra 90 grd. Dette burde imidlertid også være akseptabelt, da Bjørnegårdsvingen ikke vil ha motorisert trafikk fra et tidspunkt før HT bygges om (med unntak av adkomst til en eneste enebolig).

4. Linjeføring generelt

Vi konstaterer at det ikke er brukt overgangskurver (klotoider), og det kan sikkert forsvares. Men da bør linjeføringen være renere enn foreslått. Forslaget er sammensatt av hele 9 segmenter over en distanse på bare 137 m. Bilistenes sporvalg vil ikke følge den foreslåtte linjen, jf. punktet over.

5. Kjørefeltdeler ved PR 0

Trafikk som kommer sørøstover på Franzefossveien og skal opp HT, kjører hyppig kort bue i krysset, dvs. kutter svingen. Dette har ført til en rekke farlige situasjoner hvor sammenstøt kun har blitt unngått ved at motkommende trafikk har panikkbremset.

Vi ber derfor om at det vurderes en kjørefeltdeler ved PR 0.

6. Konklusjon

Som det fremgår av ovenstående, er vi meget lite tilfreds med forslaget til ny reguleringsplan. Vi ber om at det omarbeides til et nytt som tar hensyn til vårt, dvs. veibrukernes, behov, og at vi mottar det til vurdering før det oversendes Bærum kommune.

Vennlig hilsen

Sameiet Hamang Gård

Ingrid Lång (sign.)
Styreleder

Sameiet Hamang terrasse 55

Tore Kristian Rasmussen (sign.)
Styreleder

Vedlegg

Sandvika, 2021-03-17

Sameiet Hamang Gård

Sameiet Hamang terrasse 55



Plantegning
SHG-HT55 forslag øvr