31.01.2023

Bærum kommune
Saksnr. 20/4053

JERNBANEVEIEN 11, STABEKK
VURDERINGER AV MULIGHETER FOR TVERRAKSE, FELLES ATKOMSTLØSNING OG EV. OPPARBEIDELSE AV JERNBANEVEIEN

Vi viser til avtalt tidspunkt for befaring med kommunen og naboer 14.02.2023.

Vi ber kommunen om å sette seg grundig inn i dette notatet før befaringen, da notatet vil danne et godt underlag for befaringen.

Dagens adkomstløsning og parkering:

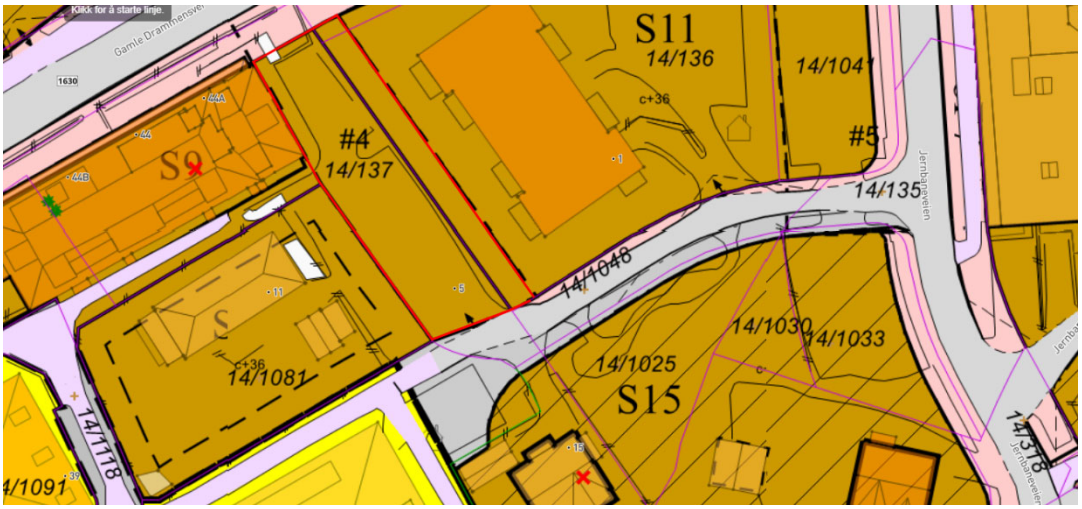
Arealet mellom østre eiendomsgrense til Jernbaneveien 11 (J11) og vestre grense til Jernbaneveien 1 (J1) brukes som adkomst, parkering og manøvreringsplass for GD44 og J11. Arealet har bredde på ca. 11,7 meter (ca. 1 meter grønt mot J1, 5 meter – parkeringsplasser og resterende 5,5 meter - adkomst og snuplass). GD44 har fått godkjent 10 plasser på terreng på 90-tallet. Selve innkjøring til eiendommen er lagt inntil eiendomsgrensen til J11 og brukes av begge eiendommer.

Skisse 1: Utsnitt av situasjonsplan. Blå stiplet linje – referanselinje (tomtegrense mellom J1 og GD44) (Kilde: Bærum kommune)

Skisse 2: Flyfoto: Blå stiplet linje – referanselinje (tomtegrense mellom J11 og GD44). Hvite tall = antall p-plasser (Kilde: Bærum kommune)

Reguleringsplan for Stabekk sentrum:

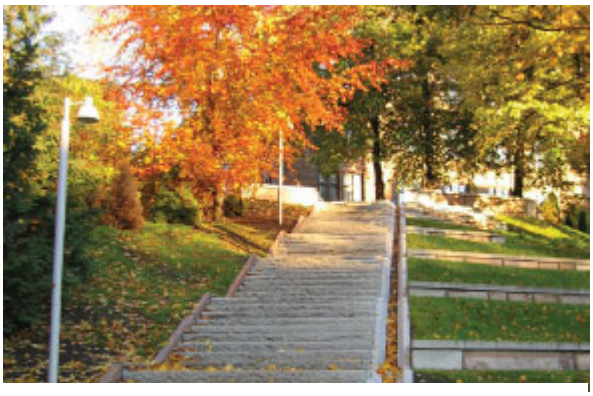
I henhold til gjeldende områderegulering foreslås #4 til fremtidig tverrakse. Området #4 starter fra østre eiendomsgrense til J11/østre fasade til GD44 og strekker seg østover, ca. 4 meter inn på eiendommen til J1. En del av område #4 inngår i felt S11, men ikke felt S9 eller S10, ref. reguleringskart. Det er tatt inn reguleringsbestemmelser om #4 både i kapittel 15 som gjelder bestemmelser for felt S10 og i kapittel 16 som gjelder bestemmelser for felt S11.



Skisse 3: Utsnitt av reguleringsplan, hvor vi har merket avgrensning av #4 med rød farge (Kilde: Bærum kommune)

I områdereguleringens § 3.2 står det at det skal utarbeides detaljregulering for blant annet tverrakse #4 med utgangspunkt i illustrasjonsplan for byrom, dokument 3842874.

Videre spesifiseres det hva detaljreguleringer skal inneholde. I både § 15.5 (til felt S10) og § 16.3 (til felt S11) står det «*Innenfor bestemmelsesområde #4 skal det være offentlig tilgjengelig tverrforbindelse. Avgrensning, bruk og utforming avklares i detaljregulering*.»
I § 32.4 står det følgende: *«#4: Området skal inngå i detaljregulering, jf. § 3.2. Innenfor bestemmelsesområdet skal det opparbeides gangforbindelse som skal være tilgjengelig for allmenheten*.»
Til slutt i § 4.5 nevnes #4 i relasjon til etablering av lommeparker: «*Innenfor feltene S2, S3, S6, S7, S8, S11 og S14 skal det avsettes små parker/ torg med størrelse minimum 13 % av tomtearealet. For feltene S7, S8 og S11 kan hele eller deler av lommeparkene ligge innenfor tilliggende bestemmelsesområde #4 og #5*.»



Skisse 4: Referansebilde – Pilestredet park, Oslo. (Kilde: Illustrasjonsplan for byrom)

Pågående plan – Stabekk sentrum – gater og byrom

I illustrasjonsplan for byrom er tverrakse beskrevet som «Grønn tverrakse, snarveg med trapper» som skal knytte hovedgata og parken og synliggjøre parken (areal på 741 m2). Det ønskes høy standard for opparbeidelse. Se skisser 4 og 5.

Skisse 5: Utklipp fra Illustrasjonsplan for byrom. Opparbeidelse av område #4 er vist med rød stipling. #5 (med gjenåpning av bekken) ligger øst for J1. (Kilde: Bærum kommune)

I underveismøte med kommunen har vi fått opplyst om at tverraksen #4 er tatt ut fra pågående områderegulering «Stabekk sentrum – gater og byrom».

I referatet skriver kommunen følgende: «*Så lenge bebyggelsen i Gamle Drammensvei 44 blir stående erkjenner kommunen at det er vanskelig å etablere en bilfri tverrakse i samsvar med intensjoner og skisser som ligger til grunn for den planlagte forbindelsen/byrommet mellom Gamle Drammensvei og Jernbaneveien (markert i områdereguleringen som #4). Slik situasjonen er nå bør adkomsten samlokaliseres med naboeiendommen i nord. Det kan derfor vurderes lagt opp til «shared space» i sammenheng med byrommet. Adkomsten må innpasses godt med gode overganger mellom kjørearealer og sidearealene. Kommunen ber om at det vurderes ulike alternativer for adkomst, både via egen eiendom/felt S10 og via naboeiendommen/tverraksen. Kommunen ønsker også skisser på hvordan tverraksen ivaretar gangforbindelse, oppholdsarealer, varelevering og nødvendig parkering for Gamle Drammensvei 44.*»

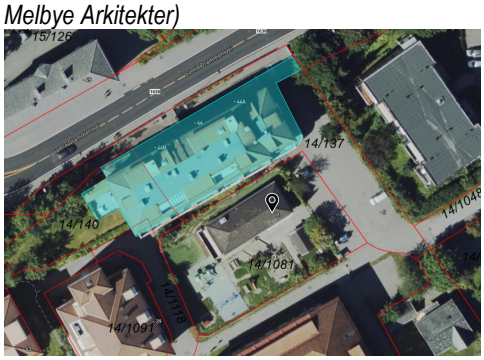
Eierforhold:

Tverrforbindelsen (slik tegnet i områdereguleringen) berører 2 private eiere:

- GD44, gnr/bnr 14/137 – hvor ca ¾ av #4 ligger
- J1, gnr/bnr 14/136 – hvor ca ¼ av #4 ligger

Mulighet for etablering av tverrakse:

Basert på gjeldende planer, føringer, tilbakemeldinger fra kommunen og dialog med naboer har vi sett på faktorer (kolonne 2 i tabell under) som er viktig å ta hensyn til i forbindelse med etablering av eventuell tverrakse. I kolonne 3 i tabell under gjør vi en konkret vurdering av disse faktorene. <u>Etter å ha systematisert disse faktorene kan vi ikke umiddelbart se mulig løsning for potensiell tverrforbindelse her i #4. Vi er da åpne for andre forslag som vi kan se på under befaringen.</u>

	Faktorer	Vurdering
1	#4 må være ubebygget	 *Skisse 6: Bebyggelse til GD44 (kilde: Hille Melbye Arkitekter)* GD44s bebyggelse går helt til felles eiendomsgrense mellom GD44 og J1 i nord. Det er ikke plass til å lage tverrforbindelse innen #4 i nord uten å måtte rive lovlig oppført bygningsmasse. J1 er ubebygget.  *Skisse 7: Fotavtrykk av bebyggelse til GD44 (kilde: Bærumskart)*

<table>
<tr><th></th><th>Faktorer</th><th>Vurdering</th></tr>
<tr><td>2</td><td>#4 må være disponibel</td><td>GD44 har
1) lovlig innkjøring til sin parkeringskjeller via #4;

2) lovlig etablerte parkeringsplasser på terreng i #4;

3) henting av renovasjon via #4 (avfallsrom er bak den grønne døra, jf. skisse 6 over)

4) varelevering med semitrailere (12-15 per år) i #4, ref. Info fra befaring med GD44.

Parkering og snuplass krever ihht byggforskserien mininumsbredde på 11,5 meter. Område #4 er 11,7 meter bred og det er ikke noe overskuddsplass som kan gjøres om til tverrforbindelse. Det finnes ikke noe areal på tomten hvor parkeringsplasser kan flyttes. Det er heller ikke mulig å omplassere parkeringsplasser på terreng slik at man får overskuddsareal.

J1 har uteoppholdsarealet sitt her.

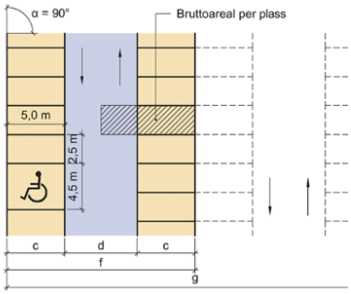
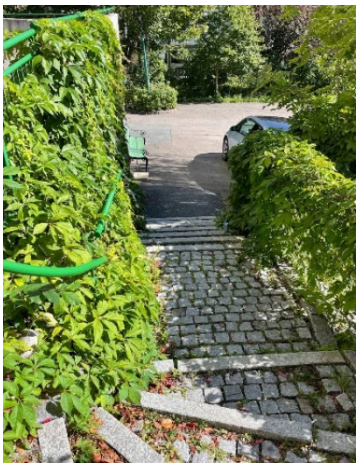
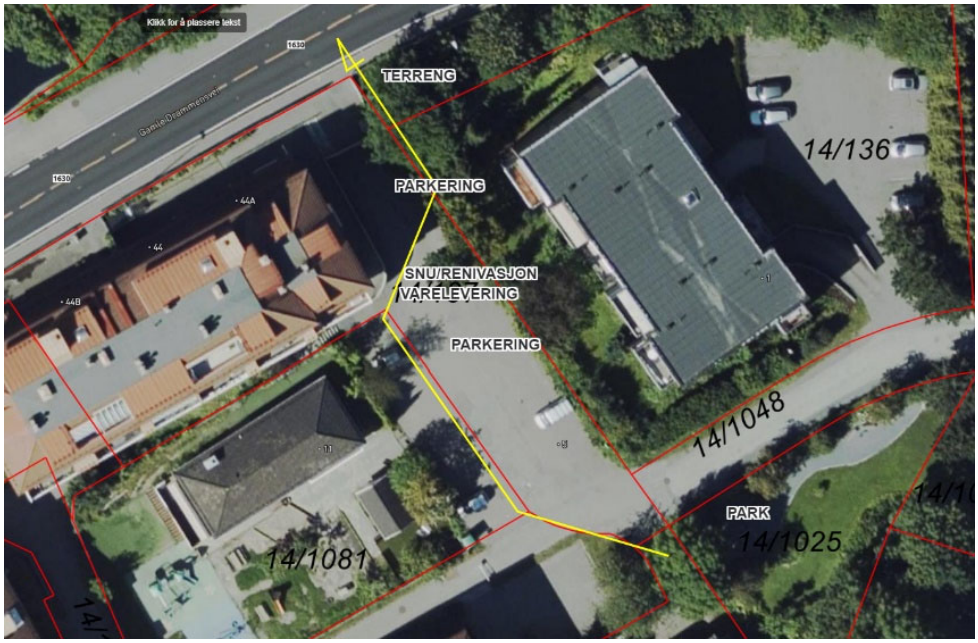
 

Fig. 531
Definisjon av mål for parkeringsplasser

Tabell 531
Plassbehov og arealutnyttelse for forskjellige parkeringsvinkler ved tos 524. For skråoppstilling er kjørebanen enveiskjørt. Bredde = 2,5 m

| a ° | c m | d m | e m | f m | Bruttoareal per plass[1)] m² |
45	5,30	4,10	3,54	14,70	22,86
60	5,60	4,15	2,89	15,35	20,35
70	5,55	4,25	2,66	15,40	19,35
80	5,35	5,00	2,54	15.70	19,37
90	5,00	6,30	2,50	16,30	20,37 | *Skisse 8: Utklipp fra Byggforskserien (Kilde: Sintef)*</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Tomteeiere må være interessert i å avgi sin del av tomt til tverrforbindelse</td><td><u>GD44:</u>
GD44 er positive til tverrforbindelse, så lenge den ikke går på bekostning av dagens parkering og manøvrering. GD44 ønsker ikke at folk bruker eks. trapp/sti. Vi viser i den sammenhengen til punkt 2 i denne tabellen og avsnitt under. Den siste korrespondanse med GD44 er gått med kopi til kommunen og vedlegges derfor ikke.

<u>J1:</u>
J1vil ikke gi fra seg noe av tomtearealet til tverrforbindelse. På befaring med J1 ble det sagt at sameiet J1 har utviklingsplaner for sin tomt og vil beholde areal slik som den er idag, da dette blir verdigfull areal ved utvikling. Arealet (4 meters stripe) er idag en del av felles uteoppholdsareal for sameiets 24 leiligheter som ligger både vestvendt og mot stille side. Se vedlagt referat.</td></tr>
<tr><td>4</td><td>Vurdering av dagens forbindelse</td><td>Det eksisterer ”sti” allerede idag . Denne er privat og brukes av beboere av GD44 primært for å komme til sine parkeringsplasser og avfallsrom. Forbindelsen brukes antakelig også av de som bor i nærområdet og kjenner til den, uten at det foreligger noe formelt avtale på det. GD44 er imidlertid ikke interessert i å gjøre denne forbindelsen verken allmenn tilgjengelig eller offentlig, da dette vil føre til mer slitasje og kostnader ifm drift og vedlikehold for GD44 (siden forbindelsen går over bygningsmasse til GD44). Allmenn tilgjengelighet vil også føre til mer driftsansvar for GD44. Etter det vi har forstått ønskes dette ikke av GD44.</td></tr>
</table>

	Faktorer	Vurdering
		 *Skisse 9: Til venstre: flyfoto. Grønn pil viser trase for eks. forbindelse. Til høyre: Bilde av eks. trapp som fører fra parkeringsplass til GDvei-nivå (Kilde: Hille Melbye Arkitekter)*
5	Kan tverrforbindelse etableres ved å ta av areal fra S10?	Selv om S10 (ref. skisse 3) ville satt av en stripe areal til fremtidig tverrforbindelse, ville den stoppet ved GD44. Årsaken til dette er at hele nordre tomtegrensen til J11 grenser til bygningsmasse i GD44.  *Skisse 10: Gul linje viser teoretisk mulighet passasje langs S10 (øst) (Kilde: Bærumskart)* Ved etablering av stripe i S10 (øst) og ev. bratt trapp øst for bebyggelse i GD44 vil gående måtte krysse parkeringsplass/ snuplass til GD44, noe som ikke er en god løsning sett iforhold til trafikksikkrhet. Denne løsning vil i tillegg innebære at både GD44 og J1 er villige til å få det til.

	Faktorer	Vurdering
		Ev. flytting av tverrforbindelse vestover vil ha en uhensiktsmessig plassering i forhold til parken (lengre og kronglete trase, ikke snarvei). I tillegg vil denne måtte gå gjennom uteareal til GD44 og videre via store terrengnivåforskjeller opp mot GD vei. *Skisse 11: Gul linje viser teoretisk mulighet passasje langs S10 (vest) (Kilde: Bærumskart)* Der det ikke er bebyggelse (altså lengre øst og vest for GD44-bygning) er det store nivåforskjeller mot Gamle Drammensvei, som gjør det ekstra arealkrevende å få til tverrforbindelse. Vi ser derfor ikke for oss at tverrforbindelsen kan etableres gjennom S10.
6	Kan tverrforbindelse etableres ifm utbygging av S11?	Selv om #4 ikke tilhører S10 og inngår delvis i S11, knyttes det bestemmelser til #4 under bestemmelser for både S10 og S11. Imidlertid står det i relasjon til etablering av lommeparker (som er krav ifm utbygging av S11) at for felt S11 kan hele eller deler av lommepark ligge innenfor tilliggende bestemmelsesområde #4 og #5.» Slik vi ser det kan dette indikere at en utbygging av tverrforbindelse #4 var antakelig tiltenkt felt S11. Også med tanke på plassering av fortau i Jernbaneveien i reguleringsplanen (på nordsiden av veien) synes det å være mer hensiktsmessig at ev. tverrforbindelse går i østre del av #4.
7	Er det behov for tverrforbindelse #4?	Er det behov for to tverrforbindelser så tett på hverandre? Det er ca 50 meter mellom #4 og #5. Sistnevnte ligger fortsatt i pågående områderegulering «Stabekk sentrum – gater og byrom» og er dermed prioritert. Tverrforbindelse #5 (se skisse 3) hvor Stabekken skal gjenåpnes blir en viktig forbindelse, har mer sentral samt synlig plassering, vil kunne bli universell utformet og har større sjanse for etablering. Men en ny allmenn tilgjengelig tverrakse er det også fare for at Benkowparken vil miste sin funksjon som en ”*lommepark der men kan sitte ned og nyte fred og ro*”, ref. beskrivelse på kommunens nettside, og blir mer brukt som en ”gangforbindelse” frem for møte og utested.

Mulighet for etablering av felles atkomstløsning

Kommunen har bedt oss om å vurdere ulike alternativer for atkomst, både via egen eiendom/felt S10 og via naboeiendommen GD44/tverraksen #4.

Basert på dette ble tre scenario vurdert:

- Alternativ 1 – egne atkomster for begge eiendommer
- Alternativ 2 – felles atkomst, 50/50 fordeling
- Alternativ 3 - felles atkomst via #4 (GD44) slik som i dag

Se vedlegg «Mulighetsvurdering adkomst» som redegjør for de ulike alternativene og konsekvenser av disse for GD44.

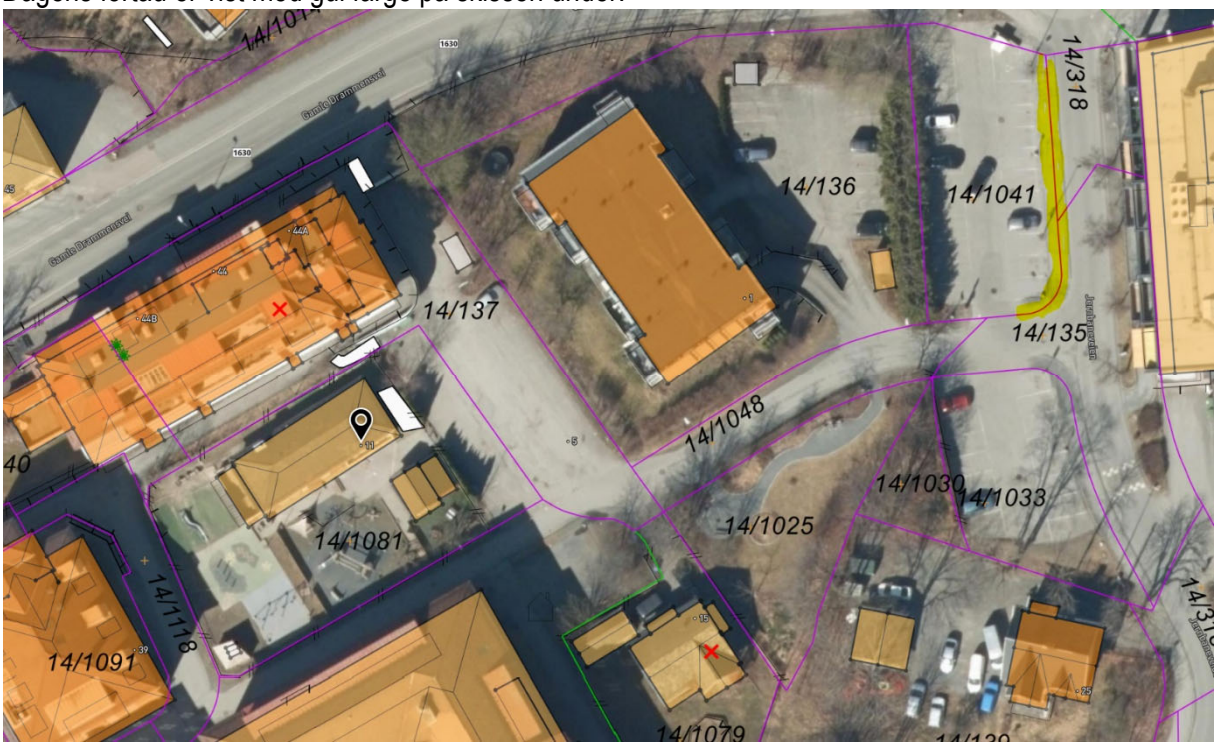
Alle alternativer ble presentert i møte med GD44 den 14.11.2022. GD44 ble bedt om å velge en løsning som vil passe for dem. Det ble sagt at J11 vil kunne tilpasse prosjektet til alle tre alternativer. Vi har purret på svar flere ganger og nå (2,5 måneder senere) har vi fortsatt ikke fått svar fra GD44.

<u>Hvis ikke det kommer noe enighet om atkomst på befaringen, blir vi nødt til å gå videre med alternativ 1 (egne atkomster).</u>

Opparbeidelse av Jernbaneveien mht etablering av fortau

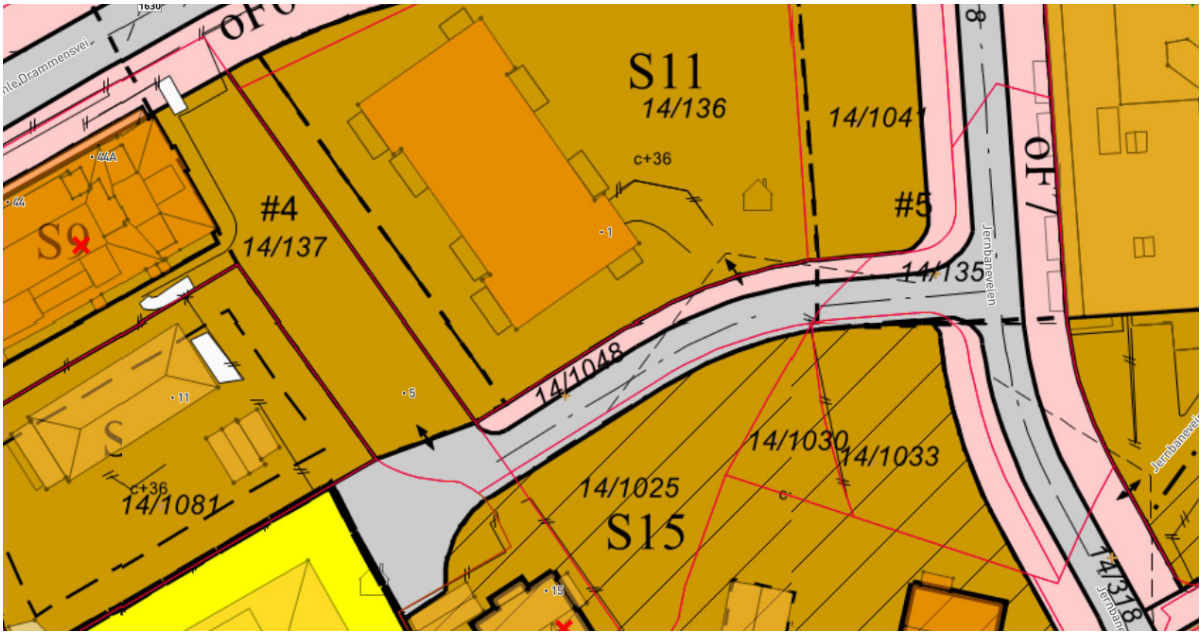
I underveismøte har Bærum kommune vist til uttalelse fra Vei og trafikk hvor det står at «*regulert fortau langs Jernbaneveien bør opparbeides ihht områdereguleringen.*». Vi ønsket å se på dette forholdet (muligheter, behovet og utfordringer).

Dagens fortau er vist med gul farge på skissen under:



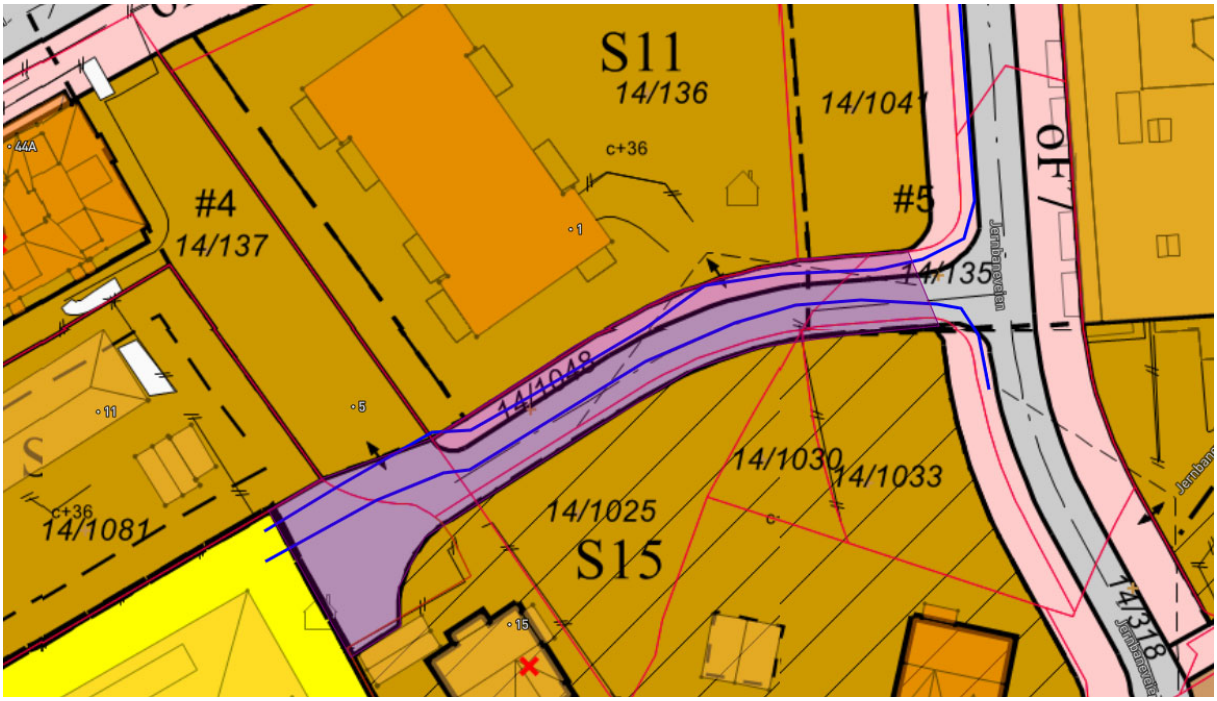
Skisse 12: Flyfoto. Dagens opparbeidet fortau er vist med gul farge. (Kilde: Bærum kommune)

Regulert fortau er vist på skissen under. Av det vi kan lese av på kartet er det 2,5 meters fortau og 5,5 meters kjørebane.



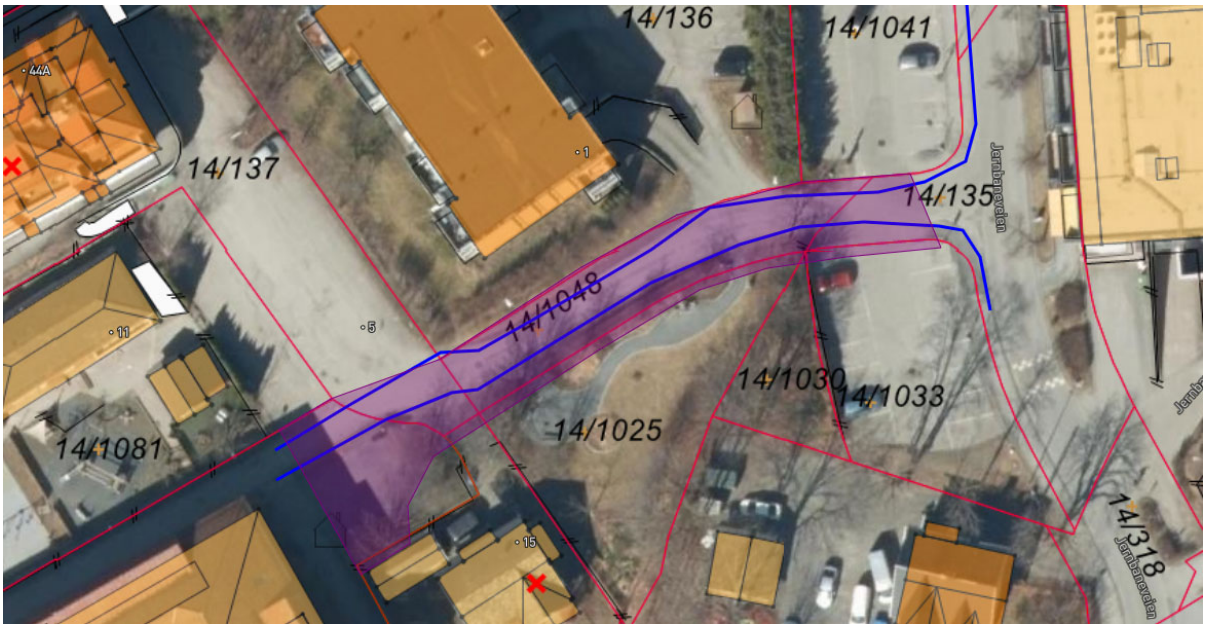
Skisse 13: Utsnitt av reguleringskart. Røde linjer er eiendomsgrenser. (Kilde: Bærum kommune)

På samme kartet er kant opparbeidet vei vist med blå linje på skisse 13. Dagens vei mangler fortau og har en bredde på ca 3,3-3,5 meter (målt på kartet på nett):



Skisse 13: Utsnitt av reguleringskart. Regulert veibredde er uthevet med blå-lilla farge. Kant eksisterende vei er vist med blå farger. Røde linjer er eiendomsgrenser. (Kilde: Bærum kommune)

Samme situasjon med regulert veibredde og dagens vei er vist her på flyfoto:



Skisse 14: Flyfoto. Regulert veibredde er uthevet med blå-lilla farge. Kant eksisterende vei er vist med blå farger. Røde linjer er eiendomsgrenser. (Kilde: Bærum kommune)

Det er ikke mulig å opparbeide kun fortau slik det er regulert, da blir veien for smal (halvparten så bred som i dag). Dette betyr i realiteten at hele veien må opparbeides.

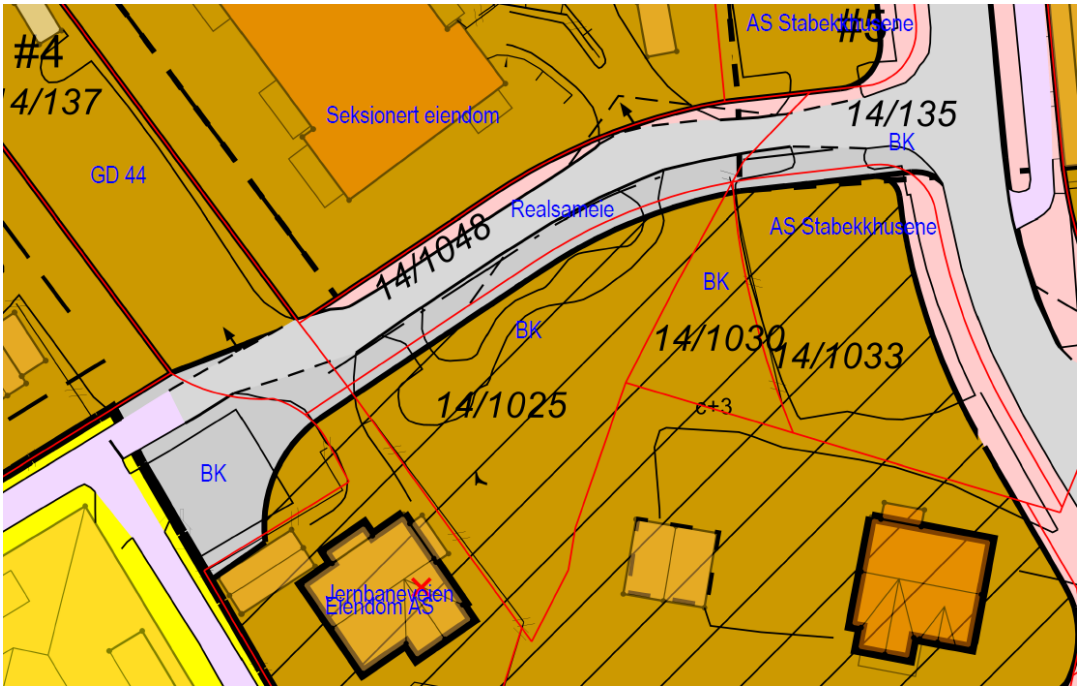
Skisse 15: Bilde av Jernbaneveien og Benkow parken (til høyre) (Kilde: Hille Melbye Arkitekter)

Området mellom dagens veikant (søndre) og søndre kant regulert vei er opparbeidet som en del av Benkow parken. Ved en veiopparbeidelse i full bredde vil ca. 3 meters belte av parken langs dagens vei måtte erstattes med asfalt/vei. Dette utgjør et beplantet areal på ca. 160 m2. Se skisse 15.

Med tanke på at trafikken i J11 vil reduseres etter opphør av barnehage, stiller vi spørsmål om det er hensiktsmessig å kreve opparbeidelse av fortau i dette tilfellet, særlig når veiopparbeidelsen vil gå på bekostning av parken. Denne strekning av Jernbaneveien er stengt med bom ved J11 og brukes kun av 4 eiendommer: GD44 (bolig og næring), J11 (barnehage for 39 barn), J1 (24 leiligheter) og Jernbaneveien 15 (enebolig).

Det vil også være nødvendig med samtykker fra 4 ulike eiere for å kunne opparbeide veien i full reguleringsbredde:

- 14/1048 – Realsameie AS (eies av de 24 sameiere i J1)
- 14/1025, 14/135, 14/153 og 14/1030 – Bærum kommune
- 14/137 Sameie GD44
- 14/1033 (kanskje 14/1041) – AS Stabekkhusene



Skisse 16: Reguleringskart. Eiendomsgrenser er vist med rød farge. Eiernavn er skrevet i blått. (Kilde: Bærum kommune)

<u>Vi stiller derfor spørsmål om behovet og ev. omfanget av opparbeidelse av Jernbaneveien.</u>

Vennlig hilsen
HILLE MELBYE ARKITEKER AS

Elena Jakobsen
Reguleringskonsulent (sign.)

Kopi til Profier AS, V Kristina Vedal, kv@Profier.no

Vedlegg: Referat fra befaring med J1
Mulighetsvurdering adkomst