



Bymessig utvikling i Sandvika – helhet og deler

Terje Hansen - tjenesteleder Områdeutvikling

Plan- og bygningstjenesten

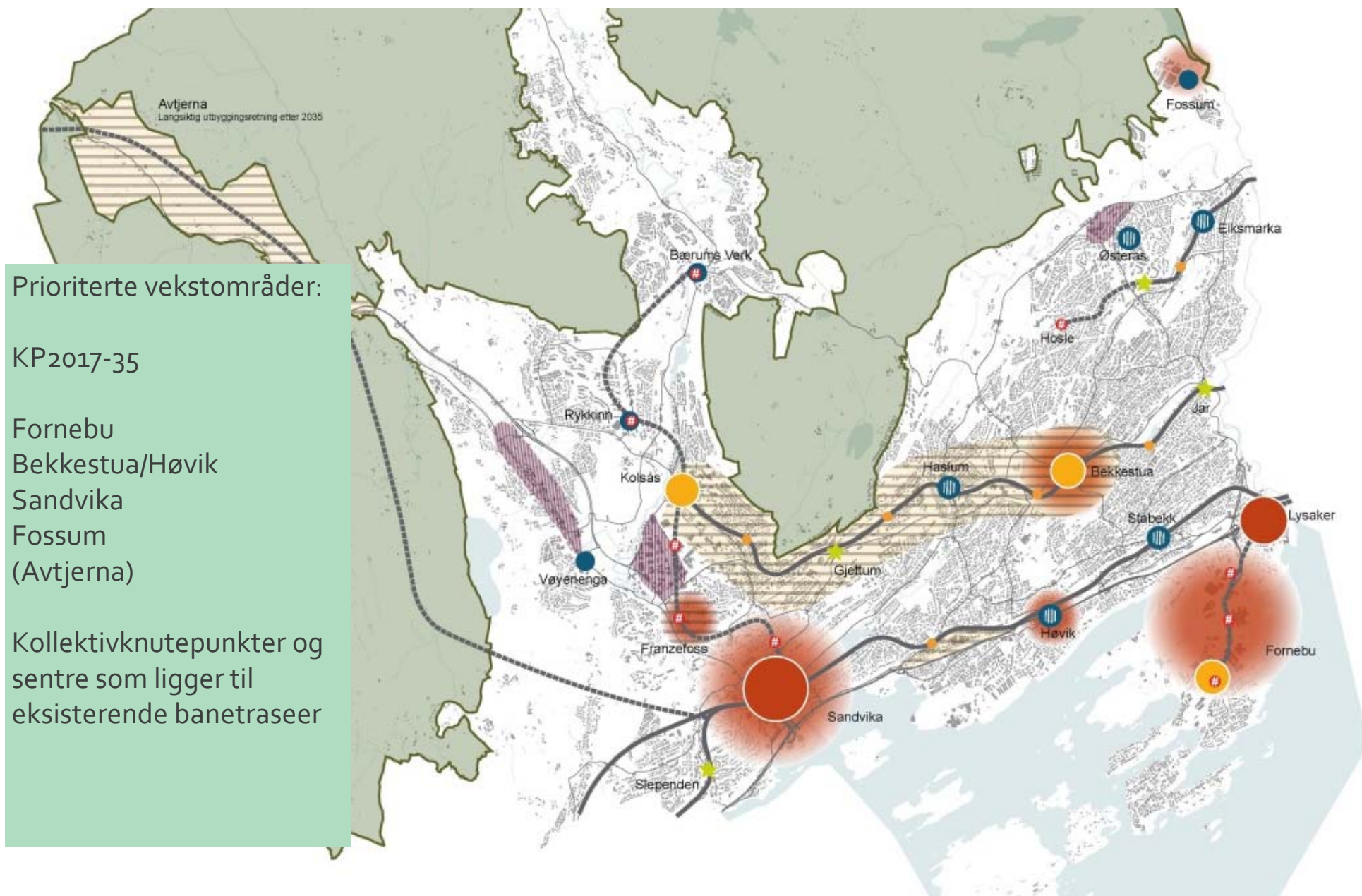
Sammen skaper vi fremtiden

MANGFOLD - RAUSHET - BÆREKRAFT

I Bærum er følgende prioriterte vekstområder i RPAT:

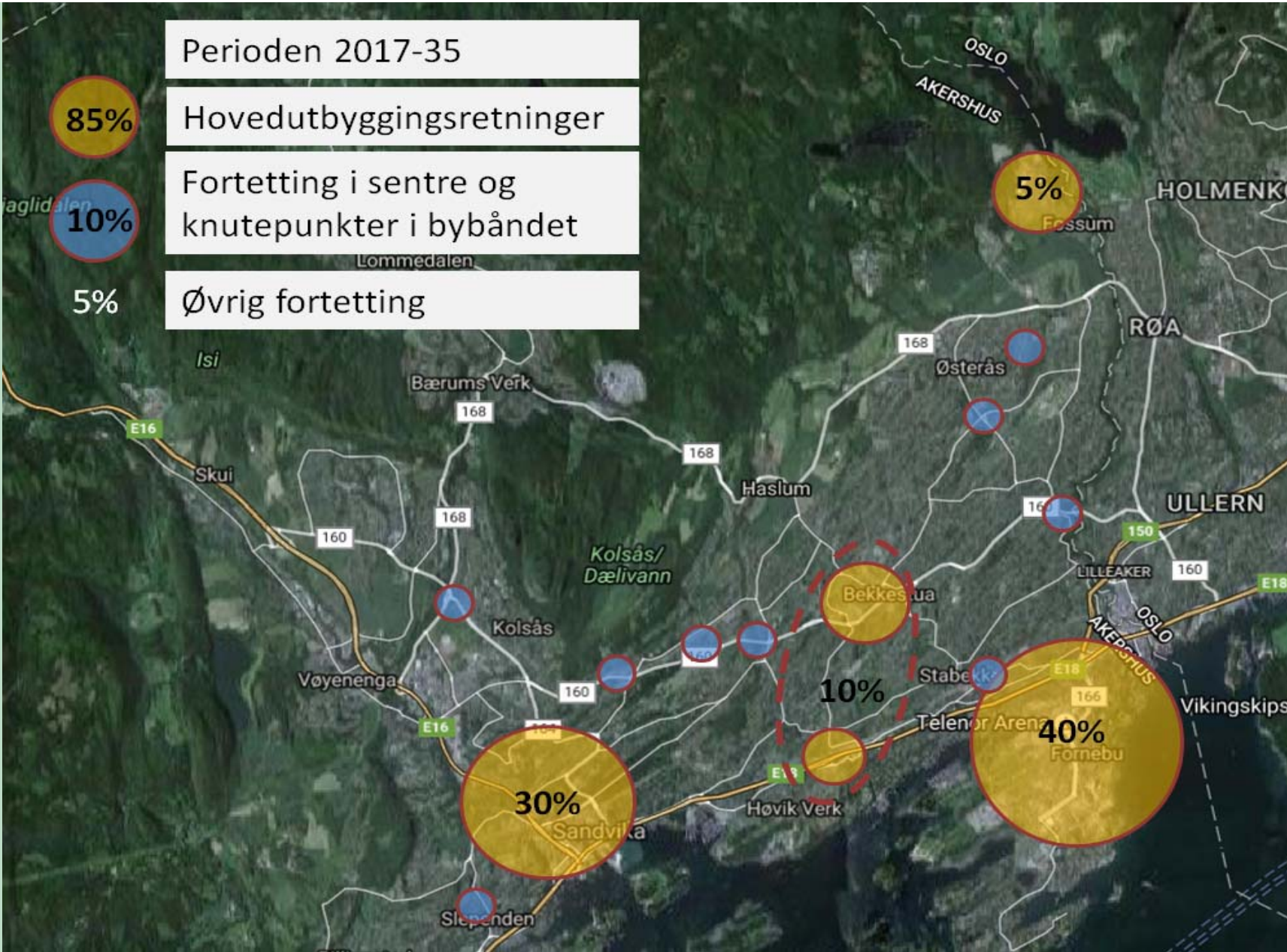
- Sandvika (regional by, prioritert område for arbeidsplassintensive virksomheter)
- Fornebu (prioritert lokal by, prioritert område for arbeidsplassintensive virksomheter)
- Lysaker (prioritert område for arbeidsplassintensive virksomheter)
- Bybåndet (øvrige områder tilknyttet jernbane og metro)





Fordeling av veksten

- Fornebu + Lysaker **40%**
- Sandvika **30%**
- Bekkestua + Høvik **10%**
- Fossum **5%**
- Sentre og knutepunkter i bybåndet **10%**



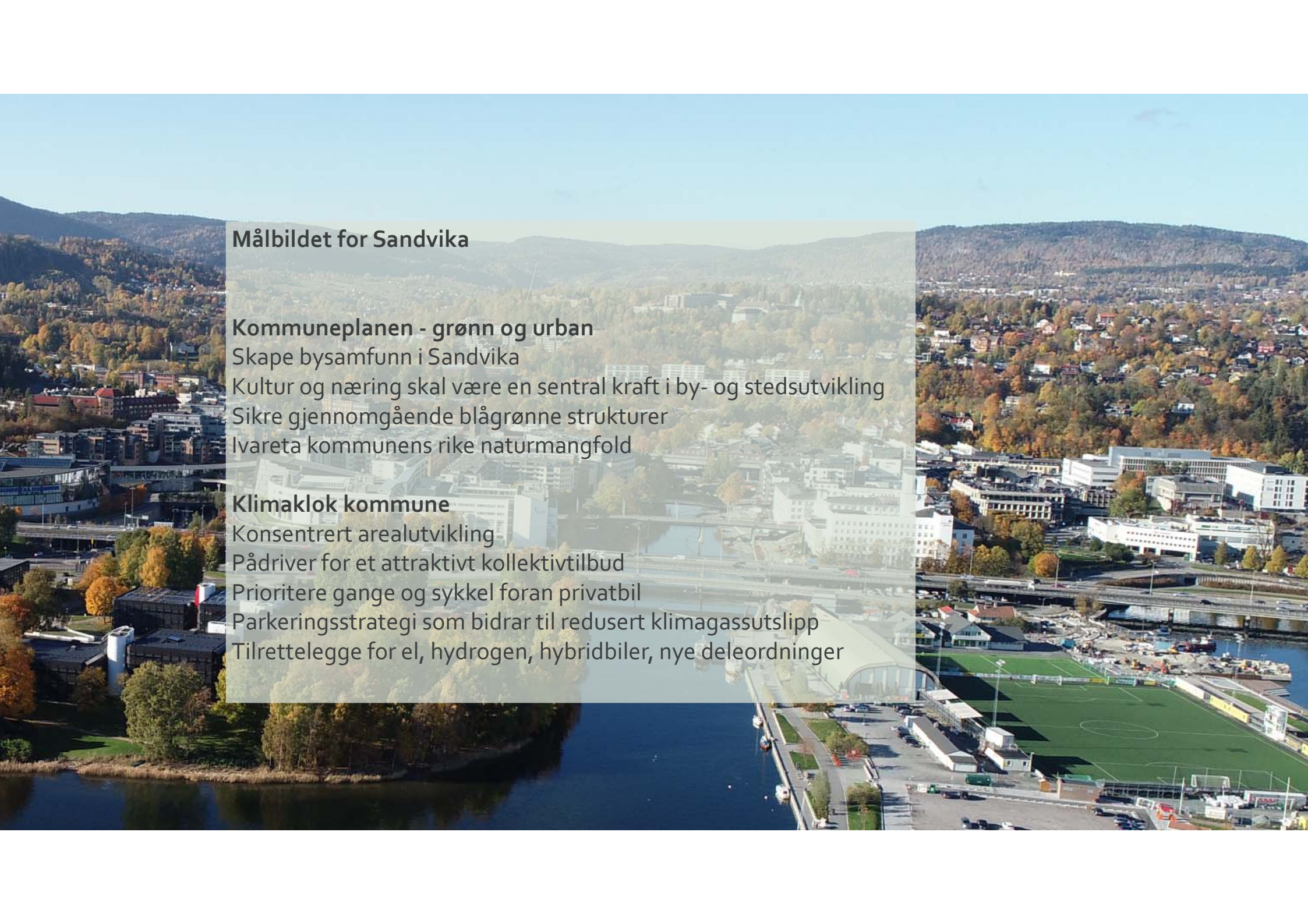


Sandvika – langsiktig vekstgrense

30% av veksten bolig, næring, tjenesteyting mv.

Perioden 2017-35:

- 5000 boliger
- 5000 arbeidsplasser
- Tilhørende off. tjenesteyting, kultur, idrett mm.



Målbildet for Sandvika

Kommuneplanen - grønn og urban

Skape bysamfunn i Sandvika

Kultur og næring skal være en sentral kraft i by- og stedsutvikling

Sikre gjennomgående blågrønne strukturer

Ivareta kommunens rike naturmangfold

Klimaklok kommune

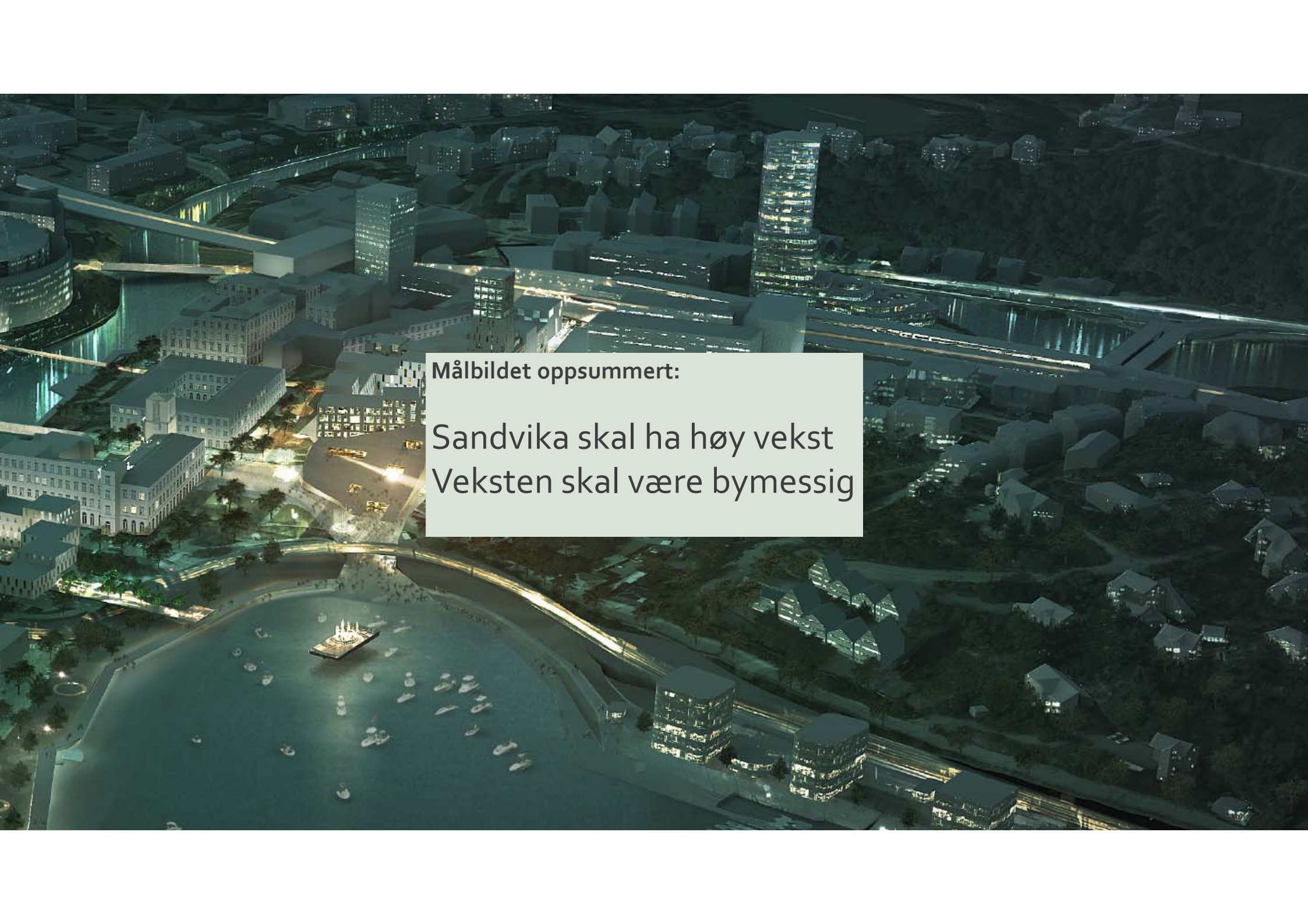
Konsentrert arealutvikling

Pådriver for et attraktivt kollektivtilbud

Prioritere gange og sykkel foran privatbil

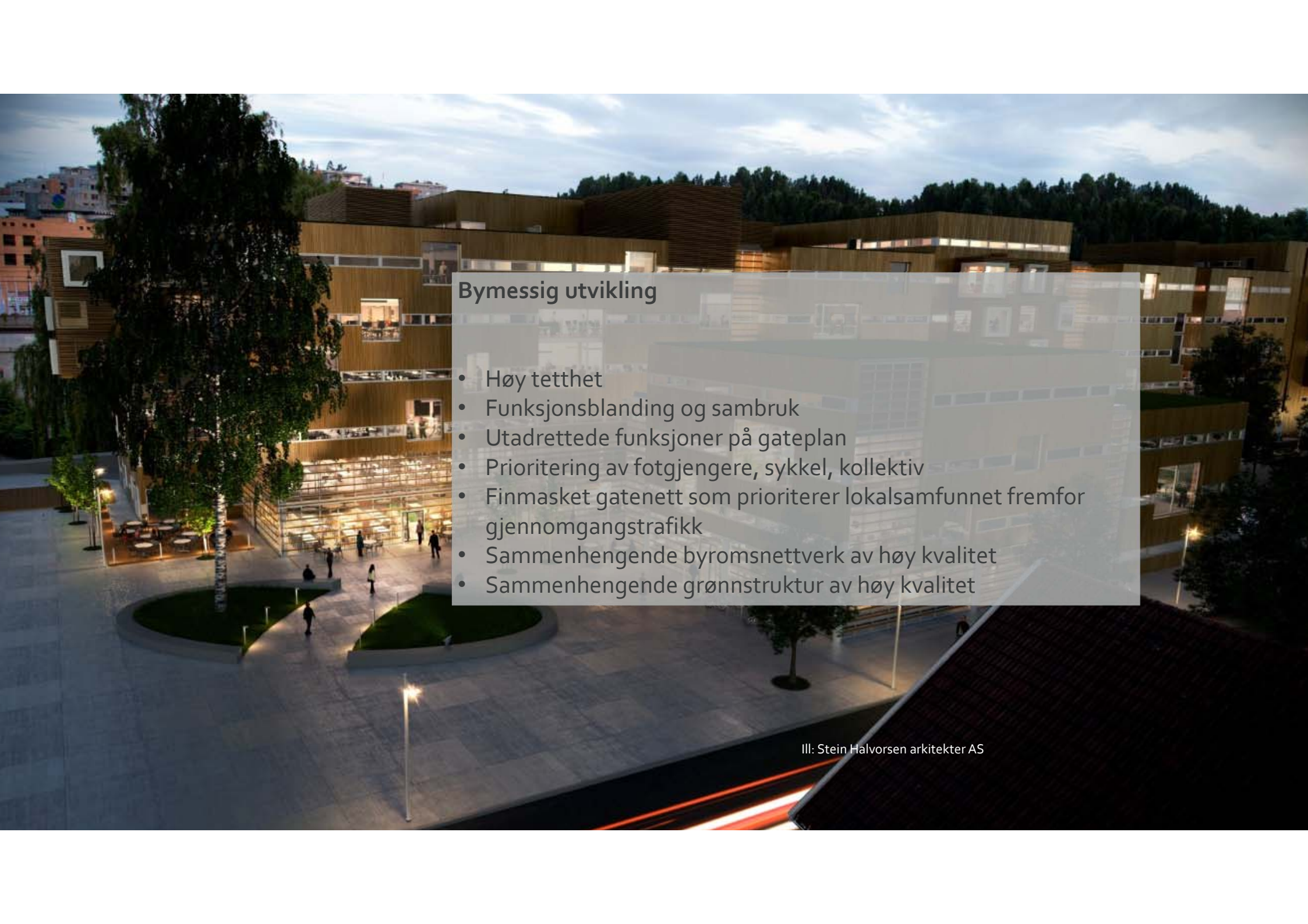
Parkeringsstrategi som bidrar til redusert klimagassutslipp

Tilrettelegge for el, hydrogen, hybridbiler, nye deleordninger

An aerial night photograph of a city, likely Sandvika, showing a river with a bridge, illuminated buildings, and a harbor with many small boats. A semi-transparent white box is overlaid on the center of the image, containing text.

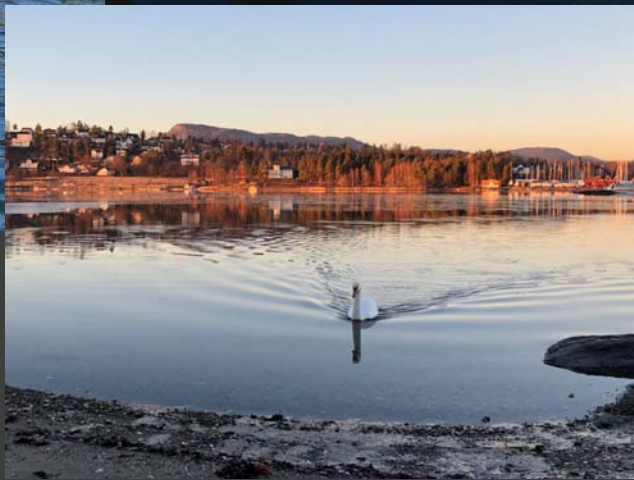
Målbildet oppsummert:

Sandvika skal ha høy vekst
Veksten skal være bymessig

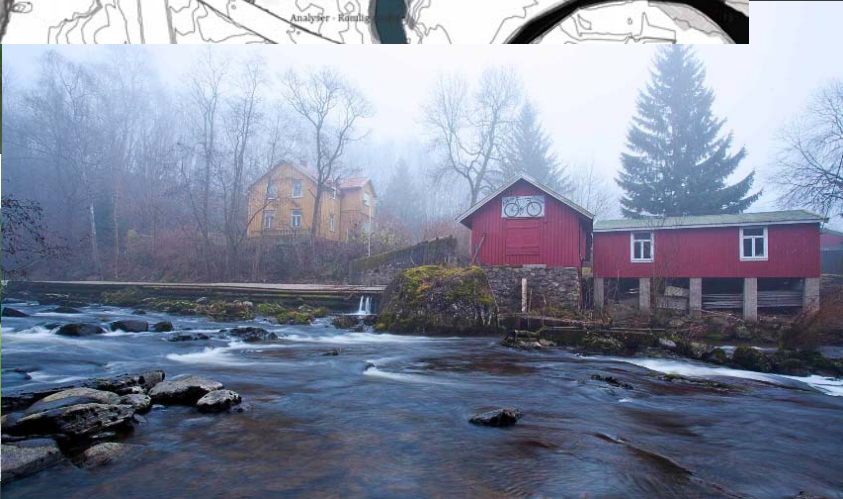


Bymessig utvikling

- Høy tetthet
- Funksjonsblanding og sambruk
- Utadrettede funksjoner på gateplan
- Prioritering av fotgjengere, sykkel, kollektiv
- Finmasket gatenett som prioriterer lokalsamfunnet fremfor gjennomgangstrafikk
- Sammenhengende byromsnettverk av høy kvalitet
- Sammenhengende grønnstruktur av høy kvalitet



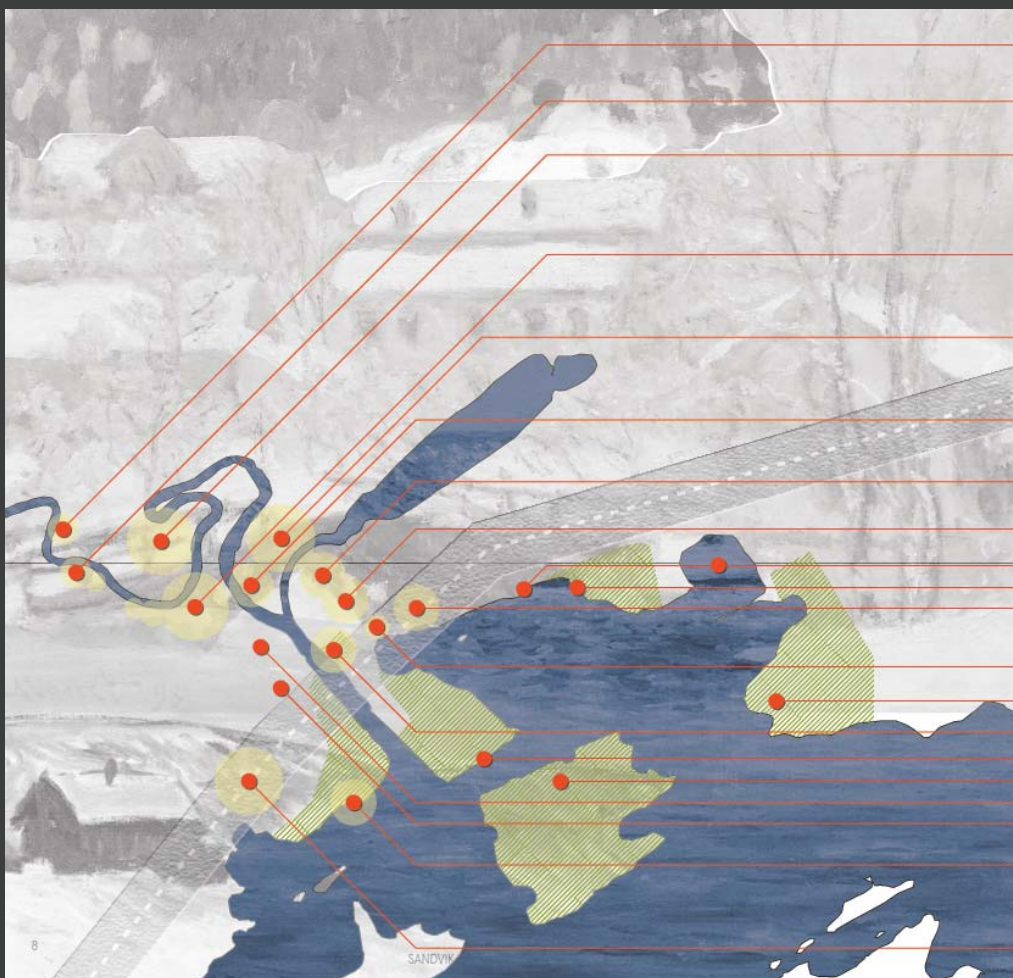
Fortrinn – sjøen!



Fortrinn – Sandvikselva!

Fortrinn – kultur!





ALBERT OLSSENS SMIE OG LÅSVERKSTED

DE FØRSTE HOVEDVEIENE

HAMANG PAPIRFABRIKK

HANDELS- OG HÅNDEVERKS-SANDVIKA

SVEITSERSTILBEYGGELSE

LØKKE

SANDVIKA STASJON

1970-TALLSBEYGGELSEN

BÅTLIV

SJØHOLMEN

SVEITSERSTILBEYGGELSE

MALMSKRIVERGÅRDEN

HENIE ONSTAD KUNSTENTER

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, (Bærums herredshus)



Bærum Kulturhus



Bygging av E-18 forbi Sandvika, Bærum.
(Tidligere E-18) Foto tatt 1964.



Sandvika Storsenter

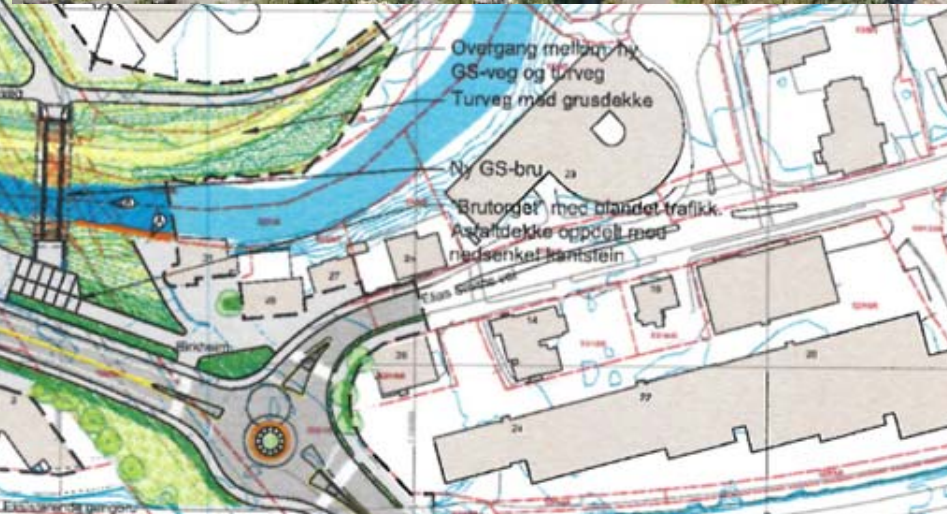
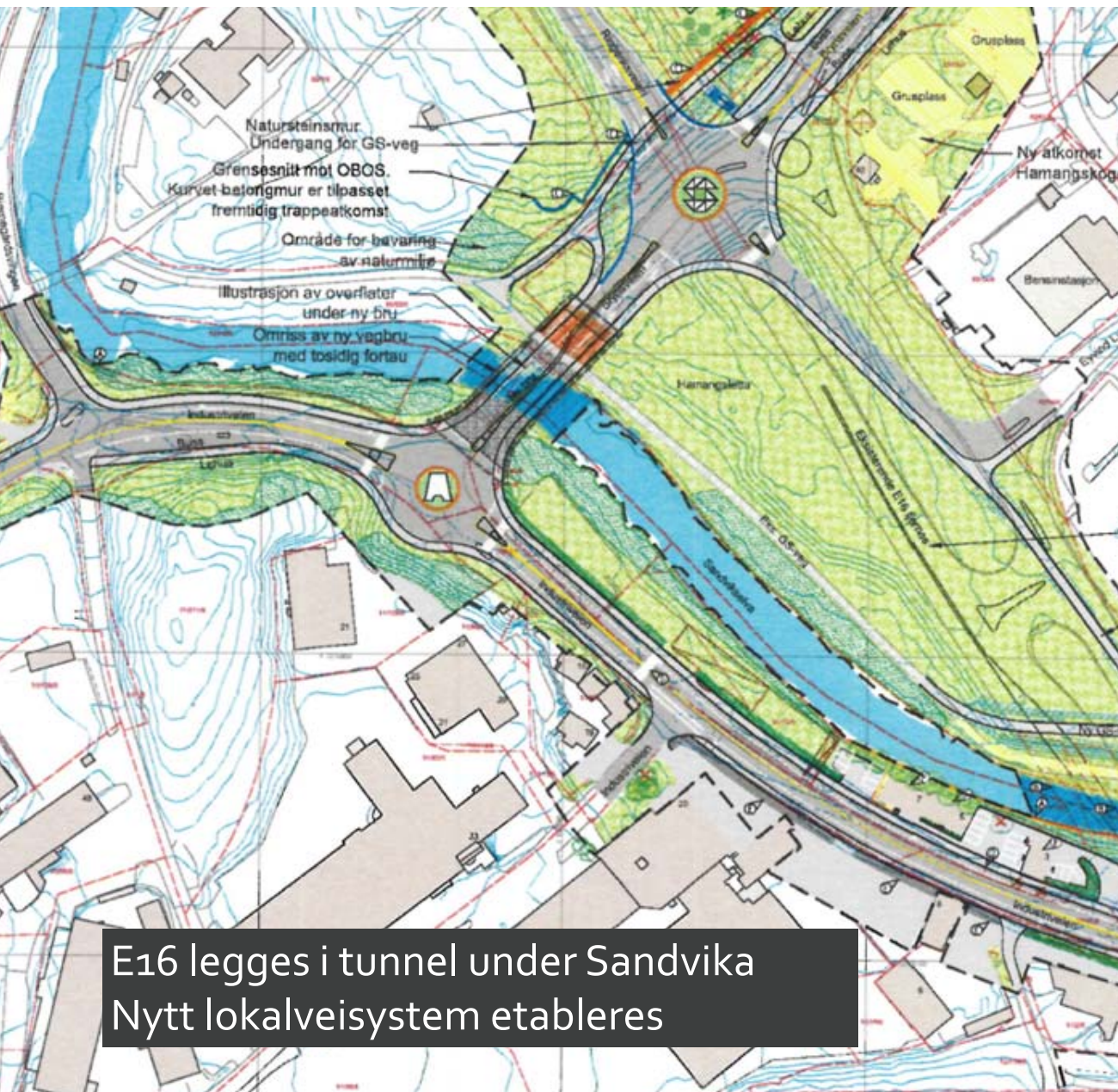
9

Kvaliteter i Sandvika

Kilde: LPO/Grindaker/Rambøll – Livet i fjæra, parallelloppdrag Sandvika sjøfront

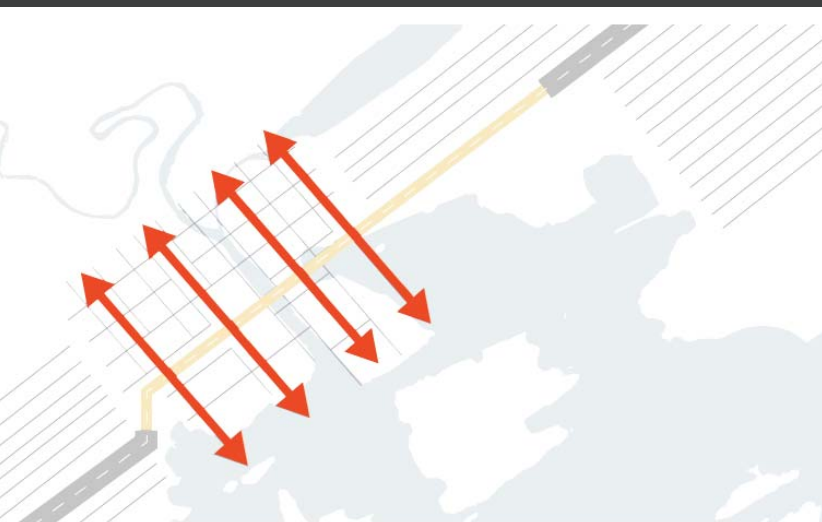
Utfordringer: Infrastruktur som barriere





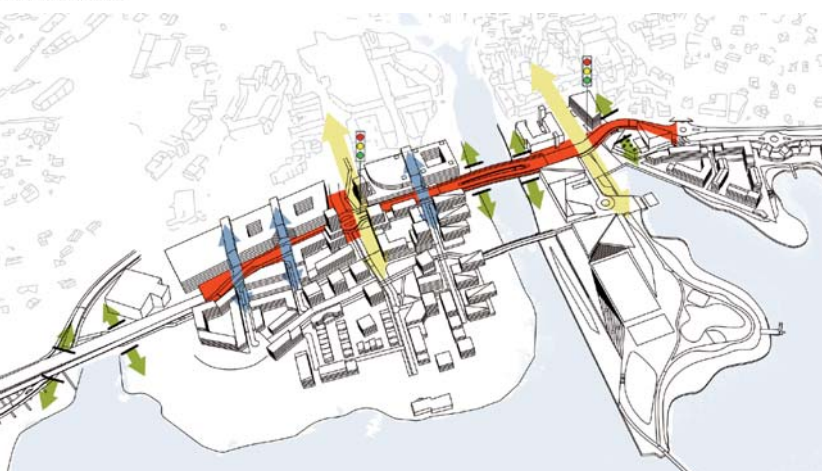
E16 legges i tunnel under Sandvika
Nytt lokalveisystem etableres

E18 planlegges lagt i tunnel under Sandvika.



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.



T 309 - T409
SANDVIKA ALT. 3 og 4

Men barrierevirkningen er ennå ikke helt løst

III: SVRØ

III: LPO/Grindaker/Rambøll

Utfordringer for bymessighet: Lite lesbar
hovedstruktur – tilpasset bil, ikke fotgjengere



Utfordringer for bymessighet:
Enklaver – utbygging med
utgangspunkt i veisystemets
logikk



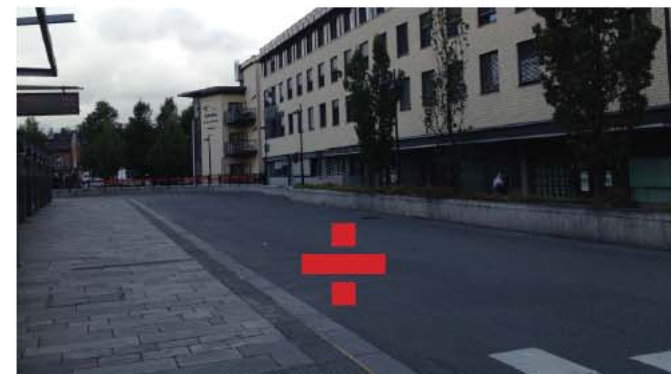
Utfordringer for bymessighet: Kanter – manglende samspill mellom bygninger og gaterommet





Er Sandvika stor nok til å klare et så stort tomrom som en bussterminal i sitt byvev? København Hovedbanegård har 12 bussplasser i gateterminal, og da er Tivoli på den andre siden av stasjonsbygget som attraktivt magnet. Hva er bymagneten som klarer å brygge over dette arealet nord for stasjonen?

Utfordringer for bymessighet: Sandvika kollektivterminal



Space left over after planning?
Perfekt narkopen og enslig rododendron som fondmotiv for fortauet langs stasjonsiden på kollektivterminalen

Byrom med døde vegger rundt terminalen
- er dette by eller bygd?

Tiden er overmoden for å binde sammen byens ulike deler fra ulike epoker med et helhetlig, bærekraftig grep:

- En helhetlig, sammenhengende hovedstruktur
- Bygater med mangfold i bebyggelse og funksjoner
- Flette inn de historiske perler i bybildet
- Etablere en ambisiøs, moderne kollektivterminal som kjerne i en av Norges mest attraktive kommuner.

Bymessighet er et sentralt mål i den nye KDP₃ Fornebu

Bymessig struktur

- ▶ Fornebu skal knyttes sammen til et helhetlig område
- ▶ Sammenhengende, sammenbindende og finmasket nettverk av gater, byrom, parker og forbindelser
- ▶ Bebyggelse skal definere offentlige gater og byrom
- ▶ Snarøyveien: Aktiv hovedgate for alle trafikantgrupper



Veger



Gater



Kjennetegn ved veier og gater. Veier er transportårer fra «A til B» som bygges utenfor byområder mens gater bygges i byområder og er en integrert del av en bystruktur. (Illstrasjon: Statens vegvesen)



Snarøyveien i dag (2018).

Utfordringer for bymessighet: Utnytting og tetthet



3882 INNBYGGERE / km² LILLESTRØM



3 347 INNBYGGERE / km²
MOSS



1 771 INNBYGGERE / km²
SANDVIKA

Sandvika trenger flere folk!

III: Rodeo arkitekter

Utfordringer for bymessighet: høy lokaltrafikk



Foto: Knut Bjerke, Karl Branaas/Budstikka

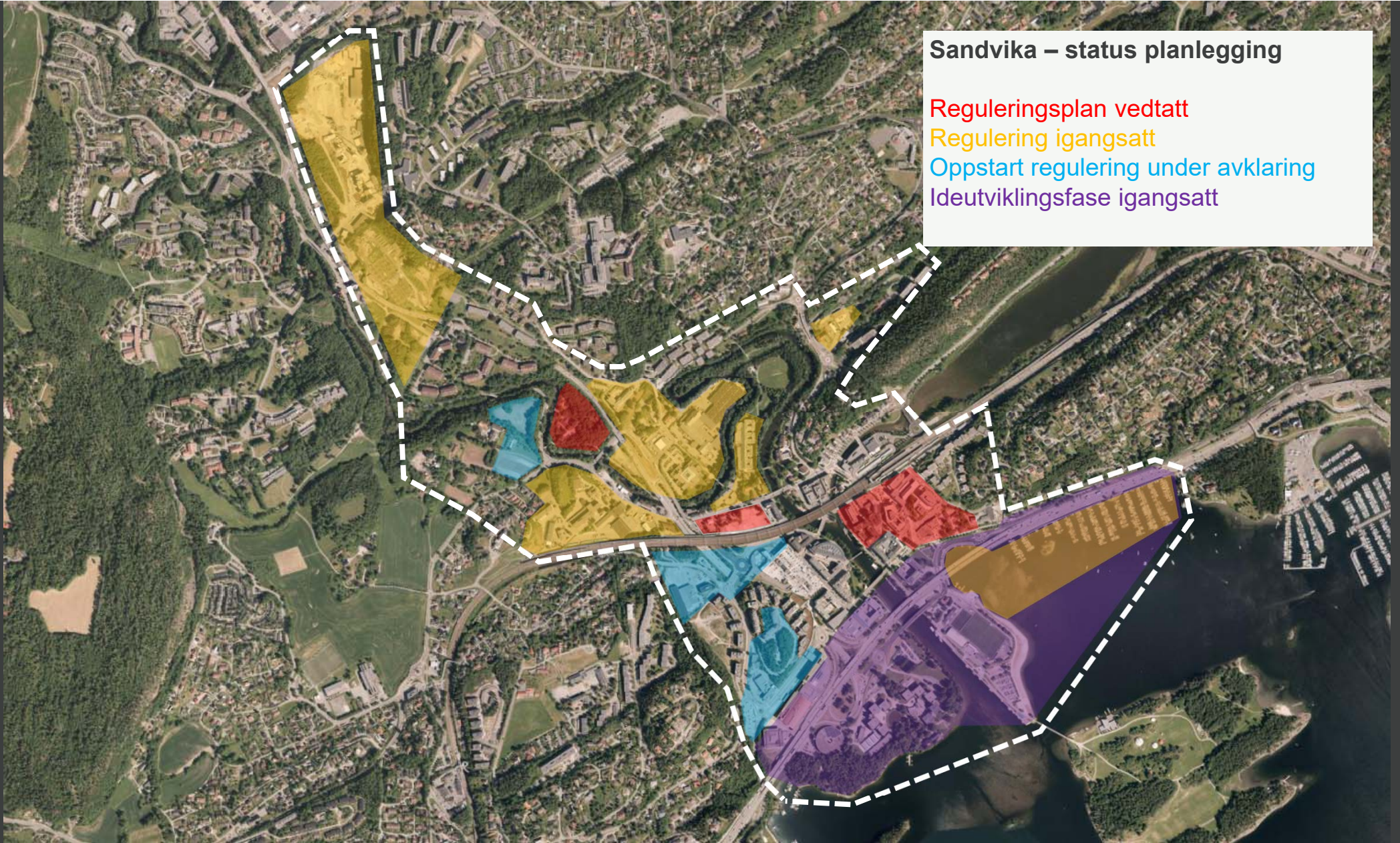
Sandvika – status planlegging

Reguleringsplan vedtatt

Regulering igangsatt

Oppstart regulering under avklaring

Ideutviklingsfase igangsatt

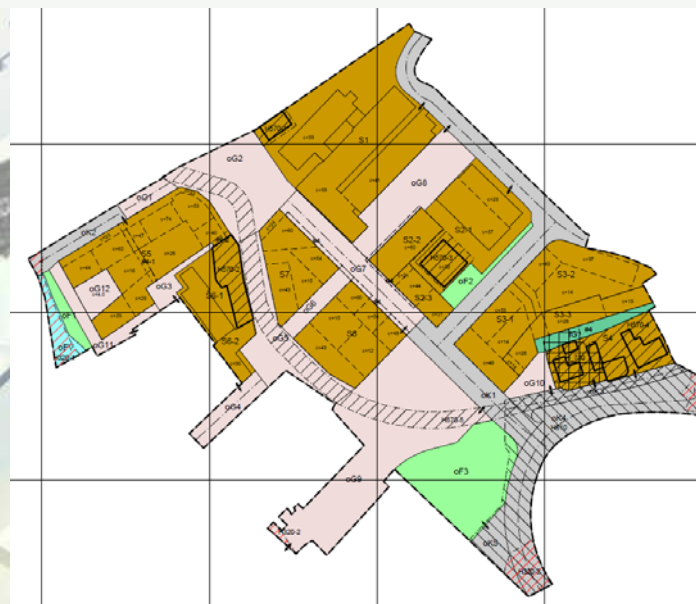


Sandvika sentrum øst – vedtatt områderegulering

- ▶ Rivning av fire sentrale sentrumskvartaler med til sammen ca. 35.000 kvm eksisterende bygningsmasse
- ▶ Oppføre ny bebyggelse på til sammen 102.000 kvm, fordelt på :
 - ▶ Minst 12.000 kvm forretning
 - ▶ Minst 26.000 kvm kultur, bevertning, kontor, tjenesteyting mm.
 - ▶ Inntil 64.000 kvm bolig med til sammen 6-800 leiligheter.
- ▶ Etablere et sammenhengende parkeringsanlegg under terreng fra Rådhusparken i sør til Aamodtbakken i nord
- ▶ Oppruste- og etablere nye gater, torg, plasser og parker og etablere ny teknisk infrastruktur
- ▶ Inngå avtaler med grunneierne om bidrag til nevnte fellestiltak og kjøp og salg av 46 eiendomsbiter
- ▶ Ferdigstillelse i to etapper, en før og en etter at ny E18 og ny Sandviksvei er på plass.



PERSPEKTIV | Sør





Otto Sverdrups plass!



Rådhusstorget!





Elvebredden – bygges nå!



2 Veiledende plan for offentlige rom

2.1 Forslag til fremtidig hovedplan

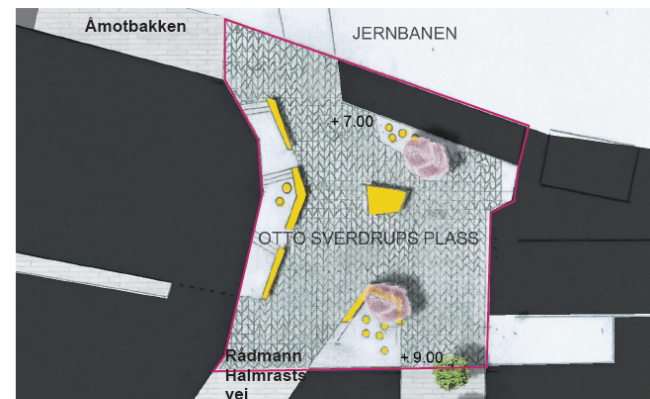


- Illustrasjonsplanen er en prinsippskisse som viser fremtidig visjon for Sandvika sentrum øst med offentlige torg og gater og et nært forhold til elva og bukta.
- Ønske om et fleksibelt gategulv skal ligge til grunn for utformingen, der man enkelt kan endre kjøremønster og bruk etter behov uten å måtte gjøre for store endringer i gatenes tverrsnitt.
- En oppgradert elvepromenade og parkanlegg i sør knytter seg til sentrum og danner grønne forbindelser inn i det urbane byrom.
- Nordre del av Sandvika sentrum øst er vist med en urban karakter med kvartalbebyggelse.
- Fremtidig hovedplan viser foreslått løsning med lokk over ny lokalveg og busstrase. Lokket skal være en forlengelse av parkdragnet sør for Rådhuset, og bidrar til å binde sammen sentrum og sjøen.

- Hovedplanen har tatt utgangspunkt i forslaget til områderuleringsplanen datert 11.12.2013, tillegg til planutvidelsen vest mot Sandvikselva og mulighetsstudie for utvikling av ny Sandviksvei. Planen viser et forslag til hvordan Sandvika sentrum øst kan utvikles basert på dette grunnlaget.

3.1 Torg og møteplasser

3.1.1 Otto Sverdrups plass



- Otto Sverdrups plass skal kunne håndtere store mengder mennesker på gjennomreise, men skal samtidig kunne tilby en hyggelig vente - og oppholdssone.
- Torget skal ha en offentlig karakter med sitteelement i randsonene av plassen og mulighet til aktivitet langs fasadene.
- Det skal være mulig for gjennomkjøring fra Amotbakken og ned Rådmann Halmrasts vei.
- Kjørebane skal være på samme nivå som resten av plassens utegulv; møblering vil sammen med markering i belegget styre trafikken.

Kvaliteter: Aktiv plass ved inngang til Sandvika jernbanestasjon. Tiltrettelagt for oppholdsareal i randsonen mot bygningsfasader med trapper/ amfi og kanter. Handel og servering.

Materialer: Granittbelegg. Bastioner av granitt med treavdekning. Granitt i trapper og amfitrinn. Solitærtre. Soner med grønt. Belysning. Snøsmelteanlegg. Forslag til utendørs scene med strømmuttak.

Standard: Høy



sandvika sentrum øst

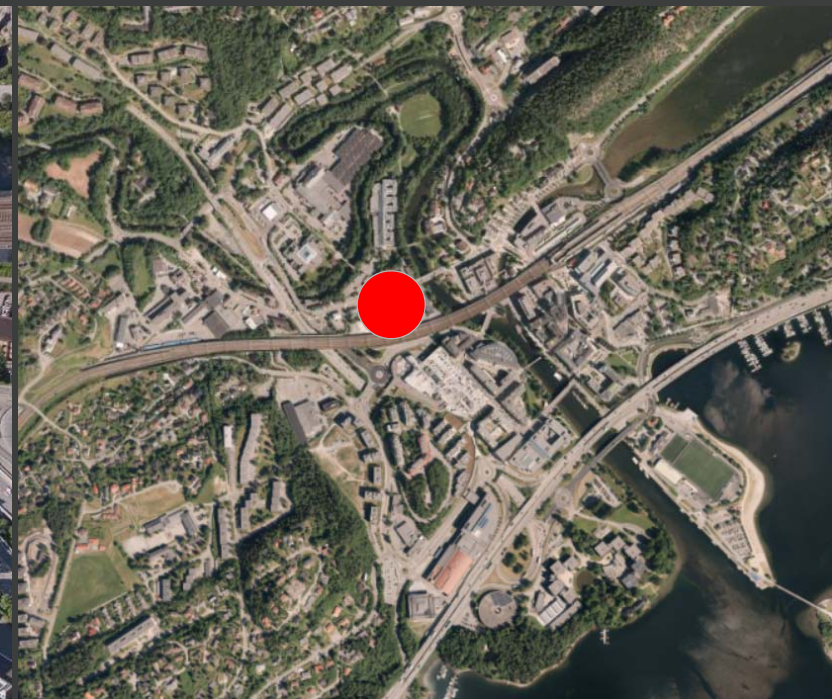
VPOR - veiledende prinsippplan for offentlig rom, April 2015

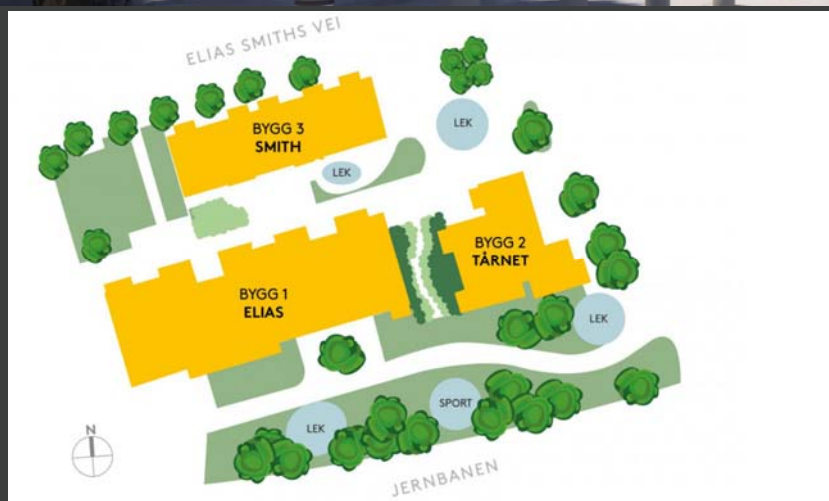


BÆRUM KOMMUNE

bjørbekk lindeheim

Elias Smiths vei – vedtatt reguleringsplan





III: Stein Halvorsen arkitekter

Hamang/
Industriveien



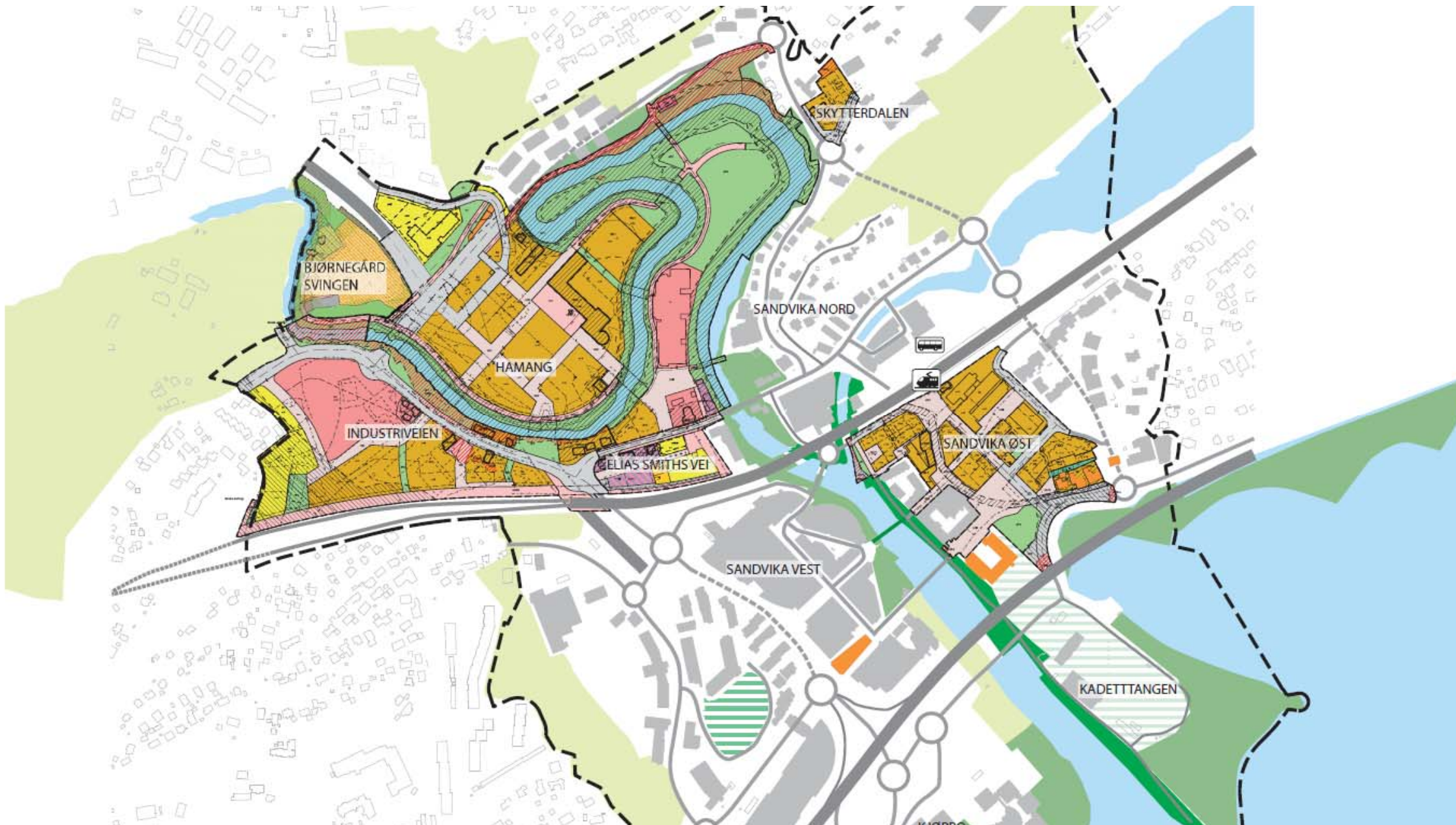


Google

Google



Google



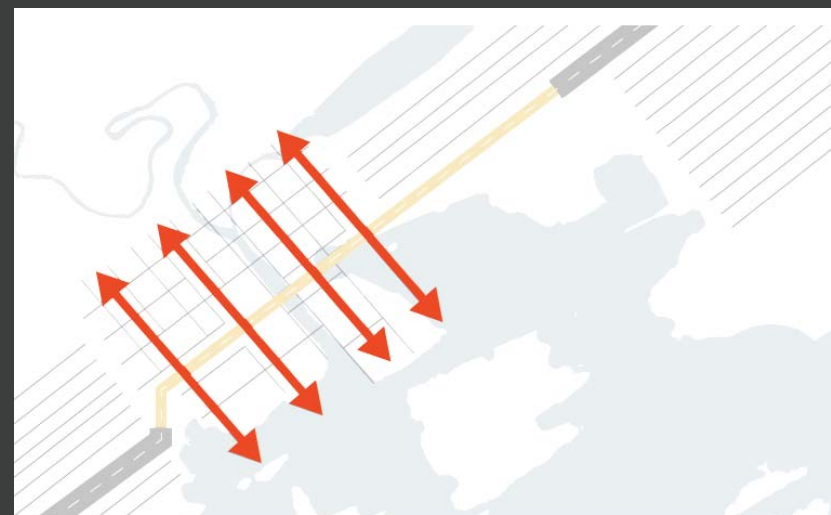
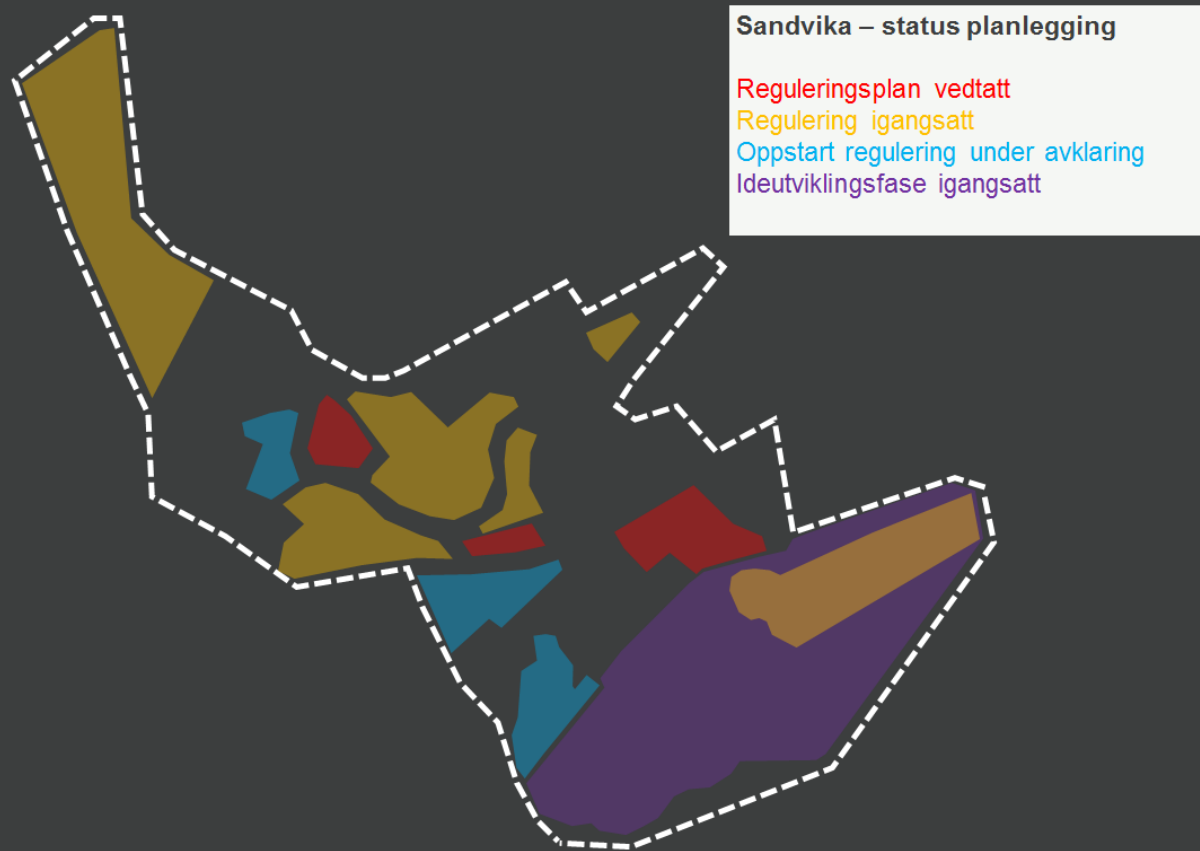


III: LPO arkitekter



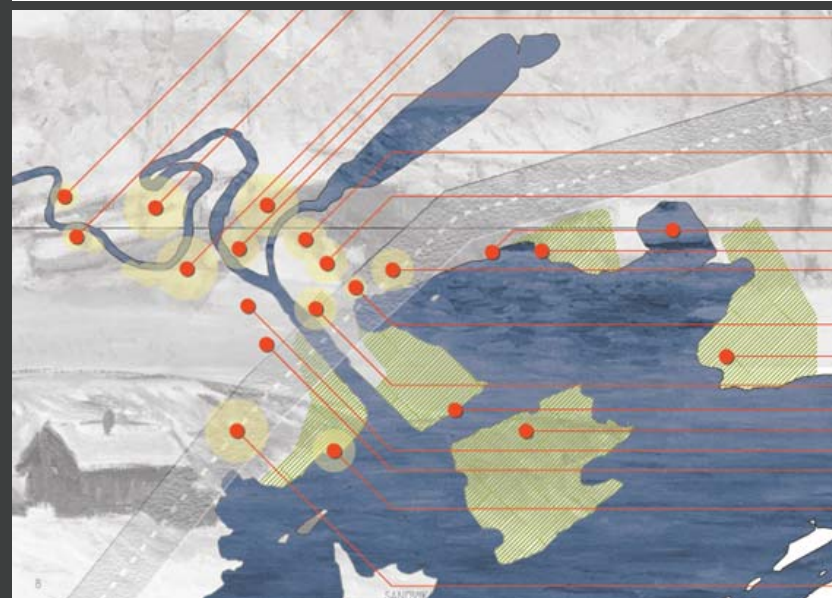
Fra mulighetsstudie Industriveien
III: Dyrvik arkitekter AS

Klarer vi å ivareta helheten?

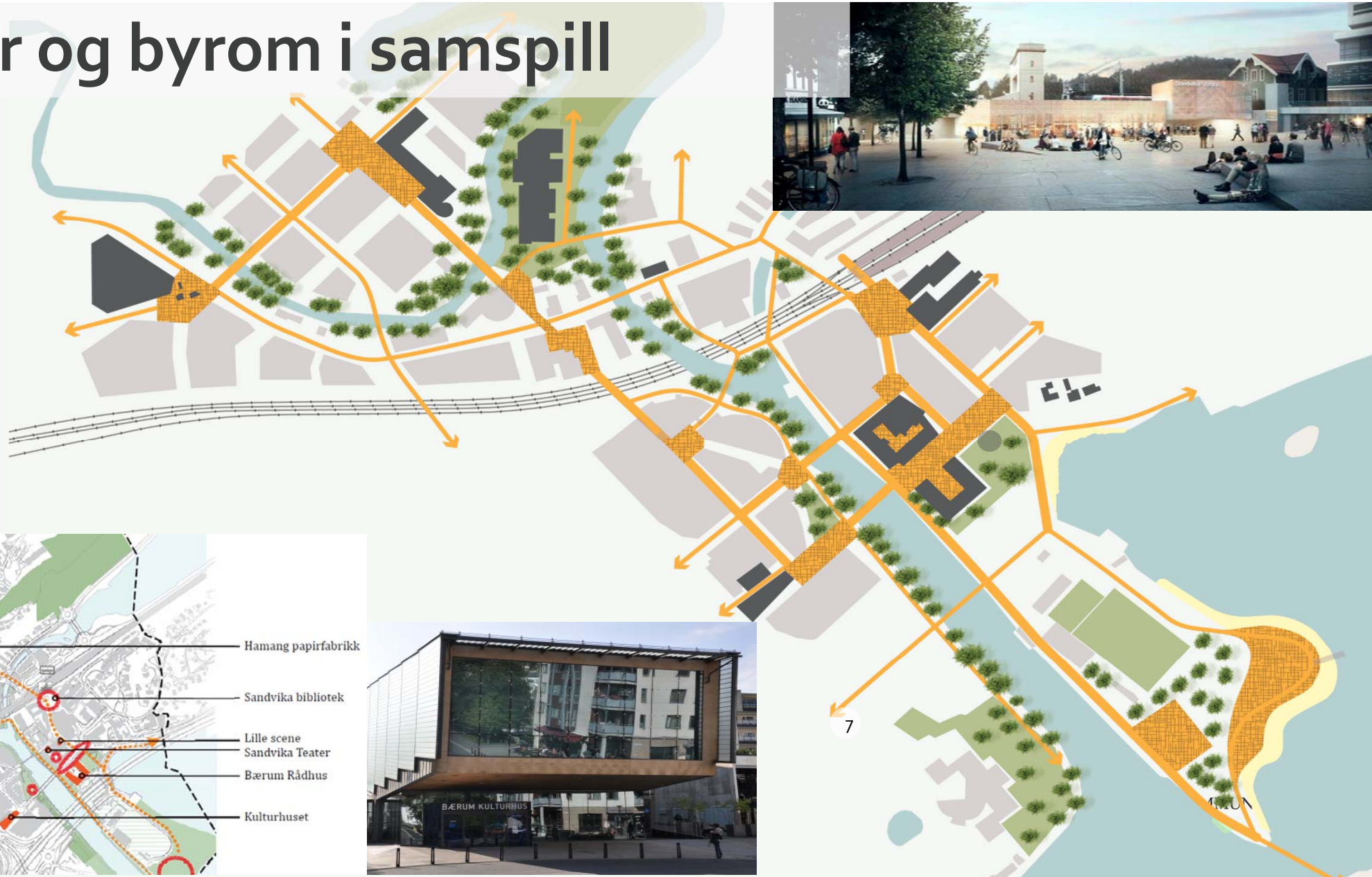


2 – BIND SAMMEN BYEN

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.

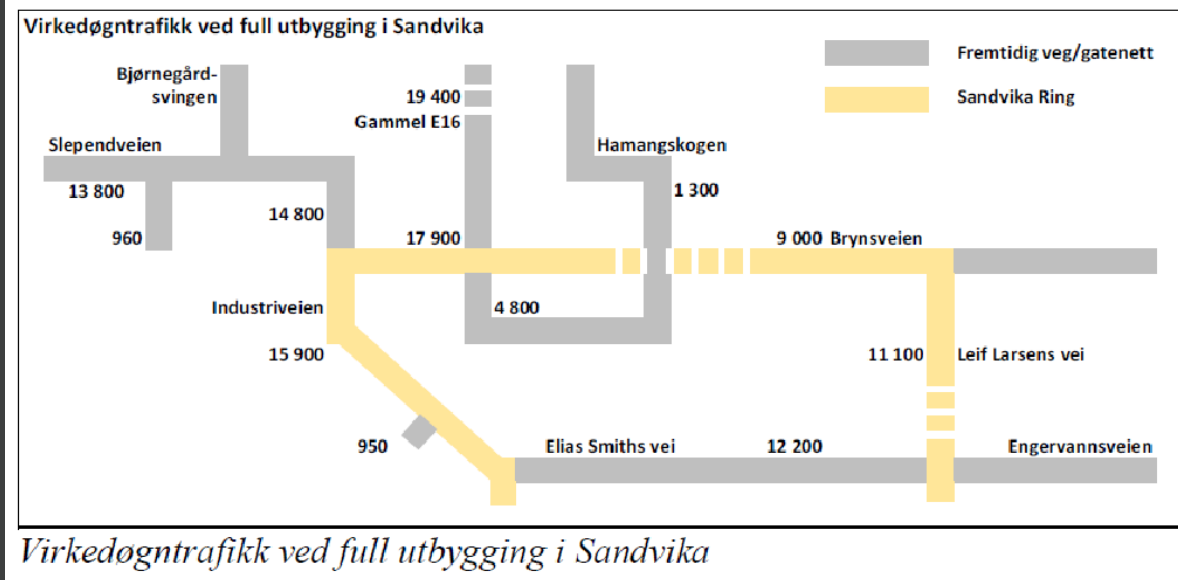
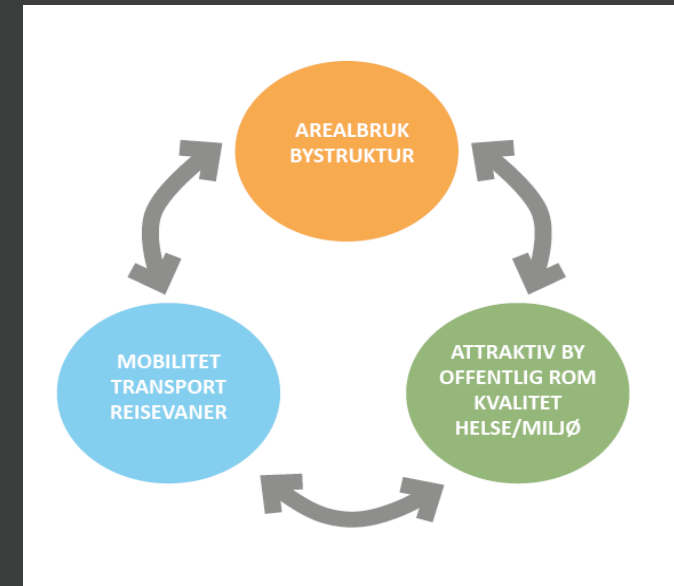


Kultur og byrom i samspill



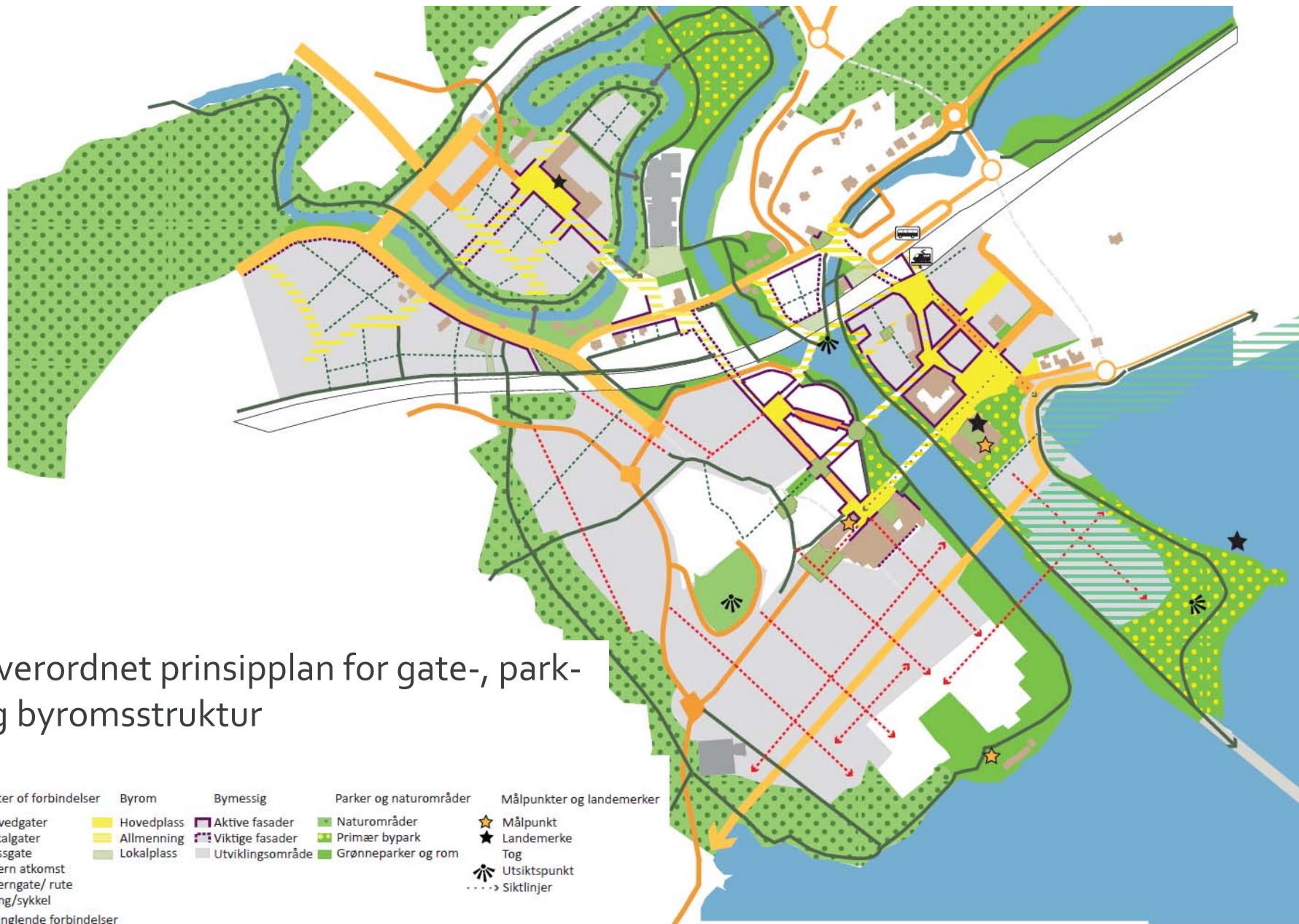
Transport i vekst

Sikre et effektivt transportsystem der vekst tas av miljøvennlige reisemidler (gange, sykkel og kollektiv)



Overordnet prinsipplan for gate-, park- og byromsstruktur

Gater og forbindelser	Byrom	Bymessig	Parker og naturområder	Målpunkter og landemerker
Hovedgater	Hovedplass	Aktive fasader	Naturområder	Målpunkt
Lokalgater	Allmenning	Viktige fasader	Primær bypark	Landemerke
Bussgate	Lokalplass	Utviklingsområde	Grønneparker og rom	Tog
Intern atkomst				Utsiktspunkt
Interngate/ rute				Siktlinjer
Gang/sykkel				
Manglende forbindelser				



Takk for oppmerksomheten!