

Forslag til reguleringsplan for Malmskriverveien 20

PlanID: 3024_2021013

Saksnummer: 21/5164



Forslagsstiller:

Malmskriverveien 18-20 AS

Fagkyndig plankonsulent:

Dyrvik Arkitekter AS v/Agnete Syrtveit

Dato:

10/9-2022

Sammendrag

Planforslaget muliggjør oppføring av privat videregående skole. Entra ASA er eier av eiendommen og det planlagte bygget, Akademiet (Norges Realfagsgymnas) vil være langsiktig leietaker. Planlagt skolestart er høsten 2024, og 225 unge voksne vil da berike Sandvika by ved å bringe aktivitet og mangfold til gater og torgflater, og videre bidra til spin-off effekter for kulturliv, forretning og servering.

Kvartalet er allerede bebygd, og ønsket nybygg er plassert på et rest-areal, som i dag oppleves som en bakside. Tomten vil ved foreslått utbygging få et aktivt hjørne med åpen fasade, og bidra til et mer imøtekommende møte med Sandvika for reisende som kommer med toget. Skolen foreslås bygget tett inntil nabobygg på en liten tomt i tilknytning til Malmskriverveien 18 (M18/ Sandvika bibliotek) og Malmskriverveien 14 (M14/Kunnskapssenteret). Bebyggelsen konstrueres oppå bygningsfundament til eksisterende P-hus.

Utbyggingsmulighetene begrenses i stor grad av avstandskrav fra jernbanen. Bygget har 8 plan over bakken og 2-3 plan under bakken. Øverste etasje er inntrukket mot nord og øst, med takterrasse utenfor. Nederste to etasjer er inntrukket mot nord og øst, og muliggjør god flyt forbi bygget for passerende på gateplan.

Planforslaget innebærer oppgradering av uteområdet mellom nybygget/Malmskriverveien og jernbanen. Det legges opp til et offentlig tilgjengelig plassrom preget av grønne kvaliteter og med god overvannshåndtering. Arealet reguleres til formål gatetun. Plassrommet skal være bilfritt, kun tilgjengelig for kjøring i forbindelse med vedlikehold.

Infrastruktur knyttet til renovasjon, parkering og varelevering vil håndteres i planforslagets nabobebyggelse M14, og planforslaget illustrerer løsninger også for dette arealet. Dette arealet har samme eier som arealet som omfattes av planforslaget.

Planområdet ligger tett på jernbane- og busstasjonen og vil bli en del av knutepunktutviklingen i Sandvika. Foreslåtte funksjoner støtter og skaper økt trygghet for unge menneskers bruk av sentrum. Foreslått funksjon vil bidra til å profilere Bærum Kommune og Sandvika som kunnskapskommune og kunnskapsby.

Forslagsstillers planbeskrivelse

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	5
1.1	Sakens historie.....	5
1.2	Hensikten med planen	5
1.3	Saksgang hittil.....	5
2	Planstatus og rammebetingelser.....	6
2.1	Rikspolitiske retningslinjer/bestemmelser Statlige planretningslinjer/bestemmelser Veiledere.....	6
2.2	Regionale planer/regionale planbestemmelser	7
2.3	Kommuneplan	7
2.4	Gjeldende regulering	8
3	Beskrivelse av planområdet	9
3.1	Beliggenhet, størrelse og bruk	9
3.2	Omkringliggende områder / strøkets karakter	11
3.3	Eiendomsforhold	12
3.4	Trafikkforhold	13
3.5	Støyforhold og luftkvalitet.....	18
3.6	Lokalklima	19
3.7	Landskap, natur- og rekreasjonsverdier.....	20
3.8	Grunnforhold.....	21
3.9	Bebyggelse og estetikk	22
3.10	Kulturminner og kulturmiljø	23
3.11	Teknisk infrastruktur	23
4	Beskrivelse av planforslaget	24
4.1	Planforslagets hovedidé og hovedgrep	24
4.2	Planavgrensning	27
4.3	Arealformål.....	28
4.4	Arealoversikt.....	28
4.5	Antall brukere og antall arbeidsplasser.....	29
4.6	Utnyttelse	29
4.7	Bebyggelsens plassering, utforming og høyde	30
4.8	Estetisk redegjørelse	33
4.9	Utearealer.....	35
4.10	Parkering	37
4.11	Kjøreatkomst	37
4.12	Gang- og sykkelveier.....	39
4.13	Tekniske planer.....	40
4.14	Universell utforming.....	41
4.15	Grønnstruktur.....	42
4.16	Sol-/skyggeforhold	42
4.17	Støyskjerming	44
4.18	Luftkvalitet.....	45
4.19	Bevaringsverdier.....	45
4.20	Miljøprogram.....	45
4.21	Klimatilpasning	45

4.22	Forutsetninger og tidsplan for gjennomføring	47
4.23	Tidsplan for gjennomføring	47
4.24	Prosjektøkonomi	47
4.25	Rekkefølgebestemmelser	47
4.26	Forhold knyttet til jernbanen	47
5	Virkninger av planforslaget	50
5.1	Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).....	50
5.2	Barn og unge.....	50
5.3	Grønnstruktur/friluftsliv	50
5.4	Naturmangfold	51
5.5	Stedets karakter og visuelle kvaliteter	51
5.6	Universell tilgjengelighet	51
5.7	Landskap	51
5.8	Eksposering	51
5.9	Kulturminner og kulturmiljø	53
5.10	Skole-, barnehage og institusjonsbehov	53
5.11	Transportbehov	53
5.12	Trafikksikkerhet	53
5.13	Vann og avløp	53
5.14	Energibehov og -forbruk.....	54
5.15	Forurensning	54
5.16	Sol-/skyggeforhold	54
5.17	Støy og luftkvalitet	56
5.18	Konsekvenser for næringsinteresser	56
5.19	Interessemotsetninger	56
5.20	Alternativer	56
5.21	Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planen	56
6	Medvirkning/forhåndsuttalelser/innspill til planarbeidet	57
6.1	Varsling oppstart planarbeid	57
6.2	Medvirkning 2022 - Unge brukere av NRG.....	64
6.3	Medvirkning 32013 – Sandvika sentrum – Områderegulering	65
7	VEDLEGG.....	66

1 Bakgrunn

1.1 Sakens historie

Norges Realfagsgymnas (NRG) ønsker å etablere seg i Sandvika Sentrum, og har henvendt seg til Entra, som utleier. Entra har hatt et ønske om å utnytte deler av sin eiendomsmasse bedre, herunder arealer som i dag huser parkering og restarealer, på deler av eiendommen 7/274. Med en gitt bruker har prosjektet helt fra start vært rettet mot et klarlagt behov.

1.2 Hensikten med planen

Planforslaget muliggjør privat, videregående skole i Sandvika Sentrum. Det tilrettelegges for høyere og bedre utnyttelse av et område som i dag benyttes til parkeringshus og snuplass. Arealet ligger svært sentralt, og planforslaget tilrettelegger for bedre forbindelser på gateplan, samt større aktivitet med mer utadrettet preg på bebyggelsen i en gate som i dag har et påfallende baksidepreg. For å sikre planens fleksibilitet i fremtiden, muliggjøres også formål kontor og tjenesteyting.

1.3 Saksgang hittil

- Planinitiativ innsendt 26/3-2021.
- Oppstartsmøte avholdt 7/5-2021.
- Det ble, etter anmodning fra Bærum Kommune, utarbeidet to alternative planforslag; Alternativ A og alternativ B. Disse belyste to alternative høydeforslag.
- Revidert planinitiativ innsendt 27/9-2021 etter oppfordring fra Bærum Kommune.
- Varsel om planoppstart ble kunngjort 1/10-2021. Merknadsfrist var 29/10-21.
- Bærum kommune kom med tilbakemelding på oppdatert planinitiativ fra 27/9-21, datert 8/11-21, hvor de skriver at «alternativ A kan legges til grunn for utarbeidelse av komplett planforslag til politisk 1.gangsbehandling».
- Alternativ A er bearbeidet og belyst i det innsendte planforslag.

Problemstillinger er søkt forhåndsavklart med kommunen/eksterne parter så langt mulig:

- Mobilitetsløsning og renovasjon. Kommunens trafikkavdeling og renovasjonsavdeling involvert. (des 22)
- MUA og problemstillinger knyttet til støy. Planavdelingen involvert. (jan 22)
- Avfallsug. Avklaring av mulighet for samarbeid med nabobebyggelse. Planavdelingen involvert. (jan 22)
- Vann og avløp. Avstand til rør. Kommunens VA-avdeling involvert. (jan 22).
- Avstand til jernbanen. Dialog Bane Nor. (feb 22)
- Magnetfelt. Dialog DSA (april 22)

2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Rikspolitiske retningslinjer/bestemmelser

Statlige planretningslinjer/bestemmelser

Veiledere

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjene stiller blant annet krav om at barn og unge blir ivaretatt i plan- og byggesaksbehandlingen etter plan- og bygningsloven. Videre stilles det krav til fysisk utforming slik at anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare

Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming

Formålet med retningslinjene er å sikre at planlegging på alle nivåer bidrar til utvikling mot et mer universelt utformet samfunn. Retningslinjene skal legges til grunn ved all planlegging etter plan- og bygningsloven.

Flaum- og skredfare i arealplanar (NVE, retningslinje nr. 2/2011, sist revidert 22.05.2014)

Retningslinjene sier hvordan flom og skredfare bør utredes og hensyntas i arealplaner. Suppleres av veileder 1/2019: Sikkerhet mot kvikkleireskred.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Retningslinjene har som siktemål å fremme en 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.

H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling - rundskriv

Formålet med rundskrivet er å redegjøre for de reglene i plan- og bygningsloven som ivaretar hensynet til samfunnssikkerhet. Planforslagets ROS-analyse er utført mht. rundskrivet.

Stortingsmelding om bærekraftige byer og sterke distrikter (Meld. St. 18 (2016–2017))

Meldingen beskriver hvilken retning regjeringen mener det er riktig å gå i for en videre utvikling av byene og tettstedene, distriktene og regionene våre.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

Formålet med retningslinjene er for kommuner å bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt øke miljøvennlig energiomlegging. Disse retningslinjene har vært veiledende i planleggingen og er spesielt aktuelle på grunn av Bærum kommunens mål om å være en fremgangskommune innen klima, energi og miljø. Planleggingen skal bidra til at samfunnet forbedres på og tilpasses klimaendringene

Tryggere nærmiljøer, En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser (2017)

Plan- og bygningsloven pålegger kommuner og fylker å ta kriminalitetsforebyggende hensyn i sine planprosesser. God planlegging, og gjennomtenkt utforming av fysiske omgivelser kan bidra til å forhindre straffbare handlinger som tyveri, innbrudd, skadeverk og vold på offentlig sted.

Nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging etter plan- og bygningsloven, Bane Nor 2020

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen.

2.2 Regionale planer/regionale planbestemmelser

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

Regional plan peker ut en felles retning for areal- og transportutviklingen i regionen for å håndtere fremtidig befolkningsvekst slik at man kan reise mellom hjem og arbeid på en effektiv og miljøvennlig måte. Målet er at Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa, at utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur og at transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig og med tilgjengelighet for alle slik at behov for bilbruk blir minst mulig.

Regional plan for klima og energi i Akershus (2018)

Et viktig verktøy i arbeidet for å redusere klimagassutslipp i fylket. Arbeidet med dette må legges til grunn i alle nivåer i planleggingen og er derfor veiledende i utarbeidelsen av reguleringsplanen.

2.3 Kommuneplan

Kommuneplan for Bærum kommune 2017-35 (2018)



Figur 1 Utsnitt fra Kommuneplan for Bærum 2017-35. Planområdet markert med rød sirkel.

Kommuneplanens regulering angir det aktuelle arealet som framtidig sentrumsformål. Dette er fulgt opp i gjeldende Sentrumsplan for Sandvika Sentrum Øst. Deler av planområdet er regulert til vegareal. Dette arealet er i samme Sentrumsplan avsatt til sentrumsformål. Vegarealet henger igjen fra tidligere planer om tunnelmunning og utstrakt parkering her. Kommunen varslet i desember 2020 oppstart av arbeidet med å revidere kommuneplanens arealdel 2022-2042.

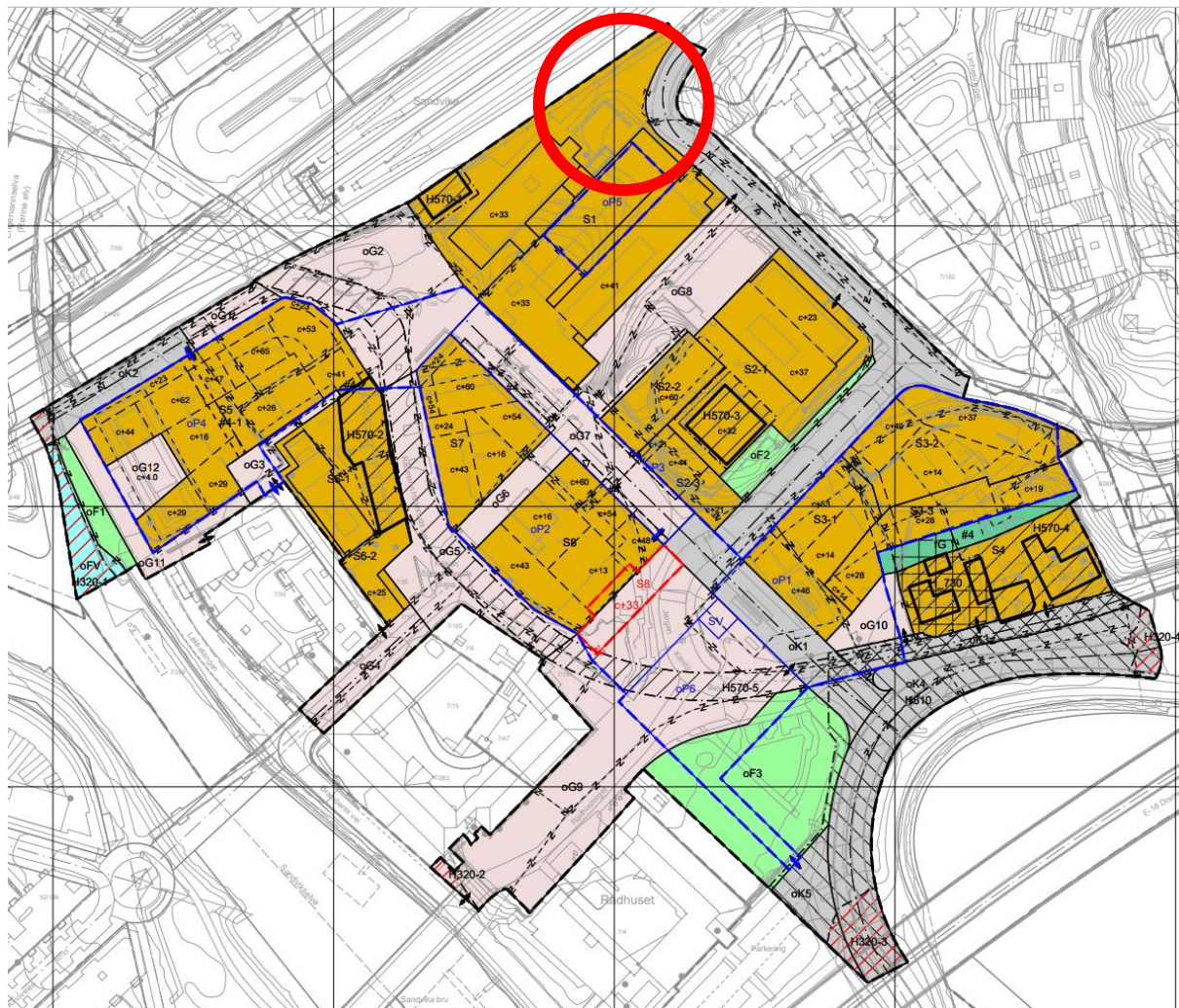
Klimastrategi 2030 – Bærum kommune (2021)

Klimastrategi 2030 er Bærum kommune sin plan for oppfølging av Parisavtalen og omstilling til et lavutslippssamfunn. Samarbeid, involvering og mobilisering av innbyggere, foreninger, frivillige, næringsliv og academia er styrende prinsipper for klimaarbeidet i Bærum. I revidert klimastrategi løftes kommunes rolle som innkjøper og offentlig anskaffelse som et viktig virkemiddel i klimaarbeidet.

2.4 Gjeldende regulering

Områdeplan Sandvika Sentrum Øst – 2011005 (31.05.2017)

Planområdet er omfattet av områdeplan Sandvika Sentrum Øst – 2011005 (31.05.2017). Arealet er regulert som sentrumsformål innenfor felt S1, som ifølge bestemmelsene er fullt utnyttet.



Figur 2 Områdeplan for Sandvika Sentrum Øst. Planområdet markert med rød sirkel.

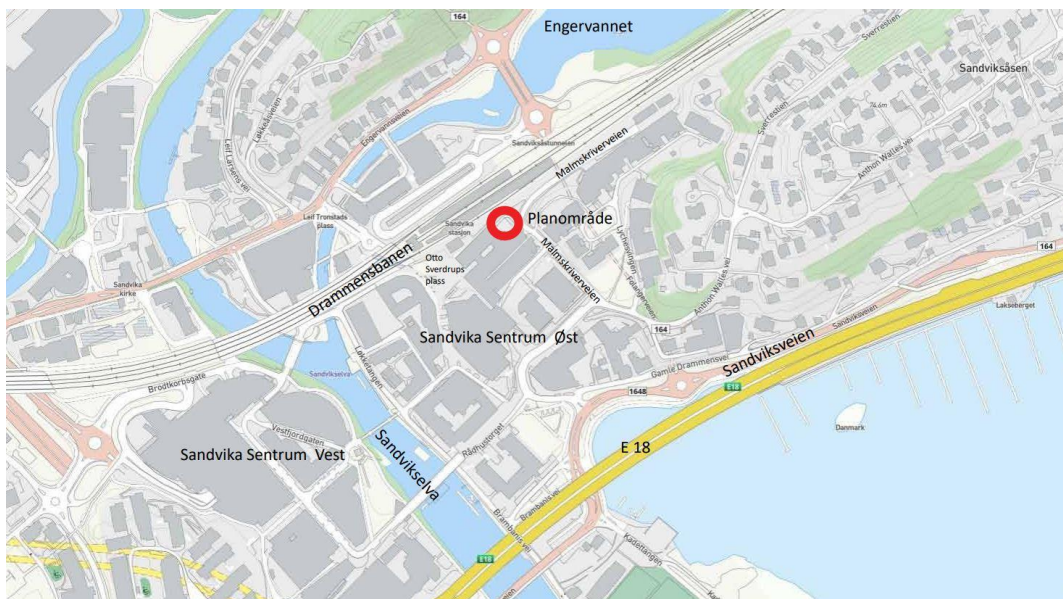
Miljøprogram for Sandvika sentrum øst

Miljøprogrammet utgjør rammeverket for å oppnå at Sandvika Sentrum Øst utvikles til en miljø- og klimavennlig by. Miljømålene for Sandvika Sentrum Øst er bestemt for områdene:

- Massehåndtering
- Mobilitet
- Energi
- Overvannshåndtering
- Materialvalg og avfall
- Bevaringsobjekter/kulturminner

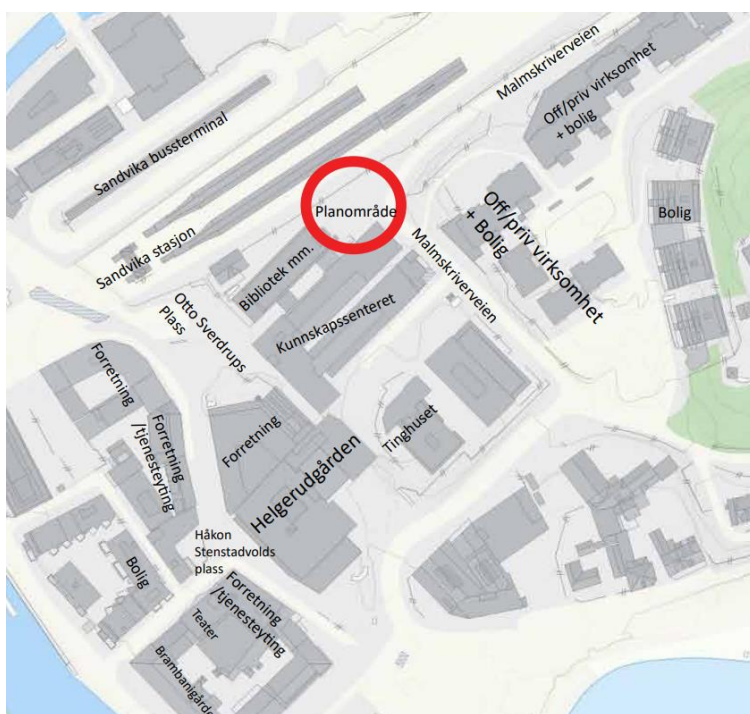
3 Beskrivelse av planområdet

3.1 Beliggenhet, størrelse og bruk



Figur 3 Planområdets plassering i Sandvika sentrum.

Planområdet ligger sentralt i Sandvika Sentrum, på østsiden av Sandvikselva. Arealet er en del av g/bnr. 7/274. Området grenser til jernbanen og Sandvika Stasjon i nord, til sentrale sentrumsfunksjoner i vest og sør, og til boligblokker med ulike virksomheter i første etasjer i øst. Det er ca. 100 meter å gå til Sandvika stasjon, og ca. 150 meter til Sandvika bussterminal.



Figur 4 Funksjoner og bruk i området.

Planområdet er ca. 1200 m² stort, og ligger på det nordøstlige hjørnet av Kunnskapssenteret (M14 + M10), i enden av nordlige del av Malmskriverveien. Utbyggingsområdet ligger tett på bygg i sørøst og sørvest, mens situasjonen er åpen mot Malmskriverveien og Sandvika stasjon. Arealet som ønskes utviklet er en del av en større eiendom.



Figur 5 Kunnskapssenteret og planområdet sett fra øst.



Figur 6 Dagens bruk - parkeringshus. Planområdet omfatter delen utenfor takoverbygget.



Figur 7 Planområdet benyttes som snuplass, parkering og kjøring ifm. renovasjon til dør i rødt.



Figur 8 Dagens parkeringsareal på sokkel.

Delen av eiendommen som ønskes utbygd benyttes i dag til parkeringshus. Planområdet var opprinnelig regulert til et større parkeringshus med flere etasjer over bakken, men har blitt liggende som i dag, etter at Kunnskapssenteret (M14 + M10) ble oppført. Øvrig del av planområdet er i hovedsak asfaltert, men med innslag av mindre steinlagte og beplantede felt mot jernbanen. Tomten har lite naturlig fordrøyning i dag. Store deler av planområdet benyttes for bilbasert atkomst til Biblioteket (M18). Detaljer rundt denne bruken er nærmere beskrevet senere i planbeskrivelsen, samt i vedlagt trafikkrapport.

3.2 Omkringliggende områder / strøkets karakter

Planområdet framstår i dag som et åpent restareal på en viktig hjørnetomt i byen. Store deler av Sandvika Sentrum Øst er under utvikling, og i henhold til områdeplanen vil bystrukturen endres i løpet av få år. I dagens situasjon ligger planområdet på baksiden av sentrumsfunksjoner, men i framtiden vil passasjer og ny utvikling gjøre stedet lettere tilgjengelig og knytte det tettere på sentrumskjernen.

Dagens situasjon på gateplan oppleves som en uavklart bakside med sine parkeringsarealer, driftsområder og delvis lukkede avgrensende vegger. Det er uklare grenser mellom vei og asfaltert åpent område utenfor vei.



Figur 9 Malmskriveveiens østside har ulike virksomheter på gateplan.



Figur 10 Nærliggende boligområde, Agneslund borettslag.



Figur 11 Sandvika Stasjon. Det er i dag ikke påstigning til tog fra denne siden av jernbanen.



Figur 12 Malmskriveveien og Agneslund i nordøst, sett fra taket på M18.

3.3 Eiendomsforhold

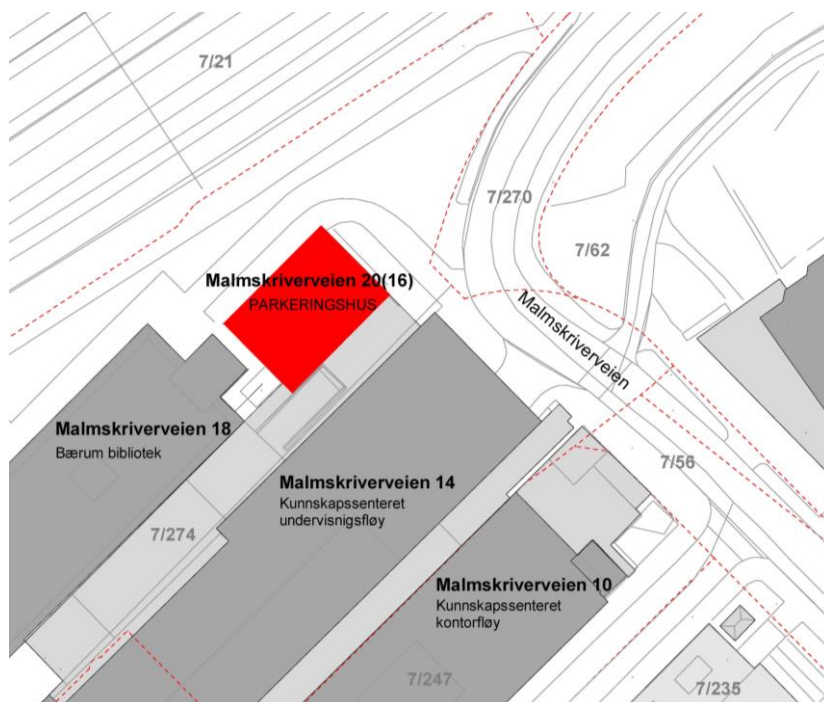
Hele kvartalet, inkludert planområdet, samt tilstøtende kvartal eies i dag av Entra ASA. Delen som omfattes av planforslaget inngår i datterselskapet; Malmskriveveien 18-20 AS. Planområdet er en del av g/bnr. 7/274.



Figur 13 Planområdet og tilstøtende eiendommer eies i sin helhet av Entra ASA.

For plansakens del er Malmskriveveien **20** brukt som betegnelse for det planlagte nybygg, og dette har vært tittel på saken hos Bærum Kommune fra start. Underveis i prosessen er det framkommet et ønske om at ny adresse blir Malmskriveveien **16**, og dette navnet er brukt i enkelte underleveranser og utredninger. De to adressene handler for plansakens del om samme nybygg. Tittel Malmskriveveien 20 beholdes foreløpig i plandokumenter.

Malmskriveveien 18 (M 18) viser til biblioteket. Malmskriveveien 14 (M14) er Kunnskapssenterets undervisningsfløy, og Malmskriveveien 10 (M10) er adressen til Kunnskapssenterets kontorfløy.

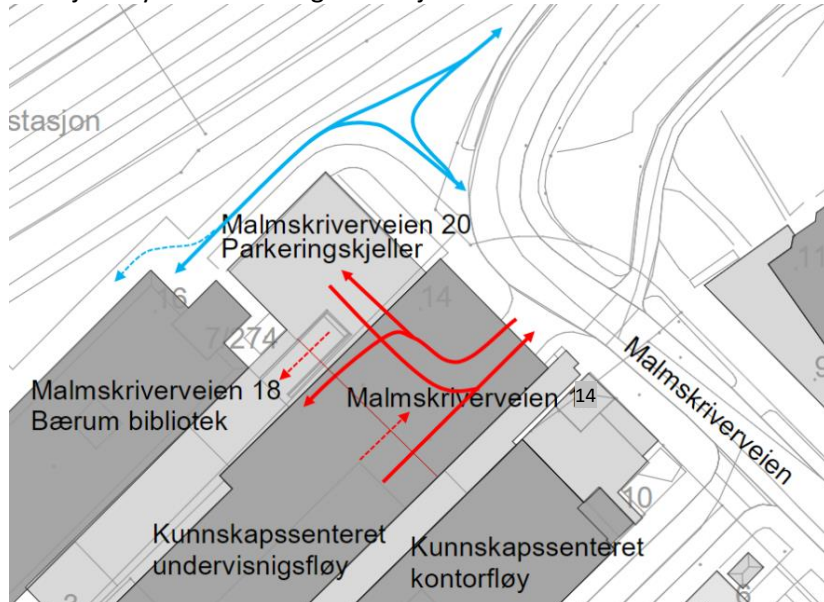


Figur 14 Dagens situasjon og eiendomsgrenser. Betegnelse på nabobebyggelse.

3.4 Trafikkforhold

Kjøreatkomst

Planområdet har i dag atkomst knyttet til ulike funksjoner og adresser, som illustrert i figuren under. Detaljer knyttet til bruk og dimensjoner er nærmere beskrevet i vedlagt trafikkrapport.



Figur 15 Adkomst til snuplass og miljøstasjon ved M18 fra Malmskriveveien (blå streker), samt adkomst til øvre p-plan og ramper nedover til neste halvplan for parkering (røde streker).

Atkomst til Malmskriveveien 20 og 14 (Kunnskapssenteret)

Planområdet ligger delvis over et eksisterende parkeringshus. Atkomst til dagens parkeringshus skjer via Malmskriveveien.



Figur 16 Innkjøring til p-hus fra Malmskriveveien.

Atkomst til M18

Malmskriverveien 18 har i dagens situasjon en snuplass/vendehammer på egen tomt mot jernbanen som bl.a. brukes av renovasjonskjøretøy som rygger inn mot avfallsmottak. Det er også skiltet adkomst mellom jernbanen og Malmskriverveien for forflytningshemmede.



Figur 17 Planområdet fungerer i dag som snuplass og ifm. drift/avfallshåndtering for M18.

Parkering

Bil

Parkeringsareal innenfor planområdet, samt i tilstøtende parkeringshus over og under bakken, er tilhørende Malmskriverveien 18, med samme g/bnr; 7/274. Det aktuelle parkeringsarealet ble i sin tid regulert inn som del av en større plan, som blant annet omfattet dagens «Skattens Hus»/Biblioteket (M18) og «Kunnskapssenteret» (M14), samt Tinghuset: MALMSKRIVERVEIEN 20 M.FL. (3024_2004015). Denne planen er i dag i sin helhet erstattet av områdeplan for Sandvika Sentrum Øst, som i tråd med dagens miljøambisjoner opererer med maksimum tillatt parkering.

Parkeringshuset knyttet til M18 rommer i dag ca. 113 p-plasser og har en betydelig overkapasitet i henhold til sentrumsplanen. Deler av arealet driftes av parkeringsselskap, og deler har direkteavtaler med leietakere.

Sykkel

Eksisterende parkeringshus rommer ca. 80 sykkelplasser i sykkelbur i halvplannivået over U1 (1/2 nivå ned fra innkjøringsplanet). Disse syklistene sykler inn og ut av p-huset via rampene på samme måte som bilistene. Heller ikke disse p-plassene synes å være spesielt intensivt utnyttet. I tillegg er det etablert i alt 23 sykkelstativer på utsiden av parkeringshuset. Befaring av trafikktreder fredag 10. september 2021 indikerte ingen bruk av disse sykkelparkeringsplassene på det aktuelle tidspunktet (rundt kl.13).

Vegsystem

Planområdet er forbundet med hovedveinettet med E16, E18 og diverse lokale fylkesveier via Malmskriverveien, Anthon Walles vei og Jørgen Kanitz gate sørover fram til fv.1648 Sandviksveien.



Figur 18 Biladkomst til planområdet fra omkringliggende hovedveinett.

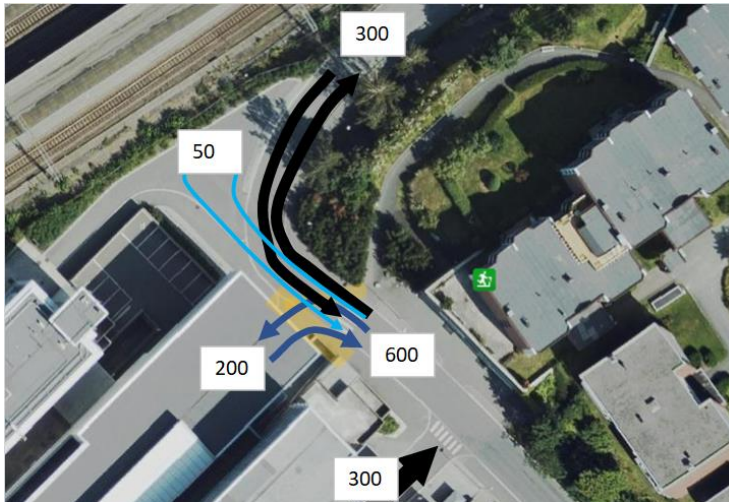
Malmskriverveien videre nordøstover langs Drammensbanen er i dag en blindvei som fungerer som adkomst for noe næringsvirksomhet i Malmskriverveien 27-35, adkomst til tekniske installasjoner for BaneNor, samt som adkomst for P-garasjer for ovenforliggende boligblokker i Lychesvingen 10-34.



Figur 19 Malmskriverveiens nordøstre del ender som blindvei.

Trafikkmengde

Det ble gjennomført en manuell trafikkteiling torsdag 21. april 2022 i rushperioden (kl.7-9 og kl.15-17) langs Malmskriveveien ved planområdet. Det er laget estimater (ca. +/- 30 % usikkerhet) for døgntrafikken (ÅDT) langs Malmskriveveien ved planområdet. Det vises til trafikkrapport for detaljer.



Figur 20 Estimert ÅDT i ulike snitt langs Malmskriveveien (flyfoto fra www.finn.no)

Biltrafikken langs Malmskriveveien nordøst for planområdet utgjør ca. ÅDT 300. Dette stemmer med antagelsen om at ca. 200 bosatte og ca. 50-100 ansatte bruker Malmskriveveien som p-adkomst. I Malmskriveveien sørøst for planområdet er trafikken om lag dobbelt så stor (ÅDT 600) noe som skyldes tilleggstrafikken på ca. ÅDT 200 til/fra p-huset og ca. ÅDT 100 pga. bruk av snuplassen.

Det anslås at gangtrafikken på fortauet forbi p-hus-adkomsten utgjør ca. ÅDT 500, mens i underkant av ÅDT 200 krysser Malmskriveveien (de aller fleste vest for gangfeltet).

Ulykkessituasjon

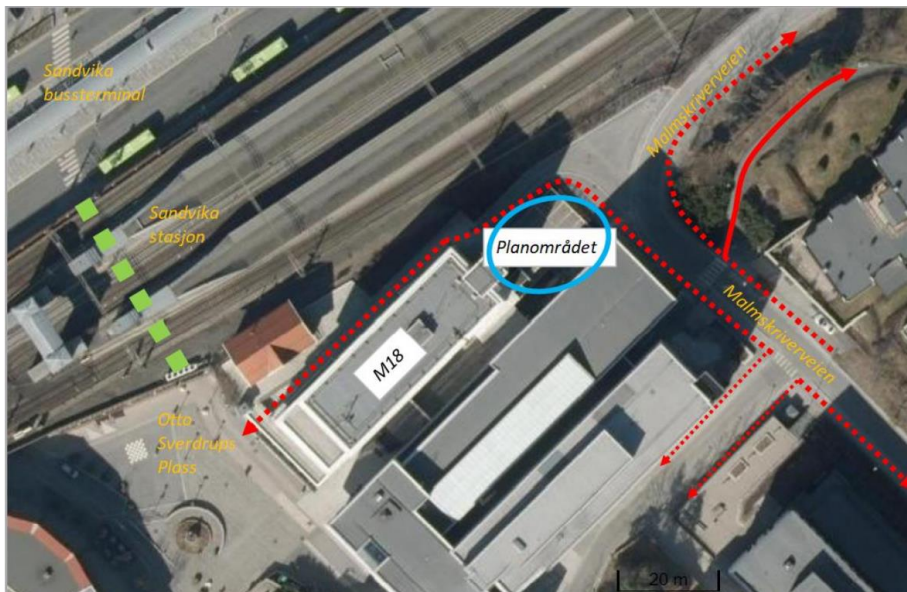
En gjennomgang av politiregistrerte trafikkulykker med personskade som har skjedd f.o.m. 2011 og senere viser at det ikke er registrert noen ulykker med personskade i Malmskriveveien ved planområdet.

Kollektivtilbud

Planområdet har et meget godt kollektivtilbud med tog og buss. Beskrivelse av rutetilbud finnes i vedlagt trafikkrapport.

Sykkel – og gangforbindelser

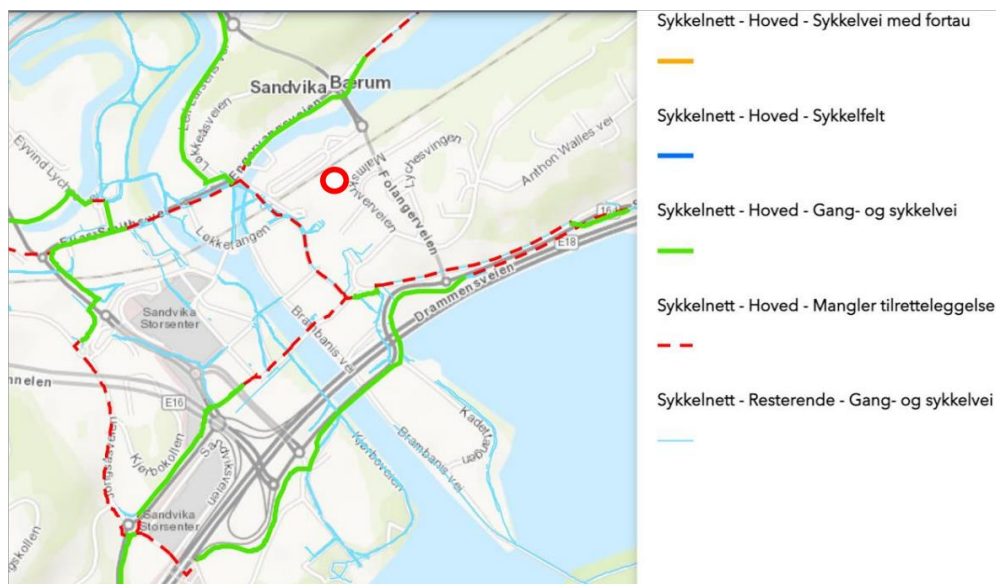
Ved planområdet er det ensidig fortau langs Malmskriveveien med unntak av et kort stykke ved Malmskriveveien 9-11 hvor det ensidige fortauet bytter side. Her er det også en gangvei nordøstover opp til boligblokkene i Lychesvingen 10-34. Det er et gangfelt over Malmskriveveien i forlengelsen av denne gangveien sørover.



Figur 21 Gangforbindelser ved planområdet (flyfoto: www.finn.no).

Fortauet langs nordvestsiden av Malmstrerveien knekker sørvestover mellom jernbanen og Malmstrerveien 18 (M18) ned til Otto Sverdrups plass. Ved sørvestenden av M18 er det en trapp og heis som sikrer en universell forbindelse mellom gangveien langs jernbanen og Otto Sverdrups plass. Fra Otto Sverdrups plass er det gangforbindelser under Sandvika stasjon til bl.a. Sandvika bussterminal. Det er også forbindelser til andre deler av Sandvika sentrum herfra.

Hovedsykkelveinettet i Sandvika sentrum mangler i stor grad tilrettelegging. Nærmeste gang- og sykkelvei er ved Sandviksveien ca. 3-400 m fra planområdet. Om man går siste stykket mot planområdet ligger gang- og sykkelveien ved Elias Smiths vei ca. 2-300 m fra planområdet.



Figur 22 Utdrag ved Sandvika fra sykkelkart for Bærum. Planområdet er markert med en liten rød sirkel.

3.5 Støyforhold og luftkvalitet

Støy

Planområdet ligger like ved Sandvika stasjon på Drammensbanen og Askerbanen. Togstrekningen er blant landets mest trafikkerte og trafikkeres av lokaltog, IC-tog, fjern tog (Sørlandsbanen og Bergensbanen), flytog og godstog. Støysoner for dagens situasjon er vist under. Planområdet er markert med stiplet linje. Sandvika bussterminal ligger nord for jernbanestasjonen og de mest trafikkerte vegene ligger lenger fra planområdet slik at støysonene fra vegtrafikk ikke går inn på planområdet. Støysonene viser ikke støysoner for bussterminalen og det er i vedlagt støyrapport gjort beregninger for å undersøke om støy fra bussterminalen kan gi støy til planområdet.



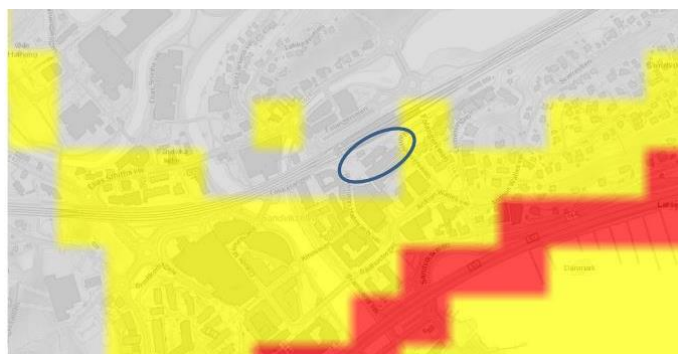
Figur 23 Gul og rød støysoner for jernbanestøy (støysoner fra BaneNOR publisert under norsk lisens for offentlige data, NLOD. WMS fra kartverket).



Figur 24 Gul (lys og mørk gul) og rød (rød og lilla) støysoner for vegtrafikkstøy (støysoner fra Statens vegvesen publisert under NLOD. WMS fra kartverket)

Luftkvalitet

Luftsonekart fra Fagbrukertjenesten viser at planområdet ligger utenfor luftforurensningssoner, men at gul luftforurensningssone dekke noe av vegen Malmskriveveien utenfor planområdet. Beregningene som ligger til grunn for Fagbrukertjenesten kjører en lav oppløsning samt at bygninger ikke er medtatt i beregningene og det antas med bakgrunn i trafikkmengder samt data fra målestasjoner at planområdet ikke vil ligge i luftforurensningssoner med hensyn på T-1520. Det er ikke registrert virksomheter med utslipp til luft i nærheten av planområdet som vil kunne påvirke planforslaget.



Figur 25 Luftsonekart (2016-2020) for Bærum kommune. Kilde: Fagbrukertjenesten, Miljødirektoratet

3.6 Lokalklima

Nedbør

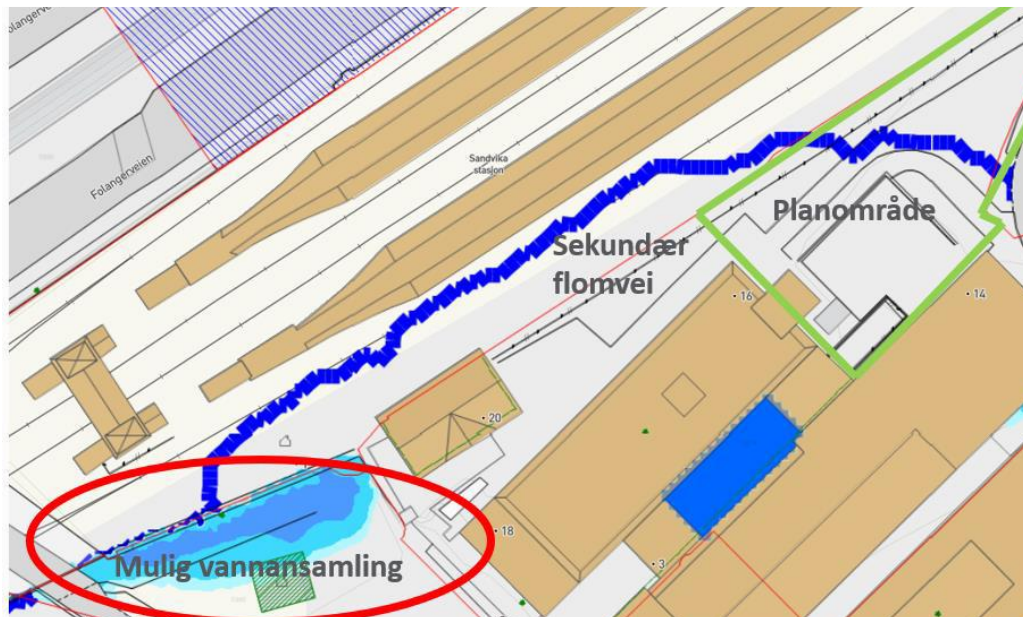
Nedbøren forventes å øke og en stadig større andel vil komme som regn. Dersom det utføres flomberegninger og fremstilles flomsonekart, bør en regne med 20 % økning i vannføringen. I mindre elver og bekker som reagerer raskt på kraftig regn, og i tettbygde strøk med tette flater, som planområdet, vil mer intens lokal nedbør skape særlige problemer. Man må forvente minst 20 % økning i flomvannføringene og man må være spesielt oppmerksom på at mindre elver og bekker kan finne nye flomveier.

Flom

Flomsonekart presentert av NVE, viser at planområdet *ikke* ligger i en flomsone.

Vannansamling

Ifølge «Bærumskart» er det registrert en sekundær flomvei i «aktsomhetskart for sekundære flomveier» gjennom planområdet fra nordøst til sørvest. Terrengets helning og harde flater styrer i hovedsak denne retningen. Planområdet har per i dag ingen naturlig fordrøyning. Planområdet har en helning mot sørvest, noe som tilsier en sannsynlig drenasje til Otto Sverdrups plass, ved hendelser som omfatter store mengder overvann.



Figur 26 Kartlagt sekundær overvannsrute

I dagens situasjon er det ingen fordrøyning på egen tomt, og overvannet går via overvannsluk til det kommunale overvannsnett. Det er ikke rapportert om problemer ved dagens overvannsløsning, så situasjonen vil bedres etter de tiltak som er planlagt for overvannshåndtering.

3.7 Landskap, natur- og rekreasjonsverdier

Landskap

I dag blir arealet brukt som snuplass, sykkelparkering og parkering for funksjonshemmede, og tomte består hovedsakelig av asfalt. Det er et smalt, grønt vegetasjonsbelte mellom tomte og jernbanen. Vegetasjonsbeltet består av 1,5-2m høyde busker og er preget av lite skjøtsel, da det er kommet opp mye ugress og svartelista arter. Tomte ligger utsatt til for støy fra forbipasserende tog. Dagens situasjon inviterer ikke til opphold og har lav rekreasjonsverdi.



Figur 27 Dagens landskap og vegetasjon

Biologisk mangfold/økologi

Det er ikke registrert rødlistede arter eller naturtyper på eiendommen, eller andre verdifulle naturtyper på eiendommen i offentlig tilgjengelige databaser. Ved befaring ble det heller ikke observert rødlistede arter eller naturtyper, eller andre viktige naturtyper/verdier i eller ved tiltaksområdet. Det ble derimot funnet fremmede arter. Funn er kartlagt i vedlagt økologirapport.

3.8 Grunnforhold

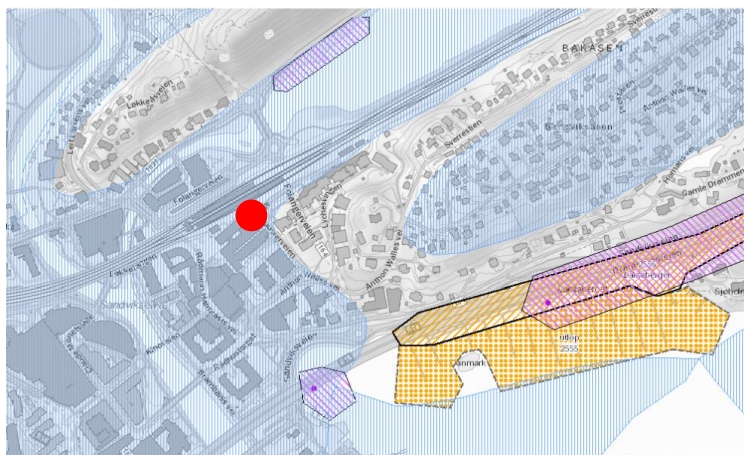
Det er gjort geotekniske og ingeniørgeologiske vurderinger i forbindelse med planforslaget, og det vises til notatet *Geoteknisk og ingeniørgeologisk vurdering* for detaljer.

Grunnforurensning

Det er utført en historisk kartlegging, fase 1 – miljøteknisk grunnundersøkelse, av Malmskriverveien 20 med hensyn på mulige kilder til forurensninger i grunnen. De historiske undersøkelsene underbygger at det er mistanke om forurensning i grunnen på eiendommen. Foreslått nybygg plasseres oppå eksisterende p-kjeller, og graving i grunnen vil være av begrenset art.

Geoteknikk

Tomten ligger under marin grense og fare for områdeskred må derfor avklares i henhold til NVE veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred. NVE atlas viser kartlagte faresoner i nærheten av prosjektet. Nærmeste kartlagte faresone ligger ca. 300 m fra prosjektet. Det er også kartlagt forekomster av kvikkleire 200 m nord for prosjektet. Det er ikke påvist sprøbruddsmateriale i grunnundersøkelsene. I høyereliggende terreng er det berg i dagen og det er dermed ikke fare for at skred kan påvirke prosjektet. Det er ikke høyereliggende terreng rundt tomten og følgelig er det ikke fare for stein-, jord- eller snøskred.



Figur 28 Kartlagte faresoner for områdeskred (NVE Atlas). Planområdet merket med rød prikk.

I forbindelse med utbyggingen av M 18 utførte Multiconsult grunnundersøkelser på tomten i 2005. Totalsonderingene viste at antatt berg på tomten lå mellom ca. kote 3,0 og ca. kote 6,6 på tomten. Løsmassene består generelt av faste masser, men stedvis er det noe bløtere masser over berg. Under det eksisterende bygget er de stedlige massene gravd ut til berg.

Tomten er i dag bebygd med et parkeringshus som er fundamentert på berg. Rundt parkeringshuset er det en permanent spunt som er forankret med permanente stag. Putene er støpt inn i betong. Det er synlige bergskjæringer i deler av kjelleren.

3.9 Bebyggelse og estetikk

Dagens bebyggelse innenfor planområdet er en del av parkeringsanlegget til Malmskriveveien 14 og 18. Parkeringsanlegget ligger i hovedsak under bakken her, men stikker ca. ½ etasje opp over bakken og har et åpent parkeringsareal på taket. Parkeringsanlegget har betongvegger som fortsetter som brystning i rekkverkshøyde rundt parkeringen på taket. Her ligger også en overbygget adkomsttrapp/rømningstrapp til parkeringsanlegget som stikker opp 1 etasje, samt en åpen adkomstplassasje. Passasjen ligger ca. en halv etasje lavere enn parkeringsnivået på taket. Bebyggelsen innenfor planområdet har ingen spesiell estetisk verdi. Situasjonen oppleves som en bakside.

Mot sørøst avgrenses planområdet av bygget i Malmskriveveien 14/ Kunnskapssenteret. Dette bygget har 4 etasjer. De to øverste etasjene krager ut over en åpen parkering/parkeringsadkomst som henger sammen med parkeringen innenfor planområdet. Bygget har vinduer i fasaden mot planområdet. Malmskriveveien 14 har flatt tak og vindusbånd med tette hjørner. Andelen tett vegg er noe større enn andelen åpne partier. Bygget er kledd med lys hvitaktig naturstein.

Mot sørvest avgrenses planområdet av Malmskriveveien 18/ biblioteket. Dette bygget har 7 etasjer. Malmskriveveien 18 har flatt tak, tilnærmet etasjehøye glasspartier som er «innrammet» av tette partier og dekkforkanter kledd i hvitlakkerte metallplater. Bygget har en lukket bakside mot planområdet som er kledd med samme hvitlakkerte stålplater. Bak fasaden ligger rømningstrapp og heis. Byggets øvrige fasader har en mer åpen karakter enn M14.



Figur 29 Nabolaget/kvartalet preges av lyse fasadematerialer og fasader med horisontale bånd/ markeringer av etasjeskiller og fasader med grid.

Eksisterende bebyggelse langs Malmskriveveien har varierende gesimshøyder. Høydene ligger mellom ca. kote+28 til ca. kote+40. Malmskriveveien 18 har høyde ca. kote +32 til ca. kote+35. Hele Tinghuskvartalet (M4) består av bygninger med varierende gesimshøyder. Det planlegges et nybygg i kvartalet, Jørgen Kanitz gate, med høyde opp til kote+60. I områdeplanen for Sandvika sentrum øst åpnes det for bebyggelse opp til kote+65.

3.10 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert nyere tids kulturminner innenfor planområdet. Like vest for planområdet ligger imidlertid Sandvika stasjon, oppført i 1873 og tegnet av Georg Andreas Bull (1829-1917). Bygningen er et av de tidligste eksemplene på sveitserstilen i området, og bygningen ble i sin tid toneangivende for utbyggingen både på Løkkeåsen og Sandviksåsen. Bygningen har i jernbanehistorisk sammenheng nasjonal kulturminneinteresse og er regulert til bevaring i gjeldende reguleringsplan for området.

Det er fra Bærum Kommunes PLNK/Kulturvern påpekt at man bør ta hensyn til historiske linjer, skala og byrom, slik at opplevelsen av kulturminnene ikke forringes. For å opprettholde opplevelsen av stasjonsbygningen i omgivelsene, er det viktig at eksisterende smale passasje/byrom øst for stasjonsbygningen, langs jernbanen beholdes åpen.



Figur 30 Tidligere Sandvika Stasjon

3.11 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Eksisterende VA ledninger ligger tilgjengelig og klar for tilknytning i Malmskriveveien, og i gangvei langs jernbanen. Det krysser et kommunalt ledningsanlegg over tomten. Den kommunale ledningstraseen ligger til dels nært eksisterende p-kjeller. I ny bebyggelse vil det fra og med 3. etasje bli en utkraging. Denne vil hindre adkomst til kommunalt ledningsanlegg, som dermed må legges lenger vekk fra bygget.

Energiforsyning

Eksisterende nettstasjon i Malmskriveveien 18 har god kapasitet og tiltaket skal etter planen kobles til denne.

Fjernvarme

I henhold til Områdeplan for Sandvika Øst skal bebyggelsen tilknyttes fjernvarme og tilrettelegges for vannbåren varme og kjøling.

Kabelanlegg

Innhentet kartgrunnlag fra Geomatikk viser at det er kabelanlegg som kommer i konflikt med nybygget i planforslaget. Kabeltrase som kommer i konflikt med nybygget omfatter høyspentkabel, veilyskabler, inntakskabler til Malmskriveveien 18 og mindre bygg mellom Malmskriveveien 18 og jernbanen. Videre er det en del teletekniske leverandørers fiberkabler.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Planforslagets hovedidé og hovedgrep

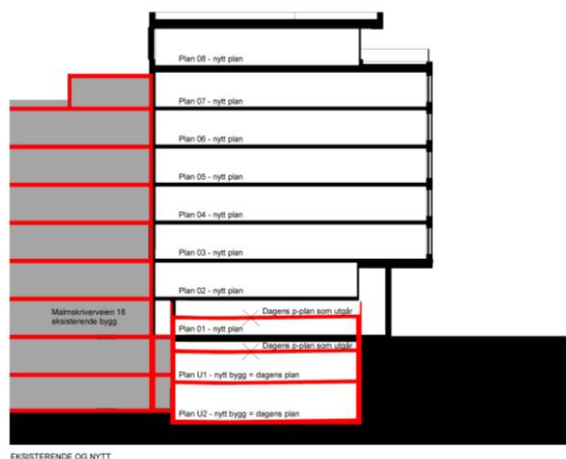
Ny bebyggelse

Planforslaget tilrettelegger for ny bebyggelse for videregående skole, og gjenbruk av deler av eksisterende bebyggelse. Nybygg skal plasseres oppå eksisterende parkeringskjeller og inntil eksisterende nabobygg. Trapperom, avfallsrom og parkeringsarealer skal deles med eksisterende bebyggelse og brukere av disse. Skolens største plan har et areal på ca. 330 m². Det foreslås et volum i 8 etasjer. For 1. og 2. etasje reguleres det inn en inntrekning fra hovedvolumet. Dette muliggjør en god gangforbindelse langs bygget og understreker disse etasjene som utadrettede og åpne. Den øverste etasjen er også trukket inn. Dette gir mulighet for en privat takterrasse med utsyn, sol og lite støy for skolens elever og ansatte.



Figur 31 Fremtidig situasjon ved utbygging i henhold til planforslaget.

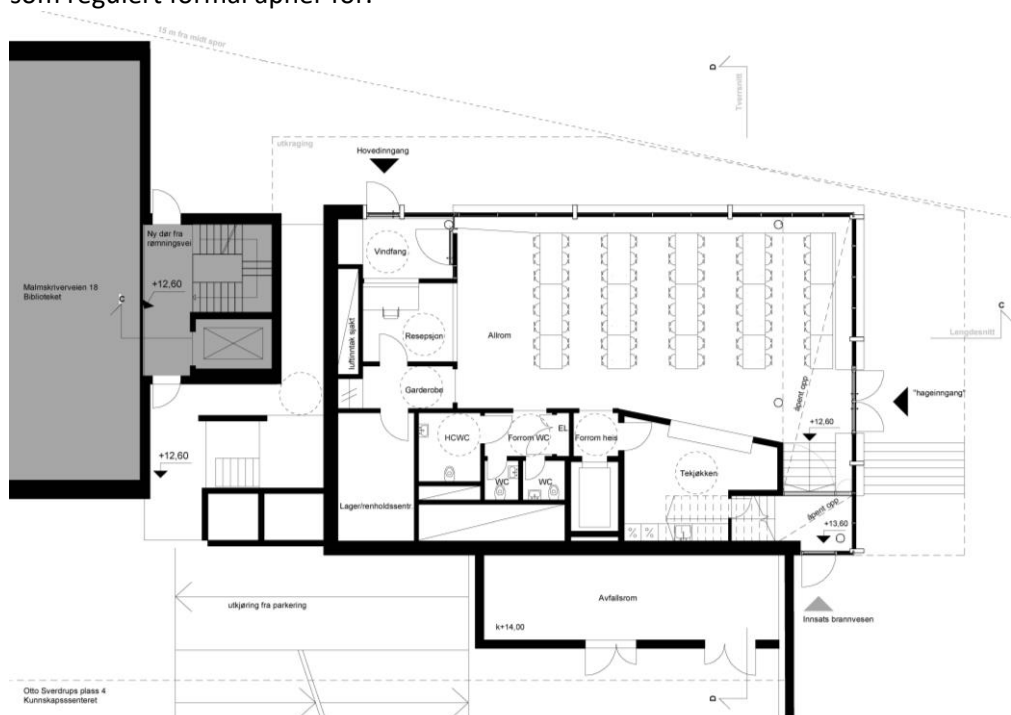
Planforslaget medfører en omdisponering av eksisterende etasjeplan under bakken. Innenfor planområdet er det i dag 3 kjellerplan. I ny situasjon vil deler av disse arealene omdisponeres til 1-2 kjellerplan, hvorav nederste plan er del av eksisterende parkeringskjeller og det andre kjellerplanet i hovedsak består av teknisk rom for skolen, samt rømningsvei for parkeringskjeller. Planforslagets bestemmelser sikrer fortsatt 3 kjelleretasjer for å ivareta de deler som beholdes som i dag (se figur 32 + 47)



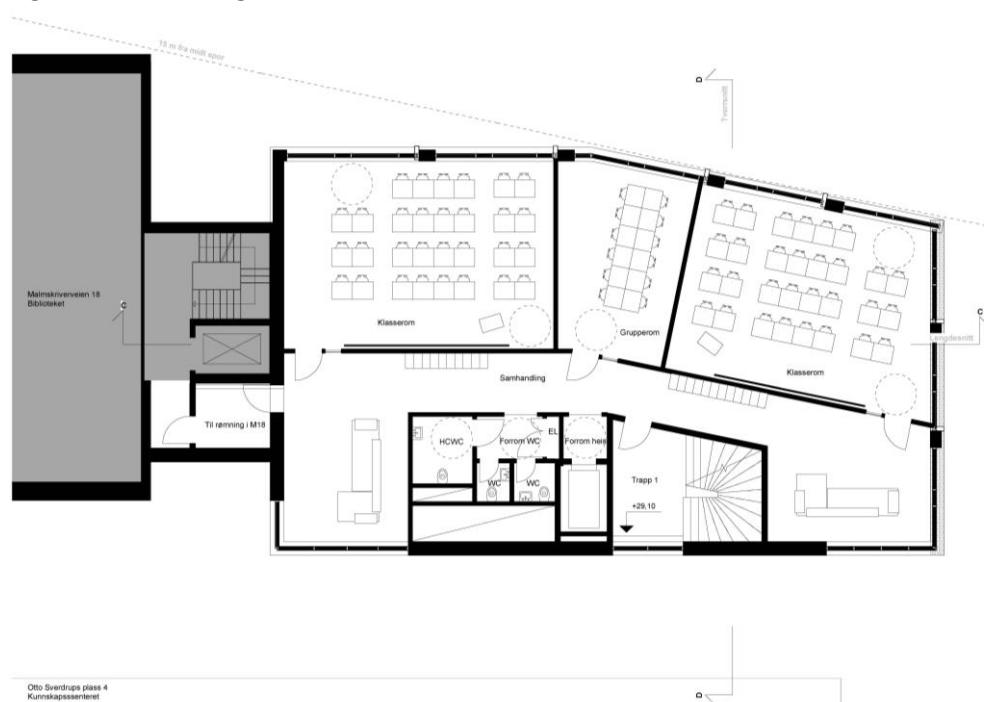
Figur 32 Snitt. Eksisterende og ny bebyggelse. Snitt sett mot jernbanen.

Planløsning

Bygget er organisert slik at det har en fleksibilitet til å ta opp i seg ulike planløsningskonsept og program. Dette oppnås gjennom konstruksjonskonseptet som gir søylefrie arealer og at toalett-kjerne og vertikalkommunikasjon er samlet langs midtre del av fasaden mot M14. Undervisningsarealer og arbeidsplasser får arealer med svært gode dagslys- og utsynsforhold, og lite behov for solavskjerming. Illustrasjonsprosjektet viser en tradisjonell klasseroms-skole, men bygningen kan også ha mer åpen planløsning. Bygget har en generalitet og kan dermed fungere til andre program som regulert formål åpner for.



Figur 33 Planløsning Plan 01.



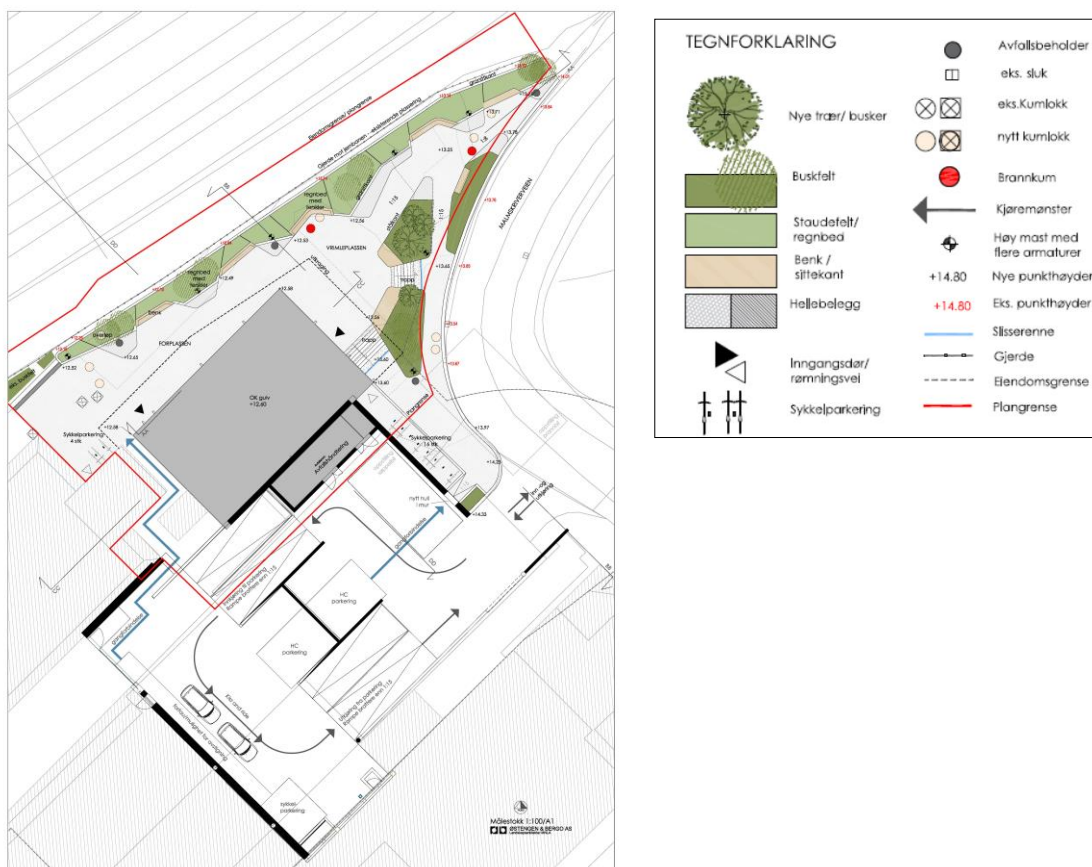
Figur 34 Eksempel på typisk undervisningsetasje, her vist ved Plan 06 i illustrasjonsprosjektet.

Gatetun - utearealer

Uteområdet ved det planlagte skolebygget blir en viktig velkomst for alle som passerer mellom Malmskriveveien og jernbanen, og som ankommer skolen. Arealet reguleres til gatetun. Plassen er ikke stor, og det er derfor lagt opp til en bilfri og frodig beplantet plass. Stedet skal være åpent tilgjengelig for offentligheten og vil være tilrettelagt som et godt sted for pauser og friminutt, både for skolens elever og andre brukere av byen. Bestemmelsene sikrer at illustrasjonsplanen gjøres juridisk bindende, og at kvaliteter her ivaretas i senere faser. Rekkefølgebestemmelser sikrer opparbeidelse ifm. utbygging.



Figur 35 Offentlig tilgjengelig uteareal mellom Malmskriveveien og jernbanen.



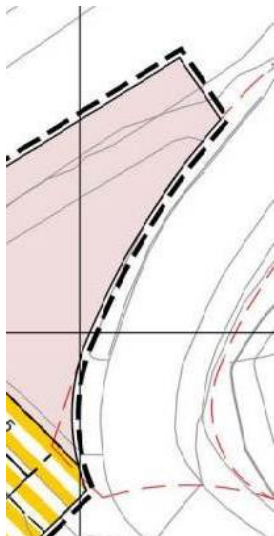
Figur 36 Hovedtrekk i illustrasjonsplan med trafikk-løsning som følger planforslaget er sikret gjennom bestemmelser.

4.2 Planavgrensning

Planens avgrensning har i hovedsak tatt utgangspunkt i dagens eiendomsgrenser mot nordøst og nord, og mot eksisterende bebyggelse i sør og sørvest, med noen unntak:

Avgrensning mot Malmskriverveien

Mot Malmskriverveien følger foreslått formålsgrense dagens eiendomsgrenser og områdereguleringens formålsgrenser. Deler av dagens eiendomsgrenser er i områdeplan for Sandvika Sentrum Øst foreslått opphevet. Grensene her stammer fra tidligere reguleringsplan (1999018) for tunnelmunning som ikke ble opparbeidet.



Figur 37. Utsnitt plankart. Planens formålsgrenser er så langt mulig tilpasset dagens eiendomsgrenser.



Figur 38. Utsnitt gjeldende områdeplan (2011005). Deler av eiendomsgrense mot Malmskriverveien er opphevet.



Figur 39 Flyfoto (kart.finn.no) viser dagens eiendomsgrenser sett mot opparbeidet fortau og vegareal.

Avgrensning mot jernbane

Foreslått formålsgrense er lagt i eiendomsgrense mot jernbanen. Planforslagets byggegrense har avstand 15 m fra midtlinje spor for jernbanen. Dette tilsvarer bestemmelser for gjeldende områderegulering for Sandvika Sentrum Øst. Avstanden er presentert for Bane NOR i møte 18/2-22. Planforslagets illustrasjonsplan har forholdt seg til eksisterende gjerde mot jernbanen, og det legges ikke opp til tiltak nærmere jernbanen enn dette. Det har vært dialog med Bane NOR angående opparbeiding av arealet mellom gjerde og byggegrense underveis i planprosessen, og dette følges opp videre i rammesøknad.

Avgrensning mot eksisterende bebyggelse i sør/sørvest

Foreslått ny bebyggelse oppføres oppå eksisterende parkeringskjeller som også strekker seg under Malmskriverveien 14, 18 og Otto Sverdrups plass 4. Enkelte av forutsetningene for planforslaget er knyttet til disse arealene (parkering, rømning, varelevering og HC-tilrettelegging). Planforslagets juridiske plankart omhandler kun nybygg og arealer utomhus mot Malmskriverveien i vest og mot jernbanen i nord. Det har vært åpen dialog om dette valget underveis med Bærum Kommunes planavdeling.

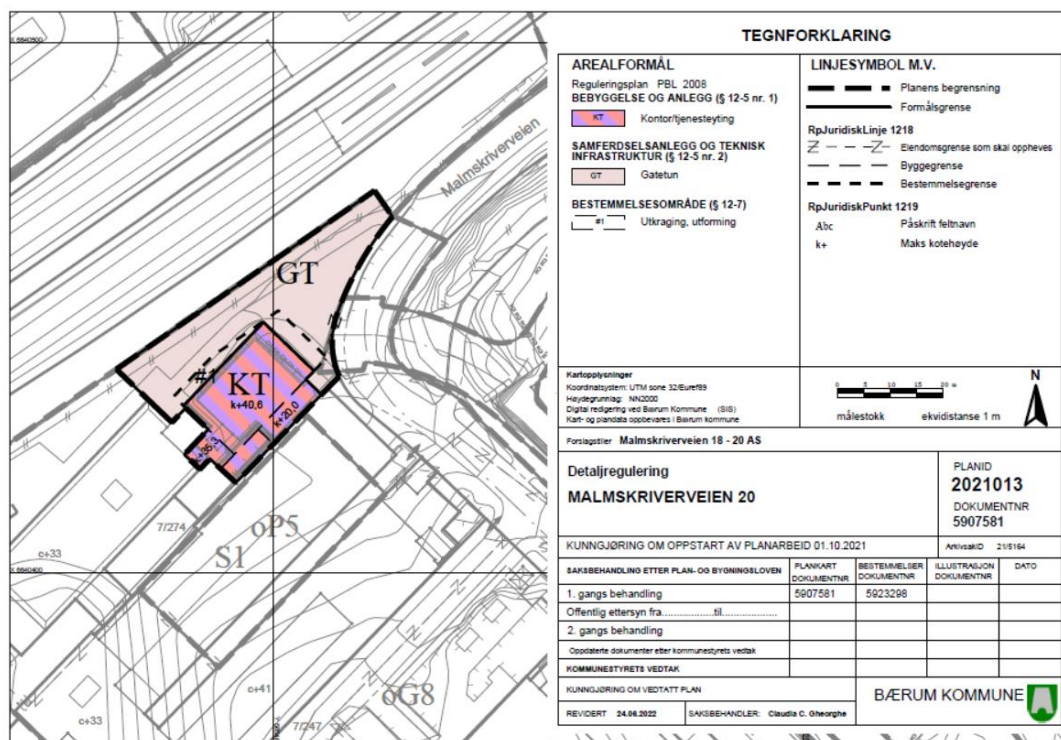
Illustrasjonsplanens forhold til planens avgrensning

Illustrasjonsplan gjøres juridisk bindende gjennom bestemmelser, og opparbeiding i henhold til denne inngår i rekkefølgekrav. Illustrasjonsplan presenterer et større areal enn det plankartet regulerer. Planforslaget baserer seg på løsninger skissert for disse arealene.

Ny innmåling av eksisterende bebyggelse

Ved opptegning av eksisterende bebyggelse er det foretatt punktskymålinger. Disse avviker noe sammenlignet med dagens grunnlagskart mht. fotavtrykk for dagens grunnmur. Planforslaget forholder seg til eksisterende situasjon som avdekket ved denne innmålingen.

4.3 Arealformål



Figur 40 Plankart med arealformål følger planforslaget som eget vedlegg.

Bebyggelse og anlegg (pbl. § 12-5 nr. 1)

Kontor/tjenesteyting (1831)

Formålet gjelder hele arealet for ny bebyggelse, og omfatter underformål som anses hensiktsmessig for planlagt skoledrift, samt for framtidig fleksibilitet.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl. § 12-5 nr. 2)

Gatetun (2014)

Formålet er foreslått for de arealer som ikke foreslås bebygd, og i den utstrekning som beskrevet under 4.2; *Planens avgrensning*. Arealet reguleres som privat areal, reguleringsbestemmelsene sikrer offentlig tilgjengelighet.

4.4 Arealoversikt

§12-5 Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg: 1831 Kontor/tjenesteyting = 0,4 daa

§12-5 Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: 2014 Gatetun = 0,7 daa

Totalt areal = 1,1 daa

4.5 Antall brukere og antall arbeidsplasser

Illustrasjonsprosjektet er utarbeidet med utgangspunkt i 225 elever og 25 ansatte. Endelig antall brukere vil avklares når planløsningskonsept landes.

4.6 Utnyttelse

Bestemmelsene sikrer BRA= 2350 m2 og at areal under bakken ikke medregnes i BRA. Fullstendig redegjørelse for utnyttelse er vedlagt illustrasjonsprosjektet i tekst og tilhørende illustrasjon.

MALMSKRIVERVEIEN 20 (16)	
BRA ILLUSTRASJONSPROSJEKT 07.03.2022	
Navn	Areal (m2)
BRA Plan 01	272,6
BRA Plan 02	210,8
BRA Plan 03	324,6
BRA Plan 04	324,6
BRA Plan 05	324,6
BRA Plan 06	324,6
BRA Plan 07	330,6
BRA Plan 08	203,9
BRA TOTAL for SKOLE over bakken	2315,9 m2
Avfallsrom, øvre parkeringsnivå	34,1
BRA TOTAL for bygg over bakken	2350 m2

Areal under og delvis under terreng er ikke medtatt i BRA, gjelder Plan U1 og Plan U2/eksisterende kjeller som ligger innenfor plan området.

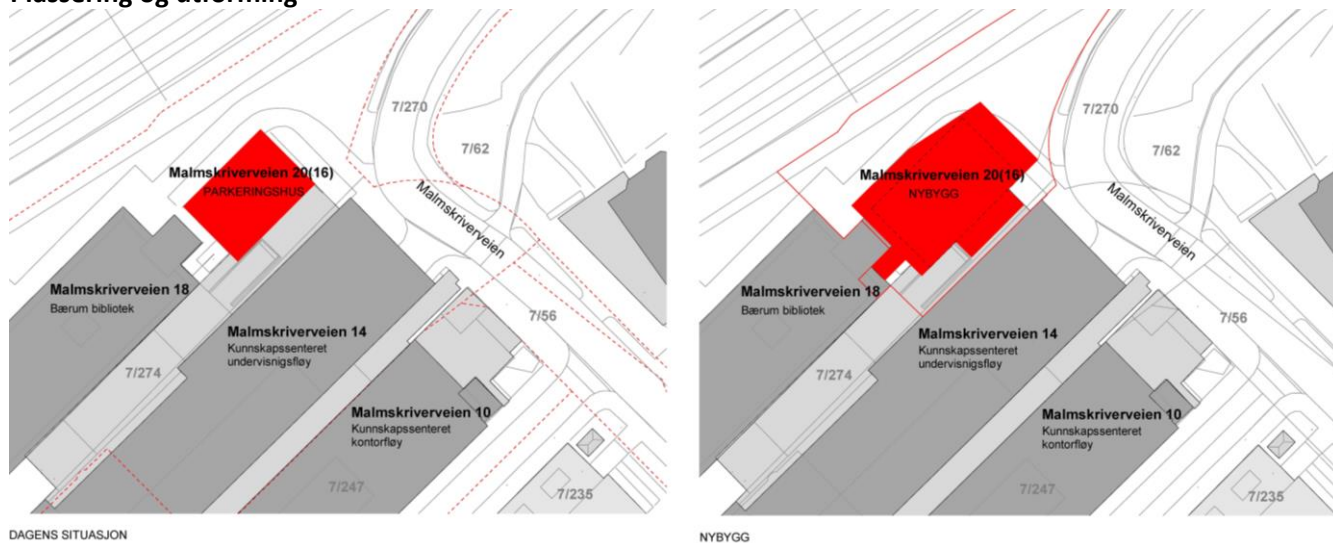
Dobbelthøyt rom på plan 1 ikke medtatt i BRA for plan 02.

BRA for åpent overbygget areal er beregnet ihht NS3940.

Figur 41 BRA-utregning framgår av vedlagt illustrasjonsprosjekt

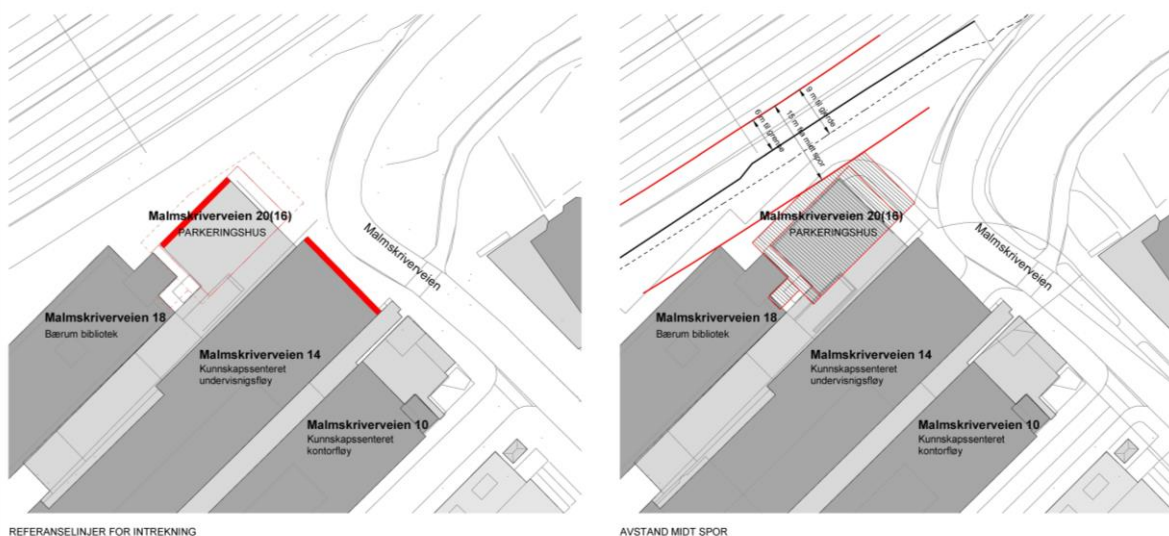
4.7 Bebyggelsens plassering, utforming og høyde

Plassering og utforming



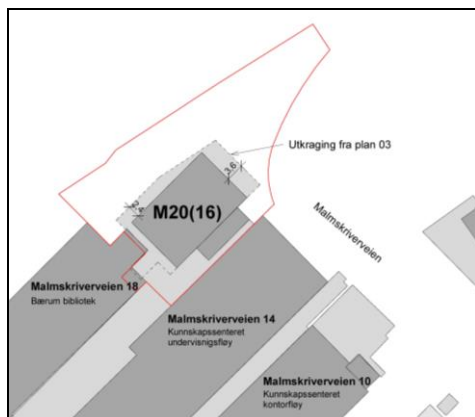
Figur 42 Dagens situasjon m. eiendomsgrenser og ny bebyggelse m. plangrense. Nybygg vises som utkraget del, og dermed planforslagets maksimale utstrekning.

Plassering av ny bebyggelse tar utgangspunkt i dagens parkeringsanlegg, eksisterende fasader i Malmsskriveveien, samt avstandskrav til jernbanen. Eksisterende bebyggelse langs Malmsskriveveien har varierende fasadeliv i forhold til vei/fortau mot nordøst. Kvartalets fasader mot jernbanen, i nordvest, har en avtrapping i plan i forhold til byggegrensen mot jernbanen. Det er et premiss i planforslaget å tilrettelegge for god flyt for gående rundt hjørnet av det nye skolebygget. De to nederste etasjene på planforslagets nye bebyggelse er derfor trukket inn i forhold til hovedvolumet. Inntrekningen i plan 01 og 02 mot Malmsskriveveien ligger i liv med M 14 (Kunnskapsenteret) sin plan 03 og 04. Inntrekningen i plan 01 og 02, mot jernbanen, forholder seg til fasadelivet på eksisterende parkeringshus, som bygget plasseres oppå.



Figur 43 Prinsipper for plassering. Dagens p-hus og fasade på M14 gir premisser for plan 01 og 02. Avstandskrav fra jernbanen gir premisser for hovedvolum.

Nybyggets hovedvolum (plan 03-07) krager ut, både mot Malmskriveveien og jernbanen. Utkragingen mot Malmskriveveien er lagt tilnærmet i liv med trafo for M10. Mot jernbanen forholder fasaden seg til 15-meters grense fra midtlinje spor for Jernbanen.



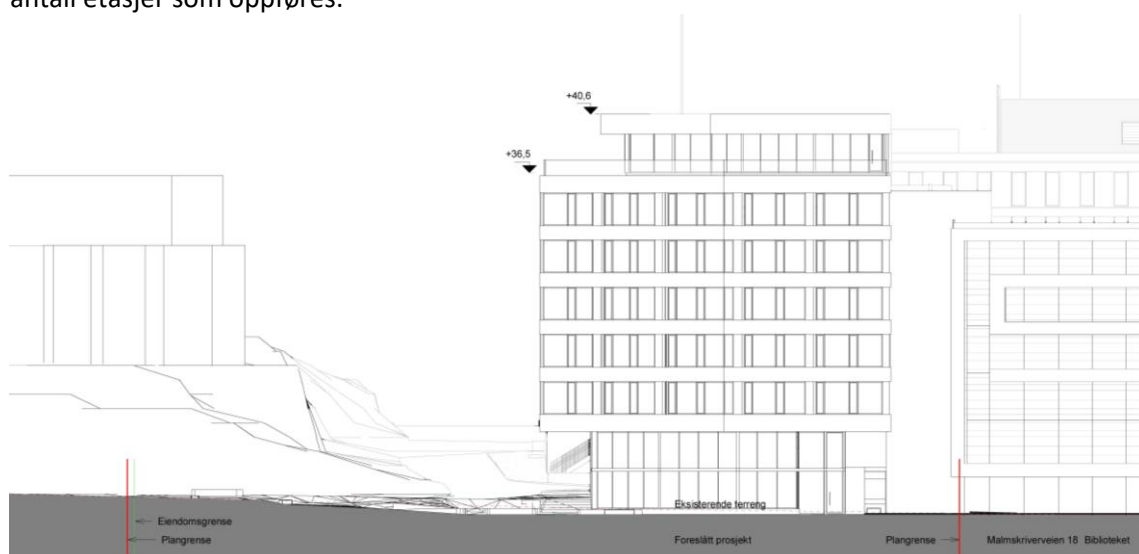
Figur 44 Utkraging av hovedvolumet er sikret som bestemmelsesområde #1 Utforming i plankart.

Nybyggets hovedvolum har et brekk i fasaden mot jernbanen som både bryter ned lengden på fasaden og som formidler flyt rundt hjørnet. Posisjonen på hovedvolumets vegg mot jernbanen forholder seg til krav om 15 meters avstand til midtlinjen i nærmeste jernbanespor. Nybygget er også trukket litt tilbake i forhold til Biblioteksbygget (M18), slik at skolen og biblioteksbygget tydelig framstår som to selvstendige bygg.

Nybyggets øverste etasje, plan 08, er inntrukket mot jernbanen og Malmskriveveien. Dette gir inntrykk av et noe lavere bygg fra gateplan samtidig som avtrappingen gir nybygget en artikulert avslutning.

Nybygget legger seg inntil trapperommet i østenden av Malmskriveveien 18. Nybygget planlegges med en avstand til undervisningsetasjene i Kunnskapsenteret (M14) slik at dette byggets fasader blir uendret.

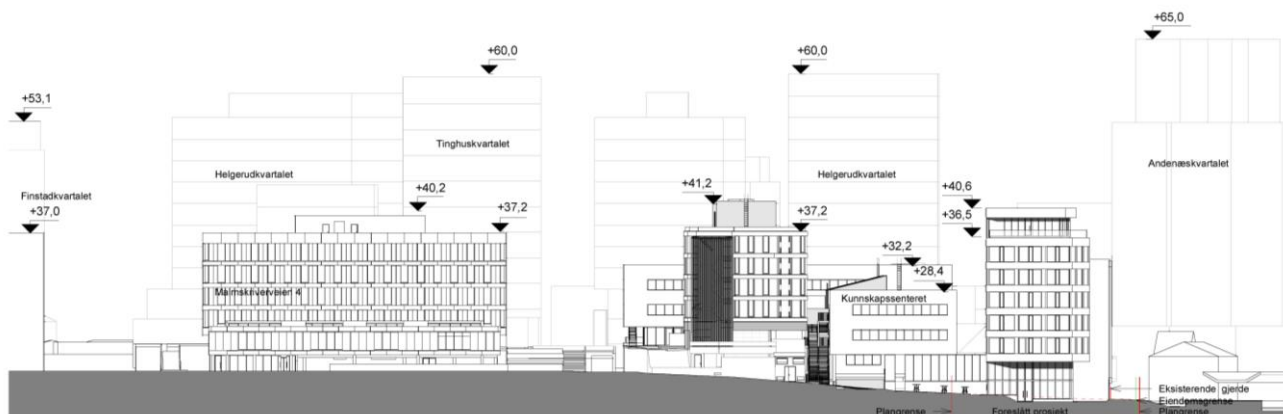
Byggegrenser på bakkeplan er sikret i plankart. Utkragingsmulighet er sikret som bestemmelsesområde. Inntrukken toppetasje er sikret i plankart, og i bestemmelser, uavhengig av antall etasjer som oppføres.



Figur 45 Fasade mot jernbanen i nordvest. Nederste og øverste del er inntrukket fra hovedvolumet.

Høyder

Planområdets nybygg foreslås som et volum i 8 etasjer, hvor den øverste etasjen er inntrukket mot jernbanen og Malmskriverveien. M10 (Kunnskapssenteret) og M4 (Tinghuskvartalet) har også oppbygg som er inntrukket fra Malmskriverveien. Inntrekningen i nybygget gir mulighet for en takterrasse utenfor plan 8, med utsyn, sol og lite støy. Hovedvolumets høyde, illustrasjonsprosjektets plan 07, forholder seg til høyden på hovedvolumet i M 4 og M 10. Volumet ligger litt høyere enn de nærmest tiliggende bygg, M14 og M18 (biblioteket) slik at hjørnet tydelig markeres.



Figur 46 Gateopprikk Malmskriverveien mot sørvest.

De foreslåtte kotehøyder for nybygget finner man også igjen i det planlagte Finstadkvartalet. I Områdeplan for Sandvika sentrum øst åpnes det opp for volumer med høyder blant annet på k+37 og k+40 mot Malmskriverveien.

1. og 2. etasje reguleres inntrukket vha. byggegrense. Utkragingens høyde over bakkeplan, underbygger god flyt rundt hjørnet. Denne avstanden, fra bakkeplan til underkant utkraging, er sikret i bestemmelser. Maksimale høyder er sikret i plankart. I planprosessen er det belyst behov for mindre tekniske komponenter, som vifter og inspeksjonsluke for tak, over maks gesims. Dette er vurdert som ikke nødvendig å sikre spesifikt i plansak, men løses i videre byggesak. Rekkverk i glass på takterrasse over plan 7 medfører heller ikke avvik fra regulerte høyder.



Figur 47 Tverrsnitt DD, sett fra retning Malmskriverveien mot M18.

Konstruksjon

Bygget er planlagt med hovedbæring med søyler som tar lastene ned på bærepunktene i det eksisterende parkeringshuset. Utkragingen løses med fagverksdragere, som i etasjen over utkragingen tar lastene inn til hovedbæringen. Forslaget er bærekraftig med gjenbruk av eksisterende fundamenter og konstruksjoner, og transformasjon av deler av parkeringsarealene.

For fundamentene som skal plasseres på utsiden av den permanente spuntveggen må det benyttes spissbærende peler til berg. Pelene må plasseres slik at de ikke kommer i konflikt med de permanente stagene som forankrer spuntveggen. Se vedlagt fagutredning for geoteknikk for detaljer.

4.8 Estetisk redegjørelse

Fasadeuttrykk og struktur

Byggene i området har varierte fasadeuttrykk. Biblioteket (M18) har en glassfasade med grafiske former som tidvis danner vindusbånd med kraftig etasjemarkering, som understreker byggets horisontalitet. Kunnskapssenteret (M 14) har horisontale vindusbånd med større glasspartier og innhakk for viktige funksjoner, mens de eldre kontorbyggene har vertikale vindusåpninger og fastfelt kombinert med klare horisontale etasjebånd som gir et griduttrykk. Fasadeuttrykket for nybygget i Malmskriveveien 20, spiller på lag med nabobygningene, med sine tette og mer åpne horisontale bånd i fasaden.



Figur 48 Oppriss mot jernbanen.

Nybygget foreslås med en fasade som har en stor grad av åpenhet og letthet. De horisontale etasjebåndene fra Malmskriveveien 18 videreført i nybygget, men med et enklere uttrykk uten de grafiske formene. Båndene og vindusfeltene fortsetter uten hjørnemarkering for å understreke byggets likeverdige retning mot stasjonen og Malmskriveveien. Vindusbåndene varieres med innslag av tette felt og sprosser med forskjellig dybde som gir vertikalitet til fasaden. Dette gir også en soliditet til det store glasspartiet i 1. og 2. etasje som visuelt holder utkragingen over på plass. Bygget vil gi Malmskriveveien et klart forsidepreg og tydeliggjøre Malmskriveveien som bygate.

Bestemmelsene sikrer at bebyggelsens volumoppbygging og fasadeinndeling skal være i henhold til hovedreglene i illustrasjonsprosjekt for planforslaget.



Figur 49 Oppriss Malmstriverveien mot sørvest

Materialitet

Fasaden består av kontinuerlige horisontale bånd med tett materiale i naturstein, tegl eller annet keramisk materiale. Mellom de tette båndene spenner mer åpne bånd med glass i metallrammer og innslag av tette vertikale felt. Det er planlagt et tett materiale som spiller fint opp mot den hvite kledningen i Biblioteksbygget (M18), den lyse natursteinen i Kunnskapssenterets undervisningsdel (M14), den rødlige natursteinen i Kunnskapssenterets kontordel (M 10), samt den grå frilagte betongen i Tinghuset (M4). Fasadeuttrykket legger til rette for å benytte gjenbrukte fasadematerialer. Byggets fasade kan også planlegges og tilrettelegges for demontering og med ombruksvennlig fasadematerialer. Bestemmelsene sikrer at disse kvalitetene ivaretas, som presentert i illustrasjonsprosjektet.

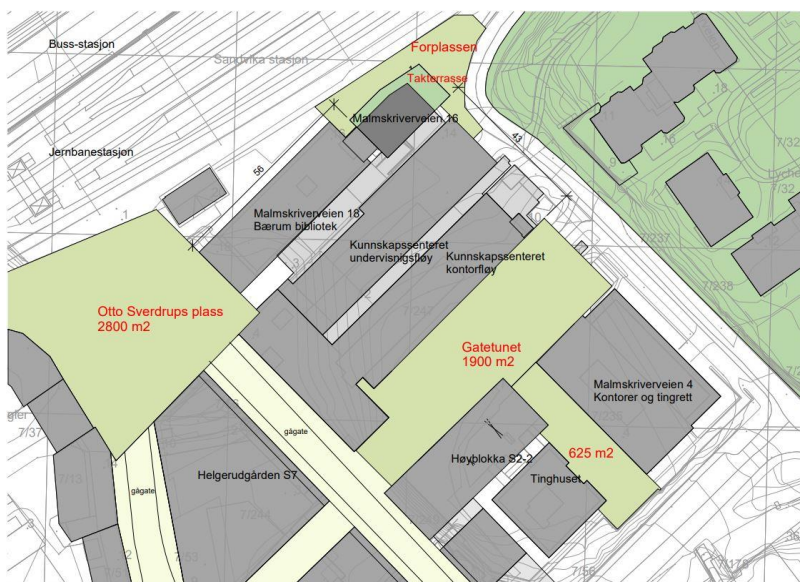
Helhetlig kvartalsavslutning

I dag har kvartalet, som planområdet er en del av, et «åpent hull» i dette nordøstlige hjørnet. Med nybygget blir kvartalet mer fullstendig, samtidig som kvaliteter som åpenhet og sikt mot nord nedover Malmstriverveien opprettholdes. Den planlagte Tinghustrappa sør for Kunnskapssenteret (M10) vil gi gangforbindelser rundt hele kvartalet og skape økt trafikk av gående i området. Hovedvolumet får en høyde tilsvarende flere av de eksisterende og innregulerte byggene langs Malmstriverveien. Samtidig er volumet litt høyere enn de tilliggende høydene til Kunnskapssenteret (M14) og Biblioteksbygget (M18) slik at hjørnet på tomten tydelig markeres. Fasaden mot jernbanen gis en underdeling med en retningsendring. Dette medfører også at volumet blir trukket litt tilbake i forhold til Biblioteksbygget, slik at skolen og Biblioteksbygget tydelig framstår som to selvstendige bygg. Nybyggets volum innordner seg høydene som allerede er representert i kvartalet det ligger i. Og som flere bygg i kvartalet, vil nybygget ha en vertikalitet, spesielt mot gaten. Volum, fasadeuttrykk, material- og fargebruk er med på å skape en helhet med nabobygg i kvartalet, samtidig som noe ulike forhold mellom åpenhet og tetthet i fasadene skaper variasjon i kvartalenes gateopprikk. Bygget vil gi Malmstriverveien et klart forsidepreg og tydeliggjøre Malmstriverveien som byggate.

4.9 Utearealer

Arealer for opphold utendørs

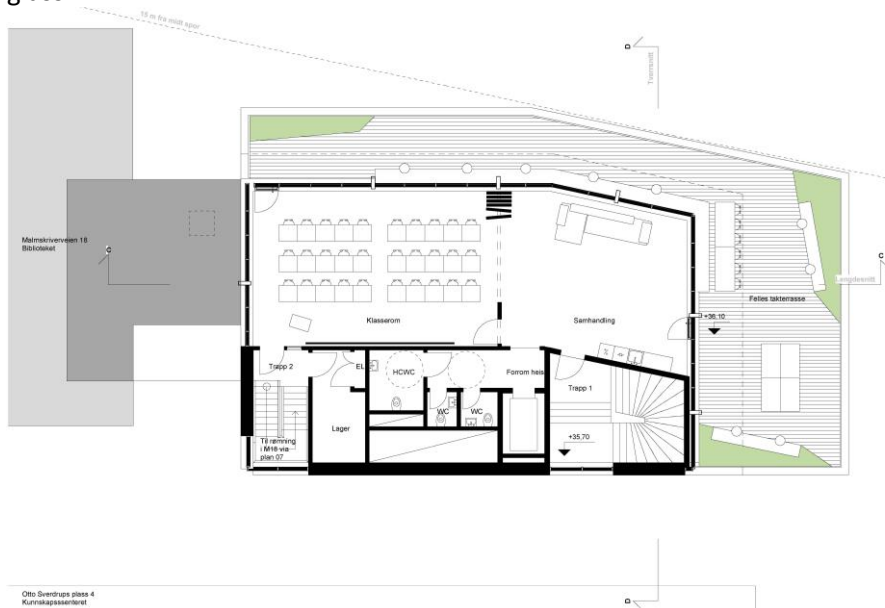
Opphold knyttet til friminutt er løst som en kombinasjon av uteareal på privat takterrasse, offentlig tilgjengelig gatetun (*forplassen/vrimleplassen*), samt en forutsetning om at elever vil ta i bruk de offentlige byrom som finnes i umiddelbar nærhet. Det er i overordnede føringer ikke stilt konkrete arealkrav (m²) for uteareal til videregående skoler. Derimot er det, der arealet først er definert (MUA), stilt krav til støyforhold, luftkvalitet og elektromagnetisk stråling.



Figur 50 Planforslaget tar utgangspunkt i at elever ved videregående skole vil kunne ta i bruk flere offentlige plasser i umiddelbar nærhet.

Takterrasse MUA

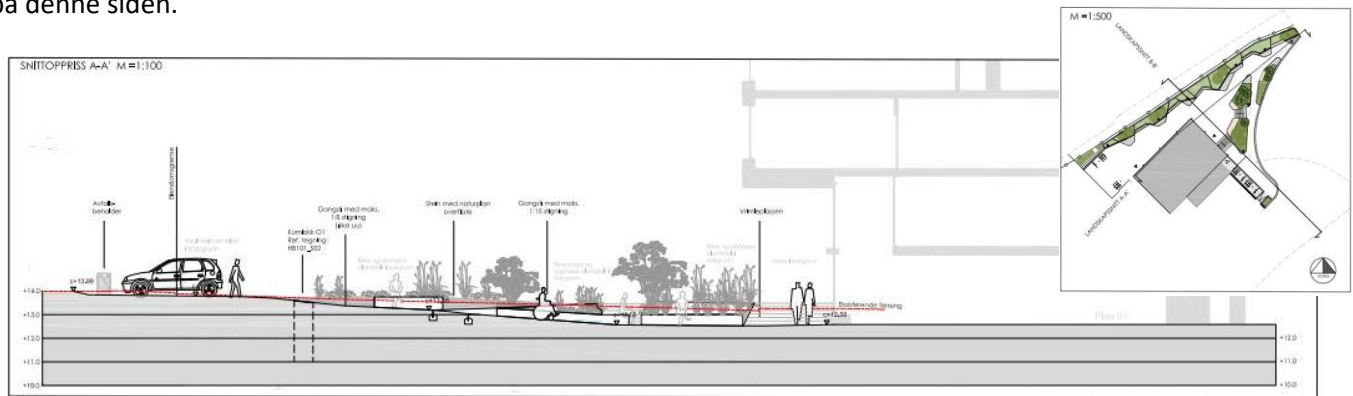
Utearealet definert som MUA for skolen er lagt på takterrasse = 100 m². Dette arealet tilfredsstiller krav til støy, luftkvalitet og elektromagnetisk stråling. Bestemmelsene sikrer at øverste etasje skal være inntrukket, slik at takterrasse kan etableres utenfor denne. Terrassen etableres med rekkverk i glass.



Figur 51 Plan 08 med takterrasse utenfor.

Forplassen – offentlig tilgjengelig gatetun

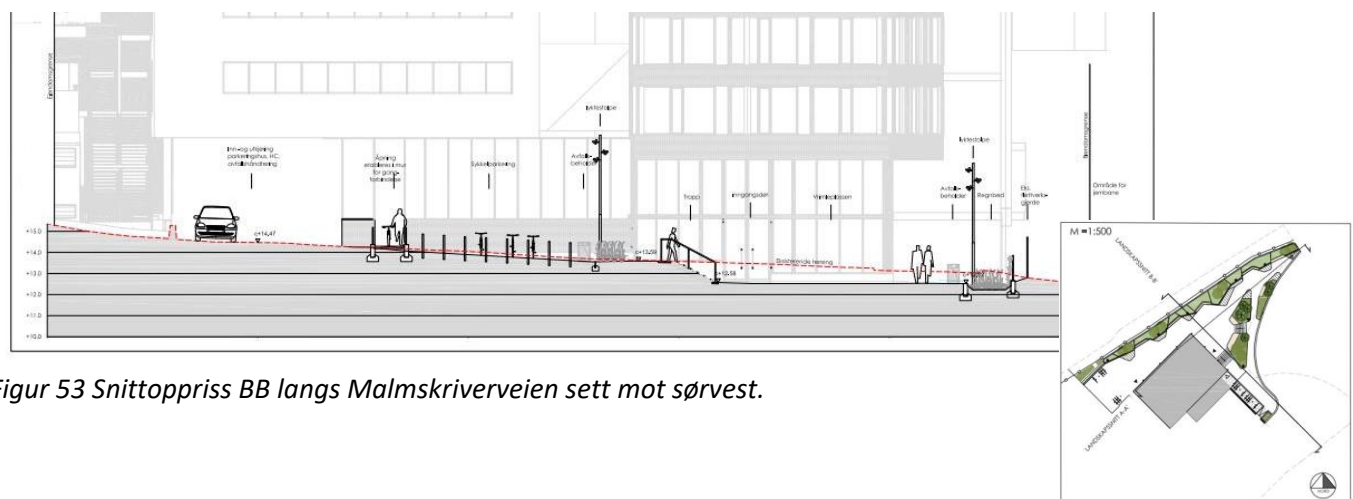
Vegetasjon og sittekanter innrammer plassen og lager et hyggelig uterom. Terrenget formes slik at høydeforskjellene blir tatt opp på en naturlig måte, og blir en del av utformingen. For å utnytte potensialet best mulig, legges det opp til at plassen opparbeides helt til kantsteinslinja langs Malmskriveveien. Ny kantstein settes mot Malmskriveveien, men på samme sted som den er i dag. Den opparbeidede bredden på Malmskriveveien blir dermed den samme som dagens situasjon. Fortauet på vestsiden av veien avsluttes med plassen, da det ikke går noe fortau videre innover veien på denne siden.



Figur 52 Snittoppriss AA, øvre del av tomt, kumlokk, UU-gangsti, vrimleplassen og nytt bygg.

Utformingen på utearealene har en myk linjeføring med avrundede former. Dette skaper mindre rom og soner, og de myke formene er med på å dempe inntrykket av den trekantede formen på tomten. Forplassen og Vrimleplassen skal få en utforming, farge- og materialbruk som passer til bygningen. Plassene er tenkt belagt med naturstein/ hellebelegg i små formater. Det er tenkt som mørk grå eller brunlig granitt med slett overflate for universell utforming. Noen felt i ytterkanten av plassen legges med stein med grovere overflate for å markere et mønster og minske inntrykket av kjørbarehet. Avgrensing mellom plass og regnbed, samt regnbed mot jernbanen bygges med høye granittkanter/-murer. På granittkanten mot jernbanen settes et spilegjerde av tre der det kan vokse klatreplanter. Terskler og plantebed inne på plassen bygges av stålplater. Sittebenker og sitteflater plassbygges av tre og evt. stål. Trapper bygges i blokktrinn av samme granitt som på plassen. Elementer som sykkelparkering, avfallsbeholdere, håndløper og lysmaster må lakeres i en lik, felles farge som samordnes med bygget. Mot jernbanen etableres plass og vegetasjon helt ut til eksisterende gjerde. Mot M18 tilpasses belegget helt til dagens avfallsrom-dør, og dekket tilpasses eksisterende overflater og murkant mot jernbanen i vest.

Det vises til vedlagt rapport og tegningsmateriale fra landskapsarkitekt for flere detaljer knyttet til planlagt gatetun.



Figur 53 Snittoppriss BB langs Malmskriveveien sett mot sørvest.

Planforslaget fremmer ikke ny regulering for arealer som allerede er etablert og i bruk. Man baserer likevel regulering av ny bebyggelse på at deler av krav knyttet til parkering, renovasjon, universell tilgjengelighet mm. til disse tilstøtende arealene. Kvaliteter og muligheter knyttet til disse arealene er beskrevet under de ulike kapitlene, og derfor medtatt i *illustrasjonsplan med trafikkkløsning*.

Bil

Dagens parkeringsanlegg har ca 113 plasser. Ved planlagt tilbygg av skolebygning, og ombygging av dagens parkeringsareal som skissert i planforslaget, gjenstår det i parkeringsanlegget ca. 85 p-plasser for bil. Sentrumsplanen stiller krav om 0,4 gjesteplasser per 100m² BRA for formål kontor. BRA totalt innenfor gårds/bruksnummer 7/274 med planforslagets utbygging (M18+M20) =7850 m². Dette tilsvarer dermed 55 plasser totalt for M18+M20. I tillegg til å tilfredsstille dagens parkeringsnorm har M18+M20 dermed en overkapasitet på ca. 30 plasser.

Sykkel

Bestemmelsene sikrer 2 plasser per 100m² BRA for skolens elever, samt 20 plasser på gateplan. Dette tilsvarer 47 + 20 plasser.

The site plan illustrates the proposed development at Malmstrøvsveien 20. The building footprint is shown in grey, with a label 'Nytt bygg: Malmstrøvsveien 20'. The parking area is divided into 'HC parkering' (handicapped parking) and 'HC parkering' (handicapped parking). The plan also shows 'Innviert til parkering' (access to parking) and 'Utkjøring fra parkering' (exit from parking). The legend on the right explains the symbols used for parking, access, and landscaping.

TEGNFORKLARING

- Sporing for stans drift og vedlikeholds bil
- Oppstilling for stans kjøretøy
- Sykkelparkering
- Primæranganglinje: Ganglinje fra sentrum og kollektivpunkt
- Sekundæranganglinje
- Kjøremønster
- Hovedringgang bygning
- Øvrig dører
- Endomsgrensene

37

Avkjørsel

Premisset som er lagt til grunn for vrimleplassen og forplassen er at disse skal være helt bilfrie, med unntak av helt nødvendig kjøring for vedlikehold/lift. Det blir ikke tilkomst via disse plassene hverken til nytt bygg eller eksisterende bygg (M18). Det er gjort grundige vurderinger knyttet til atkomst for å sikre myke trafikanter og hindre rygging og stopp i Malmskriverveien. Detaljer rundt dette er belyst i vedlagt trafikkrapport. For å unngå trafikkhåndtering på offentlig tilgjengelig gatetun, som i dagens situasjon, legges det opp til at all kjøreatkomst skjer via dagens innkjøring til parkeringshus fra Malmskriverveien.



Figur 55 Dagens innkjøring til parkering videreføres i planforslaget, og all logistikk ivaretas fra p-hus. Planområdets gatetun/forplass forbeholdes myke trafikanter.

Kiss`n ride

Det er planlagt å anlegge en lomme for av- og påstigning på halvplannivået (ca. kote 12,5) nedenfor innkjøringsnivået i parkeringshuset. Denne lommen går på bekostning av deler av eksisterende sykkelbur. Lommen vil også ha et smalt fortau som leder til skoleinngang (samme nivå). Lommen rommer 1-2 kjøretøy samtidig for kortvarig av- og påstigning.

HC

Det legges til rette for to parkeringsplasser for forflytningshemmede, med mål som muliggjør å bruke heis enten bakmontert eller sidemontert til/fra disse p-plassene. Disse plassene vil erstatte dagens HC-plasser som ikke tilfredsstillende standardmålene for slike plasser. Den ene HC-plassen vil etableres på innkjøringsnivå (kote +13,65 (nivå med avfallsrom)) hvor det er større frihøyde, som enkelte biler krever. Det etableres en universelt utformet snarvei for gående fra denne HC-plassen gjennom muren og til hovedinngangen via fortau. I tillegg vil det bli etablert en tilsvarende HC-plass vis a vis av- og påstigningslommen. På dette planet er frihøyden begrenset, men planet har trinnfri gjennomgang gjennom P-hus og til skolens hovedinngang mot jernbanen.

Vedlikeholdsarbeid

For vedlikehold skal det være tilkomst til fasadene med lift. Denne tilkomsten er tilgjengelig over forplassen mot jernbanen (gatetunet), men kamuflert i belegg for minst mulig invitasjon til annen kjøring. Det kan vurderes om det skal settes opp et stengsel ved innkjøringsmuligheten i form av en pullert eller lignende.

Kjøring ifm. renovasjon

For detaljer rundt renovasjon og avfallsug vises det til kapittel 4.13.

Kjøring knyttet til renovasjon løses under utkraging av eksisterende M 14 (Kunnskapssenteret), der det også legges opp til felles avfallsrom i nytt bygg. Avkjørsel hit skjer fra dagens etablerte avkjørsel. Størrelse og plassering av avfallsrom og henting av avfall er godkjent av Entra drift og Ragn Sells uten behov for tiltak knyttet til utforming av tilkomst for avfallsbil. I følge Ragn Sells vil de benytte en liten lastebil som er ca. 8 m lang. En slik lastebil kan rygge inn på p-planet inn mot nytt avfallsrom

Varelevering

Mindre varebiler kan levere varer fra parkeringshuset. Ved å kjøre en halv etasje ned og på samme nivå som første etasjen for byggene får man trinnfri trilling av varer til hovedinngang.

Brann- og redning

Brannvesenets hovedregel er at det skal være tilrettelagt for å kjøre med brannbil helt inn til hovedinngang, og med tilrettelagt oppstillingsplass. Oppstillingsplass for brannbil (mannskapsbil) er lagt i Malmskriveveien, med hovedrømningsveg fra trappeløp og dør hit, i hht. *illustrasjonsplan*. Det nye bygget vil ha to trappeløp og to rømningsveier, og dermed er det ikke krav til oppstillingsplass for stigebil her. Brannkummer er markert på *illustrasjonsplan*.

4.12 Gang- og sykkelveier

Gående til skolen antas i stor grad å ankomme langs jernbanen fra området ved Sandvika stasjon. Denne gangadkomsten er skjermet fra biltrafikken i området. Sykkeladkomsten antas å skje via Malmskriveveien på samme måte som for biltrafikken.

Sykelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018-2030 viser at planområdet ligger utenfor hovedsykkelnettet, men med gode muligheter for påkobling via Anthon Walles vei/Malmskriveveien, og via Otto Sverdrups plass.



Figur 56 Gatetun mot jernbanen skal være bilfritt og tilrettelegges for myke trafikanter.

4.13 Tekniske planer

Vann- og avløp

Det skal graves grøfter for omlegging av eksisterende VA-ledninger i området. Grøftene skal graves mellom eksisterende bygg og jernbanen, og plassen er dermed begrenset. Avstandskrav til ledninger er sikret i reguleringsbestemmelser, som sier at avstand til VA-ledninger skal være i henhold til Bærum kommunes VA-norm, bortsett fra langs av fordrøyningsmagasin, der avstand tillates inntil 2 meter. Løsninger er avklart med Bærum kommunes avdeling for Vann og Avløp 25.1.22.

For detaljer vises det til notat for Geoteknisk og ingeniørgeologisk vurdering, samt rapport for vann og avløp, vedlagt planforslaget.

Energiforsyning

Det ble avholdt møte med Elvia vedrørende nettkapasitet 16.09.2021. Nybygget skal etter planen strømforsynes fra hovedfordeling i Malmskriverveien 18, hvor det er god kapasitet. Nybygget medfører ikke behov for ny netstasjon, og bestemmelser knyttet til dette utelates derfor fra reguleringsbestemmelser.

Fjernvarme

Bestemmelsene sikrer at ny bebyggelse skal tilknyttes fjernvarmeanlegg og tilrettelegges for vannbåren varme og kjøling. Dette tilsvarer gjeldende områdeplan for Sandvika sentrum øst.

Avfall og renovasjon

Det er krav om påkobling til avfallsug i Sandvika Øst, og systemet er foreløpig under arbeid. Foreløpige studier viser at avfallsug i ny bebyggelse er teknisk utfordrende mht. framføringsvei. Det legges som premiss for planforslaget at et eventuelt påkrevd avfallsug kan kombineres med nabobebyggelse. Dette for å ivareta en hensiktsmessig størrelse på anlegget, og en bærekraftig drift.

Med felles avfallsug, og dermed fordelte tider for nedkast, vil planforslagets avfall ha behov for mellomlagring i eget bygg. Det vil også være enkelte fraksjoner av avfall som uansett må håndteres på tradisjonell måte. Planforslaget ivaretar derfor et avfallsrom som vil fungere både på kort sikt og lang sikt. Ved opprettelse av avfallssug, vil planlagt avfallsrom fortsatt benyttes til de fraksjoner som kreves, samt for mellomlagring av fraksjoner som går i sug. Når avfallssuget etableres, blir det lavere frekvens på avfallshenting med bil.

Løsningen presentert i planbeskrivelsens kap 4.11 og i vedlagt trafikkrapport tar utgangspunkt i at skolens avfall går under renovasjon for næring, med fritt valg av renovatør. Presentert løsning er i planprosessen avklart med planavdelingens saksbehandler og faggrupeleder for næringsrenovasjon (korrespondanse 4/1-22).

Brannstrategi

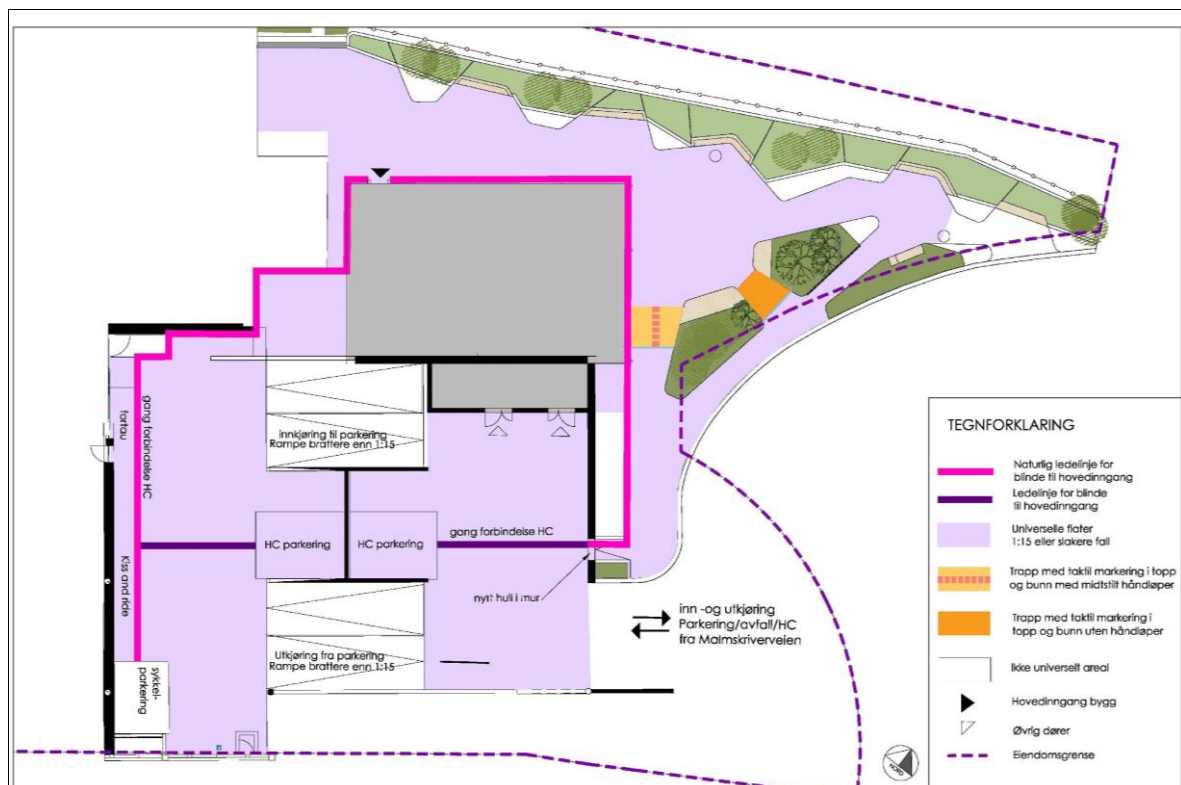
Foreløpig brannkonsept følger planforslaget som vedlegg, dette vil videreutvikles til rammesøknad. Det henvises til branntegningene for et bedre overblikk over prosjektet og brannkonseptet. Skolen har åtte tellende etasjer med virksomhet i risikoklasse 2 (kontor, teknisk rom), 3 (skole) og 5 (forsamlingslokale, kantine), og er plassert i brannklasse 3. Bygget utgjør et felles brannteknisk byggverk med Malmskriverveien 18 (bibliotek og kontor), Malmskriverveien 20 (gamle stasjonsbygningen) og Otto Sverdrups plass 3 (kontor). Avstand fra bygningsmassen til øvrige nabobygg er mer enn 8 m.

Det legges generelt til rette for rømning via eget trapperom samt et felles trapperom som deles med Malmskriverveien 18. Bygget utføres med heldekkende sprinkleranlegg, brannalarmanlegg, ledesystem og manuelt slokkeutstyr.

4.14 Universell utforming

Bygget vil være et arbeidsbygg og publikumsbygg og vil oppfylle krav om universell utforming jf. pbl. § 29-3 og tekniske forskrifter. Alle i målgruppene som byggverket er beregnet for, skal kunne bruke det på en likestilt måte.

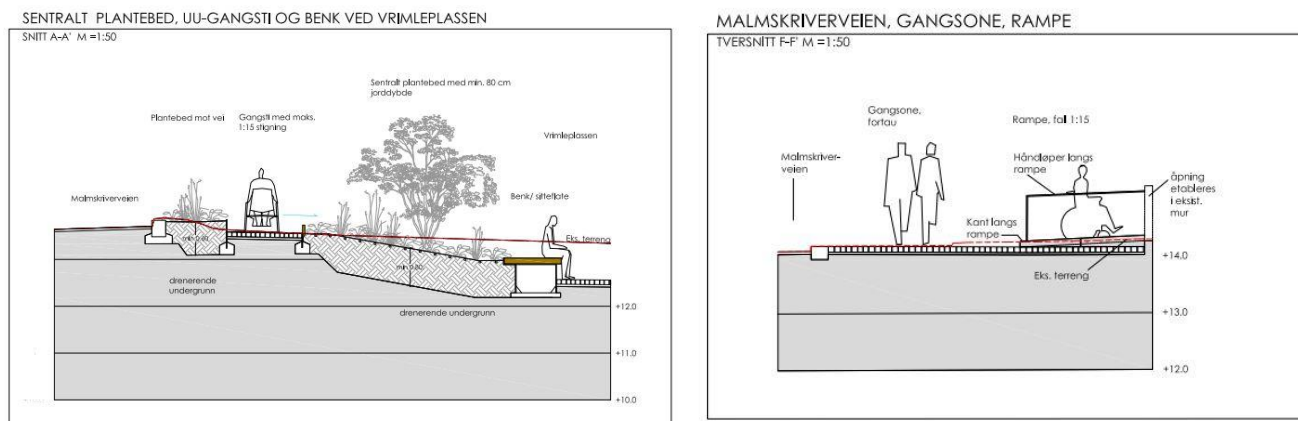
Bygget skal være funksjonelt for alle, med godt synlig og trinnfri inngang. Skolens rom ha trinnfri tilgang, snuareal for rullestol og utformes slik at personer i rullestol kan betjene nødvendige funksjoner på en tilfredsstillende måte. Kommunikasjonsveier skal være lette å finne og orientere seg i, være trinnfrie og ha nødvendig fri bredde. Det skal være bruk av visuelle og taktile oppmerksomhetsfelt og synlig luminanskontrast. Det skal benyttes skilt og merking som gir nødvendig informasjon og er lette å lese og oppfatte. Auditiv informasjon skal suppleres med visuell informasjon. Sunt inneklima er et fokusområde.



Figur 57 Illustrasjon universell utforming

Inngangssonen til nybygget legges på samme nivå som første etasje for biblioteket, med plass for opphold og møteplasser utenfor på samme terrengnivå. Gangadkomst fra Malmsskriveveien får en høydeforskjell ned til inngangssonen, og denne tas opp med flere ulike tilkomster med trapper og gangvei med maks fall 1:15. Trappeløpene får taktill merking oppe og nede, samt trappenesemarkering. Trappeløpet nærmest bygget får i tillegg håndleper. Trappeløpet midt i anlegget er ikke en viktig tilkomst, og det er derfor vurdert at denne ikke trenger ytterligere merking enn taktill merking og trappenesemarkering, slik at ikke svaksynte uforvarende snubler her.

Fra HCP på innkjøringsplanet lages det en åpning i eksisterende brystningsmur slik at man kan komme til fortauet på gangarealer uten å bruke innkjøringen for bilene. For tilkomst fra HCP og drop-off er det naturlige og tilrettelagte ledelinjer mot hovedinngangen på begge sider av bygget. Enkelte av sittebenkene utomhus skal ha ryggstøtte og armlene for UU.



Figur 58 Universelt utformet uteareal og overganger

4.15 Grønnstruktur

Det er i dag ingen eksisterende vegetasjon på tomta med bevaringsverdi. Med mye ny beplantning i området vil grønnstrukturen styrkes betraktelig.

Høydeforskjellene benyttes til å lage mer eller mindre opphøyde bed for trær, busker og stauder. Det er ønskelig med frodig vegetasjon for å gjøre stedet innbydende og miljøvennlig. Tomta ligger forholdsvis nær og i samme landskapsrommet som Engervannet. Engervannet er et viktig naturområde, og planforslagets prosjekt søker å unngå planteslag som kan være invaderende i naturen nedenfor. Det vil derfor plantes arter som er hjemmehørende i naturen i området, samt sterile arter for større prydd. Prosjektet ønsker å få inn så mange elementer som mulig som kan forbedre økologien i området. Bestemmelsene til plansaken sikrer kvaliteter knyttet til beplantning, slik at intensjonene videreføres i senere faser.



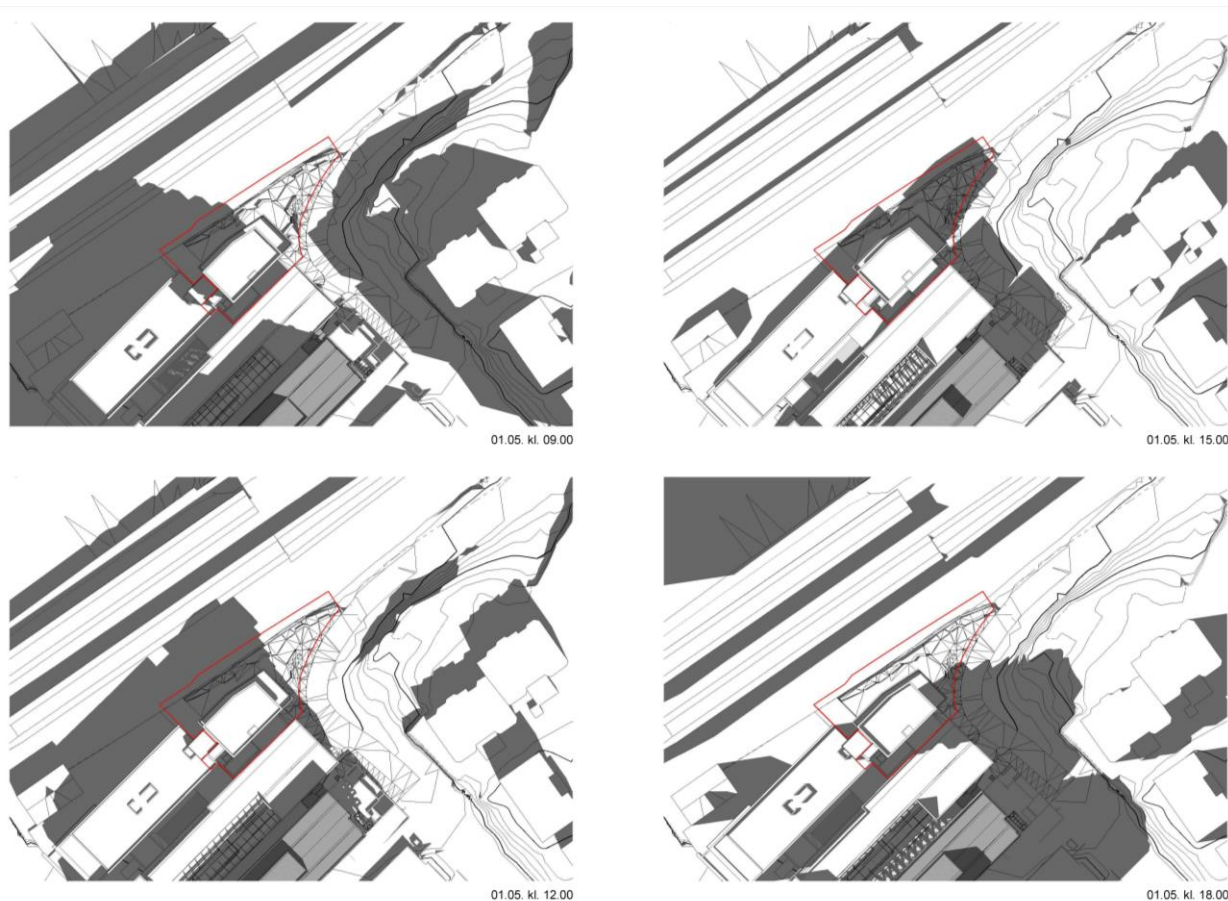
Figur 59 Overgangsarealet mellom Malmskriverveien og jernbanen reguleres til gatetun, og opparbeides med frodige, grønne kvaliteter.

4.16 Sol-/skyggeforhold

Den planlagte utbyggingen vil slippe til sol på utearealet på bakken store deler av dagen, fra mai til september. Gatetunets østre del vil ligge i solen første del av dagen, og være skyggelagt rundt klokken 15. Solen kommer deretter til på nordvestre del av gatetunet fra ca. klokken 16. Tettere på sommeren vil størstedelen av gatetunet ligge fullstendig i sol igjen mellom klokken 17 og 19.30. Planforslagets uteareal på takterrasse vil ha gode solforhold første del av skoledagen fra mai til september. Rundt klokken 16, vil den nordvestre delen av takterrassen igjen få sol. Deler av

takterrassen vil ha sol til solnedgang. De kaldere delene av året vil planlagt utbygging skygge for eget uteareal.

Sol og skyggediagrammene inkluderer planlagt bygg for Fylkeskommunen. Dette bygget vil påvirke sol- og skyggeforholdene på planforslagets utearealer på ettermiddagen negativt. Hvis dette bygget ikke oppføres som planlagt, vil solforholdene på planforslagets utearealer påvirkes positivt. Fullstendige sol- og skyggestudier følger planforslaget som eget vedlegg.



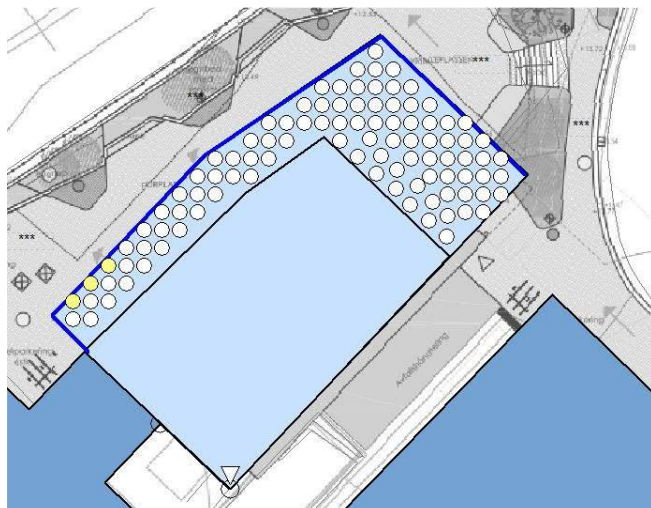
Figur 60 Solstudier 1.mai

4.17 Støyskjerming

Planlagt bygg er utsatt for støy fra jernbane. Tomten ligger ikke i støysone fra vegtrafikk. Støyberegninger er utført og vurdert i henhold til T-1442 og bestemmelser i områdereguleringen for Sandvika sentrum øst. Det vises til vedlagt støyrapport for detaljer.

Regulert uteoppholdsareal

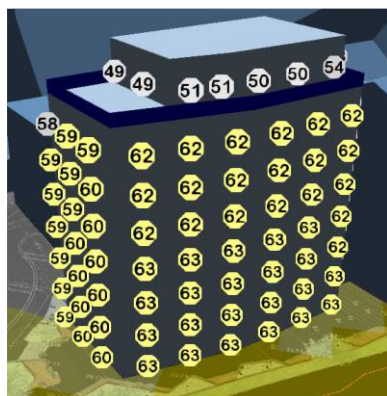
- Uteareal på takterrasse tilfredsstiller støykrav med 1,2 m høyt og tett (transparent) rekkverk.
- I nærområdet til skolen vil det være tilgjengelige utearealer med støynivå under grenseverdi Ld 58 dB.



Figur 61 Støynivå på takterrasse. Hvite prikker har støynivå under grenseverdi, Ld 58 dB, gule prikker har støynivå over grenseverdi. Blå strek rundt takterrasse markerer tett rekkverk med høyde 1,2 m.

Fasade

- Høyeste beregnede støynivå på fasade er Ld 63 dB (Lden 68 dB) og tilfredsstiller støykrav.
- For å sikre gode støyforhold i klasserommene som er vendt mot jernbane må byggets ventilasjonsanlegg prosjekteres med en kapasitet for at det ikke vil være nødvendig å ha åpent vindu for lufting i undervisningstid. Det vil også være klimakjøling på bygget.



Figur 62 Beregnet støynivå på dagtid Ld ved fasade.

Innendørs støynivå

Krav i TEK (NS8175 klasse C) tilfredsstilles med gode støyreducerende vindu. Minstekrav er angitt i rapporten.

Regulert gatetun

Vrimleareal utenfor inngangspartiet på bakkeplan har uskjernet støynivå Ld 61 – 66 dB. Arealet reguleres til arealformål gatetun og har ikke støykrav.

4.18 Luftkvalitet

Planområdet ligger i god avstand til E18 med skjermende bygg mellom E18 og planområdet og antas å ikke være påvirket av luftforurensning fra vegtrafikk fra E18 (78054 ÅDT ca. 320 m fra planområdet). Ifølge Bane NOR går det kun elektrifisert tog gjennom stasjonen og det forventes ikke at togtrafikk vil påvirke planområdet med hensyn på luftforurensning.

4.19 Bevaringsverdier

Kulturminner

Planforslaget vil ikke ha direkte konsekvenser for kulturminner i Sandvika. Opplevelsen av den gamle stasjonsbygningen i omgivelsene opprettholdes. Den eksisterende smale passasje/byrom langs jernbanen, øst for stasjonsbygningen, beholdes åpen i planforslaget. Kulturminnet hensyntas i planforslagets brannkonsept.

Økologi

Sakkyndig økolog har vurdert at tomten har «lav økologisk verdi». I prosjektet bør man derfor søke å forbedre funksjoner for vegetasjon, pollinerende insekter og fugler. Det bør i størst mulig grad velges bruk av plantearter som er naturlig hjemmehørende for området (såkalte stedegne arter) og/eller arter som er gunstige for insekter og fugler ved at de gir mulighet for næring og skjul. Det finnes etter hvert regionalt tilpassede frøblandinger i markedet som kan gi en tilnærmet naturlig artssammensetning for området. Arter med kjente pollinatorvennlige egenskaper anbefales. Reguleringsbestemmelsene sikrer kvaliteter knyttet til uteområde og opparbeiding av disse.

4.20 Miljøprogram

Prosjektet skal oppfylle leietakers behov og krav, og samtidig Entras miljøambisjoner for nybygg. Prosjektet skal også oppfylle kommunens miljøkrav i Klimastrategi 2030 og Miljøprogram for Sandvika sentrum øst. Det er utarbeidet eget *miljøprogram* for prosjektet, som følger planforslaget som vedlegg. Her gjøres rede for de dokumenter som er førende for prosjektets miljømål. Reguleringsbestemmelsene sikrer at det basert på miljøprogrammet skal utarbeides miljøoppfølgingsplan (MOP), som skal godkjennes ved rammesøknad. Mål og krav for oppfylling av miljømål vil bli konkretisert i prosjektets miljøoppfølgingsplan (MOP), og i BREEAM-Nor pre-analyse og notat med BREEAM-strategi.

4.21 Klimatilpasning

Flom

Flomsonekart presentert av NVE viser at planområdet ikke ligger i flomsone. Temaet innebærer ikke risiko iht. ROS-analyse.

Flomveier/urban flom/overvann

Planområdet vil ved tiltaket få økt grad av naturlige fordrøyning betraktelig. Tiltaket planlegger for åpen og naturbasert overvannshåndtering som er med på å understøtte utviklingen av den lokale økologien. Bestemmelsene sikrer at overvann skal fordrøyes innenfor planområdet ved åpne overvannsløsninger, permeable overflater, tilstrekkelige jorddybder og bruk av vegetasjon på tak og utearealer.

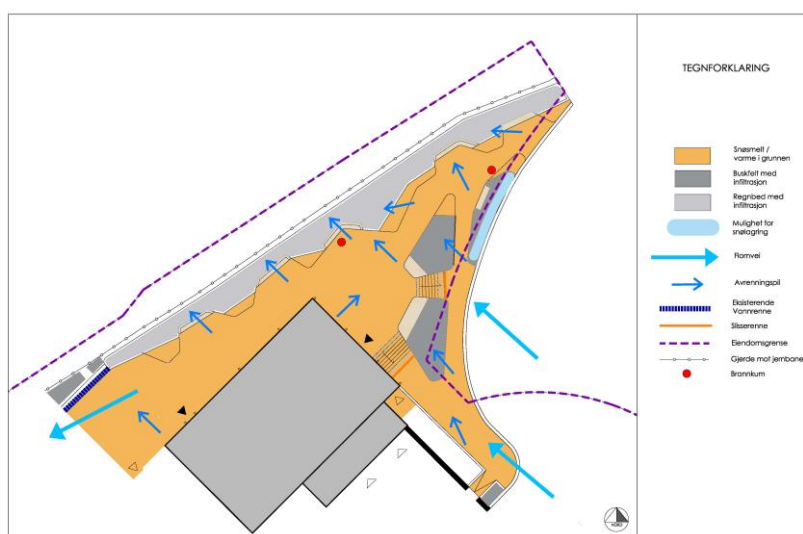


Figur 63 Overvann og flomvei – illustrasjon er juridisk bindende gjennom bestemmelser.

Plantebedene legges slik at overvann ledes ned i disse for vanning og fordrøying, og dermed oppfylle trinn 1 og 2 i 3-trinns-strategien for overvannshåndtering. Vann fra fortau ledes til plantebed sentralt på plassen. Bedene langs jernbanen utformes som regnbed. Siden terrenget er hellende øst for bygget, bygges regnbedet med terskler som holder vannet tilbake før det renner over tersklene. Alt overvann vil dermed til slutt ledes til regnbedet lengst vest og det laveste punktet på tomte. Her etableres et overløp med forbindelse til et underjordisk fordrøyningsmagasin. Trappeløpene har horisontale trinn, og avvanning av arealene rett ovenfor trappene skjer dermed i slisserenner lagt innenfor varselfeltene. Vann i slisserennene kan enten ledes til plantefelt eller til magasinet. Sekundær flomvei fra Malmskriverveien går over tomte for NRG. Det er derfor lag topp til en lav vis for kantsteinen langs veien der veien ligger lavest. Flomvann kan deretter renne via bed eller gangarealer ned til samme trasé som dagens flomvei.

Vintersituasjon

Det vil bli etablert snøsmelteanlegg på alle gangarealer i prosjektet. Det vil ikke være behov for snømåking, og behov for snølagring vil være minimal. Langs Malmskriverveien er det et buskfelt hvor det er mulighet for snølagring. Langs jernbanen er det planlagt regnbed med infiltrasjon og overløp ved lavpunkt, og dette bedet vil motta smeltevann.



Figur 64 Vinterplan

4.22 Forutsetninger og tidsplan for gjennomføring

Makeskifte

Planforslaget foreslår små endringer i eiendomsstruktur videreført fra områdeplan for Sandvika Øst. Dette vil løses med makeskifte.

Endring i trafikkforhold for M18 (Biblioteket).

Det foreslås å flytte renovasjon for M18, fra dagens situasjon med innkjørsel via asfaltert kjøreareal i planområdet, til nytt, innbygget, areal for renovasjon i parkeringshuset øvre plan (tiltaket). Denne løsningen er godkjent av tiltakshaver ved Entra drift og renovasjonsleverandør (RagnSells). Det er en forutsetning for opparbeiding av foreslått gatetun at løsningen for avfallsrom godkjennes, slik at planene ikke er til forringelse av avfallshåndteringen for M18.

4.23 Tidsplan for gjennomføring

Vedtak plansak: 2022

Vedtak rammesøknad: 2023

IG: senest sommer 2023

Brukstillatelse: senest sommer 2024

Planlagt overtakelse NRG: juli 2024

Skolestart NRG: Høst 2024

4.24 Prosjektøkonomi

Forslagsstiller er et heleid datterselskap av Entra ASA, som er børsnotert, og et av Norges ledende eiendomsselskaper. Forslagsstiller har inngått en langsiktig og forpliktende leieavtale med Akademiet (Norges Realfagsgymnas) for hele bygningsmassen som omfattes av planforslaget. De involverte parter er finansielt solide og prosjektøkonomien er å anse som tilfredsstillende.

4.25 Rekkefølgebestemmelser

Følgende tema er sikret i reguleringsbestemmelsenes kapittel om rekkefølgebestemmelser, og dermed premisser for at prosjektet kan gjennomføres.

Gatetun og fortau: Opparbeidelse gjennomført før brukstillatelse.

Fremmede arter: Bekjempingstiltak gjennomført før igangsettingstillatelse gis.

Graveplan: Godkjennes av Bane NOR før igangsettingstillatelse gis.

Miljøoppfølgingsplan: Tiltak skal gjennomføres ihht. denne før brukstillatelse gis.

Støy, strukturlyd og vibrasjoner: Avbøtende tiltak gjennomføres før brukstillatelse gis.

Trafikkløsning og parkering: Skal være etablert før brukstillatelse gis.

4.26 Forhold knyttet til jernbanen

Tiltaksområdet grenser til jernbanen, og all aktivitet innenfor 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje krever tillatelse fra Bane NOR, iht. Jernbaneloven § 10. Det har i planarbeidet vært konstruktiv dialog med Bane NOR.

Fysiske forhold

Områdeplan for Sandvika Sentrum Øst tillater bolig 20 meter fra spormidt og øvrig bebyggelse inntil 15 meter fra spormidt. Planforslaget følger opp dette med byggegrense 15 meter fra spormidt. Bane NOR hadde i møte 18/2-22 ingen innvendinger til denne avstanden. Avstanden er i plansakens juridiske dokumenter sikret med bestemmelsesgrense i plankart.

Bane NOR har i dag en tinglyst atkomst til port mot jernbanen over eiendommen gbr. 7/274. Denne atkomstretten er ivaretatt i bestemmelsene.

Bane NOR ønsker at tiltak innenfor gatetunet låses i minst mulig grad i plansaken, mtp gjerder/støyskjermer, støttemurer osv. Dette er temaer som naturlig vil behandles i en tillatelse etter jbl. § 10 i forbindelse med byggeplan. Planforslagets illustrasjonsplan er juridisk bindende gjennom bestemmelser. Bestemmelsene gjelder løsninger for logistikk, parkering etc. i tilstøtende areal i M14.

Graving nær jernbane gir økt risiko for setningsskader på skinnegang. Graveplan må utarbeides og godkjennes av Bane Nor i god tid før oppstart. Dette er sikret i bestemmelser.

Elektromagnetiske forhold

Utredningskravet for elektromagnetisk stråling er for voksne 200 mikrotelsla, mens at det inntreffer et utredningskrav på strålenivåer over 0,4 mikrotelsla (beregnet av Bane NOR til 30 meter fra spormidt) for boliger, skoler og barnehager.

Nærmeste fasade er planlagt ca. 15-20 meter fra midten av nærmeste spor, noe som tilsvarer 1,4-0,8 mikrotelsla. Det er i planprosessen derfor opprettet dialog med Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet (DSA). DSA har ikke innvendinger mot at bygget føres opp som beskrevet i korrespondansen. DSA påpeker at jernbanestrøm *ikke* omfattes av utredningskravet til DSA. Her er det grenseverdien samt det generelle strålevernprinsippet om at «all eksponering skal holdes så lavt som god praksis tilsier». Med god praksis menes at det er praksis å holde eksponeringen på et nivå som gir nytteverdi.

Det vises til vedlagt notat for fullstendige vurderinger av magnetfelt, samt korrespondanse med Bane Nor og DSA.

5 Virkninger av planforslaget

Det har ikke vært krav til planprogram og konsekvensutredning for planforslaget. Planens virkninger er svart ut kort nedenfor.

5.1 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Hensikten med ROS-analysen har vært å gjennomføre en systematisk kartlegging av mulige uønskede hendelser som har betydning for om arealet er egnet til foreslått utbyggingsformål, for derved å identifisere hvordan prosjektet eventuelt bør endres for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå, jf. Plan- og bygningsloven §4-3. Fullstendig ROS-analyse følger planforslaget som vedlegg. For planbeskrivelsens del omtales kun de uønskede hendelser som pekes ut i rapporten.

Det er ett risiko- og sårbarhetsforhold som vurderes å utgjøre særskilt risiko og som derfor har blitt analysert videre. Tiltak oppsummeres under. For detaljer vises det til komplett ROS-analyse, vedlagt planforslaget.

Nr.25 Elektromagnetiske forhold

TILTAK		
Menneske- og virksomhetsbaserte farer/Farer relatert til anleggsarbeid		
25	Elektromagnetiske forhold	1. Overslagsberegningen som er utført av Bane NOR inneholder noen usikkerheter, og det anbefales å utføre ytterligere undersøkelser og modelleringer av elektromagnetisk feltstyrke for å oppnå et mer nøyaktig resultat. 2. Etablere tidlig dialog med Direktoratet for stråling og atomsikkerhet (DSA), for å innhente en uttalelse om hvorvidt kartlagt verdi for magnetfeltstyrke på ca. 1 µT (utredningsgrensen er 0,4 µT) kan aksepteres.

Det er i planprosessen opprettet dialog med DSA, se kap. 4.26 og vedlagt notat for vurdering av magnetfelt.

5.2 Barn og unge

Planforslaget bygger opp under et Sandvika som brukes og tilrettelegges for barn og unge. En opparbeidet del av kvartalet bidrar til en økt trygghet for strøket langs jernbanen mot eksempelvis KGB danseskole og Sandvika Bowling i Malmskriveveien. Skolen bidrar til trygghet, attraktivitet og aktivitet – også utenom skolens åpningstid. Det er gjennomført utstrakt medvirkning ved bruk av workshop for dagens elever ved NRG underveis i planarbeidet, som omtalt i kap. 6.2.

5.3 Grønnstruktur/friluftsliv

Uteområdet vil få en frodigere og grønnere karakter enn dagens situasjon og berike Sandvika sentrums grønnstruktur. Beplantning vil utføres etter økologiske prinsipper, som å plante i ulike sjikt, variasjon i plantevalg, og få inn mer vegetasjon. Dette vil gi større økologisk verdi. De fremmede planteartene (svartelista) som er registret på tomte tas bort og ny vegetasjon valgt i samråd med økolog blir plantet. Stedet vil få større rekreasjonsverdi enn dagens situasjon. Tomta ligger ikke direkte i et attraktivt område for opphold, men det vil tilrettelegges for opphold og varierte sittemuligheter. Stedet har potensiale til å bli en kjærkommen hvileplass for de som vil trenge det på vei til eller fra Sandvika sentrum.

5.4 Naturmangfold

Tiltaket medfører en forbedring av situasjonen mht. ønskede arter og opparbeiding av grønne strukturer for overvannshåndtering. Opplevelsesverdiene vil øke betraktelig.

5.5 Stedets karakter og visuelle kvaliteter

Bebyggelse

Planforslaget vil endre stedets karakter på en positiv måte – fra bakside til framside. Den foreslåtte bebyggelsen tilfører visuelle kvaliteter og forsterker opplevelsen av et by-kvartal. Med planforslaget vil stedet få en mer urban karakter og tydeliggjøre stedet som en del av bystrukturen i Sandvika sentrum. Programmet vil trekke mer folk og sammen med en åpen og aktiv 1.etasje vil stedet aktiviseres og skape mer byliv i Malmskriverveien. Volumet som reguleres inn vil sammen med Kunnskapssenteret (M10) og biblioteksbygget (M18) bidra til at området framstår som et sluttet kvartal. Virkningen vil bl.a kunne oppleves fra toget fra Oslo mot Sandvika.

Utearealer

For forbipasserende vil planforslaget medføre en forbedret opplevelse av å bevege seg gjennom utearealet langs jernbanen. Den tidligere asfalterte, trekantete tomten vil fullstendig skifte karakter, fra bilbasert manøvreringsareal til frodig oppholdsareal. Uteområdenes kvaliteter vil bli svært synlig fra perrongen på togstasjonen, og vil heve inntrykket av Sandvika sentrum for de som reiser med tog.

5.6 Universell tilgjengelighet

Planforslaget medfører at forbindelsen mellom biblioteket og Malmskriverveien får en gangvei med slakere fall som tilfredsstiller kravene til universell tilgjengelighet.

5.7 Landskap

Planen innebærer ingen store terrengendringer, kun justeringer for universell tilgjengelighet-tilpasning og nedsenkninger for regnbed og overvannshåndtering.

5.8 Eksponering

Planområdet beliggenhet gjør at nybygget vil være godt synlig fra jernbanen og blir et portalbygg for Sandvika sentrum for besøkende som kommer med toget fra øst. Nybygget vil utformes med høy arkitektonisk kvalitet og dermed fylle denne rollen godt.



Figur 65 Nærvirkning fra Sandvika Stasjon.



Figur 66 Sett fra kolle øst for Malmskriveveien

Sandvika Sentrum øst, som er planområdets nærmiljø, er i en endringsprosess. Her kommer bygninger på inntil 16 etasjer. Nybygget i planforslaget vil være på maks 8 etasjer. Fra sør og sørvest vil ikke nybygget stikke seg ut i by-silhuetten, men innordne seg denne. Mot nordøst og nordvest er Sandvika i dag mer åpent. Foreslått ny bebyggelse vil være godt synlig fra avstand, men gli naturlig inn som del av bebyggelsen i kvartalet det er en del av. Byggets høyde underordner seg Sandviksåsens grønne silhuett og landskapets høydedrag øst for planområdet.



Figur 67 Malmskriveveien sett mot jernbanen. På andre siden av jernbanen er det nye Fylkeshuset med 16 etasjer godt synlig.



Figur 68 Planforslaget og planlagt utbygging i Sandvika Sentrum Øst.

5.9 Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget tar hensyn til historiske linjer, skala og byrom i Sandvika, slik at opplevelsen av kulturminnene ikke forringes. For å opprettholde opplevelsen av stasjonsbygningen i omgivelsene, er eksisterende smale passasje/byrom øst for stasjonsbygningen, langs jernbanen beholdt åpen. Planforslagets brannvurdering har hensyntatt kulturminnet Sandvika Stasjon mht. valg av brannklasse.

5.10 Skole-, barnehage og institusjonsbehov

Utbyggingen omfatter ikke boliger, og dermed påvirkes ikke eksisterende kapasitet på skoler og barnehager. Planforslaget tilrettelegger for privat videregående skole, som vil kunne ha positiv innvirkning for generell skolekapasitet på videregående nivå i Bærum.

5.11 Transportbehov

Beregnet biltrafikkøkning (ÅDT 72) som følge av skoleplanene er relativt beskjedne. Konsekvensen for trafikkavvikling og trafikk sikkerhet som følge av planene vurderes å være beskjeden. Nærheten til kollektivknutepunktet ved Sandvika stasjon tilsier at området er godt tilrettelagt for de mange reisende til/fra skolen som antas å reise kollektivt. Det er også godt tilrettelagt for myke trafikanter med bl.a. sykkelparkering nær hovedinngangen for skolen.

5.12 Trafikksikkerhet

Ved planforslaget etableres bilfritt gatetun på areal som tidligere har fungert som atkomst/renovasjon/parkering/snuplass, og forholdene for gående og syklende mellom Malmskriverveien og jernbanen/Otto Sverdrups plass vil bedres og trygges betraktelig. All trafikkmanøvrering skjer innenfor avskjermet p-hus.

5.13 Vann og avløp

Overvannshåndtering

Planområdet har ingen naturlig fordrøyning per i dag og situasjonen vil bedres etter de tiltak som er planlagt. Tiltaket tilrettelegger for tretrinnsstrategien som beskrevet i egen rapport. Dette innebærer

minimale utslipp til kommunalt avløpsnett og naturlig fordrøyning på egen tomt. Overvann fra området på østsiden av foreslått utbygging ledes ned mot flomvei, slik at vannet ikke samles i Malmskriverveien.

VA-ledninger

Det vil være behov for å søke om dispensasjon for kommunens avstandskrav, og vilkårene anses som oppfylt. Det har vært dialog med kommunen underveis i planprosessen.

5.14 Energibehov og -forbruk

Nærliggende nettstasjoner har kapasitet og skal benyttes som kraftforsyning til planområdet. Elvia har kabelanlegg med både lav- og høyspent i området som kommer i konflikt med planforslaget. Tiltak må gjennomføres for å opprettholde strømforsyning i anleggsfasen, samt sikre en god løsning for fremtidig drift.

5.15 Forurensning

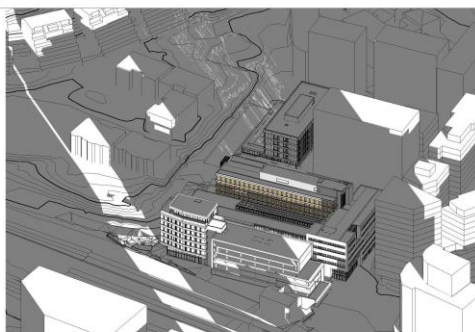
Tiltaket innebærer å gjenbruke det meste av eksisterende bygg innenfor planområdet og bidrar på den måten til bærekraft i prosjektet. Det er i hovedsak de deler av eksisterende bygg som ligger over bakken som rives. De to nedre kjellerplanene beholdes og nybygget benytter seg av eksisterende bærekonstruksjoner og fundamentering. Grunnarbeidene vil derfor være av begrenset art og avgrenset til omlegging av teknisk infrastruktur og opparbeidelsen av gatetun. Deler av planområdet har vært utbygget til industri- og næringsformål siste 50 år. Det er mistanke om noe forurensning i fyllmasser, og det er registrert forekomst av fremmede arter innenfor tiltaksområdet. I detaljprosjektet vil derfor plan for håndtering av evt. forurensede masser utarbeides.

5.16 Sol-/skyggeforhold

Solstudier vedlagt illustrasjonsprosjektet viser at planforslaget har noe skyggevirkning på boligsameiet Agneslund, på kollen øst for planområdet, mellom klokken 17 og 19 i mars. Etter klokken 19 avtar skyggevirkningene. For andre tidspunkt (mai, juni) er det ikke registrert skyggevirkninger på denne bebyggelsen, som vist i vedlagte skyggestudier i illustrasjonsprosjekt.



20.03. kl. 17.00

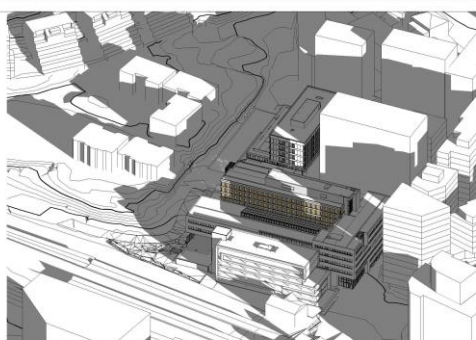


20.03. kl. 19.00



20.03. kl. 18.00

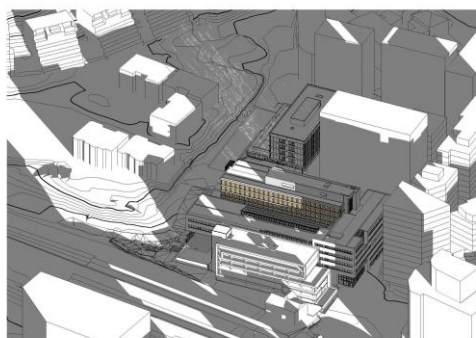
Figur 69 Solstudier mars MED tiltaket.



20.03. kl. 17.00



20.03. kl. 19.00



20.03. kl. 18.00

Figur 70 Solstudier mars UTEN tiltaket.

5.17 Støy og luftkvalitet

Støy

Planforslaget har ikke trafikkøkning som medfører økt støy. Tiltak for å sikre tilfredsstillende støyforhold er belyst i kap 4.17 samt i vedlagt støyrapport.

Luftkvalitet

Skole regnes som areal følsom for luftforurensning i henhold til T-1520. Tiltaket generer ikke i seg selv vesentlig luftforurensning. Det vurderes slik at planforslagets nybygg ikke vil være berørt av gul eller rød luftforurensningssone i henhold til T-1520 og at tiltak mot luftforurensning i planforslaget ikke vil være nødvendig.

5.18 Konsekvenser for næringsinteresser

NRG, synlig ved Sandvika Stasjon, vil kunne bidra til å profilere Bærum Kommune og Sandvika som kunnskapskommune og kunnskapsby. Synergier med Sandvika Bibliotek og Kunnskapssenteret i Sandvika er en åpenbar mulighet.

Sandvika Bowling i Malmskriverveien 11 vil nyte godt av økt kundegrunnlag av unge voksne. Lenger inn i Malmskriverveien ligger virksomheter og fritidsaktiviteter som vil dra nytte av en bedre gangforbindelse mot stasjonen herfra.

5.19 Interessemotsetninger

Planforslaget innebærer ikke interessemotsetninger.

5.20 Alternativer

Planinitiativ ble sendt inn mars 2021. Et revidert planinitiativ ble utarbeidet september 2021, på oppfordring fra Bærum kommune. Dette viste 2 ulike alternativer for utbygging. Alternativ A var en videreutvikling av prosjektet etter oppstartsmøtet slik forslagstiller foreslo det, med høyder tilsvarende de fleste bygg langs Malmskriverveien, og et areal som muliggjorde den planlagte skolens plassbehov. Alternativ B viste lavere bygningshøyder. Det ble etter merknadsfristens utløp konkludert med at Bærum Kommune godkjente Alternativ A som omforent løsning for det videre planarbeid. Alternativ B er derfor utelatt fra planforslagets utredninger og nærmere undersøkelser.

5.21 Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planen

Konstruksjon

For fundamentene som skal plasseres på utsiden av den permanente spuntveggen må det benyttes spissbærende peler til berg. Pelene må plasseres slik at de ikke kommer i konflikt med de permanente stagene som forankrer spuntveggen. Det vil være behov for en vurdering av bergskjæringen rundt parkeringsanlegget før oppstart av byggearbeidene. I forbindelse med detaljprosjekteringen må de permanente stagene måles inn slik at pelene ikke treffer disse.

Miljøprøvetaking

Det er begrunnet mistanke om forurensning på det aktuelle området, og det må gjøres miljøtekniske grunnundersøkelser dersom det skal gjøres terrenginngrep på området, ref. kapittel 2 i forurensningsforskriften. Det anbefales at det utføres miljøprøvetaking og at det utarbeides en plan for håndtering av eventuelle forurensede masser i neste fase av prosjektet.

6 Medvirkning/forhåndsuttalelser/innspill til planarbeidet

6.1 Varsling oppstart planarbeid

Oppstart av planarbeid ble varslet med annonse i Budstikka 1.oktober 2021. Det ble også annonsert på Bærum Kommunes egne nettsider. Varslingsbrev ble sendt til offentlige og private instanser og berørte parter, i henhold til varslingsliste forhåndsavklart med planavdelingen.



Figur 71 Varslingsannonse i Budstikka 1.oktober 2021.

Merknader til varsling av planoppstart

Det kom inn seks merknader til varsling av planoppstart, hvorav fem fra offentlige instanser, og en merknad fra privat firma. Merknadene er referert og kommentert under.

Offentlige:

- | | |
|--|------------|
| 1. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) | 8/10-2021 |
| 2. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) | 11/10-2021 |
| 3. Statsforvalteren i Oslo og Viken | 19/10-2021 |
| 4. Bane Nor | 28/10-2021 |
| 5. Viken Fylkeskommune | 29/10-2021 |

Private:

- | | |
|----------|-----------|
| 6. Elvia | 6/10-2021 |
|----------|-----------|

1. Norges Vassdrag og Energidirektorat (NVE) 8/10

Merknaden er automatisk generert.

Overvann

Reguleringsplanen må vise hvordan overvann skal behandles både i kart og bestemmelser. NVE anbefaler at kommunen planlegger sin arealbruk i henhold til tretrinnsstrategien. Det må avsettes tilstrekkelige og hensiktsmessige arealer for å håndtere overvann.

- Reguleringsplanen må vise hvordan overvann skal håndteres uten at det fører til negative konsekvenser for grunnvann, overflateavrenning, bekker, elver og innsjøer (resipient).
- Bestemmelser bør sikre:
 - o bruk av tretrinnsstrategien og naturbaserte, åpne løsninger
 - o at små og mellomstore regn infiltreres og fordrøyes på egen eiendom, med føringer for hvordan dette skal gjøres
 - o at tiltaket ikke blokkerer flomveier fra høyereliggende områder, flomveier bør holdes åpne
 - o at avrenningen til naboeiendom ikke øker som følge av utbyggingen
 - o forsvarlig forvaltning av bekker og vassdrag for å motvirke korte og spisse flomtopper
 - o avrenningen fra planområdet skal ledes trygt til kommunens overordnede flomveinett.
 - o Hvis slikt nett mangler, kan trygg bortledning sikres gjennom rekkefølgebestemmelser eller utbyggingsavtale
- Plankart bør vise områder som kan være utsatt for flom og oversvømmelse fra overvann, disse kan f.eks. avsettes som hensynssoner som angir blant annet lukkede vassdrag, flomveier for trygg bortledning og dreneringslinjer.

NVE viser til overordnede veiledere og publikasjoner til hjelp i overvannshåndtering i arealplanlegging.

Sikkerhet mot kvikkleireskred

Det er mulighet for sammenhengende forekomst av marin leire innenfor planområdet. Plandokumentene må vise at utbygging kan gjennomføres med tilstrekkelig sikkerhet mot kvikkleireskred, jmfør byggeteknisk forskrift § 7-3 og NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred. Kravet til sikkerhet er også knyttet til mulighet for at planlagte tiltak ligger i utløpsområde for skred. Arealer med utilstrekkelig sikkerhet må vises som hensynssoner og gis tilhørende bestemmelser som gir krav om nødvendig sikring. Dersom konsulent gjennom nye grunnundersøkelser får ytterligere kunnskap om eksisterende eller nye faresoner for kvikkleireskred, må dette meldes inn til NVE. Reguleringsplanen må vise hvordan tilstrekkelig sikkerhet oppnås.

Allmenne interesser i vassdrag og grunnvann

Planområdet ligger innenfor nedbørsfeltet til et verna vassdrag. Kommunens arealplanlegging må ikke legge til rette for utvikling som er i konflikt med vernegrunnlaget.

Forslagsstillers kommentar:

Planforslaget belyser forholdet til sikkerhet mot flom, erosjon, skred og overvann i tilhørende ROS-analyse, samt faglige delutredninger.

De spesifikke innspill er kommentert under:

Overvann

I dagens situasjon er det ingen fordrøyning på egen tomt og overvann går via overvannssluk til det kommunale overvannsnett. Det er ikke rapportert om problemer ved dagens overvannsløsning, så situasjonen vil bedres etter de tiltak som er planlagt for overvannshåndtering.

Planforslaget sikrer åpen overvannshåndtering og opprettholdelse av sekundær flomvei. Overvann og fordrøyning for ferdig utbygd eiendom er beregnet og diskutert i egen fagrapport for VA. Landskapsrapport og illustrasjonsmateriale knyttet til landskapsarkitektur viser løsninger for å ivareta overvannshåndteringen i henhold til tretrinnsstrategien.

Bestemmelsene sikrer overvannshåndtering og opprettholdelse av flomvei, samt rekkefølgekrav knyttet til opparbeiding av uteomhusarealer. Bestemmelsene muliggjør overvannshåndtering på tak.

Sikkerhet mot kvikkleireskred

Geoteknisk vurdering følger planforslaget. Det vurderes i planforslagets ROS-analyse at det ikke er reell fare for områdeskred i planområdet, basert på fagrapporter fra 2005 og 2021.

Allmenne interesser i vassdrag og grunnvann

Avrenning til Engervannet ivaretas ved at Forurensningsforskriften sikrer at miljøtekniske grunnundersøkelser skal være utført før igangsetting, og det skal foreligge godkjent plan for håndtering av forurensede masser.

2. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) 11/10-2021

Merknaden er automatisk generert.

DSB viser til Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

Forslagsstillers kommentar:

Planforslaget inkluderer ROS-analyse utarbeidet ihht. DSBs veileder. Analysen identifiserer ikke risiko knyttet til områder som faller inn under DSBs innsigelseskompetanse.

3. Statsforvalteren i Oslo og Viken - 19/10-2021

Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Belyser planprinsipper som skal fremme bærekraftig utvikling. Påpeker siktemål å tilrettelegge for miljøvennlige transportformer til og fra skolen. Påpeker kort avstand til Sandvika togstasjon og oppfordrer løsninger som sikrer gode gang- og sykkelveiforbindelser.

Barn og unge, medvirkning og levekår

Anbefaler at eventuelle nye uteoppholdsarealer reguleres i plankartet, som må sikres gjennom rekkefølgebestemmelser. Videre må hensynet til trafiksikker og trygg skolevei vurderes.

Støy

Ber om at reguleringsbestemmelsene fastsetter konkret krav om ivaretagelse av støyforhold i tråd med anbefalte grenseverdier. For støybelastede områder må det også innarbeides krav om at det ved byggesøknad skal foreligge dokumentasjon på ivaretagelse av støykravene og aktuelle støytiltak. Videre må det innarbeides at eventuelle nødvendige støytiltak ferdigstilles før skolen tas i bruk. Vi ber om at støyutredninger følger planforslaget ved offentlig ettersyn og at eventuelle nødvendige støytiltak blir innarbeidet i planen.

Universell utforming

Ber om at planleggingen vektlegger prinsippene om en universell utforming. Dette er forhold som det må redegjøres spesielt for i saken og som må sikres fulgt opp gjennom egne bestemmelser. Vi viser til Lov om likestilling og forbud mot diskriminering som trådte i kraft 1. januar 2018 og Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne.

Statlige føringer:

Viser til konkrete retningslinjer, forventningsbrev og veiledere.

Forslagsstillers kommentar:

Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Foreslått utbygging støtter opp under kompakt byutvikling, og begrensning av bilparkering, tilrettelegging for sykkelparkering og gode gang-sykkelveiforbindelser står sentralt. Bilfritt gatetun, inntrukkede etasjer mot gaten, og offentlig tilgjengelighet er sikret og godt belyst i planmaterialet.

Barn og unge, medvirkning og levekår

Planforslaget innebærer regulering av nytt, offentlig tilgjengelig gatetun. Dette skal være bilfritt, og tilrettelegges dermed for myke trafikanter fra Sandvika Stasjon og Otto Sverdrups Plass. Skjerming for støy på dette arealet har vært tema i plansaken, og er redegjort for i vedlagt støyrapport. Forhold knyttet til støy for bebyggelsen er sikret i bestemmelser og TEK. Forurensing og trafiksikkerhet er ivaretatt i planforslaget, og redegjort for i vedlagte fagrapporter.

Støy

Støyutredning følger planforslaget, og støytiltak er innarbeidet i planens løsning.

Vurderinger knyttet til støyskjerm mot jernbanen er diskutert med Bærum kommunes planavdeling i planprosessen. Arealet på bakken kan ikke reguleres til uteoppholdsareal og innfri dertil hørende støykrav uten omfattende støyskjerm. Denne skjermen er ikke ønskelig fra verken forslagsstiller eller planavdelingens side. Arealet reguleres derfor til gatetun. Uteareal på takterrasse er sikret tilfredsstillende støyforhold i bestemmelser. Innendørs støyforhold er sikret i bestemmelser.

Universell utforming

Temaet er presentert i planbeskrivelsen, og sikret i TEK.

Statlige føringer

Tas til etterretning i plansaken.

4. Bane NOR 28/10-2021

Avstand til jernbane

Bane NOR påpeker at nesten hele planområde ligger innenfor 30 m til nærmeste spormidt og er dermed underlagt jernbaneloven § 10. Det er avgjørende at utbyggingstiltak nær spor ikke vil være til hinder for drift og vedlikehold av eksisterende spor. Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen, og viser til veiledere som skal legges til grunn for planforslaget.

Mulig utvidelse av Sandvika stasjon

For Bane NOR er det viktig at fremtidig handlingsrom for utvidelser av Sandvika stasjon ikke reduseres av planforslaget som nå varsles. Det er identifisert behov for å i fremtiden utvide Sandvika stasjon med to nye spor. Jernbanens fremtidige arealbehov for en slik utvidelse er ennå uavklart.

Dialog

Bane NOR inviter kommunen og tiltakshaver til dialog. Bane NOR vil motsette seg planforslag der jernbanenes behov ikke er ivaretatt.

Forslagsstillers kommentar:

Dialog med Bane NOR er ivaretatt i planprosessen. Planbeskrivelsen redegjør for detaljer knyttet til denne.

5. Viken Fylkeskommune 29/11-2021

FN17

Fylkeskommunen ber kommunen vurdere hvordan FNs bærekraftsmål kan ivaretas i planarbeidet. Det påpekes at en skole er et sted for å bygge et trygt og godt miljø for barn og unge. Sentralt lokaliserte skoler er med på å skape liv og kan tilføre positiv energi til bysentra. Fylkeskommunen oppfordrer til flerbruk, slik at lokalet også kan brukes utenom skoletid.

Barn og unge

Lokalisering gjør planområdet egnet til en besøksintensiv virksomhet. Det påpekes at uteoppholdsarealer kan bli utfordrende mht. luftforurensning og støy. Fylkeskommunen forventer at planforslaget tydelig viser hvilke vurderinger og grep som er tatt for å oppnå kravene til fysisk utforming mht. barn og unge. Det anbefales at luftforurensning og støy vurderes tidlig i prosessen og at nødvendige avbøtende tiltak sikres i planen.

Universell utforming

Prinsippet om universell utforming må legges til grunn for planleggingen.

Medvirkning

FK ser det som positivt at kommunen har bedt om dokumentasjon av medvirkning utover minimumskrav.

Nyere tids kulturminner

Planforslaget vil ikke ha direkte konsekvenser for kulturminner i Sandvika, men FK anmoder om at man i planarbeidet tar hensyn til historiske linjer, skala og byrom, slik at opplevelsen av kulturminnene ikke forringes. For å opprettholde opplevelsen av stasjonsbygningen i omgivelsene, pekes det spesielt på at eksisterende smale passasje/byrom øst for stasjonsbygningen, langs jernbanen, ikke må fortettes ytterligere, men beholdes åpen.

Samferdsel

Viser til kommunens mobilitetsstrategi, parkeringsstrategi og tidligere uttalelser fra Fylkeskommunen om restriktiv holdning til parkering i Sandvika, Lysaker og på Fornebu. Parkeringsdekningen i Bærum og i Sandvika er høy. Parkering er løftet som et viktig virkemiddel for å nå vedtatte mål for mobilitet, reisemiddelvalg og byutvikling. Nybygg i Sandvika må legge til rette for attraktiv og sikker parkering av sykkel både utendørs og innendørs og minst mulig parkering for personbil.

Forslagsstillers kommentar:

FN17

Det er i utforming av skolebygget hensyntatt mulig bruk også utenfor tradisjonell undervisningstid. Dette gjelder funksjonsplassering, fasade, inngangsparti mm.

Barn og unge

Faglige utredninger for luftforurensning og støy følger planforslaget som vedlegg. Avbøtende tiltak er sikret i planen og forholdene belyst i planbeskrivelsen.

Universell utforming

UU er hensyntatt i planens illustrasjonsprosjekt ved ARK og LARK. Bestemmelsene sikrer HC-parkering og videre rammesøknad vil belyse og innfri de krav som TEK 17 stiller.

Medvirkning

Dokumentasjon av medvirkning fra Norges Realfagsgymnas følger planforslaget.

Nyere tids kulturminner

Planforslaget skal legge til rette for at passasje fra Malmskriverveien holdes tilgjengelig, samt videreutvikles, for bedre og hyggeligere atkomst. Byggegrenser i plankart sikrer at bebyggelsen holdes inntrukket på gateplan, tilsvarende dagens situasjon.

Samferdsel

Parkeringsdekning er sikret i reguleringsbestemmelser. Det er etterstrebet en lavest mulig parkeringsdekning for personbil, og en høyest mulig parkeringsdekning for sykkel.

6. Elvia AS - 6/10-21

Elvia har etter energiloven områdekonsesjon i Bærum kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømnettet i kommunen (høyspent og lavspent fordelingsnett).

Elvia har lavspent og høyspent kabelanlegg innenfor planområdet og ber om at det blir tatt hensyn til. Kabelpåvisning må bestilles. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Fremtidig tilkomst til kabelgrøftene må ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

Elvia har en eksisterende nettstasjon av typen rom i bygg innenfor områdeplanen som det bes at det blir tatt hensyn til. Det fremkommer ikke tilstrekkelige opplysninger i varselet til at Elvia kan foreta en vurdering av om det er behov for en ny nettstasjon eller ikke for å forsyne planområdet. Nettselskapet forutsetter at forslagsstiller tar kontakt i god tid slik at Elvia kan foreta en effektiv vurdering av planområdet og dermed avklare om det er behov for en ny nettstasjon. Elvia spesifiserer en rekke krav mht. bebyggelse og avstand ved eventuell ny nettsasjon, samt presiseringer for reguleringsbestemmelsene dersom planen ikke setter av konkret areal til nettstasjon. I tillegg presiseres arealformål og underformål for eventuelle fremtidig frittliggende nettstasjoner. Det understrekes at det er viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i reguleringsbestemmelsene. Nettstasjoner som egne rom i bygg spesifiseres mht. maksimum effekt og arealspesifikasjoner.

Kart vedlagt merknaden er unntatt offentlighet og merknaden viser til spesifikasjoner knyttet til plankart og illustrasjoner.

Forslagsstillers kommentar:

Notat infrastruktur 1244103-0-01-E-40-RAP-004 omfatter informasjon vedr eksisterende kabelanlegg i området. Under forprosjektet vil man ta kontakt med Elvia og øvrige kabellleverandører vedr nødvendig omlegning av kabelanlegg som kommer i konflikt med bygget. Planforslagets bestemmelser sikrer kabelpåvisning ifm. rammesøknad.

Det ble avholdt møte med Elvia vedrørende nettkapasitet 16.09.2021. Nybygget skal etter planen strømforsynes fra hovedfordeling i Malmskriverveien 18, hvor det er god kapasitet. Nybygget medfører ikke behov for ny nettstasjon, og bestemmelser knyttet til dette utelates derfor fra reguleringsbestemmelser. Bestemmelsene sikrer derimot strømforsyning fra M18, samt dokumentasjon som gjelder kapasitet og godkjenning fra Elvia i rammesøknad.

6.2 Medvirkning 2022 - Unge brukere av NRG

Elevene ved NRG, ble som representanter for barn og unge i Sandvika, invitert på medvirkning til arbeidet med planforslaget for Malmsskriverveien 20. Arrangementet fant sted i Kunnskapssenteret 07.02.2022. Skolens elever representerer en av gruppene som kommer til å bruke området mest og deres innspill og innsikt i deres bruk av byen svært relevant. Rapport fra medvirkningen er vedlagt planforslaget.



Figur 72 Workshop ble avholdt 7.februar med dagens elever ved NRG.

Ungdommene kommer til skolen hovedsakelig med kollektive transportmidler som buss og tog. En god andel sykler og går også. Noen syklistar tar kollektivt i vinterhalvåret. De fleste elevene spiser skolematen sin i skolens lokaler, i eget klasserom. Matbutikken ved bussterminalen ser ut til å være brukt av mange av elevene som et sted å kjøpe skolematen.

Elevene bruker Sandvika sentrum aktivt, både rekreasjonsområder langs elven og Kadettangen, samt et stort antall av næringsvirksomhetene. Biblioteket virker høyt verdsatt. Kadettangen er et av stedene der skolen har gym. Skolen har ikke egne lokaler for gym, og leier derfor lokaler ulike steder i Sandvika sentrum.

Elevene ser for seg at uteområdene innenfor planområdet skal være et sted for både opphold og aktivitet. De ønsker at planområdet skal være grønt med planter, blomster og trær. Det ble ytret ønske om mulighet for at utearealene kan inneholde aktiviteter som basketkurv, og bordtennis og utendørs treningsapparater.

Planforslaget ivaretar i stor grad elevenes innspill, særlig mht. utforming av uteområdene. Det planlagte gatetunet skal være et bilfritt sted hvor elevene kan oppholde seg før, under og etter skoletid. Det vil være sittemuligheter, hvor flere mindre grupper kan oppholde seg samtidig. Uteområdet får et grønt og frodig preg med beplantning som rammer inn stedet. Takterrasse på bygget blir forbeholdt som oppholdssted for elevene ved skolen.

Før rammesøknad vil videreutvikling av uteområdet undersøke innpasning av elementer som kan innby til ytterligere variert bruk og opphold, og fremme fysisk aktivitet, eksempelvis sjakkbord, bordtennis, tuftepark-elementer etc. Elevenes innspill for byggets innhold vil foreles sammen med skolens ledelse i videre utvikling av prosjektet.

6.3 Medvirkning 32013 – Sandvika sentrum – Områderegulering

Bærum kommune arrangerte 15/5-2013 en workshop om barn og unges medvirkning i områdereguleringen i Sandvika sentrum øst spesielt, og planarbeidet i Sandvika generelt. Det kommer i materialet tydelig frem at ungdommen oppholder seg mye i Sandvika, og særlig aktiviteter knyttet til biblioteket, teateret, kulturskolen, kinoen KGB danseskole og tanken aktivitetssenter trekker dem til byen. Sommerstid er også friluftaktiviteter på Kadettangen og Kalvøya populære. En større ungdomsklubb er etterspurt i Sandvika.

Planforslaget for Malmskriverveien 20 bygger opp under et Sandvika som brukes og tilrettelegges for barn og unge. En opparbeidet del av kvartalet bidrar til en økt trygghet for strøket langs jernbanen mot eksempelvis KGB danseskole og Sandvika Bowling som ligger lenger inn i Malmskriverveien. Skolen bidrar til trygghet, attraktivitet og aktivitet – også på kveldstid.

7 VEDLEGG

Arkitektur:

1_220519 Illustrasjonsprosjekt

Landskapsarkitektur:

2_Malmskriverveien 16 - Landskapsbeskrivelse REV 02

3_L_70_80_005_VINTERPLAN

4_L_70_80_004_ILLUSTRASJON LOGISTIKK

5_L_70_80_003_OVERVANNSHÅNDTERING

6_L_70_80_002_UU PLAN

7_L_70_40_002_PRINSIPPSNITT

8_L_70_40_001_LANDSKAPSSNITT

9_L_70_10_003_ILLUSTRASJONSPLAN MED TRAFIKKLØSNING

10_L_70_10_002_ILLUSTRASJONSPLAN PLANGRENSE

11_L_70_10_001_LANDSKASPLAN

Støy:

12_Sweco, 10226632_Malmskriverveien 20_Støyrapport_rev02_A, 2022

Luftkvalitet:

13_Sweco, 1244103-0-01-M-20-RAP-001 Notat_luftkvalitet_Malmskriverveien 20, 2022

Trafikk:

14_Sweco, 1244103-0-01-W-70-RAP-001-Trafikkvurderinger_220425, 2022

Grunnforhold:

15_Sweco, Historisk kartlegging av forurenset grunn - malmskriverveien 20_rev000, 2021

16_Sweco, 1244103-0-01-G-70-NOT-001 Geoteknisk og ingeniørgeologisk vurdering, 2021

El-kraft og tekniske anlegg:

17_Sweco, 1244103-0-01-E40-RAP-004 Notat infrastruktur, 2021

Magnetfelt:

18_Sweco, 220420_Notat Magnetfelt, 2022

Brannkonsept:

19_Sweco, 10226632_Malmskriverveien_RIBr_Brannkonsept rev01_A, 2021

Miljøprogram:

20_Sweco, Miljøprogram Malmskriverveien NRG plansak rev 1, 2022

Økologi:

21_Sweco, BREEAM-NOR økologirapport Malmskriverveien (002), 2022

Vann og avløp:

22_Asplan Viak, Overordnet VAO-plan– Malmskriverveien 20, 2022

23_Asplan Viak, HB101_G01, 2022

ROS:

24_Multiconsult, 10224114_02_01_RIS_RAP_01_ROS-analyse_Malmskriverveien_Entra, 2022

Medvirkning:

25_211001 Malmskriverveien varslingsbrev

26_21001 Budstikka annonse

27_211101 Innkomne merknader – samlet

28_220314 Innkomne merknader – oppsummert og kommentert

29_220216 Medvirkning_rapport_liten

30_220321 Varslingsliste