

Mulighetsstudie - Sandvika sjøfront

Program for parallelloppdrag - et oppdrag om bevaring, landskapsforming, transformering og byutvikling



BÆRUM KOMMUNE



Flyfoto over deler av Sandvikas sjøfront. Foto Karl Braanaas

Forord

Sandvika er byen i Bærum, - et regionsenter, kommunesenter og lokalsenter. I årene fremover vil byen gjennomgå store forandringer, bl.a som følge av utvidelse av nye byområder og bygging av store samferdselsprosjekter. Samlet utgjør disse planene og prosjektene at Sandvika på mange måter ligger i «støpeskjeen».

Historisk sett har Sandvika alltid vært et strategisk knutepunkt, med en flott beliggenheten nær fjorden. Men - i dag oppfattes byen som relativt inneklemt mellom jernbanen, europaveier og et ruvende storsenter, i tillegg til en dominerende E18-trasè som krysser Sandviksbukta.

Flere generasjoner av hovedveier kan oppleves i Sandvika, både Sandviksveien, gml. Drammensvei og dagens E18 - og nå foreligger det planer om fjerde generasjons hovedvei; E18 i tunnel gjennom Sandviksåsen.

Sjøfronten i Sandvika står overfor store utviklingsmuligheter, når E18 «forsvinner inn i fjellet» og masseutfyllingen ved Lakseberget kommer på plass. Her kan det bli byutvikling, bedre grønne, blå og grå koblinger mellom bydelene og en mer sammenhengende grønnstruktur – og kanskje også en tydeligere kobling til historien som identitetsbærer for «nye» Sandvika by.

Bærum kommune har behov for å se utviklingen av sjøfronten i et langsiktig perspektiv – og som en del av den øvrige utviklingen av Sandvika. Kommunen har håp om at et mulighetsstudie for sjøfronten skal kunne gi nyttige, kreative og inspirerende innspill til det videre planarbeidet.

Sandvika, august 2018

Arthur Wøhni
Kommunaldirektør Samfunn

Jannike Hovland
Kommunalsjef plan, miljø og kultur



Innhold

Forord	3
Innhold	5
1. Innledning	6
1.1. Bakgrunn for parallelloppdraget.....	7
1.2. Hensikten med parallelloppdraget	7
2. Prosjektets organisering	8
2.1. Organisering kommunen /ekspertpanel.....	8
2.2. Prosjektperiode, milepæler og viktige datoer	9
3. Oppdragsgivers visjoner, mål og ambisjoner	10
3.1. Visjon for sjøfronten	10
3.2. Mål for utvikling av sjøfronten – som en del av Sandvika	10
3.3. Avgrensning av planområdet	11
4. Dagens situasjon – sjøfronten og influensområdet	12
4.1. Kort historikk.....	12
4.2. Sandvika i dag	13
4.3. Befolkning	22
4.4. Blågrønn struktur	22
4.5. Båtliv	25
4.6. Idrett	26
4.7. Kultur	27
4.8. Kulturminner og kulturmiljøer	29
4.9. Trafikale forhold.....	34
4.10. Sandvika kollektivterminal.....	37
4.11. Støyforhold	38
4.12. Eiendomsforhold.....	39
4.13. Planstatus og føringer	39
5. Gjennomføring av parallelloppdraget	40
5.1. Organisering av oppgaven	40
5.2. Rammer for hele oppdraget - og temaer som skal drøftes	42
6. Materiale som skal produseres	47
6.1. Midtveisseminar	47
6.2. Til innleveringen og sluttpresentasjon	47
6.3. Forventning.....	48
7. Vedlegg	49

1. Innledning

Bærum kommune inviterer til mulighetsstudie om å utforske og utforme Sandvikas nye sjøfront. Mulighetsstudiet gjennomføres som et parallelloppdrag - et oppdrag som handler om bevaring, landskapsforming, transformering og byutvikling.

Dette programmet beskriver hvordan parallelloppdraget ønskes gjennomført, innhold og prosess. Kommunen har oppnevnt en ekspertgruppe bestående av eksterne fagfolk. Parallelloppdraget legger til rette for kommunikasjon mellom team, ekspertgruppe og kommunens planadministrasjon ved oppstartsseminar og midtveismøte. Politikere, velorganisasjoner og allmennheten for øvrig skal også informeres og involveres underveis i oppdraget.

Kommunen gjør bruk av rammeavtalen for mulighetsstudier/VPOR, hvor følgende tverrfaglige planleggingsteam er invitert til å delta;

- Rodeo Arkitekter AS / COWI AS - og øvrig team
- Norconsult AS / Bjørbekk & Lindheim AS – og øvrig team
- LPO Arkitekter AS / Grindaker AS – og øvrig team

Med øvrig team menes fagkompetanse (bl.a samferdsel, byutvikling og landskapsarkitektur) som er nødvendig for å besvare de ulike i tema i programmet. Arkitekt/Byplanlegger og landskapsarkitekt skal stille på alle seminarene.

Konsulentselskapet Asplan Viak bistår Bærum kommune i arbeidet med gjennomføring av parallelloppdraget. Om ikke annet er angitt, har kommunen tatt bildene.



Kyststien ved Kjørbo.

1.1. Bakgrunn for parallelloppdraget

Høsten 2017 avgjorde Kommunal- og moderniseringsdepartementet at E18 Vestkorridoren (Lysaker – Slependeren) skal realiseres og bygges. I gjeldende kommunedelplan for E18 Lysaker – Slependeren er E18 lagt i tunnel under Sandvika, og dagens E18-trasè skal erstattes av et mindre omfattende lokalveisystem. Statens vegvesen legger opp til at arbeidet med reguleringsplanen skal pågå fra høsten 2018-21, med byggestart i 2024.

Det er flere store samferdselsprosjekter på gang i Bærum, noe som vil medføre et stort masseoverskudd. Det foreligger planer om å benytte noen av disse massene til utfylling i sjøen langs Lakseberget. Utfyllingsmulighetene er vurdert i vedlagte NGI-rapport og gir grunnlag for utforming av ny sjøfront.

Områdene Kadettangen og Kjørbo innehar hver på sin måte et (stort) potensiale for byutvikling/transformering, noe som sammen med den øvrige sjøfronten kan være med å synliggjøre og skape ny identitet for Sandvika.

Bærum kommune har behov for å se utvikling av sjøfronten og bakenforliggende by under ett. Gjennomføring av et parallelloppdrag vil være et viktig bidrag inn i det kommende planarbeidet, for å kunne se potensialet langs hele Sandvikas sjøfront.

1.2. Hensikten med parallelloppdraget

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.

Med parallelloppdraget ønsker Bærum kommune ideer og forslag til utvikling av sjøfronten, for å se hva slags potensiale som ligger i området, og innspill til et helhetlig, fremtidsrettet og robust plangrep. Et plangrep som omfatter prinsipper for utforming og utvikling over tid, og som ivaretar blågrønn struktur, bymessig utforming av lokalveisystemet, potensiale for byutvikling/transformering og utforming av offentlige møteplasser.

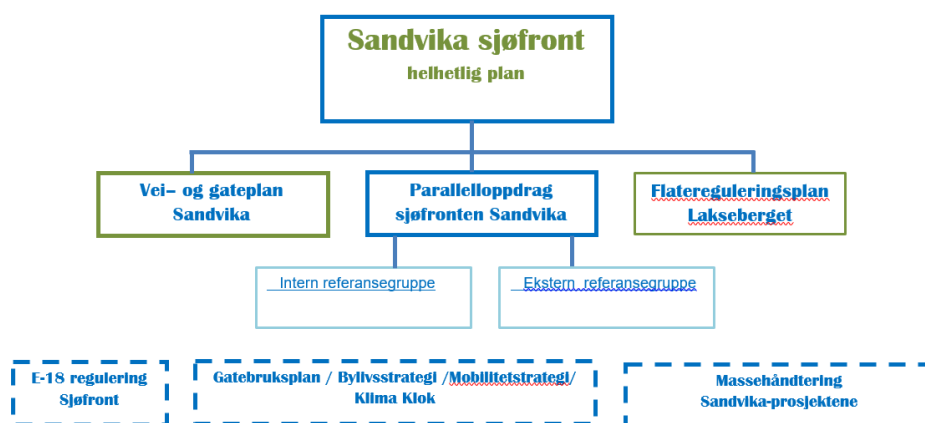
Parallelloppdraget kan danne grunnlag for medvirkning og skal evne å skape engasjement og blest blant kommunens små og store innbyggere. For at innbyggere, og kanskje spesielt de unge, skal få et eierforhold til planene og utvikle en stolthet for Sandvika, ønsker kommunen å tilrettelegge for diskusjon og innspill gjennom ulike former for medvirkning - både underveis i parallelloppdraget, men også i etterkant – da det virkelige planarbeidet begynner. Det legges bl.a. opp til at planene skal kunne stilles ut i forbindelse med en Bylivskonferanse i januar 2019.

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 oppfylle ønsket om at Sandvika skal bli 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.

2. Prosjektets organisering

2.1. Organisering kommunen /ekspertpanel

Parallelloppdraget om sjøfronten inngår som ett av tre delprosjekter under den kommende helhetlige planen for Sandvika sjøfront. Samtidig med parallelloppdraget er det også oppstart av utredningsarbeid om «Vei- og gateplan for Sandvika» og utarbeidelse av (flate-)reguleringsplan for Lakseberget. Begge disse prosjektene, sammen med resultatene fra evalueringen av parallelloppdraget, vil være viktige innspill i det kommende planarbeidet for sjøfronten.



Parallelloppdrag sjøfronten har følgende organisering:

- *Prosjektledelse/intern arbeidsgrupper: Bærum kommune*
- *Intern referansegruppe Bærum kommune; natur og idrett, kultur, folkehelsekoordinator, vei og trafikk, klimaklok, eiendom, kommunikasjon, vann- og avløp, i tillegg til Barnas representant/ Ungdomsrådet*
- *Ekstern referansegruppe; Statens vegvesen, Ruter, Akershus fylkeskommune, Entra, interesseorganisasjoner, foreninger og lag m.fl.*
- *Ekspertpanel:*
Byutvikling: Elin Børrud, prof NMBU (leder)
Landskapsarkitektur: Iwan Thomsen, lalaTøyen
Miljø: Guri Lindmark, Multiconsult
Trafikk: Gunnar Ridderstrøm, Citiplan
Næringsliv: Sverre Landmark, Asplin-Ramm
Erling Lae: Strateg

2.2. Prosjektperiode, milepæler og viktige datoer

Parallelloppdraget legger opp til følgende framdrift;

Fremdriftsplan								
Aktivitet/mnd	mai	juni	juli	aug.	sept.	okt.	nov.	des.
Forankring parallelloppdrag								
Ekspertpanel								
Valg av team								
Utarb. konk. program								
Intro-møte ekspertpanel		*						
Oppdragsperiode								
Oppstartsmøte				*				
Midtveisseminar					*			
Innlevering - sluttseminar							*	
Evaluering + rapport								*

- Oppstartsmøte parallelloppdrag: 21.8
- Midtveisseminar: 20.09
- Sluttseminar: 28.11
- Evalueringsrapport estimert forelagt: 21.12
- Bærumskonferansen 8.1.2019 – «Om utviklingen av en bypolitikk»

3. Oppdragsgivers visjoner, mål og ambisjoner

3.1. Visjon for sjøfronten

Bærum kommune har visjonen; «Sammen skaper vi fremtiden – mangfold, raushet og bærekraft». Bærekraft er i denne sammenheng definert ut fra de unges betydning; «om å tenke på fremtiden når vi gjør våre valg».

Jamfør overordnede arealplaner er det satt tre bærekraftige mål for arealutviklingen i kommunen; økonomisk realisme, miljøvennlig og sosial bærekraft. Sjøfronten skal i framtida inngå som en bydel i Sandvika, noe som vil kunne være med på å styrke byens identitet - og rolle som regionby. Ved gjennomføring av parallelloppdraget skal teamene forholde seg til målsettingene om miljøvennlig og sosiale bærekraft.

Parallelloppdraget for sjøfronten markerer starten på det kommende planarbeidet for sjøfronten. Inn i dette planarbeidet, ønsker Bærum kommune at parallelloppdraget også skal kunne gi innspill til hva den kommende visjonen/ambisjonene for sjøfronten bør være. Det bør være lekende, framoverlent og framtidsrettet. Prosjektet jobber foreløpig ut fra arbeidstittelen;

Sandvika sjøfront – til å være stolt av!

3.2. Mål for utvikling av sjøfronten – som en del av Sandvika

Bærum kommune har et overordnet mål om at sjøfronten skal være med å styrke Sandvika sin rolle som hovedsenter i kommunen og som regional by. Parallelloppdraget kan i så måte vise hvilket potensiale og rolle sjøfronten har/kan få, samt hvilke prioriteringer kommunen bør gjøre mht. bevaring, utvikling og bruk – og skape ny identitet.

Kommunen har målsetting om at utviklingen av sjøfronten skal tilby befolkningen et attraktivt bymiljø - som tilfører Sandvika nye kvaliteter og foredler dagens kvaliteter, ved å:

- styrke sjøfronten og Sandvikas identitet – ved å utvikle de naturgitte, identitetsskapende og stedlige kvalitetene.
- planlegge og tilrettelegge for en balansert og bærekraftig utbygging og transformasjon som bidrar til mer byliv – med flere bosatte, arbeidstagere, tilreisende og helårsaktiviteter.
- etablere og videreutvikle attraktive byrom, bedre sammenhengen mellom bydelene og øke den allmenne tilgjengeligheten til området.
- foredle sjøfrontens rolle som et aktivt og attraktivt rekreasjons- og bymiljø – til vanns og lands.

Det er viktig at parallelloppdraget viser hvilke positive effekter/gevinster utformingen av sjøfronten kan gi til byen og innbyggerne. Allmenn tilgjengelighet og aktiviteter som åpner området for befolkningen i regionen vil være viktig.

3.3. Avgrensning av planområdet

Den stiplede linjen angir planområdet for parallelloppdraget, mens analyser og virkninger (markert diffust hvitt) skal innbefatte et større influensområde, som f.eks. inkluderer sentrum med gatenett og sees i sammenheng med øvrig land- og sjøområde.

Planområdet strekker seg langs hele sjøfronten av Sandvika; fra Henie-Onstad/Høvikodden i øst til Bjørnsvika i vest. For å sikre gode koblinger til den bakenforliggende byen, er også deler av sentrumsbebyggelsen ved Sandvika vest og øst tatt med innunder planområdet.



Planområdet for sjøfronten– med influensområde.

4. Dagens situasjon – sjøfronten og influensområdet

4.1. Kort historikk

Tettstedet Sandvika oppsto som følge av at det gjennom århundrer har blitt lastet og losset jernmalm, jernprodukter, kalkstein, kalk, tømmer og trelast i Sandviksbukta. Bøndene i Bærum leverte bl.a kalk til byggingen av kirkene i Viken og Akershus på 1100-tallet. Malm fra Kragerø ble transportert sjøveien til Sandvika og derfra fraktet videre med hest og kjerre til Bærums verk. Sandvika hadde laste- og lagringsplass på stranden nedenfor Malmskrivergården fra omkring 1640.



Sandvika – før 1870

1920-50

1980-2000

Etter at jernbanen og Sandvika stasjon kom i 1872, tok også industrireisningen seg opp med bl.a. Sandvikens kalkfabrik og teglverk i 1871, Sandvikens Blikvarefabrik i 1888, Victoria Linoleumsfabrikk i 1898, mens Hamang Papirfabrikk sto ferdig i 1909.

Fra midten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet hadde Sandvika status som feriested og rekreasjonssted for middelklassen i Oslo. Bading, kanefart, dans, skøyting på isen og utflukter var viktige aktiviteter. Det ble bygd flere villaer, gjestgiverier og utelivet blomstret i årene frem til krigsutbruddet i 1940. Etter krigen mistet Sandvika mye av sin rolle som regional rekreasjons by og utfartssted. Rekreasjon ble i stedet sterkere knyttet til lokalbefolkningens behov for aktivitet og badeliv.

Sandvika ble etter hvert administrasjonssentrum i Bærum, noe som ble manifestert med rådhuset fra 1927 med sitt klassiske tårn i nygotisk stil (31meter). Arkitekt var Magnus Poulsson, som i 1919 introduserte begrepet «Sandvika - den hvite by». Rådhuset ble påbygd i 1961. Kommunegården på vestsiden av elva ble bygd i 1990.

Utstrekningen av tettstedet har endret seg over tid, fra det gamle sentrumsbebyggelsen som lå mellom stasjonen og fjorden på østsiden av elva (dagens Sandvika øst), samt forgreninger til Hamang. På slutten av 1980-tallet vokste byen vest for elva med kontor og boligbebyggelse og Sandvika Storsenter (åpnet 1993- utvidet 1997 og 2007). Vest for tidligere Radionette (bygd 1968), kom Sheraton hotellet i 1985 (nå Thon Oslofjord). Bærum kulturhus ble åpnet i 2003. Siste utvidelse i vest kom i 2011, med ca. 200 boliger på Kjørbo Vest.

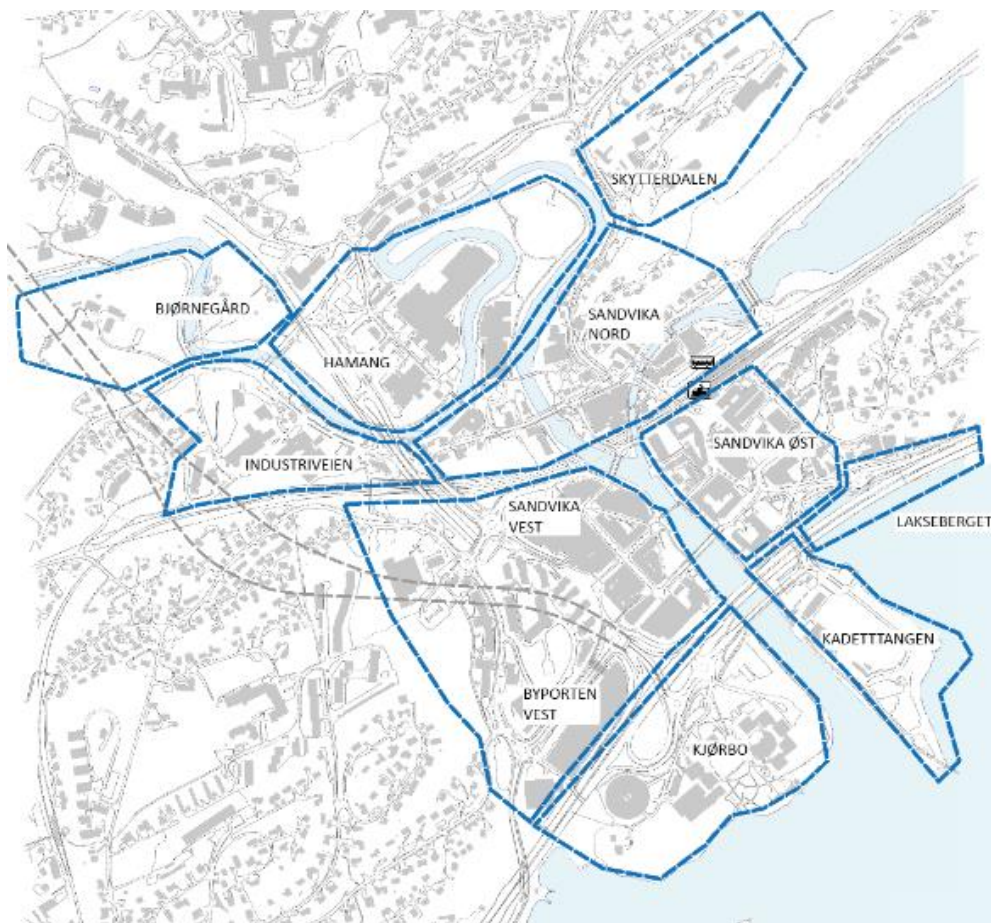
Sandvika fikk bystatus 4.juni 2003, men byen fikk ingen definert bygrense. En avgrensning av byen ble fastsatt i kommunedelplan for Sandvika som ble vedtatt i 2010. I nylig vedtatt kommuneplan (4.april 2018) ble «bygrensen» ytterligere utvidet i form av markert langsiktig vekstgrense, som innlemmet bydelene Franzefoss og Sandvika sjøfront, inkl. Lakseberget.

4.2. Sandvika i dag

Sandvika ligger naturskjønt til - omkranset av koller og åser, med fjorden og øyene i front og med den meandrerende Sandvikselva som en blågrønn livsnerve som bukker seg gjennom byen og deler sentrumskjernen i en øst- og vestsida. Elva er en viktig identitetsskaper for byen.

Næringsvirksomheten i byen er i dag knyttet til bydelene Sandvika øst, Sandvika nord, Hamang, deler av Industriveien, Kjørbo og ikke minst Byporten vest og Sandvika vest – hvor Sandvika storsenter er en stor handelsaktør. Byen har på mange måter to sentrum; ett i Sandvika øst/nord – som utgjør gamle Sandvika, hvor det er gate- og byliv med butikker og restauranter. Mens i Sandvika vest vil mange definere Claude Monets vei som sentrum, men det mangler et aktivt byrom - i det storsenteret trekker både folk og handel innendørs. Både Kjørbo og Kadettangen (med Kalvøya) blir oppfattet som de blågrønne områdene i byen, og både elva, sjøen og grøntområder innbyr til rekreasjon og ymse friluftaktivitet.

Bydelen Bjørnegård er under utvikling som nytt boligområde, mens i Skytterdalen er det for det meste boliger. Det er bygd opp enkelte boligblokker langs elva i Sandvika øst og vest.



Bydeler i Sandvika.

Det pågår stor planaktivitet i Sandvika. KDP Sandvika (2010) har lagt rammene for denne utviklingen. Nylig vedtatt kommuneplan og - arealstrategi, med fortetting rundt «knutepunktet» Sandvika tog- og busstasjon, bygger videre på utviklingen av byen Sandvika. Det foreligger storstilte planer om transformasjon av eldre næringsbebyggelse til et mer blandet formål med ca. 60% bolig og 40% næring ved bl.a bydelene Sentrum øst, Hamang og Industriveien. Det ligger flere målpunkter innenfor 500 m radius fra jernbanestasjonen i Sandvika.



Viktige målpunkt i Sandvika.



Stedsnavn langs sjøfronten.

Sandvika vest

Storsenteret er en sterk magnet for forretnings- og bylivet i Sandvika. Trafikalt forsterkes dette ytterligere, da storsenteret ligger strategisk plassert ved E18 og E16, og at det tilbys 3t gratis parkering. Bebyggelsen på vestsiden av elva preges av store introverte bygninger og det skapes lite byliv på bakkeplan. Det er gateparkering og toveis-trafikk i Claude Monès allè.



Claude Monets alle' – og Sandvika storsenter

I sørenden av veien sperrer Kommunegården for kontakt mot sjøen. Kommunegården skal fraflyttes i 2019, for å gjennomgå en stor rehabilitering. Biblioteket lå tidligere i bygget, men er flyttet rett ved Sandvika stasjon. Det skrånende Kulturhuset er nærmeste nabo til Kommunegården, vegg-i vegg med kinoen. Sykkelveien (en mulig avkjøring fra hovedsykkelveien fra Asker) kommer smygende ned mellom kinoen og kulturhuset. For gående er det er kun mulig å krysse under E18 ved Sandvikselva og ved hotellet. Langs elva er det parkmessig opparbeidelse og tilrettelagt for gangsti mot Kjørbo.



Kulturhuset i Bærum

Byport Vest

Sandviksveien går som en 4 feltsvei gjennom bydelen, og veien forholder seg i liten grad til omgivelsene. Det karakteristiske Inforama-bygget, som inngår som en del av Sandvika storsenter, ligger på sørsiden av veien. Bygget har ingen aktiv fasade mot veien. På motsatt side av veien er det et mindre næringsbygg med parkeringsflate. Kjørbokollen inngikk tidligere som en av de grønne åsene i Sandvika, men kollen er i dag fortettet og nedbygd med boligblokker. Jongsåsveien er en «snarvei» og forbinder bydelen med de kommende boligområdene ved Industriveien/Hamang. Thon hotell ligger i utkanten av bydelen, som eneste hotell i byen.



Sandviksveien – med deler av storsenteret på høyre side.

Sandvika øst

Selv om enkelte butikker kommer og går, er det fortsatt noe by- og gateliv igjen i «gamle» Sandvika. Det hvite Rådhuset er et viktig landemerke, og den tilliggende Rådhusparken og Sandviksbukta er synlige grønne lunger, selv om disse grøntområdene ikke er så aktivt i bruk. Store deler av dette sentrumsområdene vil med tiden gjennomgå stor transformasjon og det legges opp til ny by- og gatestruktur. Flere av bygårdene skal rives, og ny bebyggelse for både kontor og boliger skal etter planen føres opp – opptil 16 etg. Malmskrivergården fra 1600-tallet er et viktig kulturminne i Sandvika, idet gården tilskrives noe av byhistorien.



Sandvika Øst

E18 sperrer for utsyn over fjorden, da brua krysser over bukta i form av viadukt med flere bro Pilarer. Det er mulighet for planfri kryssing under E18. Deler av området under E18 benyttes som parkeringsplass. Det er ankomstmuligheter til Kadettangen via Sandviksveien eller Brambani vei langs elva. Det pågår oppgraderingsarbeider ved elvefronten, og neste sommer skal Elvepromenaden kunne tas aktivt i bruk, for opphold og rekreasjon. Foreløpig plan legger opp til mulig (nødvendig) kjøring langs promenaden.



Utsikt fra Rådhusparken

Kjørbo

Kjørbo-området ligger som en grønn tilbaketrukket oase, med nærhet til både elva, sjøen og med et stort omkringliggende parkareal. I parken ligger et kontorkompleks fra tidlig 1980-tall fordelt på to grupper med bygninger, med karakteristiske sorte fasader. To av disse byggene er definert som Norges første rehabiliterte plusshus – «Power-house». Politistasjon har sitt tilhold på Kjørbo, noe som krever sikkerhetsanordninger. Kjørbo gård er et fredet tidligere gårdsbruk, som i dag eies av Entra og brukes til ulike arrangement og utleie.



Gangsti gjennom Kjørboparken.

Bjørnsvika

Innerst i vika er det et våtmarksområde som strekker seg innunder E18 broen. På østsiden er det anlagt kyststi langs sjøkanten, som også går over en privat eid eiendom, og flere turstier er etablert i naturen/gjennom parkområdet mot Kjørbo. I vika er det anlagt to fellesbrygger. DNT/Bærum Turlag planlegger utleie av kajaker i området. På vestsiden av Bjørnsvika er området mindre tilgjengelig og privatisert.



Fellesbrygger og kyststi ved Bjørnsvika.

Kadettangen

Kadettangen er for mange synonymt med badeliv og sport. Friområdet er et populært pusterom og rekreasjonsområde om sommeren. Etter å ha gjennomgått en større rehabilitering, er størsteparten av friområdet snart ferdig opparbeidet. Grøntanlegget har økt i areal ved bruk av utfyllingsmasser, nytt servicebygg er bygd, grasplen og sandstrender er etablert og en leke-sjørøverskute er anlagt for de minste. Det nye stupetårnet kalt «Svanen» er blitt tatt godt imot av de stupe- og hoppeglade, og tårnet har blitt det nytt landemerke i Sandvika. Det er tilrettelagt for en større p-plass i tilknytning til friområdet. P-plassen er tiltenkt rollen som festplass og virksomheter som tivoli og sirkus ved høve.



Oppgradert Kadettangen med «Svanen» i bakgrunnen.

Bærum SK har sin fotballstadion på tangen, hvor mange barn og unge er aktive gjennom hele året, både på kunstgressbanen ute og inne. Boblehallen blir også brukt til ymse marked/utsalg, selv om det ikke er regulert til det bruket.

Artista kunstkafe kan tilby enkel servering. Det er anlagt gjestebrygger langs med elva, hvor også øyfergene Rigmor og Rigfar anløper daglig i sommerhalvåret. Hengebrua ytterst på tangen fører over til friluftsområdet Kalvøya.



Myldrende båtliv langs gjestebrygga.

Sjøholmen /Lakseberget

Småbåthavna ved Lakseberget er privatisert i form av avlåste flytebrygger, noe som gir lite tilgjengelighet til vannet. Den gamle trebygningen på Sjøholmen er under rehabilitering. Bygningen vil i løpet av høsten stå ferdig og skal bli et barnekultursenter. Senteret er aktivt i bruk for Bærumsskolene. Ved senteret er det også tilrettelagt for maritim sjøskole for alle bærumsskolene, - hvor små seilere/ - båter og kanoer skaper liv i Sandviksbukta. Rett utenfor Sjøholmen er det nylig anlagt en undersjøisk skulpturpark av kunstneren Jason Taylor.



Sjøholmen er under restaurering – med flyteskulpturen av J. Taylor i forkant.

Solvik

Solvik omfattes av småbåthavnene Solvik og Blommenholm båtforening. Kyststien går igjennom og langs småbåthavnene, men stien og sjøkanten oppleves som lite tilgjengelig. I tilknytning til båtforeningene er anlagt p-plasser og det er lagt til rette for båttopplagsplasser på land. Ved Solvik er det marina/ kiosk sommerstid.

Høvikodden

Henie Onstad kunstsenter ligger på et kolleparti ytterst på Høvikodden, vendt ut mot Sandviksbukta, og er omgitt av et flott parklandskap. Kyststien følger rundt hele odden, og kobler seg til både kyststien både videre mot Solvik og Veritasparken. Kunstsenteret, med tilhørende restaurant, inngår som en av de store attraksjonene i Bærum, med mange besøkende gjennom hele året.

Høvikodden ble valgt som Bærum kommunes tusenårssted i 2000. Veritas ligger innenfor influensområdet. Det går kyststi fra Henie Onstad kunstsenter til Veritas. Veritas-parken inngår som større grøntdrag mot kysten.



Henie-Onstad kunstsenter – med storslått plassering ut i Sandviksbukta.

4.3. Befolkning

Bærum kommune har passert 125 000 innbyggere (pr. 03.18), og er en av de kommuner i landet som vokser mest. Om utviklingen fortsetter vil kommunen ha over 160 000 innbyggere i 2035.

Grovt anslått bor det 3000 mennesker i Sandvika. Innenfor influensområdet er det bygd boligblokker i Jongsåsveien (Sandvika vest) og i Anton Walles vei (Sandvika øst). I tillegg er det blokkbebyggelse på begge sider av elva, hvor et av de større sameiene består av seniorboliger forbeholdt personer over 55+. Innenfor definert planområde finnes det kun én bolig – ved Bjørnsvika på Kjørbo.

Sandvika er en stor arbeidsplass. De fleste av kommunens offentlige organer, i tillegg til en rekke regionale funksjoner bl.a politi, Skatt øst og Tingretten ligger i byen. Som en del av regionreformen skal fylkene Buskerud, Akershus og Østfold slå seg sammen til en ny region – Viken, og Sandvika kan være aktuell som administrasjonssenter.

OsloMet (Oslo Metropolitan University) har lagt enkelte av sine studietilbud til Sandvika. Flere konsulentfirma, bl.a ViaNova, Asplan Viak og Norconsult har sine hovedkontorer i byen.

I Regional plan for areal og transport er Sandvika avsatt som regional by. Jamfør nylig vedtatt kommuneplan for perioden 2017-35 skal Sandvika ta 30% av veksten i bolig- og næringsutbyggingen i kommunen, noe som innebærer et arealbehov for om lag 4800 boliger og 5100 arbeidsplasser.

4.4. Blågrønn struktur

Sandvikselva renner gjennom byen og elva inngår som en del av Sandviksvassdraget. Deler av vassdraget er vernet. Sandvikavassdraget er det største og viktigste lakse- og sjøørretvassdraget i Oslo og Akershus.

Flere broer over Sandvikselva er med på å binde byen sammen. Byggene på østsiden av elva henvender seg i større grad mot elva med aktivisering av elverommet i form av enkelte kafeer og restauranter. På vestsiden av elva er byggene mer innadvendte og trukket tilbake og det er anlagt grønne plener og tursti.



Scenen i Byparken ligger i tilknytning til grøntdraget langs elva.

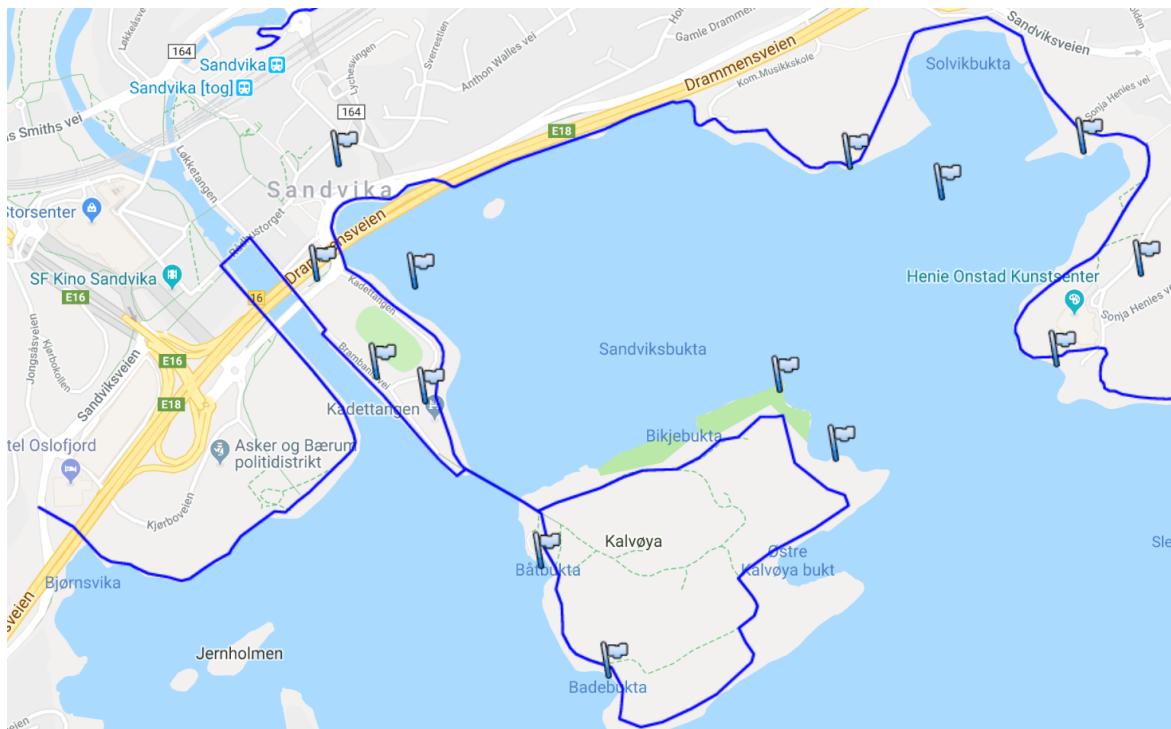
Elvebredden er en viktig identitet for Sandvika, og flere steder langs elva er det fint opparbeidet med sittebenker, småbrygger og gangstier. Elva har potensialet for økt bruk. Rådhusparken er fint opparbeidet, men er forholdsvis lite i bruk.

På Kjørbo er det store grøntarealer helt til sjøkanten med potensiale for økt bruk. Området er preget av store trær, store gressletter, få konkrete oppholdssteder med benker etc. Kadettangen har en mer urban karakter, med harde flater, arealer til lek og fysisk aktivitet, idrett, parkering, noe service, stor badestrand og en badebrygge. Herfra går det gangbro over til Kalvøya, en naturperle tett på byen og et veldig viktig rekreasjonsområde for hele Bærum.



Mange bruer over Sandvikselva.

Det er etablert kyststi på strekningen Strand – Bjørnsvika. Kyststien er med på knytte Veritasparken og friluftsområdet langs Høvikodden nærmere til Sandvika, og inngår som et viktig friluftstilbud langs sjøen. På deler av gangstrekningen framstår stien som noe fragmentert og har ulik standard. Kyststien krysser båttopplagene ved Solvik og Blommenholm båtforening og spesielt på vinterstid kan det være utfordrende å finne traséen mellom alle båtene på vinteropplag.



Utsnitt av kyststien i Bærum (Oslofjorden.com)

Kyststien passerer gresslettene nedenfor Sjøholmen, hvor det er anlagt solvendte benker og gapahuk/grillplasser. Sletta er en bortgjemt oase, men godt i bruk av innvidde og turglade bæringer, samt surfere.

Langs båtbyggene ved Lakseberget domineres kyststien av nærføringen til E18. Stien inviterer ikke til opphold eller bruk. Mange kyststi-vandrende velger heller å gå omveien over E18-brua til Sjøholmen og følge Gamle Sandviksvei ned til Sandvika.



Kyststien langs Lakseberget

Bade- og aktivitetsplassen på Kadettangen er et yndet friområde om sommeren og utgangspunkt for turer på isen om vinteren. Promenaden langs Sandvikselva ut mot Kadettangen og Kalvøya utgjør rene sørlandsidyllen og her er det anlagt sitteplasser, gjestebrygger, beplantning og lekeplass for de minste. Kommunen har nylig satt i gang opparbeidelse elvepromenaden på østsiden av elva. Promenaden skal stå ferdig til sommeren 2019.

På vestsiden av elva fører kyststien ned til Kjørbo parken og Kjørbo gård. Ytterst mot fjorden oppleves stedet som rolig område, med vakkert utsyn ut leia fordi Kalvøya, Borøya og Ostøya. Her ute finner man også et 22.juli minnested markert med Widerberg-skulpturen.

4.5. Båtliv

Sandviksbukta er et yndet sted å ha småbåthavn, da bukta ligger skjermet og i le av Kalvøya. Det er tre relativt store båtforeninger i bukta. I Solviksbukta, nærmest Høvikodden, ligger Solvik båtforening med 750 båt plasser. Båtforeningen fester tomt av kommunen. Innerst i bukta ligger den private Blommenholm båtforening, omlag med samme antall båt plasser som Solvik. Begge båtforeningene har store opplagsarealer for vinterlagring av båter, samt parkeringsplasser for båt eiere. I tilknytning til båthavna er det bygd foreningslokaler for møter og andre sosiale treff. Ved Solvik er det anlagt sommerkiosk og marina. Lakseberget båtforening, hvor det ligger omlag 630 båter, fester tomt av kommunen og de har ikke båt oppplagsplasser. Parkeringsplassen er i sambruk med Sjøholmen.

På østre siden av Kadettangen inn mot Sandvikabukta er det anlagt kai for større båter og båtslipp for småbåter. På vestsiden av tangen og langs østsiden av elva er det tilrettelagt med brygge, for både gjestebåter og anløp av de rutegående øyfergene Rigmor og Rigfar. Ferga Rigmor er Norges eldste rutegående treferge, og sammen med Rigfar utgjør de en populært friluftstilbud. I sommermånedene har de sine faste rundturer som kan tas som mini-cruise eller som fergetjeneste til øyene. De har kiosk og lett servering om bord og kan også leies til private arrangementer. Mange skoleklasser benytter fergene i sammenheng med undervisning, for å komme seg ut på fjorden og øyene.



Ferga Rigmor på tur.

I forbindelse med opparbeidelsen av «nye» Kadettangen, er det bygd ny kai, som skal kunne ta imot last som kommer sjøveien. For båt-entusiaster er det anlagt båtrampe for gratis utsetting.

Skjærgårdstjenesten i Oslofjorden er delt inn i tre driftsområder, med flere driftsenheter innen hvert driftsområde. Bærum inngår i Driftsområde II - Indre Oslofjord, hvor driftsenhet Indre Vestfjorden (Bærum/Asker) administreres av Bærum kommune. Skjærgårdsbåten «Johanna II» ligger til vanlig fortøyd ved flytebrygge på østsiden av Kadettangen.

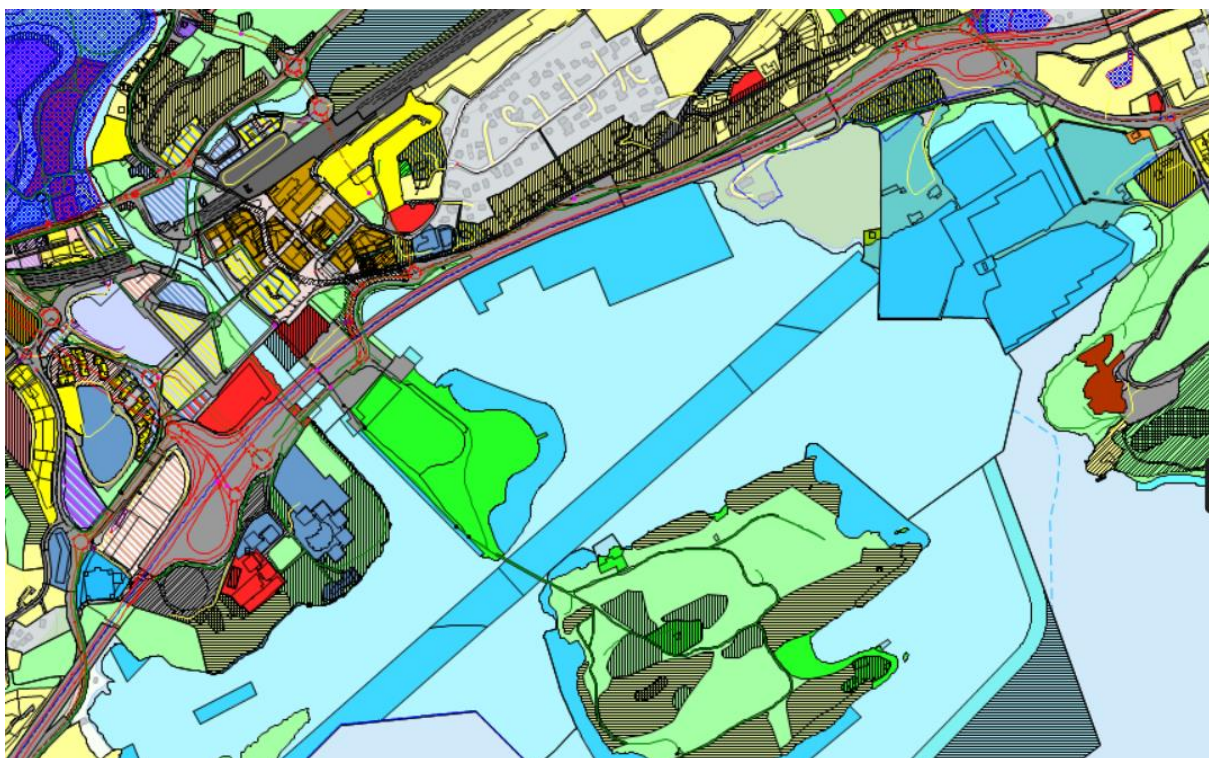
4.6. Idrett

Sentralt plassert midt på Kadettangen ligger Sandvika stadion. Fotballarenaen driftes av Bærum sportsklubb (BSK). Den strategiske beliggenheten ifht. off. kommunikasjon, gjør at fotballbanen er en viktig møteplass for kommunens mange fotballglade barn og unge.

Stadionanlegget tilbyr helårs kunstgressbane med tilskuerkapasitet på 600 i tillegg til treningsbane (7'er), garderobeanlegg, liten fotballhall og klubbhus. Anlegget skal være allment tilgjengelig, men tettpakkede treningstider gjør at fotballanlegget ikke oppfattes som tilgjengelig for andre brukere.

Lengre ut på Kadettangen – og Kalvøya er det opparbeidet sandvolleyballbaner. Midt i Sandviksbukta er det regulert inn en 2000m robane. Bærum kajakklubb og Bærum Roklubb har tilhold på Kalvøya Båtsportens hus, og det er stor ro- og padleaktivitet i sjøen sommerstid. Norske studenters roklubb har base på Kalvøya.

Bruk av fritidsbåter i sjøområdet og ro- og padleaktiviteter ifht. regulert robane er til tider konfliktfylt.



Regulert 2000m robane i Sandviksbukta.

4.7. Kultur

Henie Onstad kunstsenter

Kunstsenteret er i dag en viktig arena for internasjonal samtidskunst. Sonja Henie og Niels Onstad donerte både midler og sin private kunstsamling, slik at sentret kunne oppføres og driftes i 1968. I parkområdet er det utplassert flere kunstverk. Senteret drives i dag som en stiftelse med kommunal og statlig støtte.



Popkunst i parkområdet på Høvikodden. *Banan-Matthissen* – av Trygve Fredriksen 1952.

Sjøholmen

Hovedbygningen ble benyttet av Den kulturelle skolesekken (Musikk- og kulturskolen i Bærum kommune – som nå er flyttet til Kunnskapssenteret i Sandvika). I løpet av 2018 åpnes Sjøholmen barnekultursenter, som tenkes brukt til formål som kultur, idrett og friluftsliv.

Sandviksbukta skole holder til i stuehuset etter husmannsplassen (alternativ skole, halvparten av tiden benyttes til praktisk arbeid) og Sjøholmen maritime senter har hatt lokaler i den gamle stallbygningen siden 1983. Senteret driver opplæring i maritime ferdigheter, sjøvett og friluftsliv for elever fra grunnskolen.

I sjøen ved Sjøholmen er den undersjøiske skulpturparken av kunstneren Jason Taylor satt ut og ned. Skulpturparken skal åpnes i 2018.



Undersjøisk skulpturpark – J. Taylor

Sandvika har mye å by på både når det gjelder historie, arkitektur og kunst. Innenfor planområdet er det utplassert flere skulpturer/kunstverk, bl.a;



22.juli monumentet på Kjørbo. – av N. Widerberg



Kunst i betongvegg,gml. Drammensvei – av Wulff/Storsveen



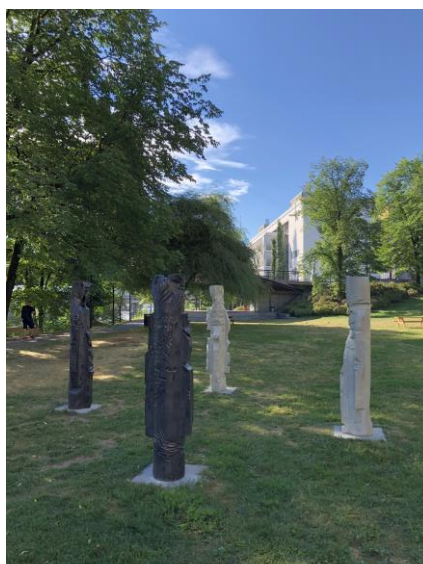
Graffiti-kunst under E18-brua – ukjent kunstner



Bronseskulptur Brambani – av E. Jacobsen



Bronsestatue ved Rådhuset- av A.Haukeland



Kunstinstallasjon i Byparken – av M.Furuholmen

4.8. Kulturminner og kulturmiljøer

Innenfor planområdet er det flere kulturbygg og kulturminner som er verd å nevne; Henie-Onstad kunstsenter, Sjøholmen barne kultursenter, kunstprosjekt Sjøholmen, Kjørbo gård - med park og kontorbygg og Malmskrivergården. I tillegg er det verd å merke seg holmen Danmark som en kuriositet i Sandviksbukta, Otto Sverdrups hjem «Villa Walle» i Anton Walles vei og Brambanigården rett overfor Rådhuset.

På Kadettangen finnes «Havnekontoret». Den hvite bygningen ble oppført i 1858 som administrasjonsbygg for Chrisitnaia og Omegns Damskibsselskap. Etter at Bærum kommune kjøpte Kadettangen i 1911, tok kommunen i bruk huset som havnekontor. Bygget blir i dag brukt som base for Ungdomstjenesten.



Kart over kulturminner-/miljøer innenfor planområde

Kjørbo gård

Gårdsbruket ble opprinnelig skilt ut fra Nesøygodset, og den ble etter hvert en hovedgård. Gården var en av de første som startet med potetdyrking i større omfang i Norge. Øyene Kalvøya og Borøya ble brukt til dyrking og beite. Gårdens tårn ble tegnet av arkitekt Henrik Grosch i 1853. I hovedbygningen er det en klebersteinspeis fra 1695, som ble fredet av riksantikvaren i 1939. Kjørboparken ble anlagt som en liten engelsk landskapspark med en stor dam av Johan Reinhold Grauer. Det finnes enda rester etter parkanlegget som alleen, store trær og gruslagte stier.



Hovedbygningen ved Kjørbo gård.

Rådhuset

Bærum Rådhus ble tegnet av Magnus Poulson og sto ferdig i 1927. Bygget består av tre fløyer som sammen med tårnet danner et velproporsjonert anlegg rundt den vakre borggården. Arkitekten hentet inspirasjon til utformingen av anlegget fra italienske middelalderrådhus. Rådhuset er et viktig signalbygg som uttrykker autoritet og representativitet. Rommet mellom Rådhuset, Brambanigården og elven er en viktig del av kulturmiljøet.



Bærum rådhus

Malmskrivergården

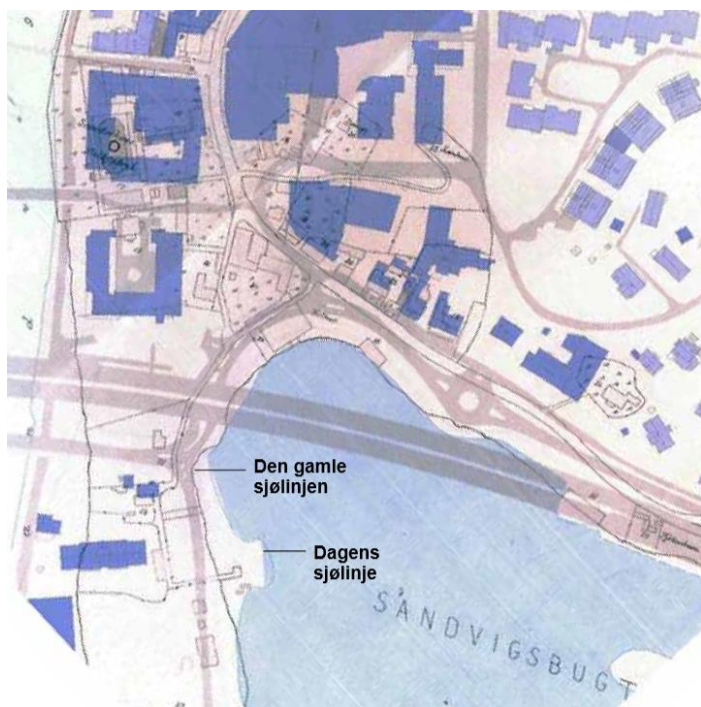
Sandvika var en viktig inn- og utskipingshavn for kalk, jern og trelast. Malmskrivergården fra ca 1640 består av en fredet og flere bevaringsverdige bygninger, regnes som de eldste i byen. Malm kom med seilskuter fra Sørlandet og ble losset i Sandvika før den ble transportert med hest og kjerre til Bærums verk.



Malmskrivergården

Sandviksbukta

Bukta var en viktig i koblingen mot Malmskrivergården, da det var her seilskutene la til for å losse og laste. Opparbeidelse av bukta med natursteinsmur, kom i etterkant av E18-utbyggingen.



Gammelt kart som viser ny og gammel sjølinje – fra VPOR Sandvika.

Gamle Drammensvei

Gamle Drammensvei, senere Kongeveien, er en del av hovedveien mellom Oslo og Kongsberg. Denne hovedveien var en av de første ingeniørkonstruerte veier i landet og inngår som en av Bærums viktigste, historiske ferdselsårer. Det er tre generasjoner Drammensvei gjennom Sandvika; Gamle Drammensveien, Sandviksveien og Drammensveien (E18).

Villaene langs Gamle Drammensvei

Mange av villaene langs veien er bygd i sveitserstil og de ble bygd rundt 1900-tallet. Sveitserhusene framstår som karakteristiske med store takflater, med fremskutte midtparti med altan/veranda, høye krysspostvinduer, utskjæringer og stående panel. Flere av sveitservillaene er bevaringsverdige.

Danmark

Den flate holmen «Danmark» i Sandviksbukta var opprinnelig bosted for en strandsitter, før den lille øya ble tatt i bruk som feriested. Etter initiativ fra Selskabet til Sandvikens Vel, sto Sjøbadet på Danmark ferdig i 1925. Badet hadde en herre- og en kvinneside. Få år senere badet kvinner og menn sammen på strendene. Sjøbadet ble nedlagt etter ti års drift. Bærum roklubb overtok senere anlegget, men roklubben flyttet til i 1972 til Kalvøya.



Holmen «Danmark»

Kalvøya

Friområdet er en grønn oase, tilrettelagt med stier og badestrender for allmennheten. En gangbro (1963) fører over fra Kadettangen. Midt på øya ligger «Det røde huset» som opprinnelig var en husmannsplass under Kjørbo gård. Nord på øya er det avsatt et naturreservat som følge av fossilførende bergarter. På øya finnes også flere gravrøyser og steinsettinger fra bronsealder/jernalder. Norske studenters Roklubb har siden 1924 holdt til på landstedet «Solodden» på Kalvøya, som er registrert som kulturmiljø. Rett på andre siden av hengebrua ligger Båtsportens Hus, som er klubb- og selskapslokaler for Bærum kajakklubb og Bærum Roklubb.

Sjøholmen

Sjøholmen ble opprinnelig utskilt fra Blommenholm gård, som igjen tilhørte Nesøygodset. Carl Herman Halvorsen, som for øvrig var ordfører i Bærum kommune i to perioder 1882-86 og 1892-98, fikk oppført en stor villa i sveitserstil. Sjøholmen ble drevet som et småbruk med bl.a fruktdyrking og fjørfehold.. I den nå gjengrodde hagen på Sjøholmen ligger rester av et familiegravsted og det finnes spor etter en miniatyrjernbane. Familien Mustad har gravsted på Sjøholmen. Bygningene på Sjøholmen utgjør et registrert kulturmiljø, hvor flere av bygningene er registrert som nyere tids kulturminner.

Høvikodden

Friluftsområdet er kåret til Bærum kommunens tusenårsted. Området er et av 10 prioriterte større kulturmiljøer i kommunen. Innenfor området ligger bl.a Henie Onstad senter og Høvik verk. Glassverket ble startet opp i 1856. Den eldre bebyggelsen på verksområdet består av industribygg, boliger, skole og turnhall. Deler av den gamle bebyggelsen er bevart i samspill med ny kontorbebyggelse (DNV-GL). Verket er omgitt av et flott parkanlegg, naturområde og skulpturpark. Høvikodden innehar flere automatisk fredede kulturminner, bl.a representert ved høy tetthet av gravrøyser nær fjorden.



Veritas-parken inngår som en del av friluftsområdet på Høvikodden.

Henie-Onstad kunstsenter på Høvikodden er et karakteristisk byggverk fra 1960-tallet. Arkitektene Jon Eikvar og Svein Erik Engebretsen ga bygningen en organisk planløsning som skiller seg fra den stramme senmodernismen.

4.9. Trafikale forhold

Samferdselshistorikk

Sandvika har fra gammelt av vært strategisk beliggende i et knutepunkt mellom hovedveier, sjøtrafikk og slep over vinter-is. Fra å være et lite strandsittersted utviklet Sandvika seg til å bli bygdas ladested og politisk sentrum.

Flere generasjoner av hovedveier kan oppleves i Sandvika. Drammensveien ble opprinnelig bygd som en Kongevei mellom Kongsberg og Christiania, og veien ble anlagt i 1630-årene på bakgrunn av sølvfunnet i Kongsberg. På 1800-tallet ble det utført bare mindre veiforbedringer, før den neste store ombyggingen skjedde i mellomkrigstiden. Da ble store deler av veistrekningen mellom Lysaker og Nesbru lagt om, med bl.a ny bro over Sandvikselva.



Drammensveien 1933-36

Som et resultat av den sterkt økende biltrafikken startet planleggingen av ny Drammensvei med fire felt -i boulevard-profil - i 1939. Parsellen mellom Blommenholm – Kjørbo sto ferdig i 1965, og Drammensveien ble lagt til E18 langs strandsonen - utenom sentrum.



Bygging av ny E18 i 1960-årene

Veitrafikken i dag

Sandvika er fortsatt et trafikalt knutepunkt, og veinettet har stedvis høy trafikkbelastning. Tidvis forårsaker all biltrafikken dårlig fremkommelighet og høy miljøbelastning.

Lokalveinettet i Sandvika består av Sandviksringen og et nettverk av bygater. Sandviksringen gjør det mulig å kjøre rundt byen, uten å måtte bruke hovedveiene. Sandviksringen sørger for forbindelsen mellom hovedveiene (E16 og E18) og bygatene/målpunktene i Sandvika. I tillegg fungerer ringen som forbindelse mellom de ulike bydelene, og som trasè for busstrafikken.

Det er rikelig med parkeringsplasser i Sandvika – 8000 plasser, hvorav 20% er kommunale. For å redusere belastningen på veisystemet og bygge opp under kollektivtrafikken er det vedtatt en egen parkeringsnorm for Sandvika. Normen har som utgangspunkt at arbeidsreiser først og fremst skal tas kollektivt, og det legges opp til restriktiv parkering for arbeidstakere. For bosatte og besøkende skal det være tilstrekkelig med parkering. Parkeringsplassene ligger i den indre bykjernen. For å redusere belastningen på bygatene skal besøkparkeringsplassene legges til mindre antall fellesanlegg lokalisert nær Sandviksringen.



Dagens vei- og gatenett i Sandvika. E18 er ikke inntegnet.

Det er forholdsvis lite biltrafikk i selve sentrumsområdet i Sandvika øst. Rådmann Halmrasts vei (tidligere gågata) har blandet trafikk med kjørende, gående og syklister. For gående ellers i byen er det anlagt fortau/ gangveier. For øvrig i sentrum må syklistene og bilene må dele veibane.

E18 i Sandvika danner er fysisk og visuell barriere ut mot fjorden. Veien har to kjørefelt i hver retning, avkjøringsfelt til E16 og kollektivfelt inngående, 88 000 ÅDT. Motorveien har fartsgrense på 80 km/t og en stiv vegkurvatur, noe som gjør at vegen ikke forholder seg til omgivelsene og uten særlig kobling til lokalveisystemet. Den ligger enten opphøyd i terrenget, på fylling eller som viadukt ut i fjorden. Vegtrafikken fører også med seg støy, støv og skaper lite trivelige oppholdsarealer. Innenfor planområdet er det mulig å krysse E18 planfritt sør for Thon hotellet, langs begge sider av elven, på nordsiden av Kadettangen og på en gangbro over fra Gml. Drammensvei mot Solvikbukta.



E18 går som viadukt over Sandviksbukta.

E16 begynner ved avkjøringen under Kjørbokollen. Statens vegvesen holder på med å bygge ny E16, hvor parsellen Kjørbo-Wøyen skal åpnes i 2019 (se også vedlegg om planer). E16 er hovedforbindelsen for vegtrafikk mellom Oslo og Bergen, samtidig som den er en av hovedveiene i Bærum. Ny E16 skal forbedre stamveinettet, avlaste eksisterende E16 og samtidig etablere omkjøringsvei, forbedre trafiksikkerheten og øke fremkommeligheten. E16 har en ÅDT på ca 40 000 biler (ViaNova 2017).

Kommunedelplan for E18 Ramstadsletta – Slepnden (KDP E18) ble vedtatt i 2014, og planen inngår som en del av E18 Vestkorridoren. Planene for E18 Vestkorridoren er et byutviklings- og miljøprosjekt – som har til hensikt å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikk, syklende og gående. Dette vegprosjektet er mye av bakgrunnen for mulighetsstudiet langs sjøfronten. Planen legger opp til at E18 føres i tunnel fra Ramstadsletta, under Sandvika og kommer ut ved Slepnden. E18 kobler seg på E16 ved avkjøring i tunnel under Kjørbo-kollen, hvor den nye traseen for E16 går videre i tunnel opp mot Wøyen. For biltrafikanter som kommer vestfra som skal i retning E16 Hønefoss, er det kjøring i dagen fra Slepnden til Sandvika, og inn i ny tunnel ved Kjørbo.

Statens vegvesen står i startgropen for utarbeidelse av reguleringsplan for E18 fra Ramstadsletta - Slepnden. Statens vegvesen har i forbindelse med dette parallelloppdraget meddelt at de ikke ønsker å legge for store føringer/bindinger på utforming av lokalveiløsningen gjennom Sandvika, da dette vil bli diskutert i den kommende planprosessen.

4.10. Sandvika kollektivterminal

Buss- og togstasjonen ligger tett på hverandre i Sandvika, slik at det er lett med omstigning, fra lokalbussene og omvendt. Men i det busstasjonen ligger et stykke unna dagens E18, velger flere av ekspressbussene å kjøre forbi Sandvika, da bussen vil bruke for lang tid inn til stasjonen.

Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus (2015) innebærer en videreutvikling av dagens senterstruktur og skal bidra til at persontransporten i området skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Jmfr. Ruters strategiske plan legges det opp til at toget skal være ryggraden i den Oslo-rettede trafikken, mens bussen skal utgjøre et matetilbud. Som en del av E18 planen, inngår det som en del av planoppgaven å legge til rette for bedre kobling mellom bussvei og bussterminal.

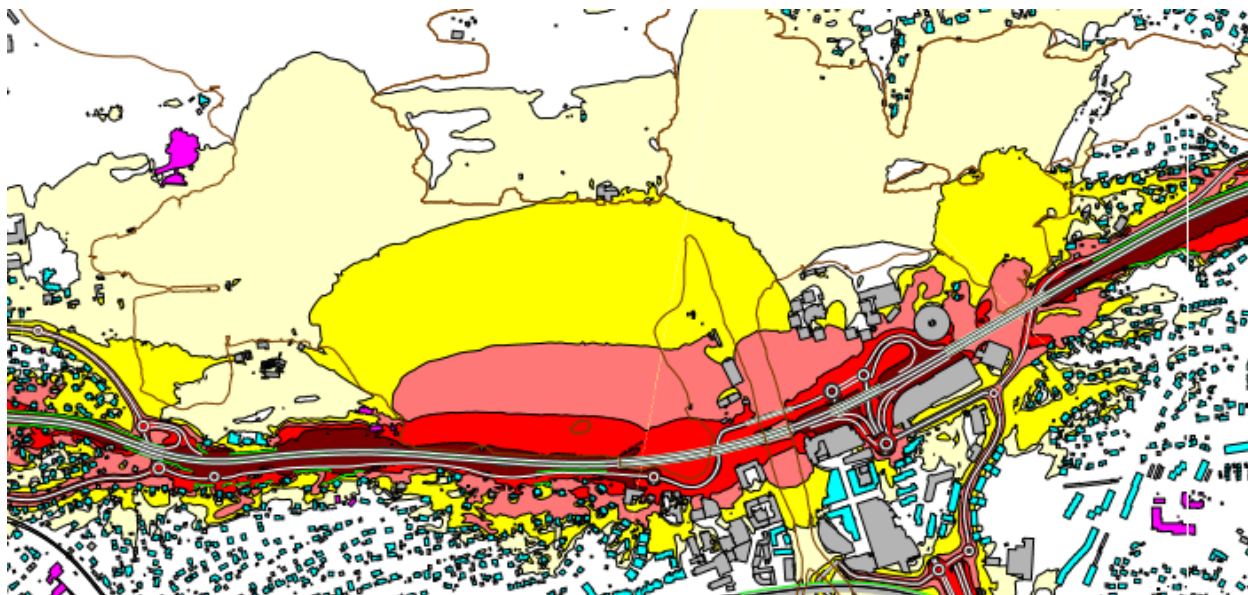
Det ble åpnet sykkelhotell ved Sandvika stasjon i 2017.

4.11. Støyforhold

I forbindelse med KDP Sandvika ble det utarbeidet støykotekart. Kartet viser at en betydelig del av sentrumsområdet ligger innenfor henholdsvis gul og rød støysone (basert på dagens E16/E18 og NSB).

KDP Sandvika har detaljerte bestemmelser knyttet til støy. Nye bygninger til støyfølsomt bruksformål (boliger, fritidsboliger, sykehus, pleieinstitusjoner skoler og barnehager) kan ikke lokaliseres i områder som faller inn under rød støysone. Deler av prosjektområdet ligger innenfor det som er definert som sentrumssone, noe som forutsetter at boenhetene har en stille side og avbøtende tiltak foretas og fastsettes gjennom senere reguleringsplan.

KDP E18 viser egne støysonekart som er koblet til ny lokalvei gjennom Sandvika. Støysituasjonen blir betraktelig bedre ved omlegging av E18.



Dagen støyforhold – E18 (ill. SvRØ)



Framtidig støyforhold – ny lokalvei (ill. SvRØ)

4.12. Eiendomsforhold

Med unntak av Kjørbo-området som eies av Entra, står Bærum kommune som eier for store deler sjøfronten. Blommenholm båtforening eier egen grunn, mens småbåthavnene ved Lakseberget og Solvik fester tomt av kommunen. Info-Rama-bygget på vestsiden av elva inngår som en del av Sandvika sorsenter – som eies av Thon Eiendom. Statens vegvesen eier og drifter det statlige veinettet E16, E18 og Sandvikaringen innenfor prosjektområdet.



Kartillustrasjon over grunneierforholdene innenfor prosjektområdet.

4.13 Planstatus og føringer

Det er flere overordnede planer for Sandvika som både direkte og indirekte berører sjøfronten. Følgende overordnede planer er tidligere vedtatt for Sandvika-området (se vedlegg for mer utførlig beskrivelse):

- Kommunedelplan og reguleringsplan for E16 - 2008
- Kommunedelplan for Sandvika - 2010
- Kommunedelplan for E18 Lysaker – Slependen - 2014
- VPOR- Sandvika sentrum Øst – 2015
- Områderegulering for Sandvika sentrum Øst - 2017
- Kommuneplanens arealdel 2017-2035, m. langsiktig vekstgrense og andre føringer

5. Gjennomføring av parallelloppdraget

5.1 Organisering av oppgaven

For Bærum kommune markerer parallelloppdraget starten på en konstruktiv dialog omkring fremtidig utvikling av Sandvika sjøfront. Mulighetsstudiet er et virkemiddel for å øke idetilfanget og bringe nye perspektiver inn i diskusjonen om sjøfrontens muligheter og begrensninger.



Utsyn fra Høvikodden.

Oppdragsstart

Planområdet er i dag sammensatt, og området kan potensielt utvikles på ulike måter og i ulike retninger.

Teamene har på forhånd fått oversendt konkurranseprogrammet. Eventuelle spørsmål/uklarheter knyttet til programmet, være seg føringer eller rammer – bes sendes inn til prosjektsekretær (aasne.haug@asplanviak.no) innen 17.08, slik at evt. spørsmål omkring dette kan avklares på oppstartsseminaret.

Ved oppstartseminaret 21.08.2018 vil både team, ekspertpanel og kommunens planadministrasjon bli presentert for hverandre.

Ved oppdragsstart ønsker Bærum kommune at teamene skal stå fritt når det gjelder å utforske sjøfronten. Alle de tre teamene starter med samme utgangspunkt og har like rammer å forholde seg til, men de velger selv hvilke retning planen skal utformes.

Etter oppstart og fram til midtveiseminaret skal teamene ha et bredt fokus på mulighetsrommet som ligger langs sjøfronten. I denne fasen skal teamene bli kjent med forutsetninger og føringer, stedet og landskapet, både dagens landskap og skissert fremtidig (utfylt) landskap, forslag til lokalisering av de mest sentrale forbindelseslinjene og hovedstrukturen på et vei- og gatenett.

På et skissemessig nivå skal teamene drøfte sjøfrontens mulige innhold, egnethet og effekten av dette. Til midtveisgjennomgangen skal det presenteres analyser og skissemessige studier, samt en drøfting av og et forslag til sjøfrontens utviklingsmuligheter sett i relasjon til både Sandvika, Bærum – og regionen forøvrig.

Som del av det innledende analysearbeidet, og som del av kunnskapsgrunnet for vurderingene omkring hvilke behov Sandvika har og som sjøfronten kan bidra med, skal teamene gjennomføre en behovs- og aktøranalyse.

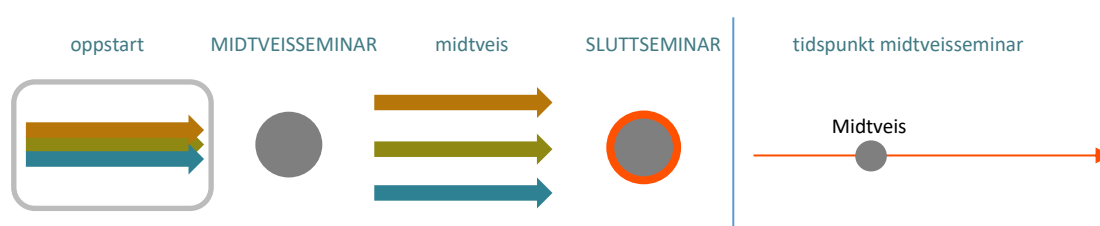
Midtveiseminar

På midtveiseminaret 20.09 skal teamene presentere for hverandre, ekspertpanel, planadministrasjonen og øvrige deltakere. Teamene sender over aktuelle planer/ illustrasjoner to dager i forkant av seminaret (18.09), slik at panelet og planadministrasjonen kan forberede spørsmål.

For å få belyst et bredt utvalg av mulige forslag/løsninger, vil teamene sine utkast, etter først å ha holdt en felles presentasjonsbolk på midtveiseminaret, bli dreid i ulike retninger. Ekspertpanel og planadministrasjonen vil i etterkant av seminaret diskutere og beslutte i hvilken forslag/emner de ulike teamene skal gå videre med. Teamene vil bli orientert om dette pr e-post etter gjennomgangen.

Midtveisfasen

I denne fasen arbeider teamene videre i de retningene de har blitt gitt. Eventuelle spørsmål, presiseringer knyttet til dette tas på epost til prosjektsekretær. Teamene står nå fritt til å hente ideer og elementer som ble presentert av de andre teamene til midtveiseminaret.



Sluttseminar

Til sluttseminaret 28.11 skal de enkelte team - overfor ekspertpanel og øvrige deltakere, presentere sine tanker, planer og illustrasjoner for sjøfronten.

I etterkant av parallelloppdraget, vil ekspertutvalget tre sammen for å diskutere de innleverte mulighetsstudiene. Evalueringen skal munne ut i en evalueringsrapport, – som kommer med råd og innspill til kommunen for anbefalt videre utvikling av sjøfronten.

5.2. Rammer for hele oppdraget - og temaer som skal drøftes

Kommunen har ønsket at den nye sjøfronten skal være med å gi befolkningen et attraktivt bymiljø - som tilfører Sandvika nye kvaliteter og foredler dagens kvaliteter.

Utvikling av sjøfronten vil skje over tid, slik at det er summen av mange enkeltprosjekter som vil være med å skape og utforme endelig sjøfront. Det er et grunnleggende premiss at utviklingen av sjøfronten skal skje ut fra et helhetlig, bærekraftig og miljøtilpasset byplanperspektiv. Plangrepet for området må derfor være fremtidsrettet og robust.

Ved gjennomføring av parallelloppdraget er det visse rammer som gjelder for hele planområdet som ønskes besvart/utforsket. Videre er det innenfor gitte deltemaer og –områder ønske om å få belyst ulike problemstillinger.

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/lokalløp 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 området 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)

5.2.1. Nytt land, nytt vann og nye muligheter

Innenfor planområdet kan delområder ha forskjellig program, men delområdene skal kobles sammen og utgjøre en helhetlig sjøfront.

Mulighetsstudiet kan ta utgangspunkt i at kan det fylles ut opptil 1 mill. m³ masser ved Lakseberget. Utfyllingsmassene kommer fra anleggsvirksomhet ifm. Ringeriksbanen. Utforming og omfang av fyllingen er ikke definert, men området bør kobles bedre sammen med Sandvika sentrum. Det er viktig at utfyllingsområdet skal inngå som en «naturlig» del av sjølinja fra Sandvika til Høvikodden.

Kommunen har ønske om at mulighetsstudiet diskuterer og gir innspill på;

- Hvordan kan lokalisering, form, størrelse og funksjon på nye byrom og/eller rekreasjonsområder langs sjøen best gjøres, samt se disse i sammenheng med eksisterende og nye byrom (som er under utvikling)
- Vurdere hvordan næring og bolig eventuelt kan innplasseres i området (bolig, kontor, service, tjenesteyting og handel) Bør området benyttes til utbygging - eller annen bruk
- Hvilken rolle og funksjon skal Lakseberget ha, - sett i sammenheng med resten av sjøfronten
- Hvordan bør Lakseberget utvikles til å bli en del av den øvrige byen
- Hvordan bør det utfylte området arronderes for på best mulig måte tilrettelegge for fremtidig bruk, dvs. som tar hensyn til flo/stormflo, havnivåstigning mv.
- Hvordan kan (eventuell) småbåthavn etableres uten at sjøfronten privatiseres, og kan det vurderes alternative konsept for båthold
- Kan utfylling av området sees i sammenheng med mulighet for å trekke vannet inn mot eksisterende sentrum - for å øke sentrums kontakt med fjorden
- Hvordan kan Sandvika ta imot flere båtgjester
- Hvordan kan eksisterende undersjøisk skulpturpark integreres som en del av sjøfronten.

5.2.2. Nytt lokalvegssystem

KDP E18 er vedtatt, men endelig utforming veisystemet er ikke landet. Jmfr. planen vil E18 i fremtiden gå i ny tunneltrase forbi Sandvika, mens dagens E18 fjernes og erstattes med ny lokalvei. Foreløpige illustrasjonsplaner fra Statens vegvesen viser en lokalvei som er lite bytilpasset mht. utforming og dimensjonering.

Bærum kommune ønsker den nye kommende lokalveien skal bli en bymessig og grønn gate, som kobler seg til ringveien i Sandvika. Lokalveien skal prioritere fremkommelighet for buss (kollektivtrase/felt) med busstopp, gange og hovedsykkelvei, hvor kryssinger skjer i plan – med dertil passende fartsgrense. Kommunen ønsker at lokalveien skal dimensjonere biltrafikken - og ikke motsatt.

- Hvordan kan den nye lokalveien utformes og optimaliseres som en bygate og integreres i det øvrige lokalgateneettet, slik at den også gir prioritet til buss, syklist og myke trafikanter
- Hvordan kan/bør Sandvikselva krysses mht. høyder og forbindelser på best mulig måte som tar hensyn til målsetning om bymessighet, lesbarhet og attraktive gangforbindelser langs sjøen og elven
- Hvilke gevinster kan en oppnå ved å legge lokalveien langs terreng og hvordan skal evt. lokaltrafikk kobles på
- Hvordan kan det sikres fremføring av en allment tilgjengelig elve-/havnepromenade, sammenhengende kyststi og gode forbindelser mot sentrum
- Hvordan unngå at nytt veisystem skape nye barrierer – og hvordan kan kryssing skje på tvers

5.2.3. Mobilitet, parkering og nye transportformer

For første gang er Bærum kommune invitert til å delta i byvekstavtale for hovedstadregionen. Byvekstavtalen er en politisk forpliktende og langsiktige avtale mellom stat, fylket og kommunen – som skal bidra til å utvikle gode transportløsninger og arealbruk som gir god framkommelighet og godt bymiljø. Kommunen forplikter seg i en slik avtale å planlegge for 0-vekst i personbiltrafikken.

Planområdet har en sentral beliggenhet og god kollektivdekning. Fremtidens beboere, brukere og besøkende skal derfor lett kunne forflytte seg og orientere seg uten bruk av personbil. Parkering er et

viktig virkemiddel for å styre transportform og det er viktig å tilrettelegge for at «grønne» transportformer får best mulige vilkår.

I fremtiden kan nye transportformer (som selvkjørende busser/biler) gi andre behov mht infrastruktur. Areal det i dag er behov for til veier og parkering, kan kanskje frigjøres eller benyttes på en annen måte.

- Lag 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
- Gjør en vurdering av hva som gir attraktive gangforbindelser, både sommer og vinter, og hvordan disse bør utformes.
- Kom med forslag til hvordan gatenett og parkeringskonsept tilrettelagt for dagens transportformer kan endres og utnyttes på nye måter, forutsatt at fremtidens transportbehov er mindre arealkrevende eller har andre behov.

5.2.4. Det blå og det grønne

Planområdet innehar mange gode kvaliteter - og skjulte perler, men dagens sjølinje er fragmentert og henger dårlig sammen. Sjøen og elven er tydelig til stede, men ikke alle steder er like tilgjengelig og har god utnyttelse. De grønne kvalitetene som ved Sjøholmen og i Kjørboiparken er flott ivaretatt, men som sammenhengende grønnstruktur er den fragmentert og av varierende kvalitet. De parallelle, langsgående veisystemene er med på å bryte den grønne sammenhengen mellom sentrum og sjøfronten. Riktig lokalisering og utforming av de blågrønne elementene er viktig for å forebygge klimarelaterte utfordringer som flom og stormflo, samt at disse kan brukes bevisst for å bedre lokalklima og skape økt trivsel og bruk.

- Undersøk hvor det bør etableres nye grønne og blå systemer som kobler seg til og forsterker dagens blågrønnstruktur
- Hvilken størrelse, type, utforming og bruk bør disse blågrønne systemene ha. Dette skal vurderes både ut i fra rekreative, opplevelsesmessige (estetiske), helsemessige og klimamessige behov.
- Hvordan sikre allmennheten tilgang til det blå og det grønne

5.2.5. Bevaring og videreføring

Innenfor planområdet er det både fredede bygg og flere verdifulle og bevaringsverdige bygninger og elementer som er knyttet til historien og kulturvern i Sandvika. I tillegg er det andre funksjoner (spesielt knyttet til idrett, sjø- og badeliv) som i dag ligger innenfor planområdet - som eventuelt kan tenkes videreutviklet, justert eller ny plassering.

- Hvordan kan bevaringsverdige bygg og anlegg være utgangspunkt for, eller integreres i ny utvikling av sjøfronten
- Er det andre av dagens funksjoner og elementer som bør flyttes ut av området, og hvorfor?
- Er det funksjoner og elementer, f.eks. dagens treningsarena, som bør relokiseres innenfor eller utenfor området, hvor og hvorfor?

5.2.6. Nye funksjoner, transformasjon og tetthet

Nedbygging av barrierer og etablering av nytt land åpner for en tettere integrering mellom dagens Sandvika sentrum og sjøfronten. Mye av eksisterende bebyggelse, som i dag ligger med ryggen mot E18, kan tenkes åpnet mot sjøen, likeså kan eksisterende bygg transformeres til ny bruk, og man kan tenke seg at ubebygde områder kan få ny bebyggelse eller nye anlegg. Likeså må lokalisering av eventuelle nye boliger, uterom og plasser for ulike aktiviteter tilpasses den lokalklimatiske situasjonen.

- Hvilket potensial ligger det i å transformere og endre bebyggelsen som i dag ligger mot E18, og hvilken funksjon bør disse få?
- Vurder mulighet og begrensning for, eller utfordring med, eventuelle kommersielle funksjoner langs sjøfronten. Hvor bør dette eventuelt lokaliseres og hva kan dette være?
- Vurder hvilke områder som egner seg best for bolig og drøft boligtype, sammensetning og mulighet/begrensning for etablering av gode nabolag innenfor planområdet eller i sammenheng med eksisterende boligområder.
- Vurder hvordan næring best kan innplasseres i området (kontor, service, tjenesteyting og handel). Fordeler/ulempes med funksjonsblanding i denne delen av byen.
- Hvilke andre funksjoner kan man tenke seg etablert innenfor planområdet, og hvorfor?
- Ved utbygging, hva er anbefalt tetthet/høyde innenfor de ulike delområdene, sett ut i fra et estetisk og kvalitative kriterier som solforhold, nær- og fjernvirkning, lokalklima o.l?
- Hvordan kan sjøfronten tilrettelegges for helårsbruk/attraksjon?
- Innplassering, utforming av gatenett, byrom/møteplasser og utomhusarealer
- Hvilke prinsipper bør etableres for lokalisering og organisering av eventuell bebyggelse mot ny lokalvei ifht. støy.
- Med utgangspunkt i lokalklimatiske vurderinger, som fremherskende vindretninger sommer og vinter, solforhold og støy/luftforurensing. Sett i sammenheng med organisering av ny bebyggelse - hvilke prinsipper bør etableres for lokalisering og organisering av private og offentlige uterom, parker og plasser

5.2.7. Diversitet, tilgjengelighet og tilhørighet - forholdet mellom offentlig og privat

For Bærum kommune er det et ønske at Sandvika skal være stedet flere i fremtiden tenker på som deres sted, det stedet de bor, jobber, handler og tilbringer fritid. Det skal være alle «bæringers» by, - et sted de er stolt av, noe som også kan gjelde for de som ikke bor eller jobber der.

Sjøfronten skal være allment tilgjengelig og attraktiv for brukere i alle aldre. Det skal være lav terskel for å ta i bruk offentlige byrom og parker, de skal være tilgjengelige og speile et mangfold av interesser. Ved etablering av boliger, kontorer og handel skal forholdet mellom det private og det offentlige være bevisst planlagt.

- Hvilke program, funksjoner og designparametere bør etableres for å tilrettelegge for mangfoldet.
- Ha et bevisst forhold til, og beskriv, - hvordan bør/kan overganger mellom private og offentlige bygg og uterom utformes ut i fra målsettinger om lesbarhet, trygghet og tilgjengelighet.
- Presenter noen tanker om funksjoner og utforming av 1.etasjer mot offentlig tilgjengelige rom også der handel og/eller servering ikke er aktuelt.

5.2.8. Estetikk og landskapsvirkning

Området er eksponert fra sjøen og utbygging kan endre Sandvikas «skyline» eller «fasade» mot fjorden.

- Hva er viktige begrensende eller førende faktorer, som viktige siktlinjer, åsrygger eller viktige bygg som skal synes fra sjøsiden.
- Hvordan skal eventuell ny bebyggelse trappes opp eller ned mot sentrum? Hvilken karakter bør sjøfrontbebyggelsen ha.

5.2.9. Trinnvis utvikling og midlertidig bruk

Etter Statens vegvesen sin framdriftsplan skal anleggsarbeidene med ny E18 starte opp i 2024, og med ferdigstilling rundt 2029. Det betyr at det vil gå mange år før det fulle potensialet av veiltaket blir utløst. Utfylling av sjøområdet utenfor Lakseberget kan starte 2021. Dette tilsier at det er potensial for å utarbeide et midlertidig program for sjøfronten - før endelig flytting av E18.

- Hva er en naturlig trinnvis utvikling i området, og hvor kan utviklingen skje - uavhengig av E18 utbyggingen.
- Undersøk om utfyllingsområdet ved Lakseberget egner seg for midlertidige tiltak, og hva slags tiltak dette kan være.



6. Materiale som skal produseres

Teamene kan ta utgangspunkt i den informasjonen som foreligger i dette programmet, og ellers benytte egenkjennskap til området, - ved utforming av (subjektiv) stedsanalyse. Det er ikke forventet at teamene bruker mye tid på øvrige registreringer og analyser, men unntak av nevnte aktør- og behovsanalyse.

6.1. Midtveisseminar

Arkitektteamene skal utarbeide en presentasjon (power-point) til midtveisseminaret som inneholder følgende:

- Enkel (subjektiv) stedsanalyse (se vedlegg) som fokuserer på det teamet mener representerer de viktigste kvalitetene, utfordringene og mulighetene (herunder avstander, forbindelser og barrierer). Identifisering av særegenheter og spesielt viktige elementer.
Krav til innlevert materiale: *Diagram/temakart/bilder og korte forklarende tekster*
- Enkel behovs- og aktøranalyse for Sandvika sentrum
- En bred drøfting av potensial for ulike program, fordeler/ulempes, med utgangspunkt i drøfting av temaene i kapittel 5.2.1-5.2.5.
Krav til innlevert materiale: *Diagram/ referansebilder/komparative studier/tekst*
- Foreløpig anbefaling av hva det enkelte arkitektteam ønsker å fokusere videre på (noe som kan bli overstyrt av ekspertgruppa)

6.2. Til innleveringen og sluttpresentasjon

Arkitektteamene skal utarbeide følgende til innlevering og sluttseminaret;

- Rapport i liggende A3 og 6 plansjer (stående format A1)
- I endelig besvarelse skal temaene i kapittel 5.2.6 -5.5.10 ha særlig fokus
- Besvarelsen skal vise hvordan planområdet, både fysisk, programmatisk og identitetsmessig forholder seg til Sandvika og øvrige omgivelser.
Krav til innlevert materiale: *Dette skal vises med diagram/temakart og tekst som viser program og viktige sammenhenger, samt en oversiktsplan i 1:5000 som viser planområdet og influensområdet. Oversiktsplanen skal ha fokus på å vise grønnblå sammenhenger, vei- og gatenett, byromsforløp og byggeområder.*
- Videre skal det vises hvordan planområdets ulike delområder relateres og forbindes til hverandre, hvordan de ulike delområdene innenfor planområdet gis identitet, innhold (program) og struktur (bebyggelse, anlegg og byrom).
Krav til innlevert materiale; vises ved *diagram, snitt og oppriss som beskriver programmering av uterom, grønn/blå strukturer, viktige forbindelser og sammenhenger, tetthet, høyde og viktige kvalitetsindikatorer (solforhold, lokalklima, støy, utsyn mv). Situasjonsplaner over utvalgte deler av planområdet 1:500.*
- Teamets visjon for området, - redegjørelse for hvordan prosjektet svarer ut drøftingstemaer (nevnt i kapittel 5 - som ikke fanges opp i prikkpunktet over), skal beskrives gjennom **tekst, diagrammer og referanser.**

6.3. Forventning

Følgende timebudsjett er lagt til grunn for forventning knyttet til leveranse:

	Ant. timer/ant. pers beregnet
Oppstart /befaring	15 / 3
Midtveisseminar	24 / 3
Sluttseminar/presentasjon	12 / 3
Produksjon til midtveis	100
Produksjon til sluttleveranse	250
Perspektiv 3 stk. (1 oversiktsperspektiv og 2 nærperspektiv – øyehøyde)	75
Sum	476

Det er viktig at teamene prioriterer godt innenfor rammene og finne et detaljeringsnivå som svarer på kommunens behov i den fasen de er i, dvs. mindre fokus på detaljering av bygninger, men mer fokus på overordnet grep og forhold mellom bygde og ikke bygde områder.

De planfaglige drøftingene og anbefalingene skal fremkomme i temakart, diagrammer og tekst, mens perspektiver og andre former for visualiseringer (inkludert referansebilder) i hovedsak skal formidle den stemningen og den visjonen det enkelte team ønsker og mener bør formidles for sjøfronten.

7. Vedlegg

- Planstatus og føringer Bærum kommune – utdrag fra planer innenfor planområdet
- Stedsanalyse Sandvika – 2001
- Rapport - Kartlegging av naturtyper i Sandvika – 2004
- Rapport - Kulturminner i Sandvika - 2005
- Sak 057- 17 «Sandvika – byen for fremtiden» - del 1 og 2
- NGI-rapport 23.03.2018 – Innledende vurdering av utfylling på Lakseberget

Kart, planer og dokumenter er lagt til kommunens webhotell i Interaxo. Teamenes oppdragsleder vil få ekstern tilgang til webhotellet før oppdragsstart.



Kunstverket «Houses in Fjords» ved Høvikodden – av T.Cragg