



SANDVIKA

- LIVET I FJÆRA -

lpo
ARKITEKTER

grindaker

RAMBOLL

INNHold

INTRODUKSJON

1. ESSENSEN AV SANDVIKA

2. PLANGREP

3. LIVET I FJÆRA

lpo
ARKITEKTER



grindaker

RAMBOLL

RAPPORT A3 - STÅENDE
INNSENDT 26.NOVEMBER.2018
PRESENTERT FOR BÆRUM KOMMUNE 28.NOVEMBER



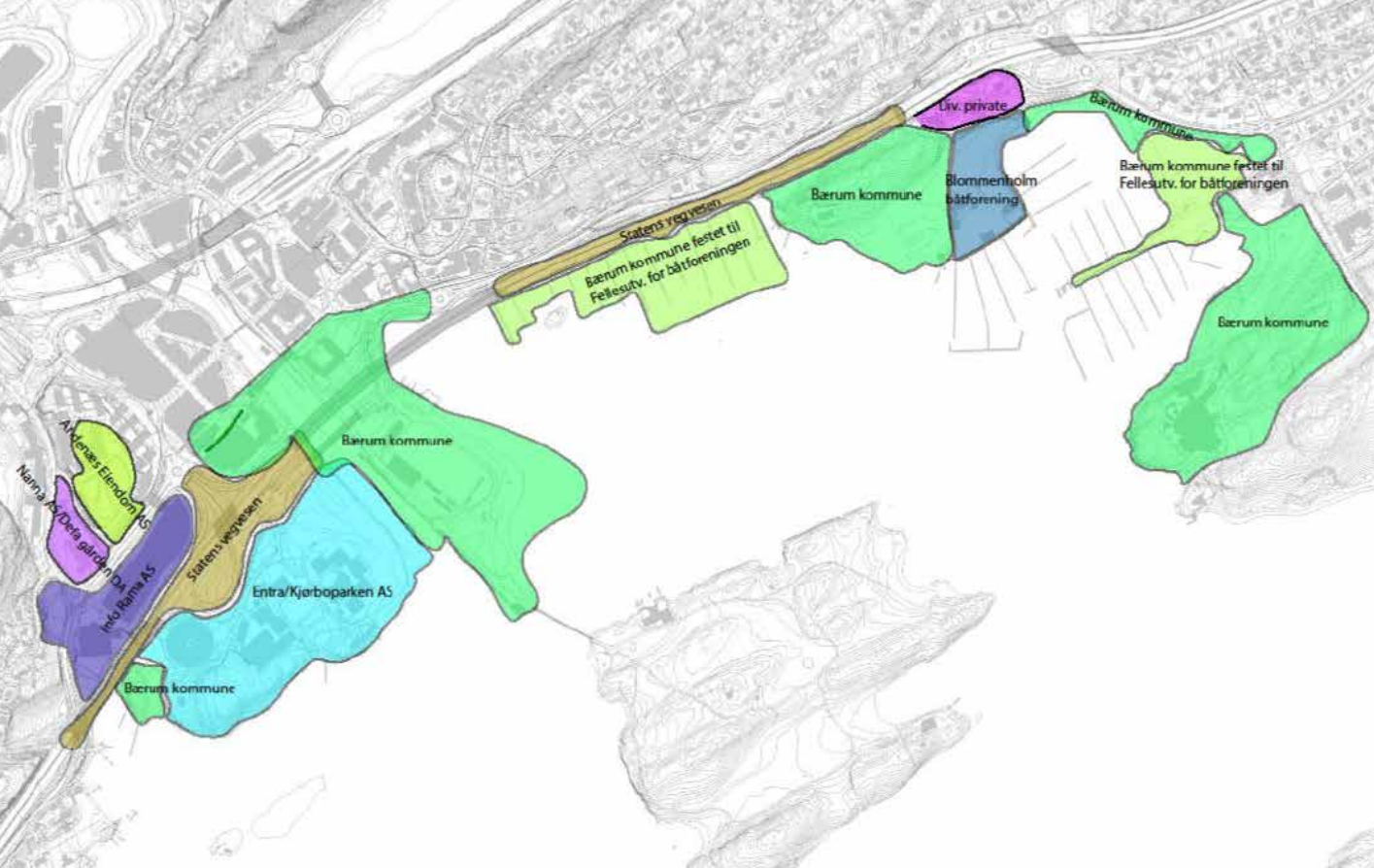


OM PROSJEKTET

Bærum kommune har invitert team LPO - Grindaker - Rambøll til å utarbeide et mulighetsstudie for Sandvikas nye sjøfront.

Bakgrunnen for prosjektet er at e18 planlegges lagt i tunnel under Sandvika og at dagens E18-trasè skal erstattes av et mindre omfattende lokalveisystem. Samtidig har Bærum et stort masseoverskudd som følge av flere store samferdselsprosjekter i kommunen og det foreligger planer om å benytte noen av disse massene til utfylling i sjøen langs Laksberget.

Bærum kommune har derfor et behov for å se utvikling av sjøfronten og bakenforliggende by under ett. Gjennomføringen av parallellopdraget er et bidrag inn i det kommende planarbeidet og har som mål å belyse potensialet langs hele Sandvikas sjøfront.



MÅL OG VISJON

Bærum kommune har som mål at utvikling av sjøfronten skal tilby befolkningen et attraktivt bymiljø – som tilfører Sandvika nye kvaliteter og foredler dagens kvaliteter, ved å:

- I. Styrke sjøfronten og Sandvikas identitet – ved å utvikle de naturgitte, identitetsskapende og stedlige kvalitetene.
- II. Planlegge og tilrettelegge for en balansert og bærekraftig utbygging og transformasjon som bidrar til mer byliv – med fler bosatte, arbeidstagere, tilreisende og helårsaktiviteter.
- III. Etablere og videreutvikle attraktive byrom, bedre sammenhengen mellom bydelene og øke den allmenne tilgjengeligheten til området.
- IV. Foredle sjøfrontens rolle som et aktivt og attraktivt rekreasjons- og bymiljø. Til vanns og land.

Kilde: *Program for parallelløppdrag*. Bærum kommune 2018

ILLUSTRASJONER OG BILDER:

Øverst: Utklipp av Statens Vegvesens illustrasjon "optimaliserte løsning"

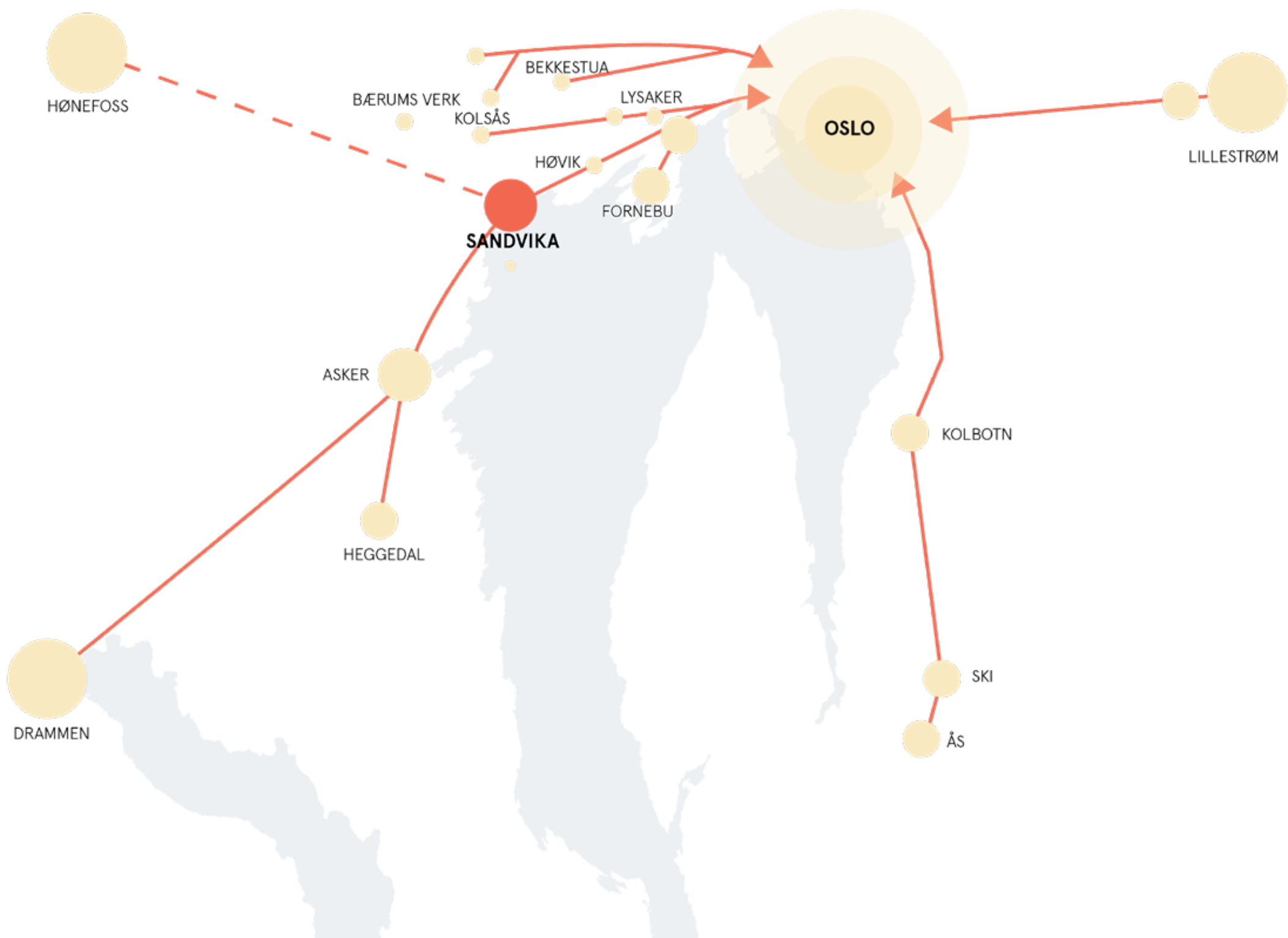
Nederst v: Utklipp av illustrasjon "Planområde med influensområde." *Program for parallelløppdrag*, Bærum Kommune 2018

Nederst m: Utklipp av illustrasjon "Eiendomsforhold." *Program for parallelløppdrag*, Bærum Kommune 2018

Nederst h: Foto Sandvika. *Presentasjon i oppstartsseminaret*. Bærum Kommune 2018

I. ESSENSEN AV SANDVIKA





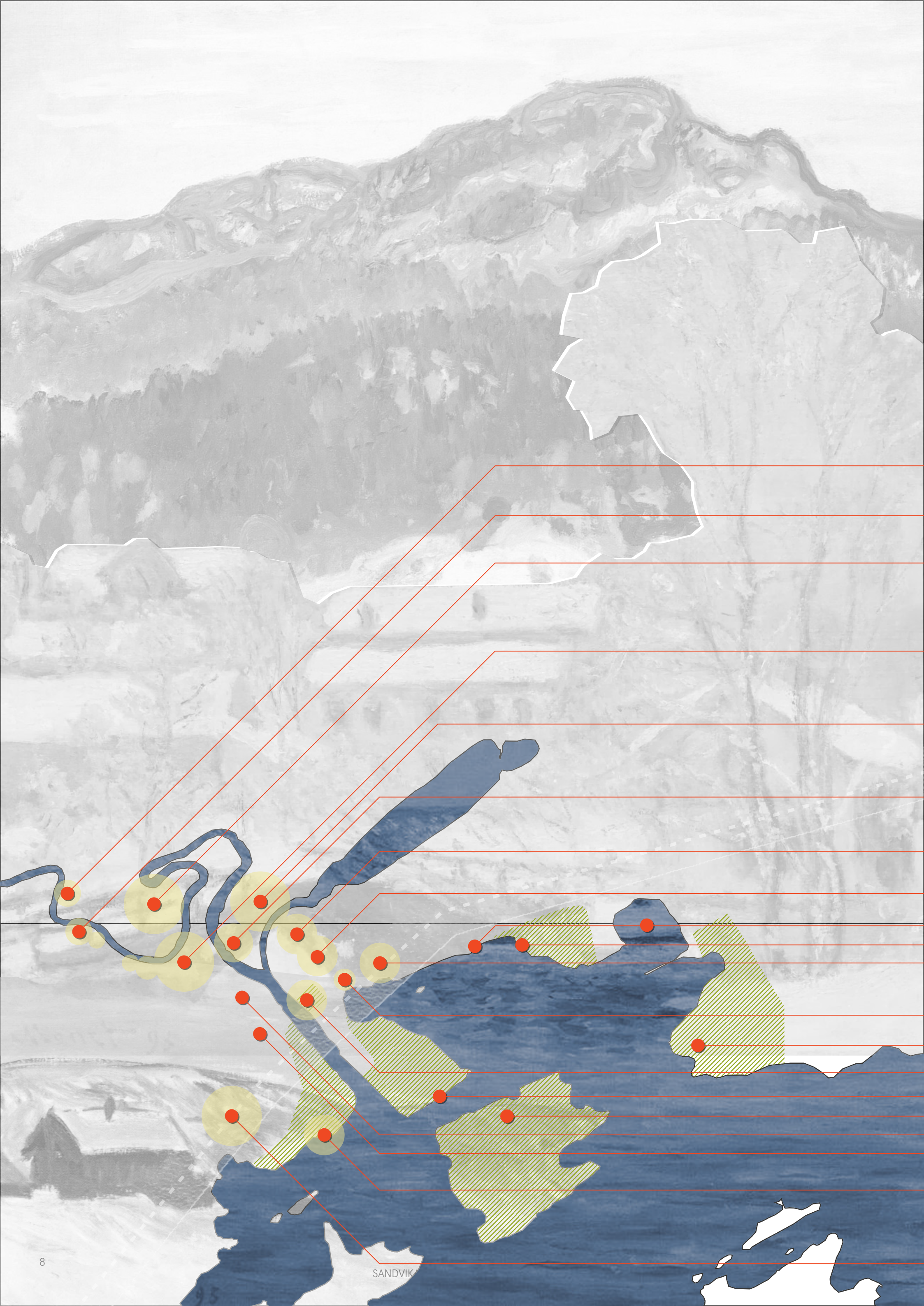
SANDVIKA I REGIONEN

Som følge av Sandvikas lokalisering og tilknytning til viktig infrastruktur er byen allerede et nasjonalt transportknutepunkt og en regional by. Dette gir et stort utviklingspotensial og mange muligheter, men vi mener det er viktig at byen utvikles med utgangspunkt i at Sandvika skal være et attraktivt lokalt bysenter. Sandvika skal ikke være "byen man passerer på E18," og har med det potensial til å bli et tydeligere målpunkt i både regionen og i Bærum spesielt.

Dette kan gjøres ved å:

- I. Tydeliggjøre Sandvika som kommunens hovedstad og jobbe for at Sandvika skal være den ønskede byen å bo i.
- II. Styrke Sandvika som målpunkt i kommunen ved å videreutvikle eksisterende kulturliv, kollektivtrafikk internt i kommunen, samt de fantastiske sport-, fritids og rekreasjonsmuligheter.
- III. Styrke Sandvika som mulig regionhovedstad, med attraktive kontor-, nærings- og forretningslokaler.

For at sjøfront skal svare til kommunens visjon "– til å være stolt av" må området utvikles med utgangspunkt i at Sandvika skal være en vakker by for alle. Med både boliger, et variert byliv og gode rekreasjonsmuligheter. Dersom visjonen realiseres vil det som en naturlig konsekvens også styrke Sandvika rolle som knutepunkt og regional by. Vi mener Sandvika ikke må velge mellom enten å være et knutepunkt, en regional by eller et lokalt bysenter, men at de tre henger tett sammen.



KVALITETER I SANDVIKA

Mange av oss som kommer utenfra assosierer Sandvika med E18, gjennomfartstrafikk og Sandvika Storsenter. E18 er i dag et dominerende element i bybildet, men dersom vegsystemet transformeres har byen utrolig mange kvaliteter som vil få en mer fremtredende rolle i byen.

ALBERT OLSENS SMIE OG LÅSVERKSTED

DE FØRSTE HOVEDVEIENE

HAMANG PAPIRFABRIKK

HANDELS- OG HÅNDVERKS-SANDVIKA

SVEITSERSTILBEBYGGELSE

LØKKE

SANDVIKA STASJON

1970-TALLSBEBYGGELSEN

BÅTLIV

SJØHOLMEN

SVEITSERSTILBEBYGGELSE

MALMSKRIVERGÅRDEN

HENIE ONSTAD KUNSTSENTER

DEN HVITE BYEN VED FJORDEN

KADETTANGEN

KALVØYA

SANDVIKA STORCENTER

BÆRUM KULTURHUS

KJØRBO GÅRD

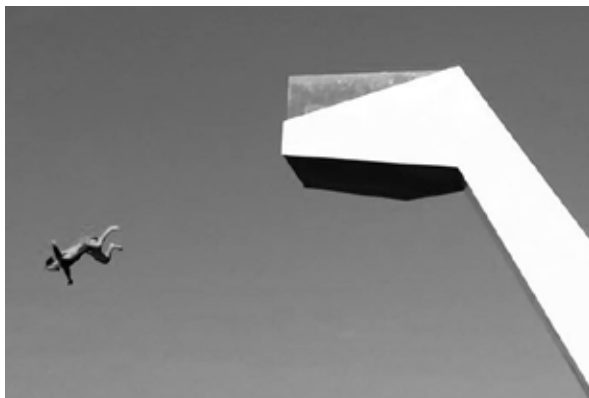
INFO-RAMA-KOMPLEKSET



Kjørbo gård, Sandvika, Bærum, 1904
Bildet er tatt fra Nesøya mot Kolsås.



Henie Onstad Kunstsenter



Stupetårn Kadettangen



Malmskrivergården



Sandvika rådhus, (Bærum herredshus)



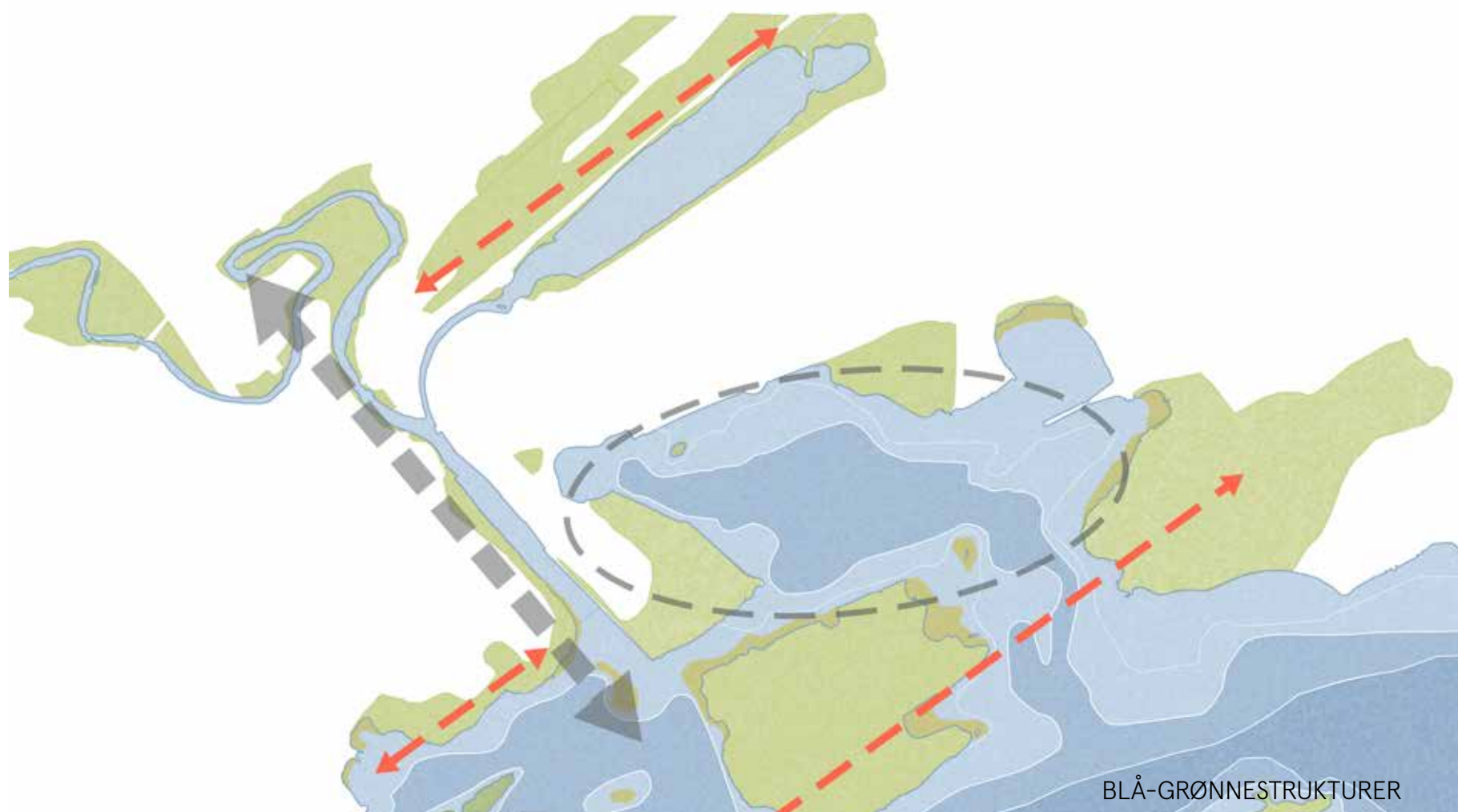
Bærum Kulturhus



Bygging av E-18 forbi Sandvika, Bærum.
(Tidl. Riksvei 40). Fotografert 1964.



Sandvika Storsenter



BLÅ-GRØNNESTRUKTURER

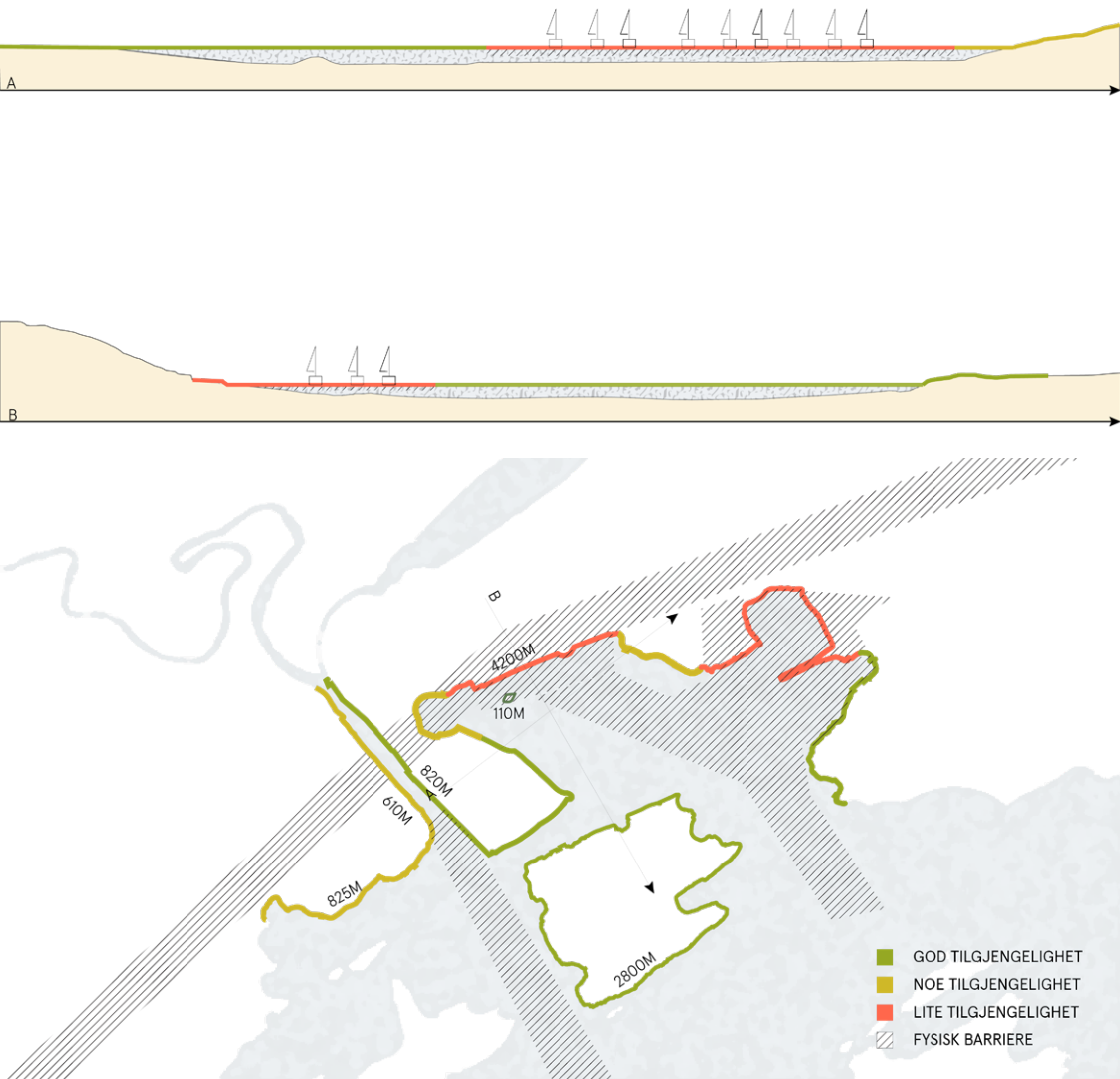


TOPOGRAFI. BYEN I LANDSKAPET

ELV OG FJORDBY

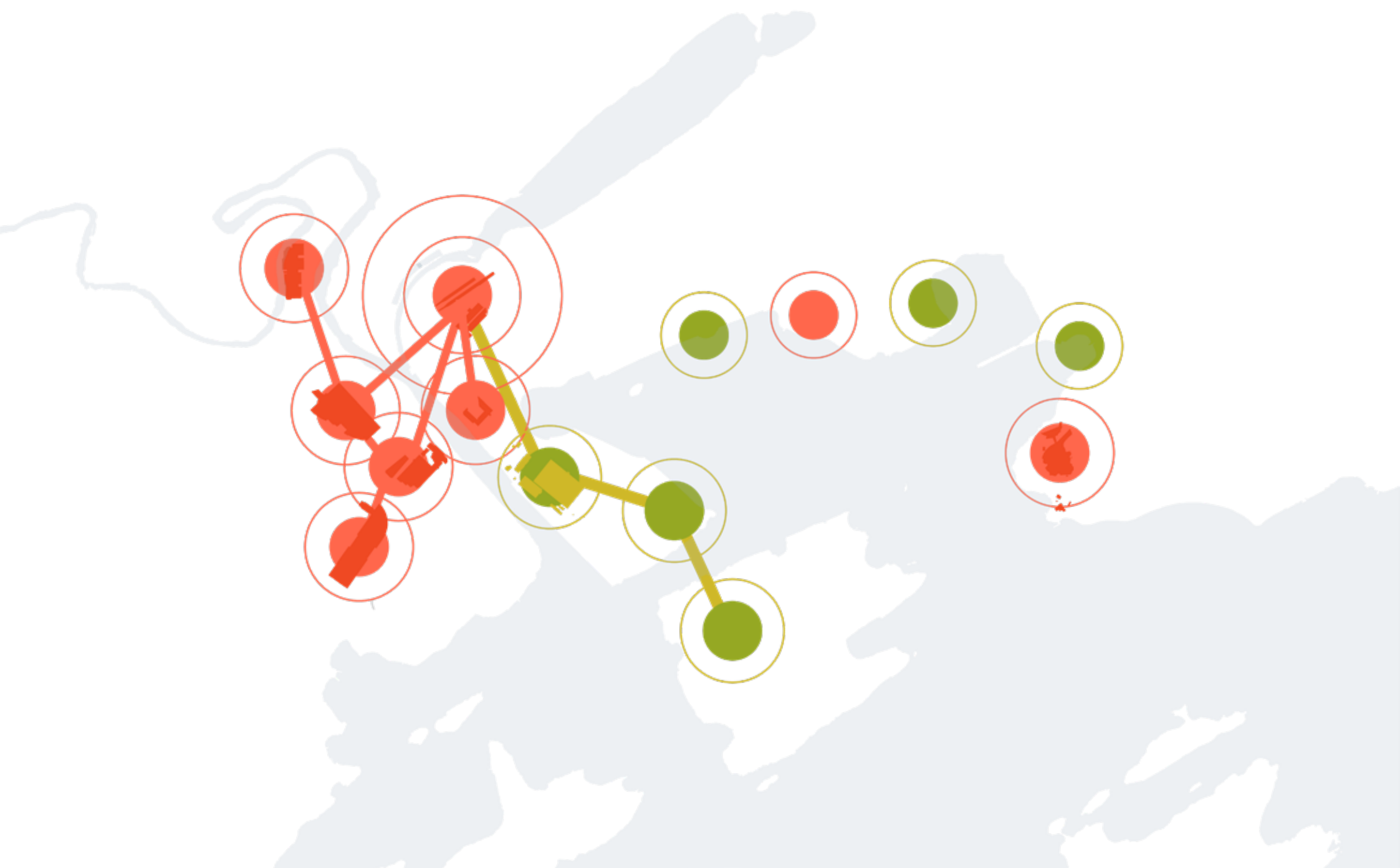
Sandvika ligger i et åpent fjordlandskap, typisk for Oslofeltet. Når en ser på topografien legger en merke til at sentrum ligger i et lavbrekk langs sandvikselven og at byen avgrenses av åslandskapet i øst og i vest.

Nærheten til Sandvikselven, fjorden og alle friområdene er åpenbare kvaliteter. Men selv om den blå-grønnestrukturen allerede er en relativt tydelig del av Sandvika er det et stort potensial for at sammenhengen mellom elven, byen og fjorden forsterkes. På den måten kan Sandvika oppleves som både elvebyen og fjordbyen.



OVERGANGEN - TILGJENGELIGHET

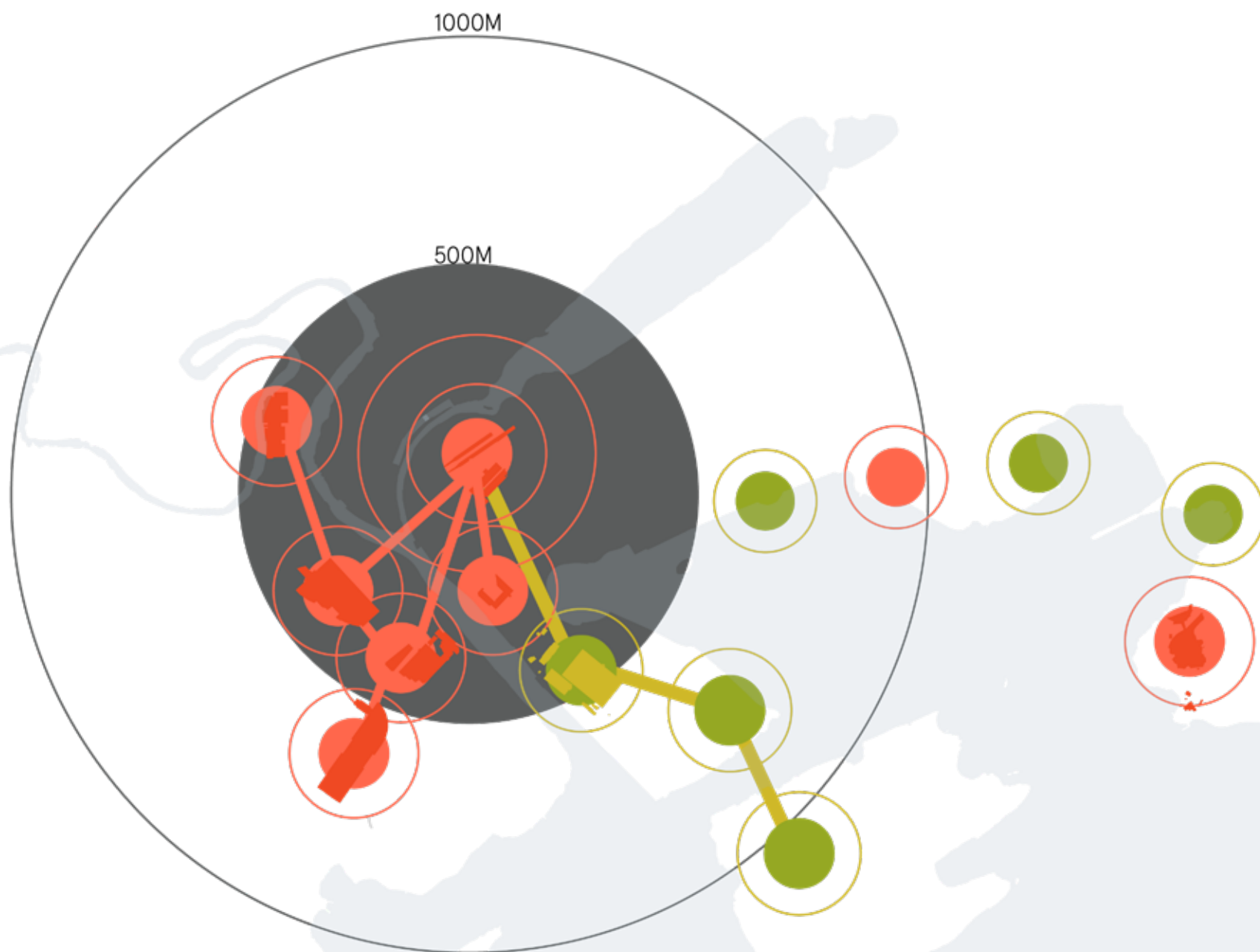
Innenfor studieområdet er det over 7km strandlinje mot fjorden og elven. I tillegg er det små avstander til Kalvøya og det øvrige øylandskapet. Samtidig er mye av vannkanten lite tilgjengelig som følge av større barrierer både på land- og sjøsiden. For å skape en elv- og fjordby vil det derfor være viktig å at kysten gjøres tilgjengelig. Alt må ikke være strandlinje, men det at kystlinjen er så lang muliggjør at vi kan jobbe med overgangen på flere ulike måter.



MÅLPUNKTER

Det er en kvalitet for Sandvika at mange viktige målpunkt ligger i det eksisterende sentrum og spesielt i aksen mellom stasjonen og Kalvøya. Mellom byen og naturen. Langs fjorden er det flere "grønne" målpunkt for idrett og fritid, men disse er pr. i dag noe isolert og oppleves ikke som en del av byen.

Selv om sammenhengene er litt dårlige ser vi det som en kvalitet at hele studieområdet har egne attraksjoner. Spesielt fordi dette betyr at mange både bruker og har et sterkt forhold til fjorden.



SMÅ AVSTANDER

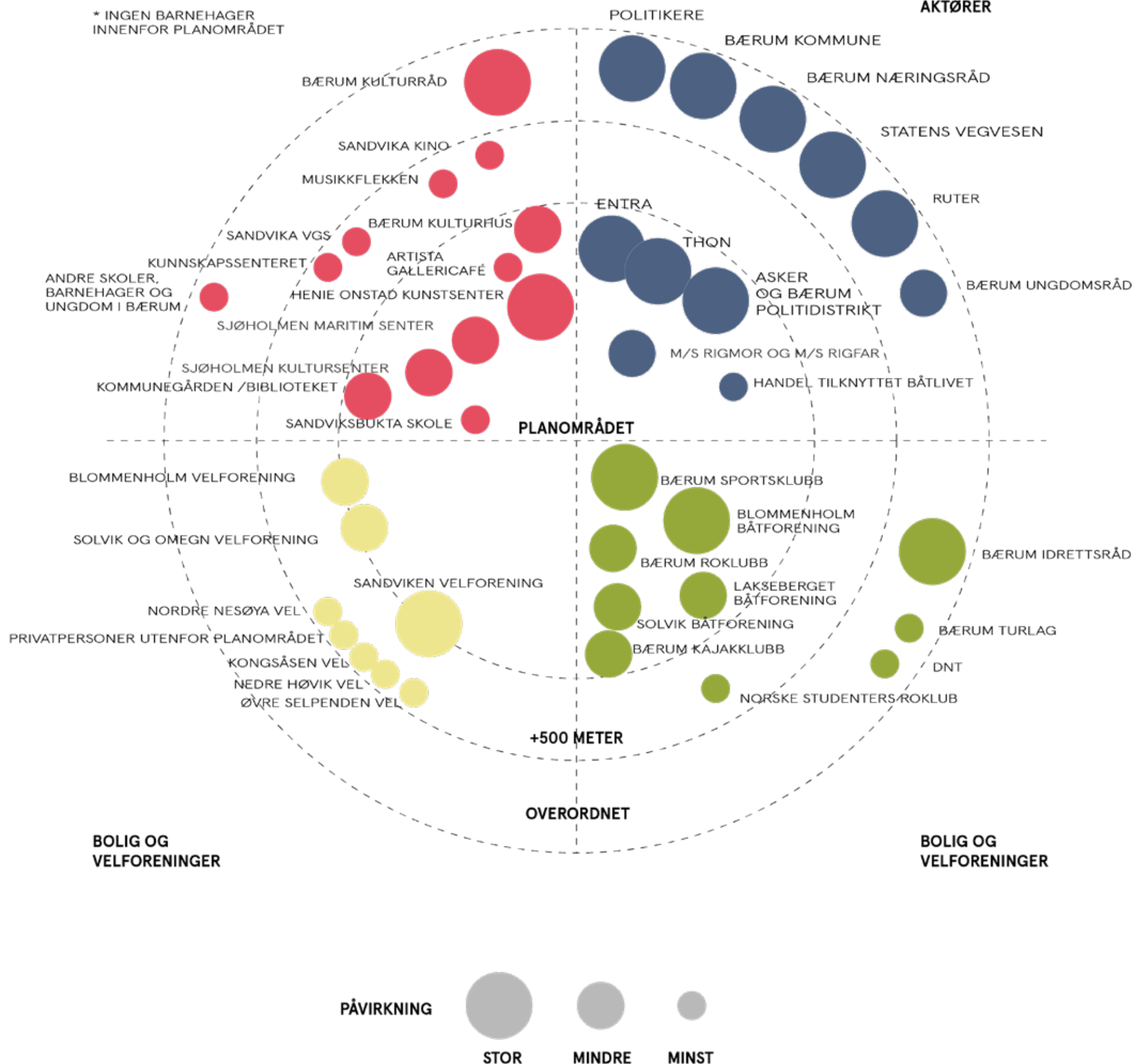
Alt ligger til rette for å planlegge en fremtidsrettet by der sykkel og gange både er attraktivt og det mest praktiske. Sentrum ligger i et lavbrekk og det er kort gangavstand fra stasjonen til mange viktige målpunkt, til fjorden og naturen.

Vi tror derfor det vil være viktig å jobbe for å fortette og forsterke det eksisterende sentrum slik at en også kan videreutvikle og dyrke det grønne i randsonen.

KULTUR OG UTDANNING

* INGEN BARNEHAGER INNENFOR PLANOMRÅDET

NÆRING OG OFFENTLIGE AKTØRER

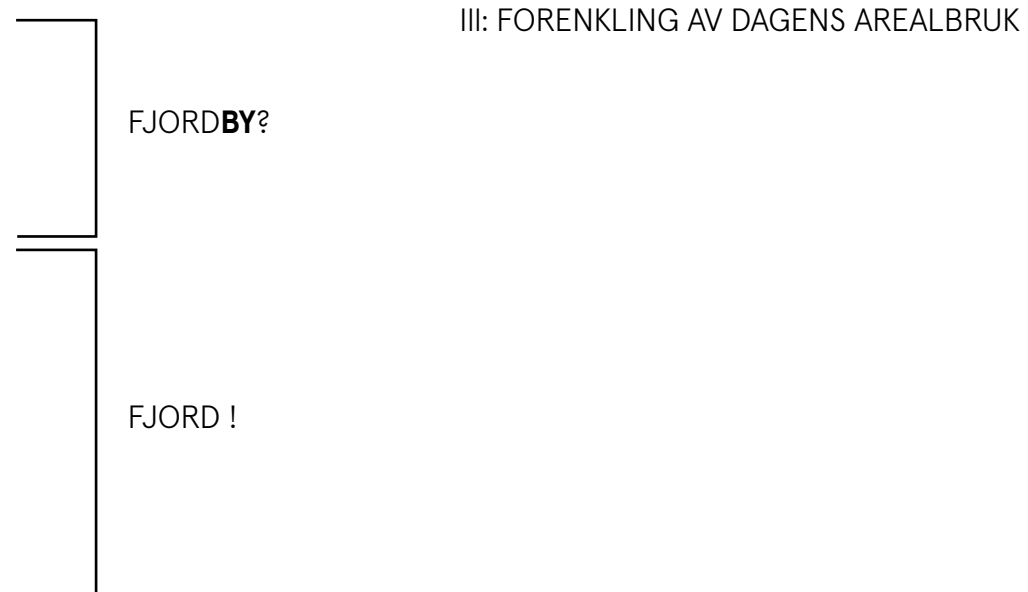
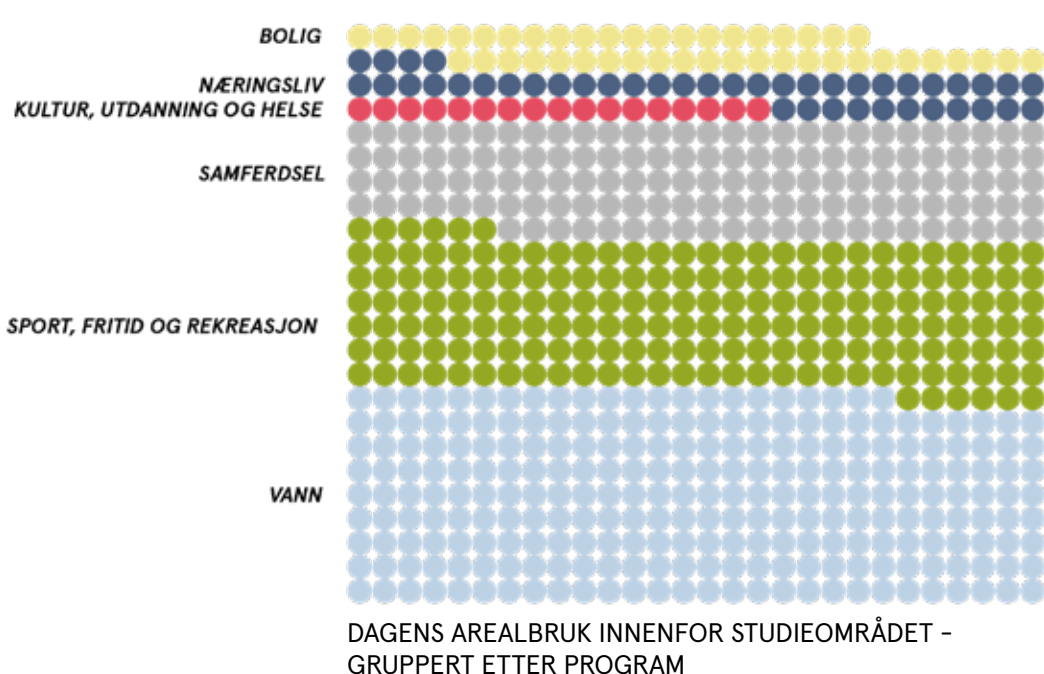
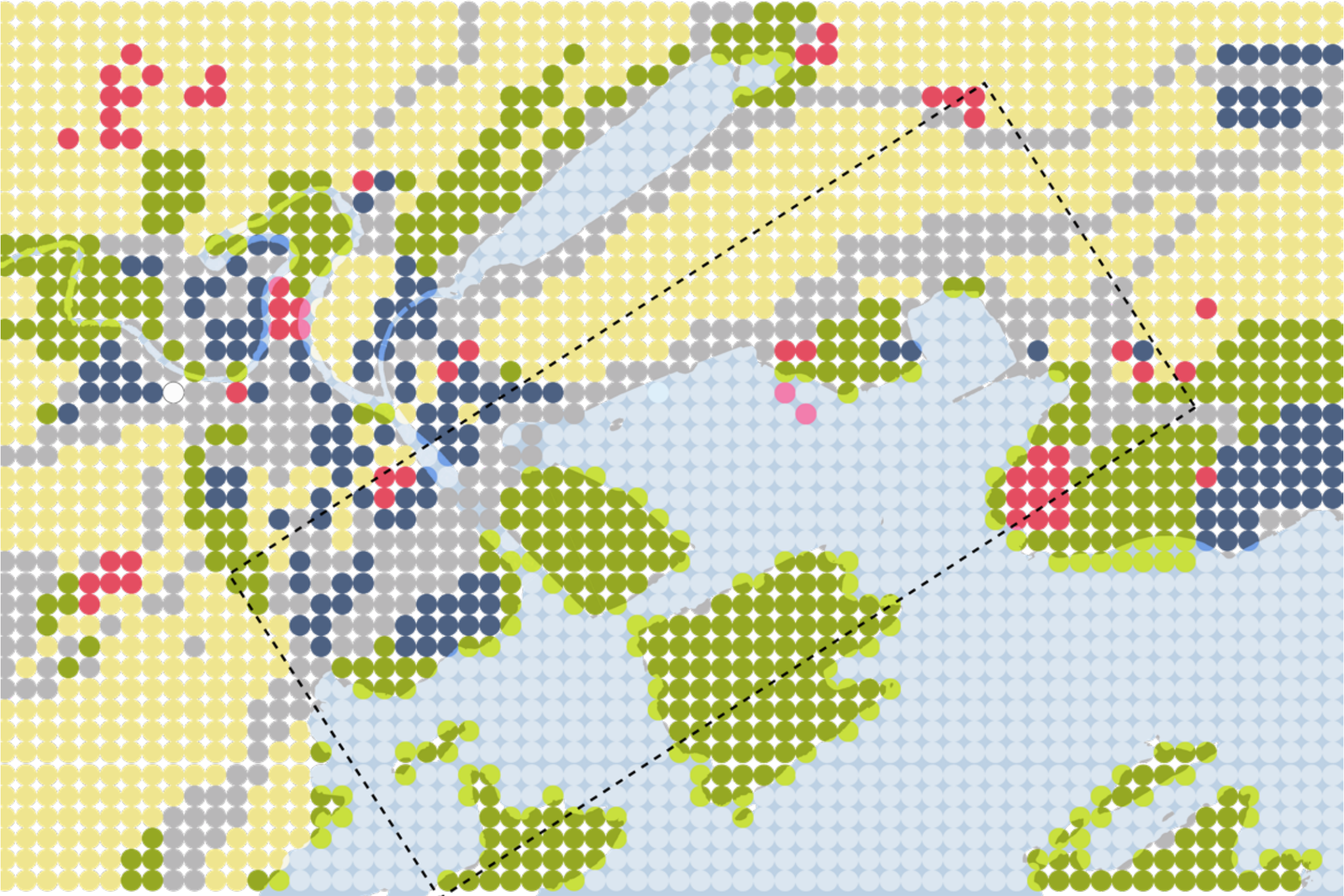


AKTØRER

Når vi ser overordnet på bruken av området er det tydelig at sjøfronten er relativt godt brukt og at det er lagt til rette for mange sport- og fritidsaktiviteter. Sammen med et relativt godt kulturliv i både sentrum, på Sjøholmen og på Høvikodden er dette program og aktører som er identitetsskapende og som må få lov til påvirke og bidra aktivt i utviklingen. Vi ser det som en ressurs at mange allerede benytter området og mener at disse aktørene bør få ta en sentral del i prosessen når sjøfronten skal utvikles. I tillegg er dette program som tiltrekker seg barn og unge. Stemmer som må lyttes til og som krever en ekstra oppfølging når vi planlegger fremtidens byer.

Videre er det kjent at det er få boliger innenfor studieområdet. For å sikre aktivitet til flere tider av døgnet, og for å skape et større marked for den lokale næringen, bør dette endres uten at området privatiseres. Det bør jobbes for en variert boligsammensetting og økt tetthet. Men selv om det er få boliger innenfor studieområdet i dag, kan en ikke glemme at sjøfronten også er en viktig del av nærområdet til svært mange og at fjernvirkningen av utvikling vil få betydning for både privatpersoner innenfor og utenfor kommunens grenser.

Utviklingen må skje i tett dialog med det lokale næringslivet, flere store grunneiere, samt Kommunale- og statlige aktører. Det sees på som en styrke at område inkluderer flere viktige aktører som ønsker en utvikling og styrking av både elvebyen og fjordbyen. Det er naturlig at disse får en sentral og aktiv rolle i planleggingsprosessen.



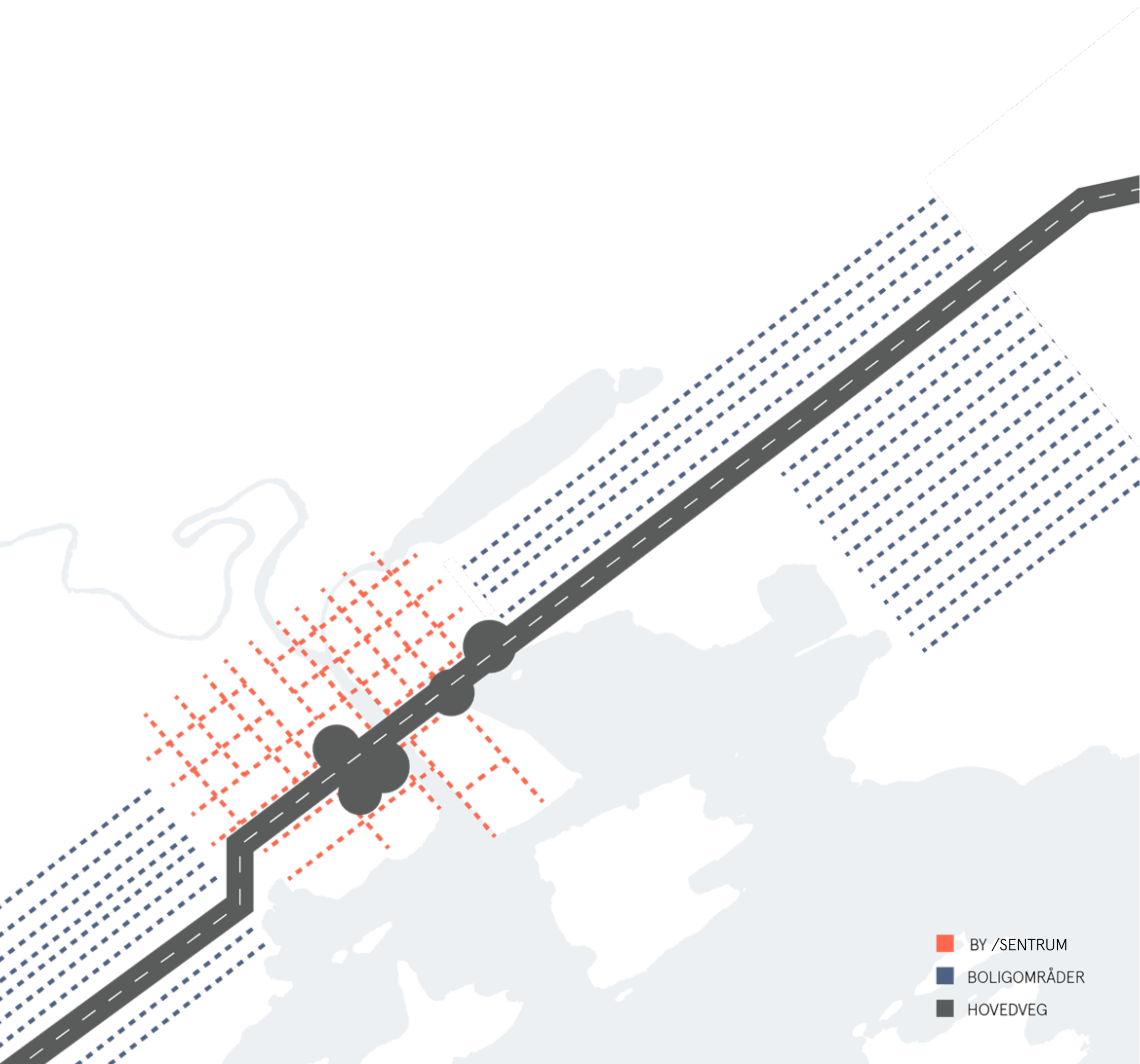
AREALBRUK - VÅR FORSTÅELSE

Når vi ser skjematisk på arealbruken innenfor studieområdet er det tydelig at byen ligger ved fjorden, men ikke at dette er en fjordby. Sentrum, med et variert program, ligger skjult bak mye vegareal og funksjonene langs fjorden er relativt isolerte. For å skape en fjordby mener vi det er viktig å:

- I. Bryte ned de store barrierene mellom sentrum og fjorden ved å kraftig redusere trafikkarealet.
- II. Legge tilrette for mer blandet arealbruk, også langs fjorden.
- III. Videreutvikle Sandvika som knutepunktsby og regionhovedstad ved å legge til rette for mer kontorer og næring i tilknytning til sentrum, togstasjonen og annen kollektivtrafikk.
- IV. Styrke Sandvika som et fremtidsrettet handelssentrum og legge til rette for mer aktivitet mot gatene
- V. Videreutvikle Sandvika som boligby og jobbe for en mer variert boligsammensetting. I dag er det noen leiligheter i sentrum, men ellers er området i stor grad preget av småhusbebyggelse.
- VI. Dyrke og videreutvikle de utrolige kvalitetene langs fjorden og elven. Vannkanten må holdes offentlig og bidra til å skape en vakker by for alle.

II. PLANGREP





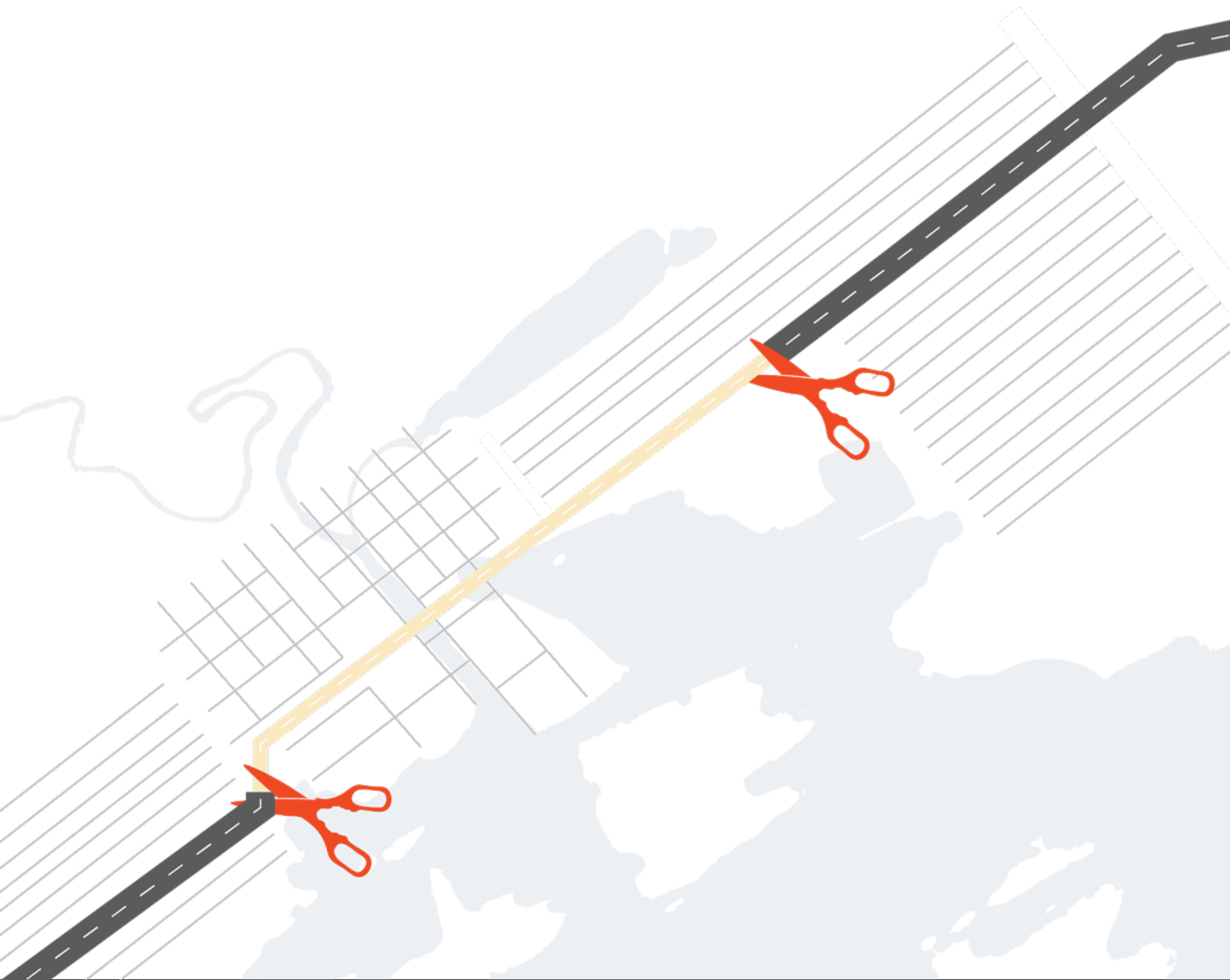
- BY / SENTRUM
- BOLIGOMRÅDER
- HOVEDVEG

1. DAGENS BYSTRUKTUR

Dagens sentrum har en relativt tydelig kvartalsstruktur, ligger langs elven og defineres av fjorden og åsene rundt.

Mye av studieområdet grenser til småhusbebyggelse som følger åsene og de store linjene i landskapet.

Gjennom sentrum dundrer samtidig E18, som både er en fysisk og opplevd barriere. På det meste er det åtte felt mot strandkanten, med flere rundkjøringer og store på- og avkjøringsramper som opptar areal som er viktig for å sikre koblingen mellom sentrum og fjorden.



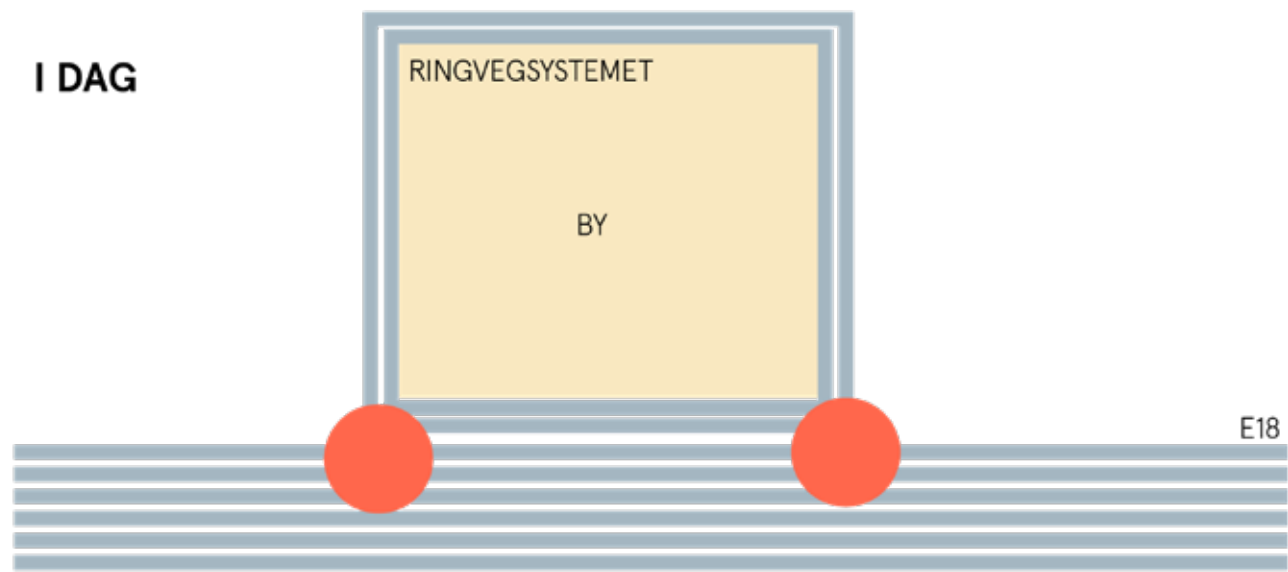
1 - KLIPP AV E18

Vi mener at E18 - også som hovedlokalveg - må fjernes som barriere og gjøres om til en bygate som kan krysses i plan.

Sandvika sentrum skal ikke prioritere gjennomfartstrafikk, men kollektivtrafikk, gående og syklende.

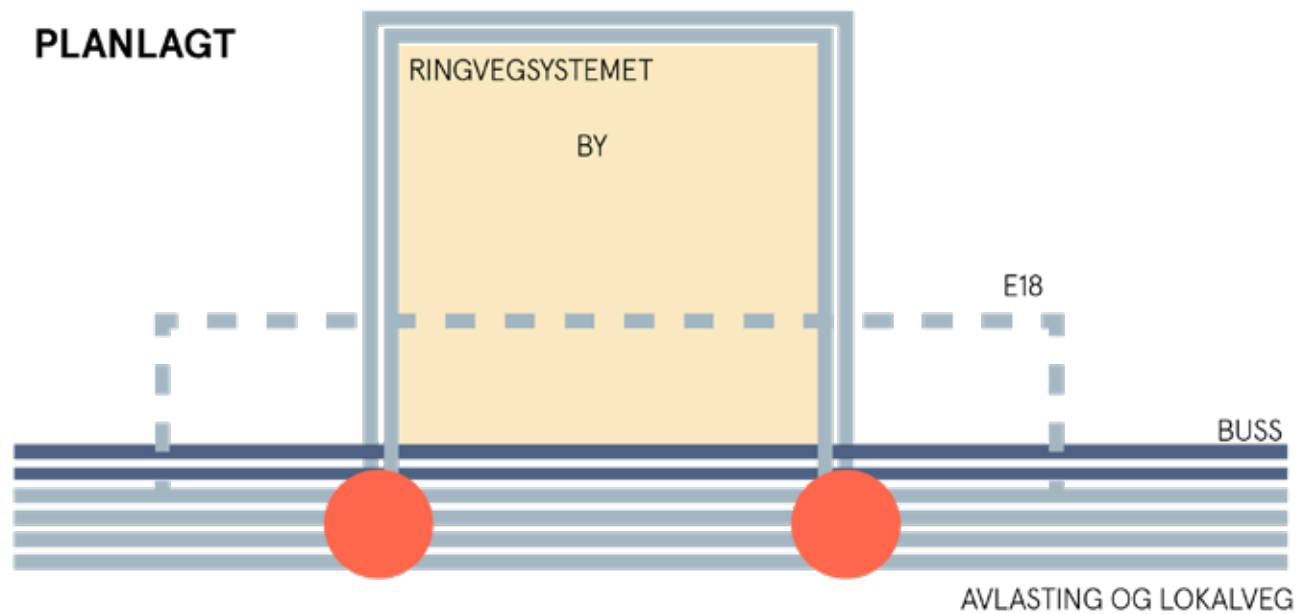
Bylivet i Sandvika skal ha førsteprioritet.

I DAG



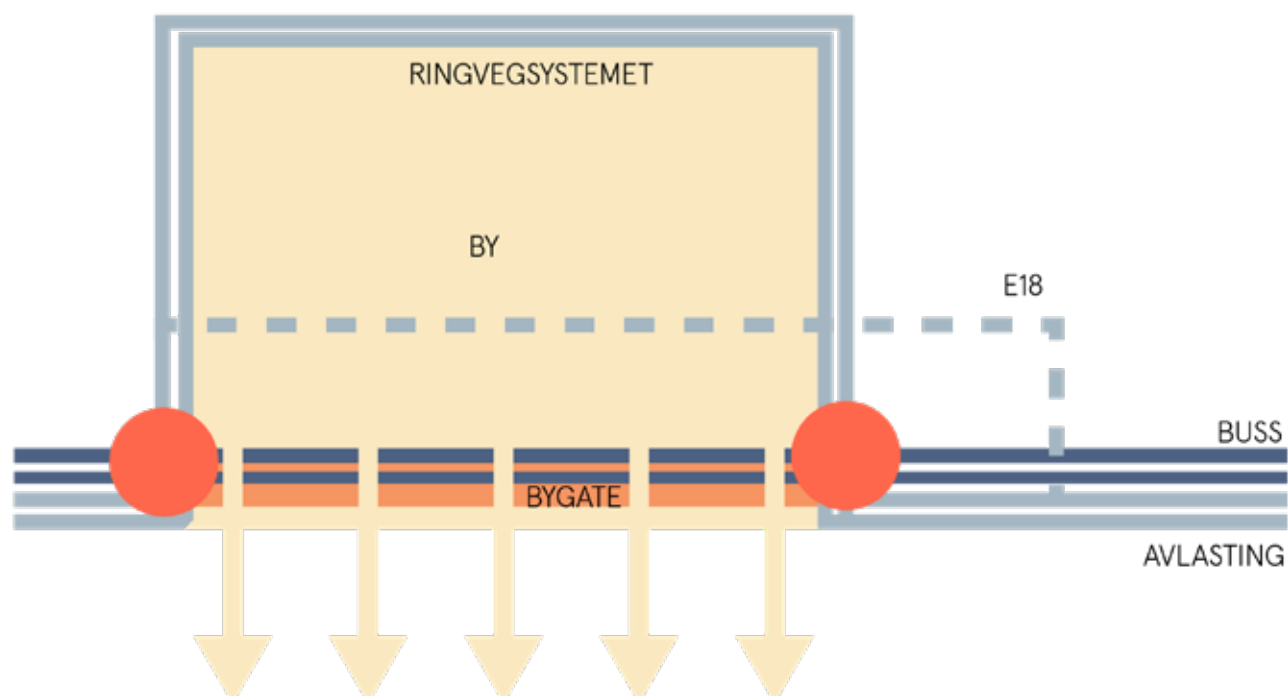
DAGENS TRAFIKKSYSTEM - E18 MED TOTALT SEKS FELT OG RINGVEGEN MED TO.- LIGGER SOM EN STOR BARRIERE MELLOM SENTRUM OG FJORDEN.

PLANLAGT

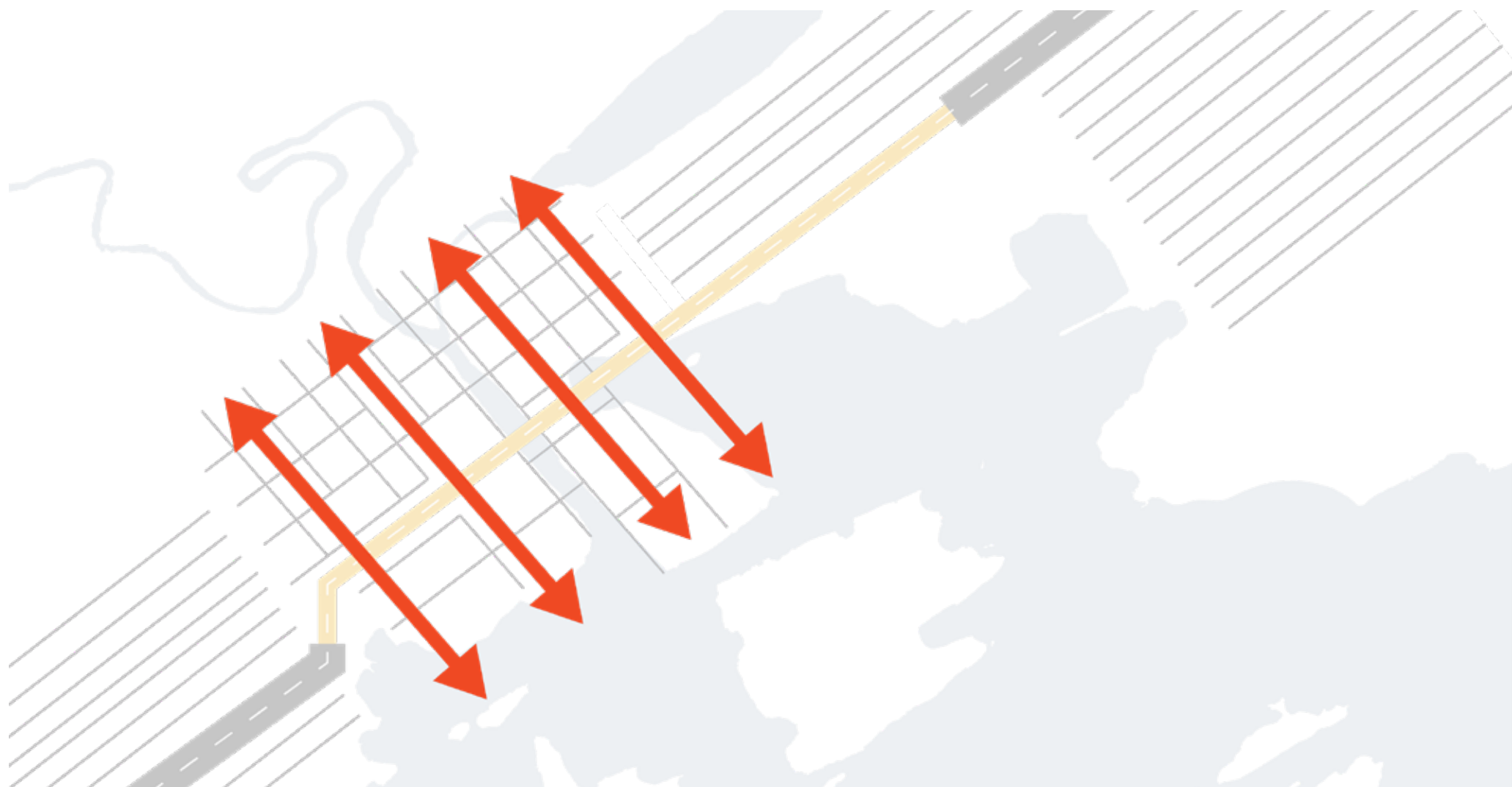


STATENS VEGVESEN PLANLEGGER Å LEGGE E18 I TUNNEL, MEN PGA. KRAV TIL AVLASTNINGSVEG OG ET FULLVERDIG LOKALVEGSSYSTEM ER DET PLANLAGT FIRE FELT FOR PRIVATBILER OG TO FELT FOR BUSS GJENNOM SANDVIKA. MED PLANLAGT PÅKOBLING MELLOM E16, RINGVEGSSYSTEMET OG NY E18 SOM LOKALVEG VIL OMLEGGINGEN AV VEGSYSTEMET, FØRE TIL EN MINDRE OPPLEVD FORBEDRING ENN DET SOM ER POTENSIALET VED ET SÅ STORT INFRASTRUKTURPROSJEKT.

MULIGHET?



VI MENER DET ER VIKTIG Å DEFINERE LOKALVEGSSYSTEMET GJENNOM SANDVIKA SOM EN BYGATE MED BEGRENSET GJENNOMFARTSTRAFIKK OG SAMTIDIG FLYTTE KOBLINGEN MELLOM E16 OG RINGVEGEN UT AV SENTRUM. BUSS KAN FORTSATT PRIORITYERES GJENNOM SENTRUM OG KJØRING TIL EIENDOMMER MÅ VÆRE MULIG.



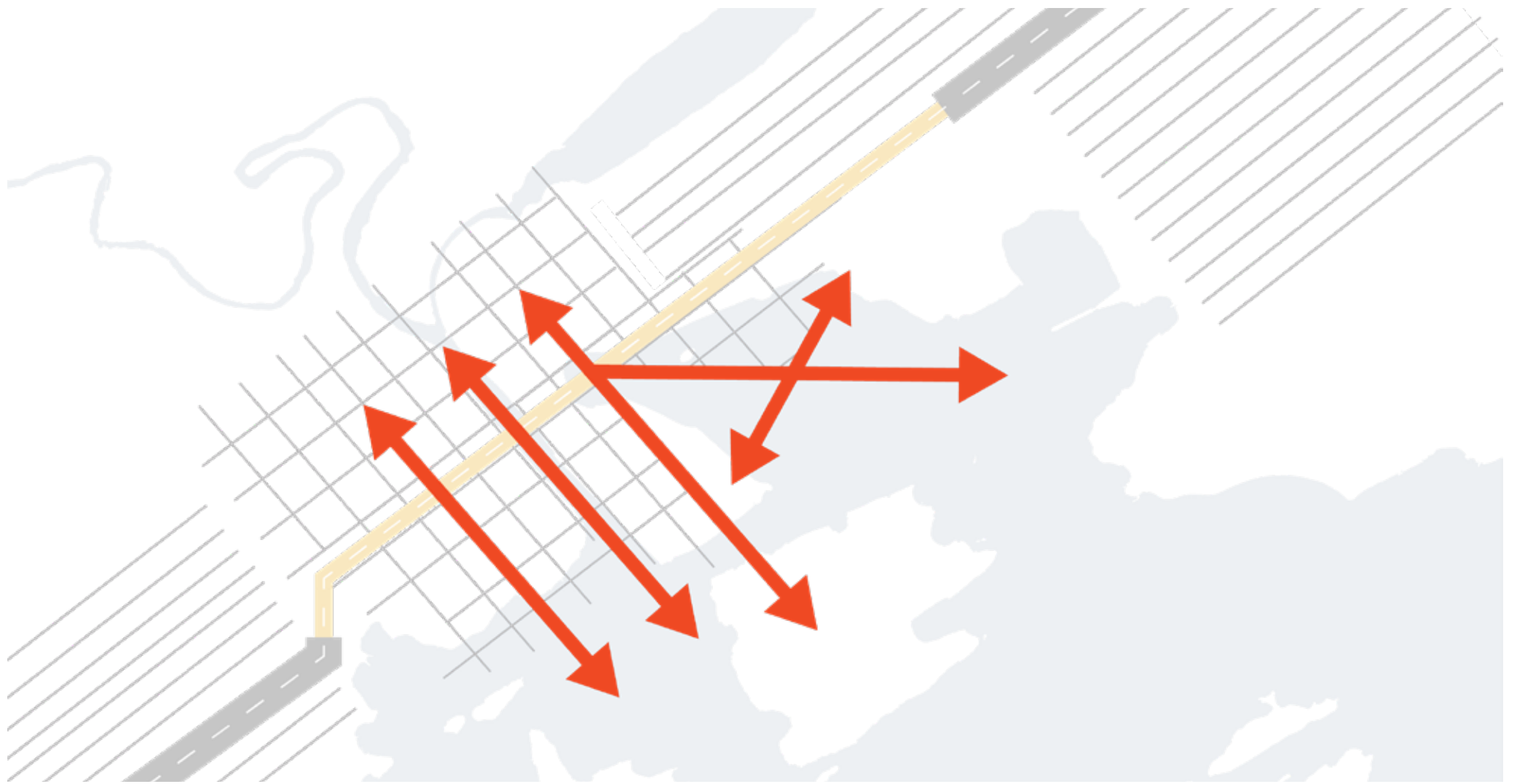
2 – BIND SAMMEN BYEN

For at Sandvika skal bli en fjordby må koblingene mellom eksisterende sentrum og fjorden styrkes slik at både elven og fjorden blir en del av helheten.



3. FORTETT MOT EKSISTERENDE SENTRUM

Vi ønsker å ta utgangspunkt i lavbrekket i landskapet og fortete mot stasjonen og det eksisterende sentrum. Ved å forsterke eksisterende sentrum er det samtidig mulig å videreutvikle det grønne i randsonen. Vi mener det er mulig å planlegge en fjordby som er attraktiv for gående og syklende. Med små avstander internt og god tilgang til grønne- og blå kvaliteter.



4. VIKTIGE SAMMENHENGER

Vi ønsker ikke å fylle igjen vannspeilet i fjorden, men å prioritere noen viktige sammenhenger.

- I. Vi mener det er viktig å åpne mest mulig opp i akse fra rådhuset mot Kadettangen og Høvikodden. Rådhuset skal være et ikon i bybildet, også fra fjorden.
- II. Beholde kontakten mellom friområdene på Kadettangen og Sjøholmen.
- III. Etablere nye koblinger mellom Sandvika vest og fjorden.



5. OVERGANGEN

Dersom vi klarer å skape sammenhengene mellom fjorden og sentrum ønsker vi å jobbe aktivt med vannkanten og ulike overganger fra vann til land.

Vannkanten skal gjøres offentlig tilgjengelig, med fokus på by og mer urbane kvaliteter i forlengelsen av sentrum og mer grønne kvaliteter og rekreasjon i øst og vest.

III. LIVET I FJÆRA

Tilgang til sjøen er en høyt verdsatt kvalitet hos mennesker og må være et gode for alle samfunnslag. Ved å gi alle de samme mulighetene til å komme i fysisk og visuell kontakt med sjøen, gir man også like muligheter for å lære om livet i fjæra og hvordan vi i fremtiden skal forvalte sjøen som en kvalitet og ressurs. Vi ønsker å skape en variert opplevelse langs Sandvikas sjøfront. Det er i dag mange kvaliteter og verdier langs kystlinja. For å forsterke disse har vi jobbet bevisst med overgangen land-vann og fokusert på å skape interessante møter med vannet og bruk av fjæra.

En lang kystlinje vil gi mindre press på noen få utvalgte områder og bidra til gode og varierte opplevelser for alle, som ikke er på bekostning av det sårbare økosystemet fjæra representerer!

I tillegg til å være den definerte tidevannssonen og leveområdet for arter og organismer, skal fjæra være sonen som skildrer de hyppige endringer og rytmene i døgnet gjennom hele året.



SANDVIKA







VÄTNA

LÅKSEBERGET

MARINA 1

MARINA 2



FIRE DELOMRÅDER



KADETTANGEN

Vi foreslår at Kadettangen utvikles som et offentlig tilgjengelig målpunkt for aktivitet. En rekreasjonspark for folk i hele regionen.

Sandvika stadion kan transformeres til et anlegg med lek, fotballbaner, og idrettshaller. Sandvika stadion trenger ikke ha høy tilskuerkapasitet da det bør være mulig å legge større kamper til nye Nadderud eller Fornebu. Området kan dermed åpnes mot det offentlige parkrommet og bli et attraktivt sted for rekreasjon og opphold. De nye idrettshallene kan åpne seg mot elven og skape liv langs elvepromenaden. Her kan det være plass til håndball-, turn-, kampsport- og svømmehaller. Mot rådhuset kan det være plass til en ny VGS eller annet offentlig program som kan dra nytte av de fantastiske fasilitetene.

Vi mener idrett bør ha plass i en by som er i vekst og at kommunen som grunneier bør jobbe for å sikre viktige områder for allmenheten. Dersom det legges opp til transformasjon av de andre delområdene og sentrum for øvrig vil Kadettangen bidra til å forsterke Sandvikas identitet.



KJØRBO

Kjørbo har et stort uforløst potensial. Vi foreslår at området transformeres fra en trafikkmaskin til en blandet by med hovedvekt av kontorer og næring mot den nye bygaten og flotte bomiljøer mot grøntområdene. Her kan utnyttelsen økes og vi mener det bør kunne bygges høyt sentralt på området. I tilknytning til kollektivtrafikken og Sandvika vest. Eksisterende bebyggelse kan på sikt transformeres og naturområdene mot elven, fjorden og ved Kjørbo gård bevares.



LAKSEBERGET

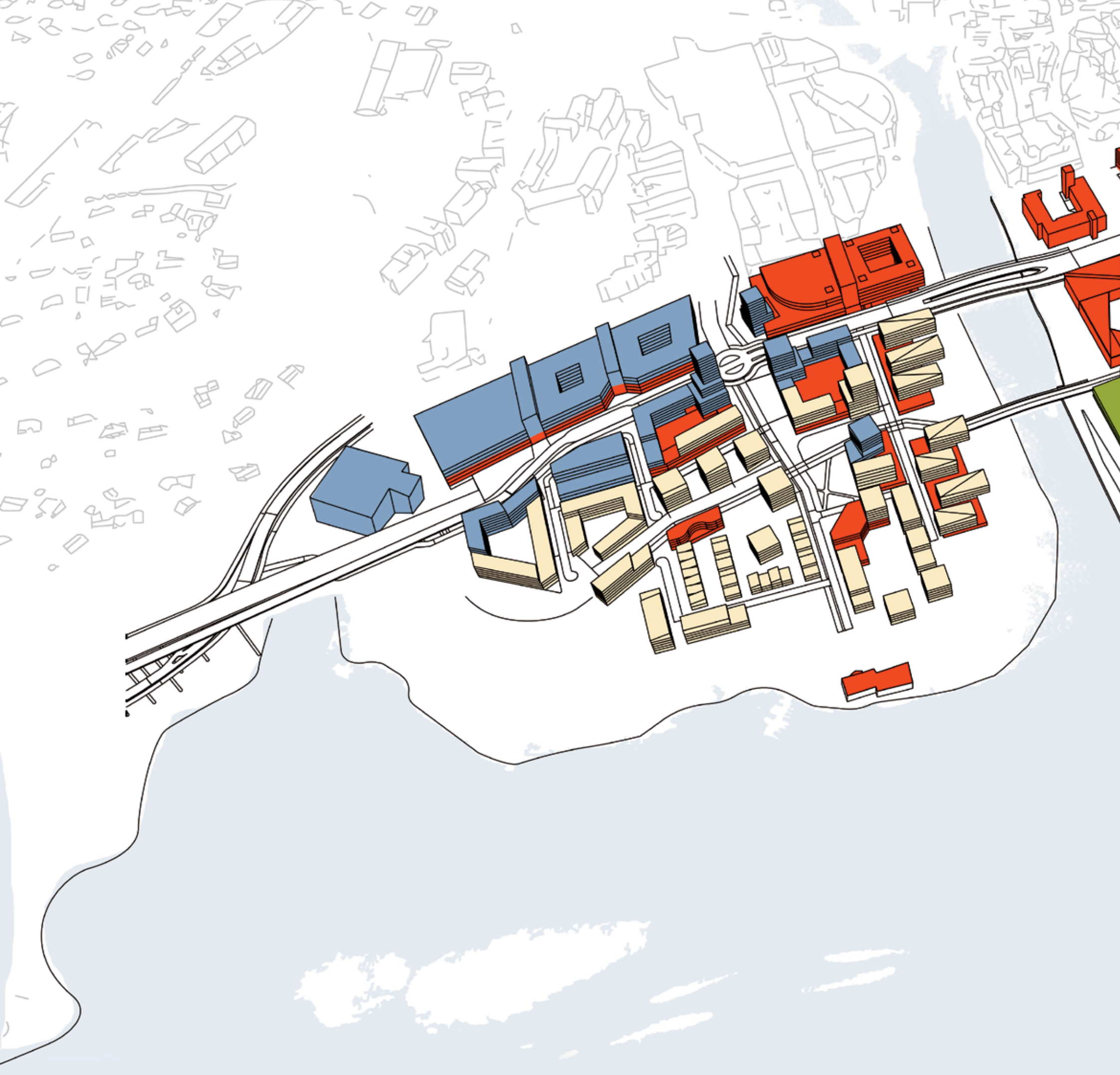
Lakseberget foreslås etablert som en urban boligbydel med en høy andel boliger, aktive førstetasjer og offentlig promenade. Den nye utfyllingen må kobles til det eksisterende sentrum og de urbane kvalitetene i Sandvika øst trekkes derfor ned til den nye Malmskriverbryggen. Her vil det være attraktivt å etablere forretninger, cafeer og restauranter mot gateplan. Kystlinjen skal være offentlig tilgjengelig hele strekningen og det gis plass til varierte offentlige rekreasjonsområder. Vi mener Danmark bør beholdes som en kuriositet i byrommet og båtlivet kan fortsette å eksistere uten at dette privatiserer kystlinjen. Overgangen mellom vann - og land er en viktig del av utformingen og de ulike delområdene vil få ulik karakter og identitet.

Med kort avstand til stasjonen og bussholdeplasser kan området utvikles uten at det legges opp til mye biltrafikk. Området er tilgjengelig fra gamle E18 i bakkant, med direkte adkomst til felles p-hus.



SJØHOLMEN TIL HØVIKODDEN

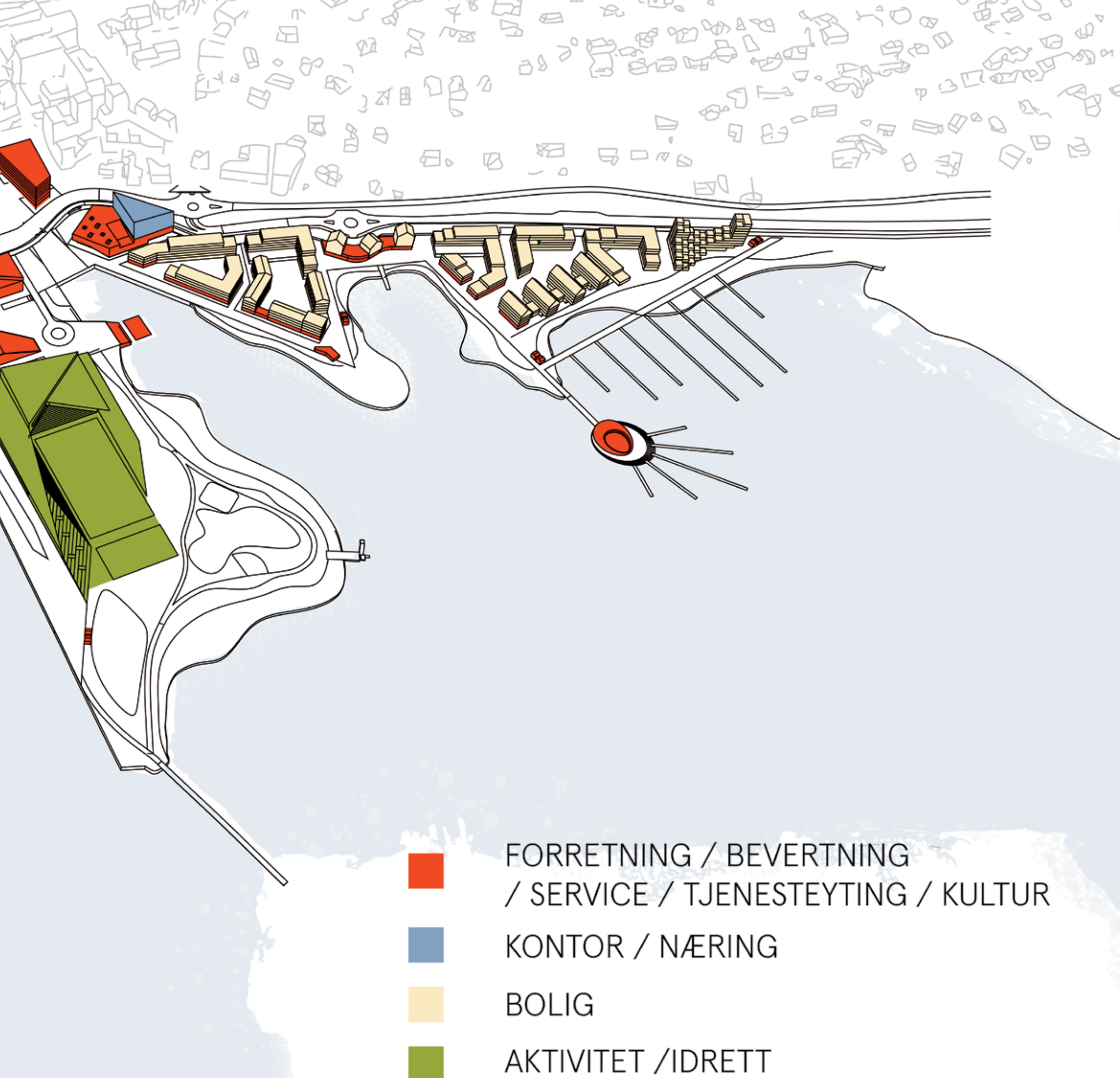
Vi mener Sandvika bør prioritere å bevare naturområdene på Sjøholmen og at båtplassene i Solvikbukta kan bli liggende i nærmeste fremtid. Vi mener det er viktig å etablere en tydeligere kyststi, men at dette kan gjøres uten de store inngrepene. Båtlivet er viktig for mange og en naturlig del av en fjordby. Samtidig er det så mye utviklingsareal i Sandvika sentrum, på Lakseberget, Kjørbo, Hamang etc. at en tvungen transformasjon av Solvikbukta kanskje ikke er nødvendig på kort sikt. Det vil være en fordel for opplevelsen om det reetableres vegetasjon og et grønt belte mot kystlinjen og bekken ved Solvik båtforening. Ved dagens Blommenholm båtforening kan det etableres en mer "urban" marina med en tydelig bryggekant, innvendig båttopplag, café og servering når Lakseberget er utviklet. Området som i dag ligger litt utenfor sentrum vil om 15-30år være mer koblet til Sandvika. For en by i vekst vil det positivt å ha tilgang til attraktive arealreserver som kan utvikles når en vet mer om hvor sentrum er på vei.



PROGRAM

For å skape en fjordby mener vi det er viktig å legge til rette for mer blandet arealbruk, også langs fjorden. Sandvika som knutepunktby og regionhovedstad videreutvikles ved å gi plass til kontorer og næring, spesielt langs den nye bygaten på Kjørbo. Ved å planlegge for mer aktivitet mot gatene styrkes rollen som et fremtidsrettet handelssentrum. Ved å etablere en høy boligandel på Lakseberget og mot grøntområdene på Kjørbo ligger alt til rette for å lage gode bomiljøer med god tilgang til by, natur og sjø. Varierte typologier bidrar til en mer variert boligsammensetting.

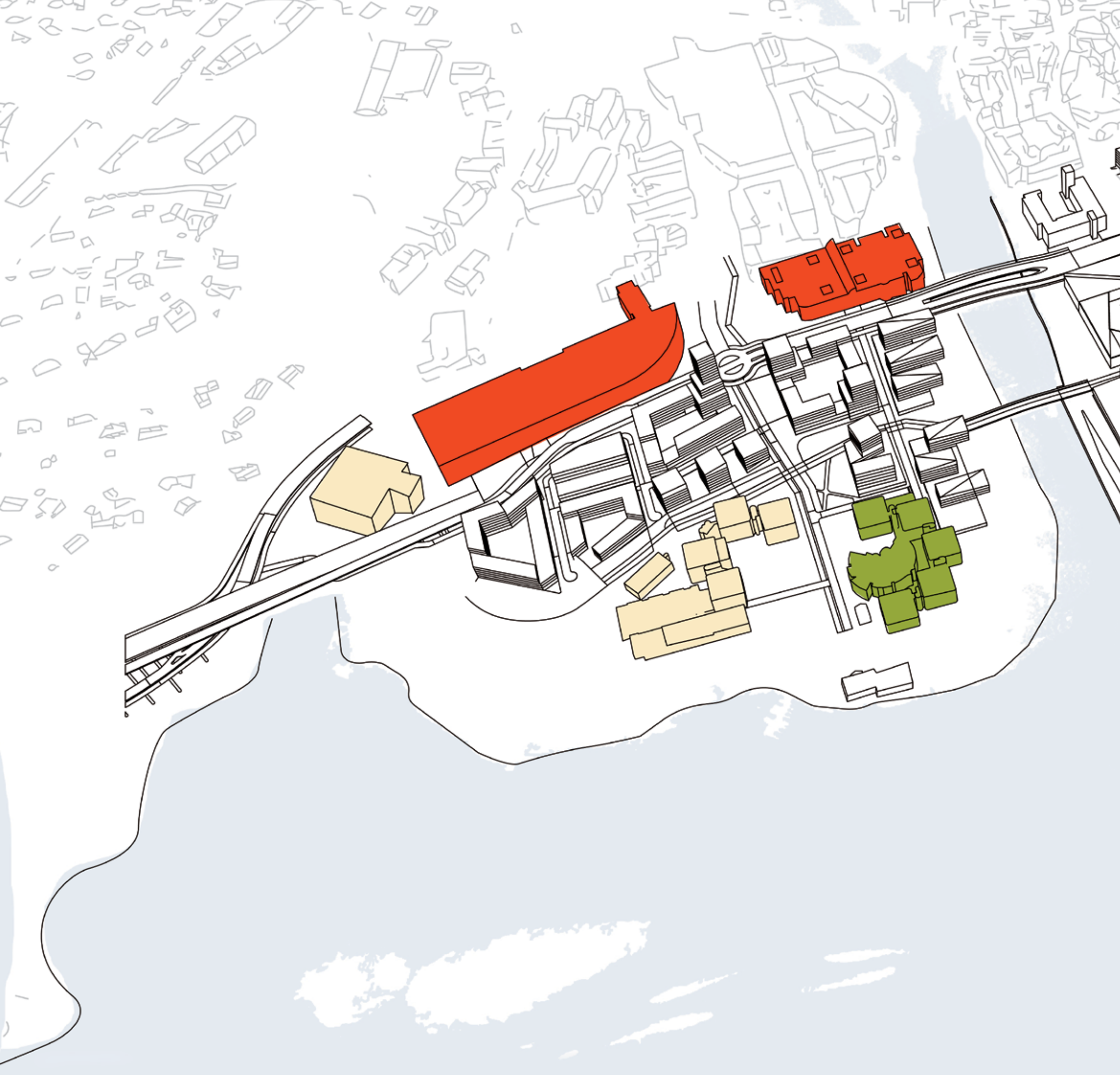
Hovedvekten av sentrumsfunksjonene foreslås lokalisert i kvartalene nærmest elven og tilknytning til rådhuset. Kadettangen foreslås utviklet med offentlig program og idrett, rekreasjon og aktivitet. Dette vil understøtte Kadettangen som et viktig målpunkt både lokalt og regional, og være et tilskudd til en by i kraftig vekst.



AREAL

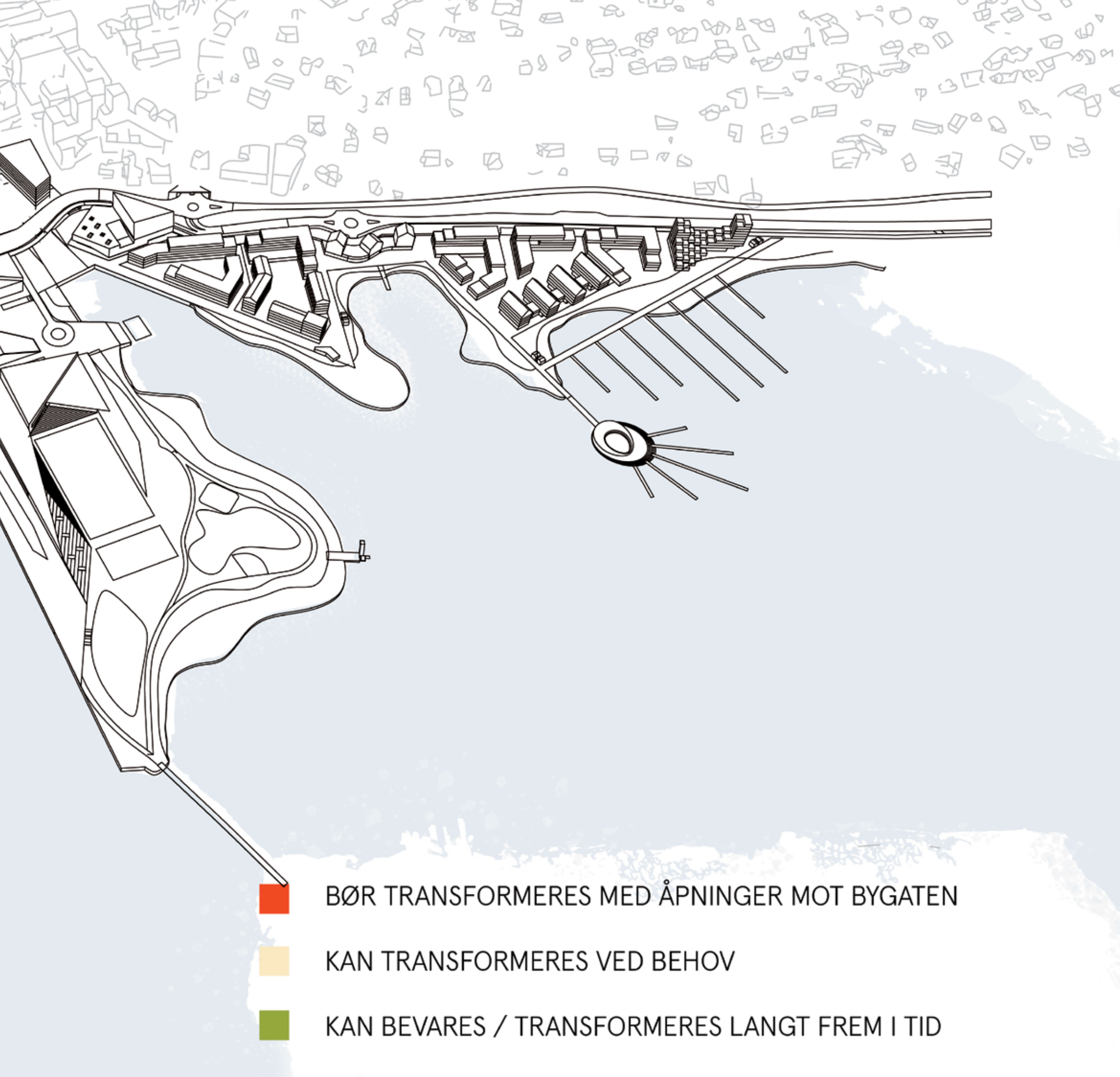
Det er lagt opp til ca. 6-7 etasjer i snitt innenfor studieområdet, med en skalakontrast på 3-20 etasjer. I skissene er boligandelen økt fra ca. 800-1300 boenheter i Bærum kommunes planer til ca. 1300 - 1600 enheter i våre skisser. Ved å øke antall boenheter økes også attraktiviteten for å etablere forretninger og kontorer i Sandvika. Ved å ha en høy boligandel i tilknytning til stasjonen og kollektivtrafikken vil Bærum kommune også bidra til å utvikle byer som ikke avhenger av privatbilen.

Selv med lavere utnyttelse av Kadettangen kan samme områdeutnyttelse - ca. 115% - oppnås. Vi mener plangrepet også vil kunne håndtere et eventuelt ønske om økt utnyttelse.



TRANSFORMASJON

Ny bebyggelse må planlegges for lang varighet og med fokus på valg av materialer og design som legger til rette for gjenbruk. I et bærekraftperspektiv er det like viktig at eksisterende bygningsmasser transformeres og ombrukes. På Kjørbo ligger det i dag flere større strukturer som i fremtiden kan transformeres for å skape mer byliv. Plangrepet er derfor utformet slik at bebyggelsen ikke må rives, men spesielt Sandvika storsenter og det nye rådhuset bør kunne åpnes mot den nye bygaten slik at Sandvika vest knyttes mer til fjorden. Power House Kjørbo bør bevares så lenge som mulig da dette relativt nylig er oppgradert. I våre skisser viser vi et scenario der det meste av Kjørbo er transformert.



- BØR TRANSFORMERES MED ÅPNINGER MOT BYGATEN
- KAN TRANSFORMERES VED BEHOV
- KAN BEVARES / TRANSFORMERES LANGT FREM I TID

PREMISSER FOR BÆREKRAFT

Transformasjonen av Sandvika sjøfront - fra trafikkareal til by - er i seg selv bærekraftig. I vårt arbeid har vi prioritert noen parameterete som kan følges opp i det videre planarbeidet:

- Prioritere kollektivtrafikk, gange og sykkel høyt. Det må være enklere og mer attraktivt å benytte grønne transportformer i fremtidens Sandvika. Det bør etterstrebtes høy kvalitet på offentlige byrom - spesielt parkgaten, gang- og sykkelveger.

Parkeringsdekningen for bil bør være lav og sentrale bildelingsordninger bør prioriteres.

- Transformasjon og gjennbruk. Legge til rette for et plangrep som ikke krever at fungerende bygningsmasse må rives. Før det tillates riving bør det undersøkes om bygningene kan transformeres og åpnes opp mot gateplan. Økt utnyttelse bør tillates for å skape merverdi. Transformasjon og gjennbruk er også knyttet til eksisterende vegtraseer. Hvor mulig bør dagens vegareal gjenbrukes og transformeres.

- Sandvika sentrum står ovenfor en voldsom utvikling. Derfor mener vi det er viktig at store deler av eksisterende naturmiljø bevares. Spesielt kantvegetasjonen å vestsiden av Sandvikselven ansees viktig å bevare.

- Det bør sikres en høy boligandel og bygges tett i tilknytning til kollektivknutepunktet.

- Ny utfylling bør utformes med fokus på livet i fjæra. Dette gjelder både materialer, vegetasjon og utforming. Utfylling bør ha en høyd andel myke overganger mellom vann og land.

- Det bør oppfordres til bruk av miljøvennlige materialer og å redusere utslippene på byggeplass. Nye bygg bør utformes med tanke på fleksibilitet og ombruk. Sandvika har god tilgang til miljøvennlig fjernvarme. Ny bebyggelse bør kobles til denne eller bedre energikilder. Solcelleanlegg på tak bør vurderes.

GRØNN MOBILITET



I vårt forslag er det lagt opp til en prioritering av de grønne transportformene – gange, sykkel og kollektiv. Klimapanelets rapport (2016) illustrerer godt det transporthierarkiet som bør følges når gode byer og tettsteder skal utvikles i framtiden. De myke trafikantene er øverst i pyramiden og bør få mest plass i infrastrukturen, etterfulgt av gode løsninger for kollektivtrafikken. Transportbehovet med bil må reduseres.

I vår løsning har vi, med bakgrunn i dette, gitt biltrafikken mindre plass enn det som per i dag er vist på planene for ny E18 og det lokale hovedveinettet gjennom Sandvika. Videre har vi prioritert busstrafikken gjennom forslag om egen bussgate og midtstilte kollektivfelt. Sykkel er viet stor oppmerksomhet i planen gjennom en hurtig transportsykkelvei langs hovedveinettet i tillegg til et nett av andre sykkeltraséer som vil gjøre sykkelattraktiv å bruke.



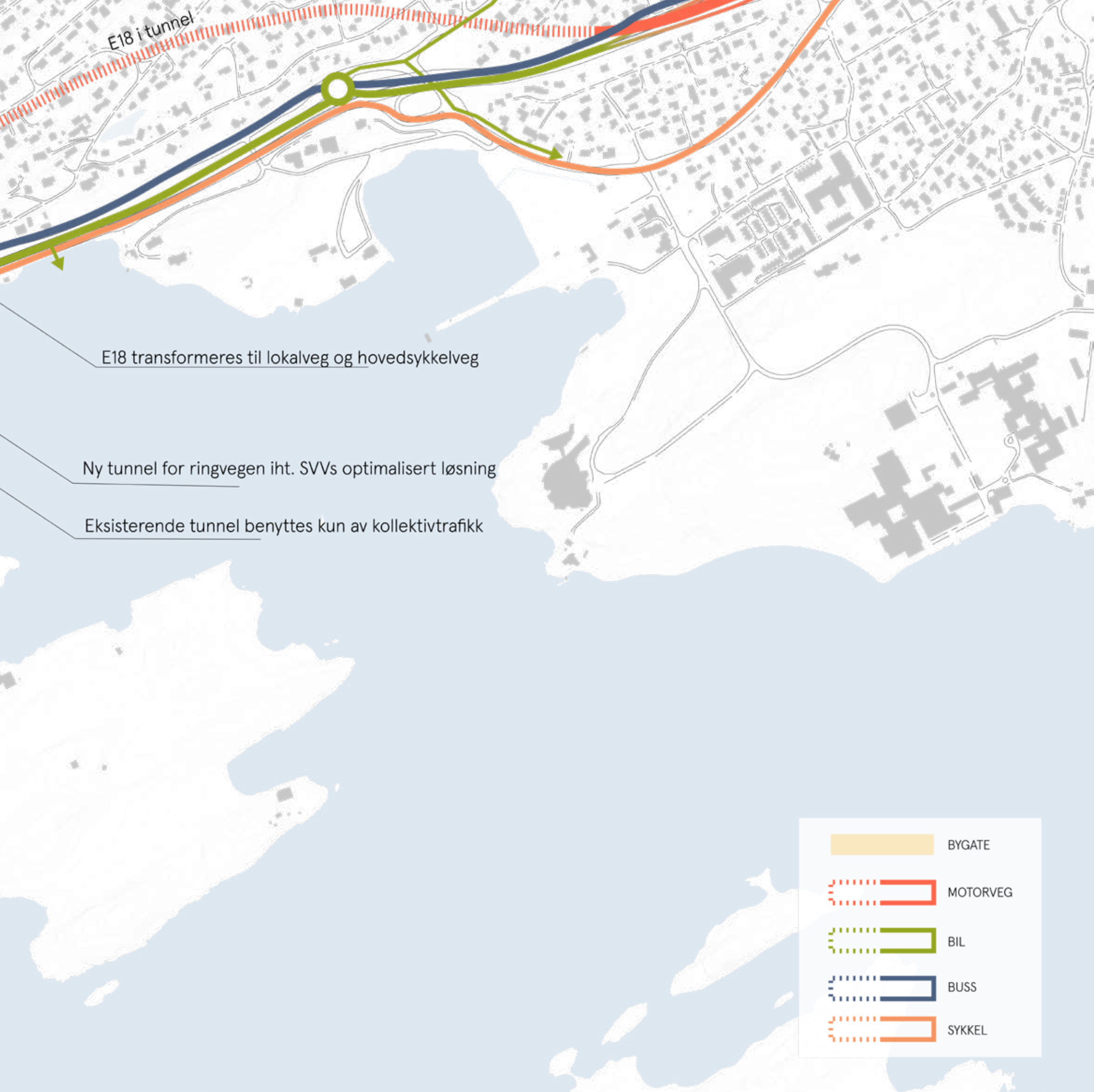
UTSIKT FRA RÅDHUSET MOT DEN NYE BYGATEN MED BUSSTRASÉ, HOLDEPLASS, SYKKELVEG OG FORTAU. DELER AV GAMLE E18 KAN BEVARES SOM ET MINNE PÅ DET SOM EN GANG PREGET SANDVIKA.



TRAFIKKSYSTEMET

Med utgangspunkt i SVVs optimaliserte løsning på begge sider av analyseområdet foreslår vi at påkoblingen mellom ringvegen og E16 flyttes ut av sentrum. I stedet for et fullt kryss på Kjørbo benytter vi vegvesenets planer om halvt kryss på Gyssestad nord og supplerer med et nytt halvt kryss vest for Bjørnsvika. De to kryssene vil sammen danne en fullverdig kobling mellom Sandvika til/fra E16 og til/fra E18 sydover. Dersom dette gjøres kan E16 legges i tunnel fra Kjørbo vest og mye areal frigjøres til byutvikling. Det er lagt inn to rundkjøringer - en i hver ende - som definerer bygaten. Forøvrig blir kryssningspunktene lysregulert. Tunnelen under det nye rådhuset vil kunne transformeres til en felles parkeringskjeller.

Sandvika Sjøfront skal ikke prioritere gjennomfartstrafikk. Derfor reduserer vi kapasiteten i den nye bygaten og gir plass til kun to kjørefelt for privatbilen og midtstilte kollektivfelt. Bygaten kan legges på terrenget, knyttes til eksisterende bygningsmasse og krysses av fotgjengere i plan. Ved å etablere en ny tunnel for ringvegen i øst sikres en egen prioritert kollektivtrasé til Sandvika stasjon. Trafikk som skal gjennom sentrum vil i hovedsak benytte nye E18 og E16.



E18 transformeres til lokalveg og hovedsykkelveg

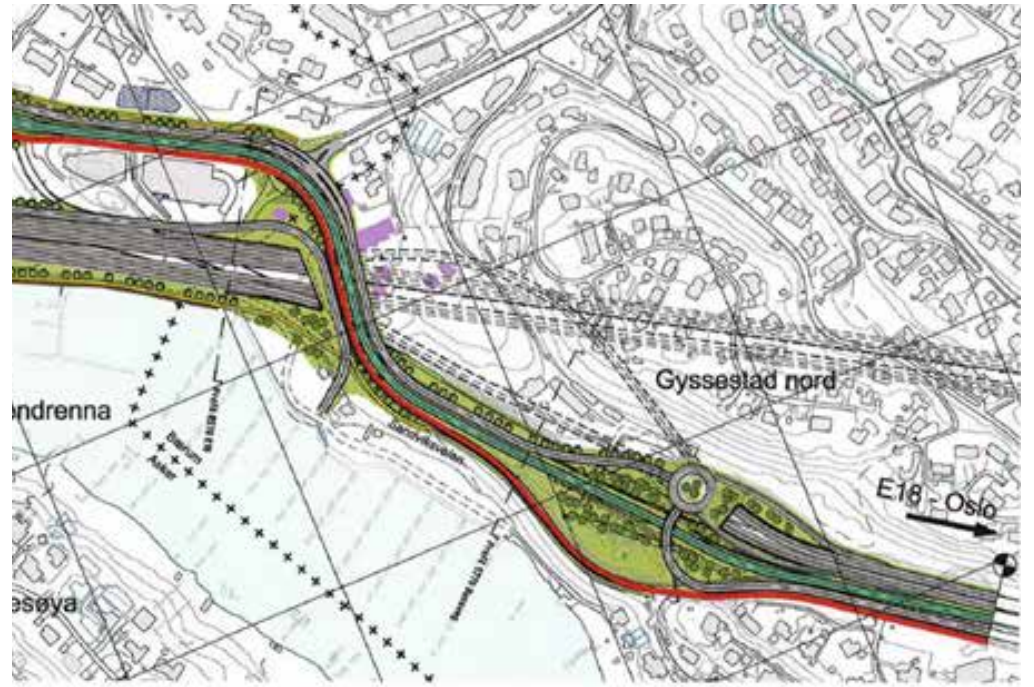
Ny tunnel for ringvegen iht. SVVs optimalisert løsning

Eksisterende tunnel benyttes kun av kollektivtrafikk

	BYGATE
	MOTORVEG
	BIL
	BUSS
	SYKKEL



Utsnitt av optimalisert løsning Sandvika (SVV) – som viser vegsystemet på Kjørbo med firefelts lokalveg og bussgate, kryss med E16, ramper og firefelts samleveg/E16

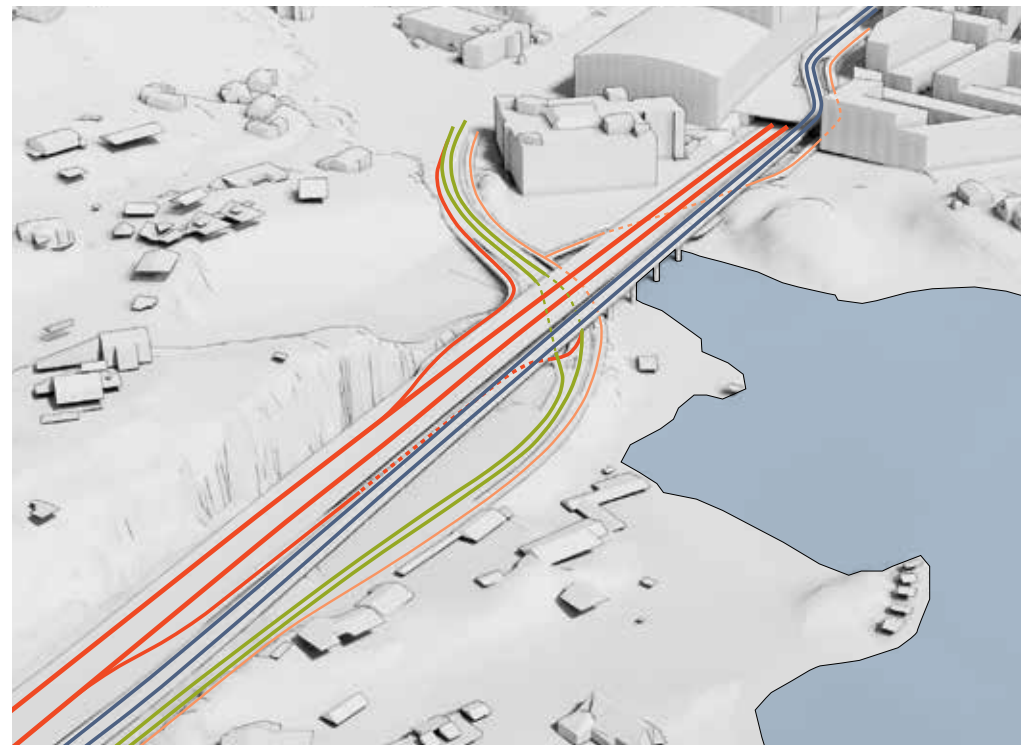


Østover. Alternativ 2.C og 2.F er like på denne strekningen.

Utklipp viser SVVs forslag til løsning for E18 Slependen. Alternativet viser kysløsning på Gyssestad Nord.



Dagens situasjon Bjørnsvika

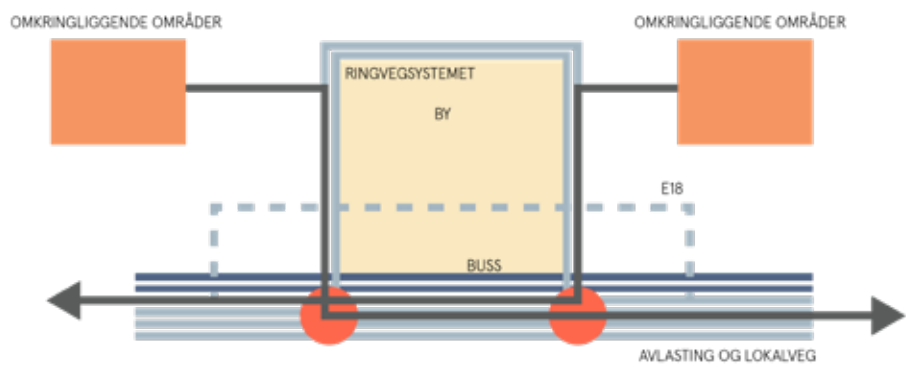


Mulighet: Prinsipp for et nytt halvt kryss vest for Bjørnsvika. For å redusere vegarealet på Kjørbo foreslår vi å se ny påkobling i sammenheng med planene for Gyssestad

KOBLING RINGVEG x HOVEDVEG (E16)

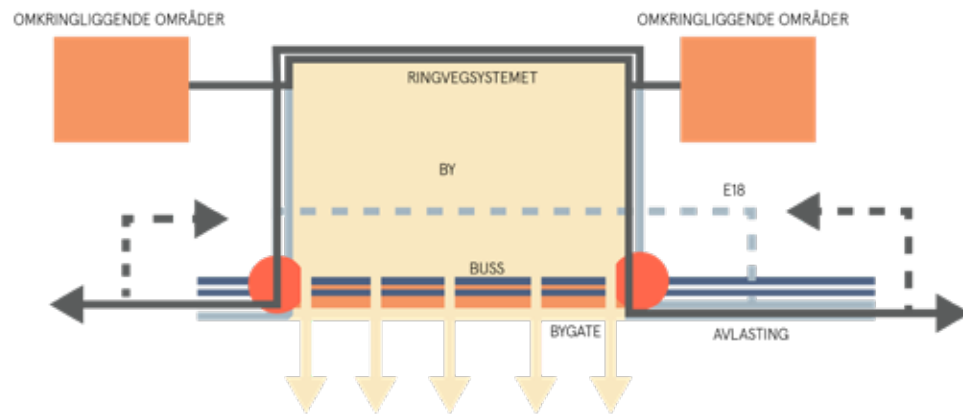
Kryssløsningen er kun vurdert på et prinsipielt nivå, men viser en mulighet for å redusere arealene som forbeholdes biltrafikk. Løsningsforslaget tar utgangspunkt i Staten Vegvesen planer for E18 Slependen som viser et halvt kryss på Gyssestad nord og en egen bussgate på sydsiden av samleveien /E16. Dette er videreført i våre skisser og supplert med en ny kobling vest for Bjørnsvika. Rampe fra samleveien/E16 ned til Sandviksveien vil måtte krysse bussveien som er lagt på sydsiden. En løsning kunne være en gradvis heving av bussveien eller gradvis nedføring av rampe, slik at rampe krysser under bussveien og ledes ned til Sandviksveien i et kryss hvor rampetrafikken gis forkjørsrett foran sydvestgående trafikk på Sandviksveien. Alternativt må rampe krysse under bussveien så tidlig at rampe kan legges over Sandviksveien, svinges og rampes ned og inn på «riktig side» av Sandviksveien.

PLANLAGT SYSTEM



I STATENS VEGVESENS PLANER ER NYE E18-LOKALVEG DIMENSJONERT FOR BÅDE AVVIKSSITUASJON I TUNNEL OG FOR LOKAL GJENNOMGANGSTRAFIKK. SPØRSMÅLET ER OM FREMTIDENS SANDVIKA KAN GODTA AT KOBLINGEN MELLOM SENTRUM OG FJORDEN SPERRES AV PRIVATTRAFIKK.

MULIG SYSTEM?

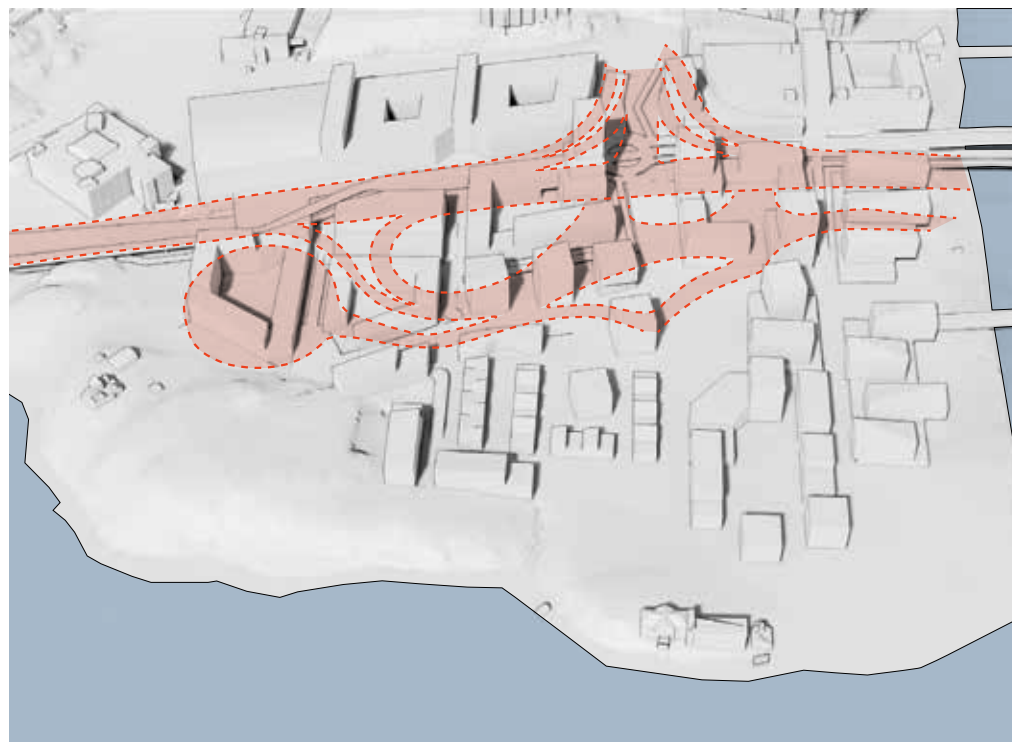


DERSOM DEN NYE LOKALVEGEN GJENNOM SENTRUM GJØRES MINDRE ATTRAKTIV FOR PRIVATBILER, VIL PERSONTRAFIKK FRA OMKRINGLIGGENDE OMRÅDER VELGE Å KJØRE UT FRA SENTRUM OG BENYTTE E18 NÅR DE SKAL PASSERE SANDVIKA. VIDERE VIL RINGVEGSYSTEMET I STØRRE GRAD PRIORITYERES.

VED Å REDUSERE KAPASITETEN PÅ GJENNOMGANGSTRAFIKK VIL SANDVIKA KUNNE BLI ET MER ATTRAKTIVT STED FOR OPPHOLD OG BIDRA TIL ØKT KOLLEKTIV, SYKKEL OG GANGE.



Kjørbo i dag: Kjørbo er utviklet på bilens premisser. Veldig mye areal benyttes til veg og infrastruktur.



Mulighet: Dersom koblingen til E16 forenkles kan Kjørbo transformeres til en attraktiv og fotgjengervennlig bydel.

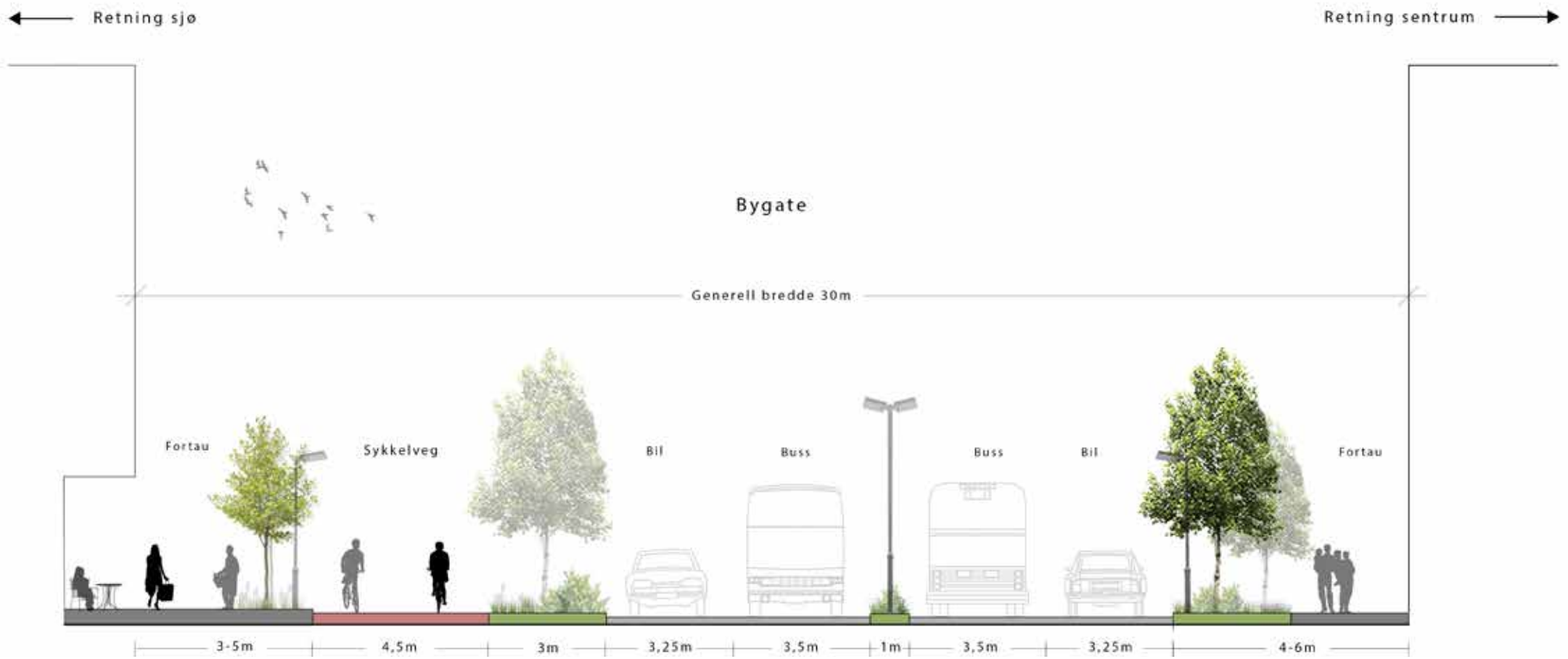
VERDIER

Ved å redusere vegarealet gjennom Sandvika, samt fjerne rundkjøringene og store av- og påkjøringsramper sikre gode byutviklingsarealer og Sandvika kan knyttes bedre sammen. I tillegg er det mer bærekraftig å bygge fire enn seks felt. Det er materialbesparende og kostnadsbesparende. Ved å redusere trafikkapasiteten på vegnettet vil prosjektet bidra til å redusere støy og luftforurensningen i Sandvika. Ved å fremme kollektiv, sykkel og gange vil prosjektet bidra til å fremme helsebringende aktivitet i hverdagen. Potensielt overskudd, kan sammen med realisert verdi på areal som frigjøres til utvikling bidra til å dekke noe av kostnadene som vil påløpe dersom E16 legges i tunnel. Vinn-vinn-vinn.

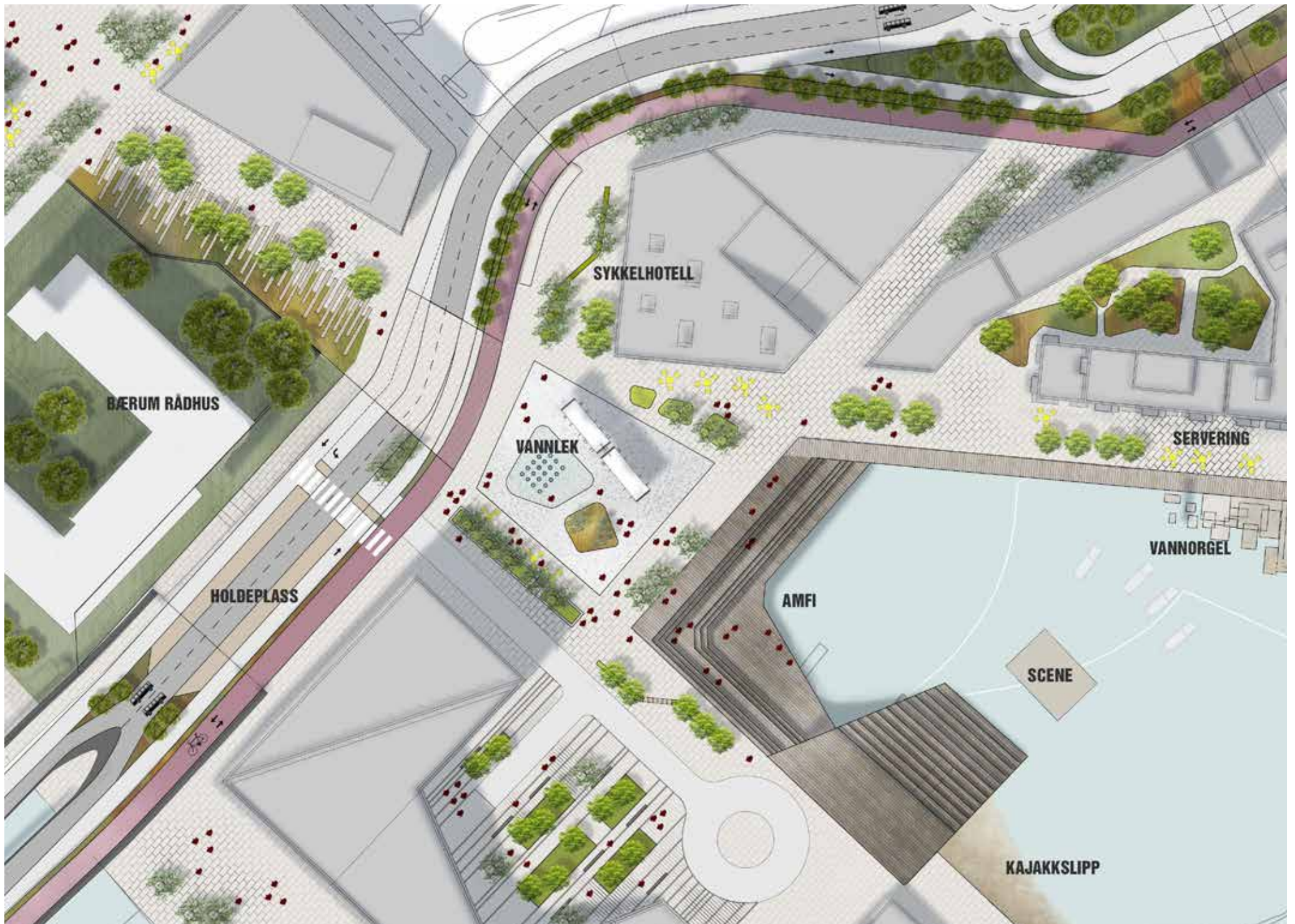


BYGATE

Gjennom sentrum, på strekningen fra Sandviksbukta til Sandvika storsenter foreslås midtstilt busstrasé med sykkelvei på sydsiden, brede fortau og kun to kjørefelt til bilen. Vegen legges på terreng og slik at gaten kan krysses i plan flere steder. Langs Sandvikselven opprettholdes promenaden under broa og undergangen i Sandviksbukta foreslås utvidet og videreført som en trygg kobling til stasjonsområdet. Den nye rådhusbroen deles i to slik at det sikres luft og lys ned til promenaden.



PRINSIPPSNITT AV BYGATEN. VARIERENDE BREDDER PÅ FORTAU OG GRØNTROMRÅDER SAMT SKIFENTENDE HORIZONTAL- OG VERTIKALKURVATUR VIL BIDRA TIL Å SKAPE ET ATTRAKTIVT ROMFORLØP GJENNOM SANDVIKA.



ILLUSTRASJONSPLAN 1:1000 - STRANDTORGET OG NY BYGATE PÅ TERRENG.



GANGAREAL



SYKKEL OG GANGE

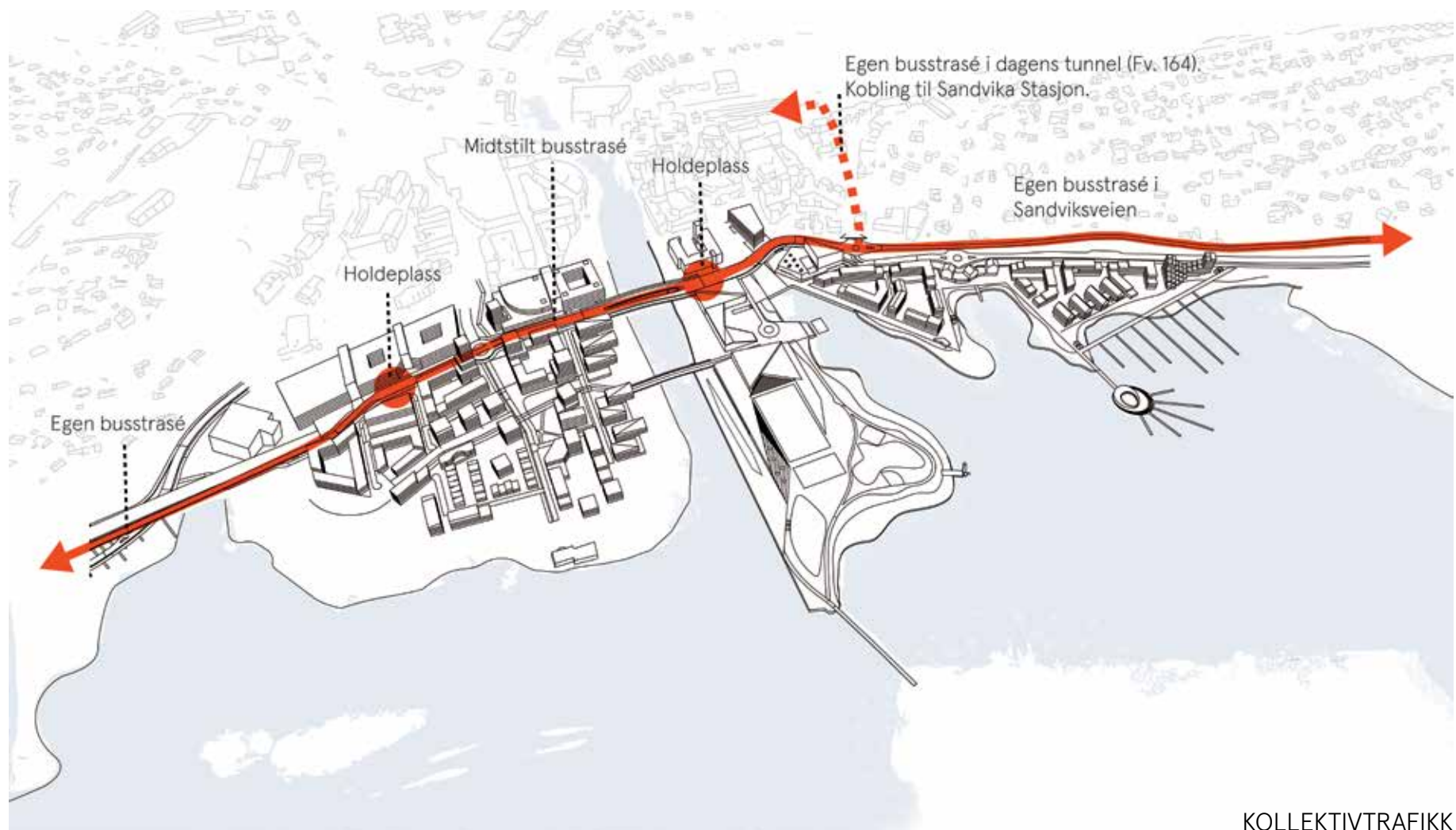
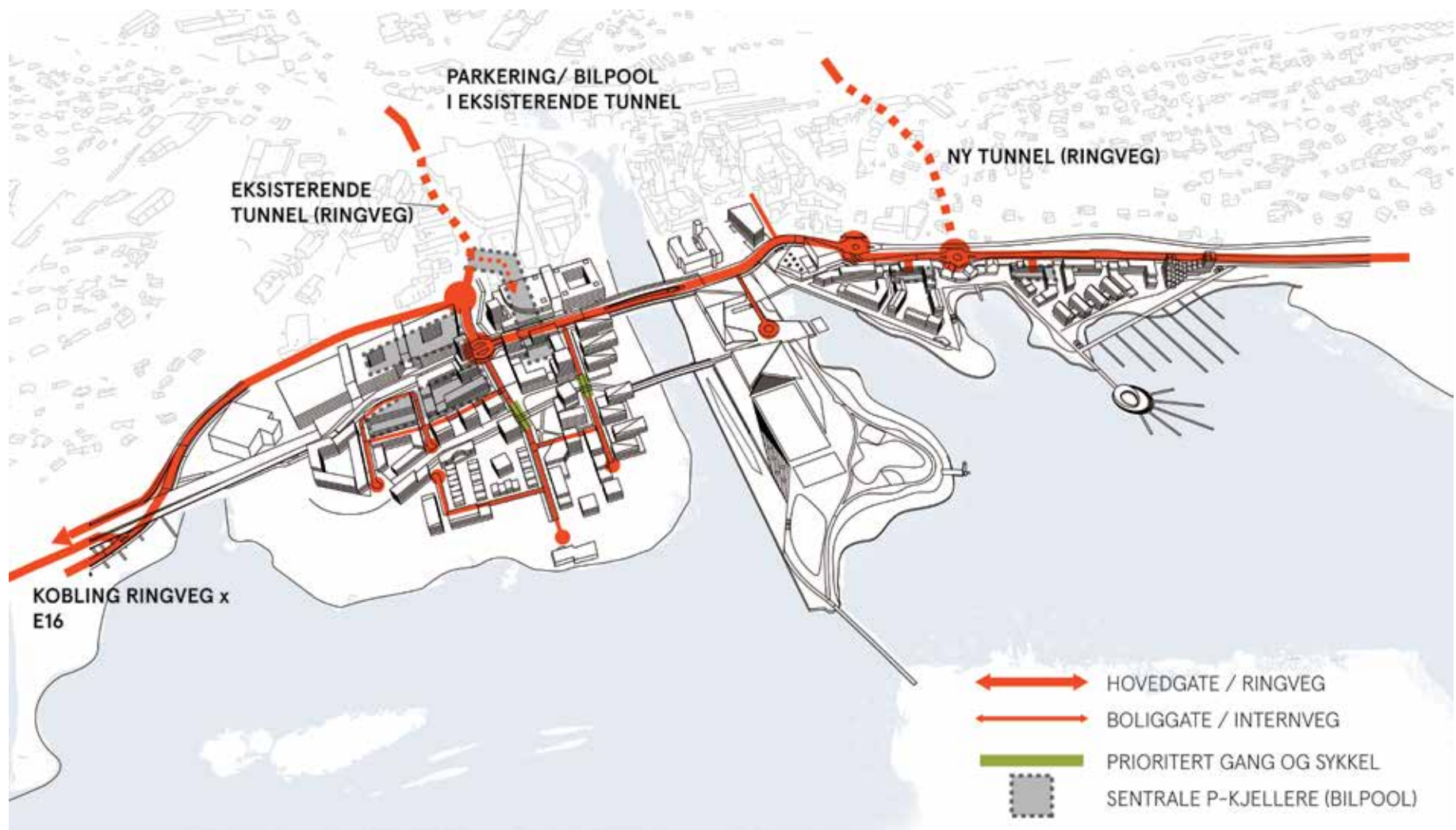
Vi har valgt å prioritere sykkel og gange høyt.

Hovedsykkeltraséen mellom Asker og Oslo er lagt inn som en egen sykkelvei på sydsiden av den nye bygaten. Langs Lakseberget foreslås traseen i søndre del av dagens E18-trasé. Dette vil gi den kortest og raskest veien for transportsyklistene som skal gjennom sentrum.

Det er videre lagt inn en egen parkgate på Kjørbo, med bru over Sandvikselven som er forbeholdt syklende, gående og opphold/park/grønt. Her er det lagt opp til svært få kryssinger av biltrafikk slik at gaten blir mest mulig attraktiv for rekreasjonssyklisten. I tillegg er det lagt opp til flere lenker på tvers, som kobler seg på hovedsykkelveien og/eller annet lokalt sykkelveinett. En ny viktig tverrforbindelse går fra kulturhuset, i lysregulert gangfelt over til hovedsykkelveien og lokalt sykkelveisystem på Kjørbo. Fra Sandvika sentrum har vi vist en sykkelforbindelse i kulvert under hovedgate, ut mot Sandviksbukta med videre kobling mot hovedsykkelveien eller lokalt sykkelveinett på Kadettangen og Kjørbo. På tvers er det også lagt inn en viktig sykkelforbindelse mellom Kjørbo og Sandvika vest, under hovedgate, langs Sandvikselva og videre over elva og inn mot Sandvika stasjon.

Det er viktig at det sikres gode parkeringsmuligheter for sykler. Både ved inngang til nye bygg og i trygge låsbare boder/p-hus. I våre skisser har vi vist muligheten for å lage et trygt sykkelhotell mot undergangen i Sandviksbukta.

I hele planområdet gis det god plass til fotgjengere.



KOLLEKTIVTRAFIKK

KOLLEKTIVTRAFIKK OG GATESTRUKTUR

Den lokale biltrafikken på Kjørbo får sin adkomst fra en ny rundkjøring på hovedgata. Det er også foreslått en mulighet for en inn/utkjøring til hovedgata noe lenger øst. Her blir det kun høyresvingende trafikk av/på. Det legges opp til enveiskjørte gater og snuplasser internt på området.

Ved Kadettangen foreslås et lysregulert T-kryss med venstresvingefelt fra øst. Lokalveinett for bil blir begrenset på Kadettangen da det legges opp til primært gang- sykkel – og nødvendig næringstrafikk. Det bør vurderes et evt. P-anlegg under bebyggelse i nordre del av området. Til Sandvika sentrum er det lagt opp til en av/påkjøring med kun høyresvingende trafikk inn og ut. Rundkjøringene i hver ende av hovedgata må benyttes for å få et fullverdig kjøremønster.

Det legges opp til at majoriteten av parkering for området skjer i sentrale p-hus med adkomst direkte fra hovedveinettet. Det bør etterstrebes en lav p-dekning og fokus på gode bildelingsordninger. Hovedparkeringen foreslås etablert i tunnel for nedlagt hovedvei under kulturhuset. Med en underjordisk parkeringsløsning, med direkte adkomst fra hovedveisystemet, vil gatene på Kjørbo få lite biltrafikk. I hovedsak næringstrafikk, noe gjesteparkering og HC-parkering.

For busstrafikken har vi valgt å foreslå en løsning med et midtstilt kollektivfelt som en del av hovedveisystemet gjennom hele analyseområdet. Løsninger med midtstilt kollektivfelt er en innarbeidet løsning i en rekke land. Løsningene er etablert for å bedre fremkommeligheten og prioritere kollektivtransport fremfor øvrig trafikk. I Norge bygges og utredes også midtstilt kollektivfelt i flere prosjekter. I forslag til ny håndbok N100 Veg- og gateutforming åpnes det for midtstilt kollektivfelt under visse forutsetninger.



PARKGATEN



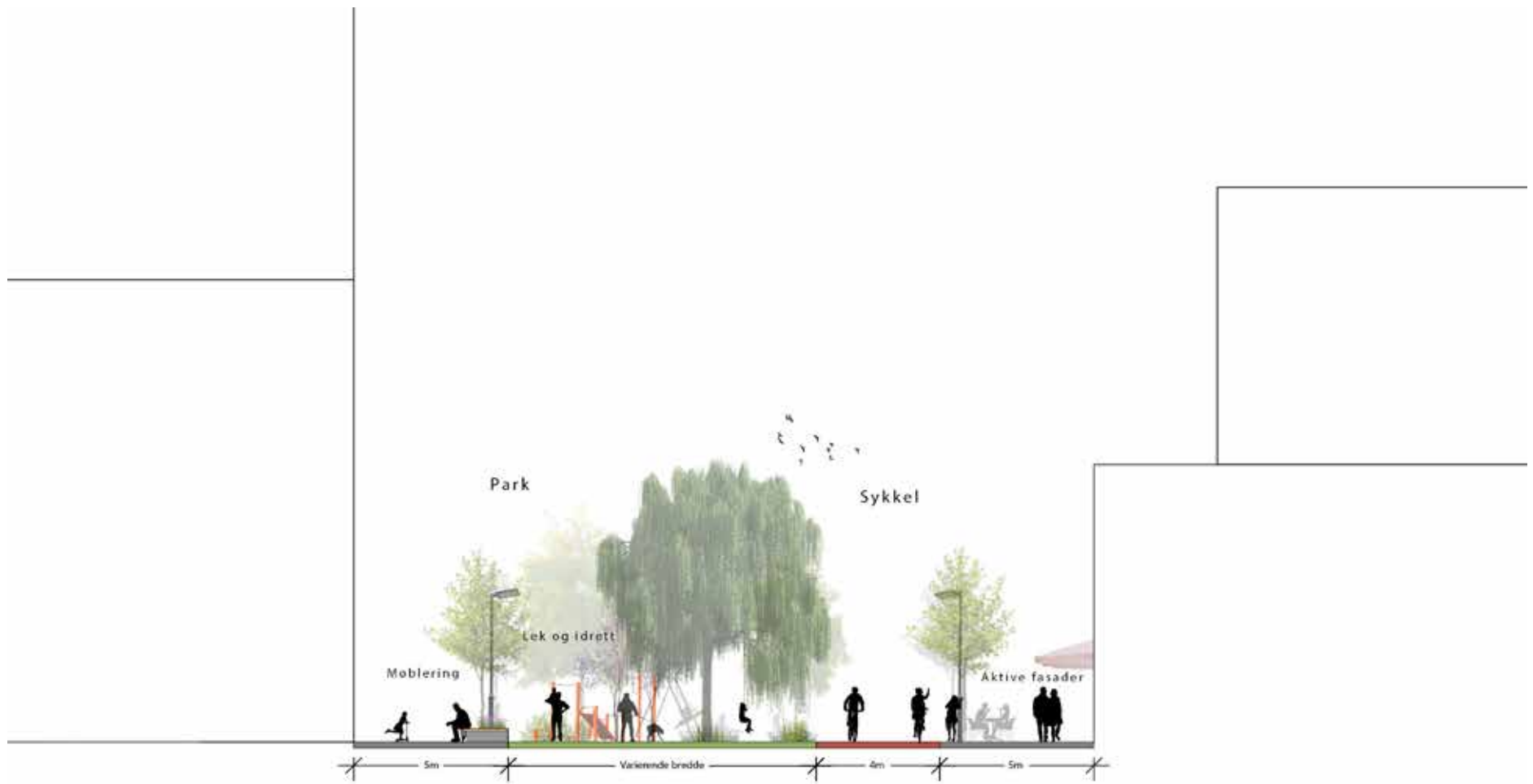
INSPIRASJON: - PRIORITERING AV SYKKEL I BYEN. PÅ KJØRBO FORESLÅR VI EN EGEN PARKGATE SOM BÅDE VIL FÅ URBANE- OG NATURGITTE KVALITETER.

SYKKELGATE – PARKGATE

I tillegg til hovedsykkelveien langs bygaten som er ideell for den som skal raskt inn til sentrum eller videre mot Oslo/Asker foreslår vi en egen parkgate over Kjørbo som prioriterer rekreasjon, gående og dem som ønsker å ta det roligere. Et tilgjengelig og attraktivt alternativ for dem som er på veg til jobb, trening, eller shopping i sentrum.

Det legges opp til få krysningspunkter med biltrafikk slik at det blir trygt og mest effektivt å bevege seg til fots og med sykkel i den nye bydelen. I tillegg til å kunne bli en attraktiv bevegelsesåre er det avsatt mye plass til opphold, lek og idrett. Samtidig som vi ønsker et variert program i gaten mener vi det er viktig med et variert program (boliger, kontor og næring) på begge sider. Gaten vil både bli et lokalt målpunkt og vil være sikret gjennomfart og aktivitet store deler av døgnet.

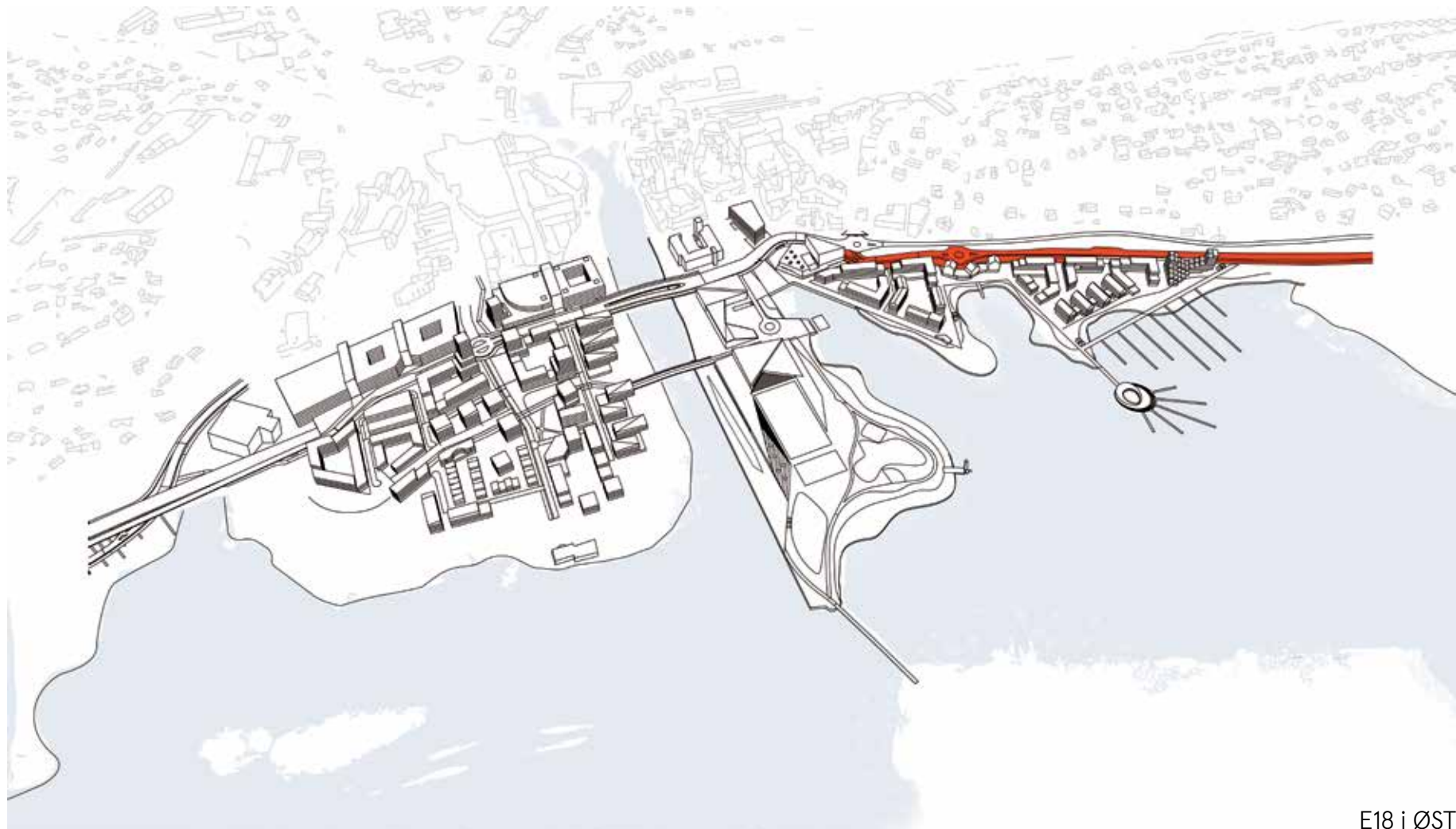
Traseen er foreslått på nordsiden av eksisterende næringsbebyggelse slik at arealene kan opparbeides før hele Kjørbo er transformert.



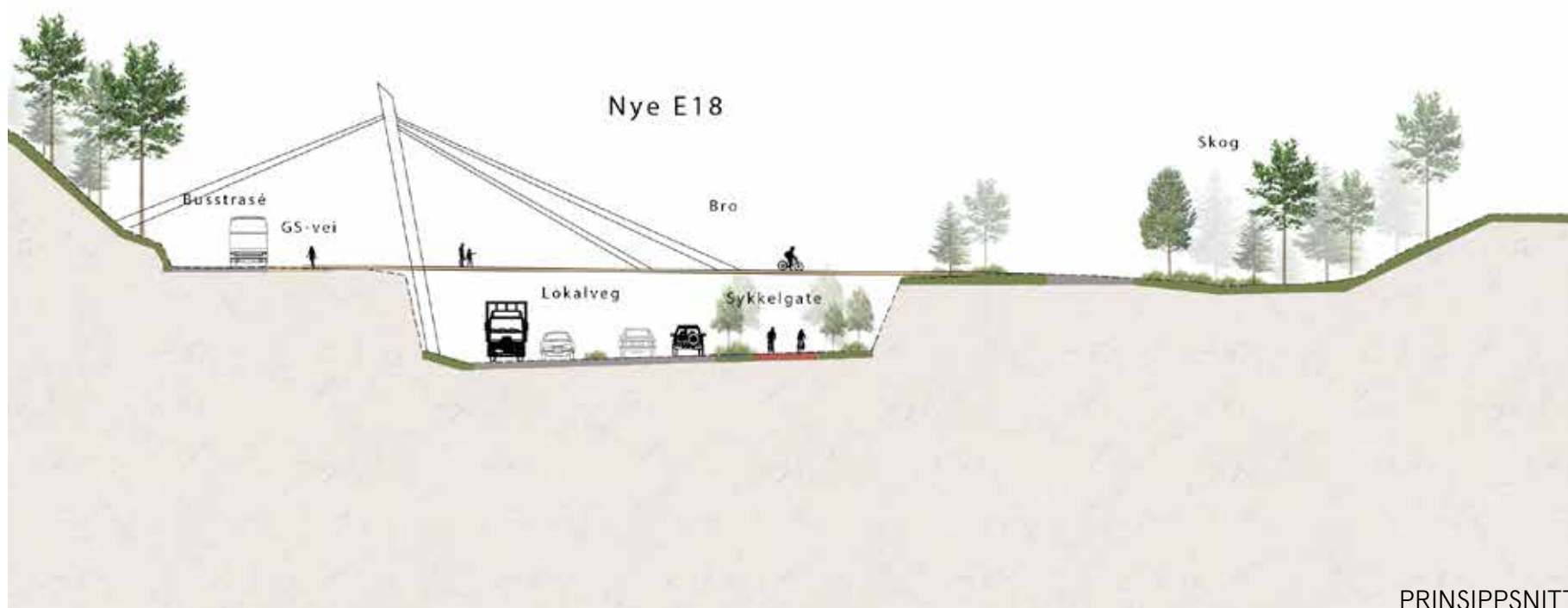
PRINSIPSNITT AV PARKGATA MED MINIMUMSBREDDEN 20 METER. PARKOMRÅDET VARIERER I STØRRELSE OVER KJØRBO SLIK AT DET GIS Plass TIL LEK, IDRETT, OPPHOLD OG REKREASJON.



ILLUSTRASJONSPLAN 1:1000 - PARKGATEN KJØRBO



E18 i ØST



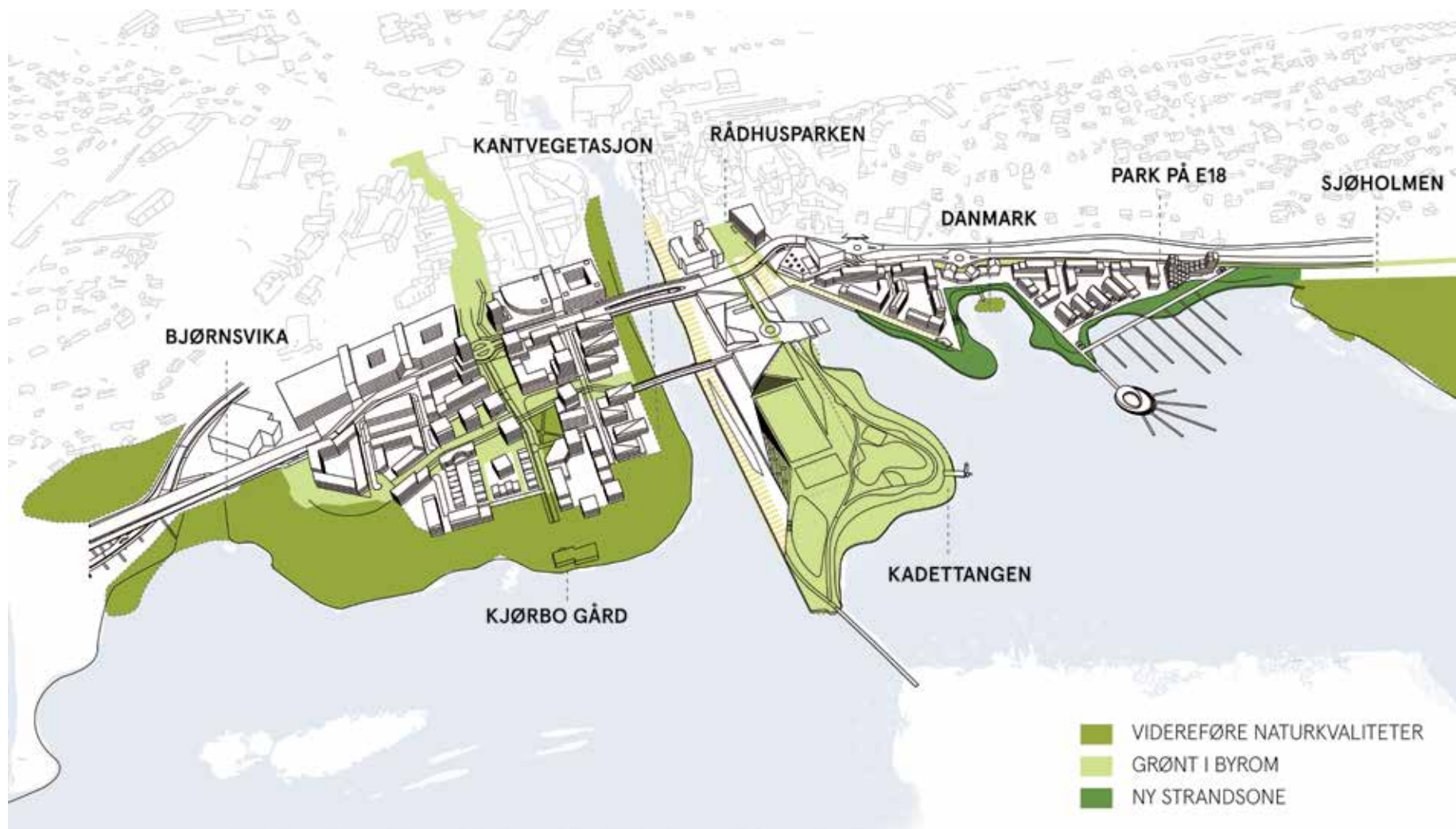
PRINSIPSNITT

Transformasjon av E18 øst

I øst foreslås vi at dagens vegtrase for E18 transformeres fra en 3+3 felts veg til 2+2 felt for biltrafikk og en bred sykkelgate / park. Dette i samsvar med planene til Statens vegvesen. Sandviksveien benyttes til prioritert busstrasé. Ved å gjøre dette reduseres kapasiteten for biltrafikk, samtidig som vi prioriterer kollektivtrafikk, syklende, gående og gjenbruk av eksisterende vegtrasé uten å gjøre endringer i landskapet.

Den grønne sykkeltraseen vil også fungere som en god buffer mellom lokalvegen og de nye boligene på Lakseberget.

I videre arbeid kan det undersøkes et gatesnitt med 1+2 kjørefelt.



BYROM OG SAMMENHENGER

GRØNNSTRUKTUR OG SAMMENHENGER

Når Sandvika skal videreutvikles bør man etterstrebe å bevare eksisterende naturområder. I tillegg til Kalvøya, som er en åpenbar ressurs, foreslår vi at grøntområdene på Sjøholmen, Danmark, Bjørnsvika og kantvegetasjonen langs Sandvikselven bevares. Dette er både viktige rekreasjonsområder, viktige områder for artsmangfoldet og en helt sentral del av identiteten til Sandvika. I videre arbeid bør eventuelle inngrep i alleen på Kjørbo og skråningen på nordsiden av E18 reduseres til et minimum.

Ny byromsstruktur tar utgangspunkt i eksisterende kvartalsbebyggelse i Sandvika sentrum og forlenger denne mot fjorden. Det sikres gode koblinger for gående og syklende på tvers av byen og mot kysten. De ulike koblingene til fjorden vil få ulik karakter og program. Sentrale forbindelser er blant annet den nye bygaten og parkgaten øst-vest, samt elvepromenaden, forlengelsen av rådhusetorget og koblingen til Kjørbo gård.

LAKSEBERGET

Vi ønsker vi å legge til rette for at vannkanten og -flaten aktiviseres og behandles som en del av bygulvet. Ved å ta tak i de ulike kvalitetene som allerede eksisterer i Sandvika kan den nye kyststien bli både attraktiv og variert. Et område som reflekterer Sandvikas naturgitte kvaliteter og som skiller seg fra andre byområder. Livet i fjæra er både urbant og frodig. Både over og under vann.



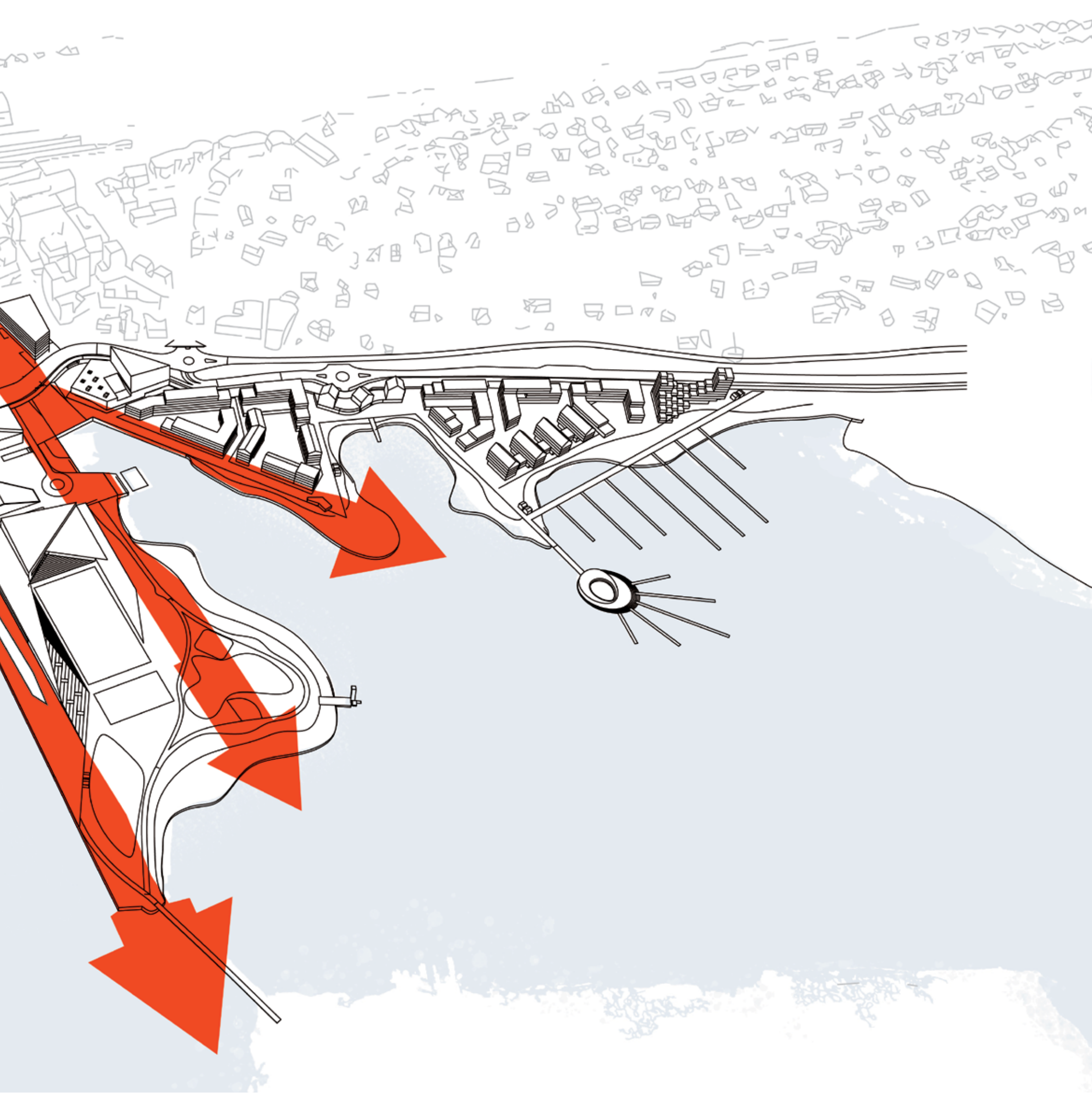


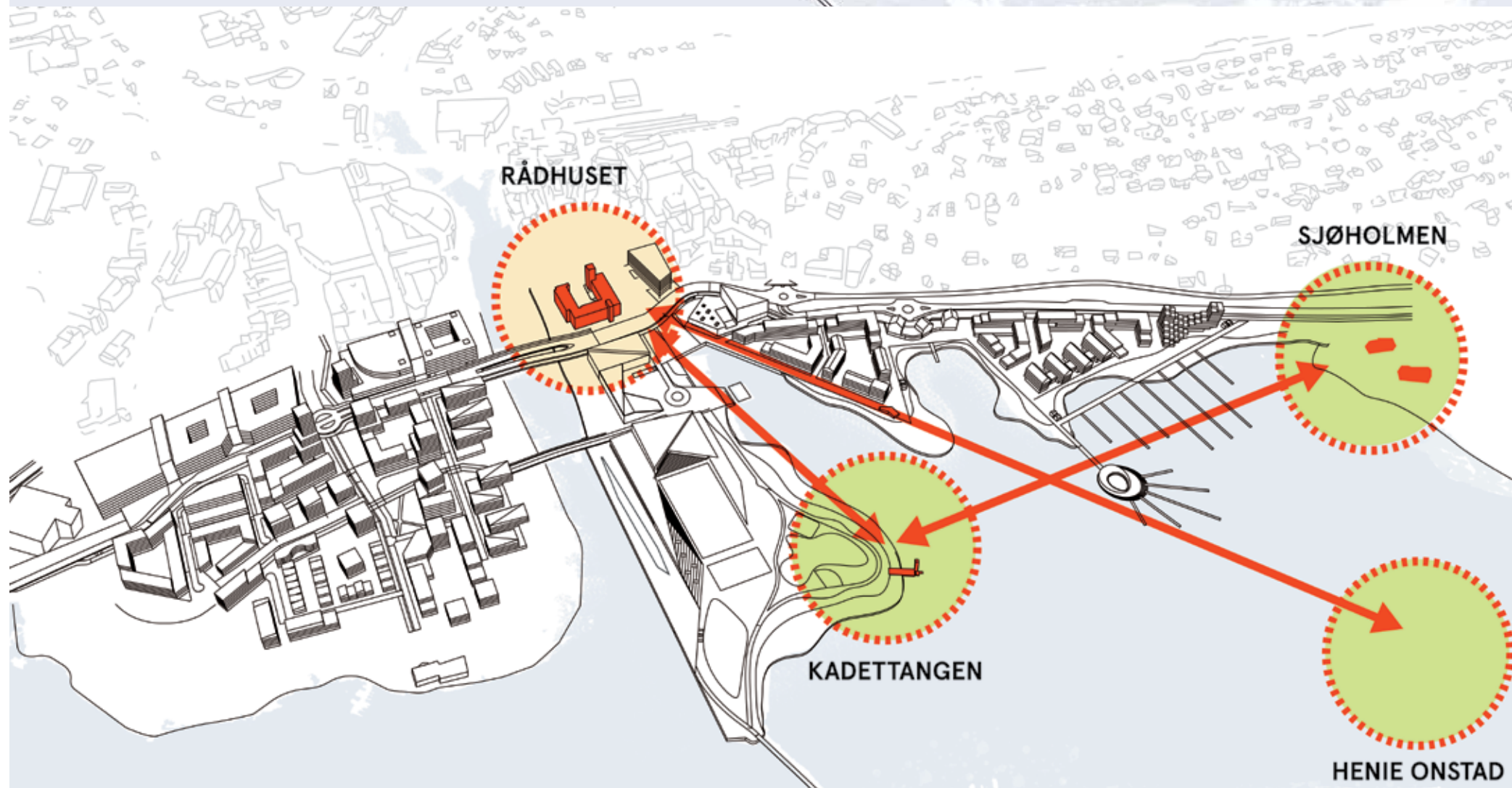
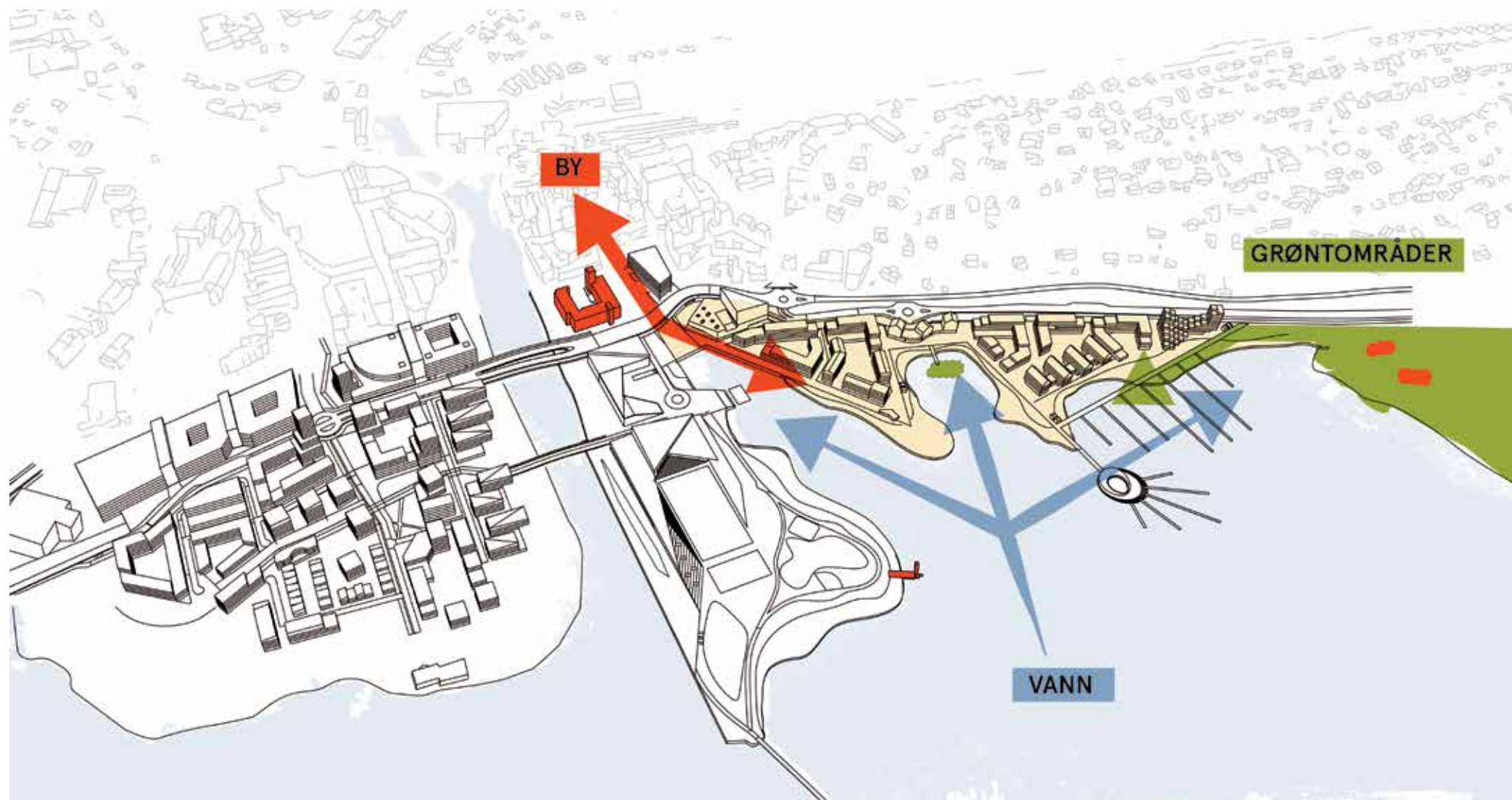
PÅ VANDRING LANGS KYSTSTIEN PÅ LAKSEBERGET.
VÅTMARK. KRABBEFISKE. BOLIGER. KAJAKKPADLING.
TURISTER. BÅTLIV.



FRA ELV TIL FJORD

For at Sandvika skal kunne utvikles til en ordentlig fjordby er det viktig at ny bebyggelse tar utgangspunkt i, og kobles til det eksisterende sentrum. Det bør bygges relativt tett, men vi mener likevel det vil være en kvalitet om høydene trappes ned mot fjorden. Variasjon kan oppnås både ved bruk av høyder, typologi og tetthet.





UTFYLLINGEN

Vi mener det er viktig at utfyllingen kobles til sentrum slik at nye brukere av området får kortest mulig veg til kollektivtransporten og blir en del av, og et positivt tilskudd til, det eksisterende handels- og arbeidssentrum. I vest foreslås det en urban bryggekant i forlengelsen av rådhusparken med plass til uteservering og byliv. I øst foreslår vi at det holdes noe avstand til naturområdene på Sjøholmen og at båtlivet og de grønne kvalitetene inkluderes i utformingen av den nye bydelen. For å trekke vannet mest mulig inn i den bydelen lar vi formen påvirkes av det naturlige fjordlandskapet, og lar Danmark stå igjen som en blå-grønn oase i overgangen mellom det mest urbane og boligområdene.

Kadettangen, rådhuset, Sjøholmen og Henie Onstad / Høvikodden beholdes som orienteringspunkt i det nye bylandskapet. Vi mener det vil være positivt om bebyggelsen på Lakseberget forholder seg til Rådhuset slik at dette landemerket får en fremtredende posisjon når man kommer til Sandvika både med båt, bil og sykkel.



DEN NYE GJESTEBRYGGEN "FATA MORGANA" KAN BLI EN EGEN DESTINASJON LANGS PROMENADEN MED SERVERING, FORSAMLINGSLOKALE OG BÅTEPLASSER PÅ LAKSEBERGET.

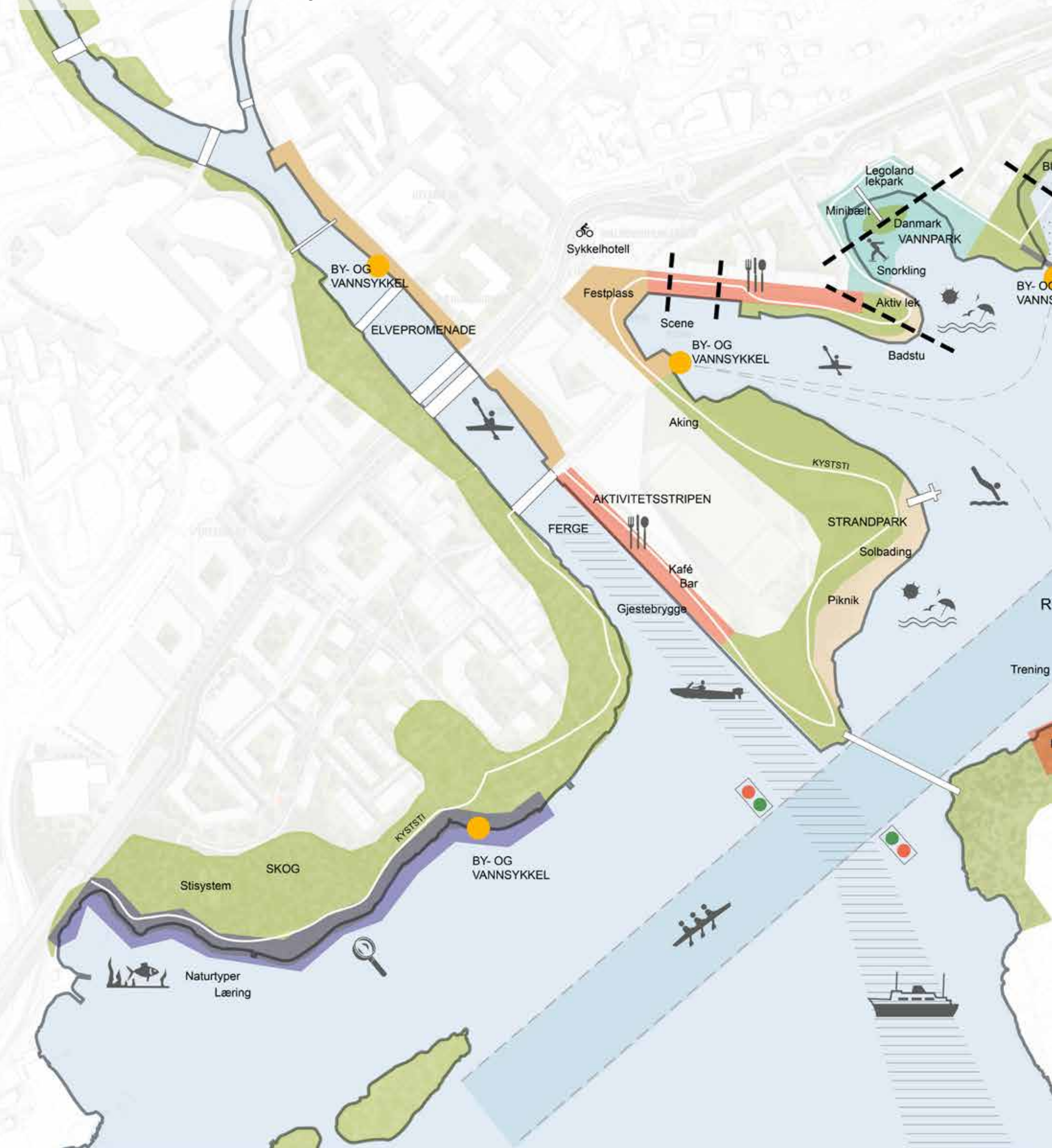
LIVET I FJÆRA

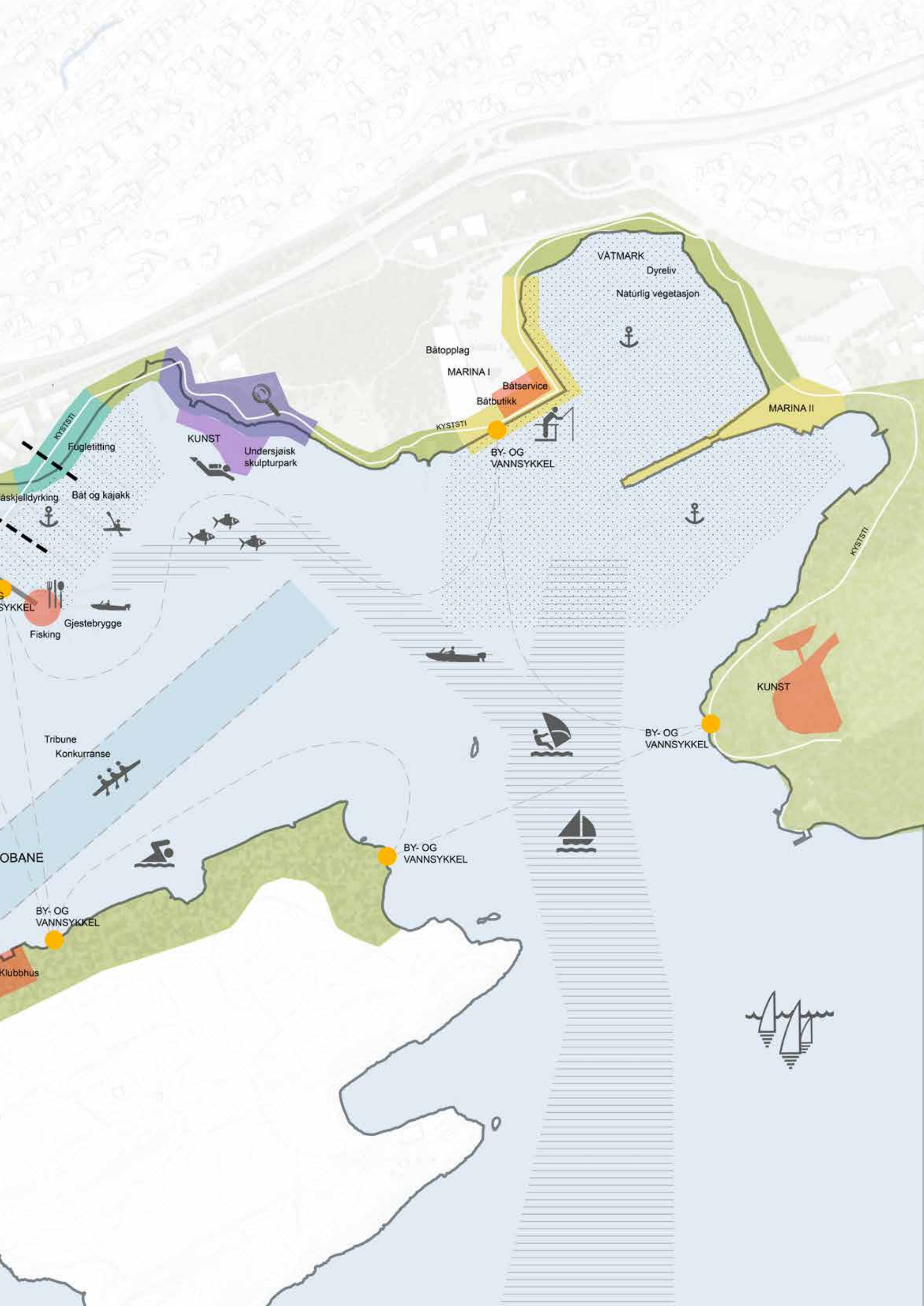
Fra den skumle bestemorsskogen i vest, via parkanlegget ved Kjørbo gård og videre langs Sandvikselven. I Sandvika kan du vandre gjennom både frodige grøntområder og over urbane bryggekanter. Etter en iskaffe på den populære Malmskriverbryggen tar du en pause på benken ytterst på odden. Det er deilig å sitte der å bare se på alle som koser seg i vannet.

Du vandrer videre forbi Danmark, den nye gangbroa «Bittelillebælt» og den populære aktivitetsparken Legoland som i dag er full av barnefamilier. Det er fint å bare vandre forbi. Forbi både fiskeplasser og turistene på gjestebryggen.

Ved båt plassene ytterst på Lakseberget yrer det av liv. Noen trener på eskimorulla innerst i bukta, andre haster forbi for å rekke noen timer på fjorden før den deilige augustdagen tar kvelden. Du stopper noen minutter for å overhøre guiden som viser en gruppe med turister fra Oslo rundt på bryggene. De er kommet til Sandvika for å lære om den nye tang- og blåskjellfarmen. Du blir litt misunnelig fordi du vet at middagen de skal lage i kveld, med kortreiste og ferske råvarer, er så god.

Videre inn i våtmarksområdene, blant fugleliv og musikkspillene ungdom finner du roen. Akkurat i dag orker du ikke gå hele veien til Høvikodden så du sjekker mobilen og ser at det er et par ledige bybåtsykler ytterst på marinaen. I rolig tempo plasker du tilbake over fjorden. Og selv om det har vært en bra dag har du ikke glemt at du lovet vennene dine at dere skal møtes klokken 18 på festplassen. For konserten med det bandet du ikke husket navnet på, men som du likevel gleder deg til å høre. Bare fordi det å så fint å være samlet med gode venner. Akkurat her. I Sandvika.





VÅTMARK

Dyreliv

Naturlig vegetasjon

Båtopplag

MARINA I

Båtservice

Båtbutikk

KYSTSTI

BY- OG VANNSYKKEL

MARINA II

KYSTSTI

KUNST

Undersjøisk skulpturpark

Fugletitting

Maskjelldyrking

Båt og kajakk

SYKKEL

Fisking

Gjestebrygge

Tribune Konkurransse

OBANE

BY- OG VANNSYKKEL

Klubbhus

BY- OG VANNSYKKEL

BY- OG VANNSYKKEL

KUNST



URBAN PROMENADE

Bred promenade med god plass til servering, byliv, rekreasjon og gratis oppholdssoner for allmennheten. Nedtrapping til vannet, lek og krabbefiske i Sandvika sentrum. Tidevann bidrar til å endre uttrykket gjennom døgnet. Betong og fyllmasser med porøse overflater for å sikre bedre vekstvilkår under vann.

PRINISPPSNITT



LOKAL BYSTRAND

I tillegg til Kadettangen foreslås det etablert en lokal bystrand som et nærmiljøanlegg i enden av fjordpromenaden. Plass til volleyball, soling og bading.



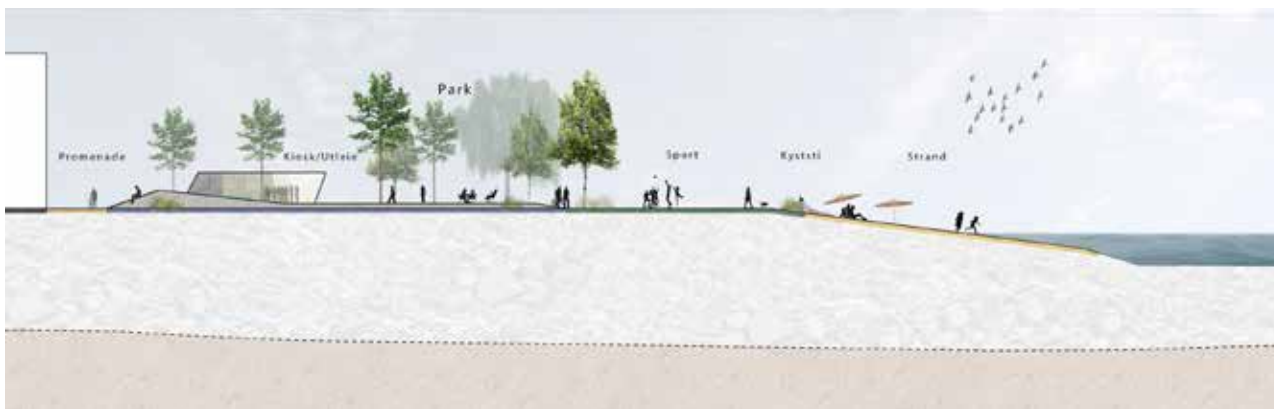
DANMARK - VANNPARK

Urbant grøntområde med offentlig promenade, lek og et naturlig undervannslandskap. Danmark bevares som en oase langs promenaden og knyttes til byen med en enkel gangbru.



OVERGANGENE

Vi ønsker å bidra til at fjæra oppleves på ulike måter langs kysten og at den nye utfyllingen blir et positivt tilskudd til det marine livet. I dette mulighetsstudie viser et utvalg av ulike møter med vannet. Som både reflekteres i livet på land og i vann. I det videre arbeidet bør dette potensialet undersøkes nærmere og det må rettes et fokus på valg av materiale og overflatebehandling som prioriterer undervannslivet.



MALMSKRIVERPARKEN

Ytterst på Malskriverbryggen foreslås den en mindre park med plass til en liten strand, lek og idrett, urban promenade og kyststi i vannkanten. Det kan gis plass til



BÅTLIVET PÅ LAKSEBERGET

Promenaden legges på en lav bru / brygge med tilgang til private båtplasser på utsiden. Strandsonen er offentlig tilgjengelig og består av bulderstrand og våtmark. Det kan etableres blåskjellfarm langs bryggen og kajakkopplag i forbindelse med boligene.



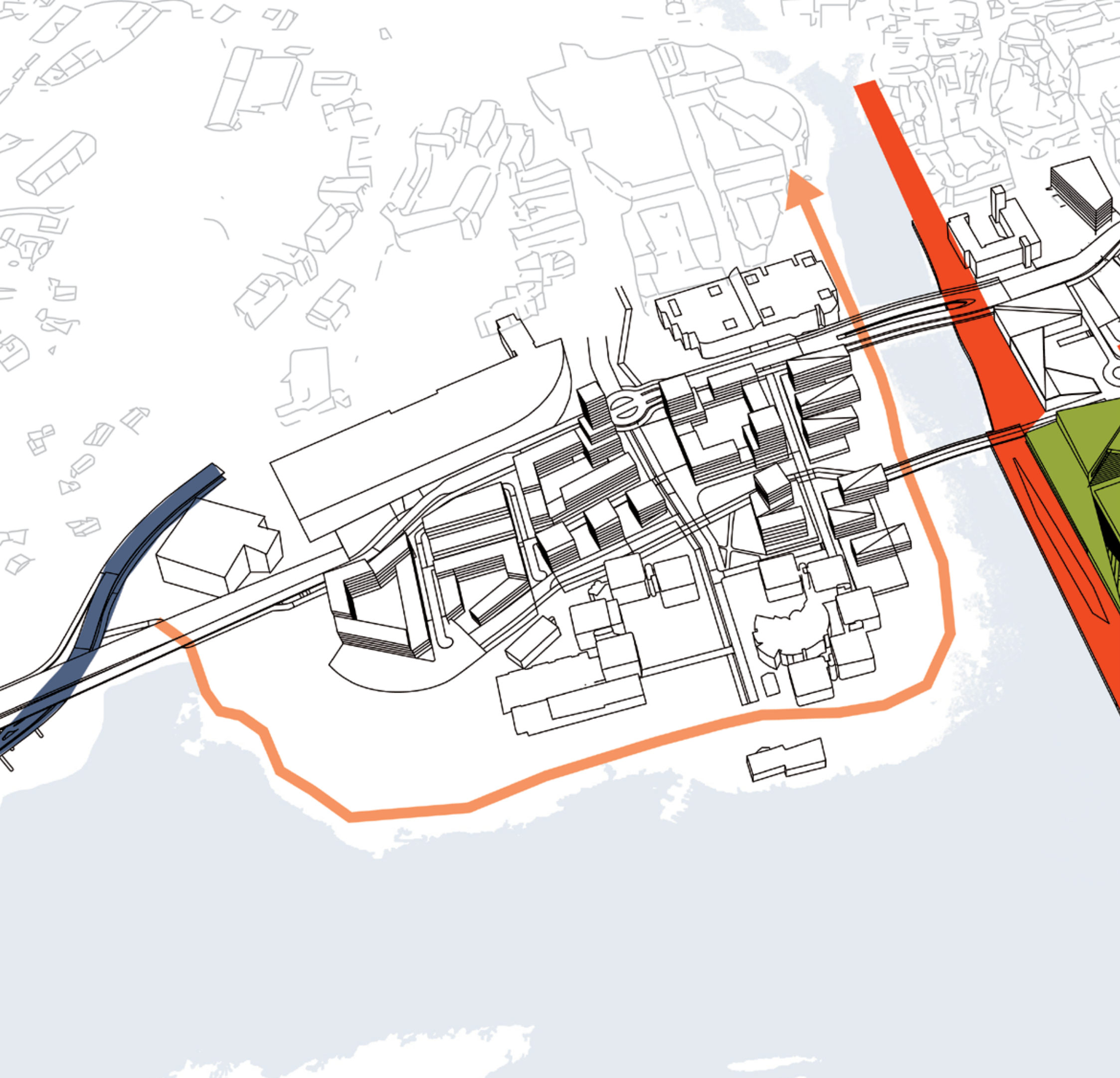
OVERGANGEN SJØHOLMEN

Kyststien legges lavt i terrenget slik at du kan vandre tett på en frodig våtmark med rik vegetasjon og dyreliv. Ved oversvømmelse kan interne stier benyttes.



STRANDTORGET

Bred promenade og nedtrapping til vannet. God plass til servering, rekreasjon og gratis oppholdssoner for allmennheten. Betong og fyllmasser med porøse overflater for å sikre bedre vekstvilkår under vann.



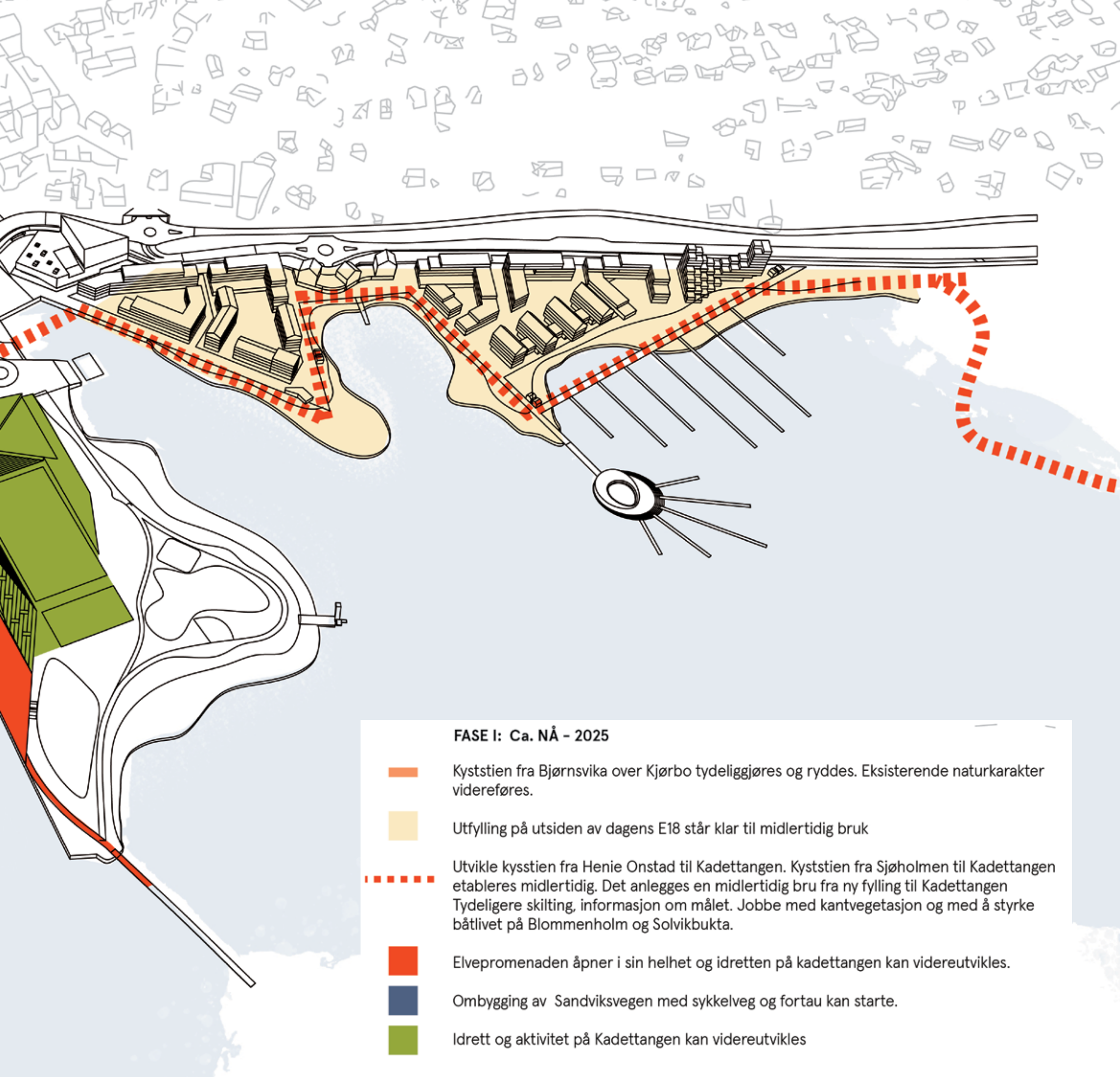
TRINNVIS UTVIKLING

Transformasjonen av Sandvika sjøfront er et stort prosjekt som avhenger av mange aktører, samarbeidsvilje og økonomi. Hoveddelen av transformasjonen kan starte først etter at E18 er lagt i tunnel, men det er mulig for Bærum kommune å starte med deler av prosjektet før E18 er klart. Basert på vår visjon for Sandvika 2035 og Bærum kommunes foreløpige faseplan har vi utarbeidet en konseptuell fremdriftsplan som beskriver de ulike delområdene.

Bærum kommune bør prioritere at reguleringsprosessen knyttet til E18 avklares så raskt som mulig slik at tilgrensende areal ikke blir liggende brakk for lenge. Før E18 er ferdig ombygd bør Bærum kommune fortsette å fokusere på elvepromenaden, Kadettangen og Sandvika Øst. Utviklingen av disse områdene vil styrke sentrum, uavhengig av hvilken løsning som velges for E18. Det samme gjelder kyststien fra Henie Onstad og Bjørnsvika. På disse strekningene bør det fokuseres på å tydeligere merking, informasjon, fremkommelighet, og midlertidige tiltak. Når utfyllingen på Lakseberget er ferdig, i ca. 2023, bør det prioriteres at hele kyststien åpnes så raskt som mulig. Selv uten at det investeres for mye i utformingen bør det anlegges sti, bryggekant og ved behov en midlertidig bru mellom utfyllingen og Kadettangen.

REFERANSER OG INSPIRASJON NESTE SIDE:

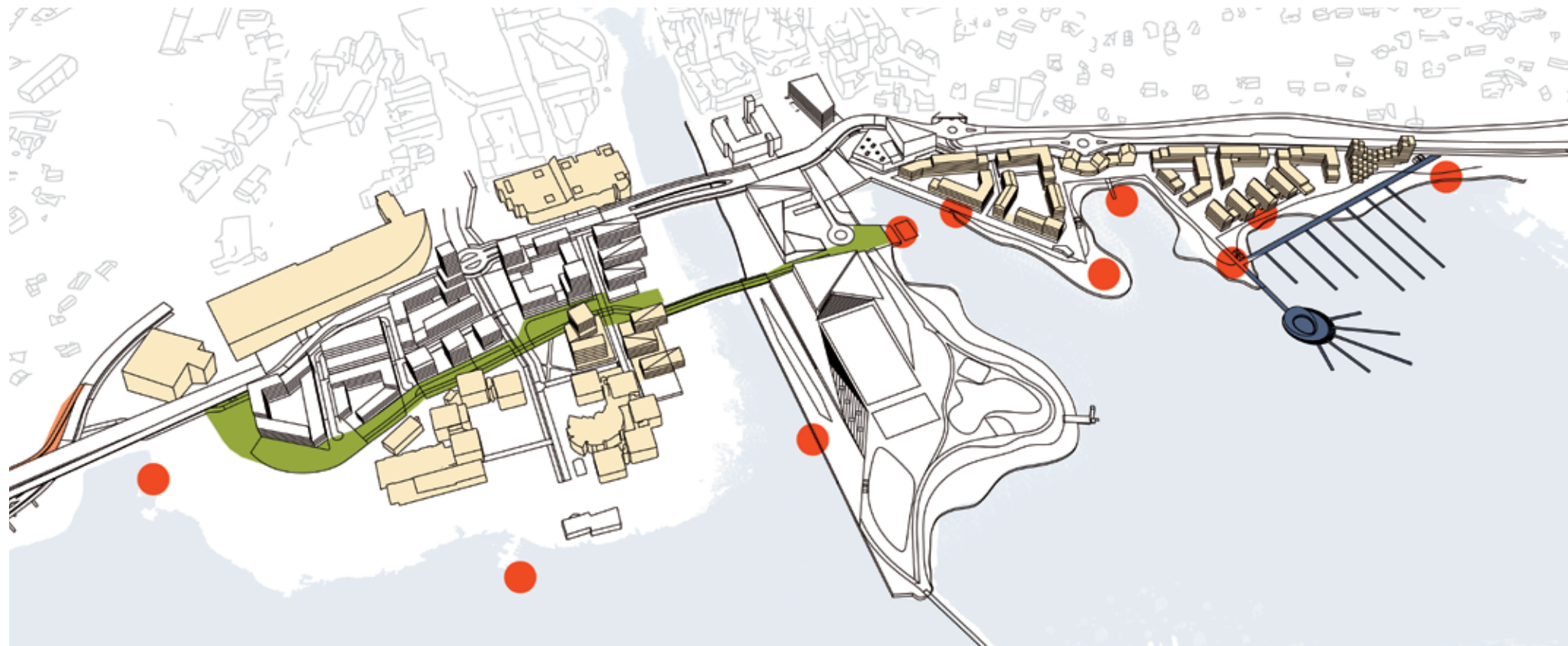
1. Havnepromenaden Oslo - MNW arkitekter, foto Nils Petter Dale
2. Power Toilets UN - Superflex, foto Jeroen Musch
3. Water bike



- FASE I: Ca. NÅ - 2025**
- Kyststien fra Bjørnsvika over Kjørbo tydeliggjøres og ryddes. Eksisterende naturkarakter videreføres.
 - Utfylling på utsiden av dagens E18 står klar til midlertidig bruk
 - Utvikle kyststien fra Henie Onstad til Kadettangen. Kyststien fra Sjøholmen til Kadettangen etableres midlertidig. Det anlegges en midlertidig bru fra ny fylling til Kadettangen Tydeligere skilting, informasjon om målet. Jobbe med kantvegetasjon og med å styrke båtlivet på Blommenholm og Solvikbukta.
 - Elvepromenaden åpner i sin helhet og idretten på kadettangen kan videreutvikles.
 - Ombygging av Sandviksvegen med sykkelveg og fortau kan starte.
 - Idrett og aktivitet på Kadettangen kan videreutvikles

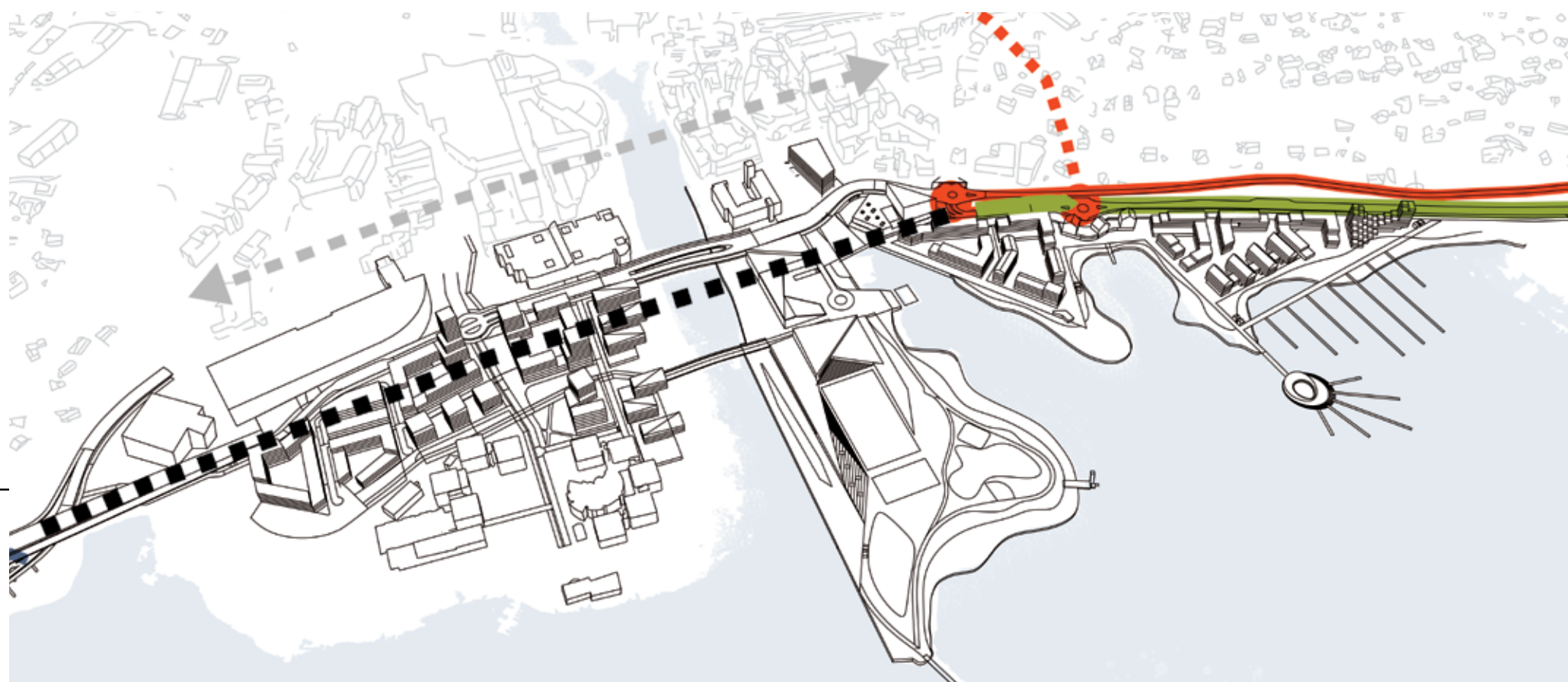


MULIGE MIDLERTIDIGE TILTAK: ETABLERE EN DESIGNSTRATEGI FOR ORIENTERING, SKILTING OG INFORMASJON OM PROSJEKTET, ETABLERE ENKLE STRUKTURER FOR OPPHOLD, OFFENTLIGE TOALETTER, KUNST OG SERVERING. LEGGE TILRETTE FOR UMLEIE AV KAJAKKER, BYSYKLER OG BYBÅTSYKLER LANGSVANNKANTEN.



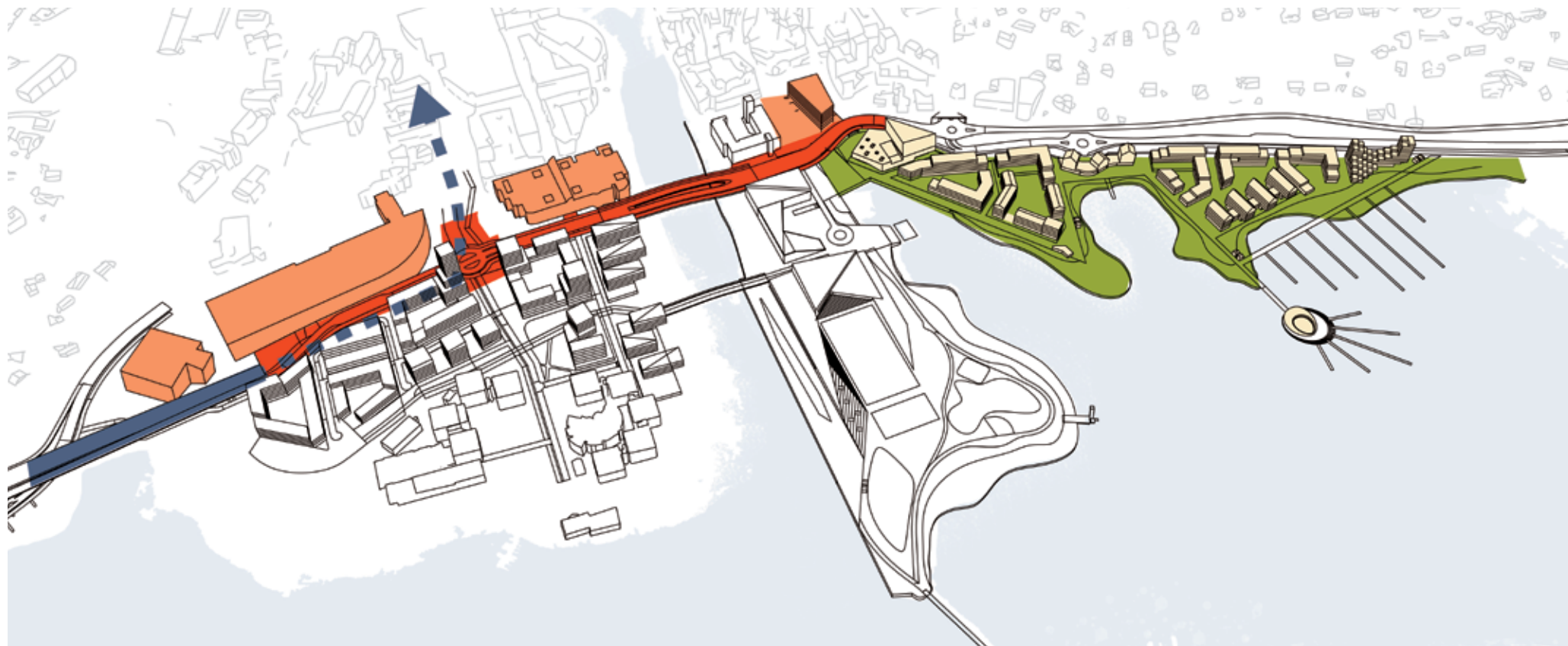
FASE II: ca. 2023 - 2030

- Enkle strukturer etableres langs fjordpromenaden. Fokus på aktivitet, idrett, lek, opphold, maritim dyrking, bysykkell og bybåtstativ, servering, kunst og kultur, sanitæranlegg osv.
- Etablere gjestehavn og båtplasser på nye Lakseberget
- Opparbeide trasé til Parkgaten med kobling til Sandvikvisvegen og Kadettangen. Parkgaten legges på nordsiden av eksisterende bebyggelse. Parkeringshus kan beholdes frem til E18 fjernes.
- Ny kobling fra Ringvegen til E18/E16 etablers ved Bjørnsvika
- Bebyggelse kan etableres på utfyllingen og på Kjørbo både sør for parkgaten og nord for E18 Avhenger av planer.



FASE III: ca. 2029-31

- - - NY E18 - I TUNNEL FORBI SANDVIKA - STÅR FERDIG
- GAMLE E18 - ØST FOR SANDVIKA - TRANSFORMEREKS TIL PARK OG LOKALVEG
- - ● - - NY TUNNEL FOR RINGVEGEN OG KOBLINGER TIL GAMLE E18 ETABLERES
- NY RAMPER FRA E16 TIL RINGVEGEN/SANDVIKSVEGEN ETABLERES. (RINGVEGSYSTEMET FERDIG)
- SANDVIKSVEIEN BENYTTES TIL BUSS.
- ■ ■ ■ E18 FRA BJØRNSVIKA TIL SANDVIKSBUKTA BENYTTES TIL LOKALTRAFIKK / E16 SOM I DAG



FASE IV: Ca. 2032-35



E16 SENKES OG LEGGES I TUNNELG FRA SANDVIKA STORSENTER



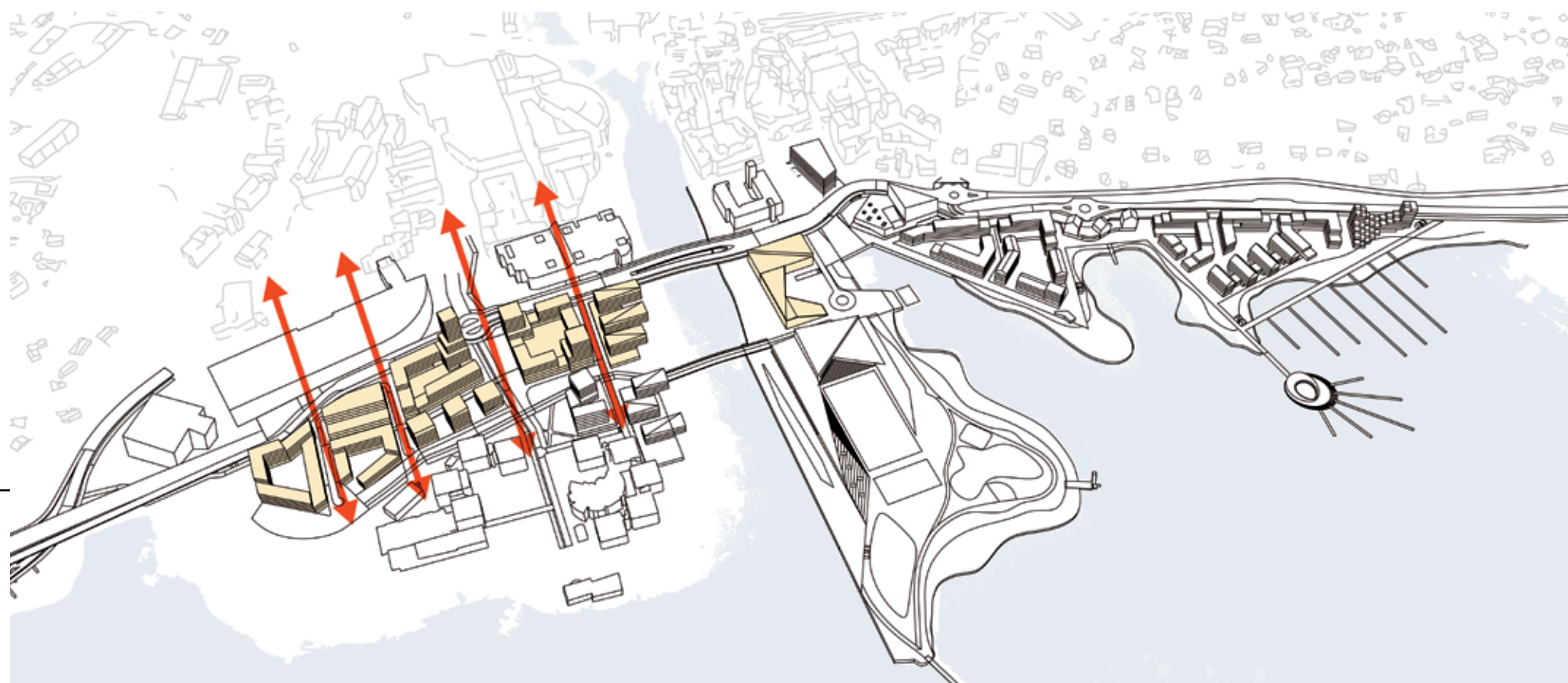
BYGATE ETABLERES TETT PÅ RÅDHUSET OG SANDVIKA STORSENTER. GAMLE E18 RIVES



HELE UTFYLLINGEN ER FERDIG MED NY BEBYGGELSE



RÅDHUSPARKEN FERDIGSTILLES. ØNSKE OM AT BEBYGGELSE PÅ NORDSIDEN AV BYGATEN ÅPNES MOT SØR.



FASE IV



NY BEBYGGELSE MOT BYGATEN ETABLERES



TVERRFORBINDELSER FERDIGSTILLES





LAKSEBERGET

VÄTNA

MARINA 1

MARINA 2





