



## Del 2 – mer om saken

### Innhold

|                                                |    |
|------------------------------------------------|----|
| 1. Bakgrunn .....                              | 1  |
| 2. Planstatus og rammebetingelser .....        | 2  |
| 3. Medvirkning og samarbeid .....              | 5  |
| 4. Analyser .....                              | 6  |
| 5. Illustrasjonsplan for byrom.....            | 6  |
| 6. Beskrivelse av planområdet.....             | 6  |
| 7. Beskrivelse av planforslaget .....          | 13 |
| 8. Forslag fra grunneiere.....                 | 19 |
| 9. Høring/ offentlig ettersyn .....            | 20 |
| 10. Rådmannens vurderinger .....               | 21 |
| 11. Rådmannens oppsummering og anbefaling..... | 31 |

## 1 Bakgrunn

### 1.1 Sakens forhistorie

Planutvalget vedtok i møte 27.10.2011, arkivsak 10/22086, at:

*Planutvalget vil avvente en samordnet plan for senterstrukturen på Stabekk og ber rådmannen starte arbeidet med en slik plan.*

### 1.2 Saksgang hittil

- Interne oppstartsmøter ble avholdt 12.6 og 4.9.2014.
- Kunngjøring igangsatt planarbeid og offentlig høring av forslag til planprogram 18.12.2014.
- Offentlig høring/ ettersyn forslag til planprogram 18.12.2014 til 20.2.2015.
- Planprogram vedtatt i planutvalgets møte 9.4.2015.
- Ny kunngjøring med utvidet planavgrensning 28.4.2015.
- 1. gangsbehandling i planutvalget 21.4.2016, med følgende vedtak:

*Forslag til offentlig reguleringsplan, områderegulering for Stabekk sentrum, planID 2014007, plankart dokument 2825363, og bestemmelser, dokument 2825364, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 12-10.*

*Som ledd i høringsprosessen for områdereguleringen for Stabekk sentrum avholdes et medvirkningsseminar i regi av kommunens administrasjon før saken kommer opp til 2. gangs behandling.*

*Forslag som legges ut sammen med planen på høring:*

1. Nyveien 30 og 32 alternativ A og B legges også ut på høring.

2. Tilleggsforslag til bestemmelsenes § 17, sentrumsformål, felt S 13: At området reguleres til hensynssone bevaring kulturmiljø. Bokhandelen og «Tex-Mex bygget» skal bevares og tillates ikke revet.

3. Vurdere plassering av en eller flere barnehager i forbindelse med planen f.eks i Storengveien som er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanen 2015-2030.

4. Vurdere parkeringsbehovet også på feltene S 2 og S 8.

5. Vurdere fremtidig behov for innfartsparkering på felt OP 2.

- Høring/ offentlig ettersyn 2.5. – 1.7.2016.
- Ny 1. gangsbehandling i planutvalget 20.4.2017, med følgende vedtak:

*Forslag til offentlig reguleringsplan, områderegulering for Stabekk sentrum, planID 2014007, alternativ 1: plankart dokument 3393500, og bestemmelser, dokument 3390002  
alternativ 2: plankart dokument 3393501, og bestemmelser, dokument 3390009*

*sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 12-10 med følgende tillegg:*

1. Rådmannen bes vurdere plassering av en barnehage innenfor planområdet med vurdering av størrelse og antall barn.
2. For å sikre en god aldersblanding skal det bygges leiligheter for varierende behov i henhold til demografien i Bærum.
3. Innfartsparkeringsplasser på OP2 opprettholdes.
4. Parkeringsplasser på felt S8 vurderes i forhold til handel og næringsliv.
5. Stabekk sentrum skal fortsatt ansees som et B-område i henhold til dagens kommuneplan med hensyn til parkeringsdekning.
6. Planutvalget ber rådmannen vurdere fordeler og ulemper ved å anvende urbant jordskifte på Stabekk.

- Høring/ offentlig ettersyn 4.5. – 23.6.2017.
- Begrenset høring tverrakser 10.11. – 24.11.2017.

## **2 Planstatus og rammebetingelser**

### **2.1 Overordnede føringer**

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, vedtatt 12.6.2015

- Generelt: Kommunene skal fremme en bærekraftig areal- og samfunnsutvikling for et klimavennlig og sikkert samfunn. I planleggingen må det tas hensyn til natur- og kulturminneverdier.
- Spesielt: Kommunene skal tilrettelegge for attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder. For å redusere byspredning, transportbehov og klimagassutslipp må vi utvikle kompakte byer og tettsteder. Det er viktig med en helhetlig sentrumspolitikk som tilrettelegger for etablering av både boliger, arbeidsplasser, handel og servicefunksjoner i sentrum. Vi vil i fremtiden etterspørre byer og tettsteder med både urbane og grønne kvaliteter og med attraktive byrom, møteplasser og utearealer. God arkitektur, historiske bygninger og bymiljøer bidrar til stedsidentitet og positive opplevelser av sentrum.

### Fylkesmannens forventninger til kommunal planlegging, 1.3.2017

Fylkesmannen vektlegger oppfølgingen av nylig vedtatte regionale planer for areal- og transport og masseforvaltning, og har fokus på fortetting med kvalitet og klimahensyn.

### Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, vedtatt desember 2015.

- Planen legger opp til et mer konsentrert utbyggingsmønster og en større satsning på kollektiv, sykkel og gange. Jernbanen er ryggraden i kollektivsystemet, som skal knytte Oslo og de regionale byene sammen med sterke forbindelser.
- I Bærum er Sandvika og Fornebu prioriterte vekstområder.
- Stabekk ligger i bybåndet, området der utbygging i så stor grad som mulig bør skje i gang- og sykkelavstand til baner.
- Planen påpeker at det bør stilles særlige kvalitetskrav til fysiske omgivelser i sentrumsområder og at stedenes særpreg brukes aktivt i planleggingen. Det må gjøres lokale avveininger slik at grad av tetthet både tilpasses stedets kvalitet og omgivelser.

## **2.2 Forslag til klimastrategi for Bærum – klimaklok kommune**

Forslag til klimastrategi 2030 ble behandlet i Formannskapet 29.8.2017, sak 167/17. Forslaget ble vedtatt lagt ut på høring, og skal deretter til behandling i de ulike politiske utvalgene.

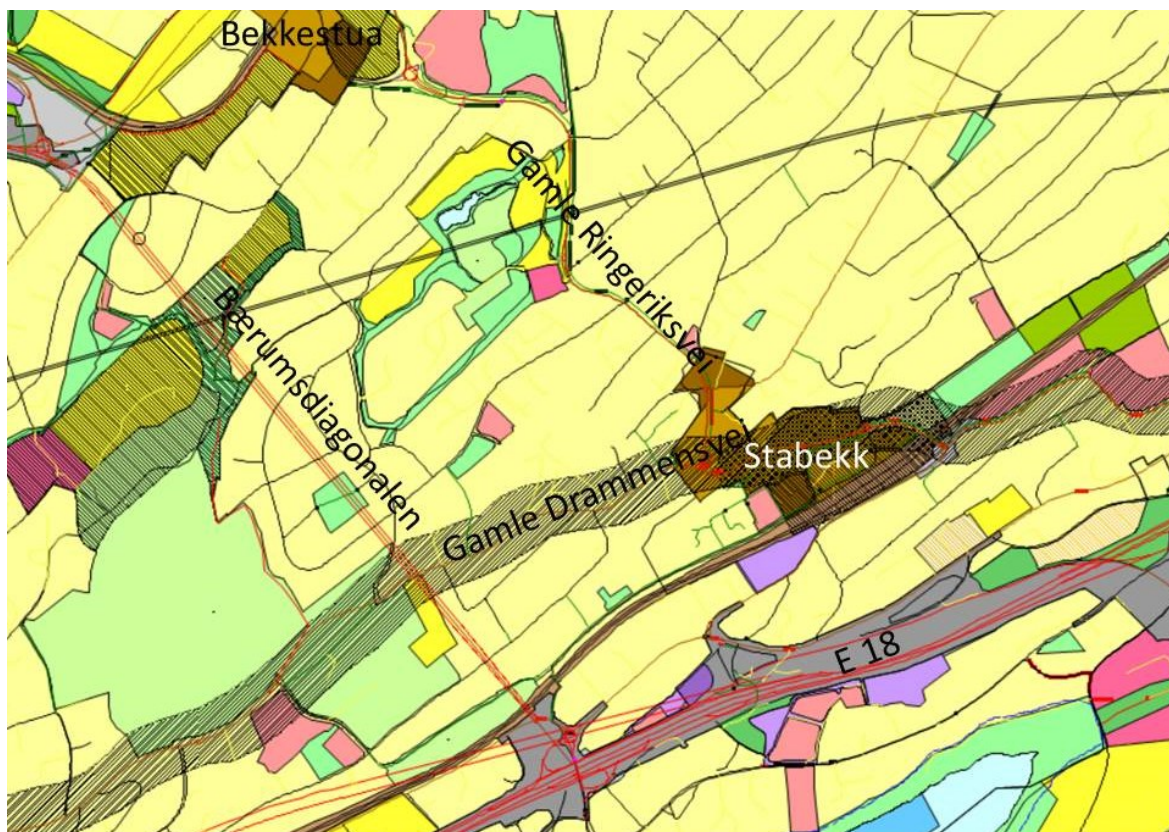
Forslaget til klimastrategi skal erstatte kommunens Energi og miljøplan 2013-2017.

Strategien med handlingsplan legger opp til tre hovedtemaer: Mobilitet, bygg og ressursbruk. Tiltak skal bidra til å redusere vårt klimafotavtrykk, gi bedre folkehelse og mer kortreist liv med lavere transportbehov. For reguleringsplanen på Stabekk har en rekke av de foreslåtte målene og delstrategiene betydning.

## **2.3 Gjeldende kommuneplan KP 2015-2030 og forslag til ny kommuneplan 2017 – 2035**

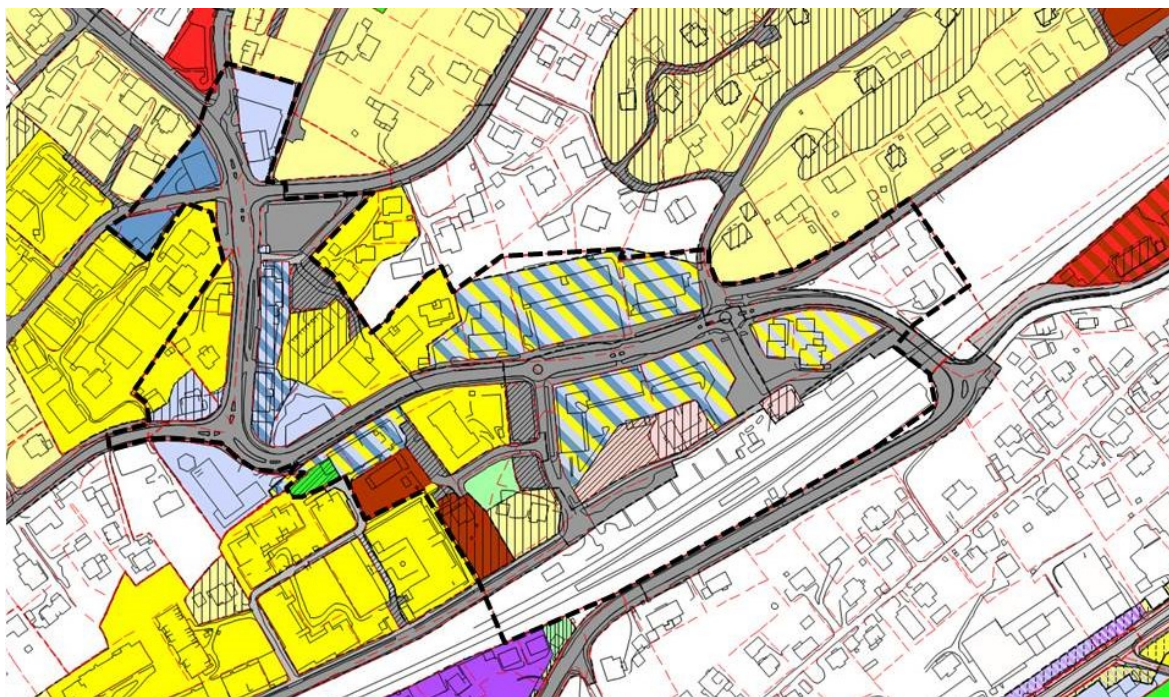
Stabekk er satt av som sentrumsområde med krav om felles planlegging i gjeldende kommuneplan (KP 2015-2030), videreført i forslag til ny kommuneplan (KP 2017-2035).

Kommuneplanen legger mange føringer for reguleringsplanen for Stabekk sentrum, som krav om felles planlegging, føringer for formål, utforming, kvalitetskrav, parkeringsnorm mm. Stabekk er definert som «lokalsenter» i senterstrukturen. I senteranalysen for Bærum, utarbeidet i forbindelse med kommuneplanens arealdel 2015-2030, er utbyggingspotensialet for Stabekkområdet beregnet til 400-450 boliger, medregnet områdene langs Kveldsroveien og Professor Kohts vei.



Utsnitt av gjeldende kommuneplan, KP 2015 – 2030. Planavgrensningen for områdereguleringen er hovedsakelig sammenfallende med sentrumsformål i KP, med enkelte justeringer. Sentrumsområdet er definert som avviksområde for støy #17. Gamle Drammensvei er markert med hensynssone bevaring kulturmiljø. Røde linjer viser planlagt ny E18 med Bærumdiagonalen.

## 2.4 Gjeldende reguleringer



Gjeldende reguleringer. Planavgrensning til områdereguleringen markert med svart, stiplet linje.

Følgende regulerings-/ bebyggelsesplaner gjelder i dag:

- Rjnr 1939104, Stabekk sentrum
- Rjnr 1977017, Prestegårdsvn./ Gml Drammensvei/ Gamle Ringeriksvei
- Rjnr 1979007, Nedre Stabekk
- Rjnr 1982011, Storengv/ Ringsv/ Øvre Stabekk
- Rjnr 1987029, Nedre Stabekk sentrum, felt M og N
- Rjnr 1988006, Nedre Stabekk
- Rjnr 1992027, Nedre Stabekk felt T4-1 (bebyggelsesplan)
- Rjnr 1992039, Nedre Stabekk felt T3-1, T3-4, T4-2 (bebyggelsesplan)
- Rjnr 1993040, Nedre Stabekk (bebyggelsesplan)
- Rjnr 2005010, Gamle Drammensvei 41, gnr 14/ bnr 105

## 2.5 Relevante politiske vedtak

- E18-korridoren Lysaker – Ramstadsletta med tverrforbindelsen Gjønnnes - Fornebu vedtatt 31.5.2017. Etablering av tverrforbindelsen (Bærumsdiagonalen) vil innebære avlastning av Gamle Drammensvei og Gamle Ringeriksvei gjennom Stabekk. Forventet fremdrift for Bærumsdiagonalen er oppstart april 2020 med ferdigstillelse februar 2025 (avhenger av midler i statsbudsjettet 2018).
- Kommunal politikk for rimelige boliger, Kst-vedtak 21.06.2017 – sak 074/17, sier at i reguleringsplaner med mer enn 25 boliger skal inntil 20 % være leiligheter mellom 30 og 50 m<sup>2</sup>.
- Sykelstrategien for Bærum, vedtatt 22.6.2011, har som hovedmål å gjøre det attraktivt å sykle for alle i Bærum, slik at flest mulig motiveres til å velge sykkel som transportmiddel. Gamle Ringeriksvei og Gamle Drammensvei gjennom Stabekk er inntegnet som del av hovedsykkelveinettet. Sykelstrategien er under revisjon, som ble førstegangsbehandlet i planutvalget og MIK 14.12.2017.
- Overvannsstrategi for Bærum kommune, Fsk 12.12.2017, sak 235/17  
Reguleringsplaner skal sikre trygg håndtering av overvann innenfor sitt ansvarsområde og følge kommunens 'tretrinnsstrategi'.

## 2.6 Øvrig planarbeid i området

Det er initiert planarbeid i Nordliveien og i Professor Kohts vei, der det har vært avholdt oppstartsmøter i 2017.

## 3 Medvirkning og samarbeid

I løpet av planarbeidet har det vært gjennomført flere større samarbeidsmøter, befaringer og medvirkningsopplegg, for utfyllende informasjon se separat sak om medvirkning sak 16/30403.

- Medvirkning med 9. klasse på Ringstabekk skole desember 2014 (75 elever deltok i én uke).
- Idéseminar Stabekk kino januar 2015 (åpent for alle).
- Regionalt planforum 9.6.2015, møte nr. 1.
- Befaring med Akershus Fylkeskommune 16.10.2015.
- Befaring med Syklistenes Landsforbund 23.10.2015.
- Møte med Jernbaneverket 2.11.2015.
- Arbeidsmøte om offentlige rom 4.11.2015 (grunneiere og velforening).
- Møte med Statens Vegvesen og Ruter 6.11.2015.
- Separate grunneiermøter i perioden 1.11.2015 - 2.2.2016.

- Presentasjon av innspill fra grunneiere/ utbyggere for planutvalget 17.3.2016.
- Informasjonsmøte, høring av planforslag 1.6.2016 (åpent for alle).
- Regionalt planforum 20.9.2016, møte nr. 2.
- Medvirkningsseminar 29.11.2016 (åpent for påmelding).
- Møte med BaneNOR, Akershus fylkeskommune og Statens Vegvesen om illustrasjonsplan for byrom, 16.10.2017.
- Informasjonsmøte med grunneiere om illustrasjonsplan for byrom, 19.10.2017.
- Innsigelsesmøte med BaneNOR 6.11.2017.
- Innsigelsesmøte med Akershus Fylkeskommune 10.11.2017.

## 4 Analyser

I henhold til planprogrammet, pkt. 2.4, er det utarbeidet følgende analyser/ utredninger:

- Stedsanalyse, jpostID 15/183925
- Handelsanalyse, jpostID 15/199955
- Miljøprogram, jpostID 16/6389
- Risiko- og sårbarhetsanalyse, jpostID 15/199954

## 5 Illustrasjonsplan for byrom

Norconsult/Bjørbeek & Lindheim har på vegne av rådmannen utarbeidet illustrasjonsplan for byrom, for utdypende dokumentasjon se egen sak 17/21898.

Illustrasjonsplan for byrom er delt i to hoveddokumenter; illustrasjonsplan og hovedplan for teknisk infrastruktur. I tillegg er det utarbeidet kostnadsoverslag. Utbyggingsavtaler kan inngås med utgangspunkt i dette arbeidet.

Det er utarbeidet to alternativer, «parkplanen» og «lommeparkplanen», som samsvarer med de to alternative løsningene for park/ lommeparker i forslagene til plankart og bestemmelser. Alternativene beskrives nærmere i kapittel 6 og 7.

Illustrasjonsplanen bindes opp i bestemmelsene ved at det er krav om at prinsippene i illustrasjonsplanen skal følges ved detaljregulering.

## 6 Beskrivelse av planområdet

Under følger en kortfattet beskrivelse av planområdet. For en mer detaljert beskrivelse vises det til stedsanalysen, jpostID 15/183925, og til illustrasjonsplan for byrom, jpostID 17/266290.

### 6.1 Planavgrensningen

Sentrumsområdet er avgrenset for å oppnå tydelige overganger mot omkringliggende områder, opprettholde et kompakt sentrum og unngå at sentrum brer seg inn i omkringliggende eksisterende småhusområder. Planavgrensningen er satt slik at den så langt det er mulig følger naturlige avgrensninger som veier, grønnstruktur, terreng og eiendomsgrenser.

## 6.2 Stedet

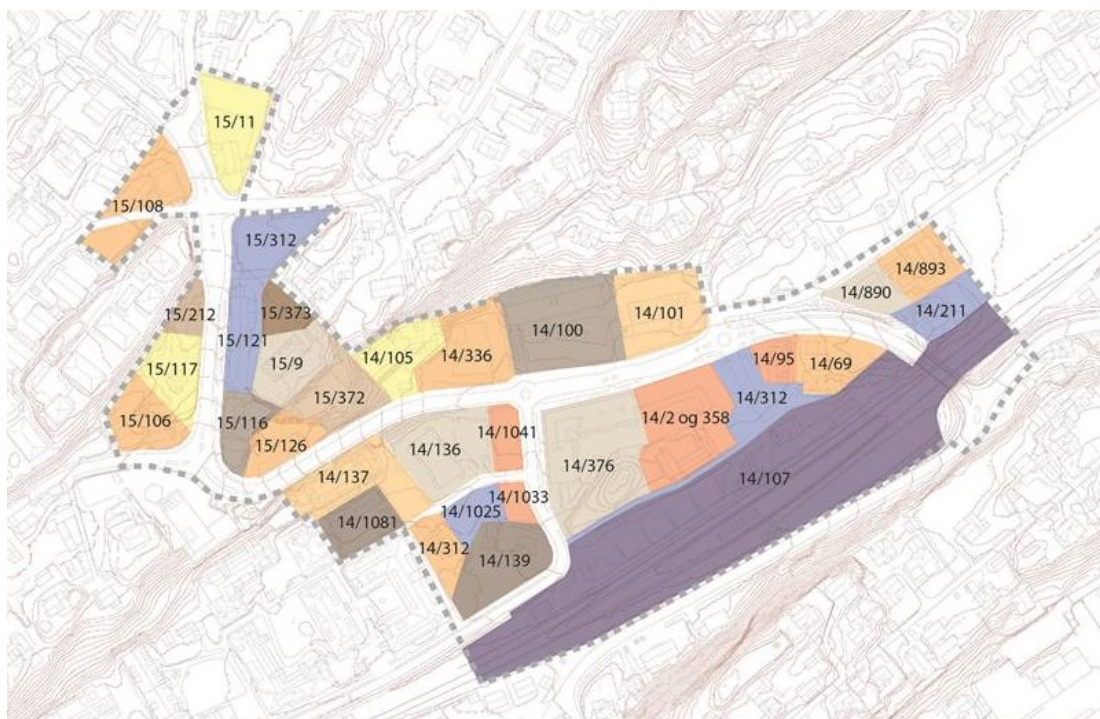
Stabekk er en liten, historisk stasjonsby og er ved siden av Sandvika Bærums eldste bymessige sted. Stabekk har bevart mange kulturminner som vitner om den historiske utviklingen. Sentrumsområdet er langstrakt, og oppleves todelt.

## 6.3 Landskapet

Landskapets karakteriseres av de sydvest-nordøstgående høydedragene/ dalsøkkene som er typiske for østre Bærum. Jernbanen ligger i et dalsøkk. Stabekk sentrum strekker seg fra stasjonsområdet og følger Gamle Drammensvei og Gamle Ringeriksvei opp mot høydedraget.

## 6.4 Eiendomsforhold

Planområdet omfatter en rekke eiendommer, se kartet under.

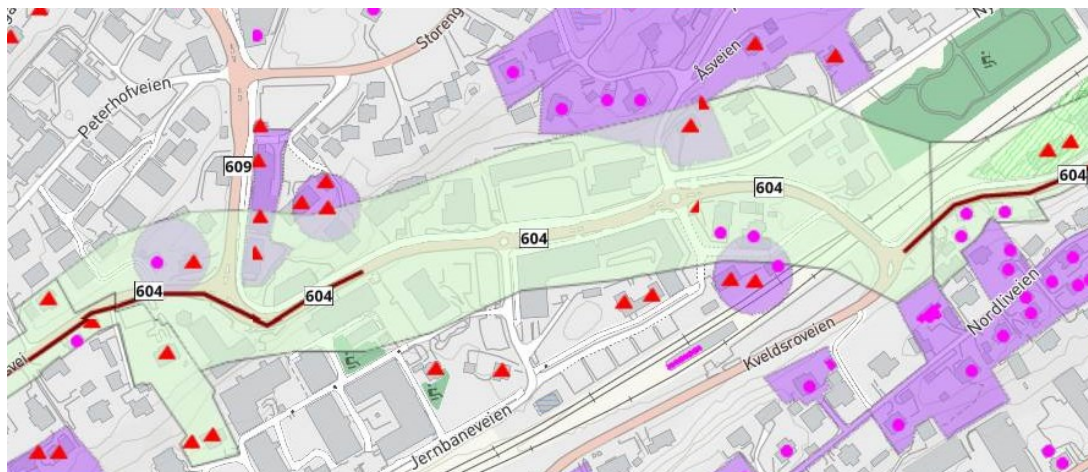


Eiendommene innenfor planområdet. Stiplet strek viser planavgrensningen. De største grunneierne er Bane NOR (mørk lilla) og Bærum kommune (lys lilla).

## 6.5 Kulturminner, kulturmiljøer og øvrig bebyggelse

Gamle Drammensvei ble anlagt gjennom Bærum på 1660-tallet, og er et historisk viktig veifar som en av Norges første ingeniørkonstruerte veier. Veien gikk opprinnelig gjennom tunet på Østre Stabekk gård, der våningshuset en periode var skysstasjon og hotell. Den eldste stående bygningen i Stabekk sentrum er dette våningshuset, som er fra 1789.

Jernbanestasjonen på Stabekk ble bygget i 1884. Da ble sentrumsbebyggelsen så smått etablert samtidig med utparsellering av tomter til villabebyggelse. Opp gjennom 1900-tallet ble sentrum gradvis fortettet, og i dag finner vi bebyggelse fra hele tidsspennet siden slutten av 1700-tallet til i dag i Stabekk sentrum. Området har mange bygg med høy verneverdi og arkitektonisk verdi. Disse bygningene har stor betydning for stedets særpreg. De enkelte kulturminnene er nærmere beskrevet i stedsanalysen, jpostID 15/183925, der også verneverdi vurderes.



Fra kartlag «kulturminner og –miljøer» i Bærumskart vises Gamle Drammensvei som prioritert, større kulturmiljø. Selve veitraséen er endret mellom jernbanebroa og bakken opp mot Svingen, og er derfor ikke vist med brun, heltrukket linje. Røde trekkanter viser bygg som er vernet i gjeldende reguleringsplaner, lilla sirkler viser bygg som er registrert som kulturmiljøer, lilla felt er flere kulturminner i en sammenheng som er registrert som kulturmiljø.

## 6.6 Blå og grønn struktur

### Blå struktur

Gjennom området går en gren av Stabekken. Bekken ligger i dag i rør gjennom hele planområdet.



Kart fra 1922 viser bekkeløpet som gikk fra området ved Storengveien, ned skråningen i en bue mot vest, krysset Gamle Drammensvei og rant sørvest ned mot lavbrekket langs jernbanelinja.

Navnet «Stabekk» er første gang nevnt i 1398, og er antakelig etter denne bekken.

Se utfyllende beskrivelse i stedsanalyse og illustrasjonsplan for byrom.

### Grønn struktur

Grønnstrukturen i Stabekk sentrum består av mindre grøntområder, trerekker og kantvegetasjon, samt private hager. De største grøntområdene er private hager rundt to trevillaer (Jernbaneveien 15 og 25) og parkområdet foran blokkbebyggelsen i Gamle Drammensvei 37. En del større trær finnes spredt rundt i området. Den eneste offentlige parken innenfor planområdet er den lille parken ved Jernbaneveien. I kommunens database er det ikke registrert viktige naturtyper innenfor planområdet. Inntil planområdet i øst ligger Stabekkparken i Nyveien, som er en større park for hele Stabekkområdet.

## 6.7 Bevegelse

Gjennom Stabekk går hovedruter for gående, syklende, kollektivtrafikk og kjørende.

### Gående

Den primære fotgjengerforbindelsen på Stabekk går langs Gamle Drammensvei og Gamle Ringeriksvei. Viktige målpunkt er togstasjonen, bussholdeplassene, skolene (Lysaker barneskole og Stabekk videregående skole) og butikkene. Det er fortau på begge sider av hovedveiene med unntak av på sørsiden av Svingen og sørsiden av jernbanebrua. Fortauene varierer i bredde og utforming.

### Syklende

Gamle Drammensvei og Gamle Ringeriksvei gjennom Stabekk er del av hovedsykkelveinettet i kommunen. Det er tilrettelagt for separat sykkelvei eller bredt fortau gjennom hele sentrumsområdet, med unntak av brua over jernbanen. Utformingen varierer, med flere systemskifter.

### Kollektiv

- Tog: Stabekk stasjon ble gjenåpnet i 2015 etter ombygging, og fikk etter dette en stor økning i antallet togavganger.  
Lokaltog L1 (Lillestrøm-Asker), L2 (Ski-Spikkestad), L2X og L21 (Moss) stopper på Stabekk. Flytoget går til/fra Stabekk hver halvtime.
- Buss: Bussrutene 150, 150E, 213, 214 og 225 går gjennom Stabekk med to busstopp i sentrum: «Stabekk stasjon» på nedre og «Stabekk kino» på øvre.

### Kjørende

Gamle Drammensvei og Gamle Ringeriksvei er fylkesveier med høy trafikkbelastning (10-11.000 ÅDT i 2010). Veien har relativt god kjøreveistandard med 7 meter bred kjørebane. Med ny tverrforbindelse fra Gjønnes til E18 er det beregnet at ÅDT synker til 6-7.000 ÅDT. Fartsgrense er 40 og 50 km/t.

## **6.8 Sosial infrastruktur**

### Skole

Skillet mellom Stabekk og Jar barneskolekrets og Ringstabekk og Ramstad ungdomsskolekrets går gjennom Stabekk sentrum. Lysaker barneskole og Stabekk videregående skole ligger i nærheten. Skolebehovsanalysen 2016 – 2025 sier at hovedgrep for å løse planlagt boligbygging er etablering av ny skole på Ballerud. Pågående tiltak med utvidelse av Stabekk og Ramstad dekker primært opp økt elevtall relatert til barn som allerede er bosatt i kommunen.

### Barnehage

Det ligger en privat barnehage innenfor planområdet, «Stabekktunet», i Jernbaneveien 11. Barnehagen har 40 plasser. Barnehagebehovsanalysen 2016 – 2035 sier at det er betydelig overkapasitet i området i planperioden, og det er ikke planlagt økt kapasitet.

### Kommunale boliger

Det er behov for 10-12 kommunale boliger/ omsorgsboliger innenfor planområdet.

### Sykehjem

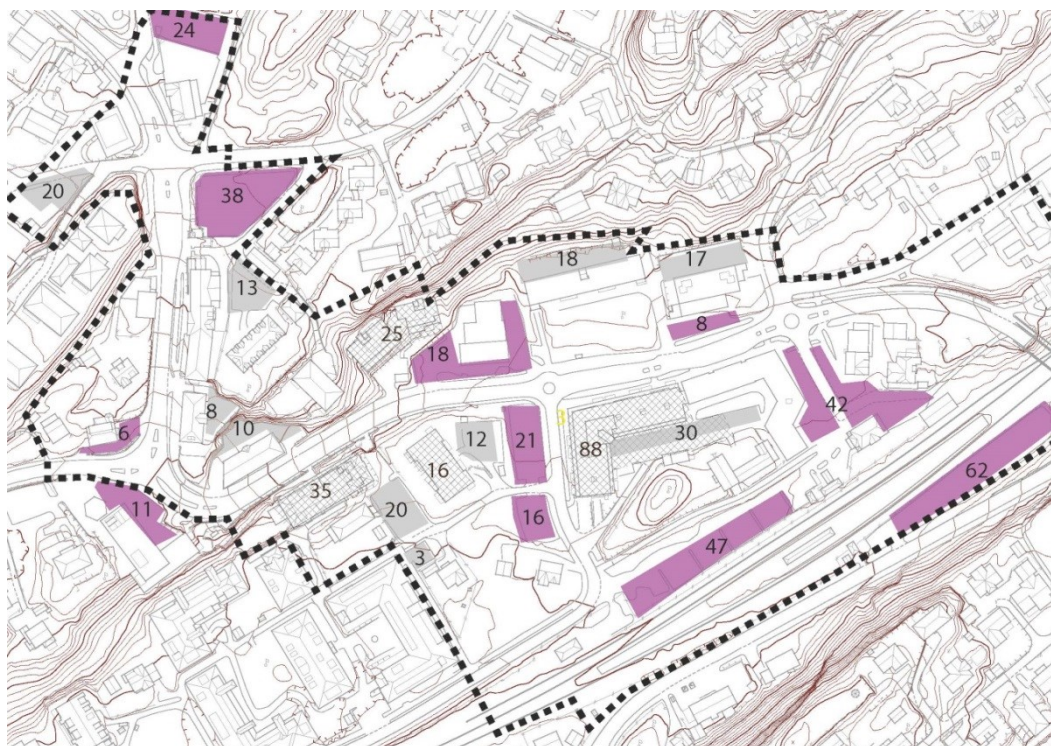
Sykehjemsbehovet er dekket av Stabæktunet bo- og behandlingssenter som grenser til planområdet.

## **6.9 Parkering**

De fleste parkeringsplassene i Stabekk sentrum er overflateparkering. Under nyere bygg er det parkeringskjellere. Det er ikke kantparkering langs veiene. Innfartsparkering er opparbeidet på

begge sider av Stabekk stasjon, med innkjøring fra Stasjonstorget, Jernbaneveien og Kveldsroveien.

Det er etablert sykkelparkeringsplasser ved jernbanestasjonen, ellers finnes bare noen få sykkelstativ ved enkelte forretninger.



Illustrasjonen viser parkeringsplasser i Stabekk sentrum i dag.

|                                                                                      |                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
|  | Offentlig tilgjengelig, på bakken |
|  | Privat, på bakken                 |
|  | Privat, parkeringskjeller         |

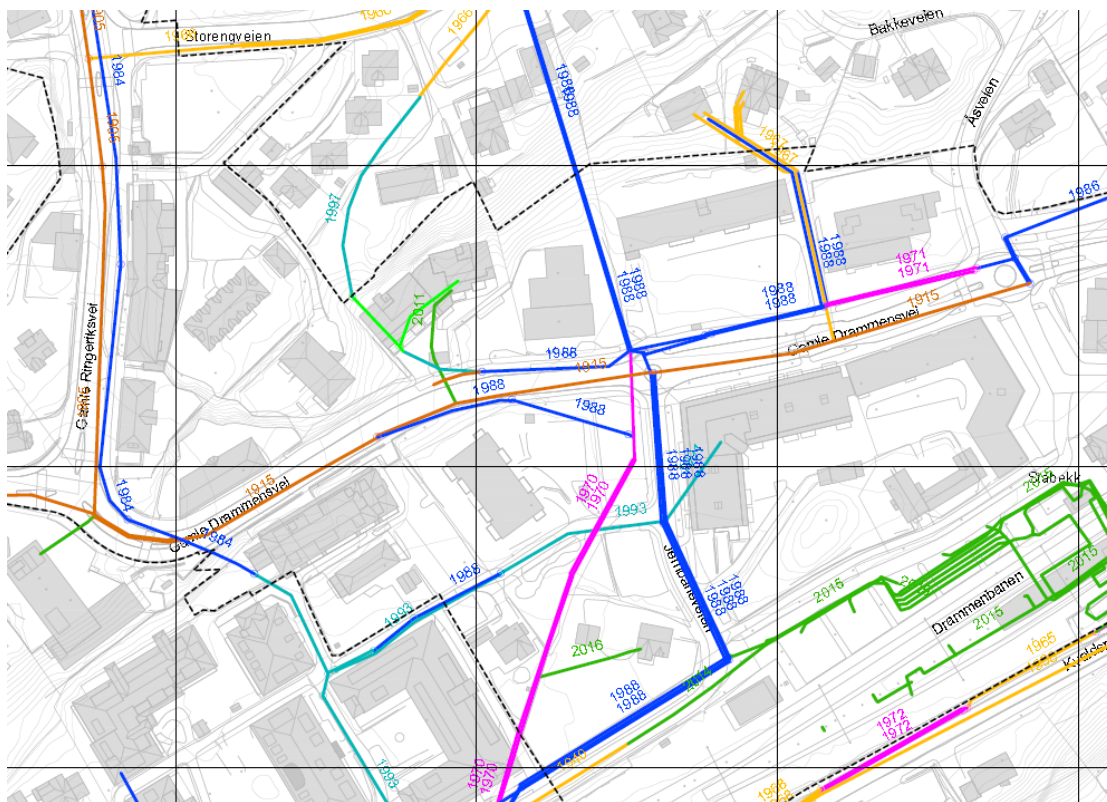
## 6.10 Vann og avløp, overvann, fjernvarme og øvrige tekniske anlegg

For utfyllende beskrivelse vises det til hovedplan for teknisk infrastruktur, jpostID 18/19930.

### Vann og avløp

Det ligger offentlige vann og avløpsledninger i stort sett alle veier innenfor planområdet.

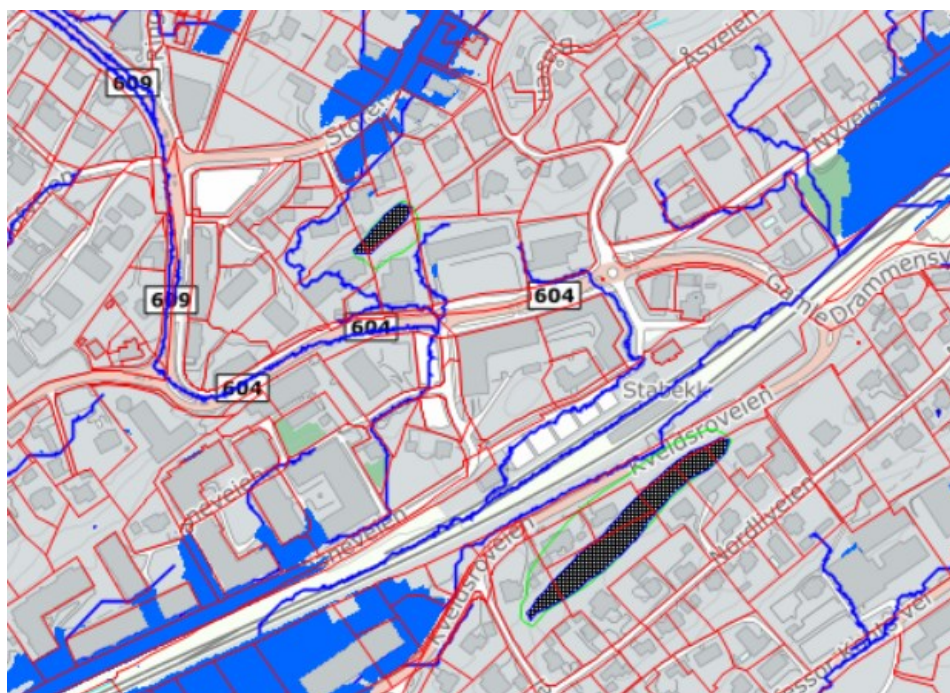
Mange av anleggene er gamle, og en del av dem er rehabilitert.



Utsnitt av kartet som vann- og avløpsledningene. Tall påført er alder på ledningene. Den eldste ledningen er fra 1905, markert med gult i Gamle Ringeriksvei. Merk ledningen som er turkis/ grønn og som går i en bue ned fra Storengveien til Gamle Drammensvei. Dette er det gamle bekkefaret som er lagt i rør.

### Overvann

Den viktigste overvannsledningen gjennom området kommer fra området ved Storengveien, går ned skrenten og krysser diagonalt over Benkowparken. Overvann på overflaten gjennom Stabekk sentrum følger veiene og terrenget ned til laveste område langs jernbanen. Videre renner vannet langs jernbanen og krysser under jernbanen/E18, ned til Holtekilen og ut i fjorden.



Fra Bærumskart, temakart flom og skredfare.

Kartet viser dreneringslinjer/ mulige vannveier ved skybrudd (blå linjer) og hvor det er mulige vannansamlinger ved skybrudd (blå felt).

#### Fjernvarme

Oslofjord Varme har produksjonsanlegg for fjernvarme i varmepumpeanleggene på Fornebu og Lysaker. Eksisterende fjernvarmeanlegg stopper ved Gamle Drammensvei 25, rett øst for jernbanebroa.

#### Øvrige tekniske anlegg

Se utfyllende beskrivelse i hovedplan for tekniske anlegg.

### **6.11 Fareområder og forurensning**

#### Støy

Store deler av Stabekk sentrum ligger i gul/ rød støyzone. Området er utsatt for både støy fra vei og jernbane. I områder hvor støy fra flere kilder overlapper hverandre er den totale belastningen større enn nivået fra den enkelte kilden.

#### Luftforurensning

Området er utsatt for luftforurensning fra veiene lokalt og fra E18.

## 7 Beskrivelse av planforslaget

### 7.1 Om plankart og bestemmelser

Det er utarbeidet ett hovedplankart med bestemmelser.

For to av feltene, felt oP og felt S13, er det tegnet ut alternativer, vist innfelt på høyre side over tegnforklaringen til plankartet. Felt oP er i innfelt alternativ benevnt felt S15.

Dersom ett eller begge de alternative feltene blir vedtatt, må alternative bestemmelser innarbeides i hovedbestemmelsene.

### 7.2 Hovedgrep

Som et resultat av arbeidet med planprogram, stedsanalyse, illustrasjonsplan for byrom, medvirkningsmøter og de mange innspillene under planprosessen har det utkrystallisert seg tre hovedgrep for en helhetlig plan:

- Stabekk sentrum fortettes innenfor eksisterende struktur og høyder.
- Allment tilgjengelige møteplasser og blågrønn struktur styrkes.
- Gamle Drammensvei bygges om til en bymessig gate med enhetlig sykkelløsning.



Prinsippskissen viser hovedgrepet i rådmannens forslag til videreutvikling av Stabekk sentrum. Gamle Drammensvei er fortsatt en viktig transportåre, men som bymessig gate. Kvartallsstrukturen videreutvikles og fortettes. Stasjonstorget og Benkøwparken foreslås utviklet som møteplasser. Tverrforbindelser etableres som snarveier og legger til rette for flere gangforbindelser enn i dag. Det foreslås å reetablere det gamle bekkeløpet som del av grønnsstruktur og overvannshåndtering.

### 7.3 Stabekk sentrum fortettes innenfor eksisterende struktur og høyder

Hovedgrepet svarer på følgende hensyn definert i planprogrammet:

- Ivareta Stabekks særpreg som småby. Fortetting skal styrke eksisterende sammenhenger, gateløp og bebyggelsesstruktur.
- Stabekk sentrum skal videreutvikles som et godt fungerende lokalsenter.
- Sikre høy utnyttelse og arkitektonisk kvalitet der det skal fortettes.
- Sikre kulturminner og kulturmiljøer. Gamle Drammensvei som historisk veifar skal ivaretas.

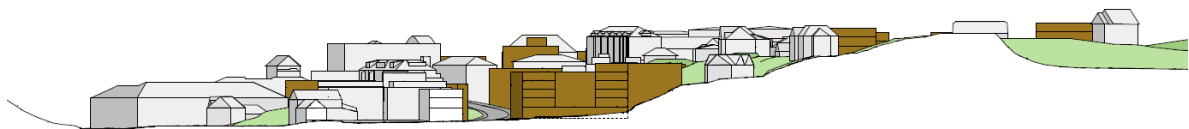
Gatestrukturen opprettholdes og fortettingen foreslås innenfor de eksisterende kvartalene som gis av denne strukturen. Bygningslivet foreslås trukket helt ut til fortauet for å skape en bymessig karakter. Hovedprinsippet er publikumsrettet virksomhet på gateplan, kontorer/ boliger/annet i andre etasje og boliger over.

Det totale antall nye boliger innenfor planen vil ikke bli eksakt fastsatt før i detaljreguleringene. Innenfor sentrumsområdet er det i dag i underkant av 200 boliger. Nytt planforslag tilrettelegger for anslagsvis 400 til 450 boliger totalt, sannsynligvis mer. Antall boliger er avhengig av hvilket alternativ som blir vedtatt, størrelsen på leilighetene og bruksformål fra andre etasje og oppover. Konkretisering av formål innenfor de enkelte feltene og etasjene fastsettes ved detaljregulering.

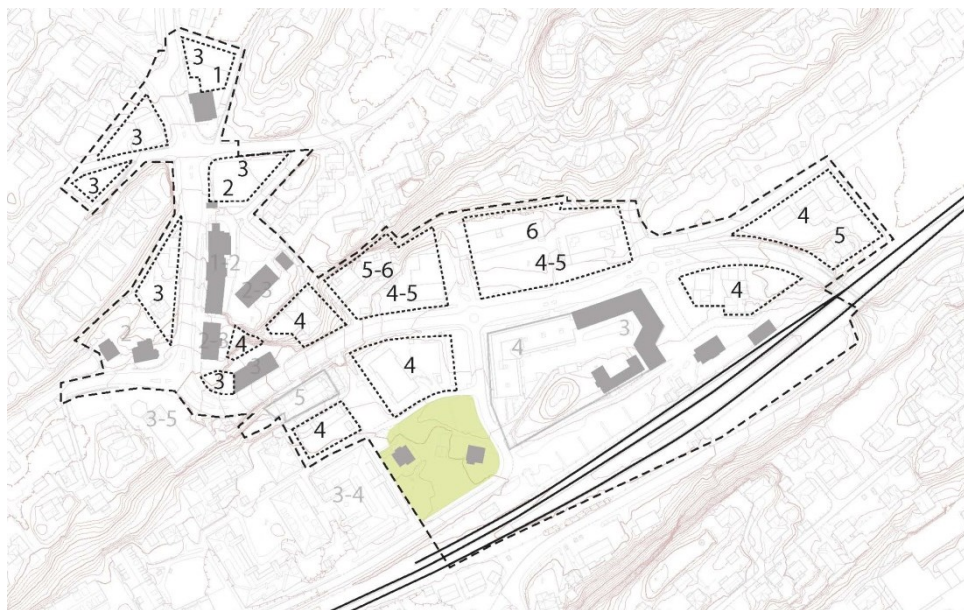
Handelsanalysen konkluderer med behov for økning i handelsarealet, men ikke så stort handelsareal som de totale arealene på gateplan innenfor sentrumsfeltene kan gi. Det foreslås derfor at det for enkelte av feltene kan være boligformål på bakkeplan. En forutsetning er da at det etableres forhager slik at sentrum tilføres de kvaliteter som forhager kan gi. Planen sikrer at utadrettet virksomhet konsentreres på nedre og øvre Stabekk.

Det foreslås høyder som i hovedtrekk forholder seg til dagens høyder i Stabekk sentrum, med målsetning å opprettholde Stabekks småbypreg med relativt lav bebyggelse. Dette innebærer stort sett høyder på fire etasjer på nedre Stabekk og tre etasjer på øvre, men med rom for å gå noe høyere enkelte steder der rådmannen vurderer at det ligger til rette for det, se illustrasjonene under. Det foreslås retningsgivende høyder i bestemmelsene, slik at de eksakte høydene kan fastsettes i kommende detaljreguleringer.

Dagens overflateparkeringsplasser foreslås benyttet til sentrumsutvikling som bebyggelse og park. Parkering legges i parkeringskjellere.



Snitt som viser foreslåtte høyder i Stabekk sentrum. Eksisterende bebyggelse er lys grå, ny bebyggelse er brun. Snittet er tatt vinkelrett på Gamle Drammensvei, gjennom Stabekkhuset og våningshuset på Østre Stabekk gård.



Illustrasjonen viser foreslåtte retningsgivende etasjetall for nybygg innenfor sentrumsområdet.

- planavgrensing
- ..... utbyggingsfelt
- ferdig utbygde felt
- foreslått bevaring
- 3 antall etasjer nye bygg
- 3 antall etasjer eks. bygg

Alle kulturminner, som i gjeldende planer er regulert til bevaring, foreslås videreført med hensynssone bevaring kulturmiljø. I tillegg foreslås Gamle Drammensvei 36, 47B, Nedre Reberg gård, Stabekkhuset og telefonkiosken ved Stasjonstorget regulert med hensynssone kulturmiljø.



Over: Bygningene som er foreslått regulert til bevaring er uthøvet med tykk, svart strek. Hensynssoner bevaring kulturmiljø og naturmiljø er vist med skravur og brun flate. Det oransje feltet (med oransje strek rundt bygg) er felt S13, der rådmannen foreslår fortetting/ riving i hovedalternativet mens «alternativ for felt S13» innbærer bevaring. De to bygningene som er markert med oransj ring kan flyttes innenfor feltet ved utbygging i «alternativ for felt oP».

I rådmannens hovedalternativ foreslås det utbygging av felt S13, noe som innebærer at landhandelen og Stabekkroa kan rives, mens «alternativ for felt S13» innebærer regulering til bevaring.

I rådmannens hovedalternativ foreslås bevaring av de to kulturminnene i Benkowparken videreført på samme sted, mens «alternativ for felt oP» åpner for flytting av disse innenfor feltet.

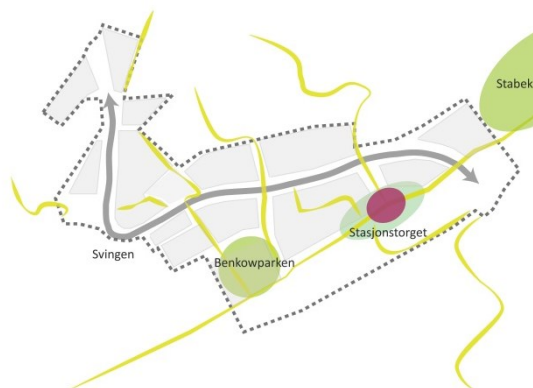
#### 7.4 Allment tilgjengelige møteplasser og blågrønn struktur styrkes

Hovedgrepet svarer på følgende hensyn definert i planprogrammet:

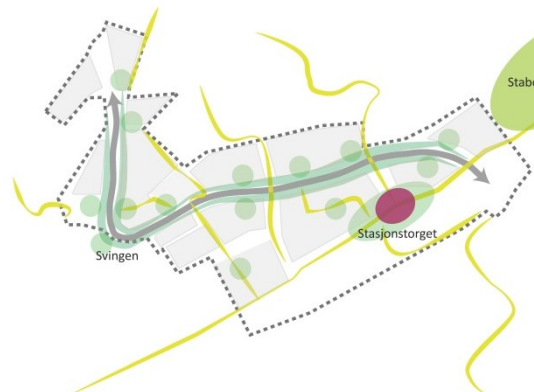
- Sikre gode gate- og byrom, gjennom utforming som gir attraktive og sosiale arenaer.
- Legge til rette for allment tilgjengelige møteplasser.
- Forsterke livet på gateplan ved utadrettede funksjoner.
- Sikre eksisterende grønnstruktur og vurdere ny grønnstruktur.
- Vurdere åpning av bekker som i dag går i rør.
- Overvannshåndtering lokalt.

Stasjonstorget foreslås opparbeidet som offentlig torg/ plass, der kun nordre del mot Gamle Drammensvei vil kunne benyttes til parkering, og det foreslås bredere fortausser, som kan ha funksjon som møteplasser.

I rådmannens hovedalternativ «parkplanen» foreslås «Benkowparken» utvidet til hele kvartalet i Jernbaneveien, offentlig park felt oP. Alternativt foreslås «lommeparkplanen» med små parker/ torg på hvert utbyggingsfelt. De to alternative løsningene for grønnstrukturen er utdypende omtalt i illustrasjonsplan for byrom. «Parkplanen» er illustrasjonen til hovedplankartet, mens «lommeparkplanen» illustrerer alternativt plankart og bestemmelser for felt oP (S15) og S13.



«Parkplanen» har en større park i Jernbaneveien, «Benkowparken», som hovedgrep.



«Lommeparkplanen» har små parker/ torg innenfor de enkelte utbyggingsfeltene som hovedgrep.

Det foreslås forbedring av blå og grønn struktur ved gjenåpning av bekkefareet som et viktig identitetsskapende element, nye snarveier på tvers og mellom møteplassene/ grøntområdene og tilrettelegging for mulig grøntdrag langs jernbanen, mellom Benkowparken og Stabekkparken.

Åpning av bekken er nærmere vurdert i illustrasjonsplan for byrom, dokument 3842874, som poengterer viktigheten av en tydelig blågrønn struktur som kan gi en ny kvalitet, og samtidig er en god teknisk løsning for flom og overvannshåndtering.



Det totale arealet som foreslås til offentlig tilgjengelig grønnstruktur, enten i form av én stor park eller mange små lommeparker, er tilnærmet likt i de to alternative løsningene. For «lommeparkplanen» innebærer dette at omtrent 13 % av tomtearealet i hvert av utbyggingsfeltene settes av til lommepark. Områdereguleringen setter kvalitetskrav til lommeparkene i bestemmelsene, men endelig plassering og utforming må avklares ved detaljregulering og i utomhusplan i byggesakene.

For feltene S7, S8 og S11 kan lommeparkene ligge innenfor bestemmelsesområde #5 og #4, kombinert med bekkeåpning og annen passende bruk.

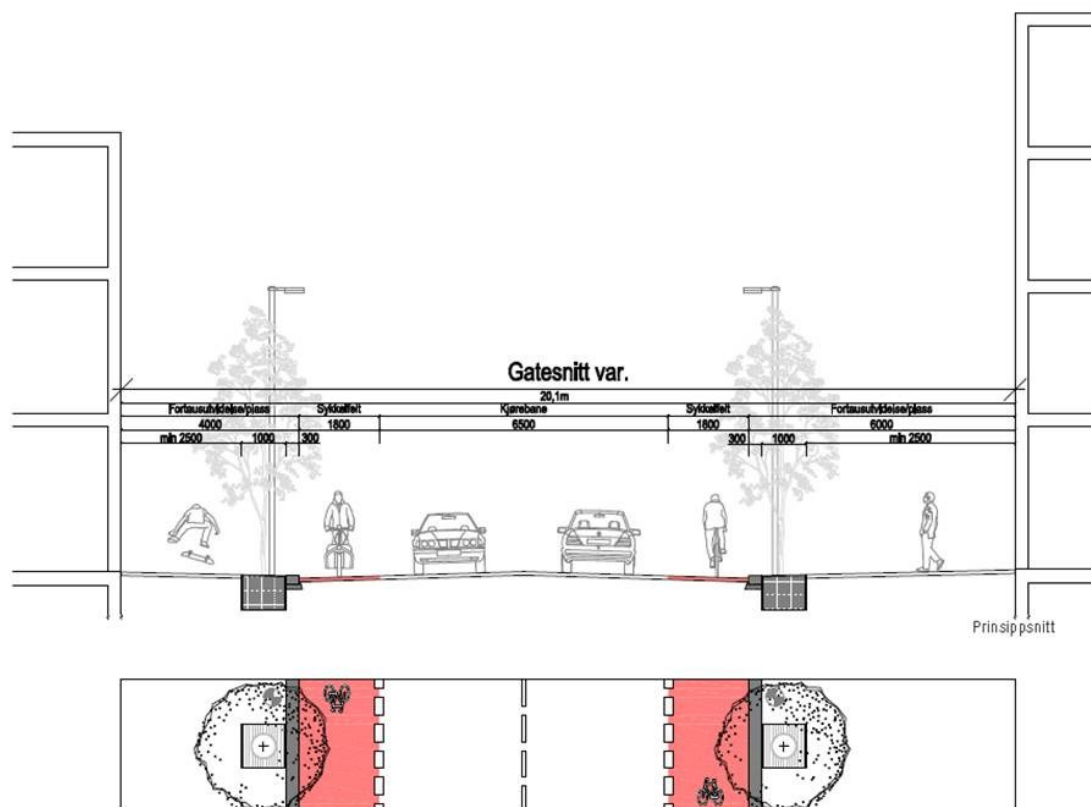
## **7.5 Gamle Drammensvei bygges om til en bymessig gate med enhetlig sykkeløsning**

Hovedgrepet svarer på følgende hensyn definert i planprogrammet:

- Ivareta Stabekks særpreg som småby. Fortetting skal styrke eksisterende sammenhenger, gateløp og bebyggelsesstruktur.
- Sikre gode gate- og byrom, gjennom utforming som gir attraktive og sosiale arenaer.
- Gamle Drammensvei som et historisk veifar skal ivaretas.
- Veksten i persontrafikken skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

Ny Bærumsdiagonal vil ha stor påvirkning på veisystemet gjennom Stabekk, der dagens gjennomkjøringstrafikk vil reduseres betraktelig. Dette vil gi muligheter for utvikling av en bygate gjennom Stabekk, med et gatetverrsnitt med bredere fortau som åpner opp for mer gateliv og prioriterer de gående og syklende.

Prioritering av gående og syklende innebærer at disse brukergruppene får større areal til ferdsel og opphold, på bekostning av kjørebanen enkelte steder. Det foreslås en opprydning i dagens «landeveiseligheter», som å fjerne rundkjøringer og trafikkøyer. Det anbefales at fartsgrensen reduseres fra 50/40 til 30 km/t, både av hensyn til myke trafikanter, sikkerhet og byliv, men også av hensyn til støybelastning.



Illustrasjon prinsipsnitt gate. Enhetlig utformet sykkelløsning gjennom Stabekk sentrum, fra Storengveien til jernbanebrua, med sykkelfelt på hver side av kjørebane. Foreslått bredde på sykkelfelt i illustrasjonsplan for byrom er 1,8 meter (markert med rødt). Bredden må vurderes nærmere i detaljregulering, slik at kjørefelt og sykkelfelt ikke «spiser» for mye av viktig fortausareal, spesielt i Svingen, der det er trangt.

Det er underveis i planarbeidet diskutert tre alternative sykkelløsninger. Forslag til endelig løsning er avklart gjennom arbeidet med illustrasjonsplan for byrom og samsvarer med forslaget for denne strekningen i forslag til revidert sykkelstrategi for Bærum.

I plankartet foreslås kjørebanearealet innskrenket til 6,5 meter. Busslommer erstattes av kantstopp. Detaljregulering av samferdselsanlegg må avklare endelig gatesnitt slik at arealet fordeles til gående, opphold, møbleringssone, sykkelfelt og kantparkering/ varelevering.

Det foreslås at Stabekk stasjon blir «sykkelveinlig togstasjon», med sykkelhotell og flere sykkelparkeringsplasser.

## 8 Forslag fra grunneierne

### 8.1 Oppsummering av forslag fra grunneierne

Det har både før og underveis i planarbeidet kommet inn forslag fra grunneierne. Enkelte nye grunneiere og forslagsstillere har kommet inn underveis i planprosessen. Det har vært ytre ønsker om detaljreguleringer innenfor områdereguleringen. På grunn av omfanget og antall grunneiere har det ikke vært mulig å imøtekomme dette ønsket.

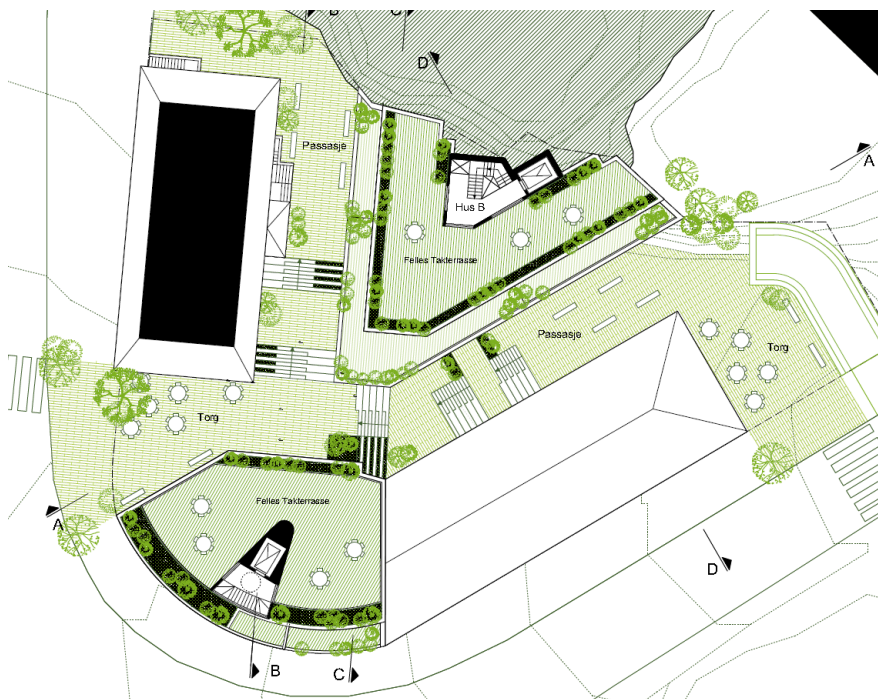
De fleste prosjektene har utfordret høyder og/eller utnyttelse. Forslagene har vært grunnlag for diskusjoner underveis, og er omtalt i saksfremlegget til første 1. gangsbehandling, jpostID 15/153930.

Forslagene kan sees i sin helhet i jpostene:

| <i>Felt navn plankart</i> | <i>Forslagsstiller</i>                                        | <i>jpostID</i>        |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------------------|
| B                         | Arkitekt Søren Yran, forslag 1<br>Grape Architects, forslag 2 | 16/40578<br>17/147223 |
| S1                        | Boxs Arkitekter                                               | 16/18270              |
| S2                        | <i>Ingen forslag</i>                                          |                       |
| S3                        | <i>Ingen forslag</i>                                          |                       |
| S4                        | <i>Ingen forslag</i>                                          |                       |
| S5                        | R21 Arkitekter                                                | 18/26193              |
| S6                        | <i>Ingen forslag</i>                                          |                       |
| S7                        | <i>Ingen forslag</i>                                          |                       |
| S8                        | MAD Arkitekter                                                | 16/20614 og 16/144730 |
| S9                        | <i>Ingen forslag</i>                                          |                       |
| S10                       | Arkitekt PH Krøger                                            | 11/177899             |
| S11                       | <i>Ingen forslag</i>                                          |                       |
| S12                       | Arkitektene AS                                                | 16/19536              |
| S13                       | Arkitektene AS<br>Narud Stokke Wiig sivilarkitekter MNAL      | 16/38846<br>17/147197 |
| S14                       | Kitsune Arkitekter, forslag 1<br>R21 Arkitekter, forslag 2    | 16/20563<br>16/23763  |
| S11, S12, S13 og S15 (oP) | Arkitekt Inge Lødner                                          | 15/108693             |

## 8.2 Forslag for felt S5

Rådmannen foreslår at det innsendte forslaget fra R21 Arkitekter for felt S5, med to nybygg i Svingen, reguleres detaljert i områdereguleringen. Det hefter innsigelse til planforslaget fra Akershus Fylkeskommune, men rådmannen mener at krav til detaljering for å kunne illustrere prosjektet for vernemyndighetene har vært så høyt at det kan unntas krav om detaljregulering. En forutsetning er at man blir enige under meglingen før endelig vedtak i kommunestyret.



Illustrasjonen viser nybyggene i Svingen. Prosjektet etablerer en offentlig gangpassasje som knytter øvre og nedre Stabekk sammen, der nybygg fyller et tomrom i gateløpet. Bygningen har fått en nåtidig utforming, samtidig som det tilpasser seg situasjonen mellom to kulturminner og tar opp i seg gesimshøydene. Rådmannen foreslår å fastsette gesimshøydene i områdereguleringen og binde opp prinsippene i illustrasjonene i bestemmelsene.

## 9 Høring/ offentlig ettersyn

### 9.1 Høringsperioder

Planforslaget har vært førstegangsbehandlet to ganger, og har derfor ligget ute til høring i to omganger. I tillegg har det vært begrenset høring på tverraker som oppfølging av illustrasjonsplan for byrom.

- Første høring/ offentlig ettersyn: 2.5.-1.7.2016. Oppsummering jpostID 16/144181.
- Andre høring/ offentlig ettersyn: 4.5. – 23.6.2017. Oppsummering jpostID 17/153046.
- Begrenset høring av tverraker: 10.11. – 24.11.2017. Oppsummering jpostID 17/153046.

Kommunen mottok 37 uttalelser under første høring, 27 under andre og 6 under begrenset høring.

Hovedtemaer som går igjen i høringsuttalelsene er bekymring for parkeringsdekningen, ulike syn på omfang av fortetting og bevaring av kulturminner.

### 9.2 Innsigelser

BaneNOR og Akershus Fylkeskommune fremmet innsigelser til planforslaget under høringen. Innsigelsen fra Bane NOR er løst, mens planforslaget fortsatt utfordrer innsigelsen fra Akershus Fylkeskommune. Det må derfor avholdes megling og man må komme til enighet før endelig vedtak av planen.

Innsigelsen fra BaneNOR er imøtekommet ved at arealformål langs jernbanen er endret til jernbaneformål og bestemmelsene er endret slik at innfartsparkeringen på sentrumssiden kan beholdes. Rådmannen opprettholder for øvrig hensynssone bevaring av kulturmiljø rundt stasjonsbygningen, og bestemmelser om bruk og vern av arealer og bygg langs jernbanen. Innsigelsen er trukket i brev fra Bane NOR, dokument 3818733.

Rådmannen anbefaler ikke at innsigelsen fra Akershus Fylkeskommune imøtekommes. Innsigelsen gjelder to forhold: Høyde på nybygget i Svingen, felt S5 og riving av de to kulturminnene på felt S13. Dette gjelder ikke alternativ (for felt S13), der de to kulturminnene på felt S13 foreslås til bevaring. Se mer under Rådmannens vurderinger kap. 10.

### **9.3 Endringer i plankart og bestemmelser etter siste høring**

Plankart og bestemmelser er bearbeidet for å imøtekomme innsigelser og innspill under høringen, og slik at det blir samsvar med illustrasjonsplan for byrom og plankart og bestemmelser.

De viktigste endringene er:

- Endring formål felt oP2 til oJ1 og bevaring av innfartsparkering (imøtekommer innsigelse fra Bane NOR).
- Krav om detaljregulering av samferdselsanlegg og byrom (imøtekommer SVAs innspill).
- Justerte høyder på nybygget i Svingen, felt S5, konkretisering av høyder.
- Bestemmelsesområdene er justert for å tilpasse seg illustrasjonsplanen for byrom.
- Bestemmelsene er justert som en følge av endringene på plankartet.

## **10 Rådmannens vurderinger**

### **10.1 Forholdet til overordnede planer og nasjonale forventninger**

Planforslaget følger opp føringene gitt i gjeldende kommuneplan KP 2015-2030. Kommuneplanen har avsatt Stabekk som et sentrumsområde som skal planlegges helhetlig som et lokalsenter. Sentrumsområdene skal ha høy arealutnyttelse og variert funksjonssammensetning, herunder boliger, forretninger og bevertning. Etasje mot gateplan skal beholdes publikumsrettede funksjoner som forretninger og bevertning. Sentrumsområdene skal ha minst én allment tilgjengelig, universelt utformet utendørs møteplass.

### **10.2 Risiko og sårbarhet**

Det er utarbeidet ROS-analyse i saken, se jpostID 15/199954. ROS-analysen konkluderer med at trafikkulykker er den største risikoen.

Rådmannen foreslår en rekke tiltak som vil øke sikkerheten i forbindelse med ombygging fra vei til gate. Dette gjelder opprydning i gatebildet, med tydeliggjøring av kryssinger og arealer for de ulike brukergruppene og senket hastighet. Overordnet sett vil halvering av trafikken, som er estimert som en følge av Bærumsdiagonalen, ha stor betydning for trafiksikkerheten på Stabekk.

### **10.3 Støy og annen forurensning**

Området har støybelastning fra biltrafikk og jernbane. Arealene langs vei og jernbane ligger i rød støysoner. Kommuneplanen har hensynssone avvikssone støy gjennom Stabekk, som følges opp med bestemmelser i områdereguleringen. Dette innebærer at det kan tillates nye bygninger til støyfølsomme bruksformål i området til tross for støyen. Planforslaget følger opp kravene ved at

bygningene legges ut mot gate og dermed kan fungere som støyskjerming, mens uteareal legges på støyskjermet side. Det settes krav om avbøtende tiltak som skal avklares ved detaljregulering.

#### **10.4 Fjernvirkning**

Fortettingen foreslås med høyder tilsvarende eksisterende bebyggelse. Med Stabekks beliggenhet i et søkk, lavt i forhold til topografien, vil ikke den nye bebyggelsen gi fjernvirkning.

#### **10.5 Skole- og barnehagekapasitet**

Skolesituasjonen i Stabekkområdet er anstrengt inntil ny skole på Ballerud er klar (i henhold til kommunens langsiktige investeringsplan). Det settes rekkefølgekrav om at skolekapasitet må være sikret før det kan gis rammetillatelse.

Barnehagesituasjonen er god, og det er pr. i dag ikke behov for flere barnehageplasser i Stabekkområdet. Planforslaget opprettholder eksisterende, privat barnehage i felt S10. Barnehage kan også vurderes underveis i de enkelte detaljreguleringene i Stabekk sentrum (inngå i sentrumsformål). Ved bevaring av kulturminnene i Benkowparken vil også ett av disse byggene kunne være aktuell som en liten barnehage med uteareal i deler av parken. Dersom det i fremtiden blir behov for en barnehage til i området, vurderer rådmannen arealet nord for Storengveien til å være godt egnet, selv om tomten etter dagens kommunale praksis, med bygging av store barnehager, er for liten.

#### **10.6 Blågrønn struktur/naturmangfold/ uteoppholdsareal**

Det er ikke registrert viktige naturtyper innenfor planområdet. Det er registrert noen fremmede arter, som parkslirekne. Planforslaget vurderes å ikke være i strid med naturmangfoldlovens §§ 8-12.

I foreslått plan er det satt av større arealer til ny grønnstruktur enn i gjeldende regulering, og det foreslås brede fortau som er romslige nok til vegetasjon/ gatetrær. Rådmannens anbefalte forslag vil styrke grønnstrukturen mer enn alternativ for felt oP (benevnt felt S15 som åpner for utbygging av feltet), da et større sammenhengende grøntområde vil ha høyere verdi for vegetasjon og biologisk mangfold enn mindre flekker av grønt.

Utvidelse av Benkowparken til en større offentlig park vil kunne tilføre Stabekk viktige kvaliteter når sentrum fortettes. Parken vil kunne bli en grønn oase, med store trær og muligheter for mye grønt, og vil kunne romme ulike aktiviteter. Kulturminnene i parken er allerede vernet i gjeldende plan, disse kan få en bruk som passer i en park, som ungdomshus, barnehage eller en utadventt kafé eller forretning. Åpning av bekkefaret med en dam vil gi Stabekk et nytt identitetsskapende element og en ny, estetisk kvalitet, i tillegg til å ha betydning for overvannshåndteringen.

I kombinasjon med små felles- og private utearealer for hvert enkelt felt, vil Benkowparken gi en fin variasjon i utearealene, og den kan betraktes som et større, felles uteareal som beboerne på Stabekk kan benytte. Parken vil være et verdifullt supplement til Stabekk bo- og behandlingssenters uteareal, som er svært lite i dag.

En park er et ønske fra ungdommene på Stabekk, men er ikke et behov sett fra grunneierne, velforeningen og handelsstandens side. Det har vært pekt på at det er tilstrekkelig med parken i Nyveien (Stabekkparken). Rådmannen bemerker til dette at Stabekkparken er et friområde som betjener et langt større område, da det i hele denne delen av Bærum er svært få større grøntområder. Benkowparken vil ha en annen funksjon, som en bypark lokalt, for beboerne i Stabekk sentrum og for håndtering av overvann og flom.

Det ble til ny 1. gangsbehandling foreslått et alternativ til Benkowparken, med små lommeparker i tilknytning til hovedgata. Lommeparker muliggjør byliv og aktivitet mot gata. Små lommeparker vil som regel ha en sterkere grad av opparbeiding, og fremstå mer som torg eller plasser enn grønne parker, og dermed ivareta en annen funksjon enn en bypark. Arealene er såpass små at det vil være begrensede muligheter for aktiviteter, og løsningen vil ikke kunne ivareta overvannshåndtering på samme måte som en større park med en dam.

Rådmannen mener at lommeparker er en spennende byreparasjonsløsning i tette situasjoner der man ikke har mulighet for en større park (gode eksempler finnes i New York og København), men for Stabekks del er det mulig å opparbeide en større park som vil få helt andre parkmessige kvaliteter og bruk.

Det foreslås krav om at 13 % av tomtearealet skal settes av til lommeparker i de alternative bestemmelsene. Dette vil totalt gi et areal som tilsvarer arealet som settes av i parkplanen.

Kravet til minste uteoppholdareal (MUA) er på 20 m<sup>2</sup> pr 100 m<sup>2</sup> for boligene. Dette er lavere enn kommuneplanens retningslinjer for boliger innenfor sentrumsområder, som sier 35 m<sup>2</sup>.

Rådmannen mener at en så lav dekning kan begrunnes ut i fra at det settes av en større park i Jernbaneveien, eller alternativt lommeparker.

## 10.7 Bevegelse

Bærumsdiagonalen er vedtatt som del av første etappe av ny E18, med forventet ferdigstilling februar 2025. Halveringen av biltrafikken gjennom Stabekk gir store muligheter for prioritering av gående, syklende og buss, og ombygging av Gamle Drammensvei til en bymessig gate. Reduksjon i trafikkmengden vil være positivt for Stabekk både med hensyn til Gamle Drammensvei som barriere og i forhold til trafiksikkerhet, støy- og luftforurensning.

For å nå målet om nullvekst i personbiltransporten kreves prioritering av myke trafikanter og kollektivtransport. Transporthierarkiet må snus på hodet. Det skal være trygt, kort og enkelt for de gående.

I Stabekkplanen foreslås dette fulgt opp ved at areal for gående og syklende blir utvidet i planen i tillegg til nye tverrforbindelser, snarveier og offentlige møteplasser. Det blir satt krav til flere sykkelparkeringsplasser og foreslått sykkelhotell ved stasjonen. Illustrasjonsplan for byrom viser egne sykkelfelt. Bredden på disse må diskuteres i detaljregulering for at sykkel ikke skal gå på bekostning av gående, og skape nye barrierer.

Halvering av biltrafikken er viktig for bussenes framkommelighet. Kantstopp er et virkemiddel som foreslås i planen. Da vil privatbilene måtte vente på bussene på holdeplassene.

Kollektivtransport, sykkel og gange blir prioritert ved at areal til sykkel og gange økes på bekostning av kjøreareal og ved at det legges opp til noe strengere parkeringsnormer enn dagens.



Transporthierarkiet. Illustrasjon fra klimapanelets rapport.

## 10.8 Parkering

### Generelt

Parkeringsplassene som er på Stabekk i dag er opparbeidet etter kravene satt i gjeldende reguleringsplaner. I den eldste gjeldende planen, fra 1939, var det ikke krav til parkering, da det den gang ikke var vanlig med privatbil. Krav satt i senere planer var ut i fra målsetting om at antall parkeringsplasser skulle dekke det reelle behovet. Først i utbyggingene på 1990-tallet ble det aktuelt med parkering i parkeringskjeller.

I dag er det andre hensyn som legger føringer for antall parkeringsplasser. Det ligger overordnede føringer og lokale politiske føringer om at transportbehovet i økende grad skal dekkes av kollektivtransport, sykkel og gange. Målet er nullvekst i personbiltransporten (se utdypende forklaring i planbeskrivelsen til kommuneplanens arealdel 2017-2035, dokument 3747734, om transport og mobilitet side 40). Et viktig redskap er arealplanleggingen, der parkeringsnormen er ett av flere virkemidler. I sentrumsområder skal minimum 85 % av parkeringen ligge under bakken, slik at areal på bakken kan benyttes til sentrumsformål.

Parkeringsnormen for Bærum er delt inn i ulike områder i kommuneplanen, definert etter hvor god kollektivdekningen er. Etter at Stabekk stasjon ble oppgradert i 2015 har stedet hatt en sterk økning i togavganger, og er derfor kategorisert som A-område i ny kommuneplan (før oppgraderingen av stasjonen var Stabekk kategorisert som B-område). Som en logisk konsekvens av dette er rådmannens anbefaling at parkeringsnormen for Stabekk skal være i henhold til kommuneplanens retningslinjer for A-områdene.

Reguleringsplanarbeidet for Stabekk sentrum startet under gjeldende KP 2015-2030, mens den avsluttes mens ny KP 2017-2035 er under sluttbehandling. I mellomtiden har det vært foreslått innstramminger i parkeringsnormen. Rådmannen har under hele planbehandlingen lagt til grunn parkeringsnormen etter KP 2015-2030, og mener derfor det er riktig å holde fast ved denne, selv om den åpner for flere parkeringsplasser enn forslaget til KP 2017-2035.

#### Gateparkering

I tillegg til parkeringsnormene som foreslås for utbyggingsfeltene foreslår rådmannen å åpne for gateparkering i Gamle Drammensvei og i Jernbaneveien. Disse plassene må være korttidsplasser beregnet på kunder til forretningene. Antall og plassering må defineres i detaljregulering. I illustrasjonsplan for byrom er det skissert 15 plasser langs Gamle Drammensvei og fem plasser langs Jernbaneveien.

#### Innfartsparkering

Innfartsparkeringen på sentrumssiden beslaglegger verdifulle sentrumsnære arealer. Rådmannen foreslo derfor å erstatte parkeringen på sentrumssiden av jernbanen med sykkelhotell og sykkelparkering i mer parklignende omgivelser. Bane NOR ønsker ikke denne endringen. Rådmannen foreslår at Bane NOR's ønske imøtekommes ved å sette av arealet med formål «jernbane». Dette gir Bane NOR frihet til å vurdere behovet for innfartsparkering senere.

#### Parkering for de enkelte feltene

Foreslått parkeringskrav vil gjelde for de enkelte felt først når de bygges ut. Felt som er ferdig utbygd vil beholde den parkeringsdekningen de har i dag.

Antall parkeringsplasser for de enkelte felt vil bli fastsatt ved detaljregulering med utgangspunkt i den foreslåtte parkeringsnormen for de ulike arealbruksformålene.

I dag ligger alle de offentlig tilgjengelige og halvparten av de private parkeringsplassene på terreng. For kommende detaljreguleringer er det foreslått at minimum 85 % av parkeringsplassene skal etableres under terreng.

For felt S2/ felt S5 settes det bestemmelse om at parkering for Kulturhuset Stabekk kino skal opparbeides innenfor felt S2. Begge disse eiendommene eies av Bærum kommune. Kulturhuset er offentlig og har parkeringsplassene sine på felt S2 i dag. Her vil det være muligheter for sambruk

av parkeringsplasser da Kulturhuset som regel vil være i bruk på kveldstid, mens utadrettet virksomhet i første etasje i felt S2 vil være i bruk på dagtid. Den endelige vurderingen må foretas i detaljreguleringen.

For felt S9 foreslås det at feltet er ferdig utbygd. Bygget har 26 boenheter, og forretning/kontor i første etasje. Det er 35 parkeringsplasser i parkeringskjeller og i tillegg parkering på terreng. Ved detaljregulering må parkeringsløsning på terreng avklares sammen med tverraksen innenfor bestemmelsesgrense # 4.

For felt S12 foreslås det at feltet er ferdig utbygd. Antall parkeringsplasser i parkeringskjeller er ca. 88 plasser, i tillegg kommer 30 plasser på terreng i bakgården og parkeringsplasser i parkeringsfeltene i Jernbaneveien. Ved detaljregulering må parkeringsplassene i Jernbaneveien bli diskutert i en helhetlig vurdering av bekkeåpning, park og mulighet for kantparkering langs veiene.

## **10.9 Vann og avløp/overvann/ fjernvarme**

### Vann og avløp

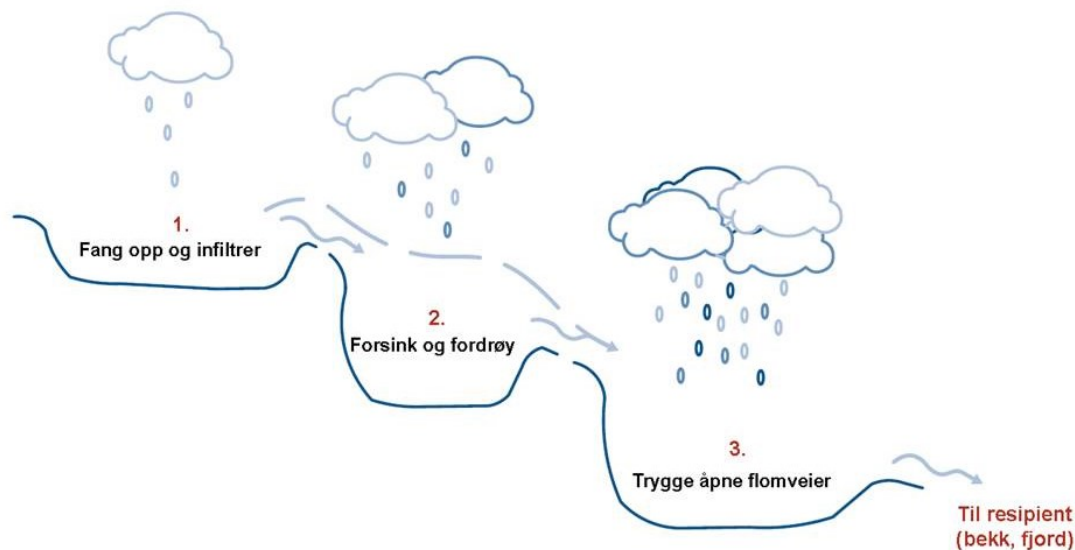
Vurdering av ledningsnett og kostnader til oppgradering er gjort i forbindelse med vedlagte illustrasjonsplan for byrom, se rapport Hovedplan for teknisk infrastruktur, dokument 3878404. Rapporten konkluderer med at det er behov for omfattende oppgradering og separering av ledninger både innenfor og utenfor planområdet. Dagens overvannsledninger og fellesledninger er ikke dimensjonert for å håndtere så store mengder overvann som opptrer i dag. Dette skyldes at man tidligere ikke tok hensyn til klimaendringer og endring i avrenningsmønster på grunn av økt andel tette flater.

Eksisterende hovedledningsanlegg for avløp i planområdet betjener vesentlige områder utenfor planområdet. Det er nødvendig å se oppgradering av ledningsnett i sammenheng med utbyggingen av de enkelte eiendommene.

### Overvann

Fortetting, med økning av tette flater i kombinasjon med klimaendringene som gir større nedbørsmengder og mer styrtregn, vil føre til mer overvann på overflaten som igjen kan føre til flomskader, dersom det ikke planlegges og gjennomføres tiltak for å håndtere overvannet.

I Stabekkplanen foreslås det tiltak i henhold til Bærum kommunes tretrinnsstrategi for overvannshåndtering:



Illustrasjon fra Bærum kommunes strategi for overvannshåndtering viser tretrinnsstrategien, der trinn 1 er avrenning fra hverdagsregnet, trinn 2 er avrenning ved større mengder nedbør, og trinn 3 er avrenning ved ekstremnedbør (som 6. august 2016).

For trinn 1 foreslås reguleringsbestemmelser om at overvann i størst mulig grad skal håndteres på egen grunn, ved åpne overvannsløsninger, permeable overflater, tilstrekkelige jorddybder og bruk av vegetasjon på tak og utearealer. Tiltak innenfor de enkelte feltene må vurderes nærmere ved detaljregulering, og følges opp i byggesakene gjennom utomhusplanene.

For trinn 2 foreslås det å åpne bekkedraget som ender i en større dam i Benkowparken, før vannet ledes til overvannsledningen nedstrøms. I hovedplan for teknisk infrastruktur er det vurdert at en delstrøm av overvannstunnelen kan tas ut og opp i dagen, føres som en åpen bekk og frem til en dam i Benkowparken. Her vil vannet kunne fordrøyes ved at det samles opp. Når det gjelder alternativ for felt OP, der arealet settes av til utbyggingsformål, vil det ikke være mulig å håndtere overvann på samme måte. Hovedplan for teknisk infrastruktur påpeker at dersom dette alternativet velges er konsekvensen at man må påregne kostnader for tilsvarende flomdempende tiltak nedstrøms, utenfor planområdet.

For å ivareta ekstremnedbør må det legges til rette for trygge åpne flomveier gjennom - og ut av området til resipient (trinn 3).

#### Fjernvarme

Stabekk sentrum ligger nært konsesjonsområdet for fjernvarme. Fjernvarmetilknytning vil være en god og miljøriktig løsning for Stabekk. Oslofjord Varme planlegger å søke om utvidelse av konsesjonsområdet slik at det også kan omfatte Stabekk sentrum. Gatevarme i fortau kan forsynes fra returledningen for fjernvarme.

Tilknytningsplikt kan ikke settes i bestemmelsene i områdereguleringen da konsesjon ennå ikke er gitt, men det settes krav om tilrettelegging med vannbåren varme i bygg. Dersom konsesjon blir gitt før detaljreguleringene blir vedtatt vil tilknytningsplikten kunne kreves i bestemmelsene til den enkelte reguleringsplan.

## **10.10 Kulturminner og kulturmiljø**

Stabekk er i en særstilling ved at det fortsatt er bevart mange kulturminner her. Disse er svært viktige for stedets identitet. Kulturminner og kulturmiljøer har derfor vært et hovedtema i planarbeidet.

Rådmannen har lagt stor vekt på å finne fram til løsninger som ivaretar hensynet til kulturminnene på en god måte. Hovedgrepet med fortetting innenfor eksisterende struktur og høyder tar utgangspunkt i dette. Bestemmelser om utforming, material- og fargebruk har til hensikt å sikre høy kvalitet på de nye bygningene, som tar hensyn til kulturminnenes målestokk og materialbruk.

Hovedforslaget innebærer at flere bygg vernes enn i gjeldende planer. Alle bygg som er regulert til bevaring i gjeldende reguleringsplaner videreføres med bevaringsformål. Det foreslås at alle SEFRAK-registrerte bygg reguleres til bevaring med unntak av to bygg (Stabekkroa og landhandelen). I tillegg foreslås vern av to bygg som ikke er registrert som verneverdige i dag (Nedre Reberg gård og Stabekkhuset). Rådmannen mener at målet om å styrke kulturminnene og kulturmiljøene på Stabekk er oppfylt med dette, sett i lys av at Stabekk skal fortettes som lokalsenter og kollektivknutepunkt.

Verneverdien til Stabekkroa og landhandelen er omtalt i stedsanalysen. Det ble anbefalt at byggene ble nærmere vurdert i sammenheng, og vernet for å ivareta historien om den tidlige etablering av handelen på Stabekk. Byggene er i stor grad ombygget/ tilbygget, men er mulig å tilbakeføre til opprinnelig form og fasadeuttrykk. Verneverdien er først og fremst knyttet til sammenhengen i kulturmiljøet ved stasjonen, der de forteller historien om den tidlige etableringen av handel på Stabekk. Byggenes retning viser hvor Gamle Drammensvei tidligere gikk.

Alternativ for felt S13 vil ivareta anbefalingen fra stedsanalysen om å verne Stabekkroa og landhandelen.

Alternativ for felt oP åpner for at de to vernede villaene (Jernbaneveien 15 og 25) kan flyttes innenfor feltet ved utbygging.

## **10.11 Arkitektonisk utforming og visuell kvalitet**

Forslaget til områderegulering sikrer hovedgrepene i utformingen av nye bygninger ved å bestemme plassering av bygg, byggegrenser og retningsgivende høyder. Bygg skal, med noen bestemte unntak, plasseres i formålsgrense mot fortau for å oppnå et bymessig preg. Det skal være publikumsrettet virksomhet på gateplan, og innganger skal være fra gata.

Det foreslås bestemmelser om plassering og utforming for å sikre kvalitet i nye bygg og at disse tar tilstrekkelig hensyn til Stabekks særpreg. Utformingen vil bli vurdert nærmere når de enkelte prosjektene foreligger til detaljregulering.

Når det gjelder nybygget i Svingen, felt S5, er prosjektet allerede illustrert i detalj i forbindelse med dialogen for å imøtekomme Akershus Fylkekommunes innsigelse til høyden. Prosjektet er bearbeidet, og tilpasser seg nå gesimshøydene til nabobyggene på hver side. Akershus Fylkeskommune mener at nybygget fortsatt fremstår for dominerende mot Nedre Reberg gård, og opprettholder innsigelsen. Rådmannen mener at slik tiltakets høyder nå fremstår, kan det anbefales, og at det ikke er nødvendig med detaljregulering. Avklaring av innsigelsen må foregå ved megling før endelig vedtak av planen, og det vil da være aktuelt å avklare hvordan Fylkeskommunens syn på at bygget fremstår dominerende kan imøtekommes.

Utforming av de offentlige arealene, som vei, fortau, parker og plasser, er vist i illustrasjonsplan for byrom (parkplanen og lommeparkplanen). Planforslaget sikrer at intensjonene i illustrasjonsplanen videreføres ved detaljregulering.

I handelsanalysen er det beregnet et behov for nytt areal til handel som ikke kan fylle alle arealer på gateplan innenfor sentrumsområdet. Det foreslås derfor for at feltene i bakken opp fra nedre Stabekk til Svingen kan ha boliger også i første etasje. Dette under forutsetning av at det etableres forhager som en visuell berikelse mot gaten.

#### **10.12 Barn og unge**

Ungdom har medvirket tidlig i planarbeidet, se oppsummering dokument 3343431. En viktig tilbakemelding fra ungdommen er at det mangler ikkekommersielle steder for ungdom å oppholde seg i Stabekk sentrum. Rådmannen svarer på ungdommenes idéer med å foreslå offentlig park, torg og at møteplasser også kan etableres på fortau og eventuelt lommeparker. Nye tverraker/ snarveier og god sykkelparkeringsdekning kommer også barn og unge til gode.

Det bør vurderes å gi villaene innenfor Benkowparken en bruk som gagnar barn og unge.

Lekeplasser for de minste skal opparbeides på bakkeplan innenfor hvert enkelt felt, og utearealet til barnehagen i Jernbaneveien 11 skal være tilgjengelig for lek og aktivitet utenom barnehagens åpningstid.

Stabekkparken i Nyveien (tilgrensende planområdet) har en rekke muligheter for mer plasskrevende aktiviteter som kommer barn og unge til gode, blant annet lekeplass, tennisbaner og løkkeareal. Fotballbaner finnes på Frembanen ved Stabekk videregående.

Under medvirkningsoppleggene der ungdom deltok kom det opp flere nye idéer, blant annet en idé om en installasjon med "varme trær" på Stabekk. Denne, eller annen kunstnerisk utsmykning, som del av Benkowparken eller Stasjonstorget vil kunne bli en berikelse for området, og bør følges opp.

#### **10.13 Sol-/skyggeforhold**

Det er generelt gode solforhold på Stabekk. Høydedraget mot nord begrenser kveldssolen, slik at nedre del av Stabekk mister kveldssolen relativt tidlig.

Hovedgrepet, med forholdsvis lave høyder på ny bebyggelse, medfører mindre skygge fra nye bygninger enn det høyere bebyggelse ville gitt. Ved detaljregulering må sol- og skyggeforhold dokumenteres for de konkrete prosjektene.

#### **10.14 Universell utforming**

Kravene til universell utforming må følge kravene satt i TEK17 kapittel 8 for uteareal og kapittel 12 for planløsning og bygningsdeler i byggverk.

#### **10.15 Miljø, energi og klima – klimaklok kommune**

Fortetting på Stabekk er etter rådmannens syn et miljøriktig hovedgrep. Stabekk er et kollektivknutepunkt, der det kan bygges tettere og er gode muligheter for redusert transportbehov.

Det er utarbeidet miljøprogram for reguleringsplanen, se dokument 3020245, og stilles krav i bestemmelsene om miljøoppfølgingsplaner i byggesakene. Miljøprogrammet omtaler følgende hovedområder som satsing på Stabekk: Miljøriktig energiforsyning, lavt energibehov, materialvalg med lavest mulig innhold av helse- og miljøskadelige stoffer, redusert transportbehov, reduserte avfallsmengder.

Når det gjelder miljøriktig energiforsyning er det igangsatt en dialog med Oslofjord Varme om å fremføre fjernvarme fra anlegget som i dag er lagt til bygningene i Gamle Drammensvei 25. Dette arbeidet er ikke avsluttet, og må følges opp i detaljreguleringene med tilknytningskrav. Lavt energibehov må ivaretas etter TEK17, det samme gjelder materialvalg. Når det gjelder redusert transportbehov blir dette en naturlig konsekvens av hovedgrepet med flere boliger tett på kollektivnettet. I tillegg er en lav parkeringsdekning for bil et virkemiddel i reguleringsplan, som foreslås benyttet i tråd med kommuneplanens bestemmelser. Målet om reduserte avfallsmengder må følges opp ved i prosjektering, utbygging og drift.

### **10.16 Gjennomføring**

#### Forholdet til utbyggingsavtale

Gjennomføringen forutsetter opparbeidelse av gate med nytt ledningsanlegg, torg, bekkeåpning og grøntarealer. Det vil ikke være gjennomførbart å knytte opparbeiding av alle disse tiltakene opp mot utbygging av enkeltfelt. Det vil derfor være hensiktsmessig at Bærum kommune står for opparbeiding av torg, gate, bekkeåpning og park med bidrag fra utbyggerne. Illustrasjonsplan for byrom og hovedplan for teknisk infrastruktur med kostnadsoverslag danner grunnlaget for inngåelse av utbyggingsavtaler, og dette sikres gjennom rekkefølgebestemmelsene i reguleringsplanen.

#### Behov for grunnerv/ekspropriasjon

Foreslått park, felt oP, ligger hovedsakelig på private eiendommer. Bærum kommune eier en av eiendommene. De to trevillaene er i privat eie. Gjennomføring av en offentlig park betinger derfor at kommunen innløser privat areal. I gjeldende reguleringsplaner er det ikke utbyggingspotensiale for de tomtene som felt oP omfatter, og det ligger tung offentlig teknisk infrastruktur under området. Grunneier har allikevel forventning om å kunne bygge ut.

Justeringene av veitrasé og veinbredder medfører at eiendomsgrensene må justeres noe. Dette innebærer enkelte steder at grunneierne får litt større utbyggingsareal, og andre steder noe mindre.

#### Negative servitutter

Det er ikke kjent at det foreligger noen negative servitutter.

### **10.17 Vurdering av bruk av urbant jordskifte**

Kommuneadvokaten har vurdert bruk av urbant jordskifte etter jordskifteloven §§ 3-30/ plan- og bygningslovens § 12-7 nr. 13, se vedlagt notat dokument 3854145. Det påpekes at reglene først og fremst er anvendelige i jomfruelige tomteområder, og mindre aktuelle i urbane transformasjonsområder som i tilfellet Stabekk. En jordskiftesak på Stabekk vil bli komplisert og ressurskrevende for de involverte grunneierene, og det finnes ikke eksempler på tilsvarende saker fra domstolene. Konklusjonen er at det frarådes å vedta en bestemmelse om bruk av urbant jordskifte/ fordeling av planskapt netto verdiøkning på Stabekk.

## 10.18 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Gjennomføring av planen vil få økonomiske konsekvenser for kommunen, både i form av utgifter og inntekter. Inntekter avhenger av hva kommunen ønsker å gjøre med sine eiendommer, som nå foreslås regulert til utbyggingsformål. Dette gjelder felt S2 og del av felt S14. Begge feltene må detaljreguleres.

Innløsning av areal til offentlig park vil innebære utgifter for kommunen. Etter plan- og bygningslovens § 15-2 har grunneier rett til å kreve innløsning ved reguleringsplan dersom grunn er angitt som offentlig friområde mm.

Ombygging fra vei til gate, nytt ledningsanlegg, oppgradering av torg og ny, offentlig grønnsstruktur har økonomiske konsekvenser. Kostnadsoverslag foreligger i forbindelse med illustrasjonsplan for byrom og hovedplan for teknisk infrastruktur. Kostnadene vil til dels fordeles på de private utbyggerne ved utbyggingsavtaler, men en del av kostnadene vil naturlig nok også falle på kommunen, spesielt gjelder dette ledningsanlegg og bekkeåpning.

Sosial infrastruktur er planlagt i form av ny skole på Ballerud. Det er ikke behov for, eller foreslått, økt barnehagedekning innenfor planområdet.

## 10.19 Rådmannens svar på planutvalgets vedtak

Planutvalget vedtok 6 punkter i andre 1. gangsbehandling, 20.4.2017:

- 1. Rådmannen bes vurdere plassering av en barnehage innenfor planområdet med vurdering av størrelse og antall barn.*  
Rådmannens vurdering: Mulighet for plassering av en barnehage er diskutert internt i kommunen, og ut ifra barnehagebehovsanalysen. Konklusjonen er at det ikke er behov for flere barnehageplasser i Stabekkområdet i dag. Dersom det oppstår et behov, kan det i senere detaljreguleringer innpasses en barnehage innenfor sentrumsformål. Rådmannen har tidligere pekt på at arealet inntil planområdet i Storengveien kan være egnet for en mindre barnehage, noe som eventuelt må vurderes i en egen regulering på et senere tidspunkt.
- 2. For å sikre en god aldersblanding skal det bygges leiligheter for varierende behov i henhold til demografien i Bærum.*  
Rådmannens vurdering: Det foreslås en bestemmelse om varierte boligstørrelser og hovedvekt på 2- og 3-romsleiligheter der minimum 20 % av leilighetene skal være på inntil 50 m<sup>2</sup>.
- 3. Innfartsparkeringsplasser på oP2 opprettholdes.*  
Rådmannens vurdering: Vedtaket følges opp ved at formål og bestemmelser til feltet er endret. Nytt formål er 'jernbane' felt oJ1, og det tillates opparbeidet parkeringsplasser for sykkel og bil innenfor feltet. Dermed kan innfartsparkeringsplassene opprettholdes så lenge Bane NOR ønsker det. Se utdypende vurdering pkt. 10.8.
- 4. Parkeringsplasser på felt S8 vurderes i forhold til handel og næringsliv.*  
Rådmannens vurdering: Parkeringsplasser på felt S8 må følge normen for resten av Stabekk sentrum for å sikre likebehandling. Normen for forretning er satt i henhold til gjeldende kommuneplan, KP 2015-2030, for A-områder. Se utdypende vurdering pkt. 10.8.
- 5. Stabekk sentrum skal fortsatt ansees som et B-område i henhold til dagens kommuneplan med hensyn til parkeringsdekning.*

Rådmannens vurdering: Rådmannen har fulgt opp vedtaket ved å utarbeide et alternativ med bestemmelser for parkering etter normen for B-områdene i gjeldende kommuneplan (KP 2015-2030). Rådmannens hovedforslag inneholder fortsatt bestemmelser der Stabekk er A-område, men normen er satt etter gjeldende kommuneplan, og ikke forslag til ny kommuneplan. Se utdypende vurdering pkt. 10.8.

6. *Planutvalget ber rådmannen vurdere fordeler og ulemper ved å anvende urbant jordskifte på Stabekk.*

Rådmannens vurdering: Se utdypende vurdering pkt. 10.17, og eget notat fra Kommuneadvokaten, dokument 3854145.

## **11 Rådmannens oppsummering og anbefaling**

### **11.1 Rådmannens oppsummering**

Planen er en områderegulering, der det er satt krav om etterfølgende detaljreguleringer for alle utbyggingsfeltene, med unntak av bygget i Svingen felt S5, og for samferdselsanlegg og byrom (vei, fortau, tverrakse og torg). Områdereguleringen skal fastsette hovedrammer.

Hensikten med planen er primært å legge de fysiske rammene for en helhetlig, bymessig utvikling av Stabekk sentrum. Det skal fortettes i kollektivknutepunktet, samtidig som planen skal sikre at Stabekks særpreg blir tatt vare på.

Stabekk er i en særstilling når det gjelder bymessige kulturminner i Bærum, kulturminner som er avgjørende for Stabekks identitet. Planforslaget søker å balansere fortetting og vern ved at det åpnes for utbygging i de fleste feltene, men legges føringer i forhold til plassering, utforming og høyder på nybygg, som må innordne seg eksisterende struktur og høyder på Stabekk. Samtidig foreslås de fleste kulturminnene regulert til bevaring.

Planarbeidet har åpnet for bred medvirkning, der de ulike hensynene og behovene har vært grundig diskutert, både med ungdom, grunneiere, arkitekter og interesseorganisasjoner. Det er enighet om en rekke forhold, som at det er behov for å revitalisere Stabekk sentrum og fortette stedet som kollektivknutepunkt, at det bør etableres flere møteplasser og at kulturminnene generelt skal tas vare på.

Grunneierne i Jernbaneveien 15 og 25 (Stabekkkhusene og Kolstad Installasjon) er uenig i rådmannens forslag om park felt oP, og ønsker å bygge på dette arealet. Handelsstanden ønsker flere parkeringsplasser enn foreslått i planen, fortrinnsvis like mange som i dag. De fleste grunneierne foreslår større høyder på nybygg enn det rådmannen foreslår. Velforeningen er opptatt av vernehensyn og Stabekks særpreg, og skriver at planforslaget «er en ønskekonsept for tomteeiere og investorer».

Handelsanalysen konkluderer med at det er behov for en økning i handelsareal på 4900 m<sup>2</sup>, fordelt på en økning på 2500 m<sup>2</sup> til dagligvarer og 2400 m<sup>2</sup> til utsalgsvare. De private grunneierne har foreslått økninger som totalt gir nytt handelsareal på 8780 m<sup>2</sup>. Dette er et større areal enn det handelsmodellen mener det bør åpnes for, noe som må håndteres i videre detaljreguleringer.

Nytt planforslag vil medføre totalt minst 400-450 boliger i Stabekk sentrum, inkludert eksisterende boliger, avhengig av alternativ som blir vedtatt, størrelse på leilighetene og andel andre formål innenfor de enkelte feltene. I senteranalysen for Bærum, utarbeidet i forbindelse med kommuneplanens arealdel 2015-2030, er utbyggingspotensialet for Stabekkområdet

beregnet til 400-450 boliger, medregnet områdene langs Kveldsroveien og Professor Kohts vei. Rådmannen gjør oppmerksom på at disse områdene ligger i gåavstand fra Stabekk sentrum, og utbygging her kan gi et større befolkningsgrunnlag og skape mer byliv i Stabekk sentrum. Det er allerede startet opp reguleringsplanarbeid i Professor Kohtsvei 77-87, med et utkast som inneholder ca. 180 leiligheter. Til sammenligning har de private grunneierne totalt foreslått til sammen ca. 320 boliger i sine prosjekter (da foreligger det ikke konkrete forslag for feltene S2, S3, S7, østre del av S8 og S11).

Illustrasjonsplan for byrom, med hovedplan for teknisk infrastruktur og kostnadsoverslag er viktige dokumenter for videre detaljering og gjennomføring, herunder grunnlag for utbyggingsavtaler.

## **11.2 Rådmannens anbefaling**

Grepet med en større park, «Benkowparken», gir etter rådmannens vurdering den beste løsningen for Stabekk. Parken har en plassering og størrelse som fyller mange funksjoner. Der kan nye møteplasser kombineres med bevaring av kulturminner, grønnsstruktur med bekkeåpning som et berikende estetisk element, og overvannshåndtering som flomdempende tiltak. Parken vil kunne få store bruksmuligheter for alle aldersgrupper.

«Lommeparkalternativet» tilrettelegger for urbane møteplasser i form av mindre parker som skal etableres innenfor de enkelte feltene. Alternativet er en løsning som muliggjør utbygging av felt oP. Etter rådmannens syn mangler dette alternativet mulighet for arealer for ikkekommersiell aktivitet, opphold for allmennheten og løsning av overvann/ flom.

Når det gjelder felt S13 spisses diskusjonen om vern og fortetting i kollektivknutepunkt. Stabekkroa og landhandelen er en del av et kulturmiljø rundt stasjonen og inntil Gamle Drammensveis opprinnelige veifar, og bygningene har sin verdi som historiebærere og identitetsskapere. Samtidig er dette feltet svært sentralt plassert, og utbygging her vil skape mer byliv rundt stasjonstorget enn det de to gamle, trebygningene har klart. I gjeldende reguleringsplan er tomten allerede avsatt til utbyggingsformål (Rjnr 1979007, som åpner for bolig og forretning i to etasjer med U-grad 0,3).

Rådmannen anbefaler at felt S13 reguleres til utbygging. I sin vurdering legger rådmannen vekt på at Stabekk er et viktig kollektivknutepunkt, at alle andre kulturminner på Stabekk bevares og at de to kulturminnene det dreier seg om er lite intakte. Det knytter seg innsigelse fra Akershus fylkeskommune til rivingen, noe som innebærer at dersom hovedalternativet blir vedtatt, må innsigelsen løses ved megling før vedtak i kommunestyret.

Innsigelsen om høyder på bygg i Svingen må også løses ved megling før vedtak i kommunestyret.

Rådmannen anbefaler at planforslaget med park innenfor felt oP og utbygging av felt S13 med bestemmelser vedtas.