



## Høvik sentrum

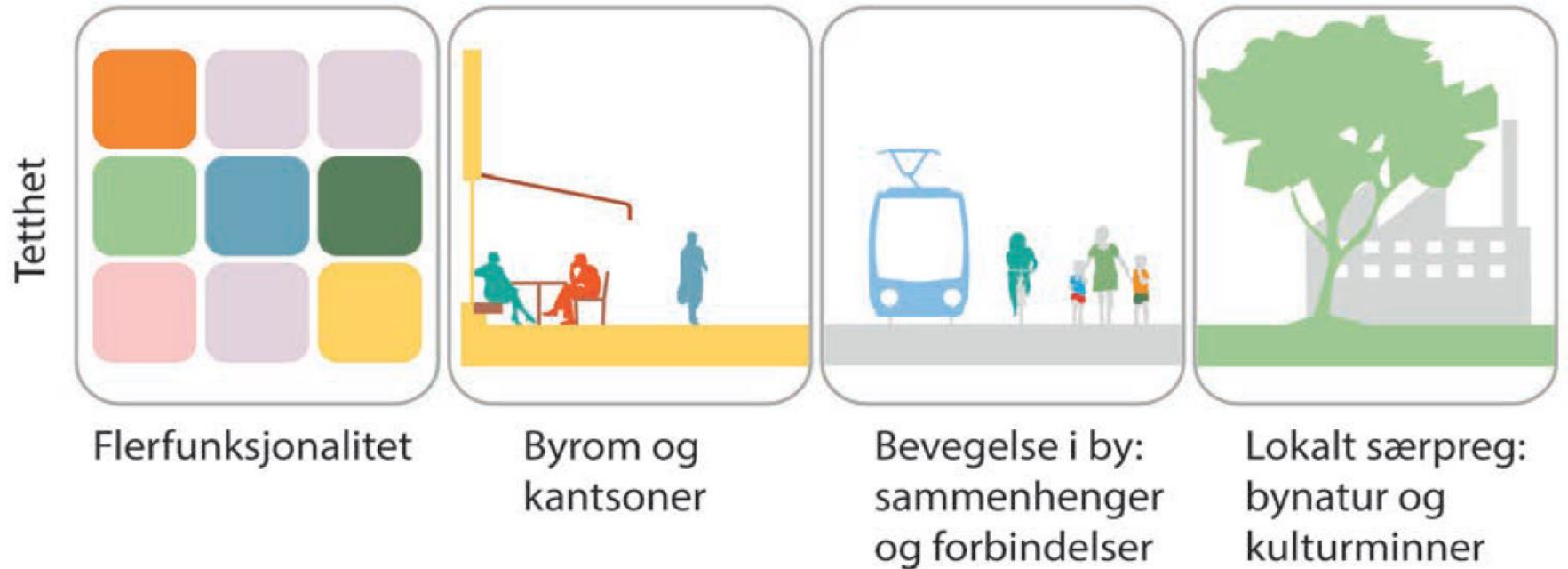
Planprogram med byplangrep

Medvirkningsmøte  
alternativer, trafikkløsning og byform  
20. mars 2023

# Høvik\_planprogram med byplangrep

Når Høvik skal endres står **bymessig mobilitet** og god **byform** sentralt.

**Bymessighet** - dreier seg om i hvilken grad våre fysiske omgivelser, byrom og bygninger, legger til rette for byliv for alle, innbyggere og besøkende.



Også handler det om:

**Mobilitet** - og hvordan vi forflytter oss i byen, og hvordan ulike transportformene fungerer sammen.

# Høvik\_planprogram med byplangrep

Målet er bymessighet, en god trafikk-løsning, og gjennomførbarhet.

- Oppdraget skal tilrettelegge for gående og syklende, og en bærekraftig utvikling, som tar hensyn til sosiale forhold, landskapsverdier, gjenbruk og økonomi.
- Minst ett alternativ skal utredes uten bilbro over ny hovedgate.
- Pga. kostnader skal et alternativ med bilbro vurderes.
- Det skal vises muligheter for bilfritt sentrum.

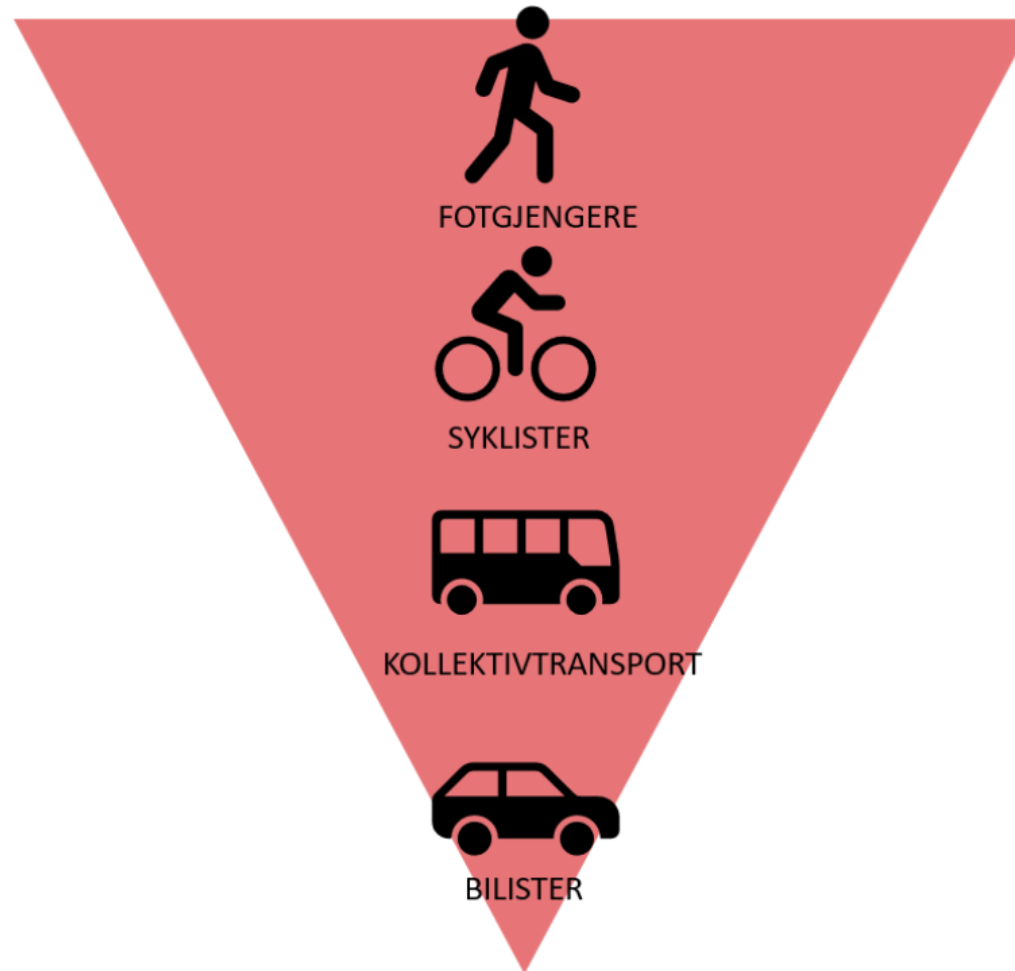


# Høvik\_bymessig mobilitet



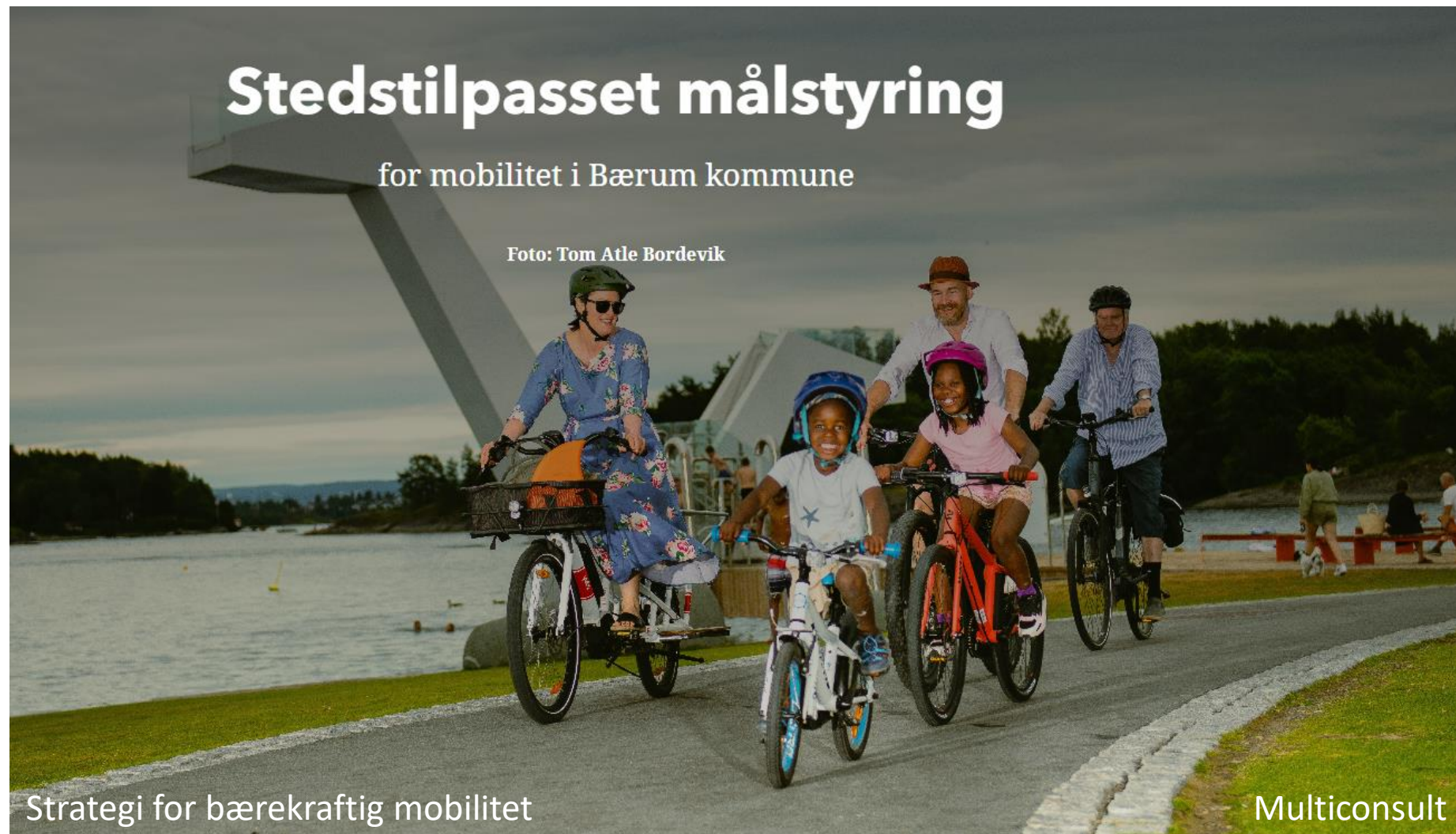
Hva er mobilitet?

# Høvik\_bymessig mobilitet

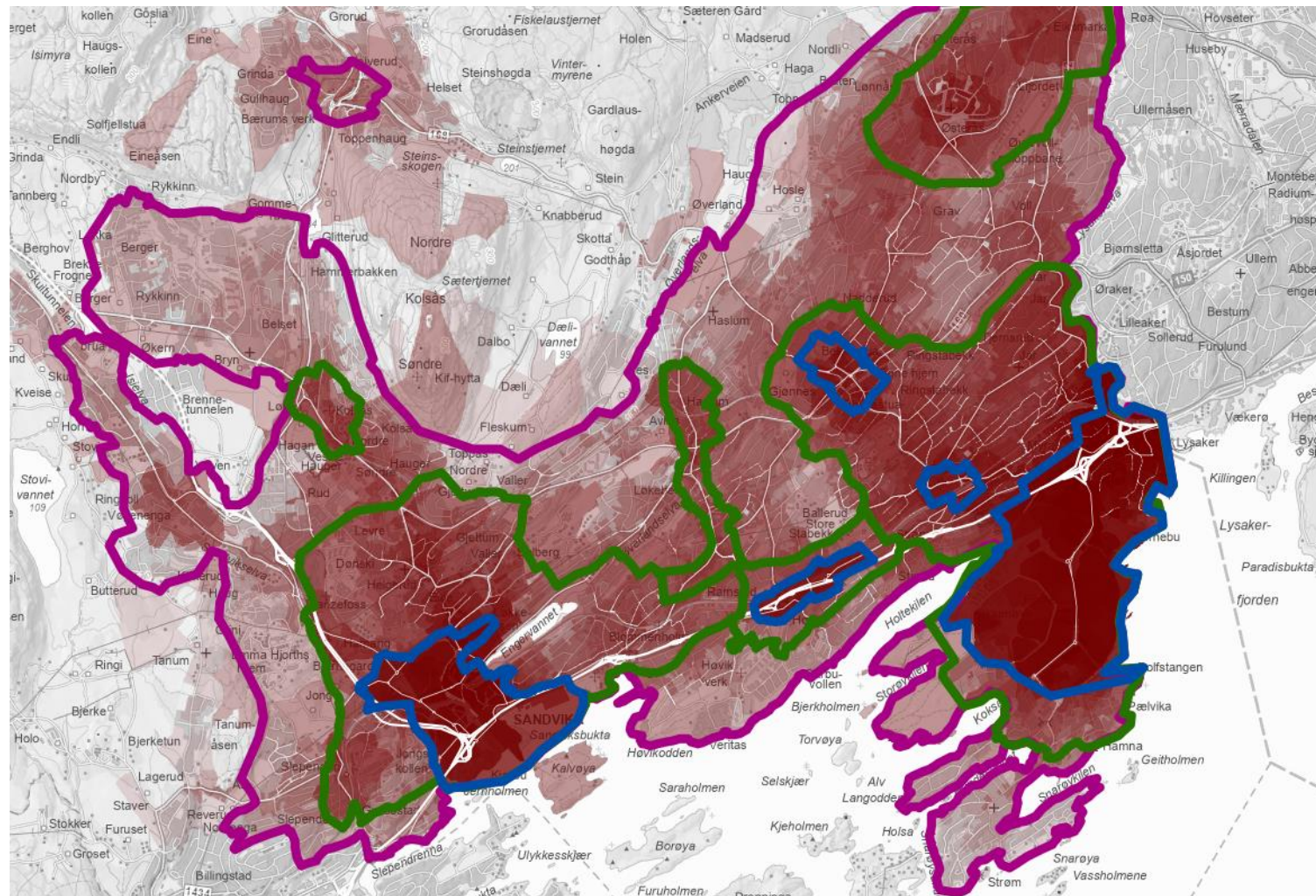


## Mobilitetspyramiden

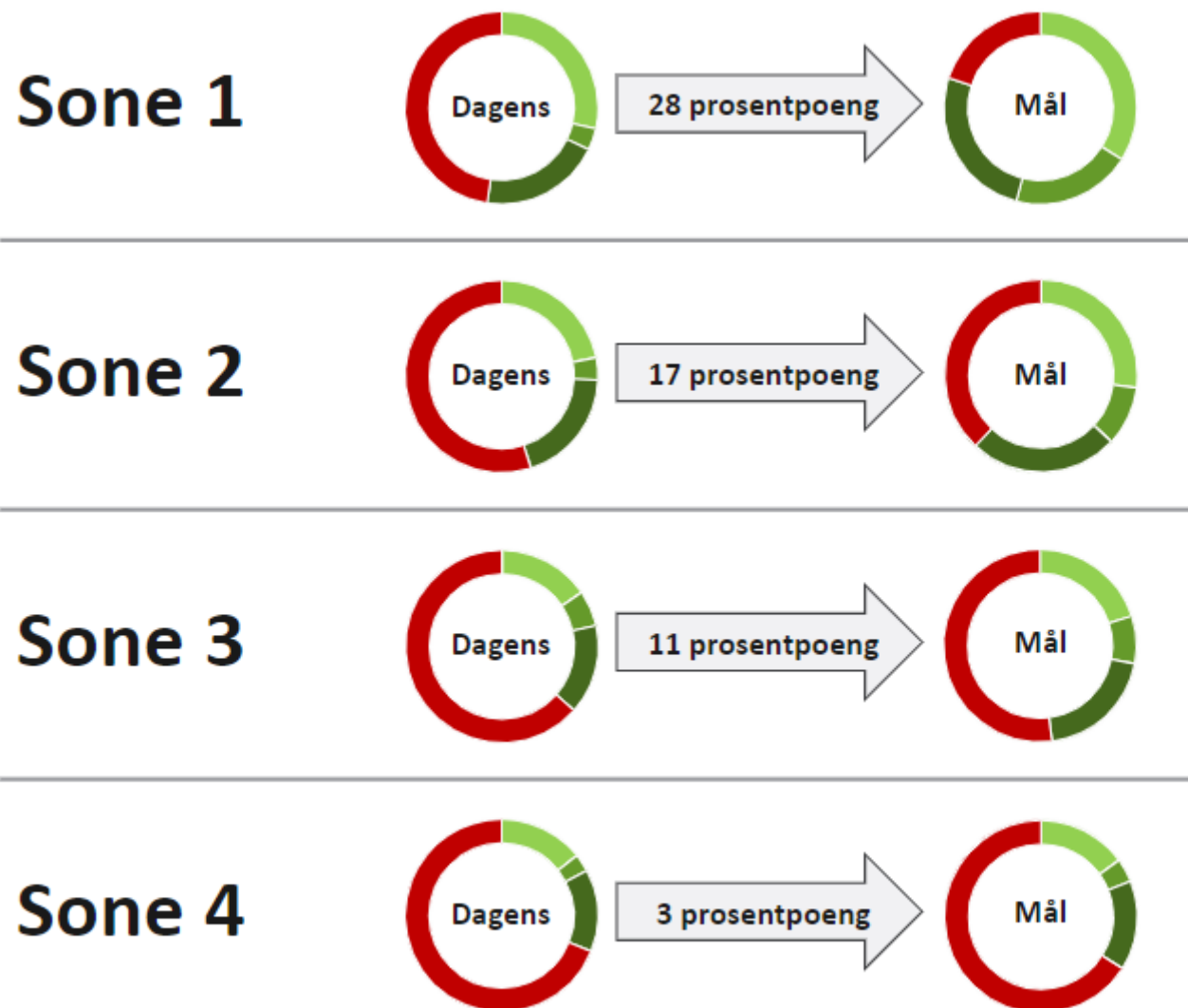
# Høvik\_bymessig mobilitet



# Høvik\_bymessig mobilitet



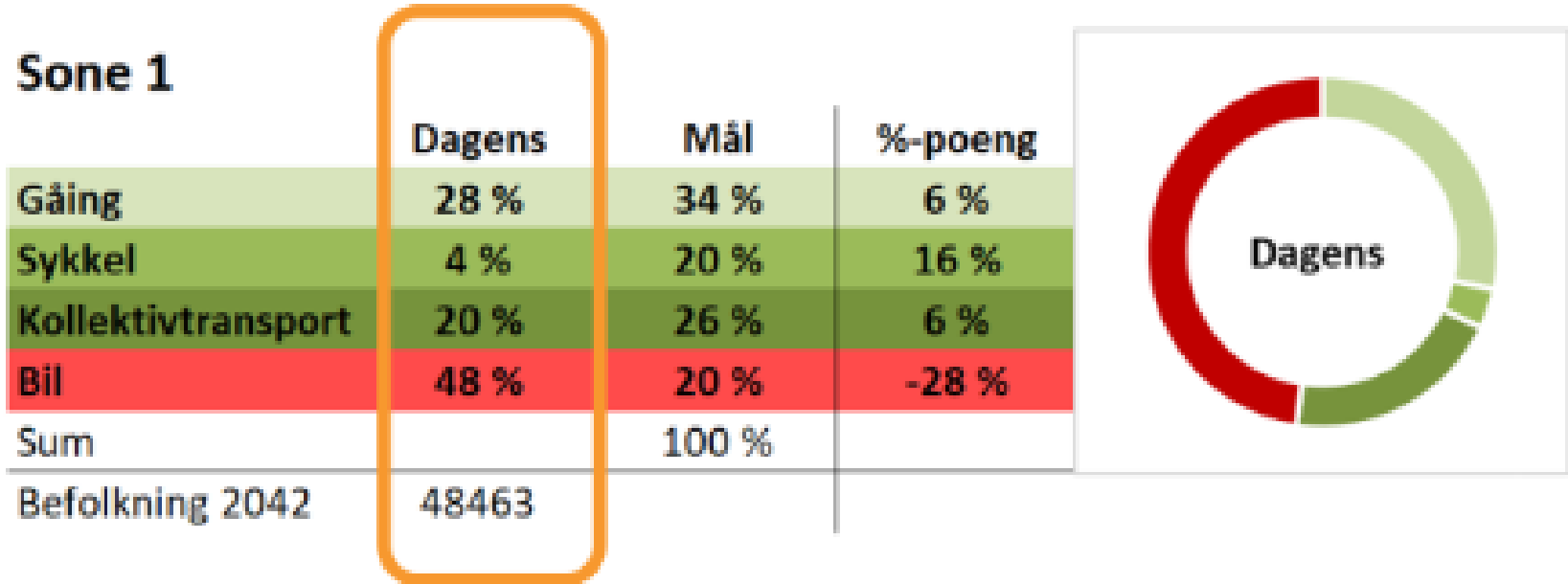
# Høvik\_bymessig mobilitet





# Høvik\_bymessig mobilitet

Mål for sone 1 (som Høvik tilhører):



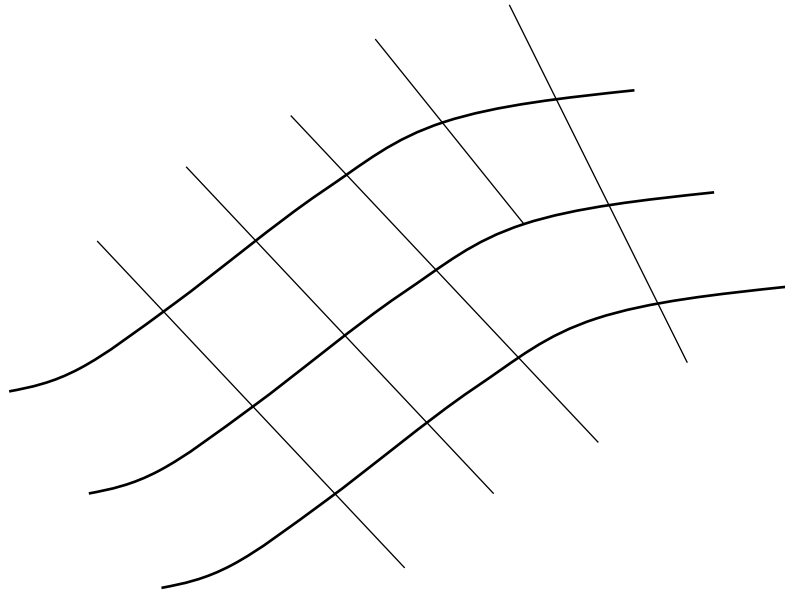
# Høvik\_bymessig mobilitet

## Virkemidler

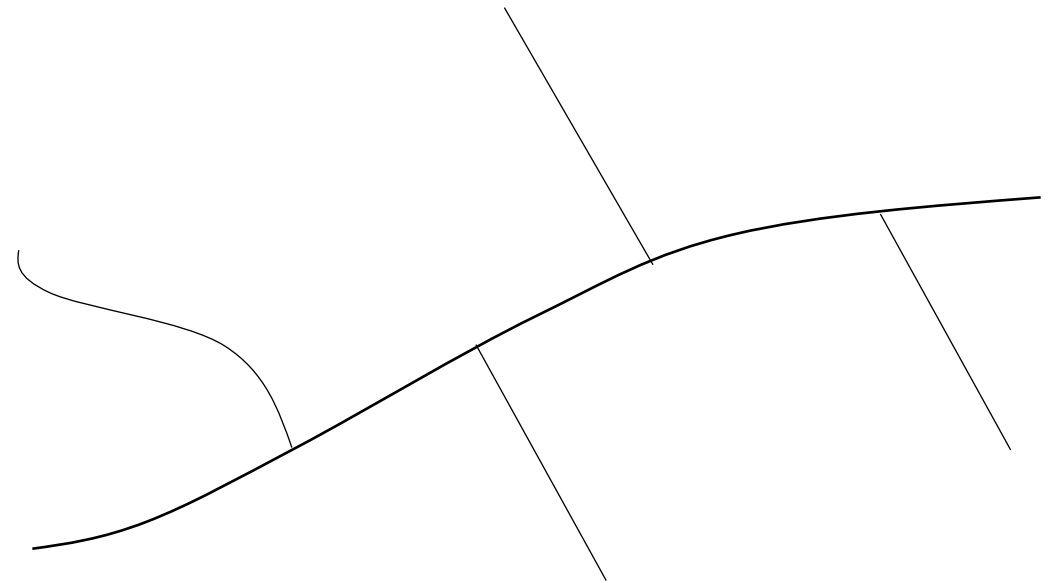
- Øke andelen innbyggere i sone 1.
- Planlegge et attraktivt og trygt gatenett for fotgjengere
- Gode sykkelforbindelser og sykkелеkspress Asker-Oslo.
- Redusere hastighet for bil med 10-20%
- Godt kollektivtilbud – og god tilgang til kollektivtilbudet
- Parkeringspolitikk
- Bompenger/vegprising

# Høvik\_bymessig mobilitet

Prinsipper for bymessig gatestruktur



Bymessig **gate**-struktur



Bilbasert **vei**-struktur

# Høvik\_bymessig mobilitet



Bymessig **gate**-struktur



Bilbasert **vei**-struktur

# Høvik\_bymessig mobilitet

## Føringer fra Statens vegvesen

- Ny lokalvei må fungere som omkjøringsvei når E18 tunnelen må stenges
- Ny lokalvei må ha 4 felt (2 for bil og 2 for kollektiv)
- Ved stenging må alle fire felt benyttes av bil
- Det tillates kun ett bilkryss mellom rundkjøringene på Høvik og Strand.
- Fotgjengere bør ikke krysse i plan
- Dagens bilbro over E18 bør bestå, men kan rives
- Lokalveien må ha fartsgrense 50 km/t

# Høvik\_bymessig mobilitet

## Kan vi oppnå bymessighet med disse føringene?

- Oppnår vi god forbindelse mellom Høvik sentrum og stasjonen?
- Blir det attraktivt å være fotgjenger på Høvik?
- Blir det attraktivt å bo på Høvik?

# Høvik\_bymessig mobilitet

## Løsning

- Det må være mulig å lage én plan for normalsituasjon og en annen for unntakssituasjon
- Digital skilting og intelligent trafikkstyring er løsningen

# Høvik\_bymessig mobilitet

## Normalsituasjon

- 30 km/t
- 2 kryss for bil
- 4 krysninger for fotgjengere i plan
- 1-2 broer fotgjengere og syklist

## Unntakstilstand

- 50 km/t
- Tilfart begrenses ved lysregulering
- Grønnperioder for fotgjengere reduseres, eller stenges.
- 1-2 broer for fotgjengere og syklist



# Høvik\_bymessig mobilitet

## Trafikkvolum påvirkes av byform

- Når bilene må redusere farten blir det mer attraktivt å være fotgjenger og syklist
- Når det går sent velger bilister å kjøre en annen vei
- Vi har modellert at dersom farten mellom Strand og Høvik reduseres til 30 km/t. **Da forsvinner 20% av biltrafikken i rush.**
- Trafikken overføres til ny Høvik tunnel, Gjønnestunnelen og til Gamle Drammensvei.

# Høvik\_bymessig mobilitet

## Selv i normalsituasjon blir det mye trafikk

- Det forventes mye trafikk i normalsituasjonen
- ÅDT på 12.000 - 16.000 er mye!
- Kan dette bli en attraktiv gate?
- Vi har lett etter eksempler

# Høvik\_bymessig mobilitet

Gate-typologi?

Carl Berners plass, kryss i Rv 4, som eksempel på prosess, og med godt resultat:



I dag ÅDT på rundt 14 000 i tilstøtende gater.

Prioriterte utformingspremisser:

1. Byform, byliv
2. Kollektivtransport
3. Sykling og gåing
4. Bil



Førsituasjon: 60 000 ÅDT

- 16 000 biler forsvunnet
- 8 år fra ide til ferdigstillelse
- Realisering av 0-vekstmålet

# Høvik\_bymessig mobilitet

Gate-typologi, ny lokal hovedgate?

Google Maps



Snarøyveien, Fornebu, 16.000 ÅDT

# Høvik\_bymessig mobilitet

Gate-typologi, ny lokal hovedgate?



Google Maps

Norwood Parade, Adelaide, Australia, 16.600 ÅDT

# Høvik\_bymessig mobilitet

Gate-typologi, ny lokal hovedgate?



Christian Michelsensgate, Oslo, 14.500 ÅDT

# Høvik\_bymessig mobilitet

Gate-typologi, ny lokal hovedgate?



Google Maps  
Finnmarksgata, Oslo, 14.000 ÅDT

# Høvik\_bymessig mobilitet

Gate-typologi, ny lokal hovedgate?





# Høvik\_bymessig mobilitet

Gate-typologi?

Gatetun sør i sentrum, og en mulighet langs sporområdene, som del av byrom og gate på rampe?

Sambruks-  
gate utformet  
på gående og  
syklendes  
premisser. (Ch  
arenton le Pont, en  
liten bydel øst i  
Paris.)



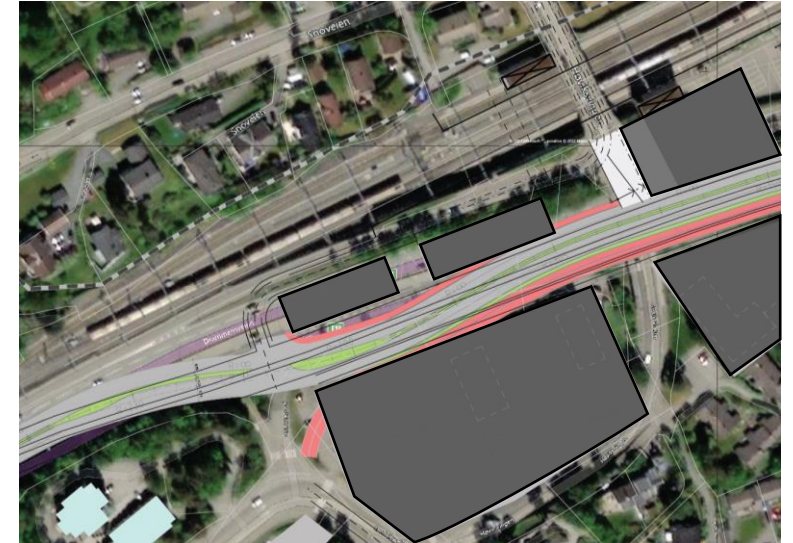
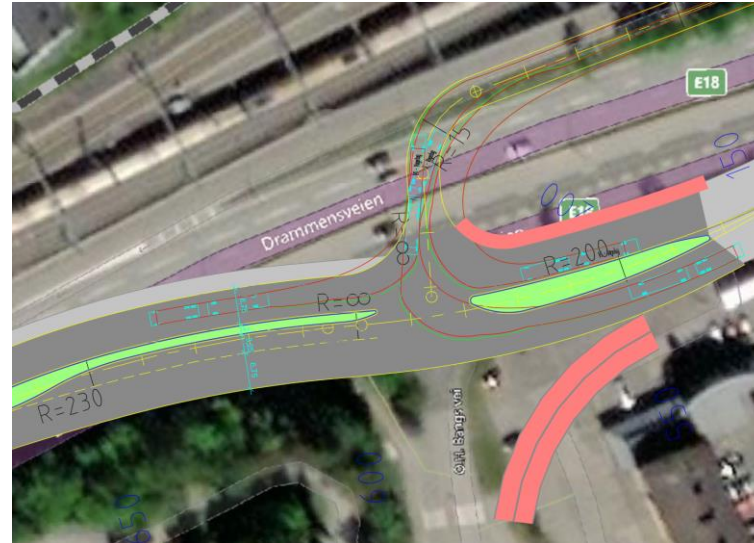
Trelastgata, i  
Oslo



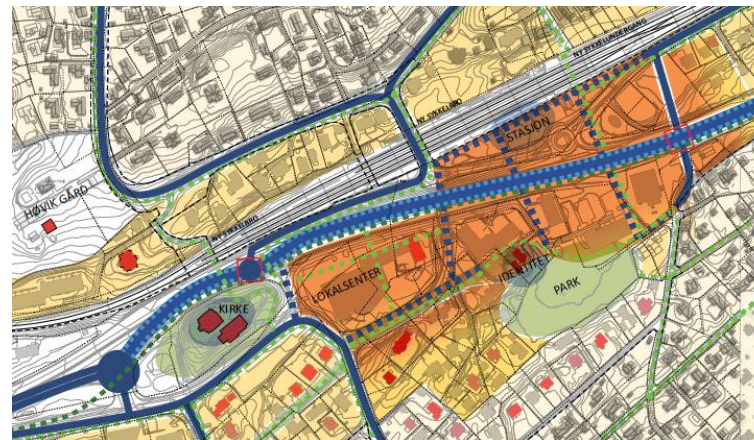
# Høvik\_bymessig mobilitet og byform

**Mobilitet** – trafikk-løsninger bør være bymessige, og bidra til at bygulvets funksjonsevne blir best mulig, for alle trafikanter.

- Vestre rampe med kryss ved kirka
- Kryss ved Markalléen (uansett østre rampe eller ei)
- Flere fotgjengerkryssninger (to ved avvik)



Figur 12 Alt. 3a.



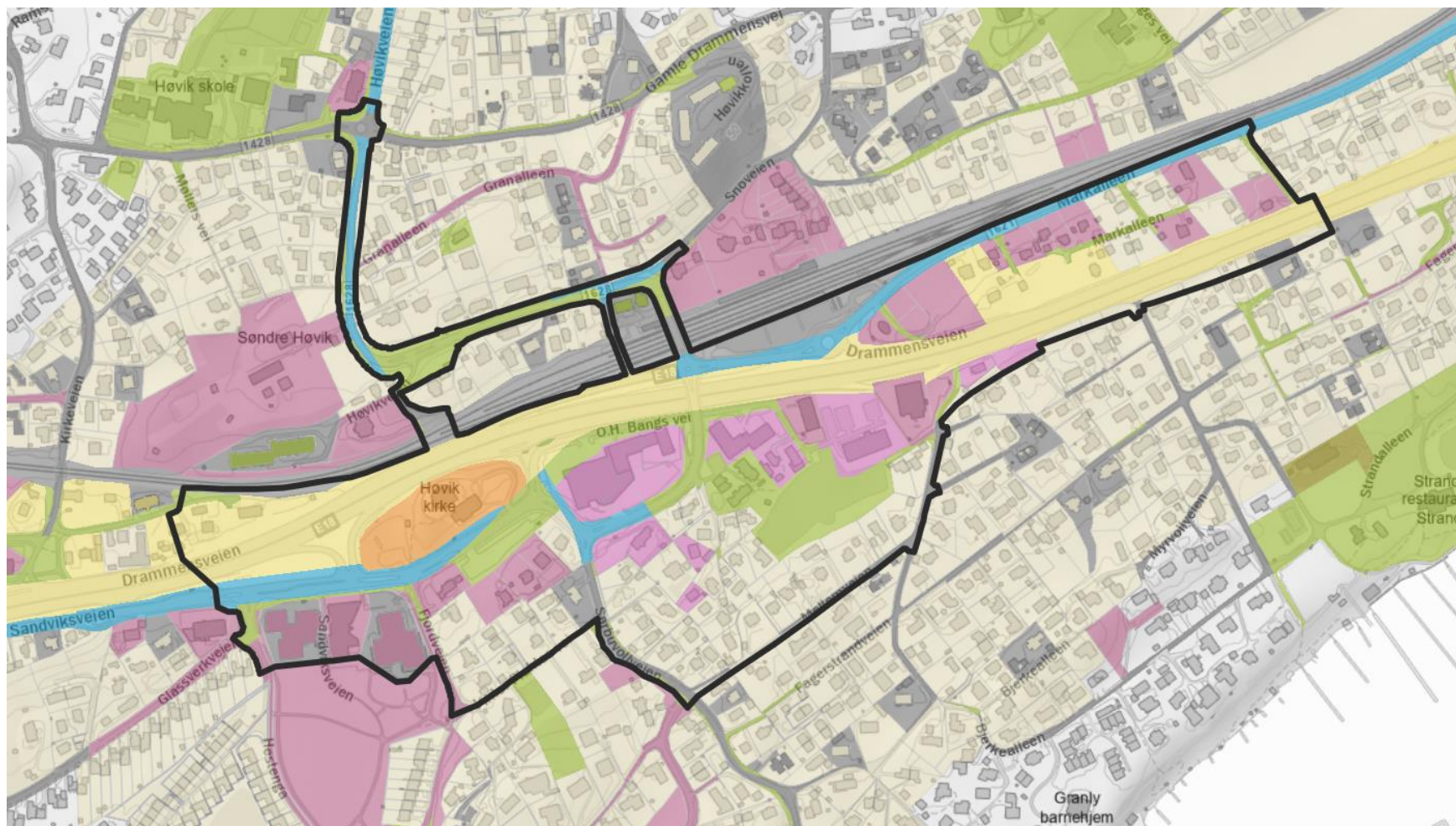
Figur 13 Centragruppen skisse, er ikke realistisk i fht kryss ved kirka



Figur 14 Alt. 3b.

# Høvik\_bymessig mobilitet og byform, samt gjennomførbarhet

Eiendomsforhold, og hensyn til dagens aktører er grunnleggende



-  Bane Nor Sf
-  Viken Fylkeskommune
-  Bærum Kommune
-  Statens Vegvesen
-  Høvik Sokn
-  Kommersielle grunneiere

# Høvik\_alternativer for byplangrep, som anbefales

## 1. Bilbro uten ramper

Dagens trasse for ny lokalvei, med Høviksvingen og ny gate/ gatetun mot øst



## 2. Bilbro rives, rampe øst beholdes

Dagens trasse for ny lokalvei, med rampe lagt nærmere spor/ forskjøvet for å optimalisere tomtestruktur og få tosidighet



## 3. Bilbro rives, rampe vest beholdes

Ny lokalvei/gate forskjøvet noe for å optimalisere kryssmuligheter, tomtestruktur og tosidig byutvikling

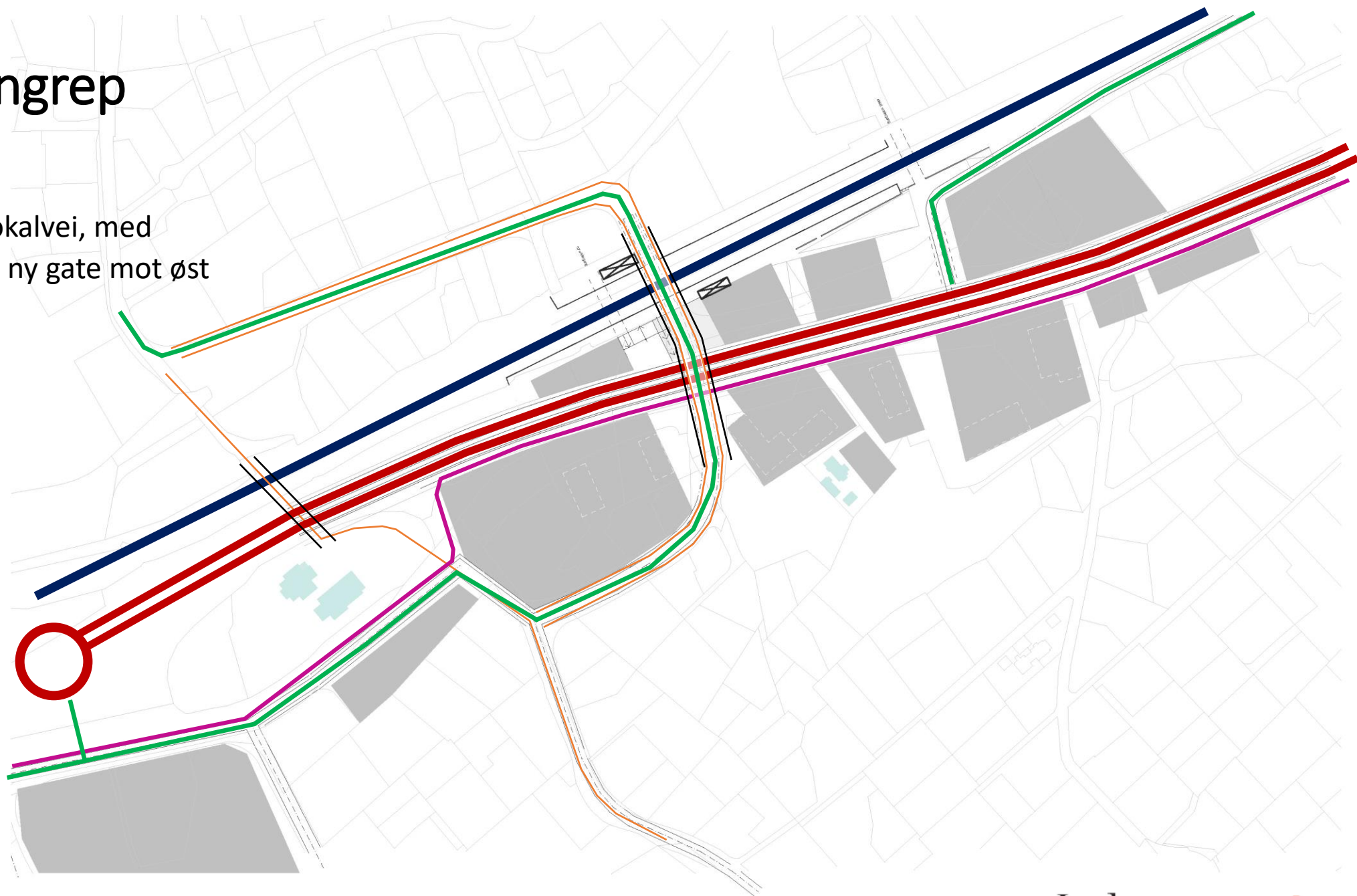


# Høvik\_byplangrep

## 1. Bilbro uten ramper

Dagens trasse for ny lokalvei, med Høviksvingen og mulig ny gate mot øst

-  Hoved sykkelvei
-  Drammenbanen
-  Ny lokalgate i 4 felt
-  Eksisterende lokalgate sikrer god fremkommelighet
-  Gatetun
-  Gang- og sykkelforbindelse
-  Bruovergang
-  Nytt lysregulert kryss

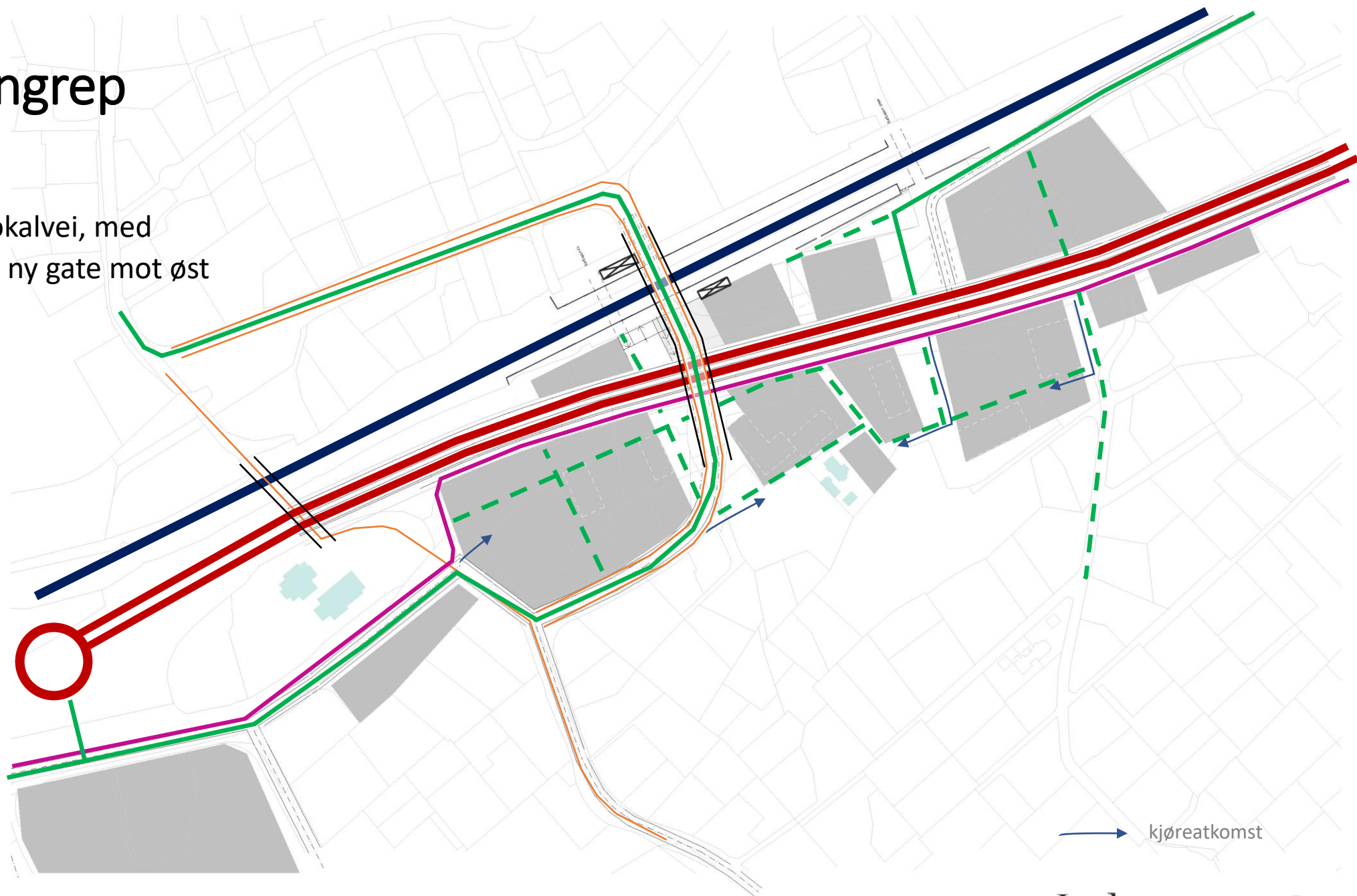


# Høvik\_byplangrep

## 1. Bilbro uten ramper

Dagens trasse for ny lokalvei, med Høviksvingen og mulig ny gate mot øst

-  Hoved sykkelvei
-  Drammenbanen
-  Ny lokalgate i 4 felt
-  Eksisterende lokalgate sikrer god fremkommelighet
-  Gatetun
-  Gang- og sykkelforbindelse
-  Bruovergang
-  Nytt lysregulert kryss

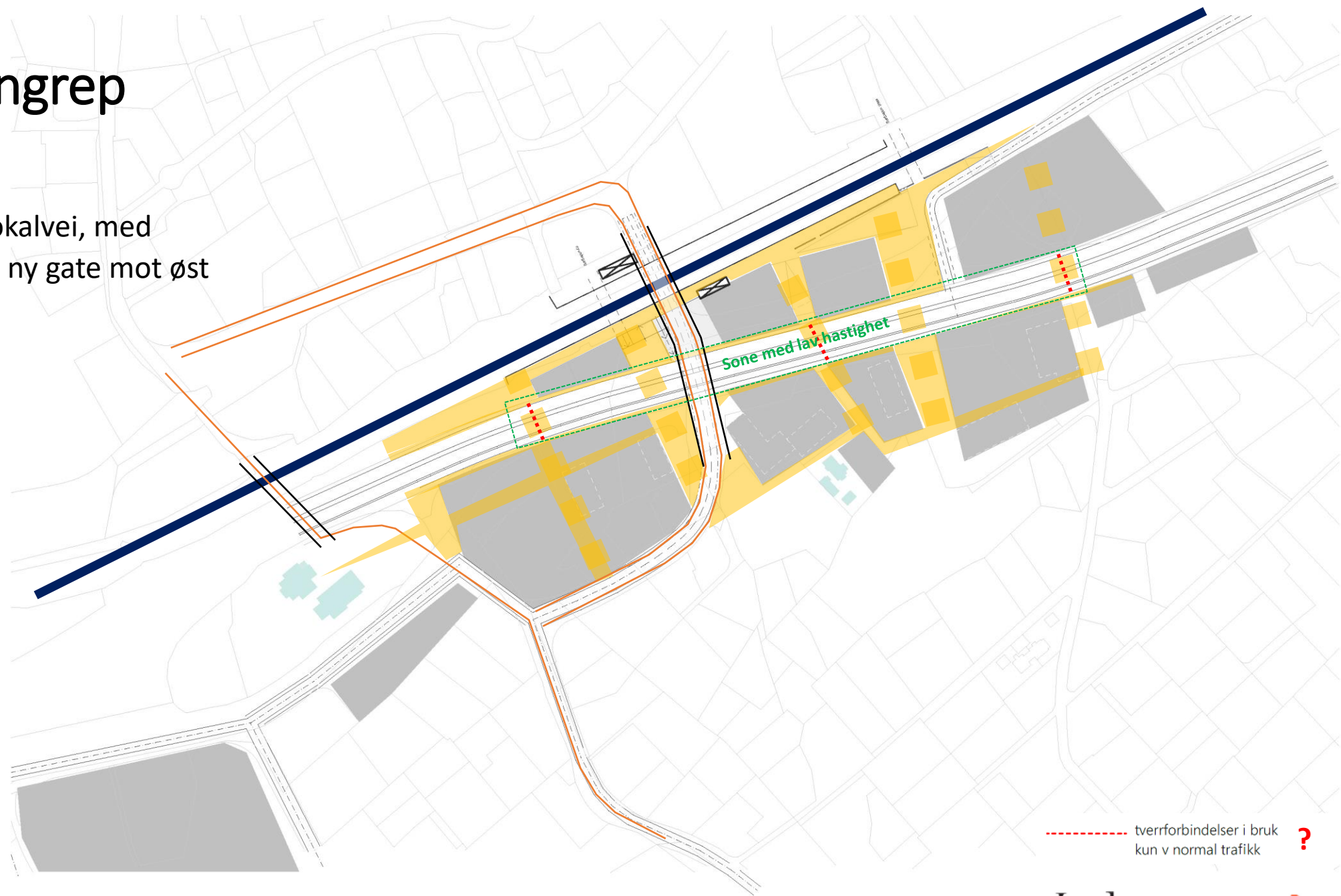


 kjøreatkomst

# Høvik\_byplangrep

## 1. Bilbro uten ramper

Dagens trasse for ny lokalvei, med Høviksvingen og mulig ny gate mot øst



----- tverrforbindelser i bruk  
kun v normal trafikk ?

# Høvik\_byplangrep

## 1. Bilbro uten ramper

Dagens trasse for ny lokalvei, med Høviksvingen og mulig ny gate mot øst



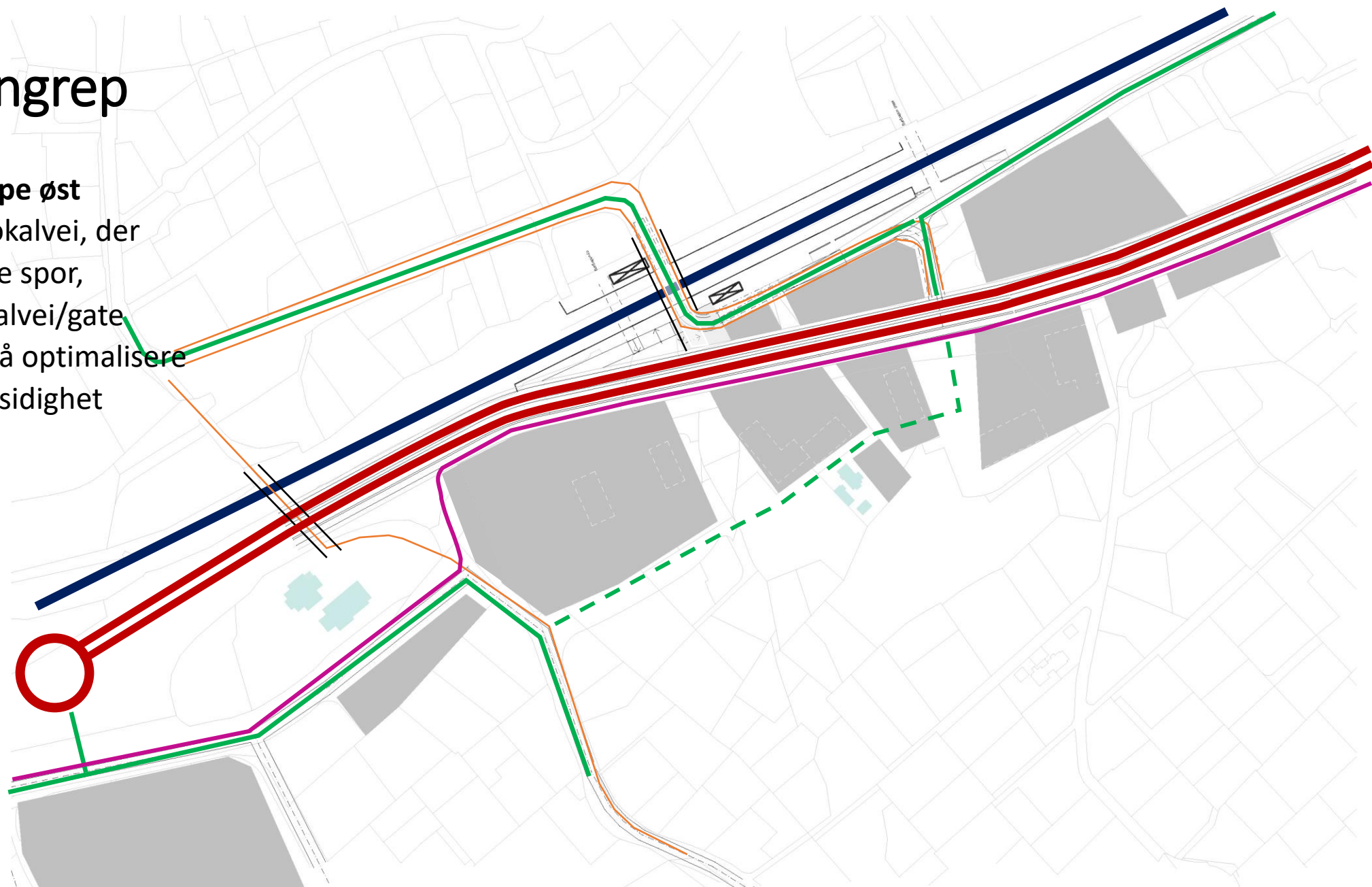


# Høvik\_byplangrep

## 2. Bilbro rives, ny rampe øst

Dagens trasse for ny lokalvei, der rampe er lagt nærmere spor, kombinert med ny lokalvei/gate forskjøvet mot sør for å optimalisere tomtestruktur og få tosidighet

- Hoved sykkelvei
- Drammenbanen
- Ny lokalgate i 4 felt
- Eksisterende lokalgate sikrer god fremkommelighet
- Gatetun
- Gang- og sykkelforbindelse
- Bruovergang
- Nytt lysregulert kryss

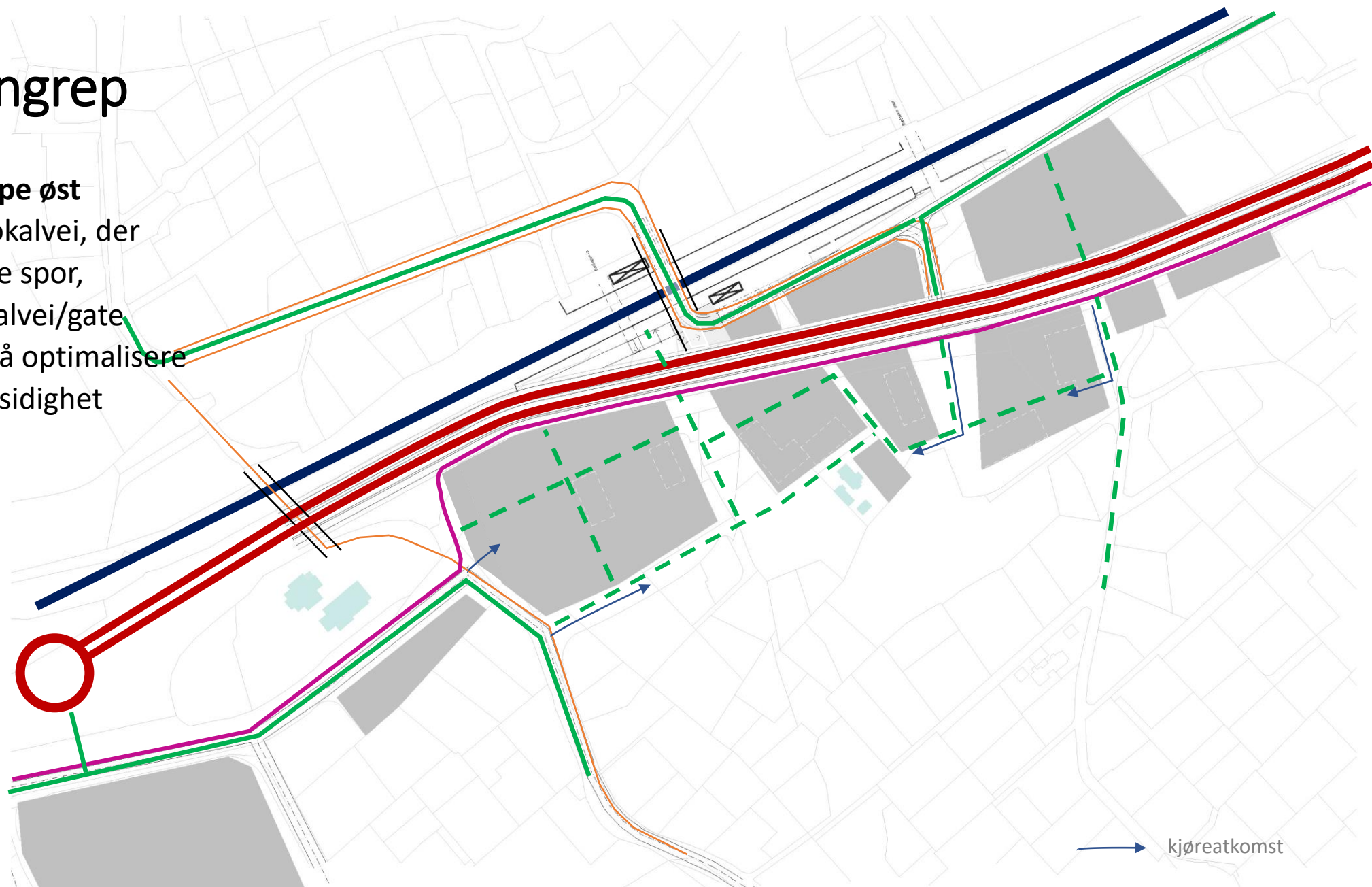


# Høvik\_byplangrep

## 2. Bilbro rives, ny rampe øst

Dagens trasse for ny lokalvei, der rampe er lagt nærmere spor, kombinert med ny lokalvei/gate forskjøvet mot sør for å optimalisere tomtestruktur og få tosidighet

- Hoved sykkelvei
- Drammenbanen
- Ny lokalgate i 4 felt
- Eksisterende lokalgate sikrer god fremkommelighet
- Gatetun
- Gang- og sykkelforbindelse
- Bruovergang
- Nytt lysregulert kryss

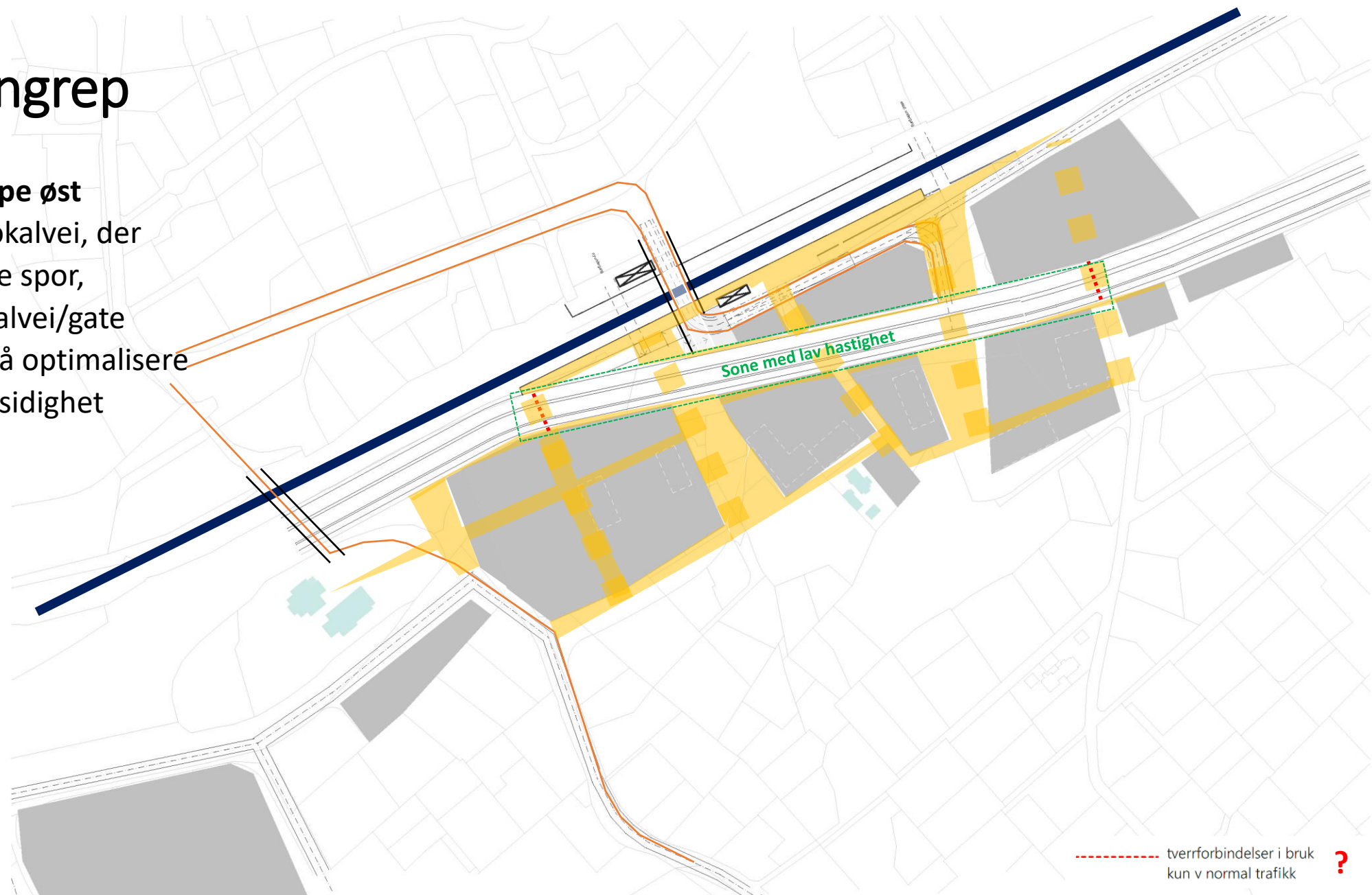


kjøreatkomst

# Høvik\_byplangrep

## 2. Bilbro rives, ny rampe øst

Dagens trasse for ny lokalvei, der rampe er lagt nærmere spor, kombinert med ny lokalvei/gate forskjøvet mot sør for å optimalisere tomtestruktur og få tosidighet

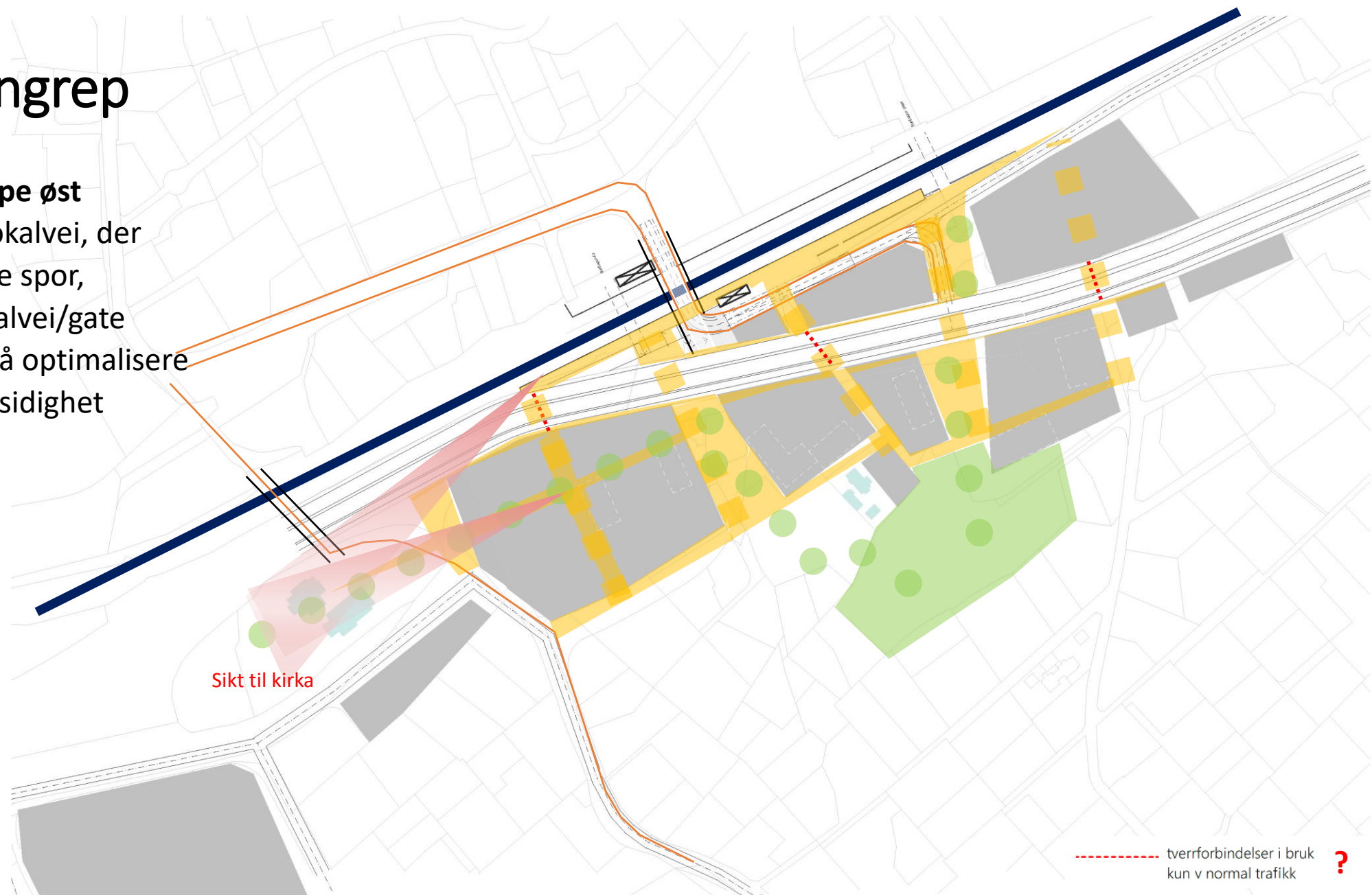


----- tverrforbindelser i bruk ?  
kun v normal trafikk

# Høvik\_byplangrep

## 2. Bilbro rives, ny rampe øst

Dagens trasse for ny lokalvei, der rampe er lagt nærmere spor, kombinert med ny lokalvei/gate forskjøvet mot sør for å optimalisere tomtestruktur og få tosidighet

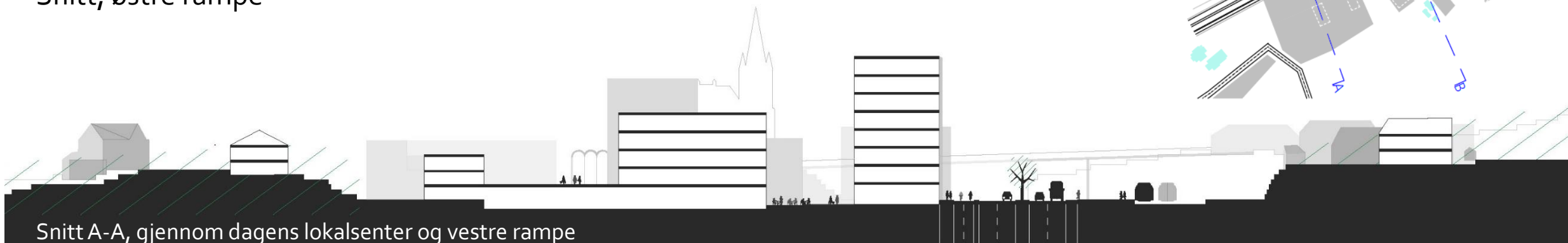


Sikt til kirka

----- tverrforbindelser i bruk  
kun v normal trafikk ?

# Høvik\_byplangrep

Snitt, østre rampe



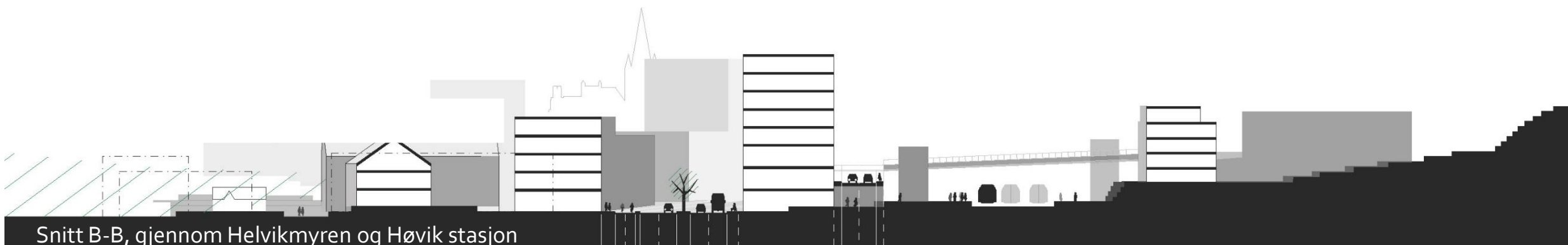
Snitt A-A, gjennom dagens lokalsenter og vestre rampe

2-4 et

1-7(8) et

3-8 et

A

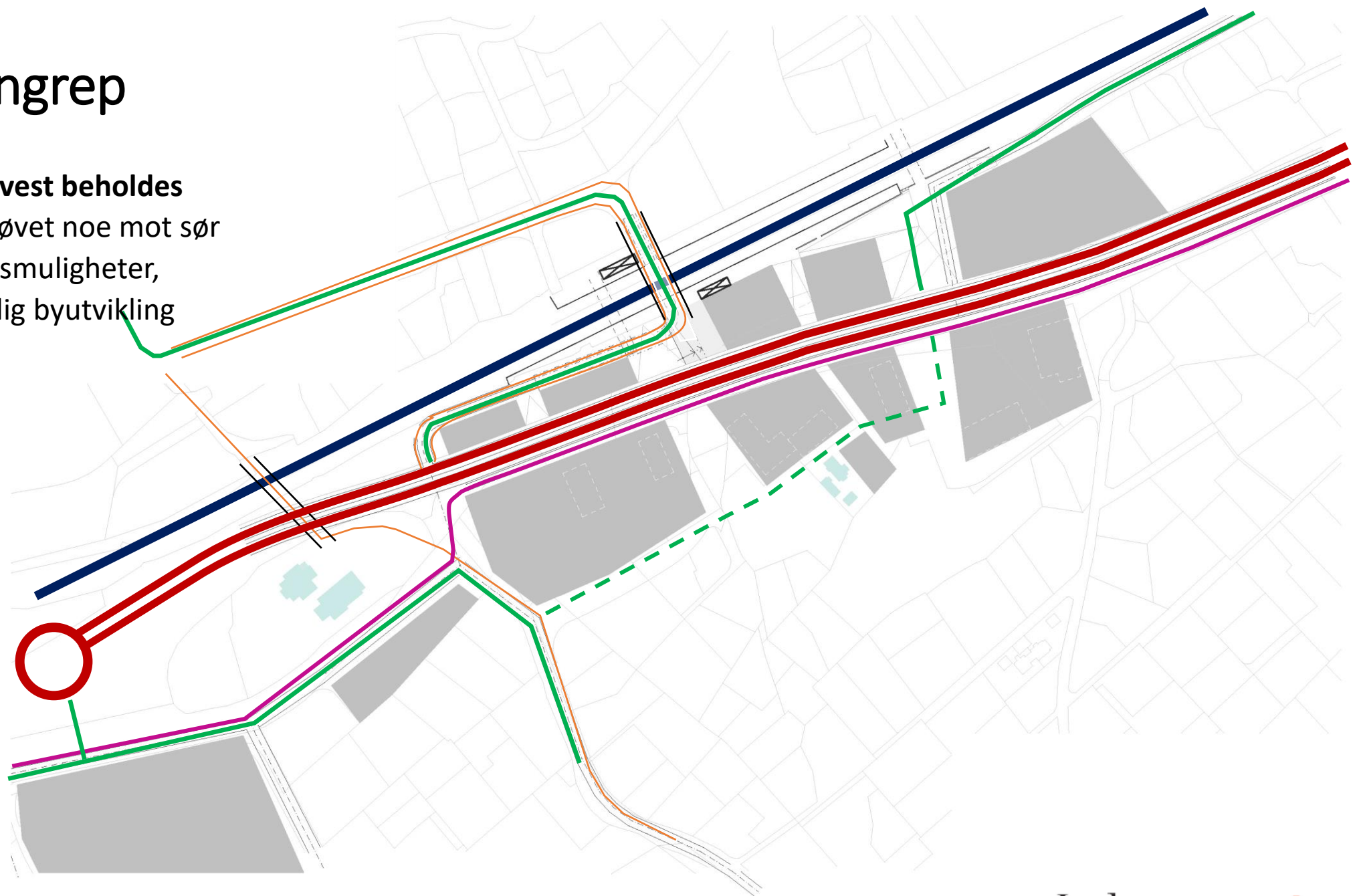


Snitt B-B, gjennom Helvikmyren og Høvik stasjon

# Høvik\_byplangrep

## 3. Bilbro rives, rampe vest beholdes

Ny lokalvei/gate forskjøvet noe mot sør for å optimalisere kryssmuligheter, tomtestruktur og tosidig byutvikling



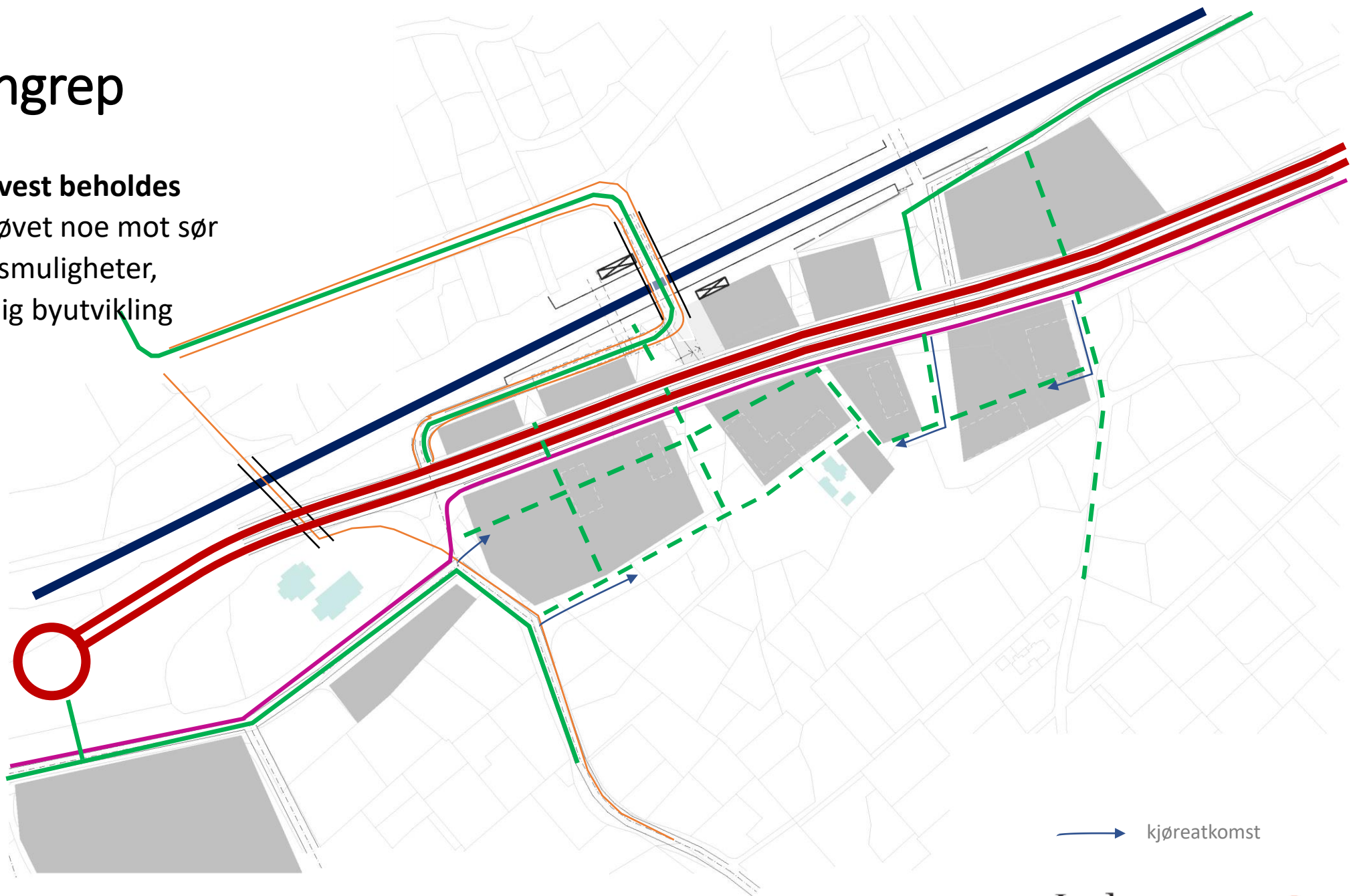
- Hoved sykkelvei
- Drammenbanen
- Ny lokalgate i 4 felt
- Eksisterende lokalgate sikrer god fremkommelighet
- Gatetun
- Gang- og sykkelforbindelse
- Bruovergang
- Nytt lysregulert kryss

# Høvik\_byplangrep

## 3. Bilbro rives, rampe vest beholdes

Ny lokalvei/gate forskjøvet noe mot sør for å optimalisere kryssmuligheter, tomtestruktur og tosidig byutvikling

- Hoved sykkelvei
- Drammenbanen
- Ny lokalgate i 4 felt
- Eksisterende lokalgate sikrer god fremkommelighet
- Gatetun
- Gang- og sykkelforbindelse
- Bruovergang
- Nytt lysregulert kryss

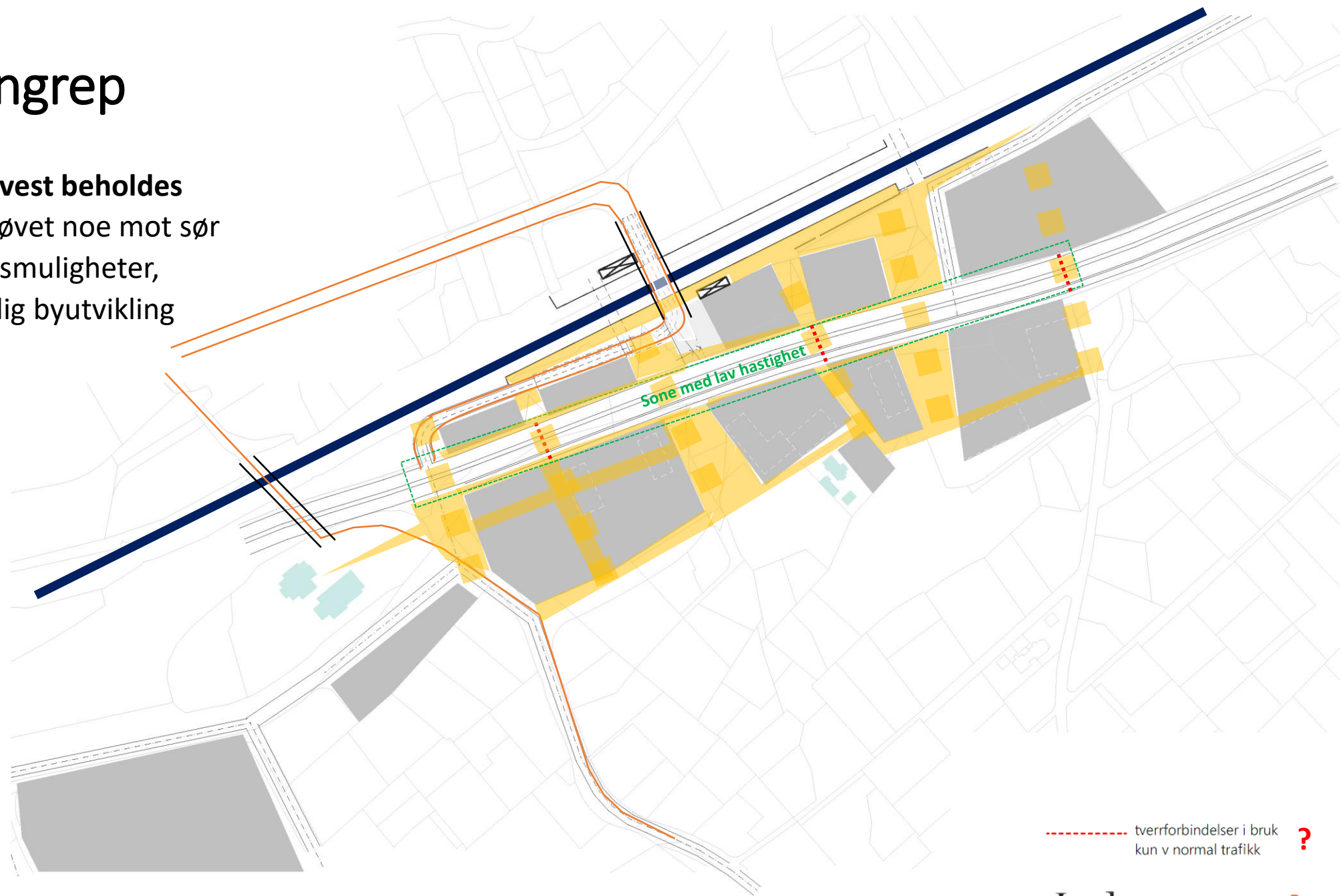


→ kjøreatkomst

# Høvik\_byplangrep

## 3. Bilbro rives, rampe vest beholdes

Ny lokalvei/gate forskjøvet noe mot sør for å optimalisere kryssmuligheter, tomtestruktur og tosidig byutvikling



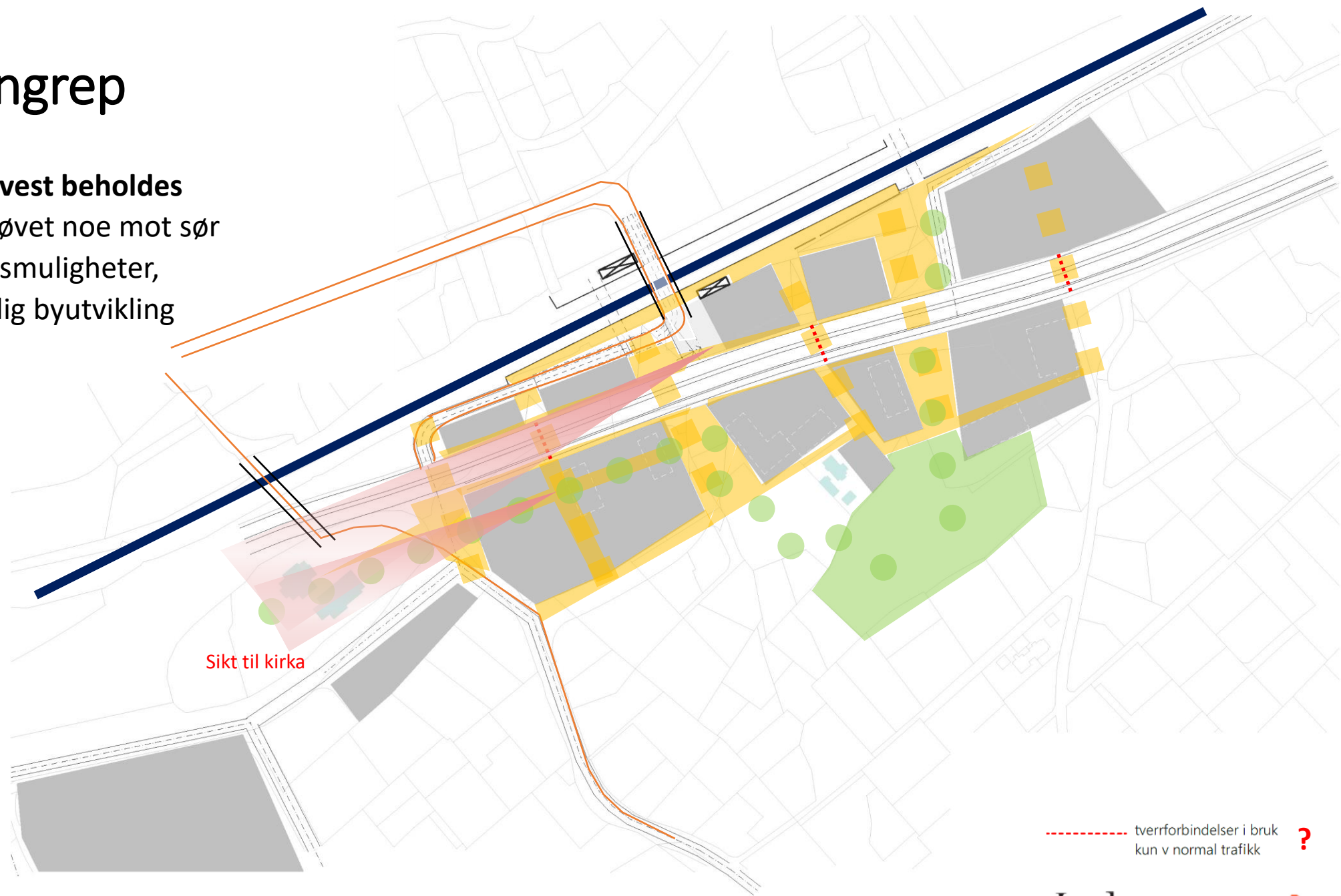
----- tverrforbindelser i bruk ?  
kun v normal trafikk



# Høvik\_byplangrep

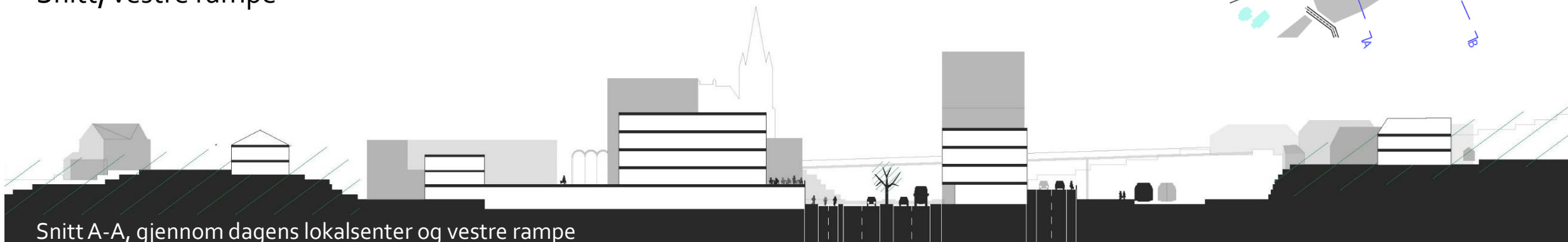
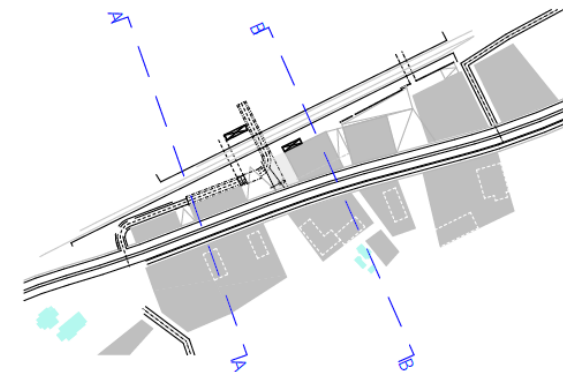
## 3. Bilbro rives, rampe vest beholdes

Ny lokalvei/gate forskjøvet noe mot sør for å optimalisere kryssmuligheter, tomtestruktur og tosidig byutvikling



# Høvik\_byplangrep

Snitt, vestre rampe



Snitt A-A, gjennom dagens lokalsenter og vestre rampe

2-4 et

1-7(8) et

3-8 et

A



Snitt B-B, gjennom Helvikmyren og Høvik stasjon

2-4 et

3-5(6) et

3-8 et

# Høvik\_byplangrep

Tettheten på Høvik bør stå i forhold til lokalisering, kollektivtilbud, byrom og øvrige tilbud ...

- Høvik skal gis styrket identitet, der kirka trekkes inn i bybildet.
- Det skal bli et lokalsenter med et nært forhold mellom viktige funksjoner; kirke, stasjon og park.
- Det er ønskelig med sammensatt bebyggelse, solrike byrom og grønne sammenhenger og gode løsninger for overvann.
- Sentrum skal være kompakt, preget av nærhet, og ha gode urbane kvaliteter og god bokvalitet.
- Det skal være et sted der det er lett å sykle og gå, og la bilen stå!

