

Bærum kommune  
Postboks 700  
1304 Sandvika  
(post@baerum.kommune.no)

Drammen, 22.06.17

## Merknad til Områdeplan for stabekk sentrum (PlanID 2014007)

Vi viser til forslag til områderegulering for Stabekk sentrum (PlanID 2014007), som er ute til høring til 23. juni 2017. Denne merknaden representerer utviklingen av Gamle Drammensvei 37, angitt som delområde S8 på plankartet.

Bærum kommune har i lengre tid jobbet med plan for utviklingen av Stabekk sentrum. Områdereguleringen er ute på en andre høring. Planleggingen i slutfasen. Planen gir kommunen en gyllen mulighet til å legge fremtidsrettede føringer for stedet, som også er en del av Stor-Osloregionen. Som det står i planforslaget, er fortetting på Stabekk et miljømessig riktig grep fordi Stabekk er et kollektivknutepunkt. Det er et betydelig potensiale for sentrumsutvikling og boligbygging på stedet. Tar kommunen de rette grepene?

Kommunen legger rammene. Dersom det skal skje en utvikling, må grunneiere og eiendomsutviklere finne det lønnsomt å satse på prosjektene sine på Stabekk. Følgende enkle, elementære spørsmål vil bli stilt:

Hva er dagens avkastning for leietakerne på eiendommene?

Hva er avkastning og risiko ved et nytt prosjekt?

Avkastningen ved et nytt prosjekt må være tilstrekkelig stor og risikoen liten sammenlignet med å fortsette dagens virksomhet.

Det er høye kostnader ved bygging. Flere forhold er kritiske for å lykkes med et nytt prosjekt i dette området. De mest sentrale er:

Hvor mange enheter kan man selge/leie ut? – Dette styres av byggehøyder og utnyttelsesgrad, og i noen grad av krav til uteoppholdsarealer.

Hvilken næring kan man tiltrekke seg? – Dette styres blant annet av parkeringskrav.

Hvilke ekstrakostnader er det? – Dette styres av pålagte fellesbidrag.



## BYGGEHØYDER

*I høringsutkastet til sentrumsplan er retningsgivende maksimal gesimshøyde for felt S8 satt til c+36-39 (4-5 etasjer) mot Gamle Drammensvei og c+42 (6 etasjer) mot nord. Endelige høyder justeres ved detaljregulering.*

Alle synes å være enige i at fortetting er riktig. Spørsmålet er hvor mye – og hvor høyt. Det trengs flere boliger for å løse boligmangelen i Stor-Oslo. Husene må bygges på rette steder – i eksisterende tettsteder og ved kollektivknutepunkter. Det er best om flere mennesker bor sentralt. I sentrum er det kortere avstand til arbeid, butikker, tjenester, skole og kollektivtransport. Det gir mindre behov for biler, som igjen fører til lavere utslipp av klimagasser og minimerer støynivået. Høyere hus i sentrum gjør byen mer miljøvennlig, rimelig, levende og til et attraktivt sted å være. Å bygge høyere der hvor man bygger er grønnere enn å bygge på ubrukte arealer. Høyere hus trenger mindre fotavtrykk for å oppnå det samme antall leiligheter som lavere bygninger. Høyere bygninger i eksisterende områder gjør at en ikke behøver å bygge på tilliggende grønne og jomfruelige arealer. Slik unngår man uønsket byspredning.

Høyere bygg gjør at utbyggingen blir rimeligere per kvadratmeter og at flere kan få muligheten til å bosette seg i de sentrale områder. Høyere hus vil ha flere leiligheter og det er større mulighet for å tilby ulike leilighetsstørrelser, som i prinsippet bidrar til at barnefamilier, par og enslige (både unge og gamle) får mulighet til å bo sentralt. Ved å begrense nybygging og samtidig holde bygningshøydene lave, innfris ikke boligetterpørselen. Det vil føre til høyere priser som bare er overkommelige for de med best økonomi. Sentrale områder blir dyrere og mer eksklusive, uten mangfold i befolkningen. Det er ikke heldig for et samfunn.

Stabekk sentrum har de beste forutsetninger for å være et trygt, mangfoldig og levende sted. Den største mangelen er antall beboere. En stor konsentrasjon av mennesker er helt nødvendig for å skape et sjarmerende sted.

På Regjeringens nettsider står det: *«Et bedre bymiljø oppnås ved å utvikle tettere byer og steder som er tilrettelagt for gange, sykkel og kollektivtransport. Dette gir nærhet til service- og kulturtilbud, mangfold og variasjon» (regjeringen).* For å oppnå høy grad av tetthet i byene og tettstedene og samtidig legge til rette for gange, sykkel og kollektivtransport, bør vi bygge i høyden og sørge for å ha en høyere tomteutnyttelse.

Kommunal- og moderniseringsminister Jan Tore Sanner har uttalt (Byggdagene 2015) at han vil ha høyere bygg for å møte befolkningsveksten. At vi må bygge mer, bedre og annerledes. Det skal fortettes mer, det skal bygges høyere enn i dag, og det skal særlig bygges rundt kollektivknutepunktene. Stabekk er et kollektivknutepunkt.

Målene i Regjeringens Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging bør følges. Et av målene er at *«Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.»* Retningslinjene angir også at *«I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det legges til rette for arealutnyttelse utover det som er typisk. Samtidig bør hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet tillegges vekt, i tråd med statlige normer og retningslinjer.»*

Kommunal- og moderniseringsministeren har utdypet dette (Aftenposten 26.09.2014), med at dette er det viktigste dokumentet for planleggingen av morgendagens byer: *Regjeringen vil skape kompakte byer. Skal norske byer takle en stadig større befolkningsvekst, må det bygges høyere og tettere. ... Regjeringen mener det må bli en sammenhengende tankegang rundt arealplanlegging, boligbygging og infrastruktur. Vi har dessverre noen eksempler på at noen har planlagt boliger, mens andre har planlagt infrastruktur. Så henger ikke dette alltid sammen. ... — Vi skal skape mere kompakte byer, sørge for å bygge rundt knutepunktene på infrastruktur og det må bygges høyere....*

Sanner viser til hvordan Drammen har klart å utvikle området rundt elven. Drammen har gjort flere vellykkede grep for stedsutviklingen. Her kan vi legge til at Union Brygge i Drammen er bygget i ni etasjer. I Drammen kommuneplan er det generelt sett åpnet for byggehøyder på 37 meter i knutepunktet ved Drammen stasjon, og den 20. juni 2017 vedtok bystyret detaljregulering av bebyggelse på 58 meter i knutepunktet. Til sammenligning er vårt forslag for felt S8 på Stabekk å tillate en variasjon som strekker seg inntil halvparten av det ved Drammen stasjon.



I saksframlegget til områdeplanen kommenterer rådmannen vår argumentasjon om byggehøyder på felt S8 med følgende: *«Høydene på 4-6 etasjer er satt av hensyn til Stabekks særpreg og kulturminnet Stabbekhuset visåvis. Rådmannen mener at det kan anbefales noe høyere bebyggelse i bakkant, men ikke mot gate.»*

Motstanderne mot høyere bebyggelse på Stabekk sier at man ødelegger stedets særpreg. Motstand mot ny bebyggelse har to aspekter: De reelle ulempene og de mer subjektive. I det første ligger skyggelegging av arealer og redusert utsikt. I den andre kategorien har man «bevaring av stedets særpreg», tilpasning til eksisterende bebyggelse, god og dårlig arkitektur. Det kan like gjerne bunne i frykt for nye naboer, forstyrrelse av privatlivet, mer trafikk og støy – uten at disse faktorene trenger å være problematiske.

Tradisjonell byggehøyde (ofte på fire etasjer) skyldes historiske byggtekniske forhold, som ikke er like relevante i dag. Man må se på dagens krav til bebyggelse og finne riktige høyder ut i fra det. Høye hus har både sine fordeler og ulemper. Utfordringene med høyere hus er redusert utsikt for naboer, å ivareta lys og luft, å tilfredsstille krav til utearealer for lek og opphold, samt å oppnå en visuelt god oppfattelse av stedet. Det er en grense for hvor høyt man kan bygge før det går utover solforholdene og tilstrekkelig uteoppholdsareal innenfor kvartalet.

Vi har testet ut konsekvensene av bebyggelse med variert byggehøyde på nordsiden av hovedgaten, Gamle Drammensvei. Vår dokumentasjon viser hvordan en høyere bebyggelse vil kunne gi et positivt bidrag til stedsutviklingen, samtidig som det ikke har utilbørlige negative konsekvenser for solforholdene. Det er dette som er det viktige – hvilke mål man ønsker å nå. Etasjehøyder er ikke noe kvalitativt mål i seg selv. Vår anbefaling er at man tillater en bebyggelse hvor gesimshøyden varierer opptil seks etasjer mot gaten og åtte etasjer på motsatt side, mot nord. I høringsutkastet til sentrumsplan er maksimal gesimshøyde for feltet satt en til to etasjer lavere. Grensen for når det blir aktuelt eller uaktuelt å realisere prosjektet ligger akkurat i dette sjiktet. Vi har også tatt tak i medvirkningsseminarets diskusjoner om fasadeuttrykk.



*Mulig utvikling av Gamle Drammensvei 37, sett vestfra.*



*Dagens situasjon*



*Mulig utvikling av Gamle Drammensvei 37, sett østfra.*



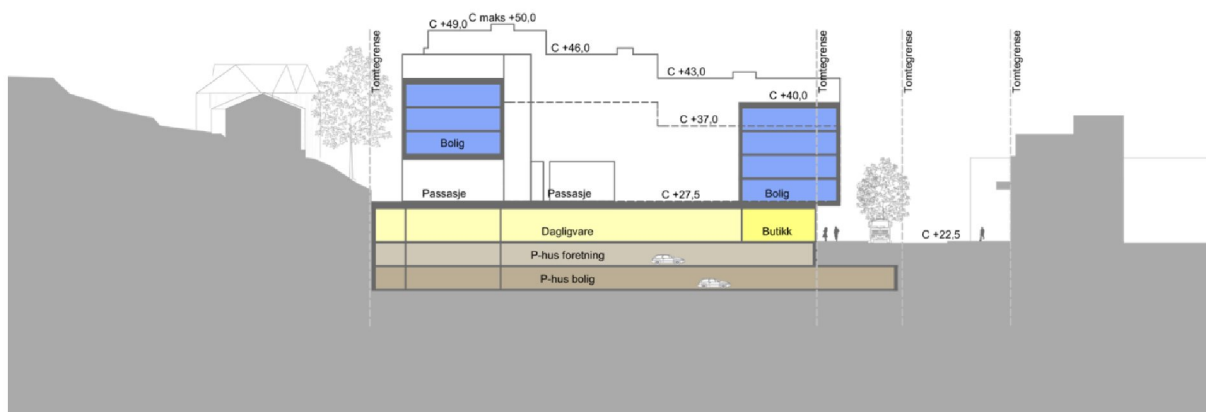
*Dagens situasjon*



Dette prosjektet kan tilføre Stabekk kvaliteter som forsterker stedet uten at de eksisterende kvalitetene forringes i utilbørlig grad. *Kvartalet* er et velkjent og velfungerende grunnprinsipp i mange bystrukturer, og har flere åpenbare fordeler: Det definerer gaten som et offentlig rom og skjærer gårdsrommet som beboernes felles uterom. Typologien gir en robust bystruktur som tillater tilpasninger over tid. Prinsippet balanser behovet for offentlig kontaktflate og behovet for skjermede, private arealer. Kvartalsprinsippet kan gi god prosjektøkonomi fordi bebyggelsen stort sett følger tomtens yttergrenser. Med en god og logisk utforming sikrer kvartalet dermed både sosial, økonomisk og sosial bærekraft. Men først og fremst er bykvartalet en symbol for byen. Med sin konsekvent bymessige utforming mener vi at prosjektet kan gi Stabekk et betydelig løft.

Store deler av kommunens bebygde areal er i dag preget av en sammenvokste byggefelt, hvor hvert enkelt bygg mangler tilknytning til en overordnet bystruktur. Historiske grenser og strukturer er ikke lenger lesbare, og tilhørighet til lokalmiljøet er for større områder uklar. Nedre Stabekks historiske betydning mellom kongevei, skysstasjon og tidlig togstasjon gjenspeiles i liten grad i dagens fysiske struktur: Den største tettheten finnes i boligbebyggelsen langs Jernbaneveien, i utkanten av sentrumsområdet. Nedre Stabekk bærer i dag preg av å være en stasjonsby som aldri ble helt til, og som har stort potensiale til å videreutvikles til et bærekraftig byområde med sterk, historisk forankret identitet, som et robust fokuspunkt for 6.000 bosatte i delområde.

Prosjektets intensjon er å skape et byrom langs Gamle Drammensvei, i hjerte av Nedre Stabekk, som både gjennom gaterommets proporsjon og bygulvets program vil fremstå som urban. Gaterommets proporsjon som samspill mellom gaterommets bredde og bygningshøyder på begge sider. Prosjektets relative høyde mot Gamle Drammensvei er balansert mellom tilpasning til eksisterende byggehøyder, og behovet for å skape et bymessig proposjert, intimt gatestrekk. Samspillet med Stabekkshus er prosjektets styrke, og høydevariasjonene er godt innenfor det et levende bymiljø skal romme.



*Vår anbefaling er at man åpner for en trappet bebyggelse på felt S8 hvor gesimshøyden varierer mellom c+38-44 mot Gamle Drammensvei og c+44-50 mot nord.*



## **PARKERINGSKRAV**

*I høringsutkastet til sentrumsplan er det angitt at det for 100 m<sup>2</sup> BRA forretning skal opparbeides maks 0,2 parkeringsplasser for beboere/ansatte og maks 1,0 plasser for besøkende. Til sammen maks 1,2 plasser.*

*Planutvalget vedtok den 20.04.2017 blant annet at «Parkeringsplasser på felt S8 vurderes i forhold til handel og næringsliv».*

Stabekk har mangler i handelsutvalget for å gi et godt tilbud til innbyggerne. Planen må sikre handel på Stabekk. Et nytt tilbud som det kan være mulig å etablere, er en fullsortiments dagligvareforretning. NorgesGruppen ser på muligheten for å etablere en fullsortimentsbutikk, som Meny, på linje med Bekkestua og Høvik. Men, parkering og vareleveranser en utfordring og avgjørende for om det blir aktuelt å etablere seg. Man må finne balansen for tilstrekkelig parkeringsdekning slik at man unngår at Stabekk blir en soveby. Det aktuelle konseptet er en Meny-butikk på omtrent 1.500 m<sup>2</sup>, som trenger minimum rundt 50 P-plasser (i kjeller) for å fungere. Det er halvparten av det ideelle parkeringstallet. I tillegg vil de selvsagt henvende seg til reisende med tog og gående. Kravene i høringsutkastet til sentrumsplan tilsier maks 18 plasser for en slik butikk (1,2 parkeringsplasser for ansatte og besøkende per 100 m<sup>2</sup> BRA forretning). Butikkiparkering med 1 plass per 100 m<sup>2</sup> medfører at det ikke blir noe av dagligvarekonseptet man har ønsket seg på felt S8. Planutvalgets bestemmelse er derimot positiv.

Vi anbefaler derfor at man åpner for en høyere parkeringsdekning for spesifikt fullsortimentsforretning. Parkeringskravet bør settes til tre plasser per 100 m<sup>2</sup> BRA for besøkende.

*Vår anbefaling er at det for 100 m<sup>2</sup> BRA forretning skal opparbeides maks 0,2 parkeringsplasser for beboere/ansatte og maks 3,0 plasser for besøkende. Til sammen maks 3,2 plasser.*

## **PLANALTERNATIV**

Det er to planalternativer med hvert sitt plankart og sett med bestemmelser ute til høring.

Disse har blant annet en vesentlig forskjell i fordelingen av lekearealer. Planene har ulike grønnstrukturer, hvor den ene har en større park mens den andre har flere «lommeparker». Det vil ha betydning for utviklingen av tettstedet, da det uten en større park blir stilt krav om lommeparker innenfor hvert felt. For utviklingen av Stabekk som helhet er det best med en større park. Det vil gi muligheter for å optimalisere delområdene. En større park vil bidra til nok samlet areal for folkeliv og gode muligheter for lek og fritid for barn og unge.

Krav om «lommepark» på S8 vil umuliggjøre prosjektet som er utviklet til dette innspillet og som man ønsker å videreføre i en detaljregulering og deretter realisere. Felt S8 er på 3,8 daa. Kravet til lommepark basert på boarealet vil være på 1,2 daa, nesten 1/3 av feltet.

*Vår anbefaling er å velge planalternativ 1 med en større park.*

## **KONKLUSJON**

Vi opprettholder innspillene om byggehøyder og parkering fra forrige høring.

Stabekk omfattes av Regjeringens krav til fortetting og byggehøyder. Det er et sentralt sted, det er en del av Stor-Oslo, det er et attraktivt sted, med boligpress og det er et kollektivknutepunkt. Det er ikke rasjonelt at Staten utvikler Stabekk stasjon som en stasjon med høy frekvens – mens kommunen begrenser antall mennesker som skal kunne bruke tilbudet og bidragene man kan få til gode felles løsninger, som en attraktiv park. I Oslo dreier debatten seg om høyhus – over åtte etasjer. I Drammen planlegges det høyhus. Ved kollektivknutepunktet på Stabekk må man også satse på å bygge høyere enn fire-seks etasjer – og kunne realisere gode prosjekter. Det har lenge vært påpekt at det bygges for få boliger i landets byområder. Man må utnytte potensialet på Stabekk for å bidra til å nå målsetningene for nye boliger i hele Oslo-området. Stedet må nå en kritisk masse med innbyggere for å opprettholde og utvikle næring og service, som gir et bedre tilbud til alle. Det innebærer høyere utnyttelse og byggehøyde der man tillater utbygging.



Høyere bebyggelse er en forutsetning for å velge å bygge i det hele tatt, fremfor å fortsette med dagens bruk av sentrumseiendommene. Høyere bebyggelse er avgjørende for at det blir stedsutvikling – og ikke bare bevaring. Litt for snevre rammer er en årsak til at det ikke skjer utvikling i flere byområder. Hvis man skal etablere et nytt og godt forretningskonsept på Stabekk må det være tilstrekkelig parkeringsdekning, som kan plasseres under bakken. Hvis man skal finansiere en parkeringskjeller må det være tilstrekkelig byggehøyde til å bygge nok leiligheter. Hvis prosjektet skal gi overskudd til å bidra til felles parkanlegg av høy kvalitet må det også være tilstrekkelig byggehøyde til å bygge nok leiligheter. Hvis man ønsker å legge høyere kvalitet inn i bebyggelsens utforming og innhold og oppnå et vellykket arkitektonisk bidrag til stedet må det også være tilstrekkelig byggehøyde til å bygge nok leiligheter for å finansiert kvaliteten. Byggehøyde er nøkkelen til mye av den ønskede utviklingen.

Dersom planen blir vedtatt med byggehøyder omtrent på dagens nivå, vil det ikke lønne seg for utbyggere å realisere prosjektet. Da vil leieinntekter fra mindre attraktive leietakere gi bedre inntekt enn en utvikling av Stabekk. Man vil ikke bygge nytt med lav avkastning og stor risiko, når man har en god og sikker inntekt på det man allerede har. Både Stabekk og hele Oslo-området er avhengig av litt større byggehøyder enn det som er foreslått på Stabekk. Det trenger ikke å ha negative konsekvenser – men vil ha svært positive!

Vi har følgende anbefalinger til vedtaket av den endelige planen:

- Det tillates en trappet bebyggelse på felt S8 hvor gesimshøyden varierer mellom c+38-44 mot Gamle Drammensvei og c+44-50 mot nord.
- For 100 m2 BRA forretning skal det på felt S8 opparbeides maks 0,2 parkeringsplasser for beboere/ansatte og maks 3,0 plasser for besøkende. Til sammen maks 3,2 plasser.
- Planalternativ 1 med en større park velges.

Med vennlig hilsen

**Vestaksen Eiendom AS**

#### **Forrige innspill**

Vi viser også til vår merknad og dokumentasjon til forrige høring av områdereguleringen for Stabekk, datert 01.07.2016 (sendt av Rambøll)

#### **Noen referanser:**

(TU): <http://www.tu.no/artikler/sanner-vil-ha-hoyere-bygg-for-a-mote-befolkningsveksten/222849>

(Aftenposten): <http://www.aftenposten.no/kultur/Regjeringen-vil-skape-kompakte-byer-78574b.html>

(hegnar.no): <http://www.hegnar.no/Nyheter/Naeringsliv/2014/09/Regjeringen-vil-bygge-hoyere-og-tettere-i-byene>

(Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging):

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/>

(Aftenposten - Baard Schumann, Adm. Dir. Selvaag bolig):

<http://www.aftenposten.no/meninger/debatt/Ma-bygge-i-hoyden-191562b.html>

(Regjeringen): <https://www.regjeringen.no/no/sub/stedsutvikling/ny-emner-og-eksempler/fortetting-ny/id2363894/>