

# Forslag til reguleringsplan for Jernbaneveien 11

**Forslagsstiller:** Jernbaneveien 11 Utvikling AS

**Fagkyndig plankonsulent:** Hille Melbye Arkitekter AS

**Dato:** 26.01.2024

## Sammendrag

Utløsende for planen er krav til utarbeidelse av detaljregulering for felt S10 i områderegulering for Stabekk sentrum. Eksisterende barnehagedrift opphørte i 2023 og Jernbaneveien 11 ønskes utviklet til boligformål i henhold til premisser i områdereguleringen. I tråd med sentrumsformålet i områdereguleringen foreslås det etablering av kompakt leilighetsbygg som fullfører bebyggelsesstrukturen i området. Underveis i planprosessen ble det vurdert townhouse alternativer, etablering av tverrforbindelse øst for planområdet og felles atkomstløsning med Gamle Drammensvei 44. Disse alternativene ble forkastet. Opprinnelig ble det foreslått punkthus i 5. etasjer innenfor områdereguleringens maks tillatt kote. Høyden ble etter hvert redusert med en etasje for å imøtekomme naboer i Gamle Drammensvei 44. Det har vært god dialog med naboer og kommunen gjennom planprosessen. Planforslaget er avhengig av opparbeidelse av vendehammer syd for planområdet. Dette foreslås sikret som rekkefølgekrav.

# Forslagsstillers planbeskrivelse

## Innhold

|   |                                                               |    |
|---|---------------------------------------------------------------|----|
| 1 | Bakgrunn .....                                                | 2  |
| 2 | Planstatus og rammebetingelser .....                          | 3  |
| 3 | Beskrivelse av planområdet .....                              | 6  |
| 4 | Beskrivelse av planforslaget .....                            | 9  |
| 5 | Virkninger av planforslaget .....                             | 16 |
| 6 | Medvirkning/forhåndsuttalelser/innspill til planarbeidet..... | 22 |

## 1 Bakgrunn

### 1.1 Sakens historie

Forslagsstiller kjøpte Jernbaneveien 11 i 2022 og ønsker å utvikle tomten til boligformål, i henhold til regulert sentrumsformål i gjeldende områderegulering. På kjøpstidspunktet var planprosessen allerede påbegynt av tidligere forslagsstiller Cana Eiendom AS og det ble avholdt oppstartsmøte med kommunen. Konseptet/prosjektet som ble foreslått i oppstartsmøte ble skrinlagt og ny forslagsstiller startet utviklingen med blanke ark ved arkitektkonkurranse som Hille Melbye Arkitekter vant.

### 1.2 Hensikten med planen

Hensikten med planforslaget er å legge til rette for boligutvikling på tomten, som ligger i kort avstand fra Stabekk togstasjon, i tråd med premisser i gjeldende områderegulering for Stabekk sentrum.

### 1.3 Saksgang hittil

| Saksgang                                      | Dato                                           | Kommentar                                                                                 |
|-----------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Oppstartsmøte                                 | 15.12.2021                                     | Med tidligere forslagsstiller Cana Eiendom AS og konsulent P.H Krøger sivilarkitekt       |
| Befaring                                      | 17.12.2021                                     | Med tidligere forslagsstiller Cana Eiendom AS og konsulent P.H Krøger sivilarkitekt       |
| Underveismøte 1                               | 28.09.2022                                     | Presentasjon av nytt prosjekt (punkthus i 5. etasjer), ny forslagsstiller og ny konsulent |
| Kunngjøring av planforslag                    | 27.02.2023                                     | Aftenposten, Budstikka, Bærum kommunes nettsider                                          |
| Varsel om planoppstart til naboer/myndigheter | 27.02.2023                                     |                                                                                           |
| Underveismøte 2                               | 20.06.2023                                     | Gjennomgang av uttalelser som følge av varsling/kunngjøring                               |
| Underveismøte 3                               | 28.08.2023                                     | Vurdering av alternativ med punkthus i 4. etasjer og townhouse -alternativer              |
| Informasjonsmøter for naboer                  | Flere møter siste året, senest i desember 2023 | Se vedlegg «Medvirkningsprosess» for detaljert oversikt.                                  |

## **2 Planstatus og rammebetingelser**

### **2.1 Rikspolitiske retningslinjer/bestemmelser / statlige planretningslinjer/-bestemmelser**

*Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26.09.2014)*

Planretningslinjen har som mål at arealbruk og transportsystem skal planlegges slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

*Retningslinjene om barn og planlegging T-2/08 (12.06.2008)* skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Videre skal det sikres varierte og store nok lekearealer i nærmiljøet og avsettes tilstrekkelige arealer for barnehager.

*Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (28.09.2018):*

Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene.

*Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (20.09.1995) skal sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov. Retningslinjene skal ivareta det offentlige ansvar for å sikre barn og unge de tilbud og muligheter som samlet kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn.*

### **2.2 Regionale planer/regionale planbestemmelser**

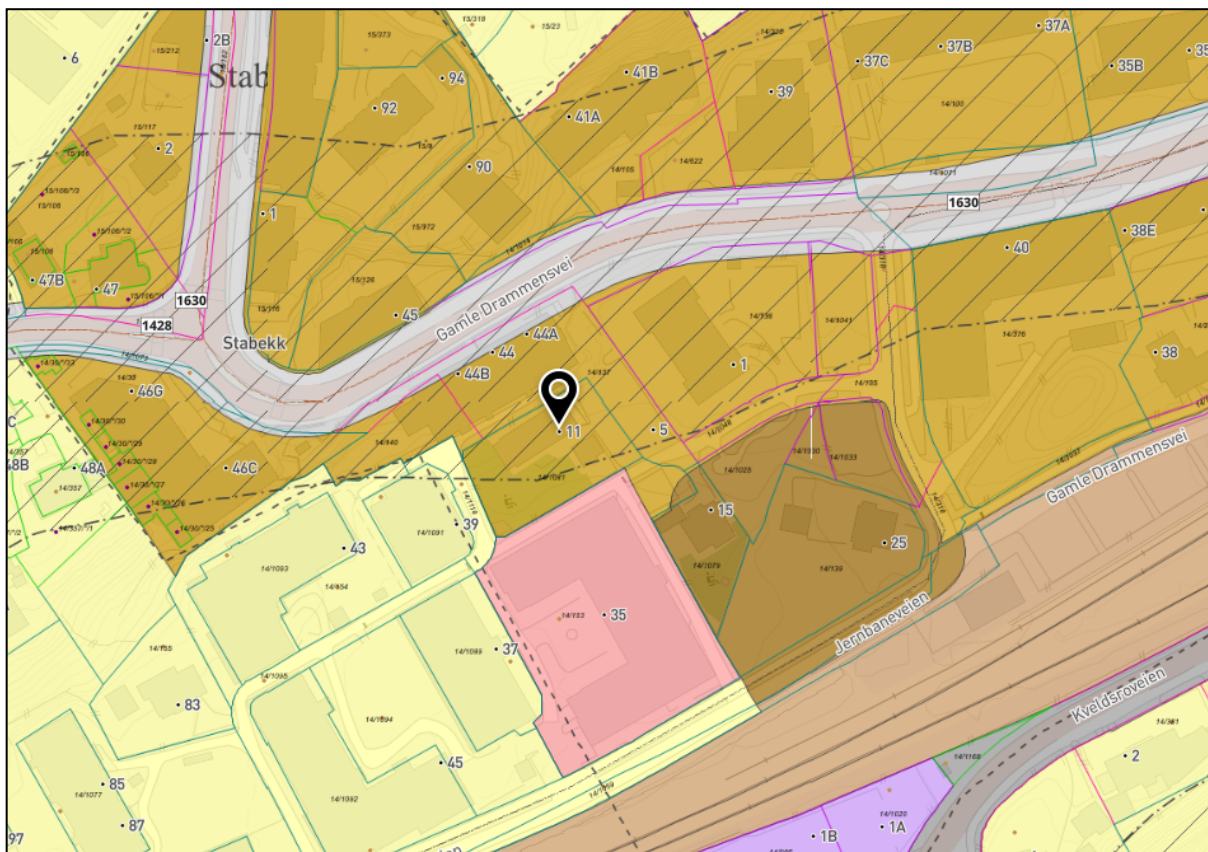
*Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (desember 2015)*

Planen har som mål å skape et bærekraftig, effektivt og tilgjengelig transportsystem, samtidig som den legger vekt på å ivareta natur, miljø og boligutvikling. Planen fremmer kollektivtransport, sykkelveinett, fortetting rundt kollektivknutepunkter og redusert bilbruk for å møte fremtidige utfordringer knyttet til vekst, miljø og mobilitet i regionen

### **2.3 Kommuneplan/kommunedelplan**

*Kommuneplanens arealdel 2022-2042 (21.06.2023)*

Planområdet er en del av område, avsatt til sentrumsformål (nåværende). Kommuneplanen legger opp til vekst i utvalgte områder, slik som Stabekk, som er definert som prioritert stasjonsnært område, hvor fortetting vil tilpasse strøkets karakter og behov for funksjonsblanding. Hensyn til vern av grønne områder og økt grønn mobilitet er noen av de viktigste hovedmålene med kommuneplanen. Bestemmelser om parkering og utnyttelse (sentrumsområder) er unntatt rettsvirkning per nå på grunn av innsigelser. For parkeringssone 2, hvor Stabekk hører til, foreslås det maks 1,1 biloppstillingsplasser per 100 m<sup>2</sup>.



Illustrasjon 1: Utsnitt av kommuneplanens arealplankart. Jernbaneveien 11 er vist med stedsmarkør. (Kilde: Bærumskart)

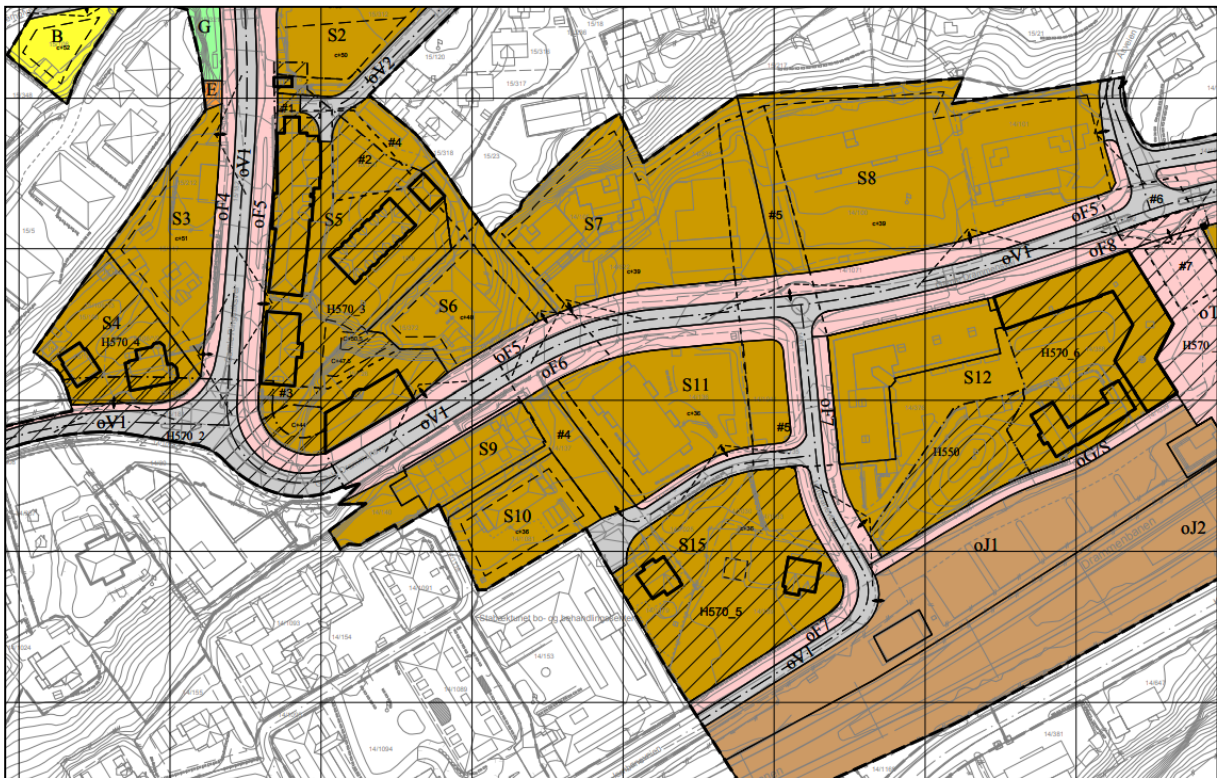
## 2.4 Gjeldende regulering

*Områderegulering for Stabekk sentrum (16.07.2019)*

Planområdet er regulert sentrumsformål, felt S10, med byggegrense og retningsgivende maks kote 36 (4 etasjer). Tilliggende område i øst, merket «#4» på plankartet, er regulert til offentlig tilgjengelig tverrforbindelse som må avklares i detaljregulering. Det ønskes publikumsrettede funksjoner på gateplan og boliger fra og med 3. etasje med varierte boligstørrelser. Det legges ikke opp til etablering av lommepark i felt S10. Utearealskravet i § 4.8 gjelder foran uteoppholdsarealkvaret i kommuneplanen. Parkeringskrav vil på sikt vike for parkeringsbestemmelser i kommuneplanen (når disse får rettsvirkning). Det stilles ellers flere kvalitative krav til bygningsmassen, leiligheter og flere miljøkrav til utforming av uteareal (herunder lokal overvannshåndtering). En forutsetning i områdereguleringen er at detaljreguleringer for utbyggingsforslag, herunder felt S10, ikke kan vedtas før detaljregulering for Stabekk sentrum gater og byrom er vedtatt. Videre er det knyttet rekkefølgekrav til rammetillatelse om sikring av opparbeidelse av samferdselsanlegg ( i dette tilfellet er det Jernbaneveien inkludert vendehammer) og om sikring av tilstrekkelig skolekapasitet.

Planforslaget følger kravene i områdereguleringen med avvik:

- byggegrense mot syd er forskjøvet med 1,7 meter
- det foreslås ikke publikumsrettet virksomhet på gateplan
- boligfunksjoner foreslås fra første plan, og ikke fra 3. plan som i områdereguleringen
- utkragede balkonger på ca. 2,2 meter fra 2. etasje, i motsetning til maks utkraging på inntil 1 meter på balkonger fra 3. etasje
- leiligheter som hovedregel ikke gjennomgående, men tosidig belyste
- parkeringsbestemmelser fra kommuneplanen er lagt til grunn
- offentlig tilgjengelig tverrforbindelse i område #4 etableres ikke



Illustrasjon 2: Utsnitt av områderegulering for Stabekk sentrum. Jernbaneveien 11 er merket som felt «S10». (Kilde: Bærumskart)

## 2.5 Aktuelle politiske vedtak

Ingen kjente.

## 2.6 Øvrige rammebetingelser

### Kulturminner

Planområde er en del av område merket «større prioriterte kulturmiljø» i kulturminnevern-kartet til kommunen. Gamle Drammensvei er en del av veitrase fra 1600-tallet med bygningsmiljøet langs veien som består av villaer som er representative for bebyggelsen fra 1800-1900 tallet.

## 2.7 Pågående planarbeid

*Detaljregulering for Stabekk sentrum gater og byrom, planID 2021006 (offentlig høring til 01.12.2023)*

Jernbaneveien 11 er ikke en del av detaljreguleringen. Selve Jernbaneveien inkludert vendehammer og avkjørselspiler videreføres i pågående detaljregulering i samme utstrekning som disse er regulert i områderegulering for Stabekk Sentrum. Tverrforbindelse #4 er tatt ut av detaljreguleringen, siden Gamle Drammensvei 44 har sin atkomst, parkering og manøvreringsplass der.

*Detaljregulering for Jernbaneveien 15 og 25, planID 2019001 (avklaringsmøte 1 – 05.01.2024)*

Forslagsstiller foreslår boligutvikling innenfor sentrumsformål, flytting av 2 bevaringsverdige villaer og bevaring av Benkowparken.

### 3 Beskrivelse av planområdet



Illustrasjon 3: Eksisterende situasjon. Planområdet er vist med hvit stiplet linje (Kilde: Bærumskart).

#### 3.1 Beliggenhet, størrelse og bruk

Planområdet er på ca. 1,2 dekar, med en nedlagt barnehage.

Planområdet ligger ca. 300 meter fra Stabekk togstasjon, ca. 130 meter fra bussholdeplass «Stabekk Stasjon» i vestgående retning og ca. 200 meter fra bussholdeplass «Stabekk Stasjon» i østgående retning.

Nærmeste dagligvarebutikker (to stykker Kiwi- butikker) ligger 100 og 300 meter fra planområdet. Ved Stabekk togstasjon finnes det også ulike servicetilbud som kafé, restaurant, apotek og noen butikker.

#### 3.2 Omkringliggende områder / strøkets karakter

De nærmeste naboer til planområdet er boliger i blokkbebyggelse i nord og øst, Stabæktunet sykehjem i syd og kommunale omsorgsboliger i vest. Sydøst for planområdet ligger Benkowparken og to villaer. Med unntak for Jernbaneveien 1 er nabobebyggelsen utført i 4.-6. etasjer med valmtak med arker/takoppløft. Jernbaneveien 1 er i tre etasjer med flatt tak. Alle større bygninger rundt har tegl som hovedmateriale.

Området fremstår som rolig boligområde med lite trafikk.

#### 3.3 Eiendomsforhold

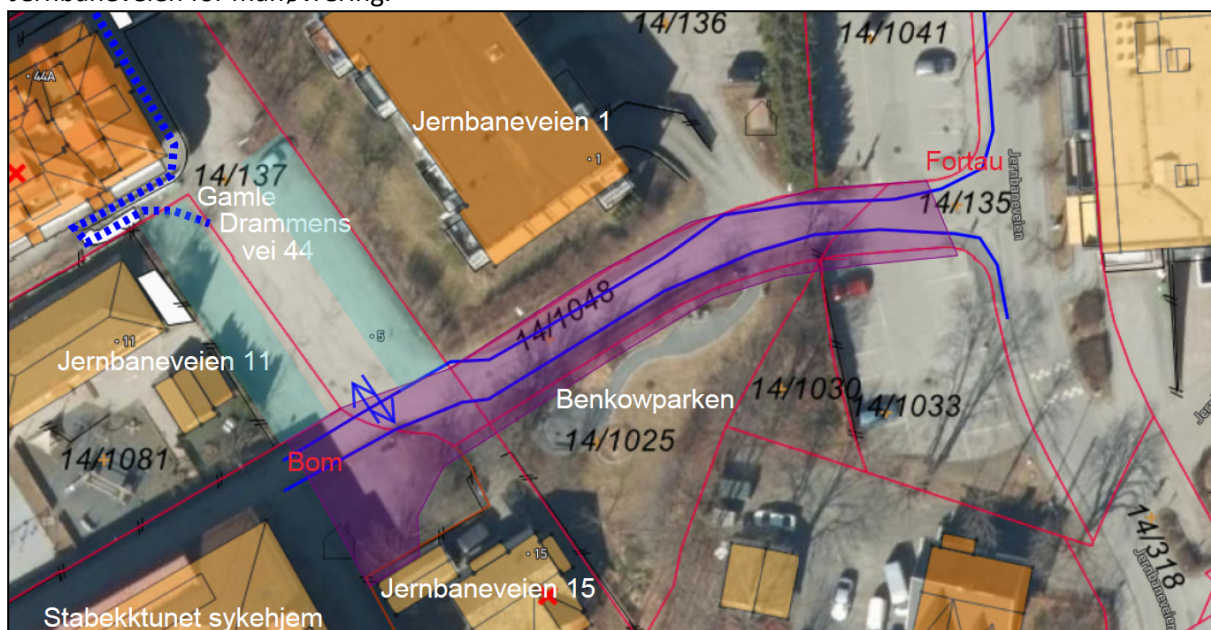
Jernbaneveien 11 Utvikling AS eier hele planområdet.

#### 3.4 Trafikkforhold

Planområdet har kjøreatkomst fra Jernbaneveien. Hovedtrasé til Jernbaneveien går et stykke øst for planområdet fra Gamle Drammensvei og ned til jernbanespor og videre vestover. Jernbaneveien som fører til planområdet, er i realiteten en avstikker fra hovedtraseen som ender som blindvei ved

planområdets sørøstre hjørne. Dagens vei mangler fortau og har en bredde på ca. 3,3 - 3,5 meter (målt på kartet på nett). Veien betjener Jernbaneveien 1 (24 leiligheter), Jernbaneveien 11 (planområdet), Jernbaneveien 15 (enebolig) og Gamle Drammensvei 44 (25 bolig- og 10 næringsseksjoner). Trafikkmengden på denne veien er derfor lav. Veien er stengt med bom i enden.

Det er etablert felles avkjørsel fra Jernbaneveien for Jernbaneveien 11 og Gamle Drammensvei 44. Avkjørselen ligger på tomten til Gamle Drammensvei 44, men det er ikke tinglyst noen rettigheter vedrørende dette. På parkeringsplassen som avkjørselen fører til er det parkering til Jernbaneveien 11 på egen grunn og Gamle Drammen vei 44 på sin grunn. Alle parkeringsplasser på terreng og bruker arealet mellom parkeringsplassene til manøvrering. Renovasjonsbil bruker også Jernbaneveien for manøvrering.



*Illustrasjon 4: Flyfoto. Regulert veibredde er vist med lilla farge. Kant eksisterende vei er vist med blå farge. Felles avkjørsel er merket med blå piler. Stiplet blå linje viser dagens snarvei/tverrforbindelse. Grønne flater på parkeringsplassen viser eksisterende parkering på terreng. Påskrift «bom» viser plassering av bommen. Påskrift «fortau» viser hvor fortau fra Gamle Drammensvei slutter. Røde linjer er eiendomsgrenser. (Kilde: Bærum kommune)*

Det går i dag snarvei/tverrforbindelse fra Gamle Drammensvei til parkeringsplassen øst for planområdet. Denne ligger på privat grunn. Allmenn bruk av tverrforbindelsen (med noe annerledes utforming) er sikret i tinglyst erklæring av 15.07.1999 (dagboknr. 17247).

Det finnes ikke fortau eller gang- og sykkelvei i eller i nærheten av planområdet i dag.

Kollektivtilbudet er god i området med togstasjon og bussholdeplasser innenfor 300 meter fra planområdet. Busstilbudet består av linje 150 Gullhaug – Oslo bussterminal (10 minutters ruter i rushen) og lokal buss linje 145 Bekkestua-Fornebu (halvtimers rute). Lokaltog L1 Spikkestad – Ski og L2 Stabekk – Ski samt regionaltoget R21 Stabekk – Moss stopper på Stabekk.

### 3.5 Støyforhold og luftkvalitet

Eksisterende bebyggelse sammen med stigende terreng mot nord skjermer planområdet for trafikkstøy fra Gamle Drammensvei i nord og støy fra jernbanen som går et stykke unna i syd. Ifølge støyrapporten ligger nordøstre hjørne av planområdet i gul støysone, ellers hvit sone.

Det er ikke luftforurensningskilder i nærheten av planområdet.

### **3.6 Lokalklima**

Planområdet er omringet av eksisterende bebyggelse og er dermed ikke spesielt utsatt for vind.

Planområdet ligger sørvestvendt og har i utgangspunktet gode solforhold. Bebyggelsen til Stabæktunet sykehjem, som ligger syd for planområdet, kaster imidlertid skygge på søndre del av planområdet.

Tomten består av delvis permeable flater, gress, busker og noen trær. Terrenget heller naturlig fra nord mot sør. Det finnes ikke elv, bekk eller sjø i nærheten av planområdet. Området ligger innenfor aktsomhetsområde for flom. Simuleringer med dataverktøyet Scalgo live viser at det ikke går flomveier gjennom planområdet, men følger veinettet rundt.

### **3.7 Landskap, natur- og rekreasjonsverdier**

Terrenget i planområdet er stigende mot nord med ca. 3 meters nivåforskjell mellom nordre og søndre eiendomsgrense. Ubebygget del av planområdet er i dag opparbeidet til barnehagens lekeareal. Det er ingen store trær i planområdet, noen mindre trær vokser mot parkeringsplassen i øst.

Benkowparken ligger ca. 15 meter fra planområdet. Parken er på 690 m<sup>2</sup> og er en liten «lommepark» som er opparbeidet med sitteplasser, busker, stauder og roseplanter.

### **3.8 Grunnforhold**

Ifølge kvartærgeologisk kart fra NGU kan det forventes tynn hav-/strandavsetning i området. Tomta ligger hverken i et mulig løснеområde eller i et mulig utløpsområde. Områdestabiliteten er derfor tilfredsstillende.

Det er utført 5 totalsonderinger og tatt 2 prøveserier. Resultater er beskrevet i geoteknisk rapport. Undersøkelser indikerer grunnvannstand 0,2 meter under terreng ved antatt hydrostatisk poretrykksfordeling.

Gjennomført miljøteknisk grunnundersøkelse viser at planområdet består av stort sett rene masser, mens den østlige delen av området er påvist med lett forurensning for PAH og sink.

### **3.9 Bebyggelse og estetikk**

Bebyggelsen på tomten består av selve barnehagebygning i 2. etasjer med valmtak med uthus i 1. etasje med saltak, bygget på 90-tallet, og åpen skur med skrått tak i sydvestre hjørne av planområdet.

### **3.10 Kulturminner og kulturmiljø**

Eksisterende bebyggelse har ingen registrert verneverdi. Nabobygg i Jernbaneveien 15 er sefrak-registrert med høy verneverdi.

### **3.11 Teknisk infrastruktur**

Atkomstveien til planområdet er ikke opparbeidet i regulert bredde (ca. 2,5 meters fortau og 5,5 meters kjørebane). Vendehammer i enden av veien er heller ikke etablert. Denne plassen er nå opparbeidet til 3 parkeringsplasser for Stabæktunet sykehjem, med innkjøring gjennom interne veier vestfra.

Utenfor planområdet i Jernbaneveien ligger det i dag en Ø150 støpejern vannledning og en Ø160 PVC

spillvannsledning. Vannledningen for forsyning kommer fra Jernbaneveien i øst, mens spillvannet ledes i vestlig retning med påslipp til fellesavløpskum 28909. Det er brannvannsutttak i vannkum 28908 (endekum). Kum 3295 er en spillvannskum og vannledningen ligger innstøpt eller utenfor kum. Det går private stikkledninger inn i planområdet fra offentlige ledninger. Det er ikke registrert overvannsledning langs tiltaksområdet.

Planområdet ligger utenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Det er flere nettstasjoner med kapasitet i nærheten av planområdet. Ingen nettstasjoner i selve planområdet.

### 3.12 Sosial infrastruktur

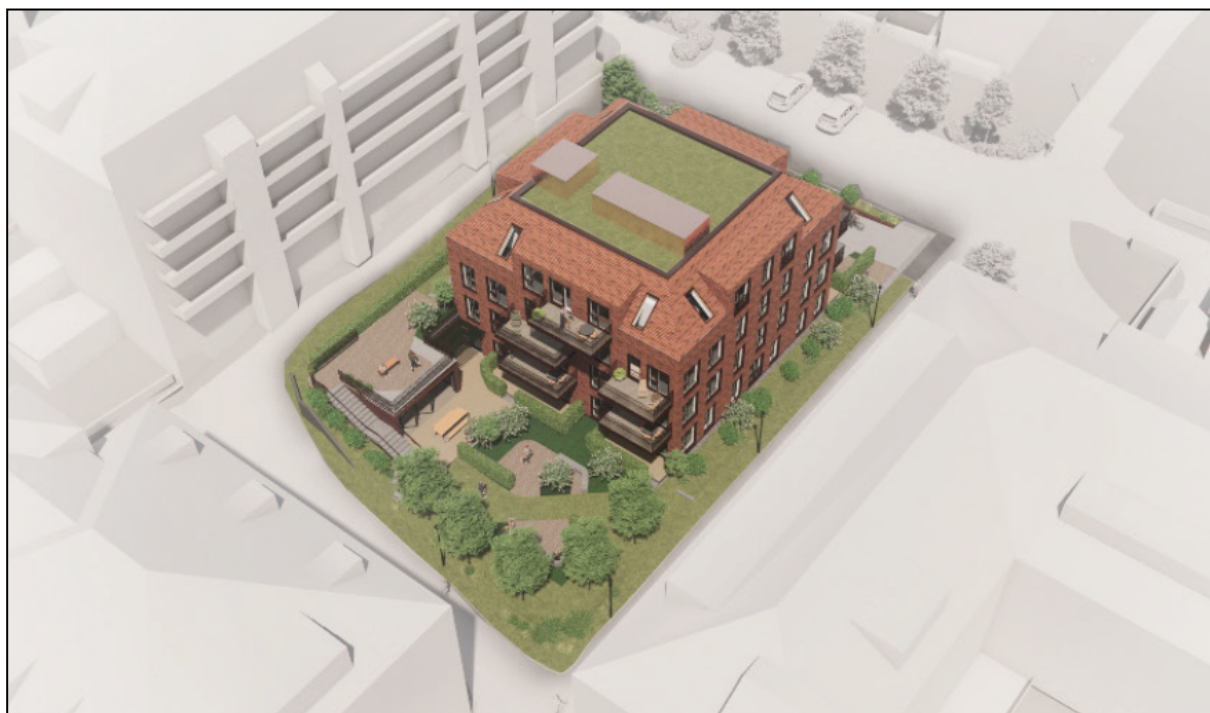
Planområdet hører til Stabekk barneskole og Ringstabekk ungdomsskole skolekretser. Skolene ligger ca. 1 km nord for planområdet målt i luftlinje.

Ifølge skolebehovsanalysen vil barneskolekapasitet være tilfredsstillende ved bygging av Ballerud skole (ferdigstillelse 2025-2026). Ungdomsskolekapasitet anses som tilfredsstillende i dag, men det kan være behov for ny ungdomsskole i sørøstre Bærum i ca. 2040.

Nærmeste barnehager til planområde er Nøtteliten familiebarnehage, Skogveien barnehage og Aktivitets barnehage. Alle ligger ca. 400-600 meter fra planområdet målt i luftlinje.

Ifølge barnehagebehovsanalyse har Stabekk god kapasitet nå og denne vil vedvare hele analyseperioden (2022-2041). Det er ikke planlagt bygging av nye barnehager på Stabekk i analyseperioden.

## 4 Beskrivelse av planforslaget



*Illustrasjon 5: Fugleperspektiv, sett fra sydvest, som viser fremtidig situasjon ved full utbygging i henhold til planforslaget. (Kilde: Hille Melbye Arkitekter)*

#### 4.1 Planforslagets hovedidé og hovedgrep

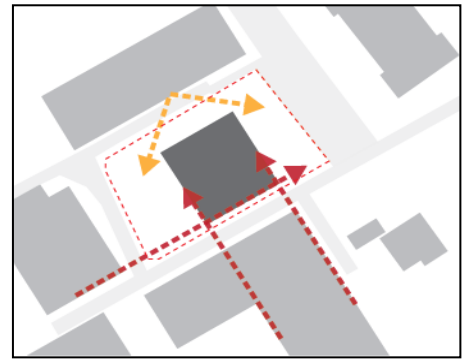
Hensikten med planforslaget er å legge til rette for bymessig boligutvikling i Stabekk sentrum. Hovedgrepet går ut på etablering av ett bygningsvolum som følger skala, proporsjoner, takform og materialbruken til eksisterende bebyggelse i området. Hensynet til naboene i nord og eksisterende bebyggelsesmønster var premissgivende ved utarbeidelse av prosjektet, se illustrasjon 6. Bygget er trukket noe tilbake fra byggegrensen mot nord. Byggegrense mot syd foreslås 1,7 meter nærmere Jernbaneveien 35 i forhold til det som er regulert i områderegulering for Stabekk sentrum. Det forutsettes ikke etablering av balkonger mot syd eller nord, så avstanden til bebyggelsen i nord og syd blir ca. 9 meter. Byggegrense på plankartet baserer seg på det illustrerte skisseprosjektet. Det er lagt til ekstra margin på 0,2 meter mot syd og 0,5 meter ellers for eventuelle usikkerheter som kan dukke opp i detaljprosjekteringen.

Foreslått takform er en kombinasjon av skrånende tak ytterst og lavest samt flattak på toppen på midten. Det skrånende taket (sammen med arker/takoppløft) sørger for god tilpasning til eksisterende bebyggelse med valmtak samt demper opplevelse av nybyggets volum for beboere i Gamle Drammensvei 44. Mens den flate delen gjør det mulig med etablering av heisoppbygg/takoppbygg og samtidig etablering av grønne eller blå tak, som kan bidra til lokal overvannshåndtering. Arker/takoppløft og takvinduer er nødvendige for å kunne lage leiligheter i 4. etasje. Når det gjelder tiltak på tak som tillates over kote 33,5, er det viktig å påpeke at det åpnes for både etablering av tekniske installasjoner som ikke er overdekket (dette kan være kanaler, luftavkast/luftinntak, solceller osv.) og overdekkete tekniske installasjoner i form av takoppbygg. Total begrensning for takoppbygg er grunnflate på 30 m<sup>2</sup> og høyde på 1,6 meter fra byggets flate tak. Dette kan løses som ett eller flere volumer, så lenge det totale fotavtrykket ikke overskrider 30 m<sup>2</sup>.

Tilpasning til eksisterende terreng og gode felles uteoppholdsarealer var viktig å ta hensyn til i disponering av selve planområdet. Eksisterende bebyggelse i syd skyggelegger en del av planområdet og det har derfor vært viktig å jobbe med terrenget og løsning for utearealet for å kunne ivareta kravet til andel solbelyst areal ved jevndøgn. Mot internvei til Stabæktunet sykehjem skal det plantes noen trær og etableres regnbed. Dette stedet egner seg godt til det, da det ikke er kjeller under. Beplantning vil også dempe innsyn til leilighetene som ligger i 1. etasje fra gangveien ved siden av.

Kombinasjon av at planområdet ikke er støyutsatt og valgt nesten kvadratisk fotavtrykk gjør at det er mulig å etablere mange og ulike leilighetsløsninger med tosidig belyste leiligheter som utgangspunkt. I motsetning til gjennomgående leiligheter, som oftest er lange med begrenset tilgang på fasadelengde og dagslys, gir tosidig belyste leiligheter mer fasadelengde og mindre dybde. Slike leiligheter får større vindusflater og stuer får ofte svært gode lysforhold.

Etablering av næring i sokkeletasje passer ikke inn i dette godt etablerte rolige boligområde. Det foreslås derfor boliger også i byggets 1. etasje. I tillegg til velfungerende felles uteoppholdsareal er det behov for etablering av romslig privat areal til leiligheter i form av balkonger eller platting. En stor balkong som fungerer som forlengelse av stue i sommerhalvåret er svært viktig for beboere. Det foreslås derfor mulighet til etablering av slike balkonger mot vest og øst (hvor det er lengst avstand til nabobebyggelse) allerede fra 2. etasje.



Illustrasjon 6: Kartskisse som begrunner valgt plassering og fotavtrykk. Røde linjer viser bebyggelsesmønster som planforslaget forholder seg til når det gjelder plassering og fotavtrykk. Gule linjer representerer hensyn til sol, dagslys og utsyn fra Gamle Drammensvei 44 som har vært premissgivende. (Kilde: Hille Melbye)

Planområdet har ett berøringspunkt med regulert offentlig vei og avkjørselspunktet foreslås derfor der - i planområdets sydøstre hjørne. Bil-, sykkelparkering og boder foreslås løst i kjeller. Mulig utstrekning av kjeller er vist med bestemmelsesgrense på plankartet. Den minste avstanden fra bestemmelsesgrensen til nabotomt er 1 meter. Kjelleren kan nås gjennom nedkjøringsrampe i planområdets nordøstre hjørne eller via trapp/heis. Når det gjelder parkeringsplasser, så er det valgt å videreføre kommuneplanens forslag til maksimumsnorm som øvre begrensning for antall parkeringsplasser, selv om parkeringsbestemmelser i kommuneplanen ikke er vedtatt enda. Minimumsbegrensning foreslås for å sikre besøksparkering, HC-parkering samt parkering for store leiligheter. Både foreslått minimums og maksimumsverdi vil gi lavere parkeringsdekning for bil enn områderegulering for Stabekk sentrum. Se tabell under som redegjør for det. På grunn av planområdets størrelse og andre funksjoner som skal inn i kjeller, er det likevel begrenset, hvor mange parkeringsplasser som kjelleren kan romme. Antall plasser som er illustrert i planforslaget tilsvarer ca. 0,9 plasser per 100 m<sup>2</sup>. Sykkelparkeringskrav følger parkeringsbestemmelser i kommuneplanen både når det gjelder antall plasser og kvaliteter.

|                                             | Områderegulering for Stabekk sentrum                   | Kommuneplanens forslag (sone 2)                           | Foreslått krav i planforslaget                                           | Illustrert i skisseprosjektet |
|---------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Bilparkering for 1450 m <sup>2</sup> BRA    | 1,2 plasser per 100 m <sup>2</sup> - dvs. 17,4 plasser | Maks 1,1 plasser per 100 m <sup>2</sup> - dvs. 16 plasser | Min 0,4 og maks 1,1 plasser per 100 m <sup>2</sup> - dvs. 6 – 16 plasser | 13 plasser                    |
| Sykkelparkering for 1450 m <sup>2</sup> BRA | Min 2 plasser per 100 m <sup>2</sup> - dvs. 29 plasser | Min 3 plasser per 100 m <sup>2</sup> - dvs. 43,5 plasser  | Min 3 plasser per 100 m <sup>2</sup> - dvs. 43,5 plasser                 | 44 plasser                    |

Kravet til uteoppholdsareal i områderegulering for Stabekk sentrum videreføres. Dette kravet gjelder foran nye bestemmelser i kommuneplanen, ref. punkt 2.1.4 i bestemmelser til kommuneplanen. Konseptet med ett punktus gir større sammenhengende uteareal. Vedlagt illustrasjonsplan viser mulig opparbeidelse av uteoppholdsareal. Illustrasjonsplanen, som alle vedlagte illustrasjoner, er ikke juridisk bindende. Det foreslås bestemmelser som sikrer at bygninger og konstruksjoner som er nødvendige for opparbeidelse av felles uteoppholdsareal, kan plasseres utenfor regulert byggegrense. Slike tiltak kan plasseres helt inntil nabogrense uten samtykker fra naboer eller dispensasjon. Nye murer og trapper kan plasseres inntil 1 meter fra eiendomsgrense uten samtykke fra nabo eller dispensasjon. Eksisterende mur i nordvestre hjørne er merket på plankartet. Muren kan beholdes eller reetableres uten samtykke fra nabo eller dispensasjon.

Opparbeidelse av vendehammer syd for planområdets avgrensning er et ønske fra kommunen. Vendehammeren er også en viktig forutsetning for gjennomføring av planforslaget, siden renovasjonsbil og brannbil som skal betjene Jernbaneveien 11 og Gamle Drammensvei 44 skal bruke plassen til manøvrering etter at dagens felles atkomstløsning opphører. Vedlagte illustrasjoner, utarbeidet av Norconsult, viser sporingskurver for lastebil i forbindelse med manøvrering i vendehammer. To av illustrasjonene viser hvordan fremtidig situasjon i Jernbaneveien 11 og Gamle Drammensvei 44 vil være med opparbeidet vendehammer (kun på kommunal grunn) og ikke opparbeidet Jernbaneveien. De to andre illustrasjonene viser hvordan fremtidig situasjon i Jernbaneveien 11 og Gamle Drammensvei 44 vil være når også Jernbaneveien blir opparbeidet i full reguleringsbredde.

I forbindelse med henting av avfall fra innvendig avfallsbod i 1. etasje skal renovasjonsbilen stå på egen grunn, i samme «kjørebane» som inn- og utkjøring for parkeringskjeller. Denne skal være

lysregulert slik at oppstillingsplass og inn- og utkjøring ikke kommer i konflikt med hverandre. Bærum kommunes avfall og gjenvinning har akseptert foreslått avfallsløsning.

Vedlagte beregninger av blågrønn faktor er gjennomført i henhold til NS 3845.

#### **4.2 Planavgrensning**

Planavgrensning er sammenfallende med eiendomsgrensen til gnr. 14 bnr. 1081.

Vendehammer, syd for planområdet, og Jernbaneveien frem til planområdet er ikke medtatt i planområdeavgrensning, da disse er medtatt i pågående detaljregulering for Stabekk sentrum gater og byrom.

#### **4.3 Arealformål**

Planområde foreslås regulert til boligbebyggelse-blokkbebyggelse.

#### **4.4 Arealoversikt**

Planområdet er på ca. 1,2 dekar.

#### **4.5 Antall boliger og leilighetsfordeling**

Det foreslås bestemmelser som sikrer varierte boligstørrelser på leiligheter. Minimum 50 % skal være 2- og 3-romsleiligheter. Minimum 20% av leilighetene skal være på inntil 50 m<sup>2</sup> BRA. Det tillates ikke leiligheter på under 30 m<sup>2</sup> BRA. Byggets grunnflate som ligger til grunn for planforslaget muliggjør etablering av 2-5 leiligheter per etasje.

#### **4.6 Utnyttelse**

Det foreslås maksimal utnyttelse på BRA = 1450 m<sup>2</sup>. Plan som har himling lavere enn 0,5 meter over terrengets gjennomsnittsnivå rundt bygningen regnes ikke med i bygningenes bruksareal. Dette betyr at kjellerarealet ikke inngår utnyttelsen.

I tillegg foreslås det mindre bygning for felles aktiviteter på maks. 50 m<sup>2</sup> BRA.

#### **4.7 Bebyggelsens plassering, utforming og høyde**

Plassering av bebyggelsen er vist med regulerte byggegrenser på plankartet. Utenfor byggegrenser tillates

- oppføring av balkonger mot vest og øst som kan krage ut inntil 2,2 meter over byggegrense
- mindre bygning for felles aktiviteter, nedkjøringsrampe med innkjørsel til parkeringskjeller, pergola, murer, trapper, rekkverk, fast møblering, platting, ikke overdekket sykkelparkering, tak over inngangsparti

Eksisterende mur, vist som bestemmelsesområde #2 på plankartet, tillates gjenoppbygget. Nye murer og trapper må plasseres minimum 1 meter fra eiendomsgrenser.

Grense for underjordisk parkeringsanlegg er vist som bestemmelsesområde #1 på plankartet.

Foreslått maks kote for nybygget (kote 33,5) muliggjør oppføring av nybygg i 4. etasjer. Over kote 33,5 tillates takoppbygg for heis, takoppbygg for tekniske installasjoner, tekniske installasjoner som ikke er innbygget (herunder solceller) samt tilkomst og sikringstiltak for takinspeksjon. Takoppbygg kan ha maks høyde på inntil 1,6 meter over byggets flate tak og ha samlet fotavtrykk på maks 30 m<sup>2</sup>. Mindre bygning for felles aktiviteter kan ha høyde på maksimum 3,2 meter.

#### **4.8 Estetisk redegjørelse**

Nybygget foreslås utformet som punkthus. Taket skal fremstå som skrått/valmet sett fra gatenivå. Øverste del av taket/ takkonstruksjonen tillates utformet som flatt tak. For å få til boliger i 4. etasje må det skråe taket forsynes med arker/takoppløft og takvinduer. Materialbruk og farger skal avstemmes slik at utbyggingen danner et helhetlig arkitektonisk uttrykk som tilpasser seg omgivelsene. Hovedmateriale skal ha tegluttrykk i varme jordtoner.

Balkonger skal utformes som en helhetlig og integrert del av arkitekturen. Rekkverk skal være lett og transparent.

Takene skal vurderes som en del av områdets taklandskap og behandles som del av bebyggelsens helhetlige arkitektonisk uttrykk. Takoppbygg og tekniske anlegg skal tilpasses den arkitektoniske utformingen. Etablering av takterrasse tillates ikke, grønne eller blå tak tillates der taket er flatt.

Mindre bygning for felles aktiviteter skal innpasses som en del av terrengbearbeidelsen. Den skal ha transparent fasade og visuell kontakt og tilgjengelighet til tilleggende uteareal.

#### **4.9 Boligmiljø/bokvalitet**

Det foreslås at boenheter med ensidig orientering mot nord ikke tillates. Det legges opp til etablering av tosidig belyste leiligheter eller ensidig belyste da ikke mot nord. Se vedlagt «Mulig leilighetsinndeling fra 2. etasje» og «Plan 1».

Det sikres mulighet for etablering av mindre bygning for felles aktiviteter i tilknytning til felles uteoppholdsareal hvis det fremmer felleskap og hever utearealenes egnethet for lek, aktivitet og uteopphold. En slik bygning kan brukes til felles aktiviteter som kjøkken, spiserom, hobbyverksted, hagestue eller lignende. Bygning kan i tillegg inneholde støttefunksjoner som toalett, rom for oppbevaring av utemøbler og lignende.

#### **4.10 Utearealer**

Det skal avsettes minimum 20 m<sup>2</sup> MUA (minste uteoppholdsareal) per 100 m<sup>2</sup> boligareal. Minimum 80 % av MUA skal være fellesareal på terreng/lokk og tak over mindre bygning for felles aktiviteter. I planforslaget er det ca. 1350 m<sup>2</sup> boligareal som nødvendiggjør minimum 270 m<sup>2</sup> uteoppholdsareal, hvorav 216 m<sup>2</sup> skal være fellesareal. Det foreslås 347 m<sup>2</sup> uteareal på terreng/lokk. Dette er illustrert i vedlegg «MUA regnskap».

Det foreslås flere kvalitative krav til uteoppholdsareal som maks terrenghelling på 1:3, stedvis tilstrekkelig jorddybde over parkeringskjeller for å kunne etablere vegetasjon og hekk mellom felles og privat areal på bakkeplan. Videre foreslås det at uteoppholdsareal skal ha et tydelig grønt preg, med variert beplantning i forskjellige sjikt og høyder som sikrer at planområdet oppleves frodig med skiftende uttrykk gjennom året. Vegetasjon skal opparbeides med formål om å styrke naturmangfoldet. Det skal benyttes stedstilpassede arter som tiltrekker seg pollinerende insekter. Fremmede arter skal ikke benyttes. Terrenget på uteareal skal gis god overgang mot tilleggende områder.

#### **4.11 Parkering**

Parkeringsplasser foreslås opparbeidet under terreng etter følgende normen: minimum 0,4 og maksimum 1,1 plasser for bil per 100 m<sup>2</sup> BRA, hvor BRA beregnes etter teknisk forskrift, men ekskludert parkeringskjeller. Basert på maks tillatt utnyttelse vil dette gi minimum 6 og maksimum 16 plasser. Minst 10 % av parkeringsplassene skal være besøkparkering. Minimum 5 %

parkeringsplasser og minst 1 plass skal være utformet for forflytningshemmede. Alle parkeringsplasser for bolig skal tilrettelegges med eget ladepunkt for elbil.

Det foreslås opparbeidelse av minimum 3 plasser for sykkel per 100 m<sup>2</sup> BRA. Basert på maks tillatt utnyttelse vil dette bety minimum 44 plasser. Sykkelparkering for bolig skal være i tilknytning til boligen, lett tilgjengelig og under tak. 2-3 sykkelparkeringsplasser for gjester kan plasseres på terreng ved avkjørsel. Det skal tilbys lademulighet for minst 25 % av de avlåste sykkelplassene under tak. Minimum 10 % av sykkelparkeringsplassene skal være store nok til å parkere laste- og familiesykler. Det skal etableres stativer til alle syklene, som gir mulighet til å låse fast ramme og hjul.

#### **4.12 Kjøreatkomst**

Kjøreatkomst er fra eksisterende og offentlig regulert Jernbaneveien som ligger utenfor planområdeavgrensningen. Avkjørselspunktet er vist med pil på plankartet i sydøstre hjørne av planområdet. Dette blir en endring fra eksisterende situasjon hvor Gamle Drammensvei 44 og Jernbaneveien 11 deler på felles atkomst.

Jernbaneveien blir også atkomst for renovasjonsbil og brannbil. Oppstillingsplass for begge foreslås på egen grunn, mens manøvrering vil skje i vendehammer utenfor planområdet, som skal opparbeides før bebyggelsen tas i bruk.

#### **4.13 Tekniske planer**

Det sikres at renovasjonsløsning skal være integrert i bygningsmassen. I planforslaget er mulig løsning illustrert med avfallsrom i byggets 1. etasje.

Energiforsyning må løses i henhold til teknisk forskrift uten muligheter til tilknytning til fjernvarme. Det foreslås ingen reguleringsbestemmelser vedrørende dette.

Tekniske planer for vann, avløp og overvann og teknisk infrastruktur under bakken må foreligge til rammesøknad.

#### **4.14 Universell utforming**

Det foreslås ingen spesielle bestemmelser om universell utforming. Byggeprosjektet skal ivareta kravene til universell utforming etter teknisk forskrift.

Utearealets nedre nivå blir universell utformet med tilgang fra byggets 1. etasje. Utearealets øvre nivå på lokk (mot nord) vil kunne nås fra byggets 2. etasje. Nedre og øvre nivå foreslås forbundet med trapp. Det foreslås ikke utvendig heis/løfteplattform mellom de to nivåene.

#### **4.15 Sol-/skyggeforhold**

Det foreslås av minimum 30 % av felles uteoppholdsareal skal ha direkte sollys minst 5 timer ved jevndøgn og at lekeareal skal være sammenhengende og ha en solrik plassering. Dette betyr at av felles uteoppholdsareal på 216 m<sup>2</sup> skal 65 m<sup>2</sup> ha direkte sollys minst 5 timer ved jevndøgn. I vedlegg «MUA regnskap» er det vist to arealer som til sammen ivaretar dette kravet: areal på lokk på 60 m<sup>2</sup> og areal med innkjøring på 28 m<sup>2</sup>.

#### **4.16 Støyskjerming**

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021 eller senere retningslinje som erstatter denne, skal legges til grunn. Støynivå på areal som medregnes i MUA skal ikke overstige Lden 55 dB.

Slik situasjonen er i dag trengs det ikke støybeskyttelsestiltak på uteoppholdsareal eller på fasader. Beregninger av lydnivå på fasader viser lydnivåer på 55dB stedvis i 4. etasje. Økt trafikk i Gamle Drammensvei eller økt støy fra jernbanen kan imidlertid føre til at dette støynivået kan øke og det vil da være behov for avbøtende tiltak. For denne hypotetiske situasjonen foreslås det derfor bestemmelser om følgende avbøtende tiltak:

- nye boliger kan oppføres med fasadenivå opp til Lden 70 dB fra vei og Lden 73 dB fra jernbane.
- 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 lavt sittende luftvindu mot skjermet eller innglasset balkong. Denne mindre andelen skal i tillegg ha andre kompensierende tiltak som tilgang til sol, lys, utsikt, og kvalitativt gode uteoppholdsarealer.
- minimum 50 % av antall rom til støyfølsom bruk, inkludert minst ett soverom, skal ha luftvindu mot stille side (evt. mot dempet fasade for en mindre andel boenheter).

#### **4.17 Luftkvalitet**

Det foreslås ikke bestemmelser, da tema ikke er relevant.

#### **4.18 Bevaringsverdier og arkeologiske registreringer**

Det foreslås ikke bestemmelser, da tema ikke er relevant.

#### **4.19 Miljøprogram**

Det er utarbeidet miljøprogram med miljømål for utbygging av planområdet. Målene skal følges opp i miljøoppføringsplan som skal utarbeides til rammesøknad og som skal følge prosjektets gjennomføring. I slutten av prosjektet skal det oppsummeres arbeidet som er gjort, valgte løsninger og måloppnåelse.

#### **4.20 Klimatilpasning**

Det foreslås bestemmelser om at 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. I planforslaget er det lagt til grunn at overvann skal håndteres med en kombinasjon av LOD-tiltak og lukket fordrøyningsmagasin med regulert utløp til offentlig AF-ledning.

#### **4.21 Forutsetninger og tidsplan for gjennomføring**

Prosjektet har tenkt gjennomført så fort planforslaget er vedtatt. Det legges ikke opp til trinnvis gjennomføring.

Gjennomføring av prosjektet er avhengig av at forslagsstiller opparbeider vendehammer som ligger på kommunal grunn.

#### **4.22 Rekkefølgebestemmelser**

Til rammesøknad skal det utarbeides

- miljøoppfølgingsplan
- rammeplan for vann, avløp og overvann med flomveier
- en samordnet plan som viser teknisk infrastruktur under bakken sammen med utomhusplan
- støyfaglig utredning som dokumenterer hvordan kravene til støy i denne reguleringsplanen kan oppfylles
- dokumentasjon som viser at blågrønn faktor er minst 0,7

- utomhusplan i målestokk 1:200. Detaljert beskrivelse av hva utomhusplan skal vise er tatt med i reguleringsbestemmelser.

Før rammetillatelse for prosjektet kan gis skal det være sikret tilstrekkelig skolekapasitet.

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

Før bebyggelsen kan tas i bruk skal

- tiltak i henhold til miljøoppfølgingsplanen være gjennomført
- felles uteoppholdsareal være ferdig opparbeidet i henhold til godkjent utomhusplan. Dersom det gis midlertidig brukstillatelse i vinterhalvåret, kan uteoppholdsareal ferdigstilles påfølgende sommer (innen 01 september).
- tiltak for sikring mot støy, strukturlyd og vibrasjoner være gjennomført
- vendehammer syd for planområdet være opparbeidet
- deler av Jernbaneveien (fra krysset i gnr. 14 og bnr. 135 og til vendehammer syd for planområdet) være sikret opparbeidet

## 5 Virkninger av planforslaget

### 5.1 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Gjennomgangen av risikofaktorene viser at planen generelt ikke er risikopreget. Det er registrert 10 hendelser som er vurdert til å være sannsynlige til meget sannsynlige og ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser, hvor tiltak skal vurderes. Tabellen under beskriver hendelsene og foreslåtte tiltak.

| Nummer (fra ROS analyse) | Hendelse/situasjon (navn fra ROS analyse) | Tiltak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2                        | Masseras/ leirskred                       | Ingen spesielle tiltak utover TEK17                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| 5                        | Overvannshåndtering                       | Bestemmelser om lokal overvannshåndtering og flomveier foreslås i §§ 2.2 og 2.3 i reguleringsbestemmelser                                                                                                                                                                                                                         |
| 6                        | Elveflom/ tidevannsflo/ stormflo          | Bestemmelser om lokal overvannshåndtering og flomveier foreslås i §§ 2.2 og 2.3 i reguleringsbestemmelser                                                                                                                                                                                                                         |
| 15                       | Grunnvannstand                            | Det er tatt inn bestemmelse om at det skal redegjøres for nødvendige tiltak for å opprettholde grunnvannstanden i anleggsfasen i forbindelse med søknad om igangsetting i § 2.8 i reguleringsbestemmelser                                                                                                                         |
| 24                       | Atkomst for nødetater                     | Opparbeidelse av vendehammer på kommunal grunn som skal også brukes som snuplass for brannbil/renovasjonsbil foreslås sikret i §16.4 i reguleringsbestemmelser                                                                                                                                                                    |
| 35                       | Utilstrekkelig slokkevannforsyning        | 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, fordi at kommunens slokkevannskapasitet synes å være lavere enn det som preakseptert løsning i teknisk forskrift angir. |
| 40                       | Støy                                      | Ingen tiltak er nødvendig per i dag. Det foreslås reguleringsbestemmelser i kapittel 13 som sikrer avbøtende tiltak som vil være aktuelt å benytte dersom trafikkstøy i                                                                                                                                                           |

| Nummer<br>(fra ROS<br>analyse) | Hendelse/situasjon<br>(navn fra ROS<br>analyse) | Tiltak                                                                  |
|--------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
|                                |                                                 | Gamle Drammensvei øker.                                                 |
| 43                             | Forurensset grunn                               | Ingen spesielle tiltak utover TEK17                                     |
| 47                             | Radongass                                       | Ingen spesielle tiltak utover TEK17                                     |
| 55                             | Ulykke med gående/<br>syklende                  | Ingen spesielle tiltak utover opparbeidelse av vendehammer<br>foreslås. |

## 5.2 Barn og unge

Uteareal til barnehagen, som kan brukes som lekeplass utenom barnehagens åpningstider, utgår. Nybygget vil få uteoppholdsarealet som vil kunne brukes av beboere, herunder barn og unge. I motsetning til dagens inngjerdet område, vil utearealet være mer åpent for omgivelsene. Vedlagt illustrasjonsplan viser mulig opparbeidelse av uteoppholdsareal, inkludert areal til lek.

## 5.3 Grønnstruktur/friluftsliv

Planområdet vil få mer vegetasjon. I motsetning til dagens inngjerdet område, vil utearealet være mer åpent for omgivelsene.

Planforslaget har ellers ingen innvirkning på verken tverrforbindelser i området eller Benkowparken.

## 5.4 Naturmangfold

Det er ikke registrert naturmangfold i planområdet. Ved fremtidig valg av vegetasjon skal man, i tråd med foreslåtte bestemmelser, ikke velge fremmede arter.

## 5.5 Stedets karakter og visuelle kvaliteter

Foreslått bygningsvolum fullfører bebyggelsesstrukturen i området ved at det bygges et punkthus med grunnflate og høyder tilsvarende eksisterende bebyggelse i området og samtidig følger bebyggelseslinjer til eksisterende bebyggelse i Jernbaneveien 35 og 39 med tanke på plassering av bygningsvolumet. Materialbruken er også valgt av hensyn til tilpasning til eksisterende bygde omgivelser.

## 5.6 Universell tilgjengelighet

Det legges opp til at utearealet vil være universell utformet for beboere ved innvendig heis som kan tas til nedre og øvre nivå. Det foreslås ingen utvendig løfteinnretning mellom nedre og øvre nivå i uteoppholdsareal.

## 5.7 Landskap

Eksisterende skrånende terreng er lagt til grunn ved utforming av prosjektet. Det foreslås derfor uteoppholdsareal i to nivåer samt mulighet til etablering av mindre bygning for felles aktiviteter, lagt i terreng. Det legges ikke opp til unaturlige terrenginngrep eller avslutninger mot nabotomter i forbindelse med utbyggingen.

## 5.8 Eksponering/fjernvirkning

Nybygget er lavere enn eksisterende bebyggelse og ligger i tillegg lavt i terrenget, sett fra Gamle Drammensvei. Bygget vil ikke være eksponert mot omgivelsene eller synlig fra avstand, da det vil være skjult av eksisterende bebyggelse.

Det er kun de nærmeste naboene/gjenboere som vil kunne se nybygget, samt besøkende i Benkowparken.

## **5.9 Kulturminner og kulturmiljø**

Planforslaget har ingen innvirkning på kulturminner/kulturmiljøet.

## **5.10 Skole-, barnehage og institusjonsbehov**

Tidligere barnehage for 39 barn er nedlagt. Dette er også hensyntatt i barnehagebehovsanalysen som for øvrig anbefaler at det ikke prioriteres nye barnehager i Stabekk opptaksområdet på grunn av overkapasitet. Planområdet i seg selv er ikke stor nok for etablering av større barnehage.

Antall boenheter som planområdet vil kunne bidra med, har generelt lite innvirkning på skole- og barnehagekapasitet på Stabekk.

## **5.11 Transportbehov**

Planforslaget har ingen eller liten innvirkning på veikapasitet og kollektivtilbud. Planområdet, med sin nære plassering til Stabekk togstasjon, gjør det enkelt å velge tog som fremkomstmiddel for pendlende til og fra Sandvika og Oslo.

Det legges til grunn bestemmelser om sykkelparkering fra den nye kommuneplanen både med tanke på antall sykkelplasser og kvaliteter som gjør at det blir lett å velge sykkel fremfor bilen.

Antall plasser som er illustrert i planforslaget tilsvarer ca. 0,9 plasser per 100 m<sup>2</sup>. Alle biloppstillingsplasser for skal etableres må ha ladepunkt, slik at elbiler kan velges foran bensin- og dieselbil.

## **5.12 Trafikksikkerhet**

Trafikken forventes å bli redusert som følge av utbyggingen og planforslaget vil derfor ikke ha noen negativ konsekvens for trafikksikkerheten på lokalvegnettet, ref. vedlagt trafikknotat.

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 trafikksikkerheten. 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. Se vedlagt uttalelse.

## **5.13 Vann og avløp**

Det bygges et nytt VA-anlegg parallelt med eksisterende anlegg klargjort for fremtidig videreføring og separering i tråd med hovedplan teknisk infrastruktur for byrom Stabekk sentrum.

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.

VA-anlegget bygges etter kommunal standard. Private stikkledninger for vann tilkobles utenfor kum. Ved fremtidig separering må private spillvannsledninger omkobles til ny spillvannsledning.

### 5.14 Energibehov og -forbruk

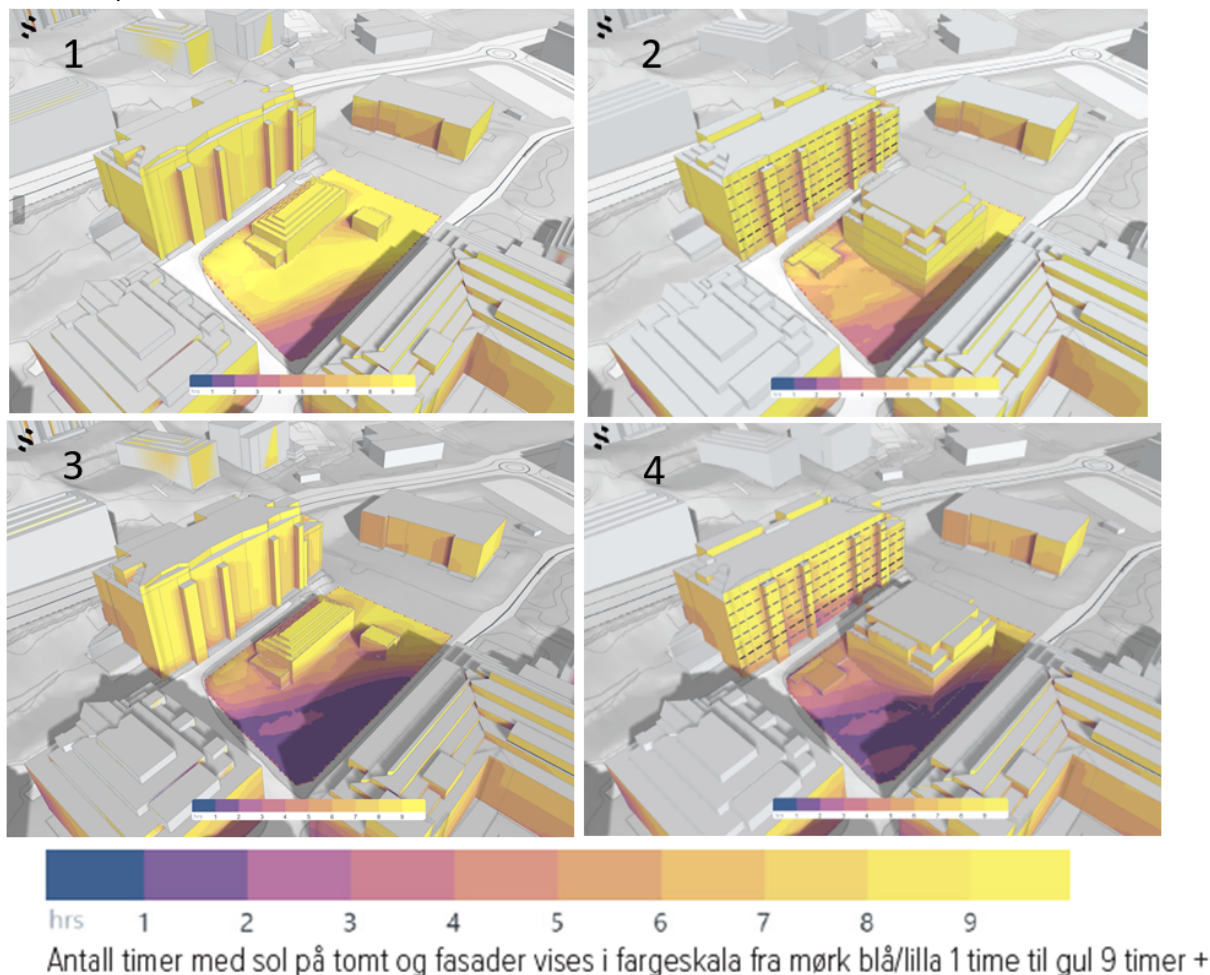
Prosjektets foreløpige effektbehov er beregnet til ca. 200kW. Nybygget planlegges tilknyttet en av de tre eksisterende trafoer i området. Trafoen nordvest for planområdet leverer 400V. Trafoer som ligger syd og vest for planområdet leverer 230V og må i så fall byttes ut ved tilknytting.

### 5.15 Forurensning

Det lille av grunnforurensning i planområdet vil bli fjernet i forbindelse med utbyggingen. Planforslaget medfører ikke luft- og vannforurensning.

### 5.16 Sol-/skyggeforhold

På grunn av sin plassering i forhold til eksisterende bebyggelse, er det kun Gamle Drammensvei 44 som kan påvirkes av nybygget med tanke på solforhold. Viktig å påpeke at eksisterende balkonger i Gamle Drammensvei 44 skjærer allerede sin egen fasade for direkte sollys. Solstudie viser at Gamle Drammensvei 44 vil bli berørt minimalt, kun deler av fasade i 2. etasje får noe reduserte solforhold om våren/høsten. Om sommeren blir solforholdene tilnærmet uendret.



*Illustrasjon 7: Solstudier: nybyggets virkning på fasader i Gamle Drammensvei 44. «1» – eksisterende situasjon per 01. mai. «2» – ny situasjon per 01. mai. «3» – eksisterende situasjon per jevndøgn. «4» – ny situasjon per jevndøgn. Antall timer med sol på tomt og fasader vises med fargeskala fra mørk blå/lilla – 1 time til gul – 9 timer. Takoppbygg er ikke modellert her. (Balkonger i Gamle Drammensvei 44 er ikke vist på 3D skisser. Disse skjærer allerede sin egen fasade for direkte sollys.) (Kilde: Spacemaker)*

### **5.17 Støy og luftkvalitet**

Planforslaget gjelder boliger. Boligformålet vil ikke føre til mer støy og luftforurensning for naboer og omgivelsene.

Det må påregnes anleggsstøy i byggefasen. Dette ivaretas etter gjeldende regelverk av entreprenøren.

### **5.18 Konsekvenser for næringsinteresser**

Arbeidsplasser er gått tapt som følge av nedlagt barnehagedrift. Det planlegges ikke nye næringer i planområdet. Boligene vil være en del av kundegrunnlaget til eksisterende næringsvirksomheter på Stabekk.

### **5.19 Grunnervvsbehov**

Tiltak innenfor planområdeavgrænsningen krever ikke grunnervv.

Det foreslås at vendehammer utenfor planområdet opparbeides før ny bebyggelse tas i bruk. I utgangspunktet siktes det til opparbeidelse i tråd med gjeldende regulering. Vendehammer er regulert til offentlig vei i områderegulering for Stabekk sentrum. Videre er samme reguleringsavgrænsning foreslått videreført i forslag til detaljregulering for Stabekk sentrum gater og byrom. Den regulerte utstrekningen, som ikke er opparbeidet i dag, ligger i hovedsak på kommunal grunn, tilhørende gnr. 14 bnr. 153 (Stabæktunet sykehjem). En liten stripe av det regulerte arealet ligger på gnr. 14 bnr. 1079, tilhørende Jernbaneveien Eiendom AS. I forbindelse med innspill til detaljregulering for Stabekk sentrum gater og byrom har forslagsstiller gitt innspill om at det ikke er nødvendig å opparbeide arealet på gnr. 14, bnr. 153 som en del av vendehammer for at den skal kunne fungere til sitt formål. Forslagsstiller har derfor bedt om å justere den regulerte avgrænsningen i sitt innspill. Se vedlagte illustrasjoner hvor dette er synliggjort. Dersom forholdet ikke blir hensyntatt i detaljregulering for Stabekk sentrum gater og byrom, har kommunen åpnet for at justering av utstrekningen kan tas som mindre endring av områderegulering, ref. kommunens referat av 30.06.2023.

### **5.20 Interesse motsetninger**

Naboene har blitt informert om prosjektet underveis. Dette er dokumentert i vedlegg «Medvirkningsprosess». Gamle Drammensvei 44 er den naboen som forslagsstiller hadde mest kontakt med gjennom hele planprosessen. Siste informasjonsmøte ble avholdt 04.12.2024 hvor planforslaget med reduserte høyder og egen atkomstløsning er blitt presentert. Sameiets representanter virket positive til reduserte høyder.

Opparbeidelse av vendehammer betyr at 3 parkeringsplasser, tilhørende Stabæktunet sykehjem forsvinner. Stabæktunet sykehjem ble orientert om dette på telefon og i e-post av 13.10.2023. I samme e-post og i e-post av 12.11.2023 ble det tilbudt å stille opp i møte for å informere om planforslaget.

Det har vært et ønske fra kommunen om at Jernbaneveien frem til eiendommen skulle opparbeides i regulert bredde med fortau. Veien er regulert i områderegulering for Stabekk sentrum og videreføres i forslag til detaljregulering for Stabekk sentrum gater og byrom med samme avgrænsning. Regulert Jernbaneveien er mer enn dobbel så bred enn eksisterende opparbeidet vei. En slik opparbeidelse vil gå på bekostning av arealet til Benkowparken. I tillegg er største grunneier imot veiutvidelsen. (Opparbeidelsen berører fire private grunneiere: Jernbaneveien Eiendom AS i bnr. 1079, Realsameie i bnr. 1048, Gamle Drammensvei 44 i bnr. 137 og AS Stabekkkhusene i bnr. 1033 i tillegg til Bærum kommune. Størsteparten av veien eies av Realsameie, som tilhører Jernbaneveien 1). Basert på dette

og det faktumet at det pågår planarbeid i forbindelse med utvikling av Jernbaneveien 15 og 25, som Benkowparken er en del av, foreslås det ikke fysisk opparbeidelse av Jernbaneveien i dette planforslaget. Det legges opp til at forslagsstiller kan være en av bidragsytere for at veien skal bli sikret opparbeidet gjennom utbyggingsavtale med kommunen. Kommunens representanter som jobber med detaljregulering for Stabekk gate og byrom er godt orientert om planarbeidet i felt S10. Forslagsstiller har også sendt inn innspill til planarbeidet ved offentlig ettersyn.

## 5.21 Alternativer

Det ble vurdert følgende alternativer i forbindelse med planarbeidet:

- *Punkthus i 5. etasjer:*  
Punkthuset var opprinnelig tegnet i 5. etasjer. Byggegrensen mot nord og maks kote 36 i områderegulering for Stabekk sentrum blir overholdt også med 5. etasjes bygg, når man velger duplex-leiligheter som går over to plan i 4. og 5. etasje, slik at man ikke trenger heisoppbygg over maks regulert kote. Forslagsstiller mener at dette alternativet ivaretar både dagslys og utsyn for beboere i Gamle Drammensvei 44, ref. krav i teknisk forskrift. Et bygg i 5. etasjer (i motsetning til 4. etasjes bygg) vil bety at 2 ekstra boenheter vil få redusert utsikt (utsikt er for øvrig ikke et krav som boliger må ha i henhold til plan- og bygningslovgivning). Man har, med andre ord, ikke krav på utsikt, særlig ikke når man velger å bo i sentrumsstrøket. Øvrige krav som foreslås i reguleringsbestemmelser for 4. etasjes bygg ville tilsvarende vært oppfylt for 5. etasjes bygg. Et bygg i 5. etasjer ville gitt mer utnyttelse og variasjon i leilighetsstørrelser og ville på denne måten blitt mer egnet innenfor sentrumsformål-reguleringen som innebærer at området utbygges med «høy utnyttelse», slik fylkeskommunen og statsforvalteren påpeker.
- *Etablering av tverrforbindelse og felles avkjørsel i Gamle Drammensvei 44:*  
Etter anmodning fra kommunen ble det vurdert ulike scenario for etablering a tverrforbindelse innenfor område #4. Det ble avholdt flere møter og befaringer med sameiets representanter hvor også kommunen var til stede. Sameiets styre har gitt klart uttrykk for at de ikke ønsker verken samarbeid om tverrforbindelsen eller felles atkomstløsning. Både tverrforbindelse og felles avkjørsel er derfor ikke en del av planforslaget. Se kommunens referat fra underveismøte av 30.06.2023.
- *Townhouse istedenfor punkthus:*  
Oppføring av townhouse (ulike plasseringer) har blitt vurdert etter anmodning fra kommunen. Alternativer ble presentert for kommunen og forkastet fordi at townhouse-alternativer gir flere ulemper for naboene i Gamle Drammensvei 44, enn punkthus i 4. etasjer. Samtidig oppfylte ikke townhouse-alternativene krav til parkering, manøvrering og uteoppholdsareal i områderegulering for Stabekk sentrum. Dette er referatført av kommunen 08.09.2023.

## 5.22 Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planen

Geoteknisk rapport viser at det må utføres supplerende undersøkelser. Dette er en naturlig del av detaljprosjektering som må gjennomføres i ethvert byggeprosjekt.

## 6 Medvirkning/forhåndsuttalelser/innspill til planarbeidet

### 6.1 Varsling, kunngjøring og medvirkning

Det er avholdt flere møter/befaringer med naboer, herunder møter med naboer i Gamle Drammensvei 44 og Jernbaneveien 1 vedrørende muligheter for etablering av tverrforbindelse og felles atkomst. Vedlegg «Medvirkningsprosess» redegjør for gjennomført medvirkning.

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort i Aftenposten og Budstikka 27.02.2023 samt annonsert på Bærum kommunes hjemmesider 27.02.2023. Frist for innspill/uttalelser var 27.03.2023. Grunneiere, andre rettighetshavere og offentlige instanser ble varslet ved brev datert 27.02.2023 med tilsvarende frist for uttalelser. Det vises til vedlegg «Varslingsbrev», «Kunngjøring» og «Varslingsliste».

Det er kommet 20 innspill til kunngjøring/varsling. Se vedlegg «Forhåndsuttalelser».

### 6.2 Innkomne forhåndsuttalelser

Innkomne uttalelser:

|                                                      |            |
|------------------------------------------------------|------------|
| 1. NVE                                               | 01.03.2023 |
| 2. Statsforvalteren i Oslo og Viken                  | 24.03.2023 |
| 3. Viken fylkeskommune                               | 28.03.2023 |
| 4. Bane Nor SF                                       | 24.03.2023 |
| 5. Elvia                                             | 17.03.2023 |
| 6. Bærum Elveforum                                   | 14.03.2023 |
| 7. Brenda og Henrik Krokene i Gamle Drammensvei 44A  | 03.03.2023 |
| 8. Brenda Krokene i Gamle Drammensvei 44A            | 02.03.2023 |
| 9. Henrik Krokene i Gamle Drammensvei 44A            | 02.03.2023 |
| 10. Alison McKenzie Sollie i Gamle Drammensvei 44    | 13.03.2023 |
| 11. Anne-Kathrine Johansen i Gamle Drammensvei 44A   | 17.06.2023 |
| 12. Caroline Paulsberg i Gamle Drammensvei 44        | 07.03.2023 |
| 13. Julie Kofstad i Gamle Drammensvei 44A            | 21.03.2023 |
| 14. Karin Klein i Gamle Drammensvei 44B              | 20.04.2023 |
| 15. Turid Anita Jacobsen i Gamle Drammensvei 44A     | 27.03.2023 |
| 16. Doris Jenssen i Jernbaneveien 1                  | 06.03.2023 |
| 17. Vidi Eiendom i Jernbaneveien 1                   | 01.03.2023 |
| 18. Sameiet Stabæktunet Bygg VIII i Jernbaneveien 45 | 27.03.2023 |
| 19. Andreas Tollefsen i Storengveien 90              | 06.03.2023 |
| 20. Sameiet Gamle Drammensvei 44                     | 20.04.2023 |

### 6.3 Sammendrag av forhåndsuttalelser

#### *NVE*

Det anbefales å bruke NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan i planarbeidet samt NVEs nettsider for arealplanlegging.

#### *Statsforvalteren*

Statsforvalteren forventer at planområdet planlegges med høy utnyttelse i tråd med regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, siden området ligger tett på Stabekk stasjon. Støyforholdene må avklares i plansaken. Flest mulig boenheter bør tilfredsstillende anbefalte grenseverdier i tabell 2 i T-1442/2021. Det må avklares om avvik fra anbefalte grenseverdier samsvarer med kommuneplanen. Hvis avvik aksepteres må det sikres at alle boenheter får stille side (uten tiltak nært boenheten), hvor soverom kan plasseres. For de fasader som er støyutsatt kan det aksepteres bruk av avbøtende tiltak

for dempet fasade. Det gis generelle føringer til innholdet i støyrapport. Det vises for øvrig til statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018), samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014) og rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995) som statsforvalteren mener kan være relevante i forbindelse med planarbeidet.

#### *Viken fylkeskommune*

Fylkeskommunen viser til rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen og påpeker at det er et viktig nasjonalt mål om å sikre barn og unges oppvekstmiljø. Det forventes at planområdet planlegges med høy utnyttelse i tråd med regional plan for transport i Oslo og Akershus. Det vises til rekkefølgekrav (§ 33.1, 34.1, 35.2 og 35.3) i områderegulering for Stabekk sentrum og pågående detaljregulering for Stabekk gater og byrom. Fylkeskommunen ber om at rekkefølgebestemmelsene i områdereguleringen følges opp. Videre vises det til rapport «Prioritering av sykkeltiltak i Bærum kommune, hvor Gamle Drammensvei gjennom Stabekk er rangert som en av fire høyeste prioriterte hovedsykkelrutene i Bærum. I rapporten fremgår det manglende tilrettelegging av hovedsykkelveinettet forbi Gamle Drammensvei 44 og 46. Fylkeskommunen er bekymret for realiseringen av sykkelveien her fordi at ytterste del av eksisterende bebyggelse i Gamle Drammensvei 44 er regulert til fortau-formål og vil vanskeliggjøre ev. etablering av sykkelvei. Fylkeskommunen mener at det vil være praktisk umulig å bygge sykkelveien uten å rive eksisterende bygg i Gamle Drammensvei 44 og at det vil være vanskelig å sette opp et bygg i Gamle Drammensvei 44 tilsvarende det som står der i dag etter at utbygging av S10 er gjennomført. Fylkeskommunen ber derfor Bærum kommune om å kreve felles reguleringsplan for område S9 og S10. Fylkeskommunen mener at det er uheldig at planarbeidet for S10 får fortsette og deretter vedtas før løsninger for gatenettet i detaljreguleringsplan for Stabekk gate og byrom er endelig vedtatt og sikret. Fylkeskommunen ber om at det avholdes et møte med Bærum kommune om dette.

#### *Bane Nor SF*

Bane Nor bemerker at planområde ligger ca. 87 meter fra nærmeste spormidtpunkt og vil være i kort avstand til Stabekk stasjon. Bane Nor forutsetter at hovedtrekkene i områdereguleringen for Stabekk sentrum følges opp. Det anføres at rammebetingelsene for jernbanen er i endring, men at det kan være vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Forslagsstiller bes om å sette seg inn i veileder for nasjonale interesser i arealplanleggingen og Bane Nors tekniske regelverk.

#### *Elvia*

Elvia har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet. Planforslaget må ta høyde for det. Elvia forutsetter at forslagsstiller tar kontakt i god tid slik at Elvia kan foreta effektvurdering av planområdet og dermed avklare om det er behov for en ny nettstasjon. Videre gis det veiledning til utforming og plassering av ev. nettstasjon.

#### *Bærum Elveforum*

Det vises til uttalelse fra Natur og idrett v/naturmangfold - landskap – grønnstruktur angående sikring en styrket blågrønn struktur, lokal overvannshåndtering ved åpne overvannsløsninger, permeable overflater, tilstrekkelige jorddybder og bruk av vegetasjon på tak og utearealer samt bruk av blågrønn faktor som et verktøy for håndtering av overvann. Det bemerkes også at det har tidligere vært en bekk som gikk gjennom deler av planområdet. Bærum elveforum forventer at planforslaget følger opp gjeldende bestemmelser for planområdet, slik at antatte bekker blir undersøkt/ev. ivarettatt på best mulig måte i forbindelse med åpning/overvannshåndtering.

#### *Brenda og Henrik Krokene*

Brenda og Henrik Krokene har sendt både felles merknad og hver for seg. Merknadene er stort sett likelydende. Det protesteres mot 5. etasjes bygg med heishus på toppen, på grunn av konsekvenser

for utsyn, sol, innsyn, økende trafikk og støy, verdiforringelse og reduserte lånemuligheter. Det ønskes townhouse i to etasjer med parkering under bakken.

*Alison McKenzie Sollie*

Det protesteres mot byggingen på barnehagetomten fordi at tomten virker uegnet for utbygging. Det beskrives at også lavblokk vil frata lys fra alle bygningene rundt. Det uttrykkes bekymring for skader i grunnen under bygningsprosessen. Det ønskes at barnehagen fortsetter. Det anføres at det er nok nye blokker i Bærum nå.

*Anne-Kathrine Johansen*

Ikke skrevet noe merknad.

*Caroline Paulsberg*

Det protesteres på oppføring av blokkbebyggelse som vil stjele lys, forringe solforhold og begrense følelsen av en luftig og lyst uteoppholdsareal. Det bes om at livskvaliteten til beboere av Gamle Drammensvei 44 blir bevart. Det ønskes ikke høyere bebyggelse enn tre etasjer. Det uttrykkes bekymring for om Jernbaneveien 11 vil kunne få nok uteoppholdsareal på bakkeplan. Det opplyses om at fasaden i Jernbaneveien 11 må utformes slik at innsyn til beboere i Gamle Drammensvei 44 forhindres og utsyn ikke forringes. Fasaden bør også ha en god estetisk utforming, slik at flat, høy, mørk murvegg rett utenfor balkongen unngås. Benkowparken og enkel atkomst til egen bolig må bevares. Til slutt skrives det at hvis ikke det ovennevnte er ivaretatt vil prosjektet føre til redusert bokvalitet og livskvalitet til beboere i Gamle Drammensvei 44 og verdiforringelse av eksisterende leiligheter.

*Julie Kofstad*

Beboer som bor i 2. etasje i Gamle Drammensvei 44, er opptatt av at lys og solforhold skal ivaretas på eksisterende terrasser i Gamle Drammensvei 44 A og 44B.

*Karin Klein*

Det vises til avtale mellom Bærum kommune og Nedre Stabekk hvor det anføres at gangveien på sydsiden av tomten av Gamle Drammensvei 44 skal være tilgjengelig for allmennheten som «snarvei» fra Jernbaneveien til Gamle Drammensvei mot at kommunen installerer offentlig belysning samt om sommeren slår gress langs gjerde til barnehagen og sørger for snørydding om vinteren til trappen ned til parkeringsplassen. Dette ble gjennomført regelmessig i mange år, inntil kommunen fant ut at det skulle tas mer hensyn til naturen og insekter og sluttet med gressklipp (med unntak av gress-stripe langs syd- og vestsiden av barnehagen) og snømåking. Det beskrives at den private gangveien tjener fortsatt personer med handicap/rullator og foreldre med barnevogn som «tverrforbindelse». Det stilles spørsmål til behov for trapp som tverrforbindelse og presiseres at både detaljhandel og bussholdeplasser nås av alle beboere uten hinder. Videre beskrives det Gamle Drammensvei 44s utfordringer med tilgjengelighet for brannvesenet og det ønskes at tilgjengelighet for brannbil på sydsiden av Gamle Drammensvei blir opprettet.

*Turid Anita Jacobsen*

Beboer som bor i 2. etasje i Gamle Drammensvei 44A, skriver at det nye bygget vil medføre mangel på utsikt og sol samt økt innsyn. Det anføres at byggeprosessen vil være forstyrrende og helseskadelig for beboere i Stabæktunet sykehjem og beboere rundt. Det uttrykkes bekymring for atkomst til utrykningskjøretøy for Gamle Drammensvei 44, da eksisterende atkomst er for trangt for å komme til balkonger. Det ønskes å opprettholde eksisterende barnehage, ettersom Asker og Bærum har mangel på barnehageplasser. Det bes om å ivareta Benkowparken. Det uttrykkes bekymring for at ev. utbygging vil kunne påvirke eksisterende parkering under og etter byggingen. Vedkommende stiller seg negativt til både felles atkomst og planlagt tverrforbindelse, økt trafikk til og fra området og er bekymret for konsekvenser for gående (barn og eldre).

*Doris Jenssen*

Det bes om at uttalelsene til styret i Jernbaneveien 1 tas til etterretning.

*Vidi Eiendom*

Det opplyses at Sameiet Jernbaneveien 1 har utviklingsplaner for sin tomt og vil beholde alt areal slik som den er i dag. Arealer langs felles eiendomsgrense med Gamle Drammensvei 44 er i dag en del av felles uteoppholdsareal for sameiets 24 leiligheter. Jernbaneveien 1 ønsker ikke å avstå areal til fortau inntegnet mot syd.

*Sameiet Stabæktunet Bygg VIII*

Eiere av Jernbaneveien 45 anbefaler ikke omregulering fra barnehage til boligblokk da dette vil føre til mangel på barnehageplasser i nærområdet og føre til at barn i Jernbaneveien vil minste sitt lekeareal (ettersom barnehagens lekeareal benyttes som uteareal etter barnehagens stengetid). Det uttrykkes bekymring for at Jernbaneveien blir mindre attraktiv for yngre familier dersom barnehagen forsvinner, noe som er negativt for demografien i området. Eksisterende barnehage skaper lys og luft i et tungt utnyttet område og ny boligblokk vil ødelegge for det. Nybygget vil være omsluttet av store bygg på tre sider. Dette vil føre til at mange av de nye boligene og eksisterende leiligheter (også flere rom i sykehjemmet) vil oppleves som mørke og med manglende solforhold. Dette vil føre til dårligere bokvalitet. Det anføres at eksisterende bebyggelse setter rammer for hvordan barnehageområdet kan utvikles, og kommunen bør ha som mål om å skape gode boforhold for egne innbyggere. Det uttrykkes bekymring for hvordan sykehjemmet blir påvirket av utbyggingen med tanke på anleggsstøy og gjensidig innsyn (som påstås vil kunne oppleves som uverdigg for sykehusbeboere). Til slutt uttrykkes det bekymring for hvordan de nye beboere blir påvirket av sykehjemmet med pasienter som roper «om hjelp til alle døgnets tider».

*Andreas Tollefsen*

Det anføres at 4.-5. etasjes bygg virker for høyt i forhold til eksisterende bygningsmasse. Det opplyses at tegninger ved varslingen ikke gir tilstrekkelig bilde på hvordan fremtidig situasjon skal bli. Det ønskes mer tydelighet på tegningene på hvordan kjøreveier, atkomst og parkering er tenkt løst.

*Sameiet Gamle Drammensvei 44*

Sameiet opplyser om at de har verken planer om sanering av parkeringsplasser eller riving av deler bebyggelse. Sameiet ser ikke behov for noe tverrforbindelse. Det protesteres på nybyggets etasjetall (5. etasjer) og spekuleres at nybyggets høyder kan fort bli «6. etasjer». Utnyttelsen for prosjektet påstås å være 2200 m<sup>2</sup> BRA. Det anføres at nybygget vil forringe bokvaliteten (sol, dagslys og luft) til flertall av leiligheter i Gamle Drammensvei 44. Det påstås at dagens byggelinje mot Gamle Drammensvei 44 er satt ut fra tanken om bymessige townhouse, og at med massiv blokkfasade (som endrer forutsetningene) må byggelinjen justeres og skyves lengre unna Gamle Drammensvei 44. Det ønskes at tomten bebygges med townhouse. Det opplyses at utbyggingen vil forringe Benkowparken (og sykehjemmets beboere som bruker parken) og Gamle Drammensvei 44 med økt biltrafikk. På grunn av trafikk og støy ønskes det derfor ikke innkjøring til garasjeanlegg tett på Gamle Drammensvei 44. Sameiet aksepterer ingen av de foreslåtte løsninger for felles atkomst. Sameiet foreslår at innkjøring til garasjeanlegg legges i det sydøstre hjørnet av Jernbaneveien 11. I forbindelse med dette kan sameiet være med på omdisponering av noen av sine parkeringsplasser mot at disse erstattes på forslagsstillers grunn, slik at en slags felles atkomstløsning oppnås.

## **6.4 Kommentarer til forhåndsuttalelser**

*NVE*

Søk på NVEs kartbaserte veileder er brukt ved utarbeidelse av flere av vedlagte rapporter.

#### *Statsforvalteren*

Enda høyere utnyttelse, fortsatt innenfor rammene til områdereguleringen, ville man kunne oppnådd med et 5. etasjes bygg. Per i dag er det ikke nødvendig med avbøtende tiltak i forbindelse med utbygging. Se vedlagt støyrapport. Reguleringsbestemmelser sikrer mulighet til avbøtende tiltak, hvis støysituasjonen fra Gamle Drammensvei og fra jernbane forverres den dagen planforslaget skal utbygges. Se punkt «Støyskjerming» under «Beskrivelse av planforslaget».

#### *Viken fylkeskommune*

Det foreslås reguleringsbestemmelser som sikrer gode uteoppholdsareal som også skal brukes av barn som vil bosette seg i planområdet. Forslagsstiller er innforstått med at detaljregulering for S10 ikke kan vedtas før detaljreguleringsplan for Stabekk gate og byrom er vedtatt, ref. § 33.1 i områdeplan for Stabekk sentrum. I gjeldende områderegulering for Stabekk sentrum er det ikke stilt krav om felles planlegging for S9 og S10. Felt S9 forutsettes ikke utviklet i det hele tatt. I § 14.1 i bestemmelser står det følgende om S9: «*Feltet er fullt utnyttet, ytterligere utbygging er ikke tillatt*». Bygget i felt S9 er i 7 etasjer og består av ca. 25 leiligheter. Bygningsmassen fremstår som solid og skal neppe rives for å kunne erstattes. Dette er heller ikke en bærekraftig løsning.

#### *Bane Nor SF*

Det er vanskelig å se at det er nødvendig å gå gjennom regelverket som Bane Nor viser til basert på informasjon i uttalelsen, og når planområdet ligger ca. 87 meter fra spormidt (kravet i jernbanelovens § 10 er 30 meter). Det er i tillegg flere bygninger som ligger mellom planområdet og jernbanespor.

#### *Elvia*

Ledninger til Elvia skal ivaretas ved fremtidig utbygging i tråd med Elvias krav. Informasjon fra Elvia som ble skaffet i etterkant av uttalelsen viser at det ikke vil være nødvendig med ny nettstasjon i planområdet, da flere av eksisterende nettstasjoner har kapasitet.

#### *Bærum Elveforum*

Kommunens krav om overvannshåndtering skal legges til grunn for planarbeidet. Tilstrekkelige jorddybder for etablering av vegetasjon på lokk er sikret i reguleringsbestemmelser. Mulighet til sedum på tak er sikret i reguleringsbestemmelser. Bekkeåpning, som var opprinnelig planlagt gjennom parkeringsplass, øst for Jernbaneveien 1, ikke lenger er aktuell og at denne er tatt ut av detaljreguleringsplan for Stabekk gate og byrom.

#### *Brenda og Henrik Krokene*

Opprinnelig foreslått nybygg i 5. etasjer er i tråd med områdereguleringen for Stabekk sentrum når det gjelder høyder og byggegrense mot nord. Prosjektet er likevel redusert med en etasje siden varslingen og består nå av nybygg i fire etasjer pluss takoppbygg (en eller flere) i begrenset omfang, spesifisert i forslag til reguleringsbestemmelser. Mot Gamle Drammensvei, på grunn av eksisterende terreng, vil bebyggelsen oppfattes som tre etasjes bygg. Se illustrasjon av fasade nord i vedlegg «Fasadeoppriss». Townhouse-alternativer ble testet og forkastet. Se punkt «Alternativer» under «Virkninger av planforslaget» for nærmere redegjørelse. Solstudie viser at Gamle Drammensvei 44 vil bli berørt minimalt med tanke på sol. Dette er nærmere redegjort for i punkt «Sol-/skyggeforhold» under «Virkninger av planforslaget».

Nybygget som foreslås har et kompakt fotavtrykk og kort fasade mot Gamle Drammensvei 44. Dette bidrar til å minimere nybyggets virkning for naboene i Gamle Drammensvei 44. Bygget foreslås i tillegg inntrukket fra byggegrense i nord i områderegulering, også av samme hensyn. Bygget planlegges plassert min 8,8 meter fra balkonger i Gamle Drammensvei 44 (dagens avstand til barnehage er 5,7 meter).



*Illustrasjon 8: Syd-fasade til Gamle Drammensvei 44. Blå stiplet linjer viser grense mellom boliger og næring + parkering: arealer over den blå linjen er leiligheter. Det gule omriset viser ensidige leiligheter i Gamle Drammensvei 44. Sort stiplet linje viser hvor nybygget vil komme, syd for Gamle Drammensvei 44 (Kilde: Kommunens arkiv)*

Nybygget vil også ligge utenfor 45 graders vinkel mot horisonten, målt fra balkongens ytterliv, noe som tilsier at dagslys fortsatt blir tilfredsstillende for Gamle Drammensvei 44. Basert på plantegninger fra 1997 er det 2 gjennomgående leiligheter og 4 ensidig belyste leiligheter som vil få redusert utsikt, ref. illustrasjon 8. Dette er påregnelig ved en fortetting. Det er da viktig å påpeke at sol, utsyn og dagslysforhold fortsatt blir tilfredsstillende for Gamle Drammensvei 44.

Det planlegges ikke balkonger og stuer i nybygget mot nord, slik at innsyn til Gamle Drammensvei 44 blir minimalt. Trafikken til og fra tomten blir redusert, sammenlignet med barnehagedrift. Når det gjelder støy, så vises det til punkt «Støy og luftkvalitet» under «Virkninger av planforslaget». Forslagsstiller har ingen kommentarer til påstander om reduserte lånemuligheter og verdiforringelse.

*Alison McKenzie Sollie*

Å drive barnehage med 39 barn ble oppfattet som ikke økonomisk gunstig av tidligere eier. Tomten er ikke stor nok for å kunne bygge større barnehage med tanke på uteareal. Tomten ble derfor solgt. Forslagsstiller (den nye tomteeier) har derfor valgt å avslutte leieforhold til barnehagen fra sommeren 2023. Geoteknisk prosjektering i byggesaken vil ta hensyn til at det ikke påføres skader på nabobebyggelse. Det vil bli utført registrering av bebyggelse på nabotomter i forkant av igangsetting av arbeidet slik det vanligvis gjøres. Det vises for øvrig til kommentarer til innspill fra Brenda og Henrik Krokene angående lys og sol.

*Anne-Kathrine Johansen*

Ingen kommentarer.

*Caroline Paulsberg*

Det vises til kommentarer til innspill fra Brenda og Henrik Krokene angående lys, sol, utsyn, innsyn, høyder og verdiforringelse. Jernbaneveien 11 skal prosjekteres etter krav til uteareal i områderegulering for Stabekk sentrum. Disse kravene videreføres i planforslaget. Når det gjelder

utforming av fasade mot nord, så vises det til vedlagt ikke juridisk bindende illustrasjon «fasadeopprikk» som viser en mulig fasadeutforming. Antall vinduer mot nord er betydelig lavere enn på øvrige fasader. Det legges ikke opp til fysisk opparbeidelse av Jernbaneveien i full regulert bredde i denne planen. Benkowparken blir derfor ikke berørt av planforslaget. Sameiet i Gamle Drammensvei 44 har ikke uttrykt interesse for å opprettholde felles atkomstløsning, tilsvarende det som er i dag. Jernbaneveien 11 løser derfor atkomst på egen grunn, noe som betyr at Gamle Drammensvei 44 vil måtte justere sin løsning for atkomst og parkering.

*Julie Kofstad*

Det vises til kommentarer til innspill fra Brenda og Henrik Krokene angående lys og sol.

*Karin Klein*

Opplysninger om tinglyst erklæring som allerede i dag sikrer allmenn tilgjengelighet fra Jernbaneveien til Gamle Drammensvei tas til orientering. Når det gjelder tilgjengelighet av utrykningskjøretøy til sydfasade i Gamle Drammensvei 44, så må sameiet løse dette selv på egen grunn. Det vises for øvrig til kommentarer til innspill fra Turid Anita Jacobsen.

*Turid Anita Jacobsen*

Det vises til kommentarer til innspill fra Brenda og Henrik Krokene angående sol, utsikt, innsyn, trafikk og anleggsstøy, kommentarer til innspill fra Alison McKenzie Sollie angående barnehagedrift og parkering og kommentarer til innspill fra Caroline Paulsberg angående Benkowparken. Det planlegges ingen tiltak på den private veien (syd for Gamle Drammensvei 44) som brukes av utrykningskjøretøy for Gamle Drammensvei 44. Jernbaneveien 11 skal ikke bruke denne veien i forbindelse med utrykning. Med mindre Bærum kommune er interessert i ekspropriering av areal til tverrforbindelse, er det ikke mulig å etablere slik akse uten samtykke fra sameiet i Gamle Drammensvei 44.

*Doris Jenssen*

Ingen kommentarer.

*Vidi Eiendom*

Ingen kommentarer.

*Sameiet Stabæktunet Bygg VIII*

Innspillet er kommet fra eier av Jernbaneveien 45, men handler for det meste om nybyggets konsekvenser for sykehjemmet i Jernbaneveien 35. Det vises til kommentarer til innspill fra Brenda og Henrik Krokene angående anleggsstøy samt kommentarer til innspill fra Alison McKenzie Sollie angående barnehagedrift. Nybygget skal sørge for variasjon av leiligheter slik at disse blir attraktive for ulike aldersgrupper. Barnehagetomten er regulert til sentrumsformål med høy bebyggelse og utnyttelse, noe som vil delvis gå på bekostning av dagens åpenhet og luft mellom bygninger. For å kunne oppnå et prosjekt i tråd med områdereguleringens rammer må tomten bebygges med et betydelig større volum enn det som er der i dag. Foreslått fotavtrykk og høyder er tilsvarende det som finnes i område allerede. Nybygget vil være lavere enn nabobebyggelsen i vest, nord og syd, og foreslås med maks kote 33,5 med mulighet for plassering av takoppbygg på til sammen 30 m<sup>2</sup> inntil 1,6 meter over denne koten. Til sammenligning har Jernbaneveien 39 møne i kote 36,69, Jernbaneveien 35 i kote 35,2, mens Gamle Drammensvei 44 i kote 42,68. Nybygget foreslås plassert med tilsvarende avstand fra bebyggelsen i syd (Jernbaneveien 35, 37 og 45) som eksisterende bebyggelse i vest (Jernbaneveien 39 og 43). Ingen beboerrom får redusert sol- og dagslys som følge av nybygget, ref. 45 graders vinkel ref. veileder til teknisk forskrift § 13-7. Det er kun arealet i 1. etasje, som brukes til tjenester som hår- og fotpleie, som vil få reduserte dagslysforhold. Se illustrasjon 9.



*Illustrasjon 9: Nord-fasade til sykehjemmet (Jernbaneveien 35). Sort stiplet linje viser arealet som får reduserte dagslysforhold som følge av nybygget. Det ligger ikke beboerrom i dette arealet. (Kilde: Kommunens arkiv)*

#### *Andreas Tollefsen*

Det vises til kommentarer til innspill fra Brenda og Henrik Krokene og Sameiet Stabæktunet Bygg VIII angående høyder. Se vedlagt illustrasjonsplan, fasadeoppriss og fire skisser som viser trafikksituasjon med planforslaget og opparbeidet vendehammer.

#### *Sameiet Gamle Drammensvei 44*

Etter flere møter og befaringer med sameiets representanter og kommunen virker det som at sameiet ikke ønsker verken felles atkomstløsning eller tverrforbindelse. Siste informasjonsmøte ble avholdt 04.12.2024 hvor planforslaget med reduserte høyder og egen atkomstløsning er blitt presentert. Sameiets representanter virket mer positive til det presenterte forslaget. Det vises for øvrig til kommentarer til innspill fra Brenda og Henrik Krokene angående lys, sol, luft (dvs avstand mellom bebyggelse), trafikk, bygningstype og høyder. Foreslått maks utnyttelse er 1450 m<sup>2</sup> BRA over bakken. Byggelinje (eller byggegrense) mot nord er hjemlet i områderegulering for Stabekk sentrum, hvor tomten foreslås utbygget til sentrumsformål med høyder innenfor regulert kote + 36, som tilsvarer blokkbebyggelse. Innkjøringspunkt til underjordisk garasje rett ved sydøstre hjørnet ble vurdert tidlig i prosjektet og forkastet. Årsaken til dette er 1) behov for ekstra innkjøring for renovasjonsbil, 2) uoversiktlig snusituasjon og trafikksituasjon, 3) veldig synlig innkjøring ettersom terrenget ikke ligger til rette for innkjøringsrampe (i motsetning til foreslått situasjon hvor terrengsprang kan skjules mest mulig) og 4) verdifull solrik uteareal blir bebygget og dette går på bekostning av utearealskravet i områdereguleringen (dette vil da gjelde hvilken som helst utbygging på tomten så frem nybygget har direkte innkjøring til garasjeanlegg i sydøstre hjørnet).

## Vedlegg

- Forslag til reguleringsplankart
  - sosi
  - pdf
- Forslag til reguleringsbestemmelser
- Illustrasjoner
  - 3D fra sør-vest
  - 3D fra sør-øst
  - 3D fugleperspektiv
  - Fasadeoppriss
  - Illustrasjonsplan
  - MUA regnskap
  - Mulig leilighetsinndeling
  - Plan 1. etasje
  - Plan kjeller
  - Snittoppriss
  - Solstudier
  - Vendehammer med eks adkomstveg lastebil fra bygg til nabotomt
  - Vendehammer med eks adkomstveg lastebil inn til bygget
  - Vendehammer med ny adkomstveg lastebil fra bygg til nabotomt
  - Vendehammer med ny adkomstveg lastebil inn til bygget
- Varsling/kunngjøring/medvirkning
  - Forhåndsuttalelser
  - Kunngjøringsannonser
  - Medvirkningsprosess
  - Mottakerliste varsling
  - Varslingsbrev
- Analyser/rapporter
  - BGF regneark
  - Geoteknisk rapport
  - Miljøprogram
  - ROS analyse
  - Støyvurdering
  - Trafikknotat
  - VAO -notat
- Uttalelse BK avfall og gjenvinning