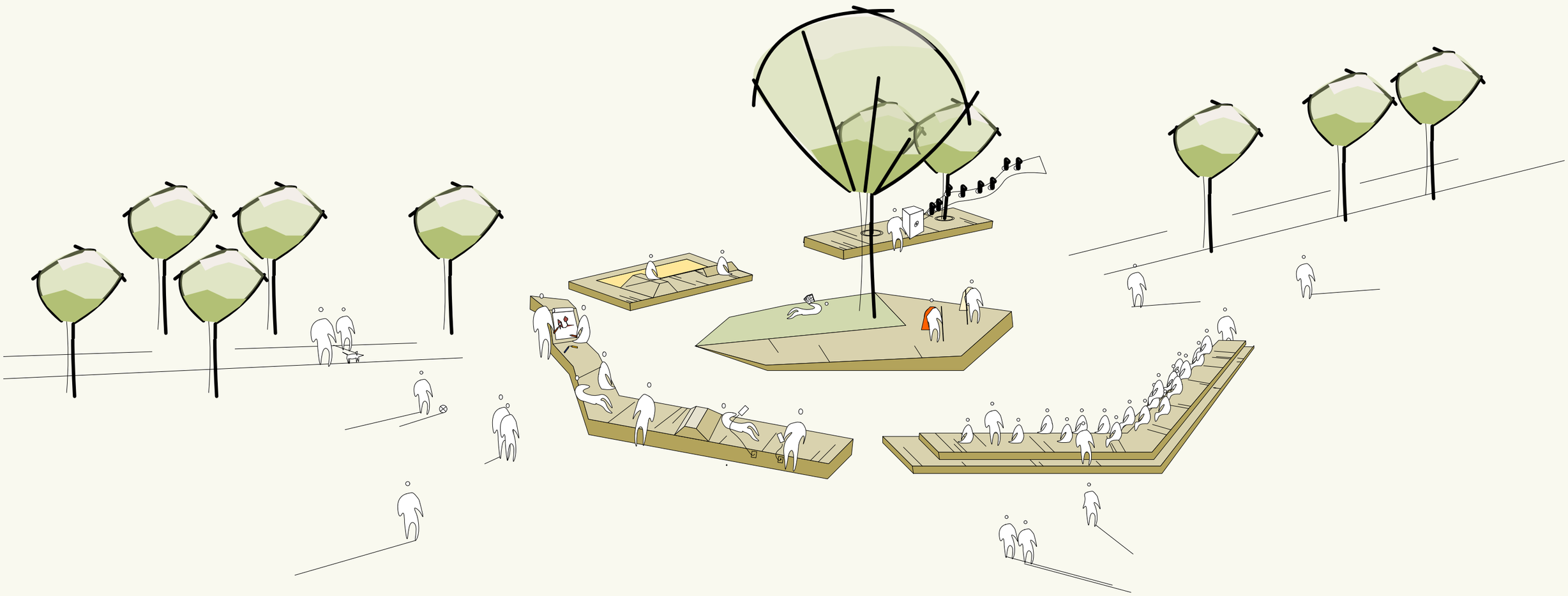


MULIGHETSSTUDIE

HJERTESONE - NESBYEN KOMMUNE

Januar 2021

sør arkitekter
Søndergaard Rickfelt AS



Fig 1: NESBYEN FOTO 1 2021
Kilde: Tore Haraldset Photograpy

INNHOLD

1. Innledning - bakgrunn for mulighetsstudien — Side 5-7
   - 1.1 **Kommunens trafikksikkerhetsplan 2017 - 2025**
   - 1.2 **Ønsker for trafikkavvikling**
   - 1.3 **Ønsker for skoleplassen**

2. Dagens situasjon — Side 8-9
   - 2.1 **Trafikksituasjon**
   - 2.2 **Skolens uterom**

3. Analyse — Side 10-13
   - 3.1 **Gangmønstre**
   - 3.2 **Kjøremønstre**
   - 3.3 **Problemsoner**
   - 3.4 **Tidligere konseptstudier**

4. Vurderinger og muligheter — Side 14-29
   - 4.1 **Trafikksituasjon**
   - 4.2 **Skolens uterom**
   - 4.3 **Planskisse**
   - 4.4 **Muligheter for ulike soner**

5. Mulig faseinndeling — Side 30-31
   - 5.1 **Ytre trafikksystem**
   - 5.2 **Indre skolegård**

Medarbeidere

Ingrid Kvissel	Arealplanlegger/Arkitekt MNAL
Christoph Krammer	Landskapsarkitekt MNLA
Ellen-Elisabeth Grefsrød	Landspaksarkitekt MNLA

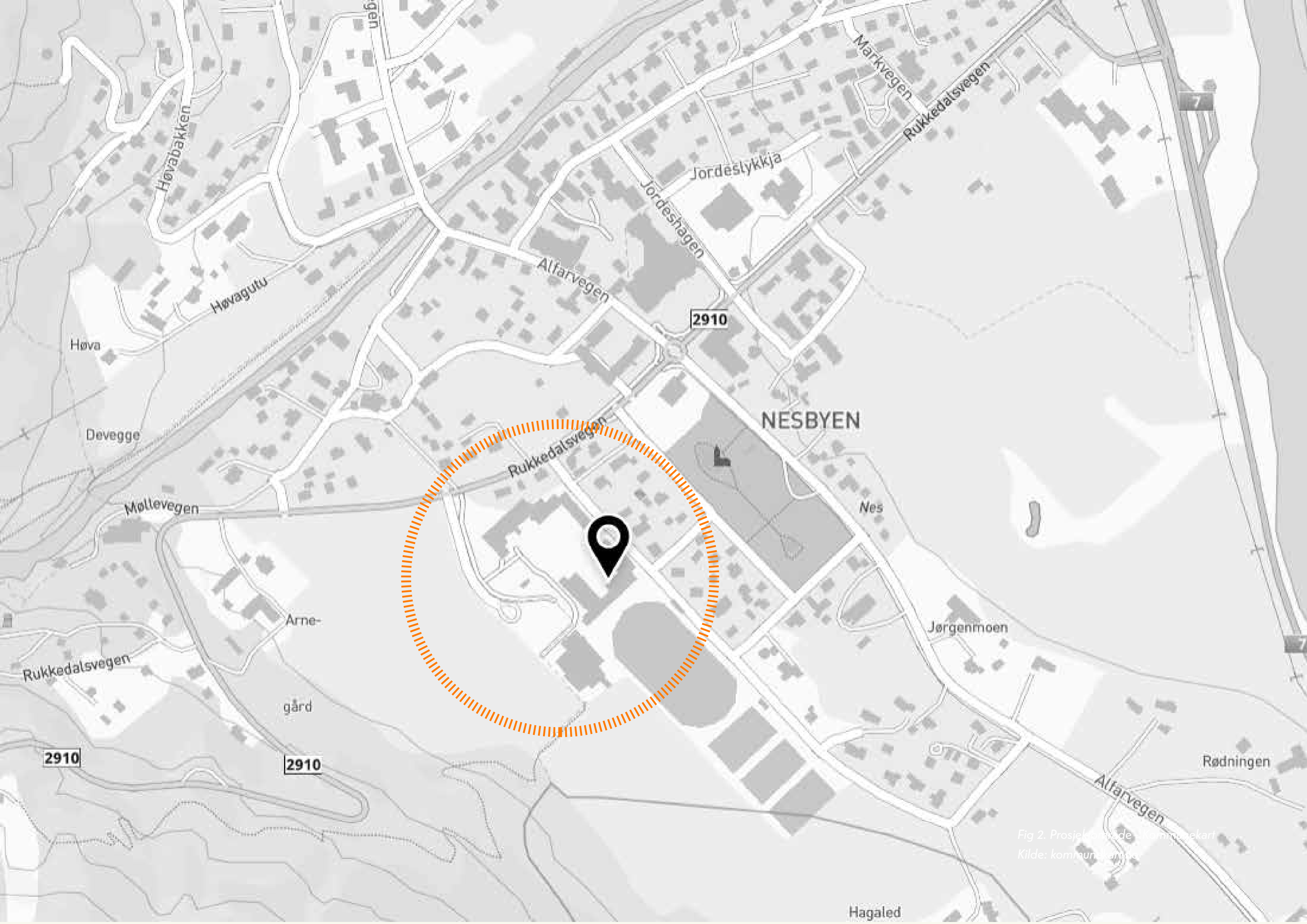


Fig 2. Prosjektområde – Kommunekart
Kilde: kommunekart.com

1. INNLEDNING - BAKGRUNN FOR MULIGHETSSTUDIEN

Nesbyen barneskole og ungdomsskole ligger rett vest for Nesbyen sentrum og Nes kirke, på sørsiden av den relativt sterkt trafikkerte Rukkedalsvegen (ÅDT 3000, og økende på grunn av økende hyttebygging). Rett på østsiden av skolen går Beiavegen som en samleveg til boligområde. Mot sør ligger idrettsanlegg med idrettshall, og på vestsiden er skolens adkomstveg og et langsgående jordbruksareal. Skolen, som sentrum for øvrig, ligger på et tilnærmet flatt område i dalbunnen. Landskapsrommet defineres tydelig og rammes inn av en bratt åsside på skolens vestside.
Utfordringen i mulighetsstudien er todelt. Delvis handler det om trafikksikkerheten til barna (stikkord: «hjertesone») og dels handler det om skolens uteareal.
I dag er skolene organisert som barne- og ungdomsskole. I framtiden kan disse bli slått sammen til en felles 1-10 skole, og flere barnegrupper kan da måtte bruke uteområdet samtidig.

1.1 Kommunens trafikksikkerhetsplan 2017-2025

Planen viser til at en reduksjon av antall ulykker og konsekvensene av de ulykkene som skjer, krever en kombinasjon av tiltak:

- *Fysiske tiltak på vegene*
- *Adferdsregulerende tiltak*
- *Opplæring*
- *Kontroll*

Planen har bl.a. som visjon/mål at ingen barn skal skades på veg til og fra barnehage, skole og fritidsaktiviteter.
Strategier for å nå målet er bl.a.:

- *Trafikksikkerhetstiltak knyttet til barns barnehage-/skoleveg og fritidsaktivitet skal prioriteres.*
- *Utenfor boligområder skal alle grunnskoleelever uten rett til skoleskyss kunne ferdes sikkert, på stier, gang- og sykkelveger o.l*
- *Nes kommune skal sammen med foreldre, lag og foreninger, arbeide for holdninger som gjør at flere bruker kroppen til og fra hjem, skole, fritidsaktiviteter og arbeid.*
- *Kunnskapen om trafikksikkerhet hos barn, unge og voksne skal bli sta dig bedre.*
- *Alle trafikkarealer skal så langt som mulig være universelt utformet.*

1.2 Ønsker for trafikkavvikling

«Hjertesone» som prinsipp er initiert av Trygg Trafikk, men med mange samarbeidspartnere.
Målet er å gjøre det sikrere for elevene å gå eller sykle.
Trygg Trafikk skriver på sin hjemmeside: "Det er mange måter å lage en hjertesone på. (...) Den må tilpasses trafikkmiljøet og mulighetene som finnes ved hver enkelt skole. En hjertesone er ikke et ferdig produkt, men en prosess som består av både små og store tiltak. Noen tar det kort tid å få på plass, mens andre tiltak kan det være mer krevende og ta lengre tid å gjøre noe med".

Oppstillingsplasser for busser og biler ved henting og bringing av barn.
Statens vegvesen har i 2018 utarbeidet en skisse for Kiss and Ride-løsning på Esso-plassen. Der er det lagt inn 11 plasser for ventende biler. I en alternativ skisse utarbeidet våren 2020, lå det inne et ønske om 13-14 plasser.

1.3 Ønsker for skoleplassen

Skoleplassen må innby både til sosialisering og til variert fysisk aktivitet. Kommunalsjef for oppvekst er opptatt av at det skal tenkes sone- og aldersbestemt.
I dag har skolene ulik inndeling på dagen slik at de ikke har friminutt samtidig.
For fremtiden tenker man at det kan bli en stor skole (en samlet 1 – 10-skole), og da må det sannsynligvis være flere barnegrupper ute samtidig for å få kabalen til å gå opp med lærere som da skal brukes på flere trinn.

Det er ønskelig med elementer for flerbruk. Gjerne f.eks sittebenker i betong i flere høyder.
Det er ønskelig med en uteplass som er attraktiv både for de små og de store barna.

Materialene ønskes mest mulig robust og vedlikeholdsfritt, og gjerne fastmontert. Det må være sikkerhetssoner og fallunderlag der det er pålagt.
Skoleområdet er mye brukt av de større elevene som et sted å henge om ettermiddagen
Kan det være en mulighet for benkeplasser langs vegg eller under tak der man har ladepunkt for mobiltelefon?

Det er et stort behov for mange søppelkasser da skoleplassen brukes som nærlekeplass på ettermiddag og kveld og det forsøples en del. Det er viktig for drift at søppelkassene plasseres strategisk i skolegården, for eksempel at de plasseres ved de mest brukte oppholdsplassene.



Fig 3. Hjertesone
Kilde: tryggtrafikk.no













2. DAGENS SITUASJON

Det er en blanding av gangveger og fortausløsninger i sentrum.
Det er 191 barn på barneskolen og 120 barn på ungdomsskolen.

2.1 Trafikkssituasjon

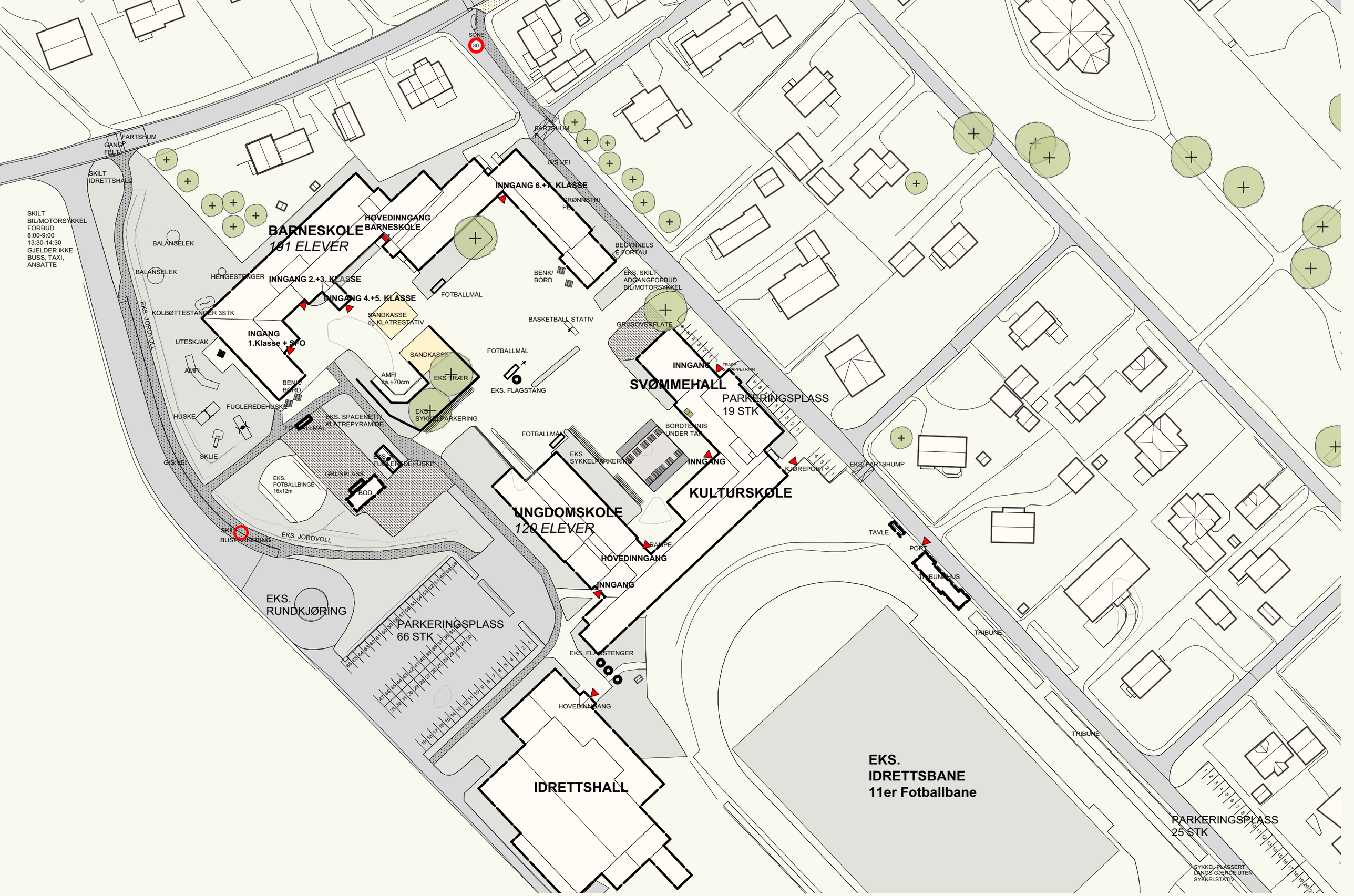
Et stort antall av barna sykler til skolen. Mange av disse benytter g/s-veien langs Rukkedalsvegen, ved kryssende fartshump inn til g/s-veg videre inn til skoleområdet.
Andre sykler fra øst, langs Beiavegen. Sykkelparkering er plassert innafor skoleområde delt i 2 områder.
Det er totalt 6 busser og 3 drosjer innom skolen på morgenen og ettermiddagen.
Til neste år blir det 7 busser, da det skal gå to busser fra Rukkedalen. Dette er både 10 og 14 meter lange busser. I tillegg er det noen foreldre med spesiell tillatelse som kjører og leverer barna på skolen og ved idrettshallen.
Øvrig henting og levering av elever med privatbil er i dag lokalisert til «Essoplassen», ca 200 meter nærmere sentrum. Herfra går elevene på fortau langs Rukkedalsvegen og Beiavegen, med krysning både av Kirkevegen og Beiavegen. Langs Beiavegen går gangtrase delvis i område som blir brukt til parkering.

Barneskolen har 43 ansatte og ungdomsskolen har 40 ansatte, det vil si 83 ansatte med stort og smått. Noen av de ansatte sykler, de aller fleste kjører bil. Parkeringsbehov utover dette er til f.eks PPT og til foreldre som skal på møter på skolen, eller foreldre som leverer barn til svømming eller kulturskolen på ettermiddagstid.
Renovasjon ligger på arealet mellom idrettshall og p-plass.
Funksjonell logistikk for varelevering må innarbeides i samarbeid med brukerne av skolen og idrettsanlegget.
Vinterstid kjøres snøen vekk fra skoleområdet og parkeringsarealet.

2.2 Skolens uterom

Skolens uteareal har flere funksjoner. Det fungerer både som uteareal for barne- og ungdomsskole samt SFO, i tillegg til at det er inngang til svømmehall og kulturskole. Utenom skoletid brukes skolens uteareal som kjøre- og leveringsareal til de aktiviteter som foregår da, og i tillegg er utearealet et mye brukt oppholdssted/«hengested» for barn og unge på ettermiddag og kveld. Skolefritidsordningen (SFO) bruker området nordvest for barneskolebygget, samt området bak dette bygget og ut mot Rukkedalsvegen. I tillegg har skolen en avtale om bruk av et skogsområde på andre siden av jordet (vest).

► *Eksisterende lekeapparater kan i hovedsak gjenbrukes. Mulighetsstudiet viser vårt forslag til gjenbruk og ny plassering av noen lekeapparater*


SONE
30
FARTSHUM
GANG OG SYKKELFELT
SKILT IDRETTSHALL
SKILT BIL/MOTORSYKKEL FORBUD 8:00-9:00 13:30-14:30 GJELDER IKKE BUSS, TAXI, ANSATTE
FARTSHUM
G/S VEI
INNGANG 6.+7. KLASSE
GRØNNSTRI PE
HOVEDINNGANG BARNESKOLE
BARNESKOLE
101 ELEVER
BALANSELEK
BALANSELEK
HENGESTENGER
INNGANG 2.+3. KLASSE
INNGANG 4.+5. KLASSE
KOLBØTTESTANGER 3STK
EKS. JORDVOLL
UTESKJAK
INGANG 1.Klasse + SFO
AMFI
BENK/ BORD
HUSKE
FUGLEREDEHUSKE
FOTBALLMÅL
EKS. SPACENETT/ KLATREPYRAMIDE
SKLIE
G/S VEI
EKS. FOTBALLBINGE 16x12m
GRUSPLASS
BOD
SKILT BUSSPARKERING
EKS. JORDVOLL
EKS. RUNDKJØRING
PARKERINGSPLASS 66 STK
SANDKASSE og KLATRESTATIV
SANDKASSE
EKS TRÆR
AMFI ca.+70cm
EKS SYKKELPARKERING
FOTBALLMÅL
BENK/ BORD
FOTBALLMÅL
BASKETBALL STATIV
EKS. FLAGGSTANG
FOTBALLMÅL
EKS FUGLEREDEHUSKE
EKS SYKKELPARKERING
UNGDOMSKOLE
120 ELEVER
RAMPE
HOVEDINNGANG
INNGANG
EKS. FLAGGSTENGER
HOVEDINNGANG
IDRETTSHALL
BENK/ BORD
EKS. SKILT ADGANGFORBUD BIL/MOTORSYKKEL
GRUSOVERFLATE
INNGANG
TRAPP 5 TRINN
SVØMMEHALL
PARKERINGSPLASS 19 STK
BORDTENNIS UNDER TAK
INNGANG
KJØREPORT
EKS. FARTSHUMP
KULTURSKOLE
TAVLE
PORT
TRIBUNEHUS
TRIBUNE
TRIBUNE
EKS. IDRETTSBANE 11er Fotballbane
PARKERINGSPLASS 25 STK
SYKKEL PLASSERT LANGS GJERDE UTEN SYKKELSTATIV

3. ANALYSE

3.1 GANGMØNSTRE



Indre skolegård: Skolen kan nås fra to sider både fra Beiavegen øst og nordvest ved bussparkering og kiss & ride.

Barn som kommer gående eller syklende må krysse flere veier med ulike trafikkbilder og ulik hastighet før de kommer til skolegården. Trafikkfarlige situasjoner oppstår for gående og syklende barn både i møte med privatbiler som delvis har "dårlig tid" og kjører fort og kanskje lenger inn på skolearealet enn hva som er ønsket. I tillegg oppstår det situasjoner mellom privatbiler som bare skal inn og ut igjen, og privatbiler til ansatte som er på vei til parkering.

I dag er område for henting og levering av barn (Kiss&Ride) lagt til Essplassen nærmere sentrum. Dette er positivt ved at barna får en luftetur (ca 200 m) på vei til skolen, og at det reduserer antallet biler som kjører inn på skolens område. Men strekningen fra Essoplassen til skolen har flere krysninger og er uoversiktelig for små barn, særlig i mørket i vinterhalvåret. Med tanke på trafikksikkerhet vil det være en bedre løsning å legge Kiss&Ride inntil trafikkfritt skoleområde.

Videre fremstår den indre skolegården noe uoversiktlig og litt kaotisk med mange "veier" som er selvsagte mest for "den kjente bruker" og omtrent usynlige for andre. Det er altså mangel på lesbarhet i omgivelsene for den ukjente bruker. Både svømmehall, kulturskole og barneskole og ungdomsskole driftes på samme areal. Delvis kan flere innganger også brukes for å komme til samme sted.

Denne sammenblandingen skaper forvirring på hva som er lekeareal, hva som er gangareal, hva som er rolige sittesoner og hva som er aksepterte areal for rullende transport som tidvis må inn på området.

Vi ser et behov for å tydeliggjøre og skille inngangsarealer, lekearealer, sittesoner og gangsoner.





3.2 KJØREMØNSTRE

Ansatte og brukere av skolen kan parkere både på den store parkeringsplassen sørvest ved idrettshallen og langs Beiavegen i øst. Langs Beiavegen er det 4 ulike steder å parkere.

Barn som fraktes med buss leveres i sørvest og ønsket er at også barn i bil leveres her.

Eksisterende veier er enten veldig smale og delvis med begrenset sikt, eller de er breie og uoversiktlig og muliggjør uønsket og uforutsigbare kjøremønster. Beiavegen mangler gangfelt og tydelige gangareal.

Det er altså et eksisterende forsøk på å skille transportsoner, men det er en udefinert og tilfeldig bruk, noe som medfører uoversiktlige og trafikkfarlige situasjoner for skolebarna.

Universell utforming og lesbarehet for mennesker med ulike funksjonsutfordringer mangler ved de ulike inngangene. Det eksisterer både innganger med trappetrinn og ramper som er godt skjult.

3.3 PROBLEMSONER



BRUKERKONFLIKTSONE

UDEFINTERTE LEKESONER MED UAVKLARTE GRENSER

FARESONE

PARKERING vs G/S TRAFFIK (til Idrettsparken)

FARESONE

TEMPOLIMIT (til Idrettsparken)

TILGJENGELIHET

TRAPP BEGRENSER TILGANG FOR FUNKSJONSHEMMENDE

FARESONE

BEGRENSET SIKT

SMAL KJØREBANE NÅR BUSSEN PARKERER

PARKERING

FARESONE

BEGRENSET SIKT

FOR NÆRMT, OG STORT TAR HELE INNGANGSOMRÅDE I BRUK

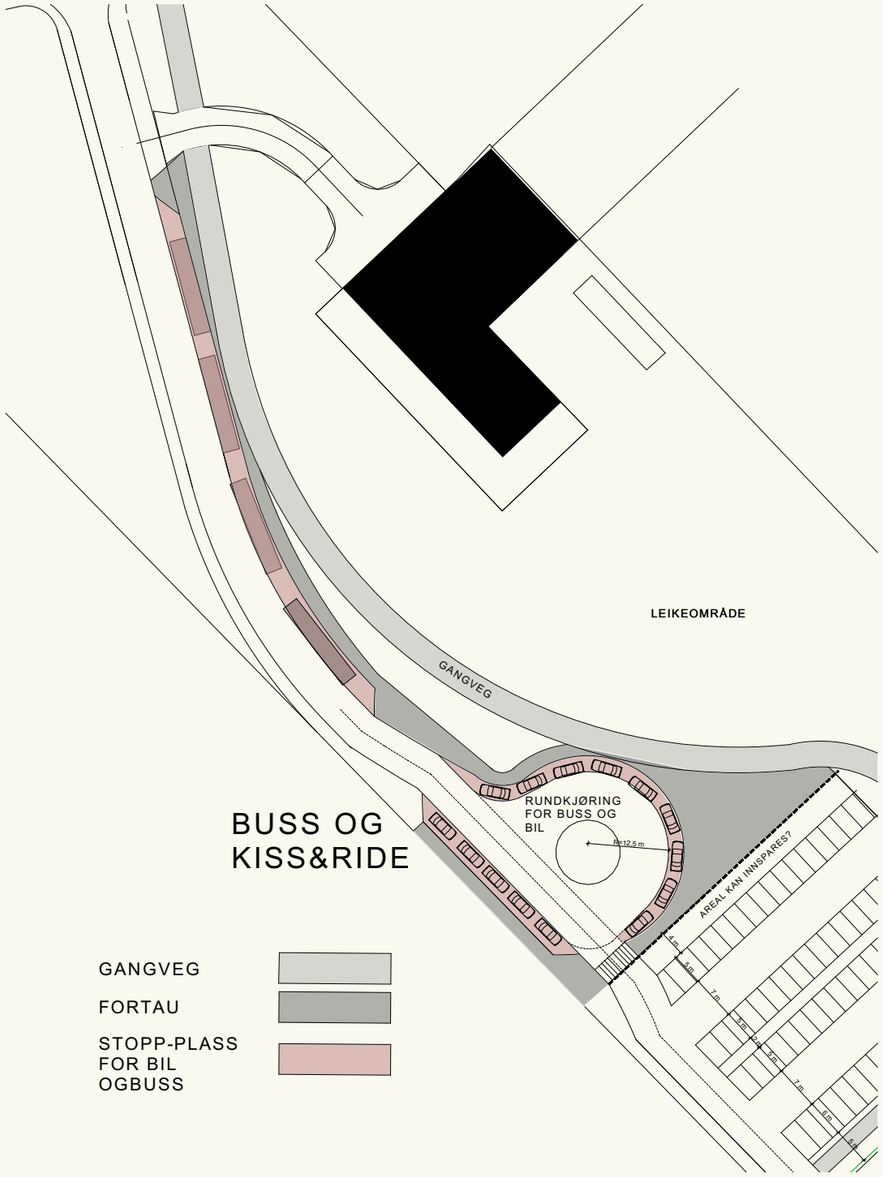
3.4 TIDLIGERE KONSEPTSTUDIER

Tidligere forslag har primært dreid seg om en forbedret og forstørret løsning for kiss & ride.

I dette mulighetsstudiet vi nå presenerer så velger vi å gå noe lenger ved å ta i bruk nye areal. Dette medfører at det blir lettere å definere de ulike sonene for kjøring og gåing. Vi mener det er det som trengs for å forbedre den trafikale situasjonen for skolen.



Fig 4. Reguleringsplan
Kilde:kommunekart





4. VURDERINGER OG MULIGHETER

4.1 TRAFIKKSITUASJON

Trafikksituasjon overordnet

Det er morgen og ettermiddag tidvis uoversiktlig og hektisk når busser, biler, syklende og gående ankommer og reiser fra skolen. I tillegg er det særlig på østsiden av skoleområdet parkering i områder der elever går og sykler i skoletiden. På ettermiddagen til ulike aktiviteter i skolens bygg og i idrettshallen, så er det både kjøring og parkering på skolens oppholdsareal.
Vi foreslår å lage et nytt trafikkmønster basert på hjertesoneprinsippet der de gåendes og syklendes sikkerhet prioriteres.

Hjertesone

Begrepet «hjertesone» er brukt for å beskrive de ønsker en har for området. Begrepet er tatt i bruk av Trygg Trafikk, som sammen med ulike samarbeidspartnere har gjennomført mange trafikksikringsprosjekter i tilknytning til skoler. Målet er alltid en sikrere og tryggere skolevei, men tiltakene må tilpasses trafikkmiljøet og de fysiske mulighetene som finnes ved hver enkelt skole. For Nesbyen foreslår vi følgende tiltak:

Fartsgrense og fartshumper

Riktig fartsgrense er viktig for å få til en god trafikksituasjon. Fartssone bør diskuteres som et eget tema på begge sider av skolen. Vi foreslår 30 sone begge steder.
Dette må avklares med gjeldende vegmyndighet. Tilsvarende er fartsdumper et egnet virkemiddel. Vi foreslår min en fartshump på sørsiden av skolen og min 2-3 på nordsiden av skolen. Plassering helt i starten ved avkjøring fra Rukkedalsvegen begge steder. Ytterligere plassering gjøres i detaljprosjektering. Eksisterende fartshump ved Beiavegen mot Rukkedalsveien skal derfor suppleres med et opphøyt gangfelt.

Trafikksituasjon nord-øst for skolen

For de gående så foreslår vi å gjøre Beiavegen i øst mer traffiksikker på skolesiden (sørsiden) frem til og med idrettsbanen, med å videreføre eksisterende fortau til idrettsbanen. Eksisterende parkeringsplasser snus 90 grader og etableres som kantparkering mellom G/S Vei og kjørebane. Det kan være plass for ca. 8 plasser. Plassantall velges etter behov.
Dette vil gjøre traffiksituasjonen mer oversiktlig og tryggere for de gående og syklende.
Vi foreslår videre å stenge av adkomsten inn til skoleplassen fra Beiavegen med en manuell bom for å hindre uønsket kjøring og parkering. På motsatt side av idrettsbanen (på østsiden av Beiavegen) omstrukturerer vi den eksisterende parkeringssituasjonen slik at det blir mulighet for inntil 25 biler å parkere her. Ulike brukergrupper bruker denne parkeringen til ulik tid; lærere på dagtid og brukere av idrettsanlegget på ettermiddag/kveld.
Lastebiler/Varebiler skal helst ikke kjøre inn i skolegården. Derfor burde ombygging av eksisterende inngang ved svømmehallen revuderes. Spesielt for å tillrettelege for funksjonshemmede. Trinnfri inngang kan oppnås med en rampe fra nordsiden.

Trafikksituasjon sørvest for skolen

På vestsiden av bygget foreslår vi å omstrukturere buss og bilparkering samt etablere et nytt kjøremønster for Kiss & Ride anlegget.
Den eksisterende snuplassen/rundkjøring utvides. I tillegg skal en lede bil og bustrafikk til to ulike trafikkområder for å opprette et konfliktfritt og trafikksikkert miljø. Privatbilder ledes inn i Kiss & Ride anlegget, mens busser ledes bort fra området i et eget busspor. Busspor og bussholdeplass skilles med en grønn midtrabatt helt fra hovedveien og inn. For å hindre at privatbiler kjører inn i bussporet og for å hindre konflikt, så kan bussporet synliggjøres med både ekstra skilting, materialskifte i belegg og evnt også å heve selve bussparkeringsflaten over veibanen, for eksempel med storgatestein mellom asfalt i veibane og asfalt i bussventesone.

OPPHØYD GANGFELT

OPPHØYD GANGFELT

VIDEREFØRING AV GANG VEI

PARKERING NORD

BESØKENDE
SKOLE, KULTURSKOLE, SVØMMEHALLE
ca. 9 STK

PARKERING VEST
FOR ANSATTE
ca. 33 STK

Mulighet til utviding til totalt 78 plasser

BUSSPARKERING
I EGET BUSSPOR

KISS & RIDE
ca. 10 STK

HC PARKERING 1 STK

HC PARKERING 2 STK

PARKERING SØR
BESØKENDE
IDRETT + SKOLE
ca. 25 STK

PARKERING ØST
ANSATTE 25,
BESØKENDE 9
IDRETT + SKOLE
ca. 34 STK

TRAFFIKKONSEPT M 1:1000

- *BILTRAFFIK*
- *BUSSTRAFFIK*
- *SYKLENDE/GÅENDE*

Bussparkeringen er dimensjonert nå for at 4 busser kan parkere etter hverandre i full lengde samtidig (70 m lang). Videre foreslå vi at det gjøres om på dagens parkeringsareal ved idrettshallen til en Kiss & Ride med plass til kortvarig, samtidig stopp for inntil 10 (ev. max. 14) biler. Det vil bli en naturlig enveiskjøring der bilene benytter samme utkjøring fra Kiss & Ride som bussene gjør ut av vendesirkel til egen busspor. Det etableres fortau rundt hele «hesteskoen» med Kiss & Ride slik at barna som går ut av bilene går rett ut på et gangareal uten behov for å krysse vei.
Kiss & Ride skyves opp mot ungdomsskolen slik at det vil være plass til opptil 25 (15+10) parkeringsplasser ned mot jordbruksarealet.
Det resterende behovet for bilparkering etableres vest for dagens adkomstvei på eksisterende jordbruksareal. Her gjøres det plass for parkering for ca 35 biler. Dette vil legge beslag på ca. 1100m2 av dagens jordbruksareal. Det etableres et opphøyet gangfelt fra søndre del av denne parkeringsplass over adkomstveien mot skolen. Ved å plassere gangfeltet her nærmest skolebyggene, så håper vi å oppnå at flest mulig velger å benytte gangfeltet for krysning av veien.

Parkeringsplassene merkes opp avhengig av underlag som velges på plassen. Hvis asfalt velges merkes de minimum med termoplast. Dersom grus velges må anvisning av parkeringsplasser vises med ytre strukturer enten vegetasjon som avgrensning mellom motstilte plasser, men også evnt med nedsenket kantstein som grenselinje. Evnt rimeligste løsning som «flytende», uoppmerket grusflate. For vintersituasjon vil det alltid være bra både for den som brøyter, men også for de som skal parkere med oppmerking som er synlig også ved større mengder snø for orientering av ønsket parkeringsstruktur. Trær i midtrabatt mellom motstilte plasser kan være en måte å vise parkeringsstrukturen på uavhengig av årstid.
Parkeringsplassene skiltes med egne henvisningsskilt/orienteringsskilt tidligst mulig ved avkjøring fra Rukkedalsveggen. Gjerne med skilt som sier parkering, retningshenvisning og antall i samme skilt.
Parkeringsplassene belyses med parkarmatur i de midtstilte grønne rabatter. Min 5 m mellom, men antagelig 10 m mellom avhengig av mastehøyde og antall lux i armatur.

Til sammen vil forslaget ha ca. 100 parkeringsplasser fordelt på fire områder.

Trafikksituasjon funksjonshemmede

Parkering for funksjonshemmede innpasses ved universelt tilgjengelige innganger til skole, kulturskole og svømmehall. Totalt finnes det 5 HC parkering men minst. 5% av antall parkeringsplasser totalt.
HC-parkering belyses og skiltet spesielt ihht gjeldende regler for universell utforming av HC-plasser.

Sykkelparkering

Sykkelparkering skal i hovedsak skje innenfor kjernearealet til skoleområdet. Vi foreslår flere steder med sykkelparkering i sonen mellom gangareal og skolens oppholdsareal både nord og sør for skolebyggene. Det bør vurderes å tilrettelegges for EL-ladestasjoner for el. sykler.

Ventesone elever

Ventesone for elever som skal ta buss etableres der bussene kan parkere. Denne ventesonen foreslår vi å gjøre som en liten «skog» med velvalgte trær som plasseres i grupper og som er egnet for formålet. Det skal etableres noen benker, hengekøyer og eventuelt en type lekeapparat (f. eks stålkule) med plass til flere barn samtidig for å gjøre ventesonen attraktiv for barn. Et lang letak kunne vært viktig å vurdere. spesielt for venting når det er regnvær.



Fig 4. Hjertesone Kilde: tryggtraffik.no



HJERTESONE
TRYGGERE SKOLEVEI

4.2 Skolens uterom

Gangsystemer og soner i skolens oppholdsareal

Denne soneinndelingen kan gjøres på flere måter med vegetasjon, material-bruk i belegg og ytterkanter av de ulike arealene til sitteplasser m.v.
Vi har vist soneinndelingen som både strukturerer rommene til de ulike trinnene samt er et funksjonelt og effektivt gangmønster for forflytning fra adkomstsoner og til de ulike inngangsarealene.
Oppdeling i de ulike sonene skal strukturere og ordne den indre skolegården på nytt samt forenkle det eksisterende vei- og gangsystemet. Med å tydeliggjøre sonene for barneskole og ungdomsskole og definere steder som fellesareal og flerbruksareal så tydeliggjør vi bruk av areal på en oversiktlig måte.
Med å sette navn på de ulike sonene blir det enklere å kommunisere tiltak i planleggingsprosessen, samt å koordinere barna til riktig lekeareal i skolehverdagen senere.

I tillegg skal skolearealet også kunne brukes utenfor skoletiden noe som også er et viktig argument for å samle og tydeliggjøre aktivitetssoner og rolige soner etter forventet aldersinteresse og bruk.

Soneinndelingen vi foreslår er:

- *Fellesareal*
- *Fokussone barn*
- *Fokussone ungdom*
- *Sentral plass*
- *Buffersone*
- Ytre trafikksoner

I tillegg til veiene er det plassering av trær langs veien som forsterker soneinndelinge og med varierte høyder er vegetasjon en viktig romdanner. Noen rom er dermed naturlig mere åpne og noen rom mere lukket.

Den sentrale hovedgangveien strekker seg helt fra sør til nord gjennom skolegården og leder elevene trygt fra bussparkeringen til Beiavegen. Med en vist bredde på 5 m med trær i ytterkant skal den virke som en allé. Sammen med den nye veien fra Kiss & Ride skaper vi to sentrale siktakser inn i og igjennom skolegården. Der disse siktaksene møtes og krysses har vi vist mulighetene for en sentral, midtstilt oppholdsplass.
Hvis det viser seg å være behov for at enkelte soner er større, så kan den indre veien flyttes noe og vinkles litt annerledes.

Belysning

Belysning av skolegården kan med fordel diskuteres som eget tema senere i prosessen når ny form og struktur er endelig omforent. Vi foreslår at de ulike sonene kan understrekes med belysning i form av egnet parkbelysning. I tillegg kan belysning plassert på bygget være med på å gjøre området oversiktlig og trygt de deler av året og døgnet det er mørkt.

Brukermedvirkning

Det er viktig at den detaljerte utformingen skjer i en medvirknings og sampsillsprosess med de aktuelle brukerne som er elever og lærere og teknisk drift, samt aktuelle foreninger uteom skoletid.
De ulike sonenes størrelse og funksjon er forhåndsdefinert av oss, mens innholdet (lekeapparater og sitteplasser) kan sees på som et forslag til diskusjon. Bruk av de eksisterende lekeapparater og eller innkjøp av noen nye lekeapparater bør være en felles diskusjon i en senere brukermedvirkningsprosess. Spesielt i fokussonene for barn og ungdom vil det skape en best mulig fungerende skolegård dersom brukermedvirkning er med på å bestemme detaljert innhold/ lekeinnstallasjoner.
Vi har erfaring fra slike prosesser og presenterer gjerne vårt materiale/den omforente mulighetsstudien for de aktuelle brukergruppene for å danne grunnlaget for diskusjoner på aktuelt nivå.



SONEPLAN INNERSKOLOMRÅDE M 1:1000

- *FELLESAREAL*
- *FOKUS BARN/UNGDOMSSKOLE*
- *SENTRALPLASSEN FELLESAREAL*
- *BUFFERSONE*

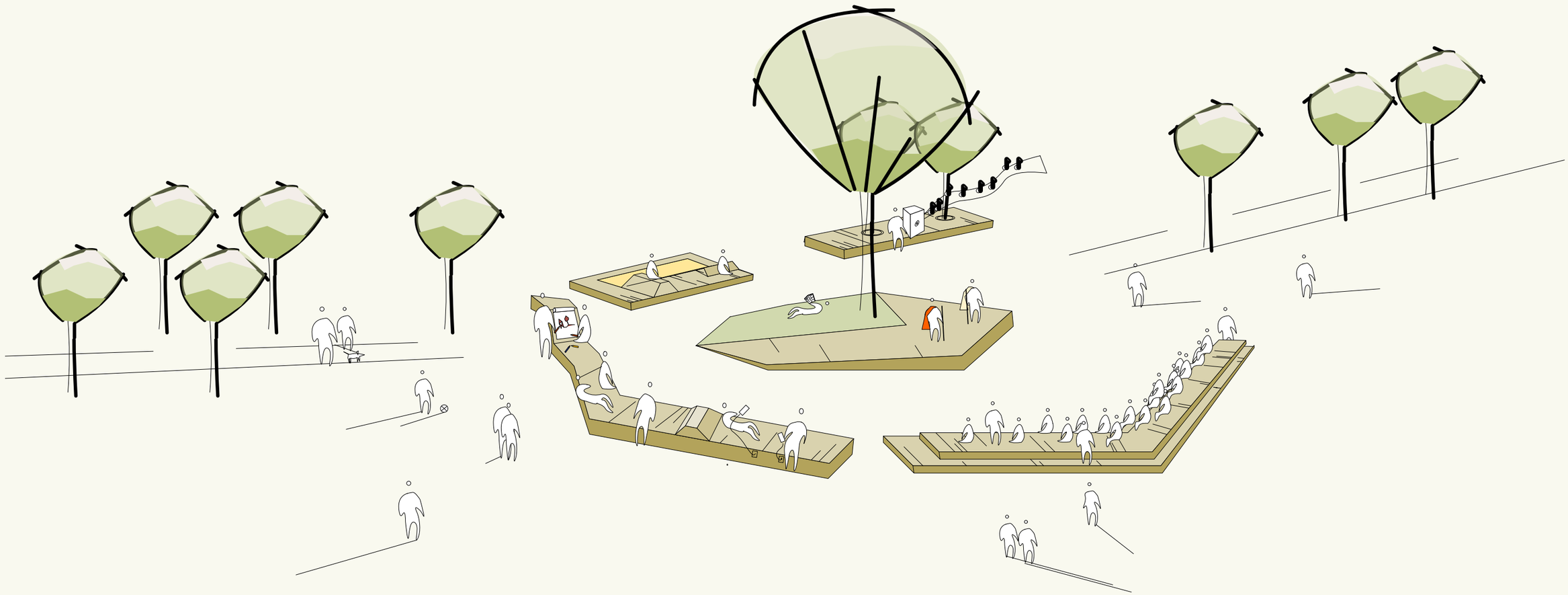
Brøyting og snøopplag

Det er beskrevet at snø kjøres vekk fra området vinterstid. Et alternativ kan være å finne et område – helst i nærheten av småbarnsklassene - som er avsatt til snøopplag, der skoleplassen får en ekstra kvalitet med en «ake- og leke-haug» på vinterstid? Et terreng som får lov til å endre seg etter mengde nedbør? Da går det også an å grave snøhuler/-tunneler og leke «Kongen på haugen» for eksempel.

4.3 PLANSKISSE M 1:1000



4.4 MULIGHETER FOR ULIKE SONER



FESTPLASSEN

Plassen skal koble sammen de ulike leke- og oppholdsarealer og samle elevene på en sentral møteplass.

Hjertet er en scene som bygges rund de eksisterende og fine bjørketrær.

SCENE

Scenen kan enten brukes for skolefester, danseinnslag, eller andre samlinger.

Sitteplasser etableres rundt scenen som et langt, sammenhengende møbel.

Den "lange benken" skal kunne brukes på mange ulike måter, oppdelt i ulike soner. De forskjellige sonene kan utformes sammen med elevene etter deres ønske og behov.

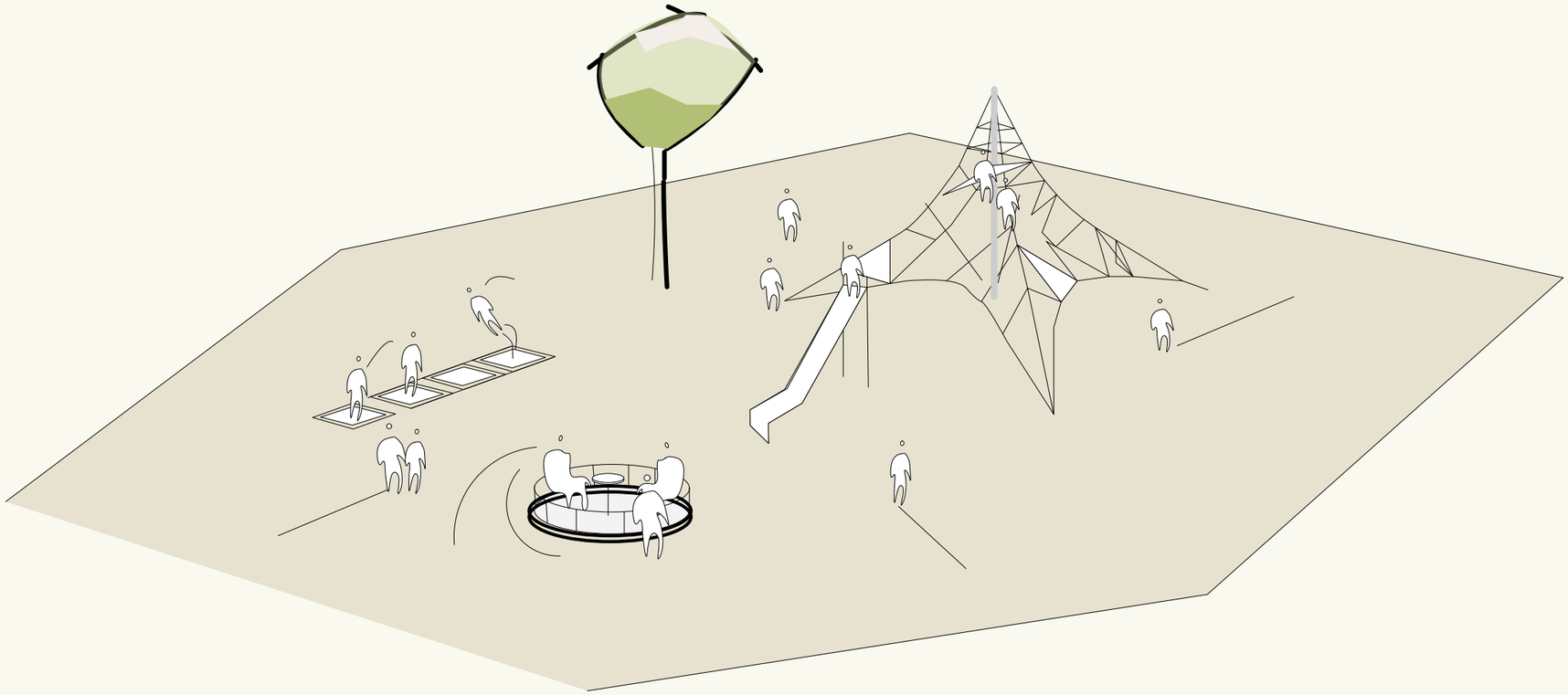
For å gjøre benken anvendelig og formbar for ulike formål utformes møblet f.eks med sitteretninger til begge sider. (Fokussoner, Fellessoner osv.)

Mulige funksjoner:

- *Amfi med ulike sittehøyder, brukervennlig for alle brukergrupper.*
- *Sandkasse for de minste (0-3 år barn utenfor skoletid) integrert i benken - lettere å kunne passe på barn.*
- Ladestasjoner for Mobil
- Integrert tegnebrett for kritt
- Som ramper eller hinderløype for skateboard, sykkel og aktive barn
- *et sted å samles for å prate, ligge, sitte, danse, tegne, regne.. osv.*

Slik kan samspillet og sonene rund opprettholdes.

Benken og scenen kan bygges i tre, betong, granitt eller en kombinasjon.



'TIVOLI HJØRNE'

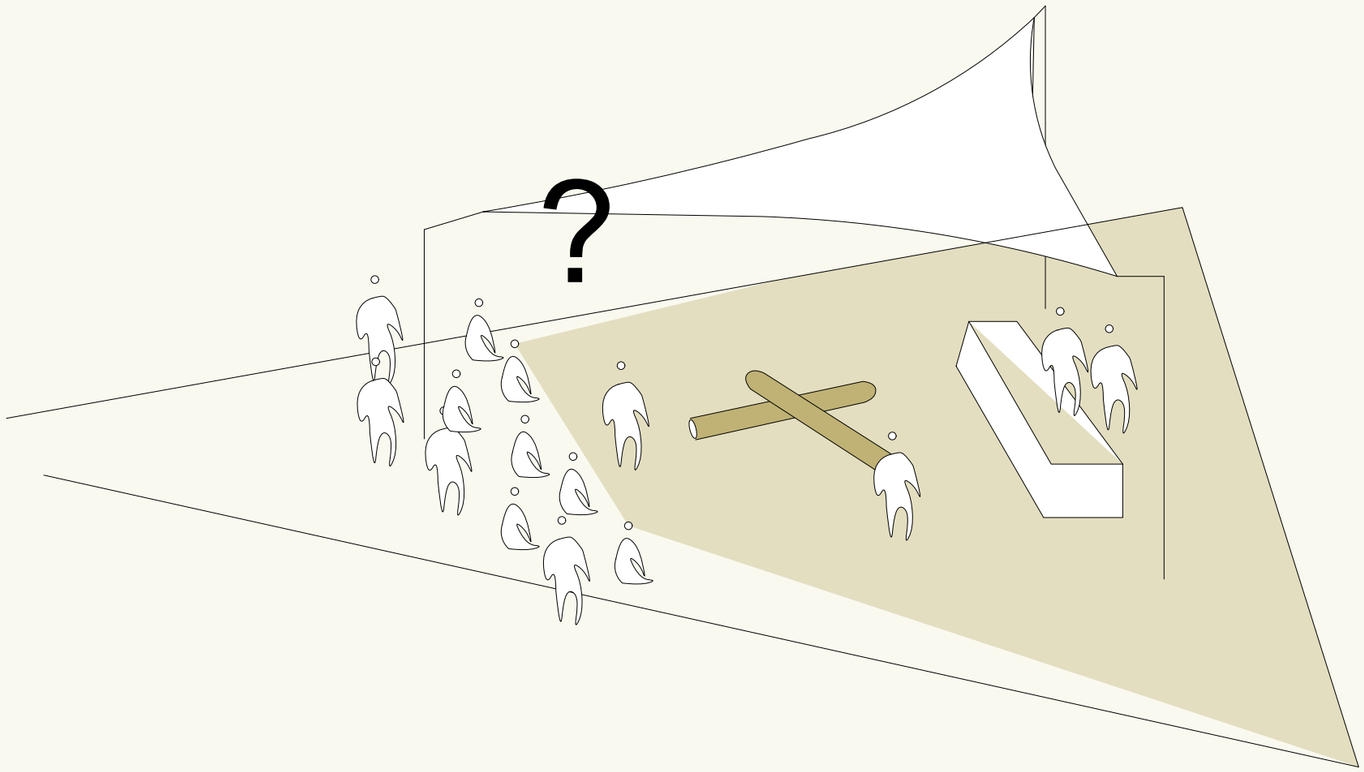
Ulike Lekeapparater for barn og ungdommer som karusell, trampo-
line og spacenett osv.
Gjenbruk av eksisterende Lekeapparater kan vurderes.



Fig. 5 Kompan Space
Kilde: Kompan (2021)

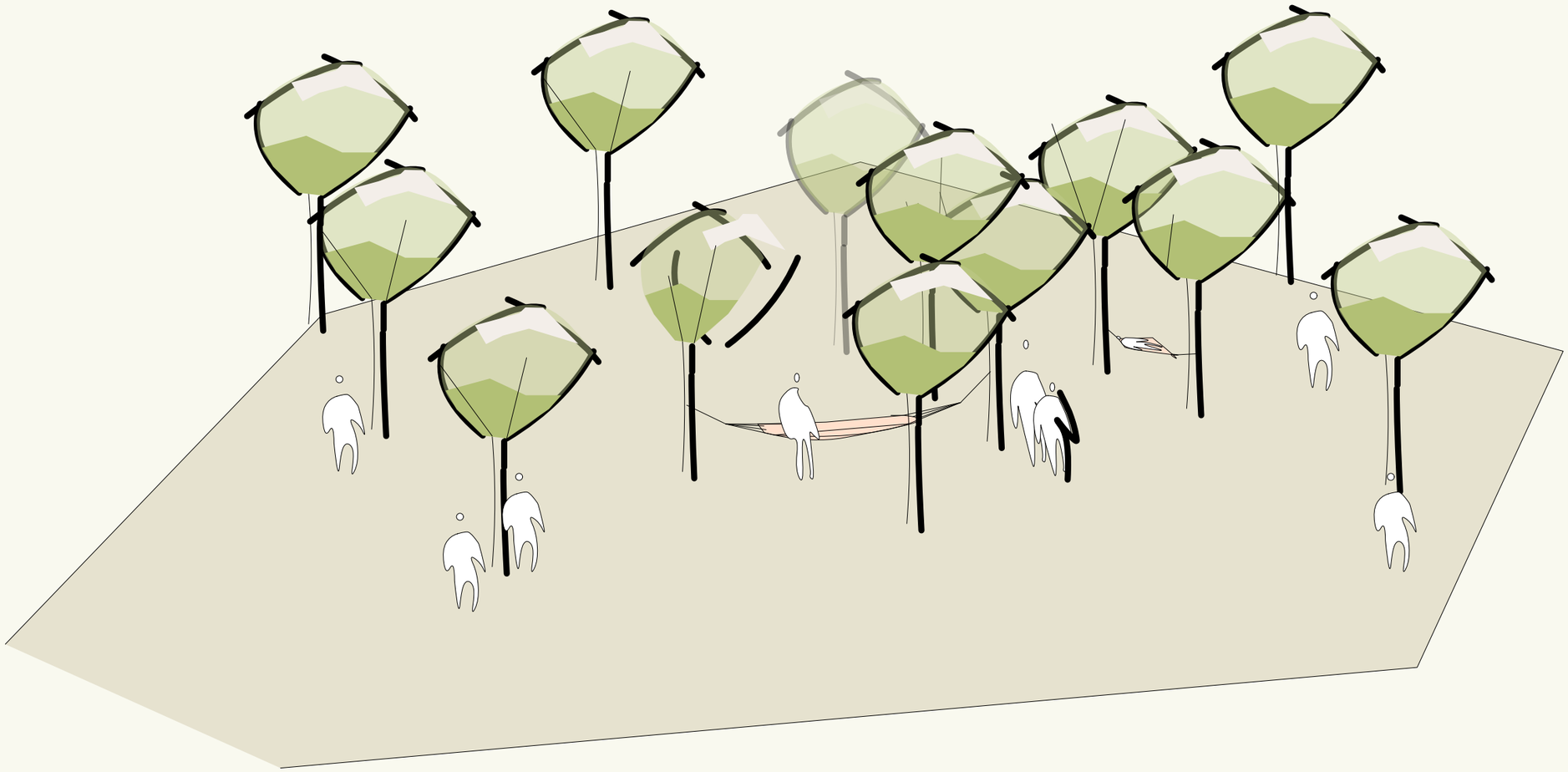


Fig.6 Vestre uteskole Benk
Kilde: Vestre (2020)



UTEKLASSEROM BARNESKOLE/UNGDOMSSKOLE

Tilrettelagt for uteundervisning.
Plass for eksperimenter, utekjøkken og andre muligheter. Utforming skjer under medvirking av elevene og lærere.

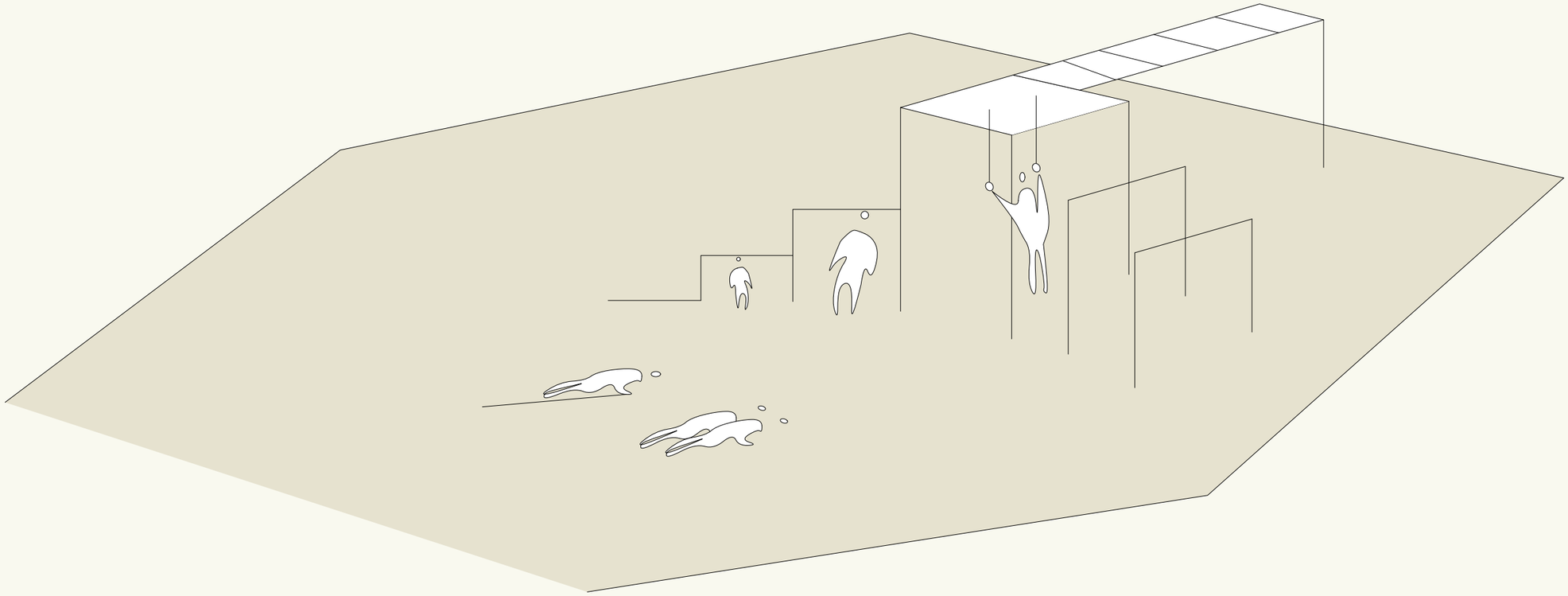


"STOR SKOG" og "LITEN SKOG"

De to puffersoner mellom Innerskoleområde og overgangen til G/S VEIEN skal danne en myk overgang både fra stor Skog til busparkeringen og liten skog til Kiss & Ride.
“Store skog” er tregrupper som deler rom i ulike soner. Der det kan plasseres hengekøye, lekekule osv. . I “Liten skog” kan det monteres skilt/tavler som viser enten skoleprosjekter eller andre spennende tidsaktuelle ting som foregår i skolen. Det kan i tillegg settes opp et lavt gjerde for å øke sikkerheten langs trekanten
Når det gjelder overflate ser vi for oss parkaktig, fin grus.

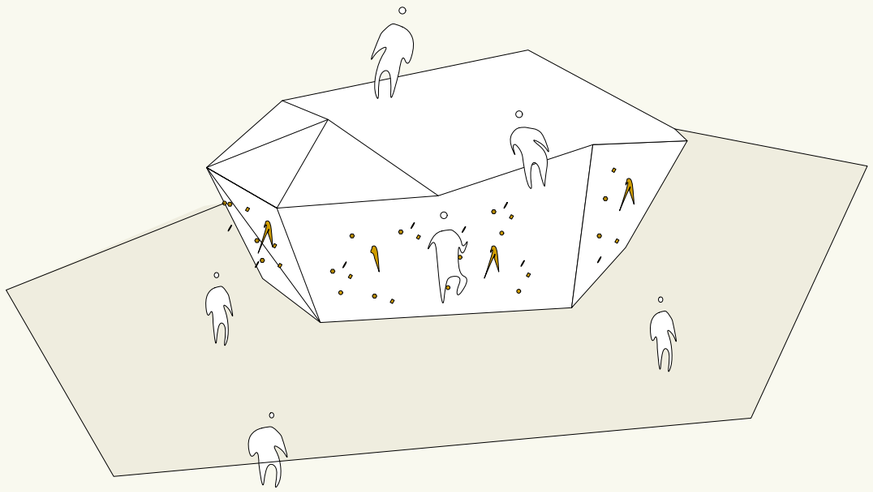
Fig.8 Hengekøyer - Park i Wien
Kilde: APA OTS

Fig 7. Parkour
Kilde: The Conversation 2021



‘KRAFTPLASSEN’

Ulike treningsapparater som kolbøttestang, parkour, bootcamp, inspirerer til bevegelse, koordinasjon og styrketrening. Basketball og fotball kombineres.



BULDREBLOKK

Klatring er gøy!

Noe som alle brukergrupper kan bruke og som begeistrer- jenter som gutter, voksne som barn.

Blokk av Sprøytebetong med klatregrep som skal kunne justeres etter behov.

“Fotballplassen”

Fotballmål kontra andre aktiviteter i indre skolegård

Det er i dag en god del fotballmål inne i skolegården (6 STK)

Vi har i vårt forslag gått ut ifra andre lekemuligheter og at fotballaktivitet kan flyttes ut av den indre skolegården mellom byggene og heller foregå på areal som passer bedre for slik ballaktivitet. Det vil gi den indre skolegården en helt annen ro og sikkerhet og andre aktiviteter kan da prioriteres her.

Vi vil ikke foreslå at fotball skal helt ut av skolegården, så vi foreslår at ball-binge flyttes og suppleres osv...

Ballbingen forslår vi at får et nytt og større gjerde for bedre å beskytte bruk-ere og bygninger. Litt usikker på om det er realistisk. Men vi kan jo foreslå det.

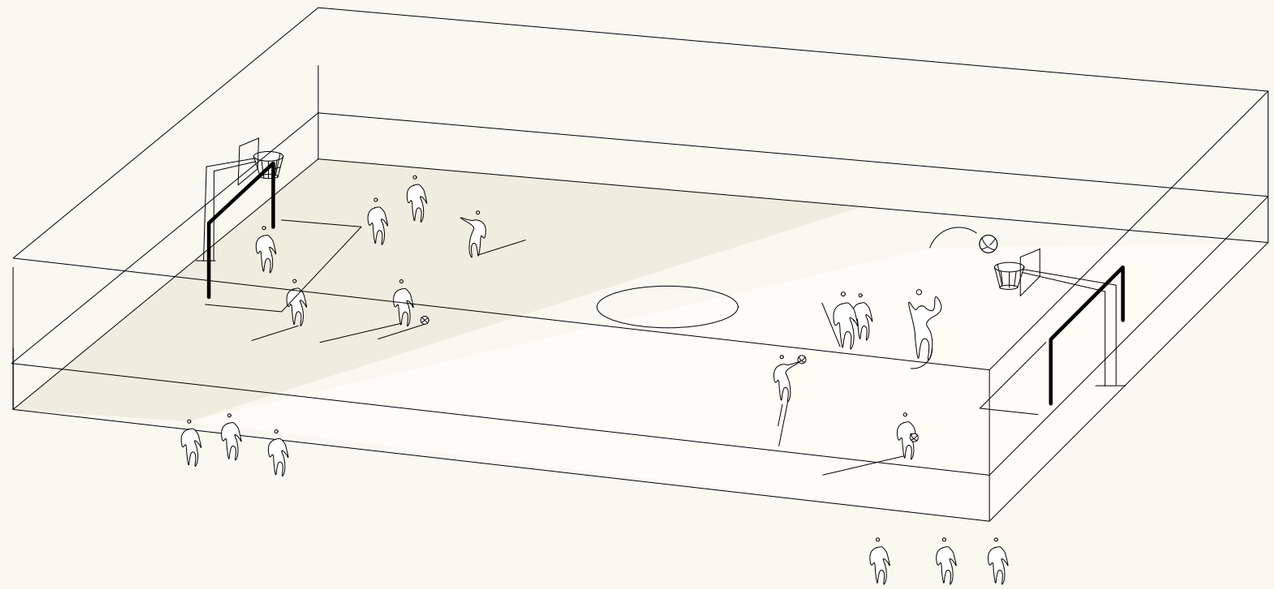


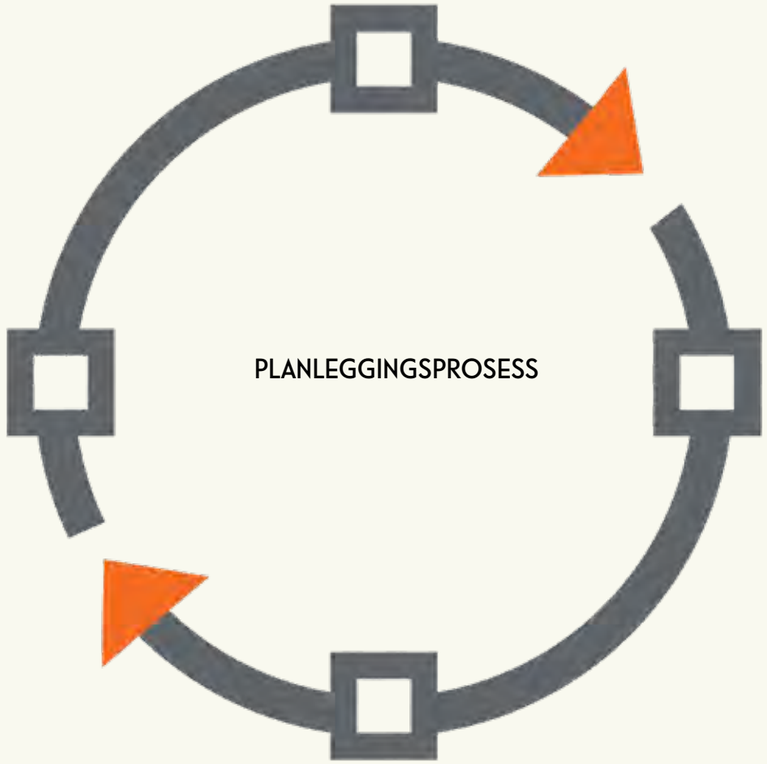


Fig. 9 BULDREVEGG I WIEN 2021 - KILDE: GBSTERN

5. Mulig faseinndeling ved behov for prioritering av tiltak over tid

Ytre trafikksystem
For å skape en trafikksikker situasjon så mener vi at det ytre trafikksystemet må omdefineres og bygges først. Altså bedre definering og ombygging av gangsoner, kjøreareal, fartsdumper, riktig fartsgrenser og endret leverings- og hentsituasjon samt endret parkeringsstruktur.

Det vil være fint om tiltak vi har vist både på øst og vestsiden av skolen kan gjøres samtidig. Må man prioritere mellom de to vil vi foreslå at østsiden av skolen gjøres først. Det vil ikke være ideelt da disse trafikksituasjonene har en gjensidig avhengighet for optimal funksjon. Men alt er bedre enn ingenting.



5.1 Indre skolegård

Tiltak i indre skolegård foreslår vi at blir en del av en brukerprosess. Vi har vist noen ytre rammer, og en mulig aktivitetsinndeling, men detaljer på lek og aktivitet kan med fordel diskuteres i elevråd og med lærere slik at de som senere er brukere føler eierskap til det som bygges. Slik vil man best mulig sikre at skolegården vil være velfungerende, brukervennlig og attraktiv over tid.

Likevel går det an å se for seg en faseinndeling. Flytting av eksisterende lekeapparater og definisjon av indre «veistruktur» med tilhørende beplantning kan gjøres først som et slags skjelett. Så kan det bygges videre på dette skjelettet med lekeapparater, sittesoner og materialer på belegg avhengig av utfallet av brukermedvirkningen.

Kilder:

Fig. 1 NESBYEN FOTO 1 2021

Kilde: Tore Haraldset Photograpy (https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcSikD4EQvKEBmlSrMDP1HJ1PeXZOMvMb3TvmA&usqp=CAU (11.01.2021)

Fig 2. Prosjektområde - Kommunekart

Kilde: kommunekart.no (11.01.2021)

Fig 3. Hjertesone

Kilde: tryggtrafikk.no (11.01.2021)

Fig 4. Hjertesone

Kilde: tryggtrafikk.no (11.01.2021)

Fig. 5 Kompan Space (2020)

Kilde: Net (https://s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3.kompan.redhost.dk/prod/COR30281_productphotograph.jpg) 11.01.2021

Fig. 6 Vestre uteskole Benk (2020)

Kilde: https://vestre.imgix.net/WiGbimEA.jpeg?auto=compress%2Cformat&crop=focalpoint&fit=crop&fm=jpg&fp-x=0.5&fp-y=0.5&h=630&q=90&w=1200&s=ba088faf145f18d38423649bf11f94e5 (11.01.2021)

Fig. 7 Parkour

Kilde: https://images.theconversation.com/files/257168/original/file-20190205-86213-ckszxs.jpg?ixlib=rb-1.1.0&q=45&auto=format&w=1200&h=900.0&fit=crop (11.01.2021)

Fig.8 Hengekøyer - Park i Wien

Kilde: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20090615_OTS0132/michael-kienzer-hanging-around-bild (11.01.2021)

Fig. 9 BULDREVEGG I WIEN 2021 -GBSTERN

Kilde: https://www.gbstern.at/fileadmin/_processed_/9/9/csm_12_Boulderanlage_c_GB_757b1d2008.jpg (11.01.2021)

Fig. 10 NESBYEN FOTO 2 2021

Tore Haraldset Photograpy

Kilde: https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcSikD4EQvKEBmlSrMDP1HJ1PeXZOMvMb3TvmA&usqp=CAU (11.01.2021)

Fig 10.NESBYEN FOTO 2 2021
Tore Haraldset Photograpy


Tore Haraldset

Søndergaard Rickfelt AS
Sivilarkitekter MNAL

O.H. HOLTAS GATE 29B
3678 NOTODDEN

Tlf. 35 02 95 00
Mail: firmapost@sras.no
Org.nr. 939 658 106

MULIGHETSSTUDIE

HJERTESONE - NESBYEN KOMMUNE

JAN 2021