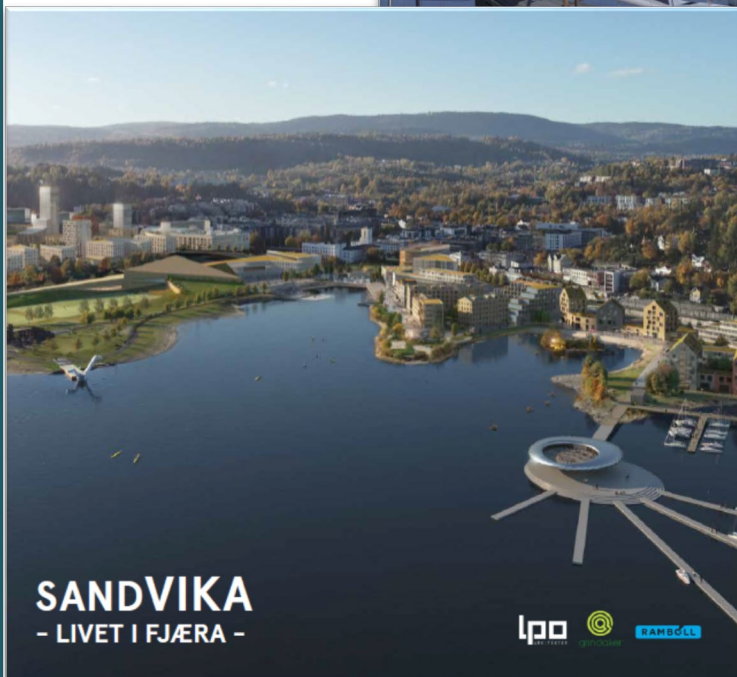


MULIGHETSSTUDIE - SANDVIKA SJØFRONT

ekspertpanelets vurderinger og anbefalinger til parallelloppdraget -
januar 2019



**PERLER PÅ
EN FJORD**



1. Innhold

2. BAKGRUNN.....	3
3. SAMMENDRAG AV EKSPERTPANELETS ANBEFALINGER.....	5
4. EKSPERTPANELETS SAMMENSETNING, MANDAT OG EVALUERINGSPROSESS	7
4.1. Ekspertpanel	7
4.2. Mandat.....	7
4.3. Evalueringsprosess.....	7
5. TEMATISKE VURDERINGER OG ANBEFALINGER.....	8
5.1. Fjordlandskapets betydning for Sandvikas utvikling	8
5.2. Identitet i historiebærende elementer	10
5.3. Det unike Sandvika, aksene Stasjonen – Rådhuset - Kadettangen - Kalvøya	11
5.4. Utvidelse av sentrum mot sørøst og sørvest	14
5.5. Strukturer på tvers av ny lokalgate.....	16
5.6. Ny lokal trafikkfordeling – nytt gatenett	19
5.7. Det bærekraftige (nye muligheter for å øke ambisjonene).....	22
5.8. Gjennomføring - Fra visjon til realitet.....	25
5.9. Prosess og medvirkning	26

2. BAKGRUNN

Denne evalueringsrapporten har vurdert innspillene fra parallelloppdraget, der tre team har undersøkt potensiale for utvikling av sjøfronten ved Sandvika. Med parallelloppdraget har Bærum kommune ønsket å få frem idéer og forslag til et helhetlig, fremtidsrettet og robust plangrep for området når E18 skal legges om. Kommunen inviterte tre team med rammeavtale til å gjennomføre oppdraget, herunder Rodeo/COWI, Norconsult/Bjørbeek & Lindheim og LPO/Grindaker/Rambøll. Bærum kommune nedsatte også et eksternt ekspertpanel for å evaluere innspillene og gi råd til kommunens videre planarbeid.

Parallelloppdraget er beskrevet i programmet «Mulighetsstudie Sandvika sjøfront» datert 8. august 2018 og ble gjennomført i perioden 21.8 – 28.11. Oppstartseminar ble avholdt 21.8. Teamene presenterte sitt foreløpige materiale for ekspertpanelet og andre inviterte i et midtveisseminar den 20.9 og for et større publikum i et sluttseminar den 28.11. Ekspertpanelet har fulgt hele prosessen, mens sluttevaluering av studiet har skjedd i perioden 28.11 – 4.1. 2019. Rapportens hovedkonklusjoner presenteres for offentligheten under Bærumskonferansen 8.januar 2019.

Bakgrunn for parallelloppdraget er Kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak høsten 2017 om at E18 Vestkorridoren (Lysaker – Slepender) skal realiseres og bygges. I gjeldende kommunedelplan for E18 Lysaker – Slepender er E18 lagt i tunnel under Sandvika, og dagens E18-trasé skal erstattes av et mindre omfattende lokalveisystem. Statens vegvesen la opprinnelig opp til at arbeidet med reguleringsplanen skal skulle pågå fra høsten 2018-21, med byggestart i 2024.

Som følge av E18-omleggingen og andre store tunnelprosjekter er det behov for å håndtere massene som tas ut. Bærum kommune har vurdert deponering av noen av massene ved Lakseberget, og ser dette som en mulighet for etablering av nytt utbyggingsareal og ny sjøfront. Utfyllingsmulighetene er vurdert av NGI (i rapporten «Innledende vurdering av utfylling på Lakseberget», datert 23.3.2018). I tillegg har områdene Kadettangen og Kjørbo potensiale for byutvikling/transformering. Kommunen tenker at disse områdene, sammen med den øvrige sjøfronten, kan være med å synliggjøre og skape en ny identitet for Sandvika.

Bærum kommune har behov for å se utvikling av sjøfronten og bakenforliggende by under ett. Parallelloppdragene er et viktig bidrag inn i det kommende planarbeidet. De skal bidra til å se potensialet langs hele Sandvikas sjøfront under ett, og illustrere mulige plangrep som omfatter prinsipper for utforming og utvikling over tid, som ivaretar blågrønn struktur, bymessig utforming av lokalveisystemet, potensiale for byutvikling/ transformering og utforming av offentlige møteplasser.

Kommunen har håp om at parallelloppdraget vil kunne bidra til offentlig diskusjon omkring Sandvikas rolle og identitet, og hvordan utvikling av sjøfronten kan være med å realisere Sandvika som et sted «å være stolt av». Sjøfronten kan bli den nye generatoren for å skape Sandvika om til en fjordby, skape begeistring og ny identitet – til glede for alle. Bærum kommune har et overordnet mål om at sjøfronten også skal være med å styrke Sandvikas rolle både som hovedsenter i kommunen og som regional by.

I programmet for parallelloppdraget er følgende rammer for utviklingen satt:

Rammer:

- Etablere attraktive byrom/møteplasser og utforme blågrønne strukturer for opphold og ferdsel
- Tilrettelegge for bærekraftig byutvikling i sjøfronten, som også skal sikre flere beboere, arbeidsplasser, tilreisende og flere helårsaktiviteter – og som innebærer redusert bilbruk, økt bruk av kollektiv, sykkel og gange
- Koble sjøfronten bedre sammen med Sandvika sentrum og øvrige bydeler
- Utforme ny bygate/lokalvei langs sjøfronten, der kollektivtrafikken og de myke trafikantene får prioritet
- Koble naturbasert rekreasjon i Sandvika mot byens urbane rekreasjon. Sjøfronten skal være allment tilgjengelig og attraktiv for brukere i alle aldre
- Styrke områdets lokale og regionale identitet - ved integrering av kulturminner og kulturmiljø
- Legge til rette for båtliv og ferdsel til sjøs (alternative løsninger som båtpool, småbåthavn, aktiv sjølinje mot kysten mm)

3. SAMMENDRAG AV EKSPERTPANELETS ANBEFALINGER

Ekspertpanelet konkluderer med at Bærum kommune har fått et bredt og godt materiale som viser mange av de mulighetene som ligger i Sandvikas sjøfront.

Parallelloppdragene viser at det er mulig å utnytte fjordlandskapetets potensial for rekreasjon og ferdsel bedre ved å bygge videre på eksisterende kvaliteter og skape nye attraksjoner i sjøkanten. Dette er tiltak som ikke bare er avhengig av E18 utbyggingen, mange av tiltakene kan startes med det samme.

Parallelloppdragene har vist at opplevelsen og bruken av fjordlandskapet er sårbart med tanke på en utfylling av nytt land ved Lakseberget. I tillegg stilles det spørsmålsteget ved de økologiske konsekvensene av selve utfyllingen. Generelt mener ekspertpanelet at ny utbygging bør skje som fortetting og på frigjort byggegrunn som følge av fjerning av motorveien fremfor etablering av ny byggegrunn i sjøen.

Forslagene viser at det er gode muligheter for å utvikle en kompakt og fotgjengervennlig by gjennom å effektivisere arealbruken i eksisterende sentrumsområder, der både Kjørbo og deler av Kadettangen inngår. En eventuell utfylling av nytt byggeareal i sjøen bør ligge så nært Sandvika sentrum som mulig.

Alle forslagene viser gode muligheter for bedre tilgjengelighet mellom stasjonsområdet og fjorden. Mellom Sandvika vest og Kjørbo er det mer utfordrende, men det kan oppstå en interessant mulighet når E18 legges om ved å åpne den innebygde passasjen i kommunehuset. På grunn av terrengforskjellene er det mer utfordrende å få til en god tilgjengelighet mellom en eventuelt utbygging ved Lakseberget og bakenforliggende områder.

En av hovedproblemstillingene kommunen ønsker innspill på er hvordan ny lokalgate langs sjøfronten burde utformes etter at E18 er lagt i tunnel. Oppdragene gir ikke noe godt svar på hvordan dette kan løses. Ekspertpanelet er overbevist om at den fremtidige løsningen for lokaltrafikken i Sandvika er et nett av bygater hvor gående og syklende prioriteres. Den fremtidige lokalveien vil bli en viktig del av det fremtidige transportsystemet i Sandvika og må utformes slik at den ikke blir en ny barriere mot fjorden. Å erstatte E18 med en løsning basert på et premiss om at en lokalgate skal kunne håndtere all omkjøringstrafikk fra en stengt tunnel, vil ikke gi de bykvaliteter som Bærum kommune ønsker at Sandvika skal få.

Parallelloppdraget viser at fjerning av E18 kan bidra til å fremheve og aktivisere kulturminnene og Sandvikas historie på en annen måte enn i dag. Besvarelsene har vist løsninger for økt tilgjengelighet og nye koblinger mellom bygninger og gater. Ekspertpanelet vil spesielt peke på potensialet ved å skape nye forbindelser mellom Sandvika og Høvikodden, og den store lokale gevinsten som ligger i en sterkere kobling mellom naturbasert rekreasjon og Sandvikas urbane attraksjoner. Ekspertpanelet har også falt ned på en anbefaling om at en eventuell utbygging på Kadettangen bør være til allmennyttige formål.

Forslagene viser at Sandvika har et potensial for å videreutvikle båtlivet, både som rekreasjon og til nyttetraffikk. Ekspertpanelet mener båtlivet er en viktig del av Sandvikas identitet og kultur, og at det bør legges vekt på å opprettholde og å skape gode løsninger for fritidsbåtene. Etablering av et nytt fjordtorg som sikrer allmenn tilgang til fjorden, samt gode forbindelser til stasjonsområdet, bør prioriteres.

I vurdering av behovet for bærekraftige løsninger har ikke ekspertpanelets tatt stilling til effekten av omlegging av E18 i seg selv, men fokusert på lokale tiltak. Ekspertpanelet er opptatt av at man i forslag til grep og løsninger faktisk følger opp overordnede føringer og prioriterer fremkommelighet for gange og sykkel. Det krever videre en effektiv arealutnyttelse og blandet arealbruk som også tar hensyn til konsekvenser av forventede klimaendringer. Fokus på gjenbruk og bærekraftig utvikling av eksisterende bygningsmasse er like viktig som høye miljø- og energikrav til alle nybygg.

Den videre planleggingen av Sandvika sjøfront bør følge tre spor; ett som fastsetter overordnet infrastruktur; ett som avklarer avhengigheter i gjennomføringen, og ett som integrerer befolkning og beslutningsaktører i planprosessen.

4. EKSPERTPANELETS SAMMENSETNING, MANDAT OG EVALUERINGSPROSESS

4.1. Ekspertpanel

Bærum kommune har valgt ut medlemmer til ekspertpanel og satt sammen en gruppe med ulik erfaring og faglig spisskompetanse.

- Elin Børrud, prof. NMBU – byplanlegging, ekspertpanelets leder
- Gunnar Ridderström, Citiplan - byplan, transport og trafikk
- Iwan Thomson, LALA Tøyen – byplan, landskap
- Sverre Landmark, Aspelin Ramm – by- og eiendomsutvikling
- Guri Marie Lindmark, Multiconsult – Miljø og bærekraft
- Erling Lae, - strategi og gjennomføring (frafalt underveis)

Aasne Haug, Asplan Viak har vært kommunens og panelets sekretær.

4.2. Mandat

Ekspertpanelets mandat er gitt av Hovedutvalg for miljø, kultur og idrett (MIK) vedtak i møte 7.6.18.

Sak «Sandvika – byen for fremtiden» (057/17) ble behandlet av kommunestyret i Bærum 31.05.2017. I saken ble rådmannen bedt om å *«legge til rette for en prosess som leder frem til en sak om byutvikling i Sandvika som redegjør for mulige ambisjoner og videre arbeid med å utvikle Sandvika både fysisk og innholdsmessig»*. Utvikling av sjøfronten inngår som en viktig brikke i tenkningen omkring framtidens Sandvika.

Ekspertpanelet skal ikke evaluere bidragene for å kåre en vinner, men for å gi råd til kommunen basert på det innleverte materialet.

4.3. Evalueringsprosess

Det innleverte materialet er vurdert mot oppdragets mål og forutsetninger slik det er beskrevet i programmet for parallelloppdraget, teamenes presentasjoner på midtveismøtet og innspill fra tilhørere i sluttmøte. Ekspertpanelet har gjennom evalueringsmøter og individuelle vurderinger definert 9 temaer som vil ha vesentlig betydning for det videre arbeidet med sjøfronten. Ekspertpanelet har vurdert teamenes bidrag, og de utfordringer og potensial de synliggjør for videre utvikling, og kommet med en strukturert anbefaling om hva og hvordan Bærum kommune bør jobbe videre.

De 9 temaene er:

- 1) Fjordlandskapets betydning for Sandvika
- 2) Identitet i historiebærende elementer
- 3) Det unike Sandvika; aksene Stasjonen - Rådhuset – Kadettangen – Kalvøya
- 4) Utvidelse av sentrum mot sørøst og sørvest
- 5) Strukturer på tvers av ny lokalgate
- 6) Ny lokal trafikkfordeling
- 7) Det bærekraftige
- 8) Gjennomføring – fra visjon til realitet
- 9) Prosess og medvirkning

5. TEMATISKE VURDERINGER OG ANBEFALINGER

5.1. Fjordlandskapets betydning for Sandvikas utvikling

Sandvikas beliggenhet, med utsikt til, og med nær kontakt med fjordlandskapet, har en overordnet betydning for Sandvika by. Det gjelder både hvordan byen har vokst frem omkring Sandvikselvas utløp ved Kadettangen, hvordan de omkringliggende åsene definerer landskapsrommet, og hvordan øylandskapet rammer inn det indre fjordbassenget.

Ekspertgruppen mener denne kvaliteten er av overordnet betydning for Sandvikas identitet og forslagene er vurdert i lys av dette. På bakgrunn av det som er fremkommet ser vi tydelig at omfanget av utfylling og utbygging i fjordbassenget påvirker opplevelsen av fjordlandskapet og den kvaliteten det representerer.

Sentrale problemstillinger/rammer for oppdraget:

- Koble naturbasert rekreasjon i Sandvika mot byens urbane rekreasjon.
- Sjøfronten skal være allment tilgjengelig og attraktiv for brukere i alle aldre.
- Legge til rette for båtliv og ferdsel til sjøs.

Alle de tre forslagene retter oppmerksomheten mot vannrommet som dannes mellom Kadettangen, Kalvøya, Lakseberget og Høvikodden. De fremhever verdien av dette sentrale rommet som identitetsskapende i seg selv, men også som et utnyttet potensial for å binde sammen eksisterende og nye kultur- og fritidsaktiviteter langs fjorden.

Henie-Onstad kunstsenter som ressurs i utviklingen av Sandvika som fremtidig region hovedstad er et sentralt eksempel på et utnyttet potensial. For å utløse det fulle potensialet av kunstsentret som regional destinasjon, bør det skapes en bedre, tydeligere og mer attraktiv tilgjengelighet til Høvikodden fra Sandvika. Forslaget fra Norconsult/Bjørbeek & Lindheim viser at det å bevege seg til fots langs vannet kan bli en del av besøksopplevelsen. De har vist en broforbindelse mellom Høvikodden og Kalvøya. Ekspertpanelet mener at en slik forbindelse, dersom den kan ivareta kryssende båttrafikk på en god måte, er noe som bør drøftes videre, men at også muligheten for en ferge bør vurderes.

Mange av utviklingsområdene i Osloregionen mangler rause landskaps og -parkkvaliteter. Ved å etablere det sentrale vannrommet som en stor park i Sandvika vil dette manifestere Sandvikas fortrinn foran andre utbyggingsområder. Det vil skape livskvalitet for dem som skal bo, arbeide og besøke Sandvika i fremtiden. Både Norconsult/Bjørbeek & Lindheim og LPO/Grindaker/Rambøll viser at områdene i tilknytting til vannrommet har et utnyttet rekreasjonspotensial som kan brukes til å bygge videre på eksisterende funksjoner samt utvides med nye.

Norconsult/Bjørbeek & Lindheim har, gjennom å definere et sammenhengende opplevels- og rekreasjonsprogram som omkranser det sentrale vannspeilet, dette som en bærende ide for sitt forslag.



LPO/Grindaker/Rambøll fokuserer mer på båtlivet og det potensialet for rekreasjon og opplevelse som ligger i å bo i fjæra, mellom vann og land.



Rodeo/Cowi henviser bl.a. til Pollen i Arendal og båtlivet som identitetsskapende og strukturerende for sitt forslag.



Forslagene viser ulike grader av utfylling med ditto utbyggingsmulighet, Rodeo/Cowi lanserer skjærgårdsbyen og foreslår en stor boligutbygging på vannet ved å fylle langt utover i fjordbassenget. LPO/Grindaker/Rambøll viser en utfylling som er noe mindre, men konsentrert som en ny tange vis a vis Kadettangen. Norconsult/Bjørbeek & Lindheim viser i sitt forslag kun en liten utfylling.

Ekspertpanelets anbefaling:

Besvarelsene har vist hvor sårbart en utfylling ved Lakseberget er for opplevelsen og bruken av fjordbassenget og det blir tydelig at fjordlandskapets betydning må tas i betraktning når overskuddsmasse vurderes deponert ved Lakseberget. I tillegg stilles det spørsmålsteget ved de økologiske konsekvensene av selve utfyllingen. Ekspertpanelet er sikre på at en boligutbygging utover vannrommet slik Rodeo/Cowi viser, ikke er forenlig med å bevare fjordlandskapets kvalitet. Utfylling

med tanke på bygging bør ligge nærmest mulig sentrum. Mindre utfylling langs Lakseberget, kan vurderes av hensyn til å utvikle en sammenhengende friområde «vandring» rundt fjordbassenget, enten med bro eller ferge-forbindelse mellom Kalvøya og Høvikodden.

Parallelloppdragene viser at fjordlandskapet utenfor Sandvika kan utnyttes enda bedre til aktivitet og rekreasjon. Tiltak for bedre tilgjengelighet må både bygge videre på eksisterende kvaliteter og skape nye byrom og attraksjoner. Bærum kommune bør ikke vente med å utvikle denne 'fjordparken', men sette i gang tiltak umiddelbart.

Konkrete råd:

1. Utfylling av overskuddsmasse i fjorbassenget bør være moderat. Utbygging på utfylling ved Lakseberg bør skje vest for den lille holmen «Danmark».
2. All utfylling i sjøen ved Lakseberget må vurderes mot Sandviksåsens terreng. Snittet fra Sandviksåsen og ned i sjøen må vurderes mer detaljert i forhold til fjordlandskapets tålegrense mht. oppfyllingsgrad og evt. byggehøyder.
3. Det bør lages en «Plan for fjordparken» som ser utfylling av overskuddsmasser i sammenheng med bruk av fjordlandskapet på kort og lang sikt. Planen bør vise hvordan området kan utvikles i etapper og med hvilke avhengigheter, samt avklare de nye arealenes status og betydning som identitetsskaper.
4. Arealer til en fjordpromenade som sikrer allmennhetens tilgjengelighet mellom Sandvika og Høvikodden bør avsettes allerede nå.

5.2. Identitet i historiebærende elementer

Sandvikas kulturarv er satt sammen av ulike historiebærende enkeltelementer som mange føler sterk tilhørighet til. Diskusjoner om deres fremtid skaper et stort engasjement i befolkningen. Det kan være bygg med høy arkitektonisk og antikvarisk kvalitet, utsiktpunkter, en liten holme, et tre etc. Ikke alle kulturminner vil overleve de store endringene Sandvika er på vei mot, men nye bygg og nye steder skal også bli nye (kultur)minner for fremtiden.

Omleggingen av E18 vil endre Sandvika. Motorveien er et stort, dominerende element som har preget byens utvikling og vært definerende for Sandvikas moderne byplanhistorie. Ekspertpanelet ser at fjerning av motorveien vil skape muligheter for nye strukturer og ny bebyggelse, men er samtidig opptatt av at historiske elementer fra før motorveiens tid kan få en mer sentral plass igjen.

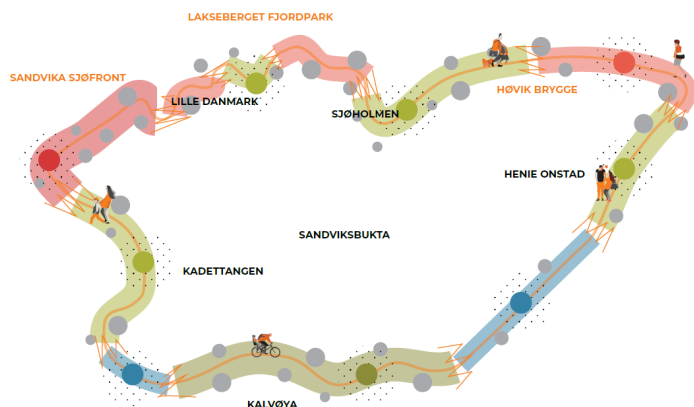
Sentrale problemstillinger/rammer:

- Hvordan styrke områdets lokale og regionale identitet, ved integrering av kulturminner og kulturmiljø.
- I programmet for parallelloppdraget er det under pkt. 4.8 redegjort utførlig for sentrale kulturminner. Rapporten/kartleggingen «Kulturminner i Sandvika», Bærum kommune 2005 er også fremlagt som en del av grunnlaget for parallelloppdraget.

Ingen av teamene har tatt for seg kulturminner spesielt, men behandlet temaet integrert i mulighetsstudien, noe ekspertpanelet mener er den beste måten å arbeide med et steds kulturarv. LPO/Grindaker/Rambøll beskriver innledningsvis både sentrale kulturminner og andre mer eller mindre skjulte steder, bygg og funksjoner som utgjør verdier for utviklingsarbeidet, og som de mener vil få en viktigere rolle i byen når E18 og gjennomgangstrafikken forsvinner. Dette er vist ved at det gjøres gode grep på behandlingen av kvartalsstrukturens videreføring fra Rådhuset mot Kadettangen, viktigheten av siktlinjer til viktige orienteringspunkter som Rådhuset, Sjøholmen og Høvikodden og

overgangen fra utfyllingen ved Lakseberget til Sjøholmen. På Kjørbo kan gjenbruk og fortetting gjøre det mulig å oppnå en høyere utnyttelse samtidig som man ivaretar historiske spor.

Norconsult/Bjørbeek & Lindheim understreker i forbindelse med deres bærende idé (et «perlekjede» med attraksjoner) at det er vesentlig å benytte Sandvikas eksisterende kvaliteter, attraksjoner og steder.



Kulturhistoriske og historiske elementer ligger som sentral ressurs i forslaget der de bl.a. trekker frem «de hvite byggene» som Rådhuset og Brambanigården og bruker disse som retningsgivende for både bystruktur og høyder. De har også eksempelvis helt konkrete ideer som forslaget om å gi Malmskrivergården en viktigere rolle med re-etableringen av et vannspeil foran bygningen.

Rodeo/Cowi har ikke fremhevet kulturminner og historiske markører spesielt, men de anerkjenner Rådhusets verdi ved å gi dette en mer prominent plassering, bl.a. ved å etablere en ny «Rådhusplass» knyttet til sjøen, samt opparbeide en ny «kanal» mellom Sandviksbukta og Sandvikselva, foran Rådhuset.

Alle tre teamene foreslår bevaring av «Danmark», og de foreslår utfylling i sjøen på til dels svært ulike måter. Norconsult/Bjørbeek & Lindheim anbefaler at utfyllingen i sjøen begrenses.

Ekspertpanelets anbefaling:

Sandvikas kulturminner må integreres i og være et utgangspunkt for gode utviklingsgrep, ikke kun bevares for å spare på enkeltobjekter. Videre planlegging og utbygging vil legge nye lag til Sandvikas historie og bør bli fremtidens kulturminner.

Konkrete råd:

1. Nye utviklingsgrep bør fremheve og aktivisere viktige kulturminner som f.eks en fjordvandring som kobler Høvikodden til Sandvika sentrum og aksene Rådhuset – Kadettangen – Kalvøya.
2. Nye bygninger for fellesskapet bør bli viktige orienteringspunkter og plasseres slik at de er synlige og lett tilgjengelige. Bygninger og tilstøtende byrom utformes slik at sosiale møteplasser inne i og utenfor viktige, offentlige bygg, blir en integrert urban form.

5.3. Det unike Sandvika, aksene Stasjonen – Rådhuset - Kadettangen - Kalvøya

I lagene av historiebærende og identitetsskapende elementer er aksene Stasjonen - Rådhuset – Kadettangen – Kalvøya unik og blant de sterkeste identitetsskapende elementene i Sandvika. Både Rådhuset, Kadettangen og Kalvøya er egne landemerker, godt kjent utover Sandvikas og Bærums grenser. Rådhuset er på mange måter Sandvikas signalbygg - en vakker bygning fint lokalisert med

fasade mot sjøsiden, mot Kadettangen og forbindelsen til Kalvøya. Både Kadettangen og Kalvøya har funksjoner og attraksjoner med stor betydning lokalt, men også med et stort regionalt nedslagsfelt. Fra Sandvika stasjon er det rundt 600 meter (7-8 minutters gange) til Kadettangen og 1 km til Kalvøya. Omlegging av E18 vil gi unike muligheter til å tilføre funksjoner som kan forsterke denne viktige akse.

Sentrale problemstillinger/rammer:

- Sjøfronten må kobles bedre sammen med Sandvika sentrum og øvrige bydeler, og tilrettelegge for en bærekraftig byutvikling i sjøfronten.

Parallelloppdragene viste at det finnes ulike måter å styrke akse Rådhuset – Kadettangen – Kalvøya på. Alle teamene har markert sentrums møte med sjøen gjennom å etablere et «fjordtorg» som et nytt, viktig byrom. I forslaget til Rodeo/Cowi er torget et «rådhusorg» der rådhuset med tilhørende park fremstår godt synlig, og der lokalveien og annen bebyggelse er trukket vekk fra bygget. I de to andre forslagene er den visuelle kontakten mellom Rådhuset, fjordtorget og sjøen noe mindre fremtredende, fordi hovedveien ligger tettere på rådhusets fasade og fordi annen bebyggelse er lagt mellom Rådhuset og torget/sjøen.

Alle teamene beholder strandparken på Kadettangen og Kalvøya som i dag, men to av teamene, Norconsult/Bjørbeek & Lindheim (nedenfor til høyre) og Rodeo/Cowi (nedenfor midten), ser stadionområdet på Kadettangen som en uutnyttet arealreserve og et naturlig sted for videreutvikling av Sandvikas byvev. LPO/Grindaker/Rambøll (nedenfor til venstre) foreslår å beholde og forsterke stedets rekreasjons- og idrettsfunksjoner, og foreslår å supplere dette med en videregående skole eller lignende offentlig funksjon mellom stadion og Rådhuset.



Alle teamene foreslår å koble eksisterende sentrum mot sjøen og skape bedre tilgjengelighet for gående og syklende. Både Norconsult/Bjørbeek & Lindheim og LPO/Grindaker/Rambøll viser tydelige gangstrøk fra stasjonen og ned mot fjordtorget ved Rådhuset, der det er krysning av lokalveien i plan. De har også vist gangforbindelser langs strandparken på østsiden av Kadettangen ut til Kalvøya. På vestsiden foreslår begge disse teamene at elvepromenaden beveger seg planfritt under lokalveien.

I forslaget til Rodeo/Cowi er Sandvika sentrum og Rådhuset adskilt fra Kadettangen med en kanal, og fotgjengerforbindelsene over kanalen er ikke tydelig vist. Man kan tolke det slik at fotgjengere og øvrig trafikk benytter samme bro over kanalen på østsiden, og at det i tillegg er en gangbro som forbinder over kanalen langs elvepromenaden.

Ekspertpanelets anbefaling:

Parallelloppdraget viser hvor viktig det er å gjennomføre regulert gatenett i Sandvika sentrum øst for å få en tydelig forbindelse mellom stasjonsområdet og sjøfronten, og at Rådhuset er Sandvikas viktigste bygning. Plassering og utforming av ny lokalgate på tvers må ta hensyn til hvilken karakter arealet på rådhusets sjøside skal ha. Det er også viktig at Rådhuset er synlig fra sjøsiden og at ny bebyggelse tar hensyn til dette.

Konkrete råd:

1. Frigitt tomt rett sør for Rådhuset bør benyttes primært til offentlige formål og virksomheter med mye aktivitet.
2. Det bør etableres et torg i direkte møte med fjorden, som kan bli byens nye «storstue» mellom Rådhuset og fjorden.
3. Kadettangen bør fortsatt ha en viktig rolle og identitet som rekreasjons- og idrettsarena. Dagens funksjoner bør videreutvikles og foredles. Parkeringsareal må reduseres.
4. Basert på parallelloppdragene bør det gjøres en mer detaljert analyse av forholdet mellom Rådhuset, ny lokalvei, nytt torg og området rett sør for Rådhuset.

5.4. Utvidelse av sentrum mot sørøst og sørvest

Omleggingen av E18 frigjør areal og fjerner en vesentlig barriere slik at Sandvika sentrum kan utvides mot fjorden. Befolkningsprognosene for Bærum og Oslo-regionen tilsier at det er behov for arealer til utbygging av både boliger, næring og sosial infrastruktur, spesielt i sentrale områder med god kollektivdekning. At Sandvika sannsynligvis blir utpekt til fylkeshovedstad for Viken styrker begrunnelsen for å satse på videre byutvikling.

Ekspertgruppen mener det er for tidlig å gi detaljerte anbefalinger om høyder, typologi og utnyttelsesgrad, men desto viktigere å gi råd om hvordan og i hvilken retning sentrum bør utvides. Anbefalingen må også sees i sammenheng med vurderingen av fjordlandskapets kvalitet og vurderinger knyttet til «identitetsaksen» rådhuset – Kadettangen – Kalvøya.

Sentrale utfordringer/rammer:

- Hva slags potensial gir oppfylling av 1 million m³ masser ved Lakseberget for utvidelse av sentrum mot sjøen.
- Hvordan skal både Kadettangen og Kjørbo kunne utnyttes bedre enn i dag.

Løsningsforslagene peker på tre mulige utvidelsesretninger for sentrum; mot Kjørbo, mot Kadettangen og mot Lakseberget. Forslagene gir gode innspill til diskusjonen om både utviklingsretning og utbyggingsomfang.

Alle forslagene viser at Kjørbo og området på nordsiden av dagens E18 på vestsiden av elva (Inforama) har potensial for relativt tung utvikling, med boliger mot elven og sjøen og næring eller offentlige institusjoner langs den nye lokalgangen. Norconsult/Bjørbeek & Lindheim foreslår å beholde kontorene ytterst på Kjørbo, mens LPO/Grindaker/Rambøll foreslår at disse på sikt transformeres til bolig. Rodeo/Cowi foreslår at dagens kontorbygg kan stå som de er eller påbygges med bolig, og at det i tillegg kan bygges et høyt «miljøtårn», et signalbygg. Mens Rodeo/Cowi viser relativ høy bebyggelse nær sjøen, foreslår LPO/Grindaker/Rambøll en gradvis nedtrapping i høyder og utnyttelsesgrad mot sjøen og elva.

Utfordringen med tung utbygging på Kjørbo er den relativt lange avstanden fra togstasjonen, og at området i dag er dårlig forbundet med sentrum. Dette gjør det ekstra viktig å etablere attraktive gangforbindelser fra sentrum. I forslagene til Norconsult/Bjørbeek & Lindheim og LPO/Grindaker/Rambøll styrkes denne koblingen ved at Claude Monets allé videreføres gjennom kommunehuset og inn i en kvartalsstruktur på Kjørbo.

Mot øst ved Lakseberget har teamene kommet med ulike forslag til hvordan utfylling og utbygging av arealene kan skje. Rodeo/Cowi har foreslått utvidelse av sentrum med tre nye utfyllingsarealer, se illustrasjon nedenfor. En mindre utfylling vest for «Danmark» med et lukket, «klimaskjermet», kvartal som danner en av veggene til den pollen de foreslår inn mot torget, i tillegg til to større utfyllinger øst for «Danmark» der de introduserer en «kanalby» med boliger tett på vannet. Offentlig tilgjengelige friarealer er lagt ytterst på utfyllingen, mens kanalene i stor grad er private. Omfanget av utfylling er omtalt tidligere. Forslaget viser at utfylling langt utover i fjordbassenget gir en utbygging med svak tilknytning til sentrum, noe som øker gangavstanden vesentlig.

Rodeo/Cowi tar opp de økologiske problemene med fylle nye masser i fjorden. De viser til at kvaliteten på de massene som tas ut av tunnelene som skal bygges gjennom Bærum ikke er robuste nok til å bygge på. Både kvaliteten på massene og hvordan nytt landskap endrer forutsetningen for livet i fjorden er forhold som vil ha avgjørende betydning for hvilke løsninger som er mulig.



Rodeo/COWI

LPO/Grindaker/Rambøll foreslår en utfylling og utbyggingsområde tettere på sentrum, se illustrasjon nedenfor. Dette er også basert på en relativt omfattende utfylling, men den strekker seg ikke lenger ut enn Sjøholmen. Utfyllingen gir to triangulære byggeområder og to mindre bukter, en inn mot fjordtorget og en som omkranser «Danmark». Mot Sjøholmen dannes en vid bukt med plass til marina på yttersiden av boligbebyggelsen. Forslaget er illustrert med en relativt kompakt byform, hovedsakelig med karrebebyggelse. Ekspertpanelet mener dette viser at det er riktig å legge utfyllingen så nær sentrum som mulig og at hele sjøfronten er tilgjengelig for allmennheten.



LPO/Grindaker/Rambøll

Norconsult/Bjørbeek & Lindheim er teamet som foreslår minst utfylling ved Lakseberget, noe som gir et begrenset areal til boligbygging, se illustrasjon nedenfor. Til gjengjeld foreslår de å bygge ut en «landsby» ved Solvik med det de kaller en «10-minutterslandsby». Ekspertpanelet har sansen for tanken om å bevare så mye som mulig av fjordbassenget og mener det er riktig å vurdere hvor mye utfylling man faktisk trenger. Samtidig er de skeptiske til en utbygging i Solvikbukta fordi dette vil bli en boligby med liten kontakt med Sandvika sentrum.



Norconsult/Bjørbeek&Lindheim

Ekspertpanelets anbefaling:

Ved omlegging av E18, bør Sandvika sentrum utvides mot fjorden og fortrinnsvis mot vest. Ekspertpanelet mener Kjørbo, og områdene langs elva har potensial for en høyere utnyttelse enn i dag. Utvidelse av sentrum med stor utfylling av nye masser ved Lakseberget er panelet skeptisk til og de ser ingen grunn til å vurdere utbygging av Solvik i overskuelig fremtid, men dette kan være en mulig fremtidig arealreserve.

Konkrete råd:

1. Kjørbo bør fortettes og bli en del av sentrum ved å etablere nye forbindelser til Sandvika vest og til Kadettangen.
2. Sentrumsutvidelse på utfylling bør konsentreres nær sentrum (vest for Danmark) og i gangavstand til stasjonen.
3. Utviklingen av Kadettangen må sikre tilgangen til sosial infrastruktur for Bærums befolkning.

5.5. Strukturer på tvers av ny lokalgate

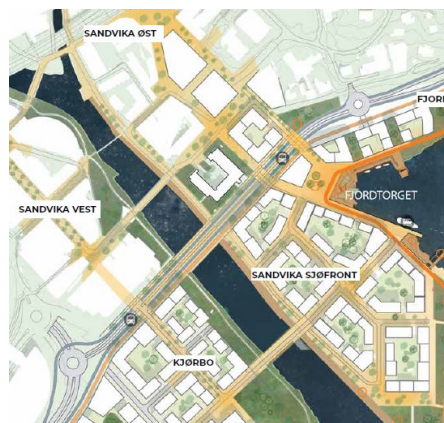
En av de viktigste gevinstene ved omlegging av E18 er at det kan etableres nye strukturer og forbindelser mellom byen og sjøsiden. Dette vil styrke aksene Jernbanestasjonen – Kalvøya, og vil i tillegg bidra til at det kan etableres flere nye strukturer og forbindelser fra sentrum mot sjøen, både øst og vest for elva. E18 har etter at denne ble bygget påvirket Sandvikas fysiske utvikling og svekket de strukturene som forbinder de to sidene av dagens E18. Når motorveien blir borte kan de to sidene bygges sammen og forbindes med et sammenhengende lokalt gatenett.

Avstandene i Sandvika er moderate, men føles ofte lange fordi gangtraseene ikke er optimale. I den videre planleggingen er det viktig å få definere et lesbart og forståelig gatenett som kan strukturere bebyggelsen og styre lokalisering av viktige funksjoner. Det må legges vekt på romlige sammenhenger, visuell opplevelse og herlighetsverdier slik at den mentale avstanden mellom de ulike delene av sentrum reduseres.

Sentrale utfordringer/rammer:

- Hvordan kan det sikres fremføring av en allment tilgjengelig elve-/havnepromenade, sammenhengende kyststi og gode forbindelser mot sentrum?
- Hvordan unngå at nytt veisystem skaper nye barrierer – og hvordan kan kryssing skje på en trafiksikker måte over den nye lokalveien?
- Forslag til utforming av gatenett for alle trafikantgrupper innenfor planområdet, med kobling til eksisterende og fremtidig lokalveisystem, som prioriterer effektive ruter mellom viktige målpunkt for gående og syklende.
- En vurdering av hva som gir attraktive gangforbindelser, både sommer og vinter, og hvordan disse bør utformes.

I dag er det tre gangforbindelser fra sentrum mot fjorden; i øst er det én gjennom parkeringshuset i Rådmann Halmrasts vei, én langs nordre elvebredd i Brambanis vei og én langs søndre elvebredd. Alle de tre forslagene har vist at parkeringshuset i Rådmann Halmrasts vei er fjernet (i tråd med reguleringsplan for sentrum) og gaten åpnes ned mot vannet og «fjordtorget». Dette blir den viktigste forbindelsen på tvers. Den er tidligere omtalt som aksene stasjonen – rådhuset- Kadettangen- Kalvøya.



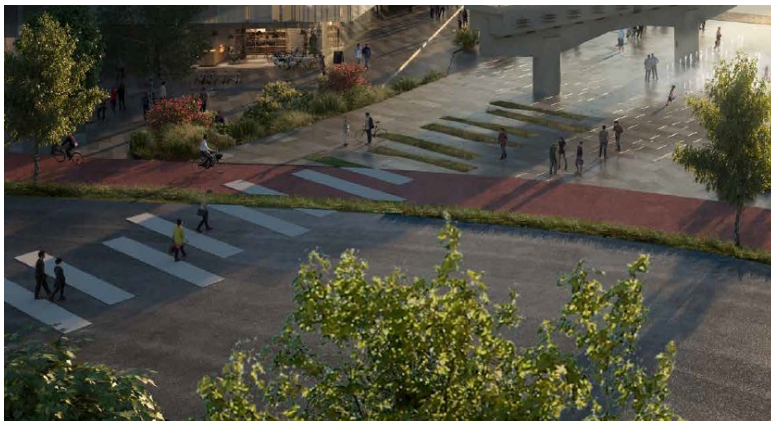
I vest har Norconsult/Bjørbeek & Lindheim (illustrasjon over til høyre) og LPO/Grindaker/Rambøll (illustrasjon over til venstre) foreslått en ny forbindelse ved å åpne en passasje gjennom kommunehuset ut mot Kjørbo. For gående og syklende vil en slik forbindelse være en klar forbedring fra dagens situasjon, og vil gi en god kobling og en mer effektiv rute fra sentrum og stasjonen ut til Kjørbo.

En problemstilling knyttet til etablering av strukturer på tvers er utforming av den nye lokalgaten og hvor høyt denne løftes over elven. Høydeforskjellen mellom dagens og fremtidens vegsystem og forbindelsene langs elva kommer ikke klart frem i de foreliggende forslagene. I dag er høydeforskjellen mellom dagens E18 og gangveien under elva liten (illustrasjon under til høyre), og hvis lokalveien skal ligge i plan over det foreslåtte fjordtorget, som foreslås av alle teamene, må høydene når veien passerer elva analyseres nærmere.

I Norconsult/Bjørbeek & Lindheims forslag (illustrasjon nedenfor til høyre) er høydeforskjellen langs elva 3,7 meter, inklusive brokonstruksjonen. I LPO/Grindaker/Rambølls forslag fremgår det ikke hva høydeforskjellen vil være, men i rapporten er det vist en undergang (illustrasjon over til venstre). I Rodeo/Cowis forslag er det litt vanskelig å lese forholdet mellom bro og elvepromenade, men vi antar at den også her er tenkt planfri som i dag.



For å knytte kontakt mellom sentrum og fjorden må bystrukturen bindes sammen på tvers av den nye lokalgaten. Det nye fjordtorgets rolle som kobling mellom dagens sentrum og fjorden må ivaretas i utformingen og koblingen til gatenettet. Hvordan den nye lokalveien krysses blir vesentlig for å sikre forbindelsen på tvers av den nye lokalgaten. Dersom overgangen er tenkt som et vrimleareal/shared space som vist i illustrasjon fra forslaget til LPO/Grindaker/Rambølls (se illustrasjon nedenfor) må det lages egne ordninger i de situasjonene hvor gaten fungerer som avlastning for en stengt E18-tunnel.



Norconsult/Bjørbeek & Lindheims og LPO/Grindaker/Rambølls har vist litt ulike måter å videreføre bystrukturen over på sørsiden av lokalveien slik at det dannes en kontinuitet utover på de utfylte arealene. I forslaget til Rodeo/Cowis (vist nedenfor) stanses sentrumsstrukturen nord for lokalveien, mot det store fjordtorget. Med kanalen mellom Lakseberget og Sandvikselva blir de nye kvartalene på Kadettangen og på utfyllingen mer isolerte strukturer som skilles fra sentrum av vann og store plassrom.



Ekspertpanelets anbefaling:

I tillegg til forbindelsen mellom stasjonen og sjøen, bør det etableres minst to nye gater på tvers av ny lokalgate for å sikre at denne ikke blir en ny barriere. De ulike gatenes roller, og hva som skal være gågater/kjøregater/sykkelgater må vurderes nærmere. Ekspertpanelet har ikke tatt stilling til om dagens kvartalsstruktur i sentrum skal videreføres mot sjøen, eller om det skal være en mer oppløst bebyggelsesstruktur i sjøfronten.

Konkrete råd:

1. Det må etableres to nye gater mellom Sandvika vest og Kjørbo.
2. Det bør etableres nye gangforbindelser (snarveier) mellom Sandviksåsen og Fjordtorget.
3. Gode gangforbindelser på begge sider av elva bør prioriteres ved valg av broløsning for ny lokalgate ved kryssing av Sandvikselva. Høyden på bro og hvordan den 'lander' på østsiden av elva bør sees i sammenheng med grønnstrukturplanen slik at både gangforbindelser og siktlinjer til fjorden ivaretas.
4. Kvaliteten på gang- og sykkelforbindelsen fra stasjonen og mot elven bør forbedres for å skape en mer attraktiv rute fra Løkketangen/stasjonen og mot Claude Monets Allé.

5.6. Ny lokal trafikkfordeling – nytt gatenett

Forutsetningen for parallelloppdraget er at E18 legges om og fjernes som barriere mellom byen og fjordlandskapet. Omleggingen gir mulighet for å videreføre gatenett i sentrum mot sjøen og skape bedre forbindelser og tilgjengelighet til sjøsiden.

Bærum kommune ønsker at den nye lokalveien skal bli bymessig. Fremkommelighet for buss, gange og sykkel skal prioriteres og gaten skal kunne krysses i plan. Slikt sett ligger det implisitt føringer for den fremtidige løsningen, men grunnlaget for planleggingen mangler en klart definert målsetning for lokalveien i det nye transportsystemet i Sandvika. Ekspertpanelet savner konkrete mål for hvilken rolle den nye lokalveien skal ha som svarer til de implisitte føringene. Skal den være avlastningsvei, utformes slik at 0-vekst i biltrafikken kan oppnås, eller slik at byutvikling prioriteres fremfor fremkommelighet? At det ikke er fastsatt konkrete mål har gjort det vanskelig for teamene å vurdere hvilke trafikantgrupper og transportstrømmer som bør prioriteres i fremtidens Sandvika. Ekspertgruppas vurdering er at ingen av forslagene gir en troverdig løsning for et transportsystem som ivaretar 0-vektstmålet. Å løse de trafikale problemstillingene vil kreve langt klarere prioriteringer og bedre datagrunnlag om dagens transport og robuste beregninger av fremtidens, enn det som foreligger¹.

Ekspertpanelet mener at lokalveinettet rolle må avklares ved å vise hvilke langsiktige byutviklingsgevinster som kan oppnås, og løses gjennom forpliktende avtaler med SVV om hvilke trafikale premisser som skal legges til grunn for utformingsprinsippene.

Sentrale utfordringer/rammer:

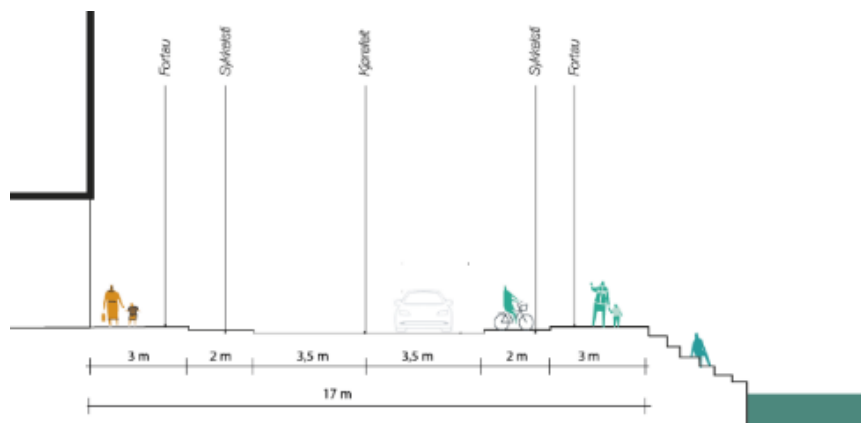
- utforming og optimalisering av ny hovedgate med prioritet for buss, syklist og myke trafikanter, integrert i det øvrige gatenettet.
- Kryssing av Sandvikselva og terrengtilpasning av ny hovedgate
- Utvikle et gatenett og parkeringskonsept som kan bidra til at nullvektstmålet oppnås

Ingen av teamene har konkrete anvisninger på hvordan transportutfordringene skal løses. Ingen har gitt konkrete løsningsforslag ut over gatesnitt for den nye lokalgaten. Det er heller ikke å forvente innenfor de rammene teamene er gitt.

Alle teamene foreslår å redusere kapasiteten i vegsystemet på overflaten i forhold til forslaget som foreligger fra Statens vegvesen. Fordelen med en slik løsning er at den gir bedre tilrettelegging for et bymessig gatenett og enklere kryssinger i plan. Ulempen er at dette vil gi lenger kjøreveg for de som skal passere Sandvika og som ikke har E18 som et naturlig valg. Det kan føre til at kapasiteten i den nye tunnelen fylles opp med lokaltrafikk. Det vil også være en trafiksikkerhetsmessig utfordring å blande gjennomgangstrafikk og mer lokalt rettet trafikk fordi kjøremønsteret er ulikt. Det kan føre til større ulykkesrisiko.

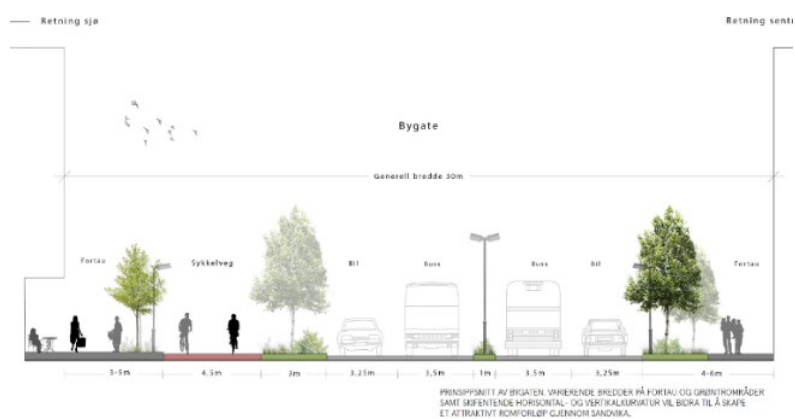
Teamene har valgt litt ulike tilnærming til utforming av lokalgaten forbi Rådhuset. I forslaget til Rodeo/Cowi er deler av lokalveitrafikken lagt i tunnel rundt sentrum, slik at flere av sentrumsgatene blir bilfrie og lokalgaten forbi Rådhuset kan begrenses til to kjørefelt for bil. Det er vanskelig å se hvordan Rodeo/Cowi tenker kryssing av elven og elvepromenaden. Dette punktet er ikke løst (dette er også nærmere omtalt i kapittel 3.5).

¹ Se eget notat om beregning av trafikk og dimensjoneringsgrunnlag.

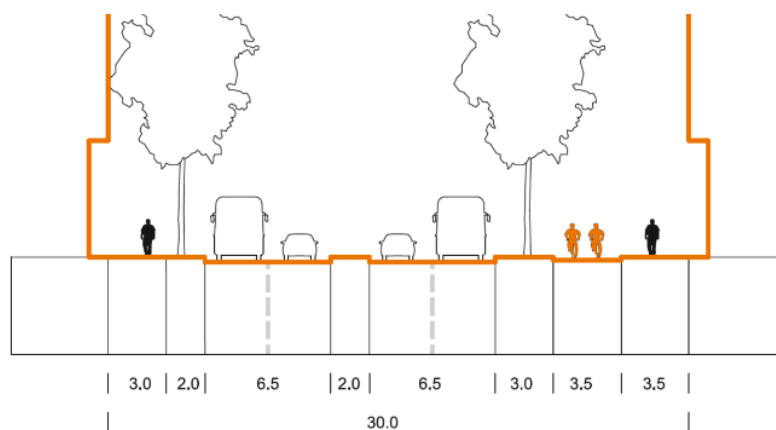


Rodeo/COWI

I de to andre teamenes forslag ligger lokalveien mellom Rådhuset og sjøfronten som en 30 meter bred «boulevard» med fire kjørefelt, to for personbil og to for buss, i tillegg til sykkel og gange. De har foreslått litt forskjellige løsninger på plassering av bussfeltene. Forslaget til LPO/Grindaker/Rambøll (nedenfor til venstre) har midtstilt busstrase og holdeplass. Det kan bli en trafiksikkerhetsmessig utfordring og krever god utforming av fotgjengerkrysningene. Forslaget til Norconsult/Bjørbeek & Lindheim er vist nedenfor til høyre.



LPO/Grindaker/Rambøll



Norconsult/Bjørbeek&Lindheim

Både LPO/Grindaker/Rambøll og Norconsult/Bjørbeek & Lindheim foreslår en løftet bro med 4 kjørefelt over elven, noe som gir motorveipreg, men passasje under.

Alle forslagene har kryssning av lokalgaten i plan ved fjordtorget. Sett i forhold til kommunens mål om nullvekst i biltrafikken og prioritering av gående og syklende bør fartsgrensen her være maksimalt 30 km/t. Det gir god trafiksikkerhet, lavere støynivå og bedrer konkurranseforholdet mellom bil og gange/sykkel.

LPO/Grindaker/Rambøll foreslår å flytte koblingen mellom E18 og E16 sydover slik at arealene på Kjørbo frigjøres. Det er et godt grep, forutsatt at en tilfredsstillende kryssløsning lar seg etablere. Grepet frigjør store arealer på Kjørbo og vil bedre sammenhengen mellom eksisterende sentrum og den nye bebyggelsen på Kjørbo.



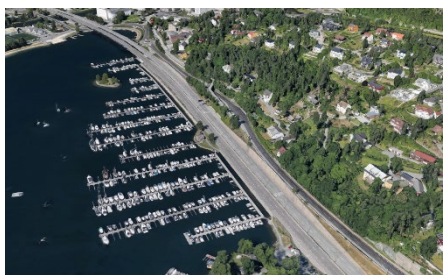
Kjørbo i dag: Kjørbo er utviklet på bilens premisser. Veldig mye areal benyttes til veg og infrastruktur.



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

Forbi Lakseberget er det høydeforskjell mellom E18 (som ligger noen få meter over fjorden) og den bakenforliggende lokalveien/tilførselsveien til Sandvika. Dagens lokalvei/tilførselsveien til Sandvika fra nord og E18 er lagt i ulike plan på strekningen. Terrenget stiger relativt bratt oppover.

Ingen av temaene ser ut til å ta direkte stilling til hvordan overgangen fra bakenforliggende bebyggelse til utfyllingen ved Lakseberget skal utformes og det mangler noen godt lesbare snitt som kan forklare situasjonen. Forbi Lakseberget bør premissene for utforming av veisystemets sees i sammenheng med utfylling og boligutvikling. Illustrasjonene under viser dagens situasjon til venstre og forslag til snitt fra LPO/Grindaker/Rambøll.



Ekspertpanelets anbefaling:

Ekspertpanelet vil anbefale kommunen å definere målsetninger for fremtidens bytransport, og at disse baseres på nasjonale mål. Løsninger utvikles og drøftes med utgangspunkt i målene. Det må gjøres trafikkberegninger som baserer seg på mål og visjon, ikke bare en framskrivning av dagens situasjon. Det anbefales at kommunen gjør en prioritering av trafikantgrupper og at det settes konkrete mål for transportmiddelfordeling som grunnlag for videre bearbeiding av forslagene.

Konkrete råd:

1. Premisset om at lokalveien skal være beredskapsvei/omkjøringsvei må diskuteres i lys av flere alternativer. Det bør ses nærmere på forslaget om å etablere ekstra filer i tunnelen. Det anbefales at drøftingen gjøres direkte med Vegdirektoratet, ettersom det er de som vil avgjøre om fravik fra vegvesenets standarder kan tillates.
2. Utforming av hovedgaten og hvordan denne føres over elva må studeres nærmere.
3. Forbi Lakseberget må utformingen av veisystemets gjøres sammen med vurdering av utfylling og evt. ny bebyggelse.

5.7. Det bærekraftige (nye muligheter for å øke ambisjonene)

Bærum kommune har vedtatt en «Klimastrategi 2030» som skal redusere klimaskadelige utslipp i Bærum med 40% fra 2009 til 2030. Strategien med tilhørende handlingsplan har tre hovedtemaer; mobilitet, bygg og ressursbruk. I mellomtiden har IPCC (International Panel on Climate Change) kommet med sin 1,5 o C – rapport. Uavhengig av mulighetene som ligger i Sandvikas sjøfront, bør Bærum kommune vurdere å gjennomføre flere tiltak raskere enn tidligere besluttet.

Realisering av Sandvika sjøfront ligger langt frem i tid. Det er umulig å forutse innholdet i kommende IPCC rapporter, men det er ingen grunn til at utslippskravene til mobilitet, bygg og ressursbruk blir lavere enn i dag. Premissene for parallelloppdraget, som ved all planlegging etter PBL, er å legge til rette for en bærekraftig utvikling. Denne forventningen har ingen ferdige løsninger. Planlegging for vekst vil uunngåelig medføre løsninger som på detaljnivå kan oppfattes som lite bærekraftig, men som likevel må aksepteres for å oppnå andre løsninger som har større total effekt.

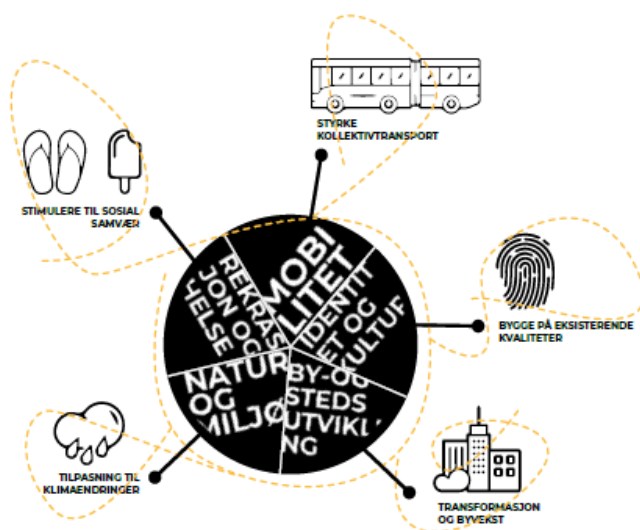
Ekspertutvalget mener at beslutningen om å bygge ny E18 etter vedtatt plan ikke er et bærekraftig tiltak for å redusere biltrafikken, men har tatt dette som en gitt faktor når vi har vurdert parallelloppdraget.

Sandvika skal tilrettelegges for mange og for mangfold. Det er et mål at flere bæringer skal kunne få sine daglige behov dekket uten å måtte bruke bil. Det bør være et krav at utbyggingen i seg selv gjennomføres på en måte som ikke ødelegger verdifull natur, medfører unødvendig CO₂-utslipp og unødig ressursbruk. Ekspertgruppa mener det bør være en målsetning at all ny utbygging skal ha høy miljøstandard og planlegges med god robusthet for klimaendringer.

Sentrale utfordringer/rammer:

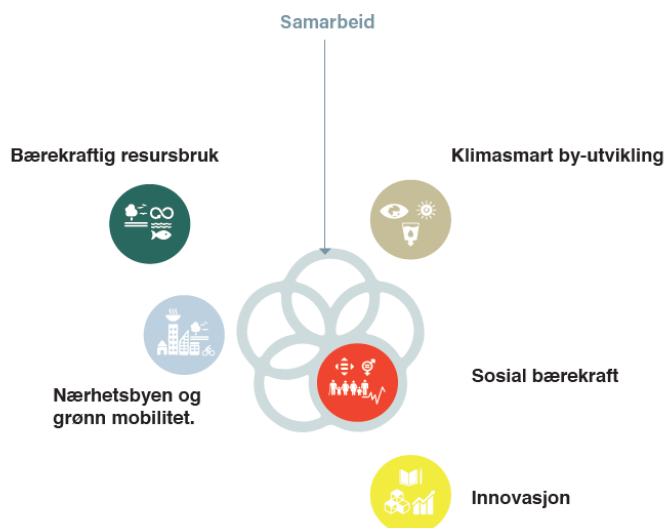
At fremtidens byutvikling skal gjøres på en bærekraftig måte er et implisitt krav i parallelloppdraget. I programmet er dette formulert som at det skal tilrettelegges for bærekraftig byutvikling i sjøfronten som skal sikre flere beboere, arbeidsplasser, tilreisende og flere helårsaktiviteter – og som innebærer redusert bilbruk, økt bruk av kollektiv, sykkel og gange.

Norconsult/Bjørbeek & Lindheim har en oppsummering av sitt grep ut i fra et bærekraftperspektiv og peker på at det innenfor deres 5 hovedtema; by- og stedsutvikling, identitet og kultur, mobilitet, rekreasjon og helse og natur og miljø er en rekke tiltak som bygger opp om bærekraftmålene innenfor sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft, uten at det er begrunnet nærmere.



LPO/Grindaker/Rambøll de definert noen «premisser for bærekraft» som omtaler mobilitet, transformasjon og gjenbruk, også av vei, bevaring av naturmiljø spesielt på vestsiden av Sandvikselven, høy boligandel, utfylling bør ha fokus på livet i fjæra med myke overganger mellom vann og land, miljøvennlig materialbruk, reduksjon av utslipp på byggeplass og miljøvennlige energikilder. Sosial eller økonomisk bærekraft er ikke omtalt spesielt.

Rodeo/Cowi har et eget kapittel om miljø og landskap der de henviser til FN's bærekraftsmål og anbefaler at det defineres felles utviklingsmål og lokalhandlingsplan for sjøfronten. De har også noen råd om hva man bør tenke på for at utfylling skal skje på en «økologisk smart måte». De foreslår at Kjørbo bør utvikles som et foregangsrområde for miljøvennlig arkitektur. For øvrig er ikke temaene sosial eller økonomisk bærekraft diskutert.



Ekspertpanelets anbefaling:

Ekspertutvalgets anbefalinger er gitt utfra en helhetsvurdering av hvilke utviklingsgrep som kan tas for å oppnå en bærekraftig utvikling, både miljømessig og sosialt. Vårt råd er at Bærum kommune i en revidert «klimastrategi 2050» fastlegger ambisiøse mål for mobilitet, bygg og ressursforvaltning både på land og i vann, og at kommunen bruker anledningen til å skape gode sosiale møteplasser med lav brukerskel og ser på muligheten av å utnytte egne tomter til å skape et mer mangfoldig boligtilbud.

Miljømessig bærekraft:

1. Med økt urbanisering kommer naturverdiene under press. Verdien av biologisk mangfold målt opp mot sosial bærekraft som følge av boligutbygging eller økonomisk bærekraft ved etablering av nye veier er krevende. Det er en utfordring at klima- og miljøgoder eller -ulempen ikke lar seg beregne godt nok økonomisk. Vi vil derfor anbefale at det settes som mål at den naturlige sjøfronten, fjæra og vannspeilet i bukta får være mest mulig uberørt og minst mulig påvirket. Dette innebærer at utfyllinger i bukta og etablering av «nytt land» bør minimeres. Ved utfylling og/eller inngrep som kan endre de naturlige forholdene i sjøen må det gjennomføres kartlegginger og vurderinger av eksisterende verdier.
2. Sandvika har marinaer med et stort antall båtplasser, og alle teamene foreslår båtplasser også i fremtiden. For å sikre miljøvennlige marinaer som ikke slipper ut unødvendige miljøgifter og forurensning i sjøen bør det kreves at det etableres miljøvennlige servicetilbud som vaskeplasser for båtene og oppsamlingssystemer for bunnstoff m.m.
3. Sandvika må utvikles slik at folk velger å gå eller sykle i sentrum – og velger offentlig kommunikasjon dersom de skal ut av byen. Det innebærer at gang- og sykkelveier må prioriteres foran bilveier, og at det må etableres bildelingsordninger som er enkle å benytte når det er nødvendig å kjøre bil. Kommunen må etablere et robust kollektivtilbud slik at behovet for egen bil blir minimert.
4. Ved nybygging er materialvalg, konstruksjon og form viktig, og byggets miljøegenskaper eller karbonfotavtrykk bør vurderes ved bruk av livsløpsvurderinger. Bærekraftige bygg er avhengig av form, materialer, energibruk og energikilder, samt et drifts- og vedlikeholdssystem som viderefører intensjonene for miljøbygg. Mye har endret seg de siste årene, og smartløsninger for drift av hjem er fremdeles i utvikling. Her er det mange innovasjoner som er klare for å bli tatt i bruk.

Sosial bærekraft:

1. Etablering av gode og tilgjengelige turveisystemer som byr på natur- og kulturopplevelser av ulike slag rundt hele fjordbassenget, samt videreutvikling av Kadettangens kvaliteter med idrettsarena og hyggelige badeplasser, anbefales som et tiltak for å øke trivsel og aktivitetsnivå og tilgjengeligheten til sjøfronten, også for de som ikke bor i vannkanten. Dette vil både styrke folkehelsen og den sosiale bærekraften. Tilgjengeligheten til området for sykkel og gange må styrkes, samtidig som det etableres tiltak som begrenser bilbruk frem til idrettsarenaen.
2. Etablering av et offentlig torg ved sjøkanten, som foreslått av alle teamene, vil sannsynligvis bli en fin sosial arena med mange muligheter for samlende aktiviteter.
3. For å tilrettelegge for et større boligsosialt mangfold bør kommunen vurdere om økonomiske eller prosessuelle virkemidler/incentiver kan benyttes for å gi et større mangfold i utvikling av kommunens egne tomter.
4. Kommunen bør utnytte sitt virkemiddelapparat for å sørge for en bærekraftig utvikling. Politikere har det overordnede ansvaret for å sikre en bærekraftig samfunnsutvikling, mens administrasjonen kan utarbeide forslag til retningslinjer som legger rammer for fremtidig utbyggingen. Retningslinjer må være forutsigbare, men kommunen må også ha anledning til å utvikle krav og forventninger til utbyggere og innbyggere etter hvert som kompetanse og muligheter bedres/endres.
5. For bygge- og anleggsprosjekter er det en rekke enkeltforhold som kan vurderes. Kommunen anbefales å vurdere muligheten for å premiere utbyggere som benytter tilgjengelige, og etter hvert velutprøvde miljø-sertifiseringsordninger for både områdeutvikling, anlegg og bolig- og næringsbygg. Da vil bygge- og anleggsprosjektene være i takt med internasjonal og nasjonal kompetanse innenfor klima- og miljøaspekter knyttet til bygg i bymiljø.

6. Utslippene fra anleggs- og byggeplasser må ned mot null og Bærum kommune må legge til rette for bruk av fossilfrie og utslippsfrie løsninger. Dette omfatter alt fra utslippsfrie maskiner til oppvarming i anleggs- og byggeperioden.

5.8. Gjennomføring - Fra visjon til realitet

Gjennomføring av de ideene som er fremmet gjennom parallelloppdraget vil ta svært lang tid. Det er først etter åpning av tunnelen at dagens E18 gjennom Sandvika kan rives og kryssløsninger konverteres til byggegrunn og et nytt lokalveisystem kan bygges m.v.

En utfylling av 1 mill. m³ masse vil pågå i flere år og vil trolig ha en mellomperiode for midlertidig bruk inntil utbygging kan skje. Det ligger an til en lang og tidvis problematisk periode for Sandvikas sjøfront. Fastleggelse av gjennomføringsstrategi og utbyggingsrekkefølge er avhengig av så mange variabler at det er vanskelig å si stort før fastlegging av utfyllingsområde og -prinsipp er utredet nøye.

Spørsmålet er hva som kan gjøres i mellomtiden? Hvordan kan det lages en plan som gjør det mulig å starte opp prosessen slik at ikke all realisering er avhengig av veiprosjektet? Og hvordan kan dette gjøres uten at det skaper for store ulemper for de som arbeider, bor og bruker sjøsiden? Hvordan skal Bærum kommune som grunneier organisere seg slik at de bidrar til at gjennomføringen blir økonomisk bærekraftig? Hvordan kan det best legges til rette for en trinnvis gjennomføring?

Faseplanen som er skissert av kommunen og utfylt/komplettert av teamene viser at en lang rekke tiltak uten nevneverdig inntektsside tenkes gjennomført i tidlig fase (fra nå og frem mot 2030).

Kadettangen kan konverteres tidlig, hvis den skal bli et utbyggingsområde. Men er det riktig? Ekspertgruppen mener (se vurderinger tidligere i notatet) at en større omdisponering i form av urbanisering her er uheldig. Kjørbo kan bli et nytt sentrumsområde i sammenheng med Sandvika Vest, men det er langt frem og området vil ha store ulemper i anleggsperioden.

LPO's faseplan peker på det problematiske med at et potensielt området for nybygging på Kjørbo er dagens trafikkareal, og at dagens bebygde områder vil være et transformasjonsområde for senere omforming. Å snu på denne rekkefølgen er avhengig av at grunneierne opplever at eiendomsverdien er økt tilstrekkelig ut over dagens nivå til å rettferdiggjøre salg eller transformasjon.

Et annet dilemma er småbåthavna/Lakseberget. Det bør fortsatt være småbåthavner i Sandvika, men hvordan disse skal formes og hva som skjer i anleggsperiodene må klarlegges gjennom den videre planleggingen. Ekspertgruppen vil advare mot å planlegge uten at det legges stor vekt på rettighetsforhold og fremtidige løsninger som hensyntar dagens brukere og rettighetshavere.

Sandvika sentrum er nylig omregulert, og vil formodentlig være en byggeplass i mange år fremover. Fordelen vil være at Sandvika sentrum vil kunne konsolideres/sette seg, før områder i sjøfronten påbegynnes. Derfor er «byforedlingen» innenfor dagens E18 viktig i de nærmeste årene.

Norconsult anviser kunst, kultur og kulturarv som sentrale kvaliteter og elementer for å skape innhold i en strategi om midlertidighet, og kommer med en rekke relativt konkrete forslag til tiltak som kan settes i verk fortløpende. Hverken LPO eller Rodeo har brukt særlig plass på dette.

Norconsult sitt grep er å benytte eksisterende attraksjoner og legge til nye – for å la attraksjonene være en viktig driver i utviklingsarbeidet og for å skape en ny og sterkere stedsidentitet. De presenterer en lang rekke ideer til nye attraksjoner, som er både overkommelige/realistiske og kvalitetspregede.

LPO sin «attraksjon» er Fata Morgana – som anses lite troverdig. Imidlertid er det verdifullt å slå fast at en eller flere attraksjoner av et visst omfang er viktig.

Rodeos «grep» - eller snarere navnet på grepet – er «Sørlandsbyen». Båter og båtliv, kanaler og vann skal skape Sandvika om til en båtdestinasjon.

Alle peker på at utfyllingen kan få midlertidig bruk i påvente av plangrunnlag/market/modenhet, men sier ikke noe om hva dette kan være.

Ekspertpanelets anbefalinger:

Ekspertgruppens anbefaling er at Bærum kommune i den videre planleggingen ikke detaljplanlegger arealbruk og bygninger i sjøfront-området, men planlegger infrastruktur og hvilke arealer som kan utbygges, når det vil være mulig å bygge ut disse og av hvem.

Det bør gjøres en studie av mulige gjennomføringsmodeller for å skape forutsigbarhet for private investeringer i infrastruktur og bebyggelse.

Konkrete råd:

1. Det bør lages en faseplan som sikter mot stor grad av «ferdigstilling» av delområdene Sentrum, Sentrum Vest, Kjørbo, Kadettangen – ett for ett.
2. Det bør gjøres en utredning av finansieringsbehovet, konkret rekkefølge for pådrag av utgifter og muligheter for inntekter.
3. Bærum kommune må avklare sin rolle i gjennomføringen, ressursbruk og avklare avhengigheter.

5.9. Prosess og medvirkning

Parallelloppdraget om sjøfronten inngår som ett av tre delprosjekter som skal gi grunnlag for en helhetlig plan for Sandvika sjøfront. Samtidig skal statens vegvesen regulere ny E18. Ny E18 vil starte opp tidligst i 2024, og med ferdigstilling rundt 2029. Det betyr at det vil gå mange år før det fulle potensialet av veiltaket blir utløst. En eventuelt utfylling av ny byggegrunn i sjøen er forventet å starte 2021. Denne lange prosessen (tiden) innebærer at enkelte forutsetninger kan endres underveis. Det er derfor viktig at det ikke fattes beslutninger, som ikke er nødvendig for gjennomføringen, for tidlig og før det er nødvendig.

All planlegging etter PBL plikter å involvere befolkningen. Ekspertpanelet mener at Bærum kommune har lagt opp til en medvirkningsprosess som også kan ta høyde for den lange tiden. Vi ser at Bærum tenker at det er mulig å etablere midlertidig tiltak som kan peke mot fremtidige løsninger. Det kan være fornuftig også for å holde interessen oppe for å delta i samtalen om hvordan sjøfronten kan utvikles.

Anbefalinger til videre prosess:

1. Aktiv medvirkning og offentlig dialog om verdier, mål og muligheter slik at prosessen forankres både hos politikerne, administrasjonen, grunneiere, næringslivet og befolkningen forøvrig. Byutvikling er en modningsprosess hvor forståelse, ambisjoner og mål utvikles over tid. Planprosessen må ta hensyn til og legge til rette for en modning blant aktørene.
2. Det bør etableres en egen arena for grunneierne og eiendomsutviklerne i Sandvika. Det er avgjørende for videre utvikling og kan hemme eller fremme en attraktiv byutvikling. Det bør etableres en arena hvor både grunneiere, eiendomsutviklere, politikere og fagfolk deltar, og hvor det legges vekt på en kunnskapsbasert dialog.
3. Det bør lages en egen strategi for involvering av næringslivet forøvrig i byutviklingsprosessen.

4. Ungdommen bør engasjeres aktivt i byutviklingen. Det anbefales at ungdommen engasjeres både i de langsiktige spørsmålene, særlig bærekraftutfordringen, og i mer kortsiktige problemstillinger, f.eks. midlertidige tiltak på utfyllingsarealene, i byrommene og rekreasjonsarealene.
5. Det bør vurderes om det lages et eget opplegg for å få med interessene til de eldre i planleggingen. En økende aldrende befolkning vil skape nye behov og ønsker knyttet til både funksjoner og utformingen av Sandvika.
6. Kommunen anbefales å etablere en nettside som holdes oppdatert med alt tilgjengelig materiale og innspill som formidles videre, slik at de som ønsker å delta i den offentlige debatten har lik tilgang til informasjon.
7. Det anbefales å avholde offentlige møter en gang pr år (eventuelt halvårlig i perioder hvor det skjer mye i byutviklingen) for å informere om planer og prosjekter som kommer, og for å legge til rette for en bred offentlig kunnskapsbasert debatt.
8. Det anbefales at kommunen bidrar til at det opprettes lokale interessegrupper for gående, syklende og kollektivreisende slik at disse gruppene får en sterkere stemme inn i debatten rundt Sandvikas fremtidige transportsystem.
9. Kommunen anbefales å lage en prosess- og kommunikasjonsplan med et 2-3 års perspektiv hvor opplegg for informasjon, kommunikasjon og medvirkning fastlegges. Det vil gi berørte grunneiere, lokale organisasjoner og andre interesserte mulighet til å planlegge og prioritere egen deltagelse og engasjement.