BÆRUM KOMMUNE

Vedlegg -
parallelloppdrag Sandvika sjøfront

Sammendrag av planstatus og føringer

– innenfor planområdet

august 2018

Innhold

1. Vedtatte og pågående planer – innenfor planområdet 2

1.1. Kommuneplanens arealdel 2017-2035: Nye føringer 2

1.2. Kommunedelplan for Sandvika 2010 4

1.3. Områderegulering Sandvika Sentrum Øst - 2017 5

1.4. VPOR- Sandvika sentrum Øst - 2015 6

1.5. Kadettangen friområde 7

1.6. Elvepromenaden 8

1.7. Klimaklok Kommune – Klimastrategi 2030 9

2. Vei i Sandvika 10

2.1. E16 – kommunedelplan og reguleringsplan Kjørbo – Wøyen (2008) 10

2.2. Kommunedelplan for E18 Lysaker – Slependen (2014) 11

2.3. Bærum kommune – Sykkelstrategi 2018-2030 14

2.4. Gatebruksplan Sandvika 15

1. VEDTATTE OG PÅGÅENDE PLANER – INNENFOR PLANOMRÅDET

1.1. Kommuneplanens arealdel 2017-2035: Nye føringer

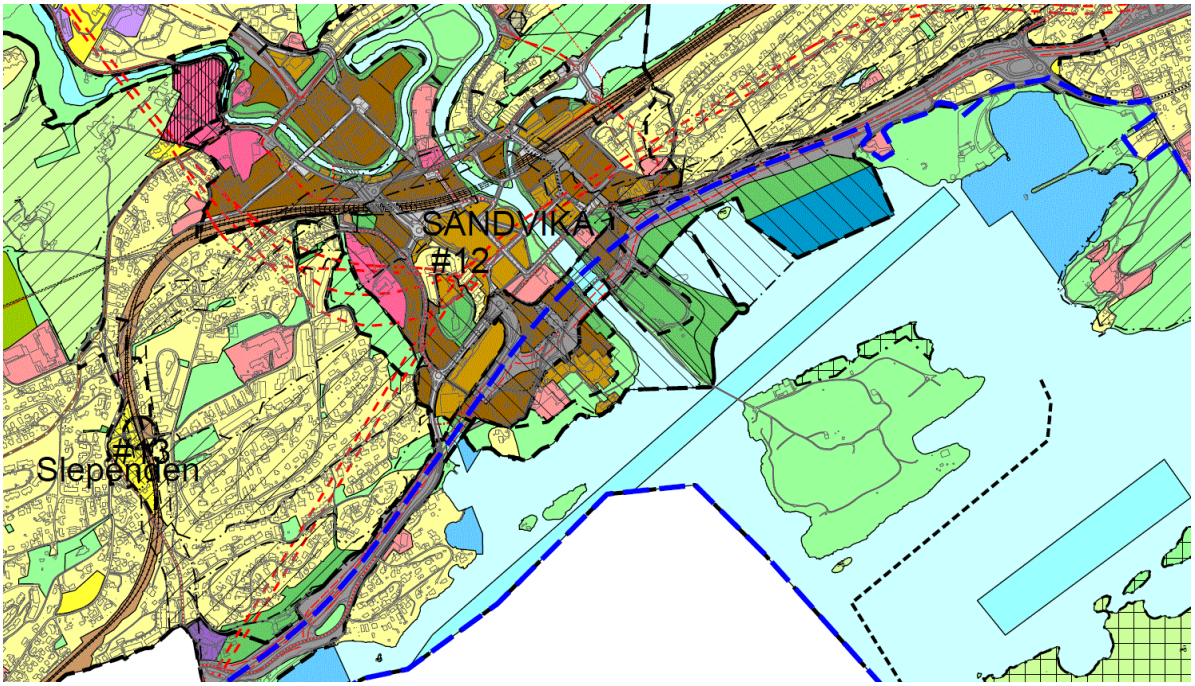
I Kommuneplanens (KPA) arealdel 2017-2035 er det angitt en vekstgrense (grønngrense) som gir føringer i forhold til vekst innenfor ulike områder i Bærum.

Sandvika skal vokse med 30% i forhold til den totale boligveksten og næringsveksten i kommende periode. Vekstgrensen er dimensjonert med 800 boliger i året og ca. 1000 arbeidsplasser i året. Plasskrevende bedrifter er holdt utenfor regnskapet. Ved vurdering av vekstgrense ble det lagt til grunn at området langs sjøen ikke var en del av denne periodens utvikling. Politikerne vedtok at utbyggingsrekkefølgen internt innenfor vekstgrensene kunne omprioriteres. Det er laget en grovdimensjonering av utbyggingen innenfor området – som må utredes videre.

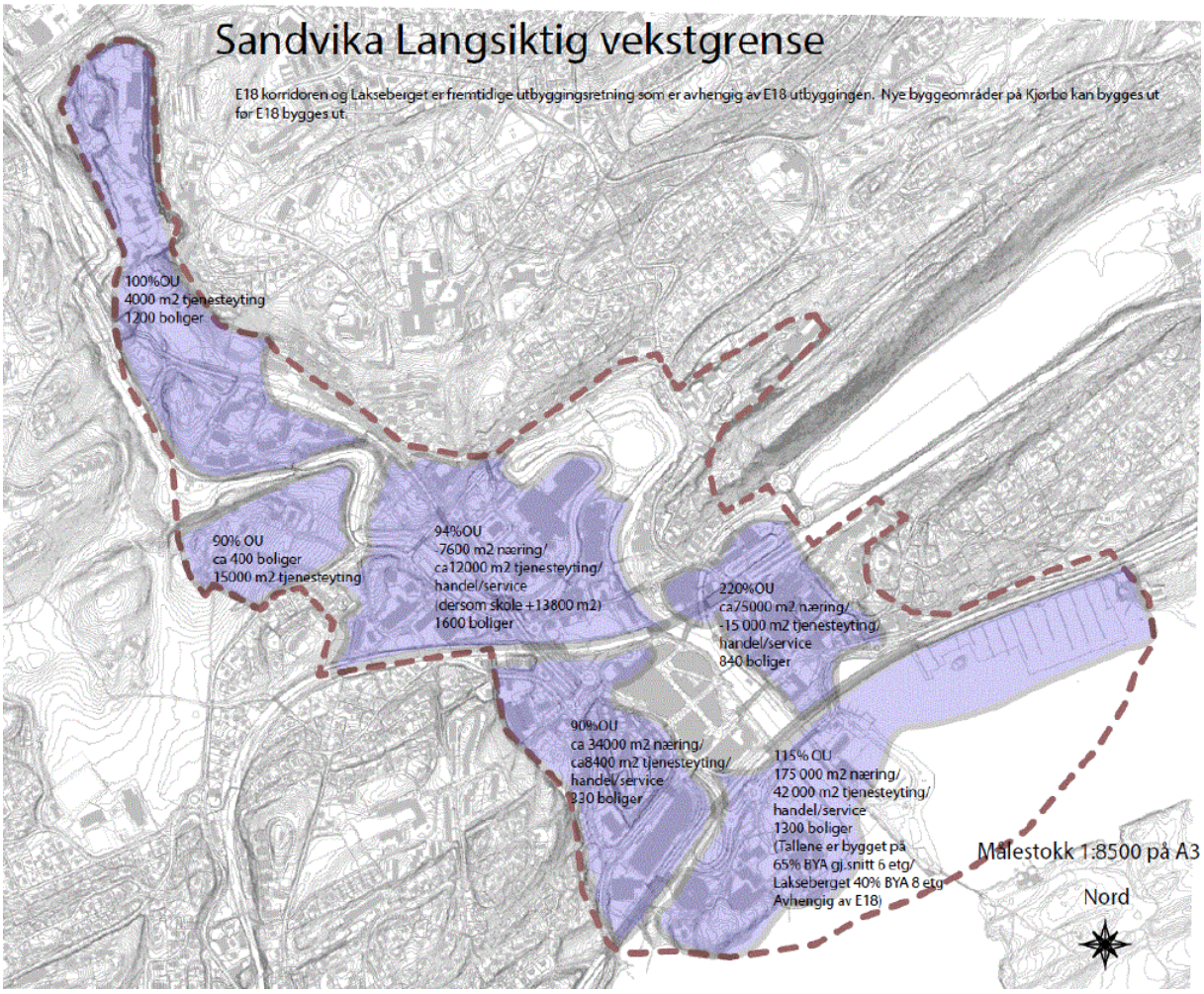
Langs sjøfronten er det lagt til grunn høy kontorandel i byggeområdene mot E18 korridoren og aktiv første etg, mens for områdene som ligger mot Sandvikselven er det lagt inn noe bolig. Transformasjon innenfor eksisterende bygningsmasse er ikke tatt inn i dimensjonering av vekstgrensen, ei heller evt. lokk over lokalvei E18. Ved Lakseberget er det avsatt en høy boligandel 60%, resterende kontor og aktiv første etg (handel, tjenesteyting og service). Det er beregnet en områdeutnyttelse for området. Dette gir retningsgivende føringer for regulering - med tanke på framtidig utforming av lokalvei E18.

I retningsgivende bestemmelse til Vekstgrensen § 17 i KPA står følgende;
«Innenfor vekstgrensen skal det ved videre planlegging og regulering legges vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med høy kvalitet og miljøvennlige utbyggingsprosesser. Planleggingen skal styrke sykkel og gange som fremkomstmiddel. Hensynet til gode grøntarealer, uteoppholdsarealer, lysforhold og overvannshåndtering osv. skal ivaretas.»

I KPA er det lagt inn hensynsone landskap på åssidene mot felles planområdet for sjøfronten, for å ivareta det grønne preget og åslandskapet rundt Sandvika. Det er også gitt nye føringer i forhold til bruk av blågrønn faktor eller tilsvarende programmer.



Arealbruk i fastsatt KPA



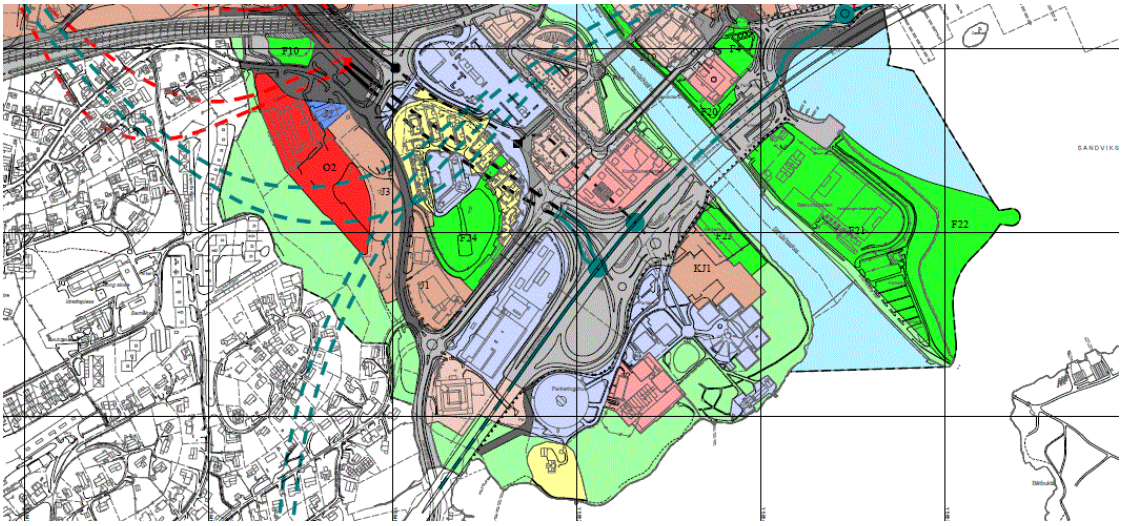
Langsiktig vekstgrense - Sandvika

Jmfr. KPA § 35.1 er det lagt ut et større planområde langs sjøen, med krav om felles planlegging. Dette fellesplanområde omfatter E18 korridoren, Kjørbo, Kadettangen, Lakseberget og deler av elveutløpet/kystsonen.

Viser til Bærum kommunes hjemmeside: https://www.baerum.kommune.no/om-barum-kommune/organisasjon/styringsdokumenter/kommuneplanen-arealdel/

eller Bærumskart for mer informasjon om Kommuneplanens arealdel 2017-3025: http://webhotel3.gisline.no/webplan_0219/gl_planarkiv.aspx?planid=201601

1.2. Kommunedelplan for Sandvika 2010



Utsnitt – kommunedelplan Sandvika

Kommunedelplanen (KDP) for Sandvika har lagt mye av grunnlaget for veiløsningen i KDP E18. Planen legger til rette for åpning av Jørgen Karnitz gate og har intensjonen om å skape en ny forbindelse mellom Sandviksbukta og Otto Sverdrups plass.

I planen sees Kadettangen i sammenheng med fornyelsen av sentrum, og at friområdet har et stort potensial som et allsidig rekreasjonsområde. Planen sier noe om å legge til rette for allmennheten i de fjordnære områdene (Kadettangen og Kjørbo), og at dette området er et viktig bindeledd mellom Sandvika vest og friområdene på Kjørbo. Temakartet for bystruktur viser elvepromenaden langs Sandvikselva.

KDP nevner at det er viktig å skape forbindelser og sammenhenger mellom det urbane Sandvika og naturområdene rundt Sandvika. Bebyggelsen i felt KJ1 (Kjørbo) er ment å skulle bidra til å aktivisere promenaden langs vestsiden av elva og Kjørboparken - i tillegg til kontor, for eksempel allmennyttig innhold som vitensenter osv.

I temakart for bystruktur legges det til rette for kyststi langs Kadettangen og utover Lakseberget. Kartet viser at det skal legges til rette for et torg/møteplass i forbindelse med området på Kjørbo, med turveinett i Kjørboparken.

Viser til Bærumskart for mer informasjon:
http://webhotel3.gisline.no/webplan_0219/gl_planarkiv.aspx?planid=200401

1.3. Områderegulering Sandvika Sentrum Øst - 2017

3D-illlustrasjon av fremtidig Sandvika øst

Områdereguleringen for Sandvika sentrum Øst skal legge til rette for en fremtidsrettet utvikling av «gamle» Sandvika som møteplass for befolkningen i Bærum. Gater, torg, parker og plasser skal være attraktive for ferdsel, opphold og opplevelse. Bebyggelsen skal være bymessig og variert med et rikt utvalg av forretninger, bevertning, offentlig og privat tjenesteyting, kulturopplevelser, kontorer og boliger. Området har en høy miljøprofil.

I forbindelse med planarbeidet med sentrum øst i 2012, ble det arrangert et parallelloppdrag i samarbeid mellom Entra og Bærum kommune om «Utvikling av Sandvika stasjonsområde og sentrum øst». Evalueringsrapporten fra parallelloppdraget var med å dannet noe av grunnlaget for områdereguleringsplanen for Sandvika øst.

Områdereguleringsplanen forutsetter rivning og oppføring av fire sentrale kvartaler i gamle Sandvika, Andenæskvartalet, Helgerudkvartalet, Tinghuskvartalet og Finstadkvartalet. Planforslaget åpner for en tredobling av dagens bygningsmasse. Dette innebærer minst 45 000 m2 med publikumsrettet virksomhet og 600-800 boliger til sammen inntil 65.000 m2 med hovedvekt på 2-3 roms leiligheter. Aktiv 1.etg. med publikumsrettet virksomhet.

Planen legger opp til at Jørgen Kanitz gate åpnes mellom jernbanen og sjøen, og at etablering av bygulv kan skje uten hindringer – som muliggjør en fleksibel bruk over tid. På sikt skal bygulvet være mest mulig bilfritt.

Bebyggelsen i kvartalene mot område avgrensningen Sjøfronten er bevaringsverdige Malmskrivergården. Rådhuset er ikke en del av planen, men området skal opprettholdes som i dag. Parkområdet Rådhusparken og gatetun utenfor Rådhuset skal detaljreguleres. Finstadkvartalet får høy utnyttelse med fondsbygg mot Rådhuset, men skal trappes ned mot Malmskrivergården og gi kulturminne plass/rom. Traseen for Gamle Drammensvei skal synliggjøres og ivaretas.

Viser til Bærumskart for mer informasjon:
http://webhotel3.gisline.no/webplan_0219/gl_planarkiv.aspx?planid=2011005

Mer om Sandvika Øst:
https://www.baerum.kommune.no/politikk-og-samfunn/barum-2035/stedsutvikling-i-barum/sandvika/#sanvikaost

1.4. VPOR- Sandvika sentrum Øst - 2015

Veiledende prinsipplan for offentlig rom (VPOR) for Sandvika sentrum øst danner grunnlaget for ambisjonsnivået og kostnader for hvordan offentlige gater og torg i Sandvika skal være. Planarbeidet er delt i to hovedtemaer; 1) Veier, plasser og torg 2) Parkanlegg og bl-grønne tiltak.

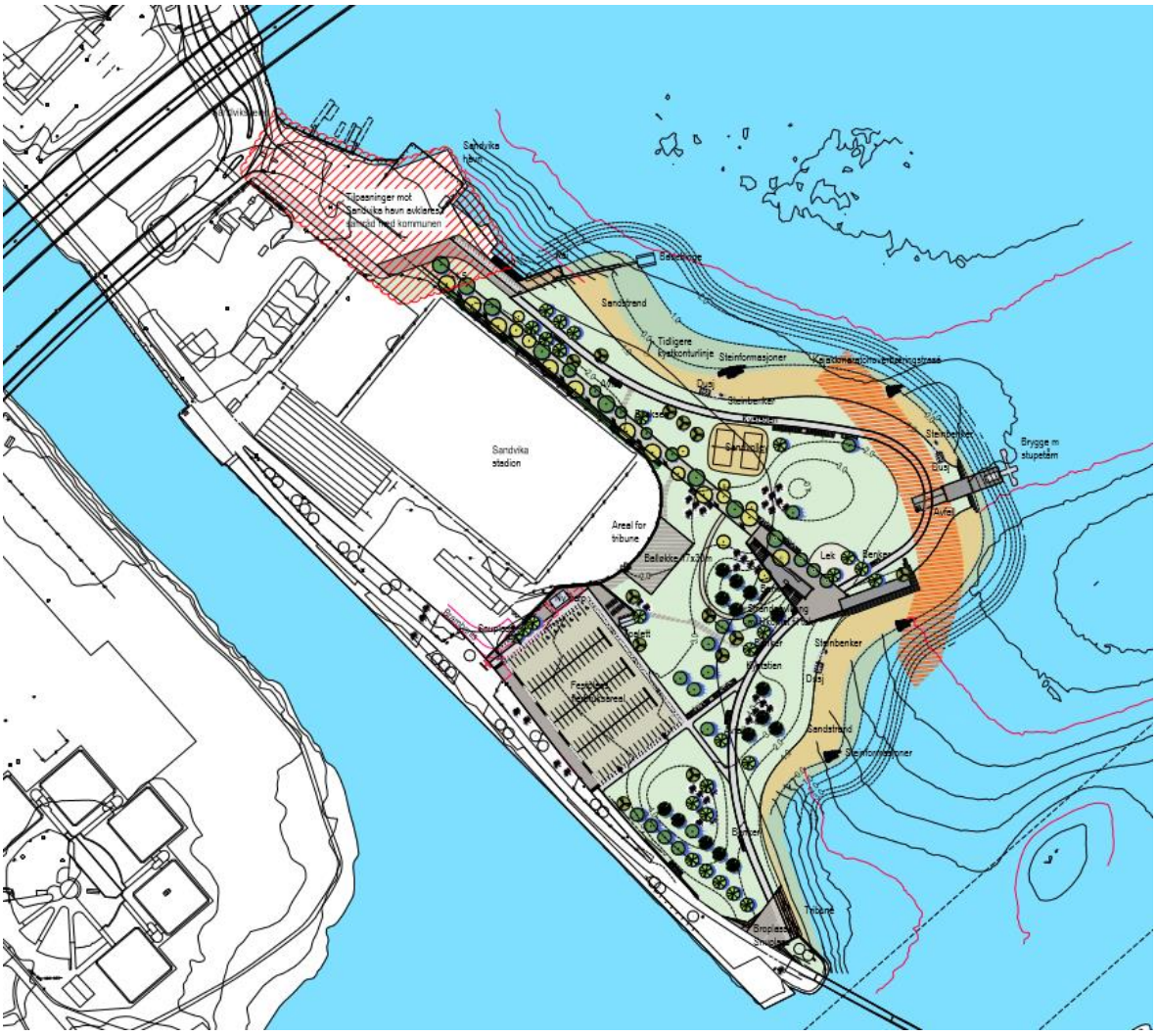
VPOR skal være retningsgivende for alle reguleringsplanforslag innenfor planområdet. Målet er å sikre en helhetlig utvikling for å oppnå anbefalt bystruktur og byform i nye Sandvika sentrum øst. VPOR gir grunnlag for utbyggingsavtaler som avklarer kostnadsfordeling mellom offentlig og private ved opparbeidelse av nødvendig teknisk infrastruktur.

Anbefalte løsninger og kvaliteter som fremkommer i VPOR-rapporten er kostnadsberegnet. Planen vil angi hvilke veier, plasser, torg og parker som skal utbygges. Den skal gi grunnlag for hvilke tiltak som må utvikles koordinert med de planlagte byggeprosjektene i området.

VPOR Sandvika sentrum øst (Bjørbekk og Lindheim, 2015).

1.5. Kadettangen friområde

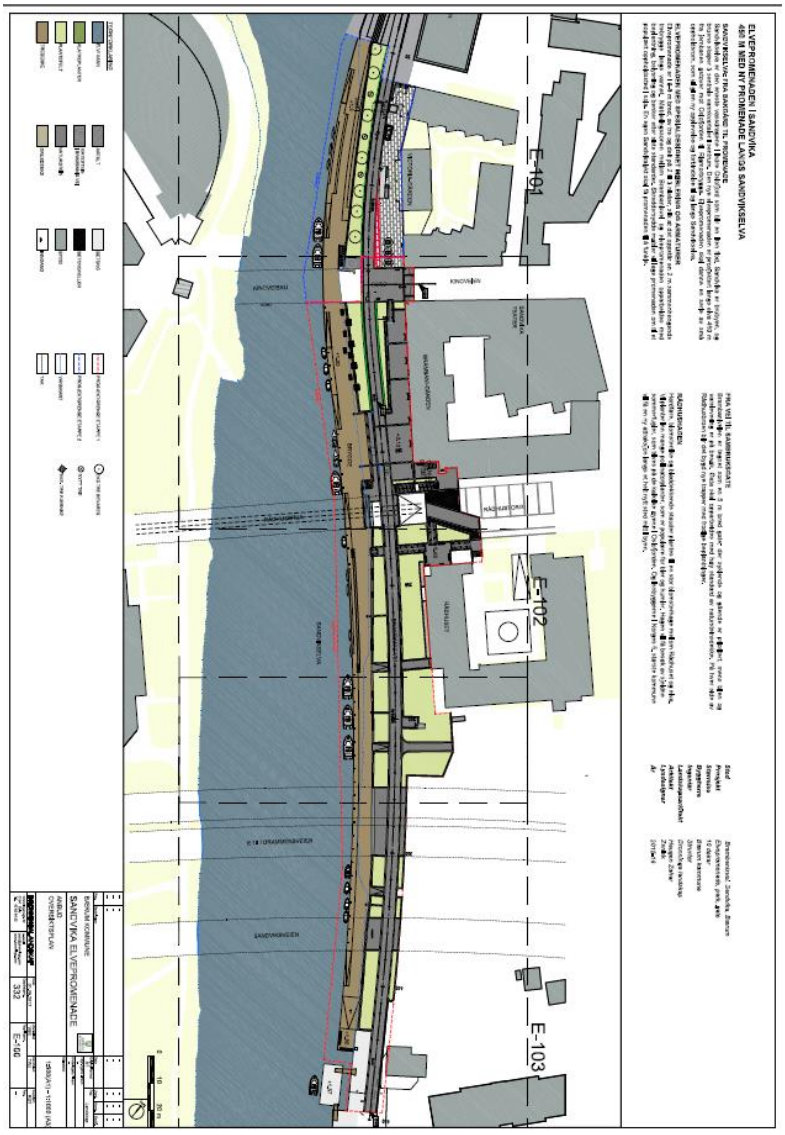
Ved utbyggingen av ny tunnelløsning for E 16, har Bærum kommune mottatt tunnelmasse fra Statens vegvesen. Massene er blitt fylt i sjøen utenfor dagens sjølinje ved friområdet. I forbindelse med at disse massene skulle arronderes og utformes som en strandpark/aktivitetspark, og utvidelse av dagens strandpark med ca. 17 daa, ble det arrangert et parallelloppdrag i 2014.
Parallelloppdraget dannet grunnlaget for utarbeidelse av ny plan for Kadettangen. Store deler av friområdet, med nytt stupetårn, ble tatt i bruk sommeren 2018. Endelig ferdigstillelse av hele friområdet ventes våren 2019.



Illustrasjonsplan Kadettangen (bar bakke, 2015).

1.6. Elvepromenaden

Elvepromenaden fra Kadettangen til Løkkehaven skal utvikles med flere møteplasser og bli et hyggelig og trivelig område hvor det blir godt å oppholde seg, både på dag- og kveldstid. Opparbeidelse av promenaden startet våren 2018, og den skal etter planen stå ferdig sommeren 2019.



Oversiktsplan Elvepromenaden (Dronninga Landskap, 2017)

For mer informasjon om elvepromenaden:
https://www.baerum.kommune.no/politikk-og-samfunn/barum-2035/stedsutvikling-i-barum/sandvika/elvepromenaden/

1.7. Klimaklok Kommune – Klimastrategi 2030

For å nå de internasjonale og nasjonale klimamålene og styrke arbeidet mot «det grønne skiftet» har Bærum kommune igangsatt et flerårig utviklingsprogram – Klimaklok kommune. I februar 2018 vedtok Kommunestyret Klimastrategi 2030.
I klimastrategien er det satt som hovedmål at innen 2020 skal Bærum være etablert som en miljø- og klimaklok kommune. Innenfor mobilitet er det bl.a satt som mål at innen 2025 skal andelen av personreiser med kollektiv, sykkel og gange være 60 % og sykkelandelen 7%. For å nå dette målet har kommunen strategi bl.a å konsentrere bygging av boliger og næringsbygg rundt knutepunktene, og at sykkel og gange skal prioriteres fremfor bil.

Viser til Hjemmesiden til Bærum kommune for mer informasjon:

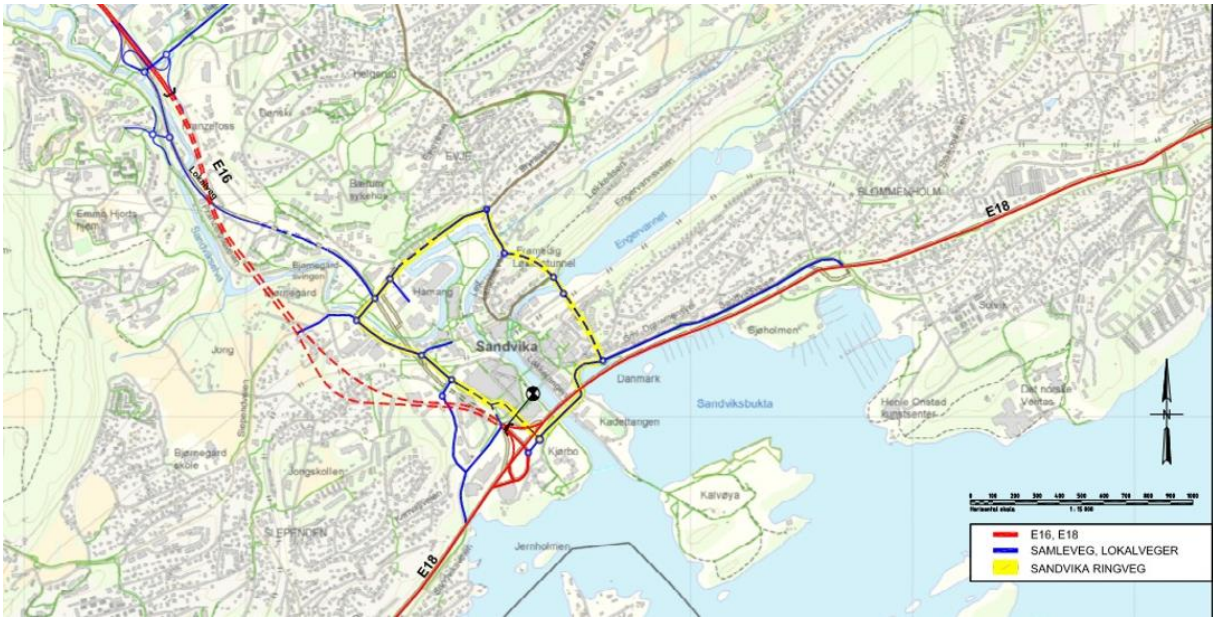
https://www.baerum.kommune.no/styringsdokumenter/klimastrategi-2030/

2. VEI I SANDVIKA

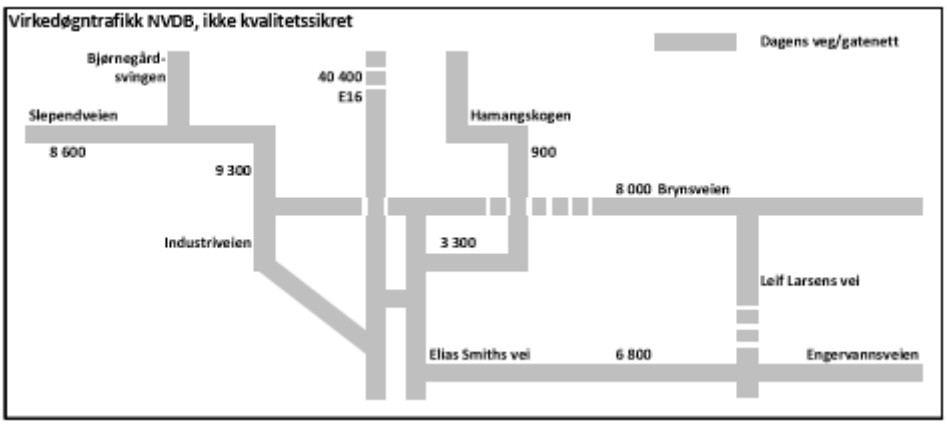
2.1. E16 – kommunedelplan og reguleringsplan Kjørbo – Wøyen (2008)

Statens vegvesen står for bygging og utbedring av ny E16 - som er hovedveiforbindelsen for veitrafikk mellom Oslo og Bergen. E16 er en av hovedveiene i Bærum, og den nye hovedveien skal forbedre stamveinettet, avlaste eksisterende E16 og samtidig etablere omkjøringsvei, forbedre trafikksikkerheten og øke fremkommeligheten.

Planarbeidet med ny E16 har vært delt inn i tre delstrekninger, hvorav strekningen Kjørbo - Wøyen ble startet opp 2015 og ferdigstilles i 2019. Ny trasé bygges ut til firefeltsmotorveg og med en lang tunnel. I tillegg bygges også deler av lokalvegsystemet i Sandvika om (bl.a for bydelene Hamang og Industriveien), i tillegg til gang- og sykkelforbindelser.



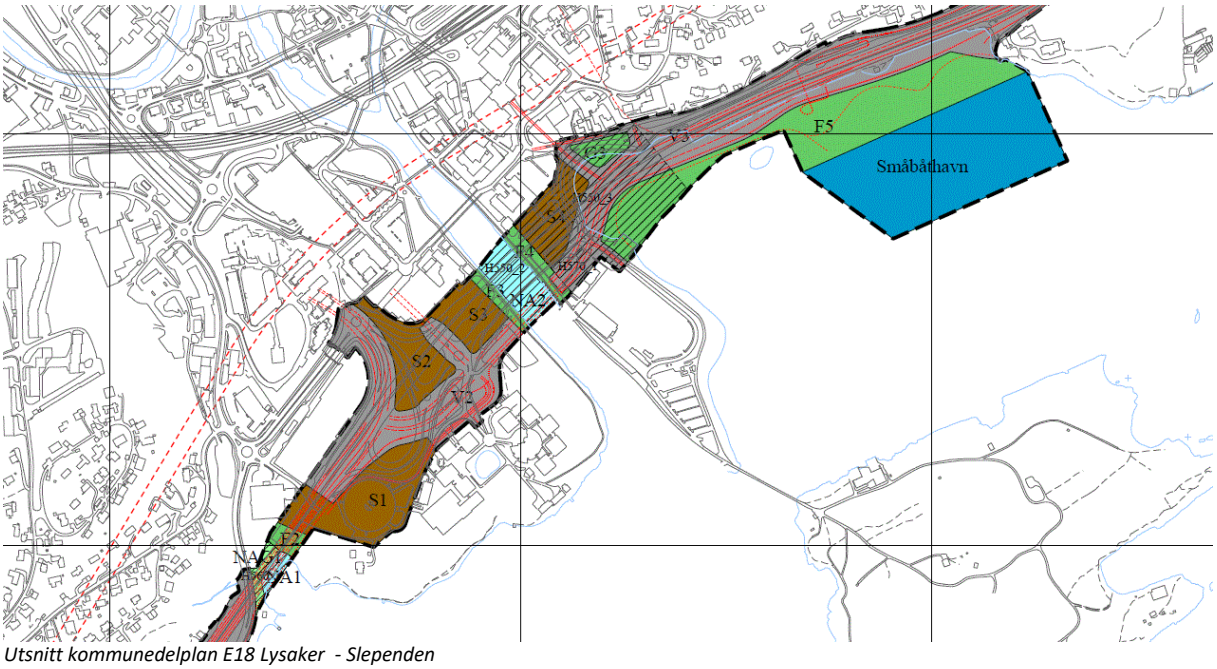
Oversiktsplan E16



Trafikktelling på veinettet – ViaNova 2017

Viser til mer informasjon:
http://webhotel3.gisline.no/webplan_0219/gl_planarkiv.aspx?planid=2008027

2.2. Kommunedelplan for E18 Lysaker – Slependen (2014)



Utsnitt kommunedelplan E18 Lysaker - Slependen

Nasjonal Transportplan (NTP) har forslag om at klimautslippene fra transport skal halveres innen 2030. For å kunne nå dette målet, er E18-planen for Vestkorridoren Lysaker – Drengsrud (Asker) blitt betegnet som et miljøprosjekt, hvor det bl.a skal satses på kollektiv, sykkel og gange, - i tillegg til miljøvennlig transport, moderne byutvikling og fortetting i kollektivknutepunktene. I 2014 var ÅDT for E18 ca 88 000 kjøretøy.

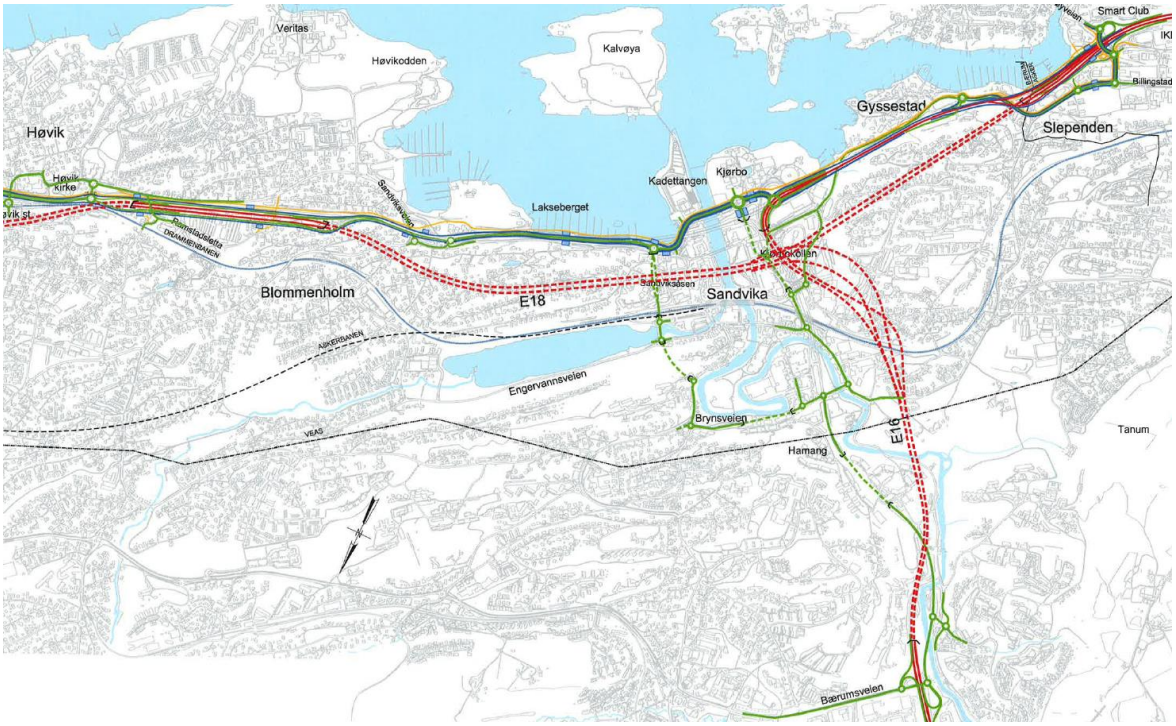
Kommunedelplan for E18 Lysaker – Slependen (KDP E18), inngår som en del av E18 Vestkorridoren, og ble vedtatt i 2014. E18 føres i tunnel fra Ramstadsletta, bak Sandvika og kommer ut ved Slependen. E18 kobler seg på E16 ved avkjøring i tunnel under Kjørbo-kollen. For biltrafikanter som kommer vestfra som skal i retning E16 Hønefoss, er det kjøring i dagen fra Slependen til Sandvika, og inn i eksisterende tunnel ved Kjørbo.

Felt F5 er i KDP E18 regulert som åpen og allment tilgjengelige. Jmfr. planen skal området ivareta høy kvalitet i utforming, belysning, møblering og beplantning m.m. Likeså skal området ha direkte kontakt med sjøen og det skal etableres en turvei langs sjøen. I planen er det avsatt et område for småbåthavn ved Lakseberget/Sjøholmen.

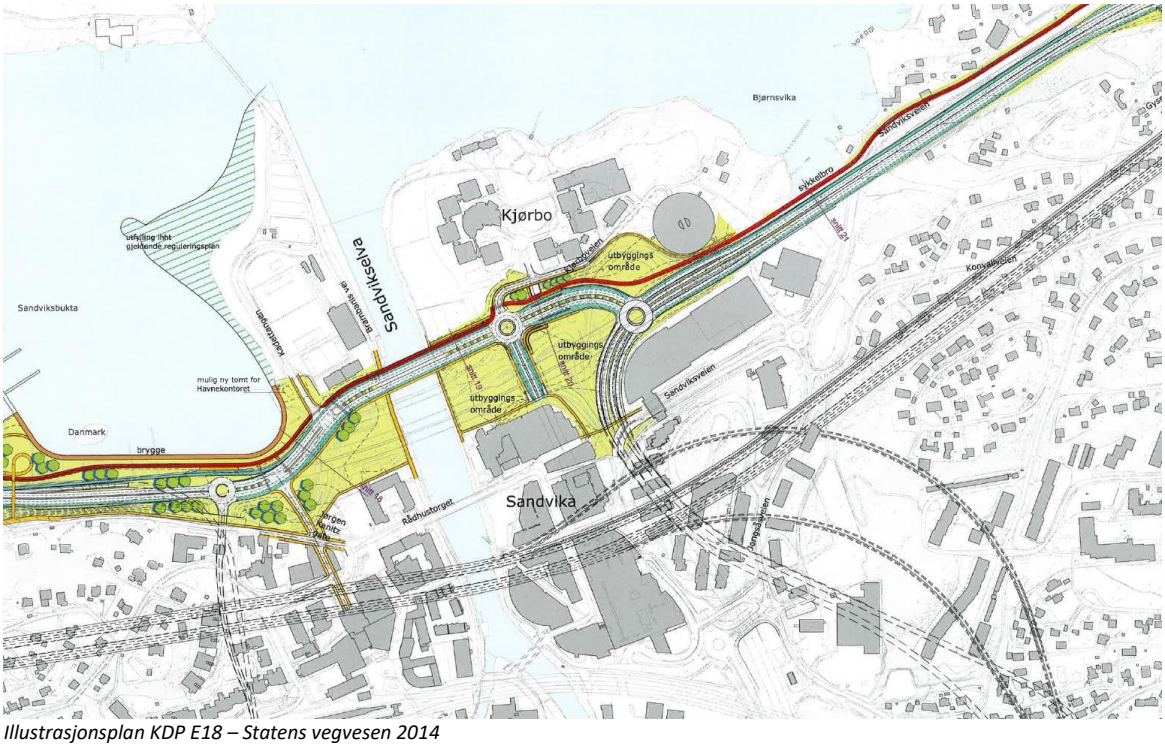
Ved kryssing av Sandvikselva er det er lagt inn en hensynsone, for å kunne skape et visuelt åpen landskapskorridor i elverommet.

Ved hendelser i veitunnel krever Statens vegvesen at det anlegges avlastnings-/beredsskapsvei.

Jmfr. illustrasjonsplanen til kommunedelplanen er det langs sjøfronten av Sandvika avsatt eget kollektivfelt og to-feltsvei i hver kjøreretning (dvs. seks felts vei), og dimensjonert for 60 km/t. Det er anlagt egen hovedsykkelvei.

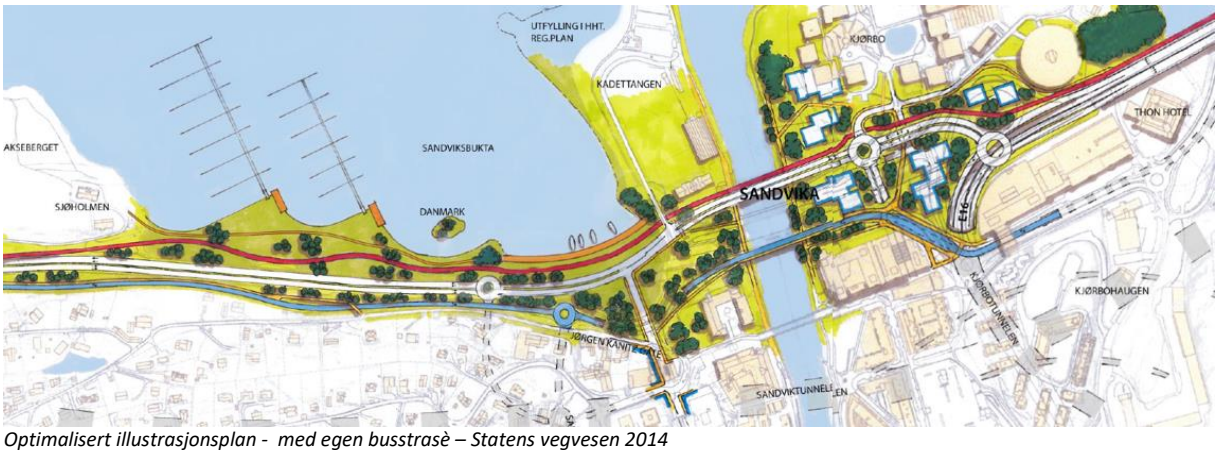


Oversiktsplan E18 og E16 – Statens vegvesen



Illustrasjonsplan KDP E18 – Statens vegvesen 2014

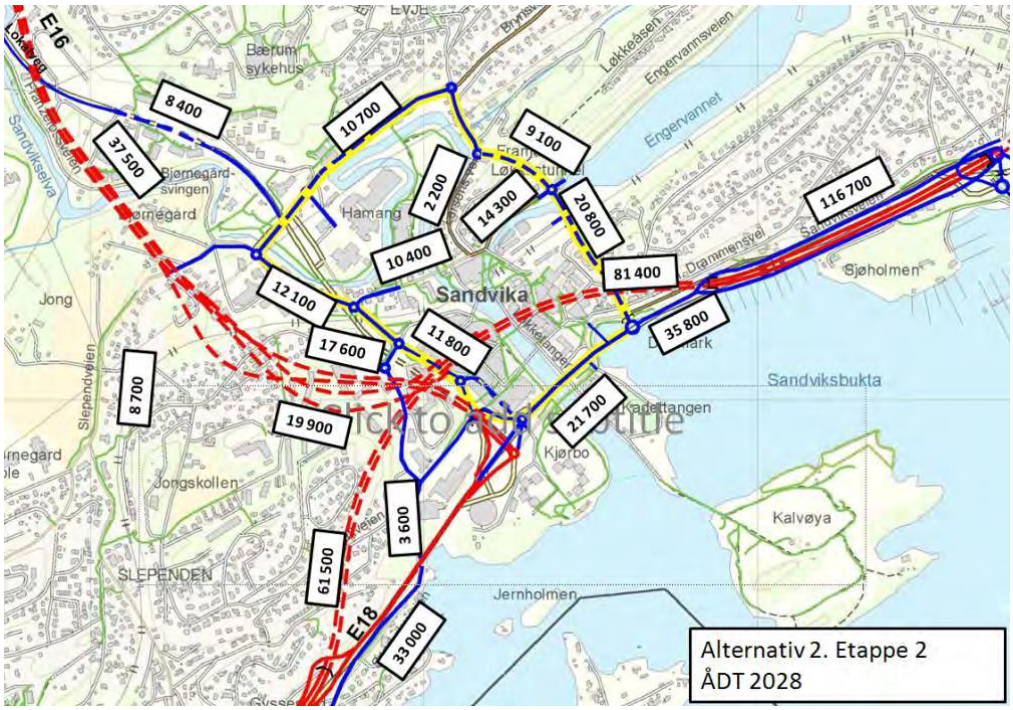
For å sikre fremkommelighet for bussen, har Statens vegvesen fått utarbeidet en optimalisert løsning, hvor bussen går i egen busstrasè.



Optimalisert illustrasjonsplan - med egen busstrasè – Statens vegvesen 2014

Ved ny bussløsning langs E18 Vestkorridoren legges det opp til busstopp på/ved sentrale knutepunkt. I Sandvika er det anbefalt (jmfr rapport Urbanet Analyse- 2018) at busstopp/holdeplass bør ligge nær opp mot rådhuset. Holdeplassen bør ha enkel tilkomst ifht øvrig gang- og sykkelnett.

Oppstart planarbeid av E18-parsell Ramstadsletta – Slependen er satt til senhøsten 2018. Ut fra foreløpig framdriftsplan legger Statens vegvesen opp til byggestart i 2024.



Beregnet ÅDT på veinettet i Sandvika i 2028 med full utbygging av nytt hovedveisystemet (Statens vegvesen)

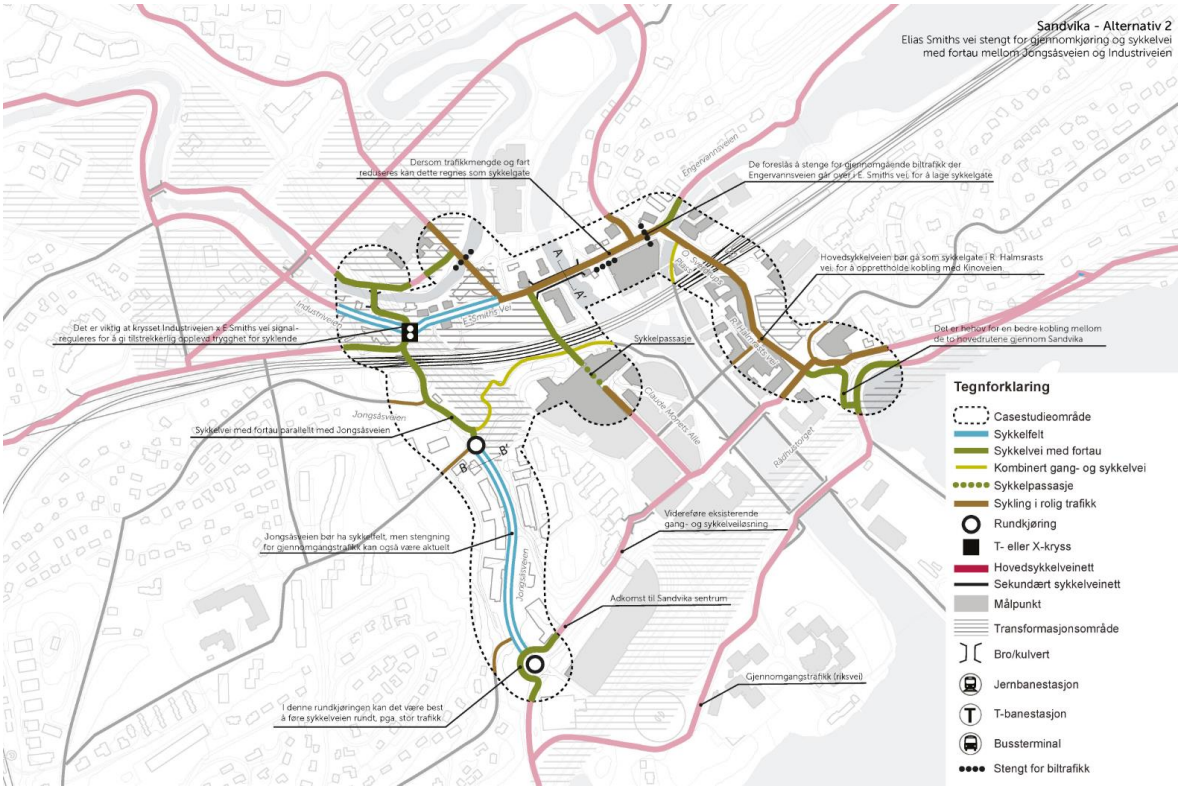
Viser til Bærumskart: http://webhotel3.gisline.no/webplan_0219/gl_planarkiv.aspx?planid=201101

2.3. Bærum kommune – Sykkelstrategi 2018-2030

Sykkelstrategi med plan for sykkelveinettet definerer ambisjon og målsettinger for sykkelbruken i Bærum kommune, og strategien skal være overordnet og legges til grunn for all arealplanlegging i Bærum.

Det er en klar ambisjon om at det skal være attraktivt å sykle for alle i Bærum. Hovedmålene i strategien er å øke andelen syklende fra dagens nivå på 3 % til 7 % innen 2025, og til 20 % innen 2030.

Planen for sykkelveinettet angir hvor det bør være tilrettelagt for sykkel i Bærum kommune. Planen er delt opp i et hovedsykkelveinett og et sekundærsykkelveinett og angir hvilke standardiserte løsninger som bør brukes innenfor disse kategoriene. Innenfor hovedsykkelveinettet anbefales separate løsninger for syklistene (sykkelfelt eller sykkelvei med fortau) eller ved lite motorisert trafikk; sykkelgater.



Sykkelstrategi Sandvika 2018

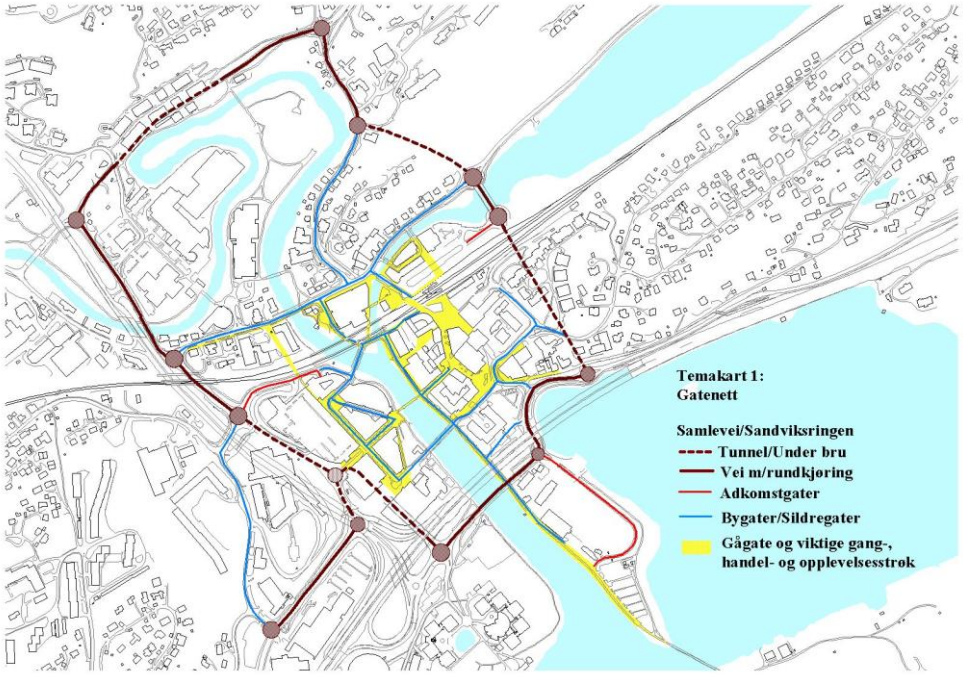
For mer informasjon: Saken er ikke ferdig behandlet per 8.8.2018.
https://www.baerum.kommune.no/innsyn/byggesak/wfinnsyn.ashx?response=journalpost_detaljer&journalpostid=2017257292&

2.4. Gatebruksplan Sandvika

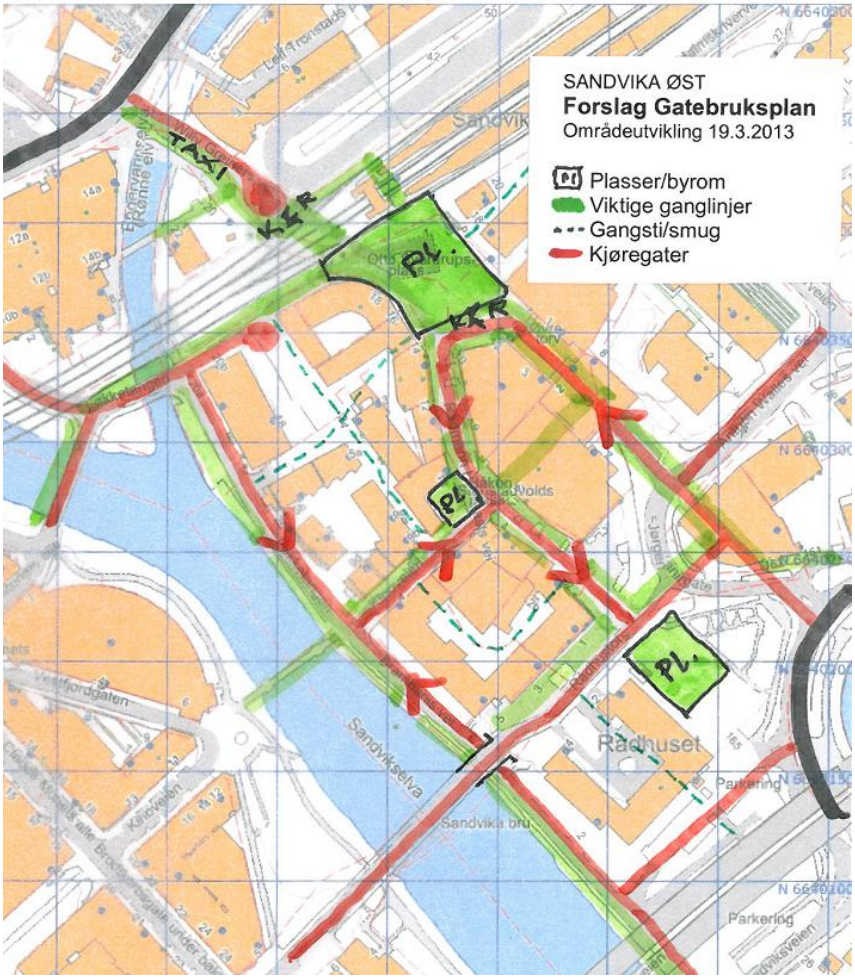
Gatebruksplanen fra 2004 har vært et sentralt verktøy for utvikling av Sandvikas gater og byrom. En hovedmålsetting med planen har vært å er å tilrettelegge for en allsidig byutvikling i området, med særlig vekt på å styrke Sandvikas rolle som senter for handel, rekreasjon og kulturaktiviteter.

Viktige momenter i planen har vært å forbedre og foredle forbindelsene mellom de ulike bydelene, videreutvikle det eksisterende gatenettet, tilrettelegge for gode offentlige rom samt gi økt prioritering av myke trafikanter i sentrumsområdet. Gatebruksplanen er ment å skulle tilrettelegge for fremtidig utvidelse av sentrumsområdet mot nord og vest, som vist i Helhetsplan for Sandvika.

Samlevei/ Sandviksringen	hovedveien rundt Sandvika, definerer Sandvika sentrum
Adkomstgater	gater med hovedsakelig adkomst- og oppholdsfunksjon og som er knyttet til Sandviksringen. Trafikkbildet preges av biltrafikk og utforming er mer som veianlegg enn urban gate.
Bygater/Sildregater	typiske urbane gater med stor grad av blandingstrafikk, betjener flere forskjellige funksjoner - gjerne samtidig – transport, fotgjengere, parkering og varelevering.
Gågate og viktige gang-, handel- og opplevelsesstrøk	Rådmann Halmrasts vei og områder/strøk med mye gangtrafikk, tilrettelagt for handel og opphold.



I forbindelse med Områdereguleringen for Sandvika øst ble det utarbeidet forslag til nytt kjøremønster. I forslaget til gatebruksplan vises det hvilke gater eller deler av disse som skal benyttes av fotgjengere, syklister og bilister. Planen angir viktige bilfrie plasser/byrom, gateparkering samt plassering av taxi-holdeplass og kiss&ride tilknyttet jernbanestasjonen.



Skisse gatebruksplan 2013

Gatebruksplanen er nå under revidering, og planen skal etter hvert bli erstattet av en ny Vei- og gateplan for hele Sandvika.