

RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE

JERNBANEVEIEN 11, BÆRUM KOMMUNE

Plan-ID: 2020004

BAKGRUNN

Hille Melbye Arkitekter AS har gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for Jernbaneveien 11 Utvikling AS.

I henhold til LOV 2008-06-27 nr 71 (Plan- og bygningsloven) § 3-1 h og § 4-3 skal det utarbeides ROS-analyse for reguleringsplaner og kommuneplaner før de skal behandles politisk. ROS-analysen bygger på foreliggende kunnskap om planområdet og arealbruk.

Analysen er basert på Bærum kommunes temakart som berører temaer relatert til risiko og sårbarhet, utarbeidete fagrapporter og uttalelser fra faginstanser innhentet ved ulike faser.

Revisjonsnr.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kvalitetssikret av
	26.01.2024	ROS-analyse utarbeidet	Elena Jakobsen	Trygve Lund

KORT SITUASJONSBESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Planområdet er på ca. 1.200 m² og består av eiendommen Jernbaneveien 11, gnr. 14 bnr. 1081 som ligger sentralt på Stabekk i Bærum kommune. Terrenget stiger nordover med ca. 3 meter. Tomten er i dag bebygget med 2 bygninger: barnehage (ikke lenger i drift) og uthus. Deler av arealet er asfaltert, resten er opparbeidet som lekeareal til barnehagen. Hensikten med planen er å legge til rette for utbygging av felt S10 i områderegulering for Stabekk sentrum til boligformål. Det foreslås oppføring av leilighetsbygg i 4. etasjer. Se illustrasjon av det foreslåtte i planforslaget under. Som en del av utbyggingen skal regulert vendehammer, syd for planområdet, opparbeides. Dette sikres gjennom rekkefølgekrav.



SAMMENDRAG - DE VIKTIGSTE UØNSKETE HENDELSENE

Gjennomgangen av risikofaktorene viser at planen generelt ikke er risikopreget.

De viktigste uønskete hendelsene for planen vil være

- masseras/ leirskred
- overvannshåndtering
- flom ved store nedbørmengder
- grunnvannstand
- atkomst for nødetater
- utilstrekkelig slokkevannskapasitet
- støy (ved teoretisk trafikkøkning i Gamle Drammensvei)
- forurensset grunn
- radongass
- ulykke med gående/syklende

Det er foreslått ulike tiltak for samtlige hendelser.

UTREDNINGER, RAPPORTER, UTTALELSER. M.M.

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. Støyvurdering rev. 4, Akustikk-konsult | 21.11.2023 |
| 2. Miljøteknisk grunnundersøkelse og tiltaksplan, Asplan Viak | 06.11.2023 |
| 3. Bærum kommune (park, landbruk, natur, kulturvern), uttalelser | 10.03.2020 / 23.03.2020 |
| 4. Miljøprogram, Contekst | 19.01.2024 |
| 5. Elvia, uttalelse | 17.03.2023 |
| 6. Geoteknisk rapport rev. 1, Løvlien Georåd | 08.11.2023 |
| 7. Trafikknotat, Norconsult rev. 3 | 07.12.2023 |
| 8. VAO-notat, Sweco rev.00 | 09.01.2024 |
| 9. Brannstrategi som underlag til TE, Firesafe rev. 4 | 10.01.2024 |

BESKRIVELSE AV METODE

Analysen er gjennomført i henhold til veileder fra DSB (<https://www.dsb.no/veiledere-handboker-og-informasjonsmaterieill/samfunnssikkerhet-i-kommunenes-arealplanlegging/>), veileder for PBL og Overordnet risiko og sårbarhetsanalyse for Asker og Bærum kommuner og egen sjekkliste. Analysen er basert på foreliggende forslag til reguleringsplan for Jernbaneveien 11 og tilhørende illustrasjoner.

Mulige uønskede hendelser er ut fra en vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdets funksjon som trafikkområde, boligområde, friområde, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene/miljøet (henholdsvis konsekvenser for og konsekvenser av planen).

Vurdering av **sannsynlighet** for uønsket hendelse er delt i:

Meget sannsynlig (4)	kan skje regelmessig; hendelsen inntreffer mer enn en gang hvert år
Sannsynlig (3)	kan skje av og til; hendelsen inntreffer mellom en gang hvert år og en gang hvert 10. år
Mindre sannsynlig (2)	kan skje; hendelsen inntreffer mellom en gang hvert 10. år og hvert 50. år
Lite sannsynlig (1)	hendelsen er ikke kjent fra tilsvarende situasjoner/forhold; inntreffer mindre enn en gang hvert 50. år

ROS-analyse for Jernbaneveien 11

Kriteriene for å vurdere **konsekvenser** for uønskete hendelser er delt i:

	Personskade	Miljøskade	Skade på eiendom, forsyning m.m.
Ubetydelig/ufarlig (1)	Ingen personskader miljøskader, kun mindre forsinkelser;	Ingen miljøskader, kun mindre forsinkelser	Systembrudd er uvesentlig/midlertidig. Ikke behov for reservesystemer
Mindre alvorlig/en viss fare (2)	Ingen eller få/små personskader	Ingen eller få/små miljøskader	Systembrudd kan føre til skade dersom reservesystem/ alternativer ikke fins. Omkostninger opp til NOK 3 millioner.
Alvorlig/farlig (3)	Inntil 4 døde og /eller få men alvorlig (behandlingskrevende) personskader	Større skader på miljøet med opptil 10 års restaurering	System settes ut av drift over lengre tid (flere døgn). Omkostninger opp til NOK 30 millioner.
Meget alvorlig/meget farlig (4)	Under 25 døde og/eller inntil 10 farlige skader, mange alvorlige og lettere skader.	Alvorlige skader på miljøet med opptil 25 års restaurering.	Systemer settes ut av drift over lengre tid; andre avhengige systemer rammes midlertidig. Omkostninger opp til NOK 500 millioner.
Katastrofalt (5)	Over 25 døde og/eller mer enn 10 farlige skader og et stort antall andre skader.	Meget alvorlige og omfattende skader på miljøet med over 25 års restaurering.	Hoved- og avhengige systemer settes permanent ut av drift. Omkostninger over NOK 500 millioner.

Karakteristikk av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens er gitt etter tabell 1.

Tabell 1 Matrise for risikovurdering

Konsekvens:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Meget alvorlig/ meget farlig	5. Katastrofalt
Sannsynlighet:					
4. Meget sannsynlig					
3. Sannsynlig					
2. Mindre sannsynlig					
1. Lite sannsynlig					

Hendelser i røde felt: Tiltak nødvendig

Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad i forhold til nytte

Hendelser i grønne felt: "Billige" tiltak gjennomføres

UØNSKETE HENDELSER, KONSEKVENSER OG TILTAK

Tenkelige hendelser, risikovurdering og mulige tiltak er sammenfattet i følgende tabell. Alle punktene i sjekklisten er vurdert, men ikke alle er funnet relevante i denne planen.

Tabell 2 Analyseskjema

ANALYSESKJEMA							
Hendelse/Situasjon	Kons. for plan	Kons. av plan	Sannsynlig.	Konsekvens	Risiko	Kommentar/Tiltak (<i>Kommenter hvis ikke relevant</i>)	Kilde
Sjekkliste:							
Natur- og miljøforhold							
Ras/skred/flom/brannen							
1. Steinsprang						Ikke registrert. Naturlig skrånende terreng.	Bærumskart, «samfunnssikkerhet» og «flom og skredfare (lokale data)»
2. Masseras/leirskred	JA	NEI	1	3		Områdestabiliteten: tilfredsstillende. Lokalstabilitet: skråningen mot nord må mest sannsynlig sikres med spunt forankret i fjell på 2 nivåer. Dette vurderes og prosjekteres etter at det er utført supplerende undersøkelser. <u>Tiltak</u> : Ingen spesielle tiltak utover TEK17.	Geoteknisk rapport
3. Snø-/isras						Ikke registrert	Bærumskart, «samfunnssikkerhet»
4. Dambrudd						Ikke relevant. Ingen dammer i nærheten.	Bærumskart, «grunnkart»
5. Skybrudd/store nedbørsmengder	JA	JA	2	2		Bygg med parkeringskjeller. Overvannsløsning må ta hensyn til dette. Overvann på tomten skal håndteres med en kombinasjon av LOD-tiltak og lukket fordrøyningsmagasin med regulert utløp til offentlig AF-ledning. <u>Tiltak</u> : sikres i reguleringsbestemmelser, § 2.2 og 2.3.	VAO-notat
6. Elveflom/tidevannsflom/stormflo	JA	JA	2	2		Ikke elv, bekk eller sjø i nærheten. En del av aktsomhetsområde flom. Støttemur i kombinasjon med lavbrekk rundt eiendommen vil sikre avrenning og at vann ikke renner ned i parkeringskjeller under bygg. <u>Tiltak</u> : sikres i reguleringsbestemmelser, § 2.2 og 2.3.	Bærumskart, «samfunnssikkerhet» og «flom og skredfare (lokale data)» + VAO-notat
7. Skogbrann (større/farlig)						Ikke relevant. Ingen større skogsfelt i nærheten.	
Vær, vind eksponering							
8. Vindutsatte områder						Ikke relevant. Planområdet ligger godt skjermet av nabobebyggelse og er ikke	

ROS-analyse for Jernbaneveien 11

ANALYSESKJEMA							
Hendelse/Situasjon	Kons. for plan	Kons. av plan	Sannsynlig.	Konsekvens	Risiko	Kommentar/Tiltak (<i>Kommentarer hvis ikke relevant</i>)	Kilde
(Ekstremvær, storm og orkan)						spesielt utsatt for vind.	
9. Store snøfall						Ikke relevant. Ikke spesielt utsatt område.	
10. Nedbørutsatte områder						Ikke relevant. Ikke spesielt utsatt område.	
Natur- og kulturområder							
11. Sårbar flora						Ikke registrert	Bærumskart, «naturforvaltning (lokale data), «arter av nasjonal forvaltningsinteresse» + uttalelse fra Natur og idrett mm
12. Sårbar fauna /fisk, verneområder og vassdrags områder						Ikke registrert	Bærumskart, «naturforvaltning (lokale data), «arter av nasjonal forvaltningsinteresse» + uttalelse fra Natur og idrett mm
13. Fornminner (Afk)						Ikke registrert	Bærumskart, «Riksantikvaren/Fornminner»
14. Kulturminne/-miljø						Ikke relevant. Planområde er en del av område merket «større prioriterte kulturmiljø. Gamle Drammensvei er en del av veitrase fra 1600-tallet. Villabebyggelse fra 1800-1900 tallet. Nabobygg i Jernbaneveien 15 er sefrak-registrert, høy verneverdi.	Bærumskart, «kulturminnevern (lokale data)» + Uttalelse fra Bærum kommune PLNK
15. Grunnvannstand	JA	JA	2	2		Grunnvannstand ca. 0,2 m under terreng. Videre undersøkelser og løsninger vurderes i forbindelse med detaljprosjektering og byggefase. <u>Tiltak</u> : sikres i reguleringsbestemmelser, § 2.8.	Geoteknisk rapport
Menneskeskapte forhold							
Risikofylt industri mm							
16. Kjemikalie/eksplosiv (kjemikalieutslipp på land og sjø)						Ikke relevant, ingen kjente industribedrifter i nærområde	Gule sider, bærumskart, «planer (lokale data)»
17. Olje- og gassindustri (olje-og gassutslipp på land og sjø)						Ikke relevant	

ROS-analyse for Jernbaneveien 11

ANALYSESKJEMA							
Hendelse/Situasjon	Kons. for plan	Kons. av plan	Sannsynlig.	Konsekvens	Risiko	Kommentar/Tiltak (<i>Kommenter hvis ikke relevant</i>)	Kilde
18. Radioaktiv industri (nedfall/forurensning)						Ikke relevant	
19. Avfalls-behandling (ulovlig plassering/deponering/spredning farlig avfall)						Ikke relevant. Det er ikke registrert eller avdekket deponering av ulovlig avfall i området.	Gule sider, uttalelser fra Bærum kommune
Strategiske områder							
20. Vei, bru, knutepunkt						Ikke relevant. Ingen strategiske områder i nærheten.	
21. Forsyning kraft/elektrisitet (Sammenbrudd i kraftforsyning)						Ikke relevant, da konsekvensene og de forebyggende tiltak er de samme for alle boliger på Bærum kommune. Elvia er kontaktet for å avklare forsyningsbehovet.	
22. Svikt i fjernvarme						Ikke relevant. Fjernvarme ikke utbygget per nå.	
23. Vannforsyning (Svikt/forurensning av drikkevannsforsyning)						Ikke relevant, da konsekvensene og de forebyggende tiltak er de samme for alle boliger på Bærum kommune.	
24. Atkomst for nødetater	JA	JA	1	3		Atkomst via Jernbaneveien. Oppstillingsplass for brannbil på egen grunn, snuplass ved hjelp av tilgrensende regulert vendehammer på kommunal grunn som opparbeides. Tiltak: sikres i reguleringsbestemmelser, § 16.4.	
25. Avløps-systemet (Svikt eller brudd)						Ikke relevant, da konsekvensene og de forebyggende tiltak er de samme for alle boliger på Bærum kommune.	
26. Forsvars-område						Ikke relevant	
27. Tilfluktsrom						Ikke relevant. Det er ikke krav om bygging av tilfluktsrom ifm. nye boliger. Nærmeste offentlig tilfluktsrom ligger i Peter Loranges vei 1, ca. 1 km fra.	https://www.baerum.kommune.no/om-barum-kommune/organisasjon/beredskap/offentlige-tilfluktsrom/
28. Eksplosjoner						Ikke relevant. Bensinstasjon ligger ca. 70 meter fra planområdet mot nordøst. Drift av stasjonen skal følge krav i brann- og eksplosjonslovgivning.	
29. Terror/sabotasje / skadeverk						Ikke relevant. Boliger er ikke et mål.	
30. Vold/rans og						Området er ikke spesielt utsatt	

ROS-analyse for Jernbaneveien 11

ANALYSESKJEMA							
Hendelse/Situasjon	Kons. for plan	Kons. av plan	Sannsynlig.	Konsekvens	Risiko	Kommentar/Tiltak (<i>Kommenter hvis ikke relevant</i>)	Kilde
gisselsituasjon-er (eller trusler om)							
31. Tele/ Kommunikasjons samband (sammenbrudd)						Ikke relevant, da konsekvensene og de forebyggende tiltak er de samme for alle boliger på Bærum kommune.	
32. Kommunens dataanlegg (uhell/ skader)						Ikke relevant, da konsekvensene og de forebyggende tiltak er de samme for alle boliger på Bærum kommune.	
33. Samfunnsviktige funksjoner (bortfall av tjenester ved streik, sykdom osv.)						Ikke relevant, da konsekvensene og de forebyggende tiltak er de samme for alle boliger på Bærum kommune.	
34. Brann (med større konsekvenser)						Planforslaget legger opp til bebyggelse ihht. krav i TEK17. Avstand til nabobebyggelse på mer enn 8 meter. Ikke relevant, da konsekvensene og de forebyggende tiltak er de samme for alle boliger på Bærum kommune.	Brannstrategi
35. Utilstrekkelig slukkevannforsyning	JA	NEI	1	3		Kommunens simulering av slukkevannkapasitet viser maksimalt tillatt uttak på 40 l/s med dagens forsyning fra offentlig nett i øst. Når hovedplan for teknisk infrastruktur realiseres, vil krav til slukkevannskapasitet innfris. <u>Tiltak:</u> Gjennomføring av analyse i detaljprosjekteringen for å vurdere om dagens slukkevannskapasitet er tilstrekkelig for å oppfylle krav i § 11-17 nr. 2 i TEK17	VAO-notat + dialog med brannkonsulent
Andre forurensningskilder							
36. Boligforurensning						Ikke relevant.	
37. Landbruksforurensning						Ikke relevant. Ikke landbruk i nærheten.	
38. Akutt forurensning						Ikke relevant. Ikke slike forurensningskilder i nærheten.	
39. Støv og støy; industri						Ikke relevant. Ikke slike forurensningskilder i nærheten.	Bærumskart, «forurensning (lokale data)
40. Støv og støy; trafikk	JA	NEI	3	2		Ingen registrert luftforurensning. Nordøstre del av planområde ligger i gul støysone. Ikke behov for skjermingstiltak for uteareal per idag. Alle fasader vender mot stille side. <u>Tiltak:</u> sikres i reguleringsbestemmelser, §§ 13.1-13.5.	Bærumskart, «forurensning (lokale data) + Støvvurdering

ROS-analyse for Jernbaneveien 11

ANALYSESKJEMA							
Hendelse/Situasjon	Kons. for plan	Kons. av plan	Sannsynlig.	Konsekvens	Risiko	Kommentar/Tiltak (<i>Kommenter hvis ikke relevant</i>)	Kilde
41. Støy; andre kilder						Ikke relevant. Jernbane ligger 87 m sydover.	Bærumskart, «forurensning (lokale data) + Støyvurdering
42. Forurensning i sjø/vassdrag						Ikke relevant. Ikke sjø/vassdrag i nærheten.	
43. Forurenset grunn	JA	NEI	2	2		Påvist lett forurensning innenfor tilstandsklasse 2 for PAH og sink i den østlige delen av planområdet, ellers rene masser (tilstandsklasse 1). <u>Tiltak:</u> Masser håndteres etter § 9-3 i TEK17.	Miljøteknisk grunnundersøkelse
44. Smitte fra dyr og insekter						Ikke relevant.	
45. Epidemier av smittsomme sykdommer						Ikke relevant, da konsekvensene og tiltak er de samme for alle innbyggere i Bærum kommune.	
46. Gift eller smittestoffer i næringsmidler						Ikke relevant, da konsekvensene og tiltak er de samme for alle innbyggere i Bærum kommune.	
47. Radongass	JA	NEI	2	2		Treff i aktsomhet radon. <u>Tiltak:</u> Ivaretas ihht §13-5 i TEK17.	Bærumskart, «geologi (Nasjonale data – DOK)»
48. Høyspentlinje						Ikke relevant. Ingen i luftlinje, høyspent kabel i grunnen.	Bærumskart, «geologi (Nasjonale data – DOK)» + uttalelse fra Elvia
Transport							
49. Ulykke med farlig gods						Ikke registrert i nærheten. Ikke sannsynlig at det skjer i Gamle Drammensvei med ÅDT ca. 7100 og fartsgrense på 40/50 km per time. Planområde ligger et stykke unna Gamle Drammensvei, med bebyggelse imellom.	Bærumskart, «samferdsel (Nasjonale data – DOK)» + trafikknøtat
50. Brudd i transportnett (i store infrastruktur traséer)						Ikke relevant. Ved brudd på E18 er det omkjøringsmuligheter på lokale veier til Stabekk.	
51. Brudd i transportnett (i store blindsonelveier)	JA	NEI	1	1		Fylkesveien (Gamle Drammensvei) er ikke en del av planområdet. Planområdet, sammen med resten av området syd for fylkesveien, kan bli isolert ved vedvarende brudd i transportnett i fylkesveien. Ved brudd i Jernbaneveien (blindvei til planområdet) kan privat vei, stengt med bom, brukes. <u>Tiltak:</u> ingen prosjektspesifikke tiltak	
52. Vær/føre begrenser	JA	NEI	3	1		Transportnettett påvirkes av vær og føre. Blindveien til området blir ikke	

ROS-analyse for Jernbaneveien 11

ANALYSESKJEMA							
Hendelse/Situasjon	Kons. for plan	Kons. av plan	Sannsynlig.	Konsekvens	Risiko	Kommentar/Tiltak (<i>Kommenter hvis ikke relevant</i>)	Kilde
tilgjengelighet til området						prioritert ved store snøfall. Framkommelighet vil sjelden påvirkes i lengre tid og vil være ubetydelig. <u>Tiltak</u> : ingen prosjektspesifikke tiltak	
Trafikksikkerhet							
53. Større trafikkulykke (land, sjø og luft)						Ikke relevant. Planområdet ligger ikke tett på hovedvei. Ikke sannsynlig at en slik ulykke blir skapt av eller har konsekvenser for planområdet eller funksjonene der.	Trafikknotat
54. Ulykke i av-/påkjørslar						Ikke relevant. Det er registrert ulykker i Gamle Drammensvei, men ikke i Jernbaneveien som er blindvei. Ingen gjennomkjøring forbi avkjørselen, da veien videre til privat grunn er stengt med bom.	Trafikknotat
55. Ulykke med gående/syklende	NEI	JA	2	2		Forholdene for myke trafikanter forbi planområdet blir uendret. Planforslaget fører til mindre trafikk (sammenlignet med tidligere barnehagedrift), en ekstra avkjørsel og rygging av renovasjonsbil/brannbil ut i vendehammer (innerst i blindvei), der det kan forventes noe gang- og sykkeltrafikk. <u>Tiltak</u> : ingen spesielle tiltak	Trafikknotat

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til meget sannsynlige og ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser, krever tiltak. I henhold til vanlig framstilling av dette, er situasjonen slik (hendelse-nr med konsekvenser i alvorlighetsgrad 2 eller høyere er ført inn i aktuell rute.):

Tabell 3 Matrise for risikovurdering med hendelsesnummer

Konsekvens:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Meget alvorlig/ meget farlig	5. Katastrofalt
Sannsynlighet:					
4. Meget sannsynlig					
3. Sannsynlig		40			
2. Mindre sannsynlig		5, 6, 15, 43, 47, 55			
1. Lite sannsynlig			2, 24, 35		

- Hendelser i røde felt: Tiltak nødvendig
- Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad i forhold til nytte
- Hendelser i grønne felt: "Billige" tiltak gjennomføres

OPPSUMMERING MED SPESIFISERING/TILTAK

Gjennomgangen av risikofaktorene viser at planen generelt ikke er risikopreget. Forhold som i henhold til tabell 3 må påkalle oppmerksomhet, og som krever en vurdering av tiltak, er listet opp nedenfor:

Hendelser 2 (masseras/leirskred), 43 (forurenset grunn), 47 (radongass) skal håndteres i henhold til TEK17 i byggesak.

5. og 6. Overvannshåndtering og flom ved store nedbørsmengder

Mildere klima fører til økt sannsynlighet for store nedbørsmengder. Overvann på tomten håndteres med en kombinasjon av LOD-tiltak og lukket fordrøyningsmagasin (for å håndtere avrenning fra adkomstvei til parkeringskjeller) med regulert utløp til offentlig AF-ledning. Planforslaget redegjør for overvann i VAO-notat.

Tiltak:

Følgende foreslås sikret i reguleringsbestemmelser:

- § 2.3: Til rammesøknad skal det utarbeides rammeplan for vann, avløp og overvann med flomveier.
- § 2.2: Overvann skal i størst mulig grad håndteres på egen grunn, ved åpne overvannsløsninger, permeable overflater, tilstrekkelige jorddybder og bruk av vegetasjon på tak og utearealer. Flomveger skal sikres og bortledning av overvann skal ikke være til ulempe for naboeiendommer.

15. Grunnvannstand

Grunnvannstand ligger sannsynligvis ca. 0,2 m under terreng. Videre undersøkelser og løsninger vurderes i forbindelse med detaljprosjektering og anleggsfase.

Tiltak:

Følgende foreslås sikret i reguleringsbestemmelser:

- § 2.8: Til søknad om igangsettingstillatelse skal det redegjøres for nødvendige tiltak for å opprettholde grunnvannstanden i anleggsfasen.

24. Atkomst nødetater

Kommunen ønsket at vendehammer på kommunal grunn blir opparbeidet i forbindelse med planforslaget. Vendehammeren er allerede regulert til offentlig veiareal i områderegulering for Stabekk sentrum. Vendehammeren skal blant annet brukes som snuplass for brannbil for Jernbaneveien 11 og Gamle Drammensvei 44. Begge eiendommer har oppstillingsplass for brannbil på egen grunn. Eksisterende Jernbaneveien (blindvei) fungerer som atkomstvei for å komme til planområdet.

Tiltak:

Følgende foreslås sikret i reguleringsbestemmelser:

- § 16.4: Før bebyggelse tas i bruk skal vendehammer syd for planområdet være opparbeidet.

35. Utilstrekkelig slokkevannskapasitet

Kommunens simulering av slokkevannskapasitet viser maksimalt tillatt uttak på 40 l/s med dagens forsyning fra offentlig nett i øst. Preakseptert løsning er minst 50 l/s fordelt på minst to uttak, ref. veiledning til § 11-17 nr. 2 i TEK17. Det vil derfor være nødvendig med analyse for å oppfylle funksjonskravet «Byggverk skal tilrettelegges slik at en brann lett kan lokaliseres og bekjempes» i § 11-17 nr. 2 i TEK17. I følge brannkonsulenten gir 50 l/s en overdreven sikkerhetsmargin som aldri er aktuell å bruke i en slokkesituasjon. Når hovedplan for teknisk infrastruktur realiseres, vil krav til slokkevannskapasitet innfris.

Tiltak:

- Avklaringer med kommunalteknikk i byggesaken
- Gjennomføring av analyse i detaljprosjekteringen for å vurdere om dagens slokkevannskapasitet er tilstrekkelig for å oppfylle krav i § 11-17 nr. 2 i TEK17

40. Støv og støy; trafikk

Støvvurdering viser at kravene til støy på fasade og uteareal er ivaretatt med dagens trafikk i området. Økt trafikk i Gamle Drammensvei kan imidlertid føre til at det vil være teoretisk behov for kompenserende tiltak når prosjektet skal gjennomføres. Med usikkerheten knyttet til dette og tidspunktet til realisering av prosjektet, ønsker planforslaget å sikre at boligbygg kan gjennomføres også hvis støvsituasjonen i Gamle Drammensvei blir forverret.

Tiltak:

Følgende foreslås sikret i reguleringsbestemmelser:

- § 2.5: Til rammesøknad skal det utarbeides støyfaglig utredning som dokumenterer hvordan kravene til støy i denne reguleringsplanen kan oppfylles.
- § 13.1: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 eller senere retningslinje som erstatter denne, skal legges til grunn.
- § 13.2: Nye boliger kan oppføres med fasadenivå opp til Lden 70 dB fra vei og Lden 73 dB fra jernbane.
- § 13.3: Alle boenheter skal ha en stille side. Det kan imidlertid tillates dempet fasade som erstatning for stille side for en mindre andel leiligheter i planen, opp mot 20 % av leilighetene. Dempet fasade kan oppnås med eksempelvis lavtsittende luftevindu mot skjermet eller innglasset balkong. Denne mindre andelen skal i tillegg ha andre kompenserende tiltak som tilgang til sol, lys, utsikt, og kvalitativt gode uteoppholdsarealer.
- § 13.4: Minimum 50 % av antall rom til støyfølsom bruk, inkludert minst ett soverom, skal ha luftevindu mot stille side (evt. mot dempet fasade for en mindre andel boenheter).
- § 13.5: Støynivå på areal som medregnes i MUA skal ikke overstige Lden 55 Db.

55. Ulykke med gående/syklende

Planforslaget fører til mindre trafikk sammenlignet med barnehagedrift. Imidlertid vil eksisterende felles avkjørsel med Gamle Drammensvei 44 opphøre, slik at hver av eiendommene får egen avkjørsel. Jernbaneveien er blindvei og avkjørsel fra planområdet ligger innerst i blindveien. Det er satt opp bom ved enden av Jernbaneveien. Stabæktunet sykehjem har sin atkomst via Jernbaneveien sydfra. Eksisterende bom brukes sjeldent. Når bommen er nede, er det ingen gjennomkjøring forbi planområdets avkjørsel. Kommunen krever at vendehammer syd for planområdet (regulert som en del av offentlig vei i områderegulering for Stabekk sentrum), blir opparbeidet. Regulert vendehammer ligger på kommunal grunn og skal brukes som offentlig snuplass, blant annet for å snu renovasjonsbil og brannbil som skal betjene Jernbaneveien 11 og Gamle Drammensvei 44. Manøvrering til og fra vendehammer i et område hvor det kan påregnes noe gang- og sykkeltrafikk fra Jernbaneveien 35 kan føre til noen uheldige situasjoner for trafiksikkerheten. Området rundt vendehammer er dog flatt, og forholdene vil bli mer oversiktlig og tydeliggjort enn dagens situasjon. Slike løsninger forekommer mange steder og vil kun gjelde maks et par ganger per uke på dagtid. Vendehammerens plassering er regulert i områderegulering for Stabekk sentrum. Valgt renovasjonsløsning er godkjent av Bærum kommune, Avfall og gjenvinning.

Tiltak:

- Ingen tiltak utover opparbeidelse av vendehammer.