



## Statsforvalteren

i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus

Vår dato:

13.01.2025

Vår ref:

2022/17949

Deres dato:

22.11.2024

Deres ref:

2019/23497

BÆRUM KOMMUNE

Postboks 700

1304 SANDVIKA

Saksbehandler, innvalgstelefon

Håkon Ahrén Heløe, 32 26 68 15

## Bærum - Uttalelse til høring av planprogram for Høvik sentrum

Vi viser til brev datert 22. november 2024 med høring av planprogram for Høvik sentrum i Bærum kommune.

### Bakgrunn

Det fremgår av forslaget at det skal utarbeides en plan for videreutvikling av Høvik sentrum i Bærum kommune. Planprogram med byplangrep er todelt og består av planprogram for etterfølgende reguleringsplaner, og et overordnet byplangrep som gir rammer for reguleringsplaner.

Vi ga innspill til planarbeidet, i vårt brev datert 1. september 2022.

### Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser.

Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

### Vurdering

Vi har ikke fått oversendt plandokumentene, så vi er noe usikker på hva som er på høring. Vi har også registrert at planutvalget i sitt vedtak 19. september 2024 har vedtatt seks endringer og tillegg til planforslaget. Vi er usikre på om høringsdokumentene er oppdatert etter planutvalget vedtak slik at medvirkningen gjennomføres på bakgrunn av de riktige dokumentene.

Ved varsel om oppstart av planprogrammet ga vi innspill til flere temaer som er viktige for den videre planleggingen. Vi er positive til at flere av temaene vi spilte inn skal tas med inn i konsekvensutredningen. Samtidig er vi kritiske til at sentrale temaer vi spilte inn ikke skal

E-postadresse:  
[sfospost@statsforvalteren.no](mailto:sfospost@statsforvalteren.no)

Sikker melding:  
[www.statsforvalteren.no/melding](http://www.statsforvalteren.no/melding)

Postadresse:  
Pb 325  
1502 Moss

Besøksadresse:  
Moss: Vogts gate 17  
Drammen: Dr. Hansteinsgate 9  
Oslo: Stensberggata 27

Telefon: 69 24 70 00  
[www.statsforvalteren.no/os](http://www.statsforvalteren.no/os)  
Org.nr. 974 761 319



konsekvensutredes, blant annet støy og luftkvalitet. I tabell 1 med plan- og utredningstemaer er støy og luftforurensning verken huket av som temaer som skal konsekvensutredes eller som skal undersøkes.

Området er svært støyutsatt fra E18 og jernbanen og ligger i både rød og gul sone i henhold til retningslinjen for behandling av støy i plansaker, T-1442/2021. Vi mener det vil være en stor svakhet ved planen dersom støyforholdene ikke utredes som en del av konsekvensutredningen. Vi anbefaler sterkt at støy avklares så tidlig som mulig i planprosessen, slik at dette blir premissgivende for planlegging av bebyggelsen. Det må gjøres en grundig vurdering av lokalisering av bebyggelse, planløsninger, bruksformål og utearealer.

Støy bidrar til redusert velvære og mistrivsel, og påvirker derfor folks helsetilstand. Langvarig eksponering for støy øker risikoen for søvnforstyrrelser og hjerte- og karsykdom. Tilstrekkelig og uforstyrret søvn er avgjørende for god fysisk og psykisk helse, og for lite søvn er forbundet med utvikling av en rekke sykdommer og helseplager. Vi anbefaler derfor at støy tas inn som tema i konsekvensutredningen.

Det er en forventning at kommunene sikrer trygge og helsefremmende bo- og oppvekstmiljøer, frie for skadelig støy og luftforurensning, jf. *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027*. Forurenset luft kan gi helseskader, først og fremst i luftveier, men er også forbundet med hjerte- og karsykdommer. Videre kan luftforurensning forårsake skade på økosystemer og vegetasjon. Det er derfor viktig at kommunene tar tilstrekkelig hensyn til lokal luftkvalitet i sin arealplanlegging., og vi anbefaler sterkt at også dette temaet tas inn som en del av konsekvensutredningen.

Deler av området består av dyrkbar jord, og som nevnt i vårt tidligere innspill, anbefaler vi på nytt at det blir vurdert om dette arealet kan benyttes til urbant landbruk. Vi viser i så måte til [nasjonal strategi for urbant landbruk](#).

Vi viser som nevnt til våre innspill ved varsel om oppstart, og til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegging for 2024](#) og [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#). Vi anbefaler nettsidene [www.planlegging.no](http://www.planlegging.no) og [Miljøstatus](#).

Med hilsen

Jorunn Skram  
fagleder  
Klima- og miljøvernavdelingen

Håkon Ahrén Heløe  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

Akershus fylkeskommune

Postboks 1200 Sentrum

0107

OSLO

Bærum Kommune  
Postboks 700  
1304 Sandvika

Vår ref.: 2024/43175-7

Deres ref.:2019/23497

Dato: 13.01.2025

## Høring - Offentlig ettersyn - Høvik sentrum - planprogram med byplangrep - Uttalelse

Akershus fylkeskommune viser til oversendt brev datert 22.11.24, som gjelder høring/offentlig ettersyn av planprogram med byplangrep for Høvik sentrum i Bærum kommune.

Hensikten med planarbeidet er å definere mål for utvikling av Høvik sentrum og sette plan- og utredningskrav for etterfølgende reguleringsplaner. Byplangrepet foreslår et overordnet konsept for utvikling av sentrumsområdet med løsning for samferdsel, by- og gatestruktur, og avklarer rammer for blant annet arealbruk, utnyttelse, overvann, mv.

Planprogrammet er vurdert ut fra fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet, forvalter av fylkesveg og som fagmyndighet for kulturminnevern. Fylkeskommunen har følgende merknader:

### Viktige regionale interesser

#### *FNs 17 i alt vi gjør*

FNs bærekraftsmål bidrar til en sterk samarbeidstenkning, og fylkeskommunen er opptatt av at det skal være bærekraft i alt det vi gjør. Fylkeskommunen ser at det er behov for større innovasjon og mangfold i boligsektoren. Vi oppfordrer derfor til variert boligsammensetning, og boliger i ulike prisnivå, eie og leie, samt legge til rette for felles goder, som takterrasser eller andre fellesarealer.

#### *Samordnet areal- og transportplanlegging*

Et av hovedmålene i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er at utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt, basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur. Planen skal bidra til å nå det felles målet for Oslo og Akershus, fastsatt gjennom Stortingets klimaforlik og Oslopakke 3, om at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Den

#### **PKKM plan**

**Postadresse:** Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

**Besøksadresse:** Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

**Telefon:** 22 05 50 00

**E-post:** [post@afk.no](mailto:post@afk.no)

**Internett:** [www.afk.no](http://www.afk.no)

**Org.nr.:** 930580783

regionale planen innehar strategier for å nå målene. I overordnet strategi for regional areal- og transportstruktur er styrking av regionale byer spesielt, og bybåndet generelt, vektlagt. Bybåndet er det sammenhengende bebygde byområdet mellom Oslo, Lillestrøm, Ski og Asker. De regionale byene og bybåndet skal ta en høy andel av veksten i befolkning og arbeidsplasser. Innenfor bybåndet skal utbygging først og fremst skje i gangavstand til banestasjoner eller langs hørfrekvente busstraséer, og ha høy arealutnyttelse. I bybåndet skal det være en områdeutnyttelse på 80-100% i gangavstand til skinnegående kollektivtransport.

Statens vegvesens nye E18-tunnel under Høvik legger til rette for en attraktiv bymessig sentrumsutvikling av området. Til inspirasjon kan man se til de urbane kvalitetene som ble skapt med E18 senketunnelen i Bjørvika. Høvik har gode forutsetninger for fortetting, med nærhet til Høvik togstasjon, busstransport og en fremtidig effektiv gang- og sykkelvei. En kvartalsstruktur er godt egnet for å fremme urbanitet i området.

Høvik har flere karakteristiske særtrekk, som Høvik kirke på en høyde, næringsbebyggelse med kundeparkering, et etablert eneboligområde og utmerkede koblinger til kollektiv infrastruktur. Nærheten til vannet er også en stor kvalitet som kan utvikles videre. Det er avgjørende at Høvik finner sin egen identitet, både ved å bygge på eksisterende kvaliteter og bevare historiske elementer, samtidig som ny bygningsmasse og utforming får en unik karakter som er tilpasset til stedets særpreg.

Akershus fylkeskommune oppfordrer Bærum kommune til å være kreative, stille høye krav og ha ambisiøse mål i stedsutviklingsarbeidet. Den nye E18 gir muligheter for å skape nye rom og møteplasser. Fylkeskommunen tilbyr sin støtte og rådgivning for å bidra til en vellykket bymessig utvikling av Høvik som en attraktiv og fremtidsrettet del av kommunen. I den sammenheng vil vi påpeke at man i konsekvensutredningen for byform, byrom og landskapsbilde har omfattet både fysiske og visuelle virkninger, samt effekter knyttet til opplevelse, i tråd med Jan Gehls prinsipper for gode byrom. Dette vurderes av fylkeskommunen som positivt. Fylkeskommunen ser også positivt på forslaget om bruk av landskapsplan.

#### *Hensyn til støy og miljø*

Planområdet har utfordrende miljøkvaliteter i dag og i ny situasjon med nærhet til riksveg. Det må planlegges nøye for å begrense negative påvirkninger særlig på boliger, torg og møteplasser. Næringsbygg mot støyutsatt vei er et positivt plangrep. Boliger tett på støyutsatt veistrekning vil være negativt.

#### *Regionalt planforum*

Regionalt planforum utgjør en arena for drøfting av planer under arbeid. I plansaker der interesser som er viktig for flere regionale instanser blir berørt, bør planene meldes opp i regionalt planforum for drøfting. Det er særlig viktig at dette gjøres tidlig i planarbeidet.

### *Universell utforming og aldersvennlige samfunn*

Regjeringens handlingsplan for universell utforming 2021 ble nylig lansert og Akershus fylkeskommune er opptatt av at det settes søkelys på aldersvennlige samfunn og universell utforming. Stasjonsområdet bør utformes slik at flest mulig enkelt kan benytte seg av kollektivreisemidler, uavhengig av funksjonsevne. Fylkeskommunen ber om at tilgjengelighet for alle sikres i den videre planleggingen i den grad det er mulig både inne og ute. Universell utforming skal inn i alle planer, og prinsipper for universell utforming skal legges til grunn. Det må etterstrebtes å legge til rette for gode løsninger for kontrast, ledelinjer, materialvalg, fallforebygging og orientering. Det er viktig med nok boliger med universell utforming for å ha tilbud til boligkjøpere i ulike livssituasjoner og alder. Lekeplassene skal være lett tilgjengelig og sikre kravene til universell utforming – dette må sikres i bestemmelsene.

### **Samferdsel**

Planprogram med byplangrep for Høvik sentrum inneholder overordnede visjoner og tidvis svært detaljerte angivelser av løsninger. Dette er problematisk både fordi de overordnede visjonene ikke tar inn over seg mulig arealbehov på en tilstrekkelig måte og at de detaljerte angivelsen ikke er bygget på gode nok utredninger. Vi har følgende tilbakemeldinger:

- Akershus fylkeskommune anser det som positivt at det skal vedtas en reguleringsplan for ny fylkesvei før fastsettelse av tilstøtende arealbruk. Dette er nødvendig for å sikre tilstrekkelig infrastruktur. Imidlertid må dette gjelde både den nye fylkesveien langs dagens E18-trase og fra dagens E18 opp til Snoveien. Fylkeskommunen mener det er avgjørende å prioritere finansiering av fylkesveier foran mer lokal infrastruktur.
- Det er positivt at planen delvis åpner for en parallell lokalvei sør for E18. Med store trafikkmengder på den nye fylkesveien vurderer fylkeskommunen at den lokale parallellveien vil fungere bedre som en lokal bygate.
- Planprogrammet mangler detaljering av arealbehovet for ny fylkesvei, inkludert løsninger for gående, busspassasjerer og syklister i Høvik sentrum. Akershus fylkeskommune motsetter seg en fortausløsning på nordsiden av fylkesveien mot Strand på grunn av risiko for ureglementerte fotgjengerkryssninger og høyere fartsnivå.
- Fylkeskommunen forutsetter at varelevering ikke skjer fra den nye fylkesveien, og at tilstøtende eiendommer tilpasses for å unngå dette.
- Akershus fylkeskommune ser for seg kun to gangfeltekryssninger over den nye fylkesveien, hvorav ett integrert i krysset med Snoveien.
- Signalregulerte kryss kan medføre behov for ekstra kjørefelt i både hoved- og sideveier, noe som må tas i betraktning.
- Den planlagte «Ny Snovei» bør bygges i én etappe. Fylkeskommunen mener løsningen med to etapper er uheldig, da første etappe har krappe vinkler som gir trafiksikkerhetsutfordringer, og andre etappe ligger for nær jernbanen, med potensielle driftsproblemer for både veiholder og Bane NOR.
- Avkjørselen fra «Ny Snovei» til utbyggingsområdet bør flyttes lengre unna det signalregulerte krysset med fylkesveien for å sikre optimal funksjon i krysset.

- Det planlagte ønsket om adskilte gang- og sykkelveiløsninger nordover mot Gamle Drammensvei er utfordrende å realisere, særlig utenfor planområdet. Ruter ser også behov for buss i dette området, noe som skaper ytterligere krav til arealer.
- Hovedsykkelveien på sørsiden av den nye fylkesveien må koordineres med løsninger for gående og syklende i Høvik sentrum. Dette krever en omforent løsning mellom fylkeskommunen, Statens vegvesen og andre aktører.
- Gangbroen fra Høvik kirke til Snoveien vurderes som svært utfordrende å bygge, da den må krysse både ny fylkesvei og jernbane, med begrensede arealer for støttebein.
- Høviksvingen bro bør erstattes med en ny gangbro, ettersom broen nærmer seg behov for omfattende vedlikehold. Finansiering bør inkluderes i utviklingen av Høvik sentrum.
- Akershus fylkeskommune mener det er feil arealbruk å etablere innfartsparkering på Høvik.
- Fylkeskommunen etterlyser en vurdering av parkeringsdekning. En streng parkeringsnorm for Høvik sentrum må vurderes for å sikre bærekraftig arealbruk.

## Nyere tids kulturminner

### *Generelt*

Akershus fylkeskommune viser til vår uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid med felles planprogram med byplangrep for Høvik sentrum 01.09.22. Her skriver vi bl.a. at kommunens stedsanalyse gir et godt kunnskapsgrunnlag til bruk i det videre planarbeidet.

Fylkeskommunen sluttet seg i stor grad til vurderingene i stedsanalysen, som viste kulturminnenes verneverdi og sårbarhet, samt foreslåtte anbefalinger for vern og utvikling.

Fylkeskommunen vurderer at kommunen har gjort et grundig arbeid med byplangrep og planprogram, og at det i det store danner et bra utgangspunkt for ivaretagelse av kulturminnene og kulturmiljøer.

### *Merknad til byplangrep og byutviklingsstrategi*

Fylkeskommunen stiller seg positiv til en utforming av byromstrukturen som sikrer koblinger mellom Høvik stasjon, Helvikmyra og Kirkekollen, både fysisk og visuelt. Det gir mulighet for å løfte frem kirken i omgivelsene og innlemme den i byromsstrukturen på en positiv måte, forutsatt at hensynet til kirken ivaretas. Høvik kirke er listeført av Riksantikvaren og er av nasjonal verdi. Fylkeskommunen har tidligere redegjort for kirken og hensyn som må tas i kommende planarbeid, i vår uttalelse til varsel 01.09.22. Vi vil her understreke at det må legges stort vekt på kirkens symbolske og visuelle posisjon i landskapet. Viktige siktlinjer mot kirken må ivaretas. Ny bebyggelse må ikke forringe opplevelsen av kirken i landskapet og omgivelsene. Inngrep i kirkehøyden, grøntanlegg og andre verdifulle landskapselementer må videre unngås. Menighetshuset/bibiloteket (1972) er en del av anlegget til Høvik kirke og må hensyntas visuelt og fysisk.

I byplangrepet fokuserer kommunen på å fremheve Høvik kirke som et karakteristisk landemerke, samt bevare bevare luftigheten rundt kirken, samt gjenopprette det gamle veifaret som en gangvei gjennom sentrum. Målet er bl.a. å forsterke kirkens posisjon i

bybildet. Målet om å knytte kirken til den nye bystrukturen er dermed svært positivt, forutsatt at det ikke planlegges ny bebyggelse for nært kirken - der høyder, utforming, plassering m.m. kan bidra til å true kirkens posisjon. Byggehøyder og større volum som vil virke dominerende og utfordrer kirkens posisjon vil kunne danne grunnlag for innsigelse når området skal reguleres. I planprogrammets kap. 2.6 vises det til at kirken skal oppleves som det høyeste bygget fra ulike synspunktene, noe fylkeskommunen støtter. Samtidig vises det til at nye bygninger ikke bør overstige mønehøyden 47 meter over havnivå som tilsvarer mønehøyden for kirken. Høyder på dette nivået nært kirken vurderes som svært uheldig. Om det planlegges høye bygninger bør de trekkes langt unna og ikke konkurrere med eller bryte viktige siktlinjer mot kirken. Først når planen sendes på høring vil fylkeskommunen kunne vurdere om høyder er i konflikt på en slik måte at vi vil fremme innsigelse.

Det foreslås også et torg øst for kirken, dette vurderes som positivt, forutsatt at utomhus elementer og utforming er gjort med respekt for kirken.

I forbindelse med planene om å realisere gangbro fra Kirkehøyden må ulike løsningsforslag dokumenteres grundig som del av planarbeidet. Det kan bli krevende å etablere en gangbro her, grunnet hensyn til kirken og krav til konstruksjoner med stort spenn. For nærmere beskrivelse av hensyn som skal tas til Høvik kirke og eventuell gangbro, viser vi til vår uttalelse til varsel datert 01.09.22. Det må videre legges stor vekt på hensynet til Villa Solares og den fredete Høvik gård nord, som er to kulturmiljøer av nasjonal interesse som ligger like nord for E 18. Om en gangbro kan unngås ved å søke alternative kryssinger, vil det være det beste. Gangbro som ikke er godt nok tilpasset og underordnet hensynet til de nasjonalt viktige kulturminneinteressene kan danne grunnlag for innsigelse når området skal reguleres.

Planområdet omfatter også deler av Snoveien og Høvikveien nord for E18. Her er det flere kulturminner langs veien som må hensyntas, vi nevner spesielt det fredete anlegget på Høvik gård. Vi støtter videre anbefalingen om å ivareta siktlinjer mot bygningsmiljøet i Snoveien sett fra det nye sentrumsområdet.

Det vises til et mulig utviklingsfelt vest for Hellvikmyra. Vi gjør oppmerksom på et kulturminne som ifølge kommunens kulturminneplan har høy verneverdi, i Sarbuvollveien 11, og som bør ivaretas som del av et eventuelt fremtidig utviklingsområde. Vi er svært positive til de kulturmiljøet Birkelund i O.H. Bangs vei 57 skal søkes integrert i ny bebyggelsesstruktur.

Vår generelle anbefaling er at ny sentrumsbebyggelse tilpasses omkringliggende bebyggelse og kulturminner i plassering, utforming, volum, høyder og materialbruk. Fortettingen bør skje skånsomt i overgangen mellom sentrumsområdet og eksisterende boligområder. Vi støtter anbefalingen om at store trær, landskapstrekk og sammenhengende grøntstrukturer skal ivaretas i forbindelse med fremtidig bebyggelse og at vegetasjon skal benyttes for å skape gode overganger mot nabobebyggelsen.

#### *Generelt om stedsutvikling, kulturmiljøer og bærekraft*

Selv om det forventes høy utnyttelse langs bybåndet, så stilles det også kvalitetskrav som skal sikre en attraktiv by- og tettstedsutvikling med ivaretagelse av viktige blågrønne strukturer, kulturminner og kulturmiljøer, jf. [Regional plan for areal- og](#)

[transporthttps://viken.no/f/p1/ib1949fd3-e553-4dd7-9505-4a2519ba6d00/regional-plan-for-areal-og-transport-i-oslo-og-akershus.pdf](https://viken.no/f/p1/ib1949fd3-e553-4dd7-9505-4a2519ba6d00/regional-plan-for-areal-og-transport-i-oslo-og-akershus.pdf). I [Regional plan for kulturminner og kulturmiljøer i tidligere Akershus \(2019\)](#), går det frem at viktige historiske spor som representerer stedets tidsdybde og utvikling, skal bevares og integreres i planleggingen. Det må videre legges vekt på et godt samspill mellom ny og verneverdig bebyggelse. Ny bebyggelse skal ha høy kvalitet og god arkitektonisk utforming og bidra til at stedet berikes. (jf. planretningslinjer s. 52 i planen).

For å ivareta Høviks særpreg og det nye utviklingsområdet forhold til eksisterende bebyggelse, er det relevant å vise til [Riksantikvarens strategi og faglige anbefalinger for by- og stedsutvikling 2021 \(Bystrategien\)](#), samt Kommunal - og moderniseringsdepartementets veileder; [Strategi for småbyer og større tettsteder som regionale kraftsentre \(2021\)](#) I stedet for riving av eksisterende bebyggelse bør eventuell ombruk vurderes, jf. [Riksantikvaren Klimastrategi for kulturmiljøforvaltning \(2021\)](#), samt SINTEFs rapport «Grønt er ikke bare en farge – Bærekraftige bygninger eksisterer allerede» fra 2020 ([www.riksantikvaren.no/sintef-rapport](http://www.riksantikvaren.no/sintef-rapport)). Gjenbruk av bygninger er i tråd med FNs bærekraftsmål nr. 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn, hvor sikring av kulturarven er et av delmålene.

#### *Merknad til planprogram*

Planprogrammet vurderes som tilfredsstillende. Kommunen viser til at helhetlig konsekvensutredning på tvers av delområdene, skal utføres i enkelte detaljreguleringer for den aktuelle planen, der temaer utredes for et større område enn planavgrensning for en konkret plan. Vi forventer at konsekvensvurderinger knyttet til kulturminner og kulturmiljø utredes slik at det gir en god forståelse av sammenhengen i Høvikområdet, særlig med hensyn siktlinjer. Vi mener delområde 4» *Gangbru ved kirkekollen*» bør konsekvensutredes. Gangbrua kan mulig bli et dominerende element, sett både i forhold til nasjonale interesser knyttet kirken og Høvik gård og i forhold til landskapet. Fylkeskommunen er førøvrige tilfredse med at temaet stedsidentitet og kulturminner er satt opp som utredningstema.

Vennlig hilsen

Camilla Langedal  
Fung. avdelingsleder

Mads Jørgen Lindahl  
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:  
STATENS VEGVESEN  
RUTER AS





## Statens vegvesen

BÆRUM KOMMUNE  
Postboks 700

1304 SANDVIKA

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Arne Kolstadbråten / 24058357	22/114008-9	19/23497 – NADO	13.01.2025

### Høring/offentlig ettersyn – Høvik sentrum – planprogram med byplangrep

Vi viser til oversendelse mottatt 22.11.24, vår uttalelse til oppstart av 06.09.22, dialog om revisjon av kommuneplanen og møter senest 12.12.24.

#### Overordnede føringer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging (SPR-SBATP) er revidert i Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet vedtatt 20.12.2024.

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus vedtatt 2015 er en regional utdyping og tilpasning av de statlige planretningslinjer.

Bærum kommune er også part i Byvekstavtalen for Osloområdet som forplikter kommunen til å følge opp de regionale og statlige føringene for å nå nullvekstmålet for biltrafikken og klimautslipp.

Bærum har fått og vil de kommende år få en stor andel av regionens infrastrukturinvesteringer. Fornebubanen er et av de viktigste med store statlige bidrag. Fra før har Bærum et meget godt utbygd t-bane og jernbanetilbud. For å nå målene i byvekstavtalen om nullvekst i biltrafikken og klimautslippene forventer vi derfor at Bærum kommune tar en vesentlig større del av den regionale veksten enn øvrige kommuner i Akershus.

#### Byutvikling Høvik

I kommuneplanen er Høvik et av de prioriterte vekstområder. For å få en god byutvikling i vekstområdene er det viktig at kommunen legger til rette for en meget høy bymessig utnyttelse kombinert med meget lav parkeringsdekning.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Transport og samfunn  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Innspurten 11C  
0663 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Fakturamottak DFØ  
Postboks 4710 Torgarden  
7468 Trondheim

Transformasjonsområdet bør utvides nordover og sørover for å få en mer sirkulær og funksjonell byutvikling. For å sikre en by som er attraktiv for gåing og sykling er det viktig at fortettingen skjer utover i en radius fra Høvik stasjon. En langstrakt fortetting langs dagens E18 strider derfor mot prinsippene for god byutvikling.

### **Parkering**

Parkeringsrestriksjoner er et av de mest effektive virkemidlene kommunen har for å dempe trafikkveksten. For å unngå at meget høy utnyttelse medfører trafikale problemer må parkeringsdekningen være på nivå med parkeringsnormen for indre by i Oslo. Tilgjengelig parkering bør avgiftsbelegges. Det må samtidig sikres tilstrekkelig reservert parkering for bevegelseshemmede.

### **Sykkel og gange**

God tilrettelegging for sykkel og gange i og til Høvik sentrum, stasjon og andre aktuelle mål er også viktig for å redusere bilbruken. Likeså universell utforming av veg og gatenettet. Det er gode prinsipper i planforslaget, men det må arbeides mer med detaljene.

### **E18 Vestkorridoren**

Statens vegvesen er ferd med å bygge ny E18 forbi Høvik. Dagens E18 vil bli fylkesveg når den nye vegen er tatt i bruk. Den blir en sterkt trafikkert lokalveg som blir viktig bussåre og omkjøringsveg når den nye E18-tunnelen stenges (avvikssituasjoner).

#### Lokalvegen for avvikssituasjon

Det er viktig at lokalvegen som planlegges på Høvik, sikrer god fremkommelighet som omkjøringsveg, i avvikssituasjoner på strekning E18 Lysaker –Ramstadsletta, og ved stenging av ett eller to løp i Høvik-tunnelen. God fremkommelighet for buss må også sikres ved omkjøringsssituasjonene.

#### Klimamål og parkeringsdekning

E18 VK har bidrag til nullvekst som ett av prosjektmålene. Planprogrammet viser til Bærum kommunens klimamål i forhold til mobilitet.

## Ladeplass for tungbiler i Høvik-området



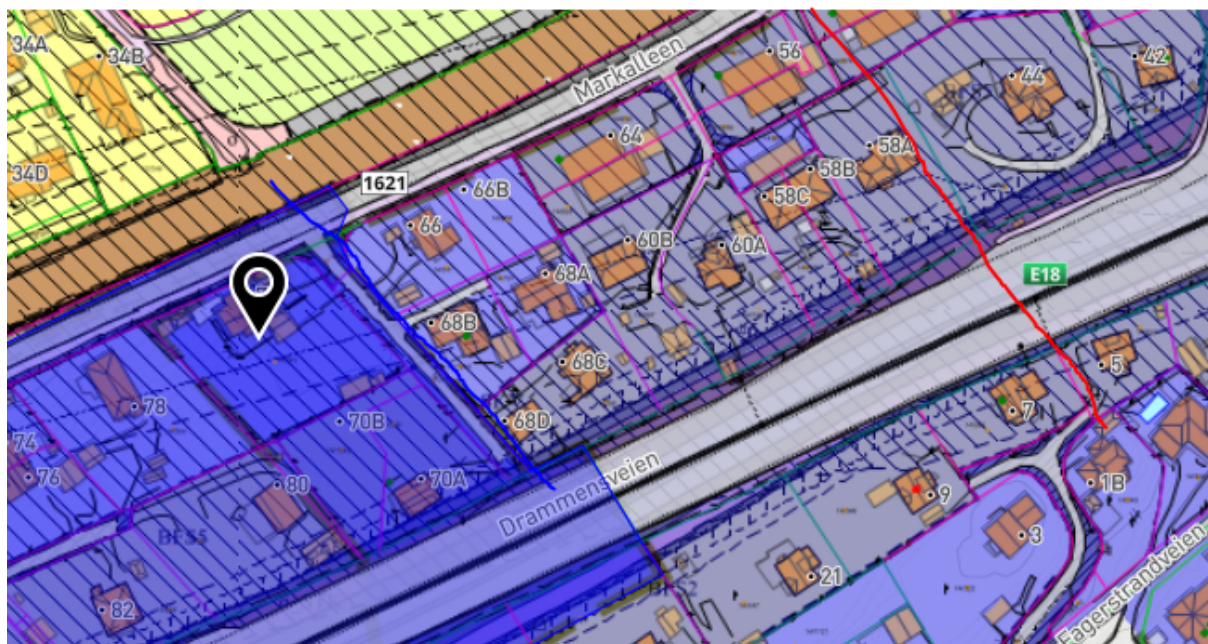
E18 VK har tidligere sett på noen mulige areal for ladeplass ved Høvik:

- E1-D som eies av SVV vurderes utelukket på grunn av den høye tomteverdien. Det er også en av de få områdene som relativt enkelt kan avhendes av SVV. Arealet vurderes ikke å være aktuelt som ladeplass.
- E1-E er privateid (bensinstasjon og kontorer) og tilsvarer 12 oppstillingsplasser. Inngår i planområdet Høvik. Området er privateid, men vurderes å være egnet for ladeplasser.
- E1-F eies av SVV/Bærum kommune, men kommer i konflikt med hovedsykkelvegen som skal ligge på sør-siden av lokalvegen. Området vurderes ikke aktuelt som ladeplass.
- E1-G eies av SVV/Bærum kommune og tilsvarer 10 oppstillingsplasser. Arealet inngår ikke i planområdet Høvik, men kan være aktuell som ladeplass.

### Planavgrensning mot Strand

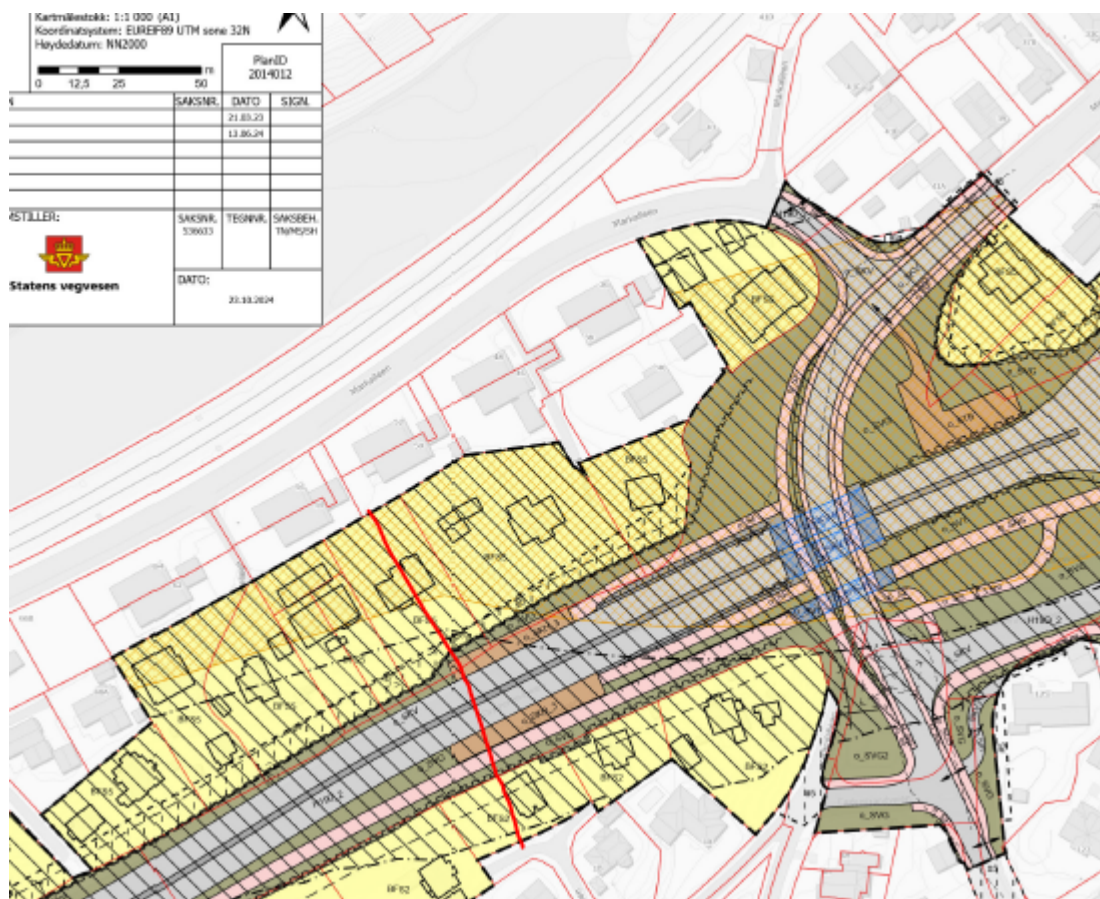
Vi har allerede drøftet og meldt behovet til Bærum kommune, om å flytte plangrensen for Høvikplanen østover mot Strand og opp mot de planlagte bussholdeplassene i nord og sør

for lokalvegen, i sammenheng med dialog om omregulering av Strand. E18 VK anbefaler å flytte grensen fra blåstrek (i planprogram) til rødstrek (ny grense).



*Figur: Plangrensen i for Høvikplan*

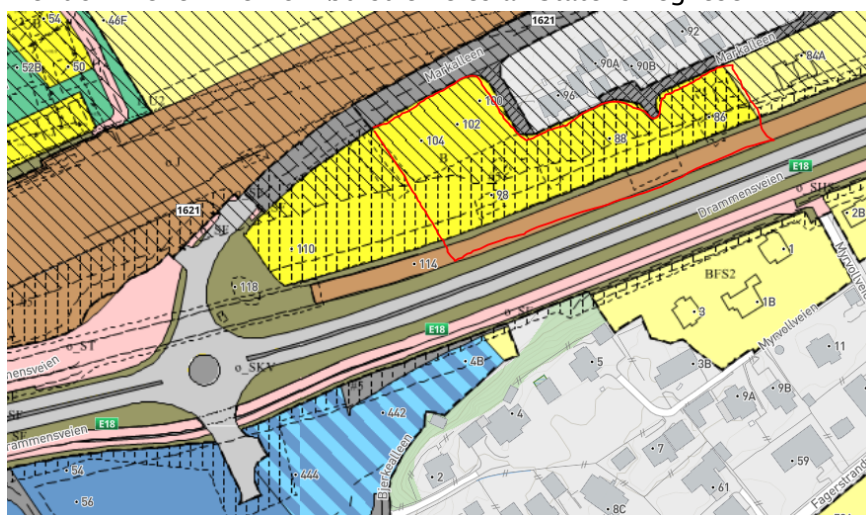
Dette blant annet for å få riktig geometri av lokalvegen og hovedsykkelvegen i overgangsområdet og videre vestover fra Strand, og for et sammenhengende gang- og sykkelvegsystem.



*Figur: Ca. Nye grensen tegnet på plankart –Strand. Området i brunt er bussholdeplassene.*

### Statens vegvesens eiendommer innenfor planområdet

Eiendommene innenfor rød strek eies av Statens vegvesen.



### Midlertid formål av eiendommene i gjeldende reguleringsplan

Eiendommene ligger innenfor midlertidig anleggsområdet i reguleringsplan for E18 Lysaker-Ramstadsletta. E18VK ønsker en avklaring om den framtidige bruken slik at eiendommen kan avhendes.

#### Arealet regulert til bussvegen som utgår

Deler av disse eiendommene er regulert til bussveg i gjeldende reguleringsplan. Nå som det er besluttet at bussvegen utgår permanent, ønsker Statens vegvesen at disse arealene avsettes/reguleres til bolig på lik linje med resten av arealene på eiendommene.

#### Foreslått formål og utnyttelse i planprogram

Statens vegvesen som grunneier er fornøyd med det foreslåtte formålet for eiendommene. Vi legger hovedsakelig opptil bolig bygging med annen fleksibel bruk. Det stilles spørsmål om eiendommene ligger innenfor riktig sone (sone c) og om foreslåtte høyde/utnyttelse for eiendommene er akseptabel. Vi har forståelse for at overgangen fra enebolig området til blokkområdet skal skje gradvis, men SVV-eiendommene ligger nærmere sentrum enn eneboligområdet, og bør få samme utnyttelse (maks. 250 %) og høyde (gjennomsnitt 5 etasjer) som for sone B, sør for vegen. Det bør vurderes om sone C skal deles i sone B nærmere Høvik-sentrum og sone C mot Strand.

#### Byggegrensen mot lokalvegen

Statens vegvesen som grunneier ønsker også at byggegrensen mot vegen avklares i overordnet plan, slik at det er avklart enhetlig for hele planområdet.

Statens vegvesen Transport og samfunn

Med hilsen

Anders Olav Hagerup  
Seksjonssjef

Arne Kolstadbråten

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE, Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS, Postboks 325, 1502 MOSS

BÆRUM KOMMUNE  
Postboks 700  
1304 SANDVIKA

**Dato:** 07.01.2025  
**Saksref:** 202207055-7  
**Deres ref.:**  
19/23497/24/236616/NADO  
**Side:** 1 / 3

**Vår saksbehandler:** Marit Louise Lindholm  
**Telefon:**  
**Mobil:** +4790547150  
**E-post:** [marit.louise.lindholm@banenor.no](mailto:marit.louise.lindholm@banenor.no)

## **Bærum kommune - Høvik sentrum - Høring og offentlig ettersyn - Planprogram med byplangrep - Bane NORs uttalelse**

Vi viser til brev datert 22.11.2024.

Planområdet berører Høvik stasjon og Drammenbanen.

Planprogram med byplangrep for Høvik skal gi føringer for fremtidig planarbeid og skal etterfølges av VPOR, VPKL og detaljreguleringsplaner.

### **Bane NOR som jernbanemyndighet har følgende merknader:**

Det har vært dialog mellom Bane NOR og Bærum kommune, vi viser her til møte den 11.10.2023.

#### *Teknisk rom*

Det tekniske rommet under eksisterende østgående rampe inneholder kritiske funksjoner for togfremføringen som må ivaretas. Planprogrammet er overordnet og tar ikke stilling til, eller viser hvordan dette skal gjøres. Vi kan derfor ikke på nåværende tidspunkt se at forslagene fra kommunen om flytting av rampen er gjennomførbare. Det blir derfor avgjørende for Bane NORs vurdering av påfølgende reguleringsplaner at dette forhold ivaretas på en akseptabel måte. Dette er en risiko for senere reguleringer i området. Vi forutsetter at det hentes inn jernbanefaglig kompetanse ved utarbeidelse av planer som berører vår infrastruktur.

#### *Bro over jernbanen*

For endring på eksisterende bro og etablering av ny gangbro, er det som allerede formidlet til kommunen viktig at dette prosjekteres i henhold til vårt tekniske regelverk. Bane NOR vil måtte gjøre vurdering av disse tiltakene når mer dokumentasjon foreligger. Vi gjør oppmerksom på at det må tas stilling til gjennomføringsmetodikk, da arbeidet vil kreve togfrie perioder. Det må søkes om tilgang i eksisterende planlagte brudd, det kan ikke påregnes å få egne togfrie perioder.

#### *Buss for tog*

Slik vi leser planprogrammet ønsker kommunen at områdene som i dag benyttes til buss for tog skal avsettes til torg og sykkelvei. Dette kan være problematisk hvis ikke arealbehovet for alternativ transport ivaretas. Det må også sikres god atkomst til de nye bussholdeplassene som foreslås på

den nye fylkesveien. Dette ettersom man i en del tilfeller henvises til Ruters busstrafikk ved avvik på Høvik. Bedre kobling og enklere gange mellom stasjon og Ruters holdeplasser er positivt, men det er også en del tilfeller som krever at man har en holdeplass for alternativ transport ved stasjonen, slik som i dag. Dette gjelder særlig ettersom første og siste tog går før og etter det tidsrommet Ruter har busser i. Det er ikke slik at vi må stoppe der vi er i dag, men det må sikres adkomst for store kjøretøy (busser) helt frem til stasjonsområdet også i fremtiden. Her er det i tillegg viktig at trafikksikkerhet ivaretas og at man unngår sammenblanding av syklist i høy fart, fotgjengere og store kjøretøy.

#### *Stasjonsfunksjoner*

Uavhengig av hvilket plangrep som videreføres må fremtidige planer ivareta de reisende og driftsbehovet på stasjonen. Det er viktig at tilkomst til stasjonen ivaretas for nødetaier, brøytemannskap og for Bane NORs drift og vedlikehold. Stasjonen har 2 heiser, 3 ventilasjonsanlegg, varmpumpe til plattformvarme m.m. Stasjonen har et høyt driftsbehov og det er daglig 2-5 besøk fra driftsteknikker, renholder, etc. Også kiss and ride, sykkel- og bilparkering må ivaretas. Fremkommelighet til stasjonen for de reisende er sentralt. Det må etableres gode forbindelser, og den visuelle forbindelsen til stasjonen bør ivaretas. Vi kan ikke se at fase 2 for østre rampe vil forbedre kontakten til stasjonen. Dette må ses på nærmere i påfølgende detaljregulering.

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: <https://www.banenor.no/nabo-til-jernbanen/veileder-om-nasjonale-jernbaneinteresser/> samt i vårt tekniske regelverk: <https://trv.banenor.no/wiki/Forside>

Vi forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides planforslag.

I tillegg til myndighetsrollen har Bane NOR en rolle som grunneier. Bane NOR som grunneier har behov for å ivareta sine interesser i plansaker på linje med andre grunneiere.

#### **Bane NOR som grunneier har følgende merknader**

Bærekraftig stedsutvikling er avhengig av at arealdisponering og mobilitet sees i sammenheng. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging tilsier at Høvik stasjon vil være knutepunktet og navet for utvikling av Høvik. For at ambisjoner innen bærekraftig stedsutvikling blir realisert skal:

1. god fremkommelighet til stasjon; spesielt for gang, sykkel og kollektiv skal sikres, og
2. arealer tett på knutepunktet kunne fortettes.

Bane NOR som eiendomsutvikler håper at planalternativet med vestgående rampe legges til grunn for videre planlegging, men, da basert på tidligere alternativ 3a med gjenbruk av dagens E18 trasé. Østre rampe kan eventuelt fjernes på et senere byggetrinn for å oppnå bedre framkommelighet til stasjon og sikre fortetting av arealer nærmest Høvik stasjon. Forutsatt at denne løsningen er gjennomførbar.

Fortetting av knutepunkt bidrar til å redusere folks mobilitetsbehov og transportutslipp. Det gir grunnlag for et mer omfattende tjenestetilbud og muliggjør ivaretagelse av praktiske og sosiale behov uten bruk av privatbil. Jernbanen gjør Osloregionen mer tilgjengelig for folk som bor/jobber i Høvik og vise versa.



I begge alternativene som er skissert vil ny fylkesvei fortsatt være en betydelig barriere. Veien er tenkt med to bilfelt i begge retninger samt ekspress-sykkelvei, med høy fartsgrense og få krysningspunkter for å sikre høy grad av trafikkflyt gjennom Høvik sentrum. Gjennomstrømming av biler, busser og syklister som reiser gjennom Høvik langs fylkesveien må balanseres med behovene til myke trafikanter på vei til/fra stasjonen.

Overordnet byplangrep gir ikke muligheter for næringsutvikling på stasjonsarealet. Arealene nord for fylkesveien som er «anbefalt utviklingsfelt» er svært begrensede. Bane NOR som eiendomsutvikler er i tvil om at arealene på stasjonen som er frigjort i fase 2 er aktuelle for utvikling i lys av det smale fotavtrykket og tilknyttede infrastrukturkostnader.

«Planalternativ – løsning med vestgående rampe» er tydelig plangrepet som legger best til rette for knutepunktutvikling. Med dette plangrepet fjernes en stor barriere mellom Høvik sentrum og togstasjonen, samtidig som vesentlige arealer tett på knutepunkt er frigjort til byutvikling

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri  
ass.sjef Planforvaltning  
Drift og vedlikehold

Marit Louise Lindholm  
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

BÆRUM KOMMUNE  
Pb. 700  
1304 Sandvika

**Vår dato:** 13.01.2025

**Vår ref.:** 202421352-2 Oppgis ved henvendelse

**Deres ref.:** 19/23497 - NADO

**Saksbehandler:** Sigrid Johanne

Langsjøvold/ 22959701/sjl@nve.no

## **NVEs tilbakemelding - Offentlig ettersyn - Planprogram med byplangrep Høvik sentrum - Bærum kommune**

Vi viser til brev datert 22.11.2024.

### **NVEs konkrete uttalelse**

Planprogrammet beskriver at bl.a. vannveger og flom samt ekstremvær og klimatilpasning skal undersøkes, og at fare og risikoforhold skal undersøkes og konsekvensutredes.

I plan- og bygningsloven (pbl.) er det et gjennomgående krav til samfunnssikkerhet og vurdering av naturfare, fra kommunens overordnede arealplanlegging til den enkelte byggesak. Kravene til sikkerhet følger av pbl. § 28-1 og TEK17, særlig [kapittel 7 Sikkerhet mot naturpåkjenninger](#). Vi viser til KMDs (nå KDD) [rundskriv H-5/18 «Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling»](#) der det står at «Ved siste plannivå er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad. Kravet til ROS-analyse i lovens § 4-3 vil da ikke være oppfylt».

### Grunnforhold

Deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for kvikkleireskred. Vi forutsetter at reell fare for områdeskred avklares og tas hensyn til i planarbeidet. Vi viser [til NVEs veileder 1/2019 – Sikkerhet mot kvikkleireskred](#) for informasjon, framgangsmåte og veiledning for hvordan dokumentere tilstrekkelig sikkerhet for tiltaket. Kravene til sikkerhet mot skred, herunder kvikkleireskred, er gitt i TEK17 § 7-3 med veiledning.

### Flom

Vi ser at det går noen bekker gjennom planområdet, men bekkene er ikke vist med aktsomhetszone i NVE atlas. Vi forutsetter likevel at det gjøres en vurdering av flom i bekkene og at reell fare for flom innenfor hele planområdet avklares og tas hensyn til i planarbeidet. For mer informasjon viser vi til [NVEs veileder 3/2023 - Sikkerhet mot flom](#)

### Overvann

Klimaendringene er forventet å gi flere og mer intense nedbørshendelser, og i utbygde strøk kan dette gi skade på byggverk, infrastruktur og helse og miljø. Det er derfor viktig at



det i planarbeidet er høy bevissthet rundt hvilke arealer som er best egnet til infiltrering og fordrøyning av vann, hvilke arealer som kan sikre trygg bortledning av vann og hvilke arealer som er best egnet til å bygge på. Det er viktig å sette av tilstrekkelig areal for å håndtere overvann. For mer informasjon om hvordan man bør håndtere overvann i arealplanleggingen viser vi til NVEs [veiledere 2/2023 – Kartlegging av fare fra overvann](#) og [4/2022 – Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar](#).

### **Ytterligere informasjon**

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

### **Meld inn fareutredninger**

Alle nye naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 er pliktig å melde inn til NVE i henhold til med [pbl § 2-4](#) og [Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger](#). Frist for å melde inn er 3 måneder etter at rapport er godkjent av uavhengig kvalitetssikrer eller oppdragsgiver. Det som meldes inn vil bli teknisk gjennomgått av NVE, som deretter oppdaterer den offentlige kartdatabasen. NVE foretar ingen faglig kontroll eller vurdering av det som meldes inn før det legges ut. Vi ønsker fortsatt å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Informasjon finnes her: [Meld inn naturfareutredninger - NVE](#).

### **Kommunens ansvar**

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd, uttalelse, eller innsigelse til saken.

### **Om NVE**

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).



Med hilsen

Øyvind Leirset  
Seksjonssjef

Sigrid Johanne Langsjøvold  
Seniorrådgiver

*Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.*

**Mottakere:**

BÆRUM KOMMUNE

**Kopimottakere:**

STATSFORVALTEREN I ØSTFOLD, BUSKERUD, OSLO OG AKERSHUS

Bærum kommune  
Postboks 700  
1304 SANDVIKA

**Saksbehandler:**  
Halvor Jutulstad  
**Deres ref.:** 19/23497 -  
**Vår ref.:** 22/04073-4  
**Dato:** 06.01.2025

## Høring - forslag til planprogram med byplangrep - Høvik sentrum

Det vises til planprogram på høring. Ruter mener planprogrammet er et godt utgangspunkt for videre planlegging. Vi har noen merknader.

### Kollektivtrafikk langs fylkesveien

Det foreslås at fylkesveien får 4 felt, hvorav to av feltene er kollektivfelt. Dette vil kunne sikre god fremkommelighet for bussen og Ruter støtter dette forslaget.

Noen av bussene til/fra vest kjører Sandviksveien. Rundkjøringen lengst vest på fylkesveien i planområdet, må derfor dimensjoneres for at det vil kjøres buss i alle armene i rundkjøringen, og at kollektivtrafikkens fremkommelighet må ivaretas i rundkjøring for ulike kjøretninger.

### Bussholdeplass ved Høvik stasjon

Det fremkommer av planforslaget at det planlegges å etablere kantstopp for buss ved Høvik stasjon langs fylkesveien. Videre fremkommer det at det skal settes av areal for en eventuell senere etablering av stoppested i busslomme.

Vi ber om at det planlegges med et kantstopp med minimumslengde på 25 meter. Når det gjelder mulig busslomme må areal til dette settes av i tråd med håndbøkene til Statens vegvesen.

På sørsiden av veien er det planlagt hovedsykkelvei. Det fremgår ikke av planprogrammet hvordan konflikt mellom sykkelvei og busstopp skal løses. Ruter ber derfor om at det må fremgå at dette må utredes som en del av planprogrammet. Man må da se på løsninger både med og uten busslomme.

### Det må planlegges med buss på Sновеien

Ruter vurderer at det er sannsynlig at det blir et busstilbud på Sновеien. Vi ber om at Sновеien dimensjoneres for dette. Buss som kjører ned Sновеien vil fortsette videre vestover når den kommer ned til fylkesveien.

Planalternativet som er omtalt i kap 2.15 har en løsning med vestgående rampe på Sновеien. Buss som kjører Sновеien vil få kortest trase med en slik løsning, og dette vil være en fordel, men for at dette skal bli en god løsning vil det være nødvendig å etablere en bussholdeplass på broen over Høvik stasjon. Ruter ber derfor om at en bussholdeplass på broen inngår i planalternativet.

### Byplangrep



Høvik har et godt kollektivtilbud både med buss og tog og det legges opp til gode løsninger også for fotgjengere og syklende. Høvik vil derfor kunne bli et sted hvor bilen kan spille en underordnet rolle. Erfaring tilsier at parkeringsdekningen har stor betydning for hvor attraktivt det blir å bruke bil. Ruter anmoder om at man ser på løsninger med få parkeringsplasser.

Det er planlagt økt kapasitet og frekvens på toget og sammen med busstilbudet vil man kunne tilby et kollektivtilbud med meget god kvalitet på Høvik. Med bakgrunn i kollektivtilbudets kvalitet bør man kunne legge til rette for en høy tomteutnyttelse på Høvik.

Med hilsen  
Ruter As

Sari Wallberg  
Leder plan og infrastruktur

Halvor Jutulstad  
Senior prosjektleder

*Dokumentet er elektronisk godkjent.*

**Liste over mottakere:**  
Bærum kommune

**Liste over kopimottakere:**  
Akershus fylkeskommune



**Naturvernforbundet**

Bærum



Bærum kommune  
By- og områdeutvikling  
post@baerum.kommune.no

Bekkestua, 2. januar 2025

## **Høvik sentrum - arkivsakID 19/23497 og planID 201902**

I denne saken er vi særlig opptatt av Hellvikmyra. Den må bevares og gjøres tilgjengelig som en park for dem som bor i Høvik sentrum og området omkring. Det betyr at den ikke må benyttes som et eksklusivt uteområde for en barnehage. Barnehagen må derfor finne et annet sted i nærheten til dette formålet.

Det er få naturområder i denne delen av Bærum, så det er enda en grunn til Hellvikmyra må bevares.

Vennlig hilsen  
Naturvernforbundet i Bærum

Finn Otto Kvillum (sign.)  
styremedlem

**Naturvernforbundet i Bærum**

Web: <https://naturvernforbundet.no/osloogakershus/lokallag/baerum/>

E-post: [baerum@naturvernforbundet.no](mailto:baerum@naturvernforbundet.no)

## Svar på høring – Høvik sentrum – Planprogram med byplangrep

Takk for mulighet til å gi innspill! I kommunedelplanens samfunnsdel fra 2021 definerer kommunen at «*Gode og inkluderende nærmiljøer og møteplasser skal skape trygghet, tilhørighet og identitet*». Dette er et mål vi deler. Kirken, menighetshuset og biblioteket har en helt sentral rolle på Høvik for å skape gode fellesskap med tilgang til hverdagsaktiviteter og møteplasser.

Vi setter pris på Høvik kirkes sentrale uttrykk og funksjon i planene for nye Høvik sentrum. Høvik menighet er den største menigheten i Bærum og det bor 20.000 i soknet, et tall som vil utvides med flere tusen når alle utbyggingene på Høvik, Ramstad, Ballerud og Sandvika er ferdig. I vårt høringssvar vil vi gi viktige innspill til planprosessen.

### Våre behov er:

- **Parkering:** Tilgang til minimum 200-250 parkeringsplasser, slik som i dag. Det er til de største samlingene at det er behov for alle plasser (julaften, konfirmasjon, de største begravelsene og de største konsertene). Det er behov for parkering alle ukedager, til korøvelser, møter, konfirmasjonssamlinger, babysang, formiddagstreff osv. osv. Sambruk av parkering med næring/ butikker er hensiktsmessig og nødvendig.
- **Ikke sykkelvei over kirkebakken:** Sykkelekspressveien kan ikke gå over kirkebakken. Her ferdes det mange barn, voksne og eldre og det må være trygt. Gangbro og gangarealer ønskes velkommen.
- **Siktlinjer:** Viktig at byggene i området ikke bare reguleres i høyde, men at det blir tydelig regulert med nok sol, luft og siktlinjer. Vi mener det må en tydelig bestemmelse til i reguleringsplanen for å sikre en helhetlig planlegging av området. Dagens forslag til bestemmelser med gjennomsnittshøyde gir alt for stor frihet for utbyggerne. Siktlinjene bør være bindende. Vi mener også at de nærmeste områder til kirken må reguleres med maks 4 etasjer (C-feltene bør da reguleres ulikt).
- **Plassering av sentrumet** – for å sikre et levende lokalsamfunn også utenom åpningstid, mener vi det er viktig å samle samfunnsfunksjonene (kirke og bibliotek) og handel på samme sted.
- **Regulering av tomt,** der Hynion ligger i dag. Vi trenger at tomten reguleres så fritt som mulig slik at den kan brukes til samfunnsnyttige formål som næring, kultur eller idrett.

Hovedpunktene utdypes videre på neste side.





## Utdyping av våre hovedpunkter:

### Parkeringsbehovet for kirken, menighetshuset og biblioteket

Parkeringsbehovet gjelder for tre funksjoner: Kirken, menighetshuset og biblioteket. Når Høvik kirke fylles til randen og parkeringsbehovet er størst, er det gjerne av festkledd folk til høytid som jul, konsert eller konfirmasjon eller når noen av våre nære og kjære har gått bort og skal bisettes fra kirken. Kirken fylles også til vielser, dåp og gudstjenester. Alle rom i menighetshuset og biblioteket fylles når nærmiljøet samles til Julegrantenning og Vårfest i samarbeid med biblioteket, korpsene, vellene og nabobutikkene våre. Og ellers i året samles ungdommer, familier, voksne, eldre, babyer, musikkglade, ensomme, engasjerte og frivillige til fellesskap og til trosfellesskap hver eneste dag i uken. Til alle disse anledningene, kommer folk fra både nærmiljø og med lengre reisevei, de kommer gående, syklende og med tog, buss og bil. Det kommer småbarn, barnevogner, gamle og rullestoler. Parkeringsmuligheter til kirken, menighetshuset og biblioteket er kritisk. Og til de største anledningene, brukes alle parkeringsplasser i nærområdet.

For å sikre en reell tilgang til disse gode og inkluderende møteplassene, er det helt avgjørende å opprettholde og kanskje til og med øke parkeringstilbudet i nærområdet. For fritidsreiser er bilandelen høy. Det gjelder også kirkelige aktiviteter og bibliotek.

Ved enkeltanledninger er parkeringsbehovet stort, og tidspunktet samsvarer sjeldent med handelsstandens behov. Parkeringsplasser er prekært for kirkens funksjon i samfunnet. Vi ønsker ikke konflikt med at folk som skal i begravelse må bruke gjesteparkeringene til boligene. Ønsket om å redusere biltrafikken i Bærum, bør ikke løses ved å gjøre det vanskelig å parkere til begravelser. Vi støtter selvfølgelig grønn mobilitet, men vi har noen spesielle behov og et samfunnsansvar som må hensyntas når det gjelder parkering. Mange av anledningene der kirken fylles, er det utfordrende å reise kollektivt til.

I dag fungerer parkeringsløsningen godt, dette fordi besøkende parkerer på kommunal parkeringsplass (som tidligere tilhørte kirken) og på parkeringsplassen til Meny. Kirken og næringen har stort sett behov for parkeringsplassene på ulike tider av døgnet og uken, noe som er årsaken til at dette fungerer godt.

Det skal fremdeles være nok plass til å parkere oppe på kirkebakken for personer med funksjonshemming og for ansatte. Universell utforming og tilgjengelighet til kirken er viktig.

I kommunens parkeringsstrategi vedtatt 22/6-22, er det en uttalt løsning at bilparkering plasseres i P-hus i utkanten av sentrumet. Hvor er parkeringen tenkt for Høvik? Vi mener det kunne vært en god løsning at den kommunale parkeringsplassen ved kirken oppgraderes med P-hus.

Kirkens, menighetshusets og bibliotekets nåværende behov for bilparkering, vil med økt befolkningsgrunnlag kunne ha behov for økt antall plasser.

I tillegg vil behovet for antall bilparkeringsplasser øke for disse:

- **Handelsstanden** trenger parkeringsplasser for å trekke handlende til sine områder. - det ventes 400-600 nye arbeidsplasser i Høvik sentrum!
- **Aldersvennlige samfunn** (jfr Kommuneplanens arealdel vedtatt 12.09.2023): Boliger i sentrum vil tiltrekke seg eldre del av befolkningen. Det er et mål for kommunen at flest

mulig skal bo lengst mulig hjemme. "Sentralt blir enkel tilgang for eldreomsorgen til hjemmet... ved tilgjengelige parkeringsplasser for **hjemmetjenesten** ved boligen." I Høvik sentrum legges det opp til 900-1100 nye boliger, dvs kanskje 2000-2500 beboere, og det må sikres nødvendig tilgang på parkeringsplasser til hjemmetjenesten nær boligene.

Oppsummert når det gjelder parkering, ser vi det som helt avgjørende for å oppnå kommunens målsetninger om et velfungerende nytt Høvik sentrum, at planforslaget omarbeides til å sikre tilstrekkelig tilgang til offentlige parkeringsplasser. De offentlige P-plassene må være i nærhet til både kirke, menighetshus, bibliotek, handel og til hjemmetjeneste for de nye beboerne.

### **Sykkel, gangbro og gangvei**

Sykkelekspressveien kan ikke gå over kirkebakken. Her ferdes det mange barn, voksne og eldre og det må være trygt. Det er hensiktsmessig at ekspressykkelveien legges tett på fylkesveien og utenom kirkebakken.

I forslagene legges det kommunale gang- og sykkelveier over kirkens tomt. Vi er positive til gangbro og gangvei. Det er viktig at vi samtidig har mest mulig areal igjen, det må være romslig rundt kirken. Ved bruk av kirkens tomt, må kirken hensyntas på andre områder. Behovet for parkering er prekært. Og at sentrumet bygges ved kirken og biblioteket, er viktig for samarbeidet og lokalmiljøet.

### **Sykkelparkeringer i Høvik sentrum**

Kommunen har definert at det ønskes sykkelparkering av høy kvalitet: På hvilken måte sikrer planforslaget tilstrekkelige sykkelparkeringer av høy kvalitet, nær møteplasser og nær handel?

Planen hensyntar ikke etter det vi kan se strategiene om sykkelparkering av god kvalitet ved alle målpunkter i Høvik sentrum.

### **Siktlinjer**

#### **Bestemmelser om høyder på bebyggelse i planforslaget, kapittel 2.7, side 31.**

Bestemmelser om høyder på bebyggelse er vage og runde og ivaretar ikke i tilstrekkelig grad det man ønsker å sikre, bl.a. mht siktlinjer, og kirken som landemerke.

Eksempler:

"kirken skal *oppleves* som det høyeste bygget" Kommentar: Dette åpner for at det er nok at tårnet stikker litt opp.

- "Nye bygninger *bør* derfor ikke overstige mønehøyden 47 meter over havnivå som tilsvarer mønehøyden for kirken". Kommentar: Dette virker for høyt og åpner for at kirken forsvinner i like høy bebyggelse. Ordet "*bør*" åpner for avvik.

"Høyder skal ivaretas»:

- Behov for *tilpasning* til *bevaringsverdige* bygningsmiljø". Kommentar: Tilpasning gir store friheter for tolkninger. Her foreslår vi konkret at det tas inn et ekstra kulepunkt, hvor det

konkretiseres behovet for tilpasning til kirken spesielt, og at kirken blir godt synlig som et landemerke i Høvik sentrum.

Vi mener det er viktig at byggene i området ikke bare reguleres i opplevd høyde, men at det blir satt en tydelig bestemmelse for å sikre en helhetlig planlegging av området. Dagens forslag med gjennomsnittshøyde gir alt for stor frihet for utbyggerne. Siktlinjene bør være bindende.

### **Plassering av sentrumet**

I løsningsforslaget for Høvik, planlegges sentrumet å legges lenger nord. Det betyr at det planlegges for å splitte opp sentrumet ved å legge boligfelt mellom biblioteket, kirken og næringen. Vi mener at fokuset bør være å lage ett godt lokalmiljø der man legger til rette for å bevare det gode samarbeidet som allerede er på Høvik. Vi mener det bør etterstrebes å lage ett sentrum som inneholder både næring og ikke-kommersielle møteplasser (kirke og bibliotek), samt knutepunkt for gang- og sykkelferdselsåre. Da vil sentrumet være et godt og levende sted å være hele uka, hele døgnet og hele året, ikke bare i åpningstidene.

Ved å legge butikker og funksjonene foreslått for torg B nær kirke og bibliotek i stedet (torg D), vil vi fortsatt kunne ha et tett samarbeid om lokalsamfunnstiltak og sambruk av parkeringsplasser da vi stort sett har ulike tidspunkt med flest besøkende.

### **Regulering av tomt**

Når det gjelder kirkens tomt der Hynion ligger i dag, er det viktig at hele tomten reguleres med store frihetsgrader til å kunne utnytte hele tomten, til f.eks næring/kultur/kontor/offentlig. Vi ser for oss på sikt at denne tomten kan brukes til samfunnsnyttige formål, som for eksempel idrettshall, helsehus i samarbeid med kommunen eller utvidelse av kirkens kontorer og møtelokaler eller andre funksjoner.

### **Andre ønsker for Høvik**

Høvik skal være et hyggelig og trygt område hele uka og døgnet igjennom. Vi tror at for å skape et godt og inkluderende nærmiljø og møteplasser så er det viktig at det er mennesker som ønsker å være der og bruke området hele tiden. Da er det viktig at ikke-kommersielle aktører som har åpent utover butikkenes åpningstider, oppleves som en del av sentrumet. På Høvik er det naturlig at disse ikke-kommersielle aktørene er biblioteket (inkl. MER-åpent), kirken, parker og områder der man kan spille ball og liknende. Disse er også viktig for å motvirke utenforskap og ensomhet. Vi ser det er viktig at det blir bruksområder med flat plen og for eksempel 5-erbane og ikke bare pynteparker da Høvik-banen allerede mangler kapasitet.

Jernbanen er en stor barriere mellom øvre og nedre Høvik. Kirken er kirke for begge sider. Viktig at det lages gode løsninger for trygge krysningspunkter både ved stasjonen og ved kirken.

### **Våre bekymringer er:**

- Parkeringsbehovet kirken, menighetshuset og biblioteket har hele uken igjennom, til både fest og begravelser samt kor, klubber, gudstjenester og møter

- Hva splittelse av næring og ikke-kommersielle samlingspunkt vil gjøre med Høvik sentrum, nabolaget og fellesskapet på Høvik
- Det foreslås julegrantenning på torg B, dette er allerede et stort og eksisterende arrangement der hele nærmiljøet møtes og samles på kirkebakken. Julegrantenningen er et samarbeid mellom: Høvik bibliotek, Høvik biblioteks venner, Høvik kirke, Høvik vel, Høvik verk vel, Blommenholm vel, Fagerstrand vel, Høvik verk speidergruppe, Høvik verk skolekorps og Høvik Blommenholm Løkeberg skolekorps og Meny spanderer mat til de mange hundre som kommer. Vi har også Vårfest sammen. **Vi ønsker at det bygges opp under eksisterende viktige samarbeid og arrangementer som allerede er**, i stedet for at næringen skal bli bedt om å lage konkurrerende tilbud.



Med vennlig hilsen Høvik menighet,

Inger Lise Lerø

*Menighetsrådsleder*

Birgit Johanne Wirgenes

*Daglig leder*



## Høringsinnspill til «Høvik sentrum - planprogram med byplangrep»

ArkivsakID 19/23497 og planID 201902.

Vi takker for at vi får sende inn våre merknader til planprogrammet og vil innledningsvis i høringsinnspillet si litt om kirkens fotavtrykk og bidrag i lokalmiljøet.

### Kirkens bidrag på kulturfeltet

Kunst, musikk og kultur er viktige elementer i et lokalsamfunn. De skaper fellesskap, tilhørighet og beveger noe i mennesker. Rambøll Management Consulting har gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av Den norske kirkes bidrag innen kultur og kulturarv. Denne rapporten løfter frem det store arbeidet som skjer i landets menigheter og kirkebygg og får frem kirkens rolle som formidler og kulturaktør i lokalsamfunnet. *Rapporten kan leses her:*

<https://www.kirken.no/nb-NO/om-kirken/aktuelt/kirken-bidrar-med-flere-milliarder-pa-kulturfeltet/>

Høvik kirke, sammen med bibliotek og menighetshus, er et veldig godt og tydelig eksempel på dette.

### Arbeid mot utenforskap

Høvik menighet har et stort ungdomsarbeid med flere ukentlige aktiviteter. Dette er viktige rusfrie lavterskel arenaer for veldig mange ungdommer ukentlig - i en tid hvor det ellers er mangel på tilsvarende arenaer. Veldig mange ungdom trenger et sted å samles uten at det må være relatert til en bestemt organisert aktivitet. Dette er et viktig lokalt virkemiddel som er med å redusere utenforskap.

### Eldreomsorg – Inkluderende fellesskap

Tilsvarende har kirken en viktig rolle i eldreomsorgen der den skaper mange forskjellige inkluderende fellesskap for eldre og svakerestilte. Dette er viktige arenaer for å skape samhold og redusere ensomhet, og et betydelig virkemiddel for at eldre skal kunne bo lengre i eget hjem.

**Tilgjengelighet** er helt avgjørende for å kunne opprettholde og videreutvikle den viktige rollen og posisjonen som kirken, menighetshuset og biblioteket har på Høvik. Vei, parkeringsplasser og nærliggende bebyggelse er viktige faktorer for å opprettholde tilstrekkelig tilgjengelighet.

### Vårt innspill til denne høringen har derfor i hovedsak to hovedpunkter:

- Tilgjengelighet til kirke, menighetshus og bibliotek - inkludert tilstrekkelig parkering
- Kirkens plassering i bybildet

***Vi viser samtidig til eget høringsinnspill fra Høvik menighetsråd.***

#### 1. Tilgjengelighet til kirke, menighetshus og bibliotek – inkludert tilstrekkelig parkering

##### ***Parkering***

Vi kan ikke se at det i fremlagte planer er tydeliggjort hvordan man tenker parkering med tilstrekkelig antall parkeringsplasser i forbindelse med kirken, menighetshuset og biblioteket. Parkeringsnorm for leilighetsbebyggelsen kan ikke være ment å skulle dekke planområdets totale parkeringsbehov. Nærliggende sideveier og bebyggelse har heller ikke kapasitet til å dekke opp for parkeringsbehov ved større arrangement på kirkeområdet. Menigheten har selv anslått sitt behov til minimum 200-250 parkeringsplasser og dette dekkes i dag opp ved parkeringsplass sydøst for kirken (sone D) og sambruk av dagens parkeringsplasser tilknyttet nærliggende næring/butikker.

Dagens naturlige nærhet mellom næring og ikke-kommersielle møteplasser (kirke og bibliotek) er foreslått brutt ved flytting av «blandet formål kontor/næring/bolig» til sone B.



## **Konkret forslag:**

- A. Det etableres et eget parkeringshus på tomten (sone D) sydøst for kirken der det i dag er parkeringsplass. Dette vil ligge 100% innenfor kommunens parkeringsstrategi vedtatt 22/6-22, der det er uttalt løsning at bilparkering plasseres i P-hus i utkanten av sentrum. Dette er ekstra viktig hvis man ikke imøtekommer forslag nevnt i pkt B.
- B. Butikker og funksjonene foreslått for sone B flyttes til sone C, nær kirke og bibliotek, slik at man vil kunne fortsette sitt tette samarbeid om lokalsamfunnstiltak og videreføre god sambruk av parkeringsplasser siden man i hovedsak har ulike tidspunkt med flest besøkende.
- C. For å kunne oppfylle kirkens samfunnsoppdrag er man helt avhengig av tilstrekkelig nærliggende parkeringsmulighet. Dette er løst på forskjellige måter rundt alle kirkene i Bærum ved innfartsparkering, parkeringsplasser til skoler/sykehus/eldresenter/næring, egne plasser og annet.

## **Sykkeleक्सpressvei**

Det er viktig at sykkelveien legges i utkanten av kirketomten og på ingen måte legges via kirketomten.

## **Gangbro fra Kirkehøyden til Høvikveien**

Det er veldig positivt med gangbro fra Kirkehøyden til Høvikveien så lenge den ikke inkluderer sykkelvei ref. forrige avsnitt.

## **2. Kirkens plassering i bybildet – nærliggende bebyggelse og siktlinjer**

### **Siktlinjer**

Planprogrammet er veldig tydelig på ønsket om å opprettholde kirkens sentrale posisjon i byutviklingen på Høvik, og det er veldig positivt, men mange formuleringer er ikke tydelige nok slik de står. Ordet *bør* og formuleringen *opplevd høyde* er begreper som åpner for avvik i senere behandling og inneholder risiko for at kirken forsvinner i like høy bebyggelse.

### **Nærliggende bebyggelse som hører sammen**

Som nevnt under pkt 1 B er vi opptatt av naturlig nærliggende bebyggelse til kirkehøyden, og den naturlige interaksjonen mellom disse. I løsningsforslaget for Høvik planlegges det for å splitte sentrumet ved å legge boligfelt (sone C) mellom biblioteket/kirken og næringen. Vi mener at fokuset bør være å lage **ett felles sentrum** der man legger til rette for å bevare det gode samarbeidet som allerede er på Høvik og opprettholder naturlig sambruk av infrastruktur.

### **Konkret anmodning:**

1. Reguleringsplan(ene) må være konkrete og tydelige i forhold til høyder og utnyttelse. Vi mener det er viktig at byggene i området ikke bare reguleres i opplevd høyde, men at det blir satt en tydelig bestemmelse for å sikre en helhetlig planlegging av området. Dagens forslag med gjennomsnittshøyde gir alt for stor frihet for utbyggerne. Siktlinjene må være bindende.
2. Det bør etterstrebtes å lage ett sentrum som inneholder både næring og ikke-kommersielle møteplasser (kirke og bibliotek), samt knutepunkt for gang- og sykkelferdselsåre. Da vil sentrumet være et godt og levende sted å være hele uka, hele døgnet og hele året - ikke bare i åpningstidene.

Vennlig hilsen **Kirkelig fellesråd i Bærum**

Morten Berge, rådsleder

Kristin Anskau, fung. kirkeverge



Strandveien inn til Geneve.

## Om oss

Bærumsyklisterne er et interessefelleskap for alle typer syklister i Bærum. Vi har ikke en politisk tilknytning eller uttalte mål, ut over at vi jobber for sykling og en bedre sykkelinfrastruktur. Gruppen organiseres via Facebook og har per dags dato 670 aktive medlemmer.

## Om sykkeleक्सpressveien

Sykkeleक्सpressveien langs E18 skal avløse en strekning som i dag har mye sykkeltrafikk, men som er anlagt med utidsmessige løsninger med lavt sikkerhetsnivå, direkte farlige kryssløsninger og særlig lav trygghetsfølelse for uvante og forsiktige syklister. På lange

strekninger, blant annet Høviksvingen og Markveien, mangler tilrettelegging fullstendig. Det er derfor viktig at disse avsnittene blir erstattet snarest mulig.

Vi ber om at det spesielt legges vekt på at:

- Sykkelveien avskjermes fullstendig fra gangtrafikk i aksene Sandvika-Oslo. Det er naturlig at sykkelveien legges inntil den kommende fylkesveien, på det som i dag er E18, og at arealet avsettes eksklusivt til sykling. Kryssinger av bil- og fottrafikk må unngås eller holdes på et absolutt minimum. Der det legges opp til fotgjengerkryssinger, må det utformes slik at:

- o Sykkelekspressveien ikke blir en naturlig ventesone for fotgjengere mens de venter på å slippe over fylkesveien.
- o Man unngår en «levende elv» av fotgjengere når ankommende tog



tømmes, folk veksler mellom buss og tog eller i morgenrushet når pendlere er på vei til toget. Fotgjengerovergangen i østenden av Lysakerlokket fungerer som et godt eksempel på hvordan slike kryssinger ikke må utformes.

- Det må på plass en trygg og effektiv sykkelforbindelse på tvers av E18. Sroveien mangler i dag tilrettelegging i det hele tatt. Siden dette er en viktig skolevei, bør det legges stor vekt på å få på plass forbindelsen fra Kirkehøyden til nordsiden. Langs Sroveien og over Høvikbroen, må det på plass en sykkelvei med fortau.
- Høvikbroen bør bli stående som areal for gående og syklende, blant annet fordi fylkesveien får svært mye trafikk også etter omleggingen. Gående og syklende må uansett skilles effektivt. Selv om begge gruppene er myke trafikanter, beveger de seg i fullstendig forskjellige mønstre. Manglende separasjon vil føre til at fotgjengere føler seg utrygge, mens syklister ikke kommer seg frem på et noenlunde effektivt vis.
- Sykkeltrafikk til og fra Sroveien må flettes inn på sykkelekspressveien på en god og effektiv måte – og så tidlig som det lar seg gjøre. Dette kan senest skje ved dagens ST1-stasjon.





- Sykkelekspressveien må anlegges uten unødvendige høydeforskjeller. Illustrasjonsmaterialet fra eksisterende regulering av rundkjøringen ved Høvik kirke, viser at man skal sykle over en bro over lenken mellom rundkjøringen og Sandviksveien, umiddelbart etter at sykkelveien har passert på undersiden broen fra Sandviksveien til Ramstad-siden. Høydeforskjellen på rundt 10 meter vil være både betydelig og komme med stor stigning. Det er både svært uheldig og unødvendig. Det eneste riktige er at det bygges en kulvert ved Høvik Kirke.



- Det må sikres tilstrekkelig med påkjørsler til sykkelekspressveien, slik at den blir tilgjengelig for beboerne på nedre Høvik. Videre er det avgjørende at syklistene kommer seg raskt inn på sykkelekspressveien, slik at fordelene av ny sykkelvei ikke

blir utradert av at man må sykle på trafikkerte veier, slik som Sandviksveien, og gjennom farlige kryss for å komme dit. Minst en påkjørsel må ligge på vestsiden av Høvik kirke, slik at det ikke blir nødvendig å sykle gjennom fotgjengerarealet i Høvik sentrum for å koble seg på sykkelekspressveien.

- Rundkjøringer må ikke etableres på veier hvor det er meningen eller naturlig at syklistene opptrer i blandet trafikk. Gjennom en lang rekke påkjørsler og personsaker, ser vi at rundkjøringer som de på Høvikbroen, ved St1-stasjonen og ikke minst på Lysakerlokket, utsetter syklistene for ekstrem risiko. Det grunnleggende problemet er at rundkjøringer flytter syklistene bort fra bilistenes oppmerksomhetsområde. Videre ser vi at der hvor enkelte retninger i rundkjøringene fremstår som «åpne» for bilistene, bremser de mindre ned og i hovedsak ignorerer syklistene. Dette ser vi både når bilistene kjører av fra E18 og inn i rundkjøringen ved St1-stasjonen og når de kommer ned Snoveien og inn i rundkjøringen på Høvikbroen. På toppen av dette har vi spesielt store rundkjøringer, slik som den på Lysakerlokket, hvor syklistene må tvinge seg ut i midten av rundkjøringen for i det hele tatt få noen oppmerksomhet. Slike konstruksjoner er i praksis ikke egnet eller forsvarlig på veier hvor syklistene skal kunne ferdes trygt.

For Bærumssyklistene

Ole Christian Hole



Bærum kommune  
post@baerum.kommune.no

Referanse:  
PlanID 2019022  
ArkivsakID 19/23497

Vår saksbehandler:  
IB/EB

Saksnr:  
7/22

Dato:  
130125

### **Høringsuttalelse arkivsakID 19/23497 ang Høvik sentrum**

Vi viser til sakens dokumenter og vår tidligere uttalelse datert 300822.

Planprogrammet med byplangrep for Høvik bygger blant annet på en stedsanalyse som er en god beskrivelse av Høvik i dag – ikke minst det som er av bevaringsverdige bygninger og miljøer. Høvik sentrum er svært trafikkbelastet og lite tilrettelagt for myke trafikanter.

Før utbyggingen av E18 var det en tverrforbindelse på bro mellom Høvikveien og kirkekollen. Vi mener det er et godt grep å legge opp til en ny tverrforbindelse i tilnærmet samme trase slik planen foreslår for myke trafikanter. Dette bør kunne realiseres så snart som mulig, slik at denne trafikantgruppen blir ivaretatt både mens utbygging på Høvik pågår og videre fremover.

Planprogrammet omfatter alternativer med å rive eksisterende veibro over E18 og ombygging til krysningstrase for sykkel og gange. Broen med tilførselsveier danner i dag en barriere. Fortidsminneforeningen mener at Høvik som senter, vil bli mer åpent og sammenhengende dersom broen rives. Etter vårt syn bør gode trafikkklønsninger prioriteres fremfor kompakt utbygging.

Fortidsminneforeningen er opptatt av å bevare tidsdyben på Høvik gjennom bevaring av eksisterende bygninger og miljø. Selv om det bare er noen av bygningene som er vurdert som bevaringsverdige i planarbeidet, så har de stått der i lengre tid og er viktige deler av Høviks identitet. O.H. Bangs vei 15-17 er karakteristisk for sin tid og kan med fordel bevares og helst bør fasadene tilbakeføres til sitt opprinnelige uttrykk med modernistisk og brutalistisk betongarkitektur. Vi mener bevaringsperspektivet er klima- og miljøkløkt, og bør komme klarere til uttrykk enn det planprogrammet legger opp til.

Høvik kirke er den viktigste symbolbygningen og et karakteristisk landemerke på Høvik. Vi er positive til forslagene om å åpne siktlinjer og etablere forbindelser til kirkekollen.

Planprogrammet fremhever at ny utbygging skal fremstå med varierte fasader, høyder og arkitektoniske uttrykk. Det er positivt.. Imidlertid mener

Fortidsminneforeningen at det er for vagt å legge til rette for gjennomsnittshøyder slik planprogrammet gjør. Erfaringsmessig vil utbyggere presse på for å oppnå størst mulig byggevolum og høyder. Vi viser til utbyggingen av Stabekk sentrum hvor det er satt miljømål for maksimal høyde, volum, material- og farvevalg på ny bebyggelse. Utbyggerne på Stabekk har uten unntak, søkt om dispensasjon fra høydekravet på den enkelte eiendom. Fortidsminneforeningen mener at det må settes skal-krav til maksimale byggehøyder, og disse må ikke rage høyere enn kirkens gesimshøyde. Slik vil kirken fortsatt kunne være det karakteristiske landemerket på Høvik.

Med vennlig hilsen,

Elisabeth Blichfeldt (sign)  
styreleder  
Bærum lokallag av Fortidsminneforeningen

Kopi:  
[oslo-akershus@fortidsminneforeningen.no](mailto:oslo-akershus@fortidsminneforeningen.no)

13. jan. 2025

Side 1/3

Bærum Kommune  
Plan- og bygningstjenesten  
Deres ref.: planID 2019022, saksnummer 2019/23497

## **Innspill til Sak Høvik sentrum – planprogram med byplangrep**

Høvik Verk vel har følgende innspill til saken.

### **Et semtrumsmiljø på beboernes premisser:**

Planprogram med byplangrep må resultere i et triveligere Høvik sentrum med gode bykvaliteter for dagens beboere og fremtidige generasjoner. Det må legges vekt på å skape møteplasser og å legge til rette for trivsel der folk og grøntområder skal ha forrang foran fart, støy og forurensing, og dessuten; et kortreist sentrum med tilgang til sentrale tjenester som tilrettelegger for gange og minsker behovet for å kjøre bil. Dette reflekteres i lokalmiljøets arbeid med nye Høvik sentrum. Vi ønsker oss et forbildeprosjekt som gjør at folk i ettertid slår fast at stedet har fått et virkelig løft.

Vellet har i dette arbeidet vært opptatt av å ivareta menneskene som bor på Høvik og passe på at det er det langsiktige hensynet til innbyggerne som må avgjøre våre valg. Det er dette som er vellenes oppdrag overfor innbyggerne.

### **Gang- og sykkebro fra Høvikveien til Høvik kirke må forseres:**

Høvik Verk vel er særlig opptatt av å få til en god og trygg løsning for fotgjengere og syklister på tvers av de barrierene som jernbane og hovedveier representerer.

Barn og ungdom fra øvre og nedre Høvik krysser disse barrierene for å gå på skole, drive idrett og delta i ulike kulturaktiviteter. Det skjer ofte i rushtiden da det er stor trafikk på veiene, særlig over Høvikbroen der veien er dårlig tilrettelagt for sambruk mellom bilister og myke trafikanter.

Vellene på Høvik har lenge arbeidet for en gang- og sykkelbro fra Kirkehøyden til Høvikveien. Her var det bro før E18 kom og i planprogram med byplangrep for Høvik sentrum anbefaler Bærum kommune broen. Denne vil imidlertid ikke bli bygd før tidligst når arbeidet med Høvik

sentrum starter om 5-6 år. Så lenge kan vi ikke vente, det betyr alt for stor risiko for ikke minst skolebarna våre.

Høvik Verk vel er positiv til at nåværende Høvik bro blir regulert til gang og sykkelvei. En ekstra planfri overgang er bra for trafikksikkerheten for mange trafikanter. Det vil imidlertid bli mye byggearbeid og trafikkfarlige situasjoner rundt broen når nye Høvik sentrum skal bygges. Dette er enda et viktig argument for å forsere byggingen av gang- og sykkelbro over Kirkehøyden for å forsikre at lokalsamfunnet har minst en trafikksikker planfri overgang mens utbyggingen pågår.

### **Grøntområder beholdes og viderutvikles:**

Høvik Verk vel er glad for at grøntområdene på Hellevikmyra og Platejordet beholdes og viderutvikles. Vi er sterkt imot å tillate å bygge ned og fortette disse grøntområdene nå eller i fremtidige arealplaner.

### **Kirkehøyden revitaliseres og biblioteket som møteplass og kulturbygg forsterkes:**

Når gang- og sykkelbro fra Høvikveien til Høvik kirke er på plass ligger alt til rette for å revitalisere Kirkehøyden og knytte den enda sterkere til sentrumsfunksjonene, og beboerne på øvre og nedre Høvik. Kirken og menighetshuset er idag en vital møteplass for frivilligheten og kulturen på Høvik. Sentrumsutviklingen må i større grad ta disse elementene inn i reguleringsplanene og Høvik bibliotek må ha en sentrall rolle som møteplass og kulturbygg nå og i fremtiden.

Det bør vurderes å øremerke parkeringstomten på motsatt side av Sandviksveien til kulturformål. F.eks. i kombinasjon med hotell og parkeringshus i kjelleren.

### **Høvik må kobles sammen igjen:**

Prinsippene om å binde Høvik sammen igjen er spesielt viktig for å forbedre bokvalitetene på Høvik. Tiltak som gang- og sykkelbro fra Høvikveien til Kirkehøyden, kulverter under jernbanesporene for å bedre tilkomsten til plattform samt koblinger fra nord til sør på Høvik er særskilt viktig å ta med videre. Bussvei og hovedvei reguleres med 40 km/t fartsgrense, og fotgjengeroverganger med trafikklys må på plass for å ivareta trafikksikkerheten for mange trafikanter.

Ekspress-sykkelveien må kobles effektivt til gang- og sykkelveien over Kirkehøyden og det lokale sykkelveinettet, noe som bidrar til bedre mobilitet på tvers i Bærum og ikke bare på langs inn mot Oslo.

Videre er det viktig at Bærum kommune er sitt ansvar bevisst ved å videreføre samme standard på ekspress-sykkelveien som Staten Vegvesen har foreslått gjennom nye Høvik sentrum. Ekspress-sykkelveien må imidlertid reguleres likt som lokalveien, fotgjengeroverganger med trafikklys må på plass for å ivareta trafikksikkerheten for mange trafikanter også her.

Bruk av bussfilene på lokalveien som beredskapsvei ved stengte tunelløp må utredes nærmere, og det reelle behovet må kartlegges. Høvik Verk vel er sterkt imot at lokalveien skal brukes som beredskapsvei i tide og utide. Det må foreksempel være fult mulig å avvikle trafikken på E-18 ved stenging av felt i ett tunnelløp uten at lokalveien på Høvik benyttes til trafikkfarlig, støyende og forurensende beredskapstrafikk.

I planprogrammet er det foreslått at bilbro over nye fylkesvei fra rundkjøringen ved Høvik stasjon og ned til Høviksvingen bygges om til en gang-og sykkelbro, og bli en hovedforbindelse for myke trafikanter mellom øvre og nedre Høvik. Tilstanden til eksisterende bro vil bli vurdert i det videre planarbeidet, og det vil bli vurdert om denne kan bygges om eller erstattes av en ny bro.

Vi ser at dagens bro vil også i fremtiden vil være en barriere mellom østre og vestre del av planområdet med dagens omfattende bro-kar mot Høviksvingen. Landingspunktet ved Høviksvingen ligger også så høyt at torg/møteplass her vil ligge nærmere 10m høyere enn torg/møteplass ved Helvikmyra. Dette vil vanskeliggjøre sammenhengen mellom disse byrommene, og adkomsten til Helvikmyra fra vestre del av planområdet.

Det må i det videre planarbeidet vurderes om en ny gang- og sykkelbro og traseen for denne vil kunne forenkle situasjonen i dette området.

### **Luftetårn:**

Et av hovedargumentene for nye E18 i tunell er å redusere fossil forurensning til luft fra biltrafikken. Dette er et stort og økende folkehelseproblem.

Vi stiller oss derfor undrende til at luftetårnene fra tunellene ikke har renseteknologi. Denne renseteknologien – såkalte scrubbere – er i bruk både i industri og sjøfart. Vellene ber Bærum kommune om å utrede bruk av denne teknologien i luftetårnene og sikre at rensing av luften i tårnene er med i den videre planleggingen av Høvik Sentrum.

Med vennlig hilsen,

Høvik Verk vel  
v/ styreleder Øystein Goksøyr

Til Bærum kommune  
v/Natalya Dolzhenko  
Rådhuset Sandvika

Fra Fagerstrand Vel Høvik

Deres ref: 19/23497

Høvik, 12. januar 2025

## **Høringsinnspill til «Høvik sentrum – planprogram med byplangrep»**

### 1. Innledning

Fagerstrand Vel representerer rundt 500 husstander på Høvik som er berørt av den utviklingen som skal skje på Høvik.

Vi viser til kommunens brev til Fagerstrand Vel av 25. november 2024 «Høring og offentlig ettersyn – Høvik sentrum – planprogram med byplangrep» hvor høringsperioden settes fra 23. november 2024 til 13. januar 2025.

Fagerstrand Vels høringsinnspill er rettidig.

Vellets innspill bør tillegges stor vekt i kommunens planprogram for Høvik sentrum, da vårt vel er det mest berørte vellet i forbindelse med reguleringen av nytt Høvik sentrum.

Saken er stor og vil få veldig betydning for det sårbare miljøet på Høvik, og det er mange punkter Fagerstrand Vel kunne kommentert. Vellet ønsker å spille inn noen hovedpunkter som kommunen må ta med i planarbeidet fremover.

### 2. Tidligere innspill fra Fagerstrand Vel

29. august 2022 kom det innspill fra Fagerstrand Vel til planarbeidet i Bærum kommune.

Vi viser til vedlagte brev fra 2022 som repeteres som innspill fra Fagerstrand Vel i sak 19/23497. Hovedpunktene er:

- *Ny bebyggelse må legges i harmoni med topografien på Høvik, slik at de høyeste toppene kun blir utbygd med lavest mulig bebyggelse.*
- *Tillat max høyde (inklusive heistårn) for nye bygg rett ved Hellvikmyren må ikke settes høyere enn dagens høyde på O. H. Bangs vei 70.*
- *Fjerne veibroen over dagens Drammensvei*
- *De eldste boligene som nå ligger i området for Høvik sentrum vil ha en særlig identitetsbærende rolle for Høviks unike historie. Fagerstrand Vel synes dette er godt ivaretatt i kommunens anbefalingskart punkt 10, stedsanalysen side 41.*



- *Stripen syd for E18 mellom Bjerkealleen og frem til Strand må tas ut av planarbeidet.*

Torsdag 16. november 2022 var det befaring ved Hellvikmyren med Øystein Kirchner Gjerding og Per Thrane-Nielsen fra Fagerstrand Vel, samt Bærum kommune v/Sara Okhovat og Nataliya Dolzhenko. Her ble det påpekt viktigheten av høydergulering av hus i Høvik sentrum. Fagerstrand Vel uttrykte at nye hus må være mye lavere jo nærmere Hellvikmyren man kommer enn mot dagens Drammensveien. Det ble vist til at dagens takhøyde på House of Control burde være absolutt max høyde på hus mot Hellvikmyren.

4. desember 2022 kom det innspill fra Fagerstrand Vel i sak 22/18376 – Bærum kommunens arealplan. Eposten er vedlagt. Alle punktene i denne eposten repeteres av Fagerstrand Vel som innspill til sak 19/23497, da dette er viktige innspill for Fagerstrand vels beboere.

Av hovedpunkter hitsettes og repeteres som høringsinnspill i sak 19/23497:

- *Gående, syklende og personer med mobilitetsutfordringer (rullestolbrukere, blinde/svaksynte, eldre og andre med mobilitetsutfordringer) prioriteres over bilbruk.*
- *Bevare Hellvikmyren som grønn lunge.*
- *De 3-4 monumentale trærne på Hellvikmyren på hjørnet av O. H. Bangs vei 70 må vernes.*
- *Ingen del av Hellvikmyren må tillates privatisert av beboere, forretningslokaler eller barnehager/skoler som grenser til Hellvikmyren, slik som etablering av private markterrasser, fellesarealer el.l.*
- *Antall boenheter på Høvik må bli meget begrenset*
- *Bebyggelse i fremtidig Høvik sentrum må være i harmoni med topografien (dvs ingen høye bygg på toppen av høydedrag).*
- *Ta hensyn til fremtidig slitasje og økt bruk av strandsonen på Høvik, herunder Kyststien og badestranden på Sarbuvollen som vil bli enda mer benyttet ved en fortetting på Høvik.*
- *Det må ikke være mulig med gjennomgangstrafikk mot O. H. Bangsvei.*
- *Stripen syd for E18 mellom Bjerkealleen og frem til Strand må tas ut av planarbeidet.*
- *Veibroen over Drammensveien må rives og gangbro ved kirkehøyden etableres*
- *Høvik kirke og Glassverkveien blir stoppesteder innenfor sone 1 på buss og tog – det vises til befaring med kommunen 16. november 2022.*

### 3. Barnehage og skoler

Vi ser at barnehagekontoret kommenterer at det bør bygges to barnehager på Høvik i et tyveårsperspektiv. Fagerstrand Vel mener disse må legges på et sted som ikke skaper ytterligere trafikkbelastning i Bjerkealleen, Mellemeveien eller Sarbuvollveien, men legges sentralt i nye Høvik sentrum. Det må settes av tilstrekkelig plass for henting og levering

til barnehage. Det må være en forutsetning for etablering av barnehage at all henting og levering *skal* sluses gjennom Høvik sentrum. (Det vises til eksempelvis Glassverket barnehage hvor barnehagebevillingen har som forutsetning at all henting og levering skjer på allokert plass i Fjordveien.)

Det er ikke tatt høyde for ny skolestruktur på Nedre Høvik. Det må være en forutsetning i planarbeidet at fremtidig skolestruktur tar høyde for befolkningsveksten og at tilstrekkelig areal settes av til skoler og barnehager.

#### 4. Parkeringsplasser

Det må avsettes areal for et stort antall parkeringsplasser for privatpersoner som skal besøke Høvik sentrum med flere tusen nye innbyggere. Parkeringsplassen ved kirken må ikke bli hovedparkeringsplass for Høvik sentrum, da denne er for liten og har allerede et formål for besøkende til Høvik kirke og bibliotek.

Utviklingen av Høvik sentrum må ikke føre til at parkeringsproblematikk forflyttes til Bjerkealleen, Mellemeveien og Sarbuvollveien.

#### 5. Ikke tilkobling av Bjerkealleen/Mellemeveien mot nytt veinett på Høvik sentrum - informasjonsmøtet 2. desember 2024

Representanter fra styret i Fagerstrand Vel var på informasjonsmøtet på Fjordveien barnehage 2. desember 2024. Representantene gjorde det klart på fellesmøtet, at Bjerkealleen/Mellemeveien ikke må kobles på nytt veinett mot Høvik sentrum der dagens bensinstasjon ligger.

Dersom det skal legges ny barnehage på Høvik Sentrum må disse ikke legges på østre side av Hellvikmyren da mange foreldre vil bruke snuplassen ved dagens bensinstasjon til henting og levering. Tilsvarende med bedrifter som mottar leveranser: næringsvirksomhet vil tiltrekke leveranse med lastebiler.

Bjerkealleen er smal, uregulert som kommunal vei, og er ikke dimensjonert for noe som helst gjennomgangstrafikk og er fullstendig uegnet for tungtransport eller lastebiler. Mellemeveien og Bjerkealleen er gater med mye barnefamilier som har potensial for farlige trafikksituasjoner, i verste fall påkjørsler med skader eller dødsfall.

*Fagerstrand Vel ber Bærum kommune bekrefte skriftlig at nytt veinett på Høvik sentrum ikke på noen måte blir koblet på Bjerkealleen/Mellemeveien.*

## 6. Hellvikmyren

I dag er Hellvikmyren en populær grønn lunge som brukes av lokalbefolkningen til hundelufting, trening, turgåing, piknik, frisbee spill, løkkefotball, skigåing og akebakke. Det er satt opp fotballmål, og lag og foreninger bruker plassen til volleyballspilling, festligheter og andre aktiviteter gjennom året.

Om Hellvikmyren skal omreguleres til park og ikke friområde/grøntareal, stiller Fagerstrand Vel spørsmål om hva som skal skje med tilgangen til parken for alle dagens aktiviteter, spesielt løkkefotballen. Om alt reguleres til park, må alternativt område i Høvik sentrum reguleres til ny løkkefotballbane. En liten ballbinge vil være utilstrekkelig.

Fagerstrand Vel repeterer vårt tidligere innspill at ingen del av Hellvikmyren må tillates privatisert av beboere, forretningslokaler eller barnehager/skoler som grenser til Hellvikmyren, slik som etablering av private markterrasser, fellesarealer e.l.

## 7. Plassering av veier i Høvik Sentrum

På informasjonsmøtet 2. desember 2024 ble det presentert skisser som viser at det skal legges en hovedfartsåre gjennom Høvik sentrum kloss opptil nordsiden av Hellvikmyren. Fagerstrand Vel mener denne plasseringen blir sjenerende for beboere i Melleuveien samt svært trafikkfarlig for kryssing av veien for å få tilgang til Hellvikmyren/parken.

Fagerstrand Vel ber om at hovedfartsåren gjennom Høvik Sentrum plasseres lenger mot nord, langs en øst/vest akse midt i nye Høvik sentrum, slik at det blir bebyggelse i randsonen mot Hellvikmyren og ikke en trafikkåre.

Med vennlig hilsen

For styret i Fagerstrand Vel

Øystein Kirchner Gjerding

Vedlegg:

- Brev fra Fagerstrand Vel til Bærum kommune 29. august 2022 i sak 19/23497
- Epost fra Fagerstrand Vel til Bærum kommune 04. desember 2022 i sak 22/18376 hvor brev av 29. august 2022 var vedlagt.

Bærum Kommune,  
By- og områdeutvikling,  
Postboks 700  
1304 Sandvika

Høvik, 10. januar 2024

## **Planprogram med byplanangrep for Høvik sentrum – høringsuttalelse - arkivsakID 19/23497 og planID 201902**

Det vises til presentert forslag til offentlig planprogram med byplangrep for Høvik, planID 2019022, og åpent informasjonsmøte i Fjordveien Barnehage den 2. desember 2024.

Nedenfor kommentarer til presentert skisse til planprogram med byplanangrep for Høvik sentrum til den utlyste høring:

### **1. Unngå ny vollgrav mellom lokalsamfunnene i Nedre og Øvre Høvik**

Høvikområdet (Øvre og Nedre Høvik) har vært et integrert lokalmiljø og landsby siden byggingen av villaområdene fra 1920-tallet og fremover. Barna i Fagerstrandområdet gikk på Høvik skole, Høvik IF, seilforeningen og Kajakklubben var felles idrettslag for alle og Høvik Kirke og butikkområdet på Nedre Høvik var felles samlingspunkter. Nær og enkel tilgang til fjorden og tur og rekreasjonsområder er like viktig for beboerne på Øvre Høvik som for beboerne på Nedre Høvik.

Den gradvise videre utbygging og fortetting har så langt i god utstrekning klart å ta hensyn til dette.

Men trafikkutviklingen på Nye Drammensveien, og etter hvert byggingen av E18 som motorvei tvers igjennom området, har i 50 år etablert en nesten uoverstigelig vollgrav mellom lokalmiljøene på det som etter hvert har blitt Nedre og Øvre Høvik, noe som har komplisert tilværelsen og livet for folket på begge sider av vollgraven, skapt unaturlige skiller og fremtvunget bilen som bindeledd fordi avstandene oppleves som for store og infrastruktur og løsninger bygger på bilen som premiss.

Høvik IF har etablert en kunstgressbane med tilhørende fasiliteter på Øvre Høvik i tillegg til hovedanlegget i Arne Ulstrups vei på Nedre Høvik. Anlegg som benyttes av barn og unge på både Øvre og Nedre Høvik, sammen og om hverandre. Dette er ett eksempel på at mange lokale og ideelle krefter arbeider for å opprettholde og videreutvikle felles aktiviteter og holde på godt fellesskap på tvers av vollgraven, noe som blant annet er viktig å legge til grunn for et godt skolemiljø i vår felles ungdomsskole på Ramstad (før elevene kommer dit). Tross dette sklir miljøene sakte fra hverandre.

**Utformingen av Nye Høvik Sentrum må ha som forutsetning og mål at Nedre og Øvre Høvik igjen bygges tettere sammen som ett lokalmiljø.**

Den foreliggende planskisse er altfor diffus og sprikende i forhold til dette aspektet. Det synes som om det alt overskyggende motivet bak og målet for den tenkte utbyggingen er å «trykke så mange pendlere som mulig inn på togene fra Høvik stasjon», ikke å bygge og videreutvikle et større, men fortsatt like godt, sterkt og felles bo- og levemiljø på Høvik.

Det ble i informasjonsmøtet på Høvik den 2. desember uttalt fra kommunens representanter at man ikke har det ikke finnes en tanke om målgruppene den økte bosetningen og ingen strategi for hvordan bygge lokalmiljøet. Planskissen og fremstillingen av denne, gir så langt inntrykk av at man kun er opptatt av hva som skal bygges – ikke hvorfor det skal bygges og hva som skal oppnås av bærekraftige effekter, sosialt, klimamessig, mv.

**Dette må skjerpes, konkretiseres og tydeliggjøres i planskissen før beslutning!**

## 2. **Utforming av ny fylkesvei er nøkkel og premiss!**

Den planlagte fylkesveien som skal gå tvers igjennom Høvik Sentrum i traséen til dagens E-18 motorvei, er en totalt styrende premiss for miljøet (støy, støv, fremkommelighet, trafiksikkerhet) og trivsel i nye Høvik Sentrum inklusive lokalmiljøene på Nedre Høvik og Øvre Høvik.

- Fartsgrensen må ikke være mer enn **maksimalt 40 km/t.**
- Det må finnes enkle, naturlige og trygge/sikre adkomst og passeringsmuligheter for gående på bakkenivå til jernbanestasjonen, bussholdeplasser, skoler, idrettsplasser og eksisterende lokalmiljøer på Øvre og Nedre Høvik. Det vil si at det må etableres **overgangsfelt med lysregulering på minst 3 steder;**
  - i. til jernbanestasjonen øst fra Nedre Høvik omtrent i høyde ved enden av Bjerkealléen og dagens ubemannede bensinstasjon i Markalléen.
  - ii. til jernbanestasjonen vest fra Nedre Høvik omtrent i høyde med dagens Menybutikk
  - iii. mellom Øvre og nedre Høvik i høyde med jernbaneundergangen i Kirkeveien (som erstatning for den tidligere gangtunnelen som var meget benyttet.

## 3. **Ikke skape Skyggenes dal for landsbyen**

I planskissen skisseres bygningsblokker med gjennomsnitt 5 etasjer, noe som det i informasjonsmøtet den 2. desember 2024 ble utdypet i realiteten kan bety fra 3 til 8 etasjer, dog ikke høyere enn møne på Høvik Kirke. Høvik Kirke ligger på toppen av en kolle og er et høyt bygg i tillegg. **Det er altfor høyt!**

Nye Høvik Sentrum vil være lokalisert vest for stor deler av den gamle villabebyggelsen i Høvik/Strand-området. Så høye bygninger som skisseres så tett på villabebyggelsen vil legge store deler av dette i skygge og ta all kveldssol. Noe som vil forringe livskvaliteten betraktelig og få konsekvens for eiendomsverdier.

På Høvik finnes det i dag ingen bygninger som overstiger 4 etasjer over bakken. På Fornebulandet har man på et helt flatt (og fra før ubebygde!) stort sett klart å holde seg til

4 etasjer, med noen unntak nå nærmest kjøpesentret. I tillegg er det mange åpne flater innimellom bebyggelsen som gir lys og plass til gode felles utearealer.

I Sandvika og Bekkestua ser vi nå det motsatte hvor grådigheten ser ut til å råde. Altfor massive, og ikke minst høye og tette, bygninger skaper kun skygge og uhygge.

**Følg utbyggingseksemplene fra Fornebulandet for utformingen av Høvik Sentrum.  
Bestem at 4 etasjer over bakkenivå er maksimal grense for bygningenes høyde!**

#### 4. Sikre nok parkeringsplasser

Det er antydnet ca. 1150 nye boenheter i nye Høvik Sentrum (altså innenfor det angitte planområdet) og i tillegg et ukjent antall butikker med ukjent størrelse. Det vil innebære et meget stort antall biler for beboerne og de besøkende/handlende. Erfaringene fra Lysaker Brygge og Fornebu (og allerede på Bekkestua?) viser at det bygges for få parkeringsplasser relativt behovet.

I de etablerte villaområdene på Høvik vil det da være fristende for mange å snikparkere. Allerede i dag er det altfor mange parkerte biler i villaveiene og trafikkerte gater som Fagerstrandveien og Fjordveien. Her er det også mange gående, ikke minst små skolebarn. I Fagerstrandveien er det ikke fortau samtidig som bilførere parkerer på begge sider av veien. I Fjordveien er det i praksis kun én kjørebane, men bilene kjører i begge retningene – noen ganger ved å ta fortauet i bruk. Dette skaper uoversiktlige og farlige situasjoner for de gående. Dette er bare to eksempler fra området. Økt parkering på de små villaveiene i området vil øke risikomulighetene og vanskeliggjøre fremkommelighet for eksisterende innbyggere.

- **Det må etableres tilstrekkelig antall (og store nok) parkeringsplasser for boende, handlende og andre gjester innenfor planområdet**
- **Hele Høvikområdet må gjennomgås med hensyn til å øke (og sikre) fremkommelighet og sikkerhet for fotgjengere i området ved bl.a. å bygge fortau der det mangler**
- **Det må innføres parkeringsforbud i tilgrensende villaveier, særlig i Fagerstrandsveien. Påbud om at villa- og rekkehuseiere må ha plass til to biler på egen tomt må håndheves.**

#### 5. Sikre de grønne lungene

Høvik er en landsby med et fint grønt preg, dette må bevares. **Det er meget positivt at Plahtejordet tatt ut av byplanen og fredet!**

Men det totale planområdet som er inkludert (i denne omgang) fremstår som altfor massivt og overeksploatert.

**Den totale planen og utnyttelsen i denne må gjøres lysere og grønnere – og dette må presenteres på en tydeligere måte»**

#### 6. Helheten må konsekvensutredes!

Planarbeidet fremstår som stykkevis og delt. Kanskje til og med noen skylapper på. På Ramstadsletta er det nå ryddet og rensket et meget stort areal. Alle skjønner at det vil komme et neste stort utbyggingstrinn her. Trolig med enda flere boenheter enn det som er tenkt innenfor det planområde som nå skisseres for Høvik Sentrum. Plutselig vil Høvik

alene ha et innbyggertall som er på nivå med en middelstor norsk by.

I informasjonsmøtet 2. desember 2024 ble det fortalt at det ikke finnes noen målgruppeplan for hvilke befolkningsgrupper som skal flytte inn i leilighetene som skal bygges og en konsekvensstrategi for hvilken befolkningsstruktur det vil bli etter ferdigstillingen. «Av erfaringene fra Bekkestua tror vi kanskje at det fremst vil være eldre som selger sine eneboliger som ønsker denne type botilbud og har råd til å kjøpe disse. Ergo at det mest er behov for eldretilrettelegging og ikke så mye skoler og barnehager». Det kan være – eller ikke være. Akkurat nå virker dette som rene gjetteleken. Det må påpekes at det stort sett var eldre som solgte sine eneboliger i området som kjøpte de nye leilighetene i Maries vei og Glassverkveien, men hvor det var yngre barnefamilier som overtok de eneboligene de flyttet fra. Så tross av at det i all hovedsak var eldre som kjøpte de nye leilighetene, så økte antall barn i områdets barneskoler samt antallet aktive barn i Høvik IF!

Hva vil det bety for skoler, barnehagedekning, idrettsplasser, kollektivtilbud, mv.?

Vil det allerede som konsekvens av dette bygges inn tiltak i planene for «Byggetrinn 1», dvs foreliggende planskisse, for utvidelse av banekapasitet for Høvik IF, utbygging av Høvik Verk Skole og Ramstad Ungdomsskole, helsestasjoner/legesenter og så videre??

**Det er ikke mulig å ta klare standpunkter om utbyggingen av Høvik Sentrum uten at helheten for området fra Holtekilen til Blommenholm på begge sider at den nåværende E18 skisseres og beskrives. Dette må fremlegges av Bærum Kommune før endelig vedtak for planen som nå er lagt ut til høring, eventuelt for alternativ både med utbygging av neste etappe for ny E18 Vestkorridoren og et alternativ uten videre utbygging.**

Med vennlig hilsen,



Ingemar Karlsson  
Myrvollveien 5  
1363 Høvik

Til:  
Bærum Kommune

Fra:  
Grunneiere i Høviksvingen 18B og 16B, og Sarbuvollveien 2B

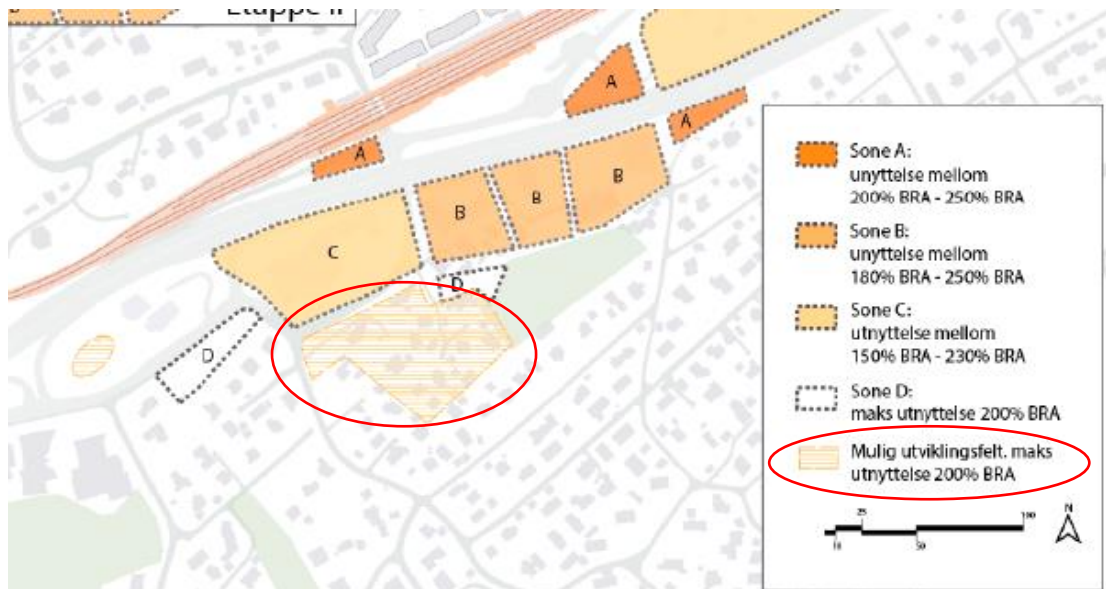
## Høringsinnspill – Planprogram med byplangrep for Høvik sentrum

Det refereres til følgende dokument fra Bærum kommune:

«Oppfølging av vedtak ved 1.gangsbehandling – Planprogram med byplangrep for Høvik sentrum»

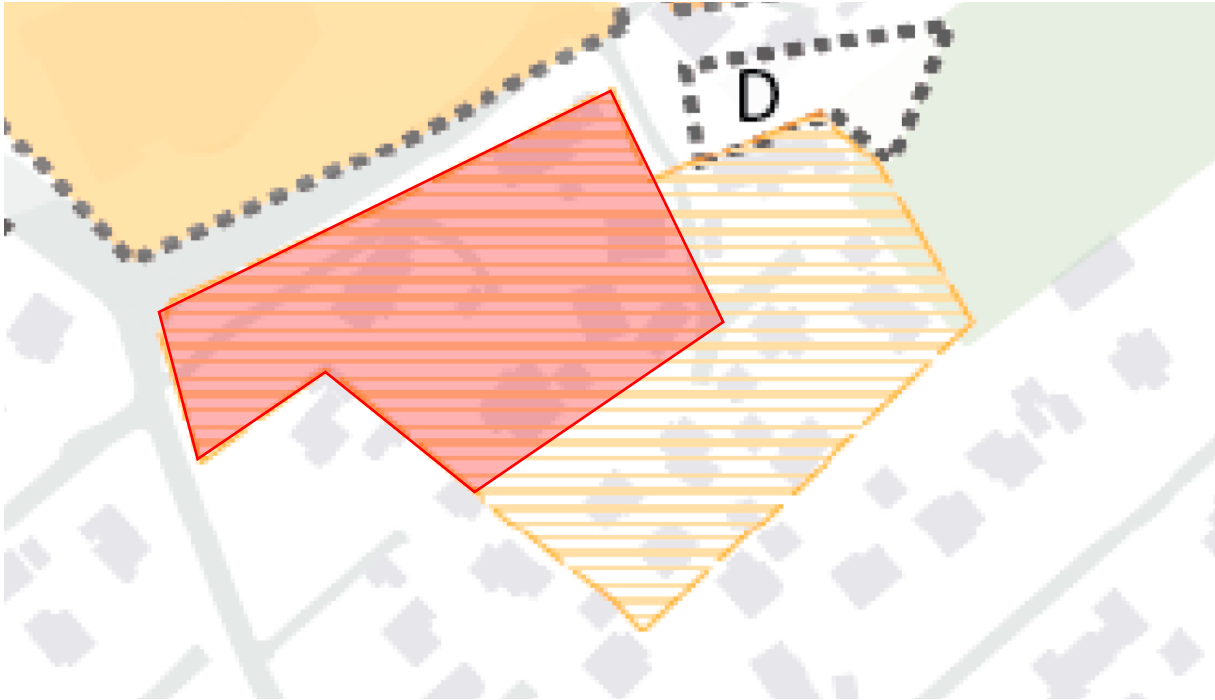
Dato: 13.11.2024  
Arkivkode: GBR-11/89, 202/6,  
202/5, N-515.1,  
PLANID-2019022  
J.postID: 24/229046  
Arkivsaksnr: 19/23497

I dokumentet presenteres to alternativer for soneinndeling. I «alternativ 1» er området med Høviksvingen 18 A/B og omkringliggende bebyggelse definert som mulig utviklingsfelt (skravert område), mens det i «alternativ 2» er utenfor planavgrensningen.



I dette høringsinnspillet ønsker vi å argumentere for at dette området, eller i alle fall deler av det, inkluderes i sentrumsområdet. Vi foreslår da at det defineres som sone D, eller eventuelt som en «sone E» med en noe lavere BRA og gjennomsnittlig høyde. Området vi mener bør inkluderes omfatter Høviksvingen 18 A/B, 16 A/B og Sarbuvollveien 2 A/B, og er skissert i rødt under.





Det er to hovedgrunner til at vi mener dette området burde inkluderes i sentrumsområdet:

1. Nærhet til togstasjon/kollektiv og sentrum tilsier at en fortetting vil være hensiktsmessig
2. Området er egnet for bebyggelse som kan danne en naturlig overgang til sydenforliggende småhusbebyggelse

Dette dokumentet er et felles høringsinnspill for de private grunneierne eiendommene som foreslås inkludert. Det vil si Høviksvingen 18B og 16B, og Sarbuvollveien 2B.

Når det gjelder Høviksvingen 18A, 16A og Sarbuvollveien 2A eies disse av en profesjonell aktør som vil sende et eget høringsinnspill. Men gjennom våre samtaler har vi forstått at de også er positive til å inkludere det foreslåtte arealet i sentrumsområdet.

Mvh

Martin Siljan og May-Britt Siljan - Høviksvingen 18B

Christian Fuchs og Tiffany Sartz-Fuchs - Høviksvingen 16B

June Tan Smith og Ståle Smith - Sarbuvollveien 2B

Til:

Bærum Kommune

Fra:

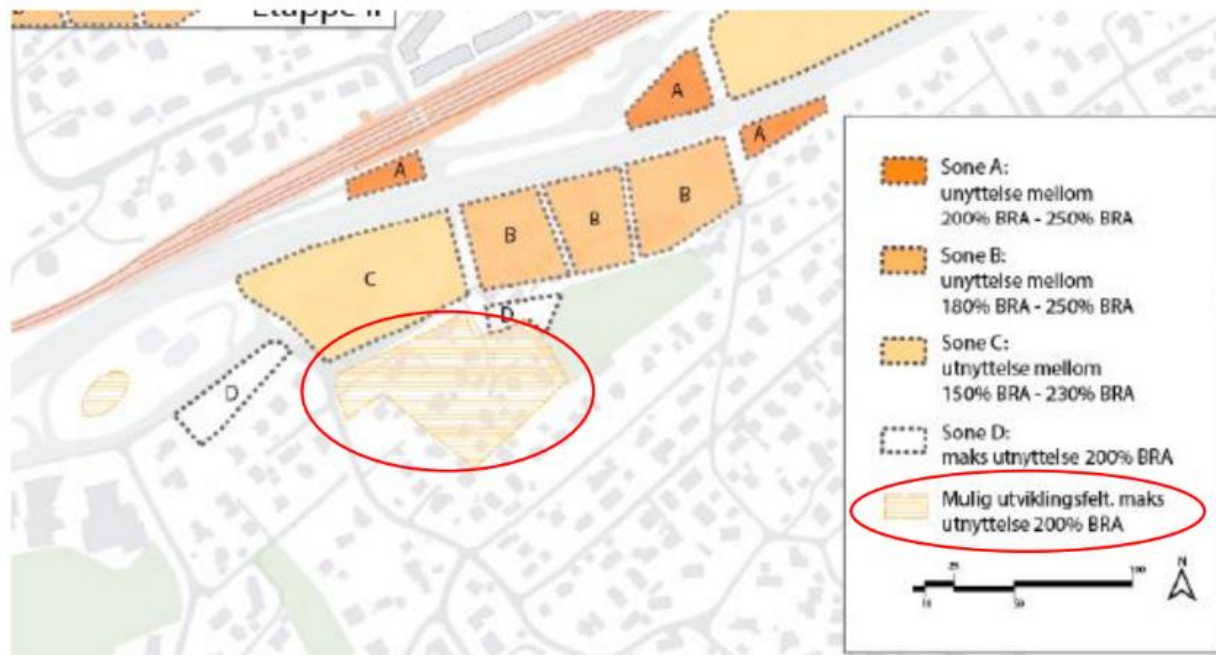
Grunneiere i Høviksvingen 14B, Høvik 1363 (GBR-11/98, Bærum)

**Date: 30.12.2024**

### **Høringsinnspill – Planprogram med byplangrep for Høvik Sentrum**

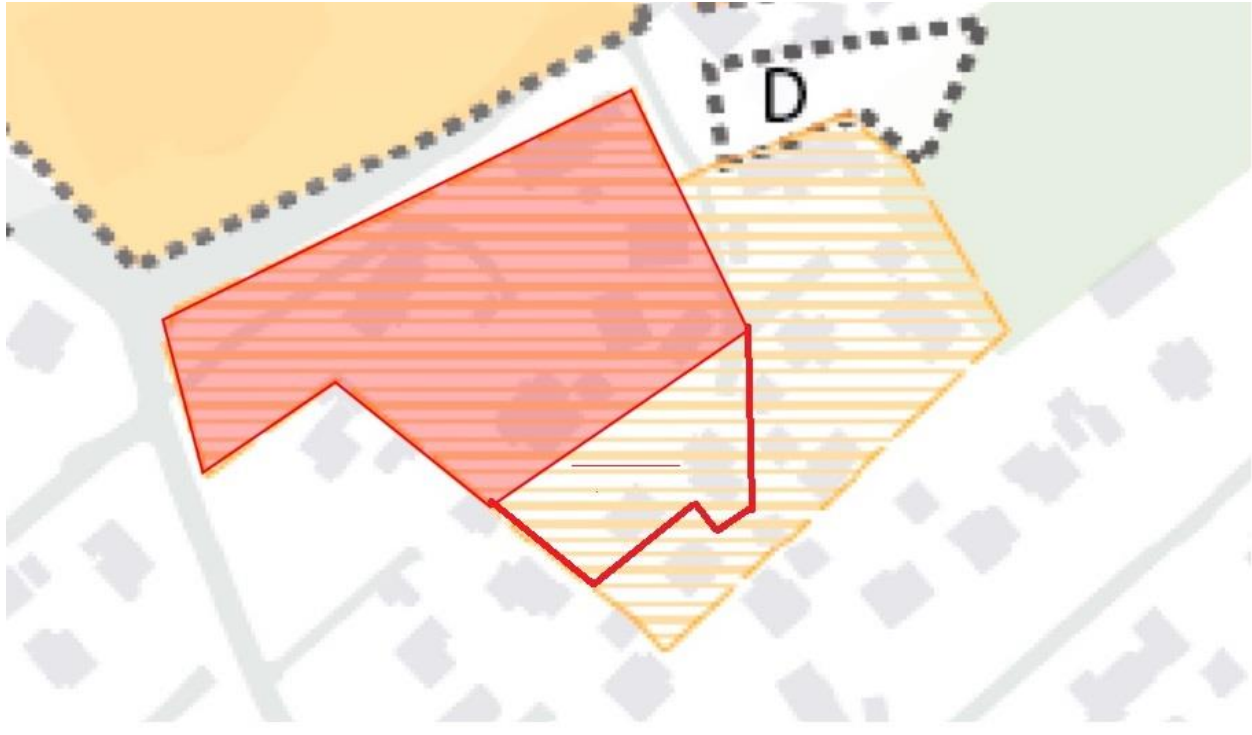
This is in reference to **ArkivsakID 19/23497 og PlanID 2019022 and in addition to DokumentID:2024/244771** related to Høvik Sentrum.

I dokumentet presenteres to alternativer for soneinndeling. I «alternativ 1» er området med Høviksvingen 18 A/B og omkringliggende bebyggelse definert som mulig utviklingsfelt (skravert område), mens det i «alternativ 2» er utenfor planavgrensningen.



Reference to some of the comments shared by our neighbours (**DokumentID:2024/244771**) in which they argue in adding their property to the possible Høvik Senter development area. We would also like to endorse their comments and would like our property to be included as well in as mulig utviklingsfelt (please see area with red line added). The additional area in red line also includes Høviksvingen 14C which we

believe is owned by professional aktør and most likely be also interested in expanding the Høvik senter to include his property.



We also endorse the arguments sent by our neighbours in DokumentID:2024/244771, and believe that adding these properties in Høvik Sentrum will provide with better future utilization for the entire area.

Mvh,

Syed Asad Ali Shah og Hina Sohail Shah

Til:

Bærum kommune

Fra:

Beboere/grunneiere i:

Høviksvingen 12 A

Høviksvingen 12 B

Høviksvingen 12 C

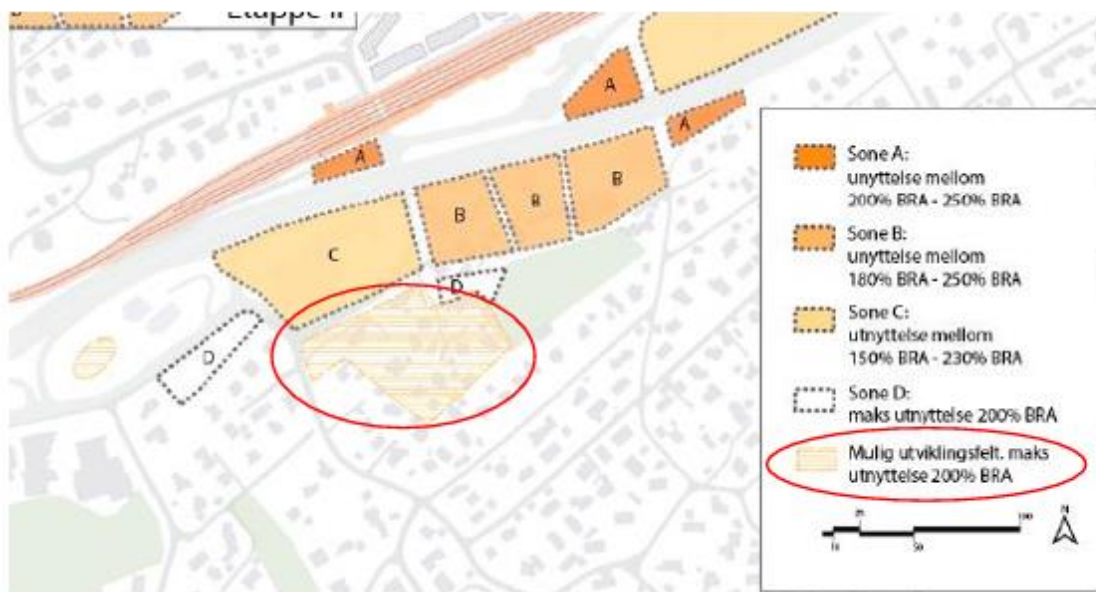
Høviksvingen 14 A

Deres referanse: planID 2019022, arkivsakID 19/23497

## Høringsinnspill – Høvik sentrum – planprogram med byplangrep

Vi viser til planprogram for Høvik sentrum med frist for uttalelse 13. januar 2025. Denne uttalelsen gis på vegne av grunneiere i boligfeltet sør for Høviksvingen.

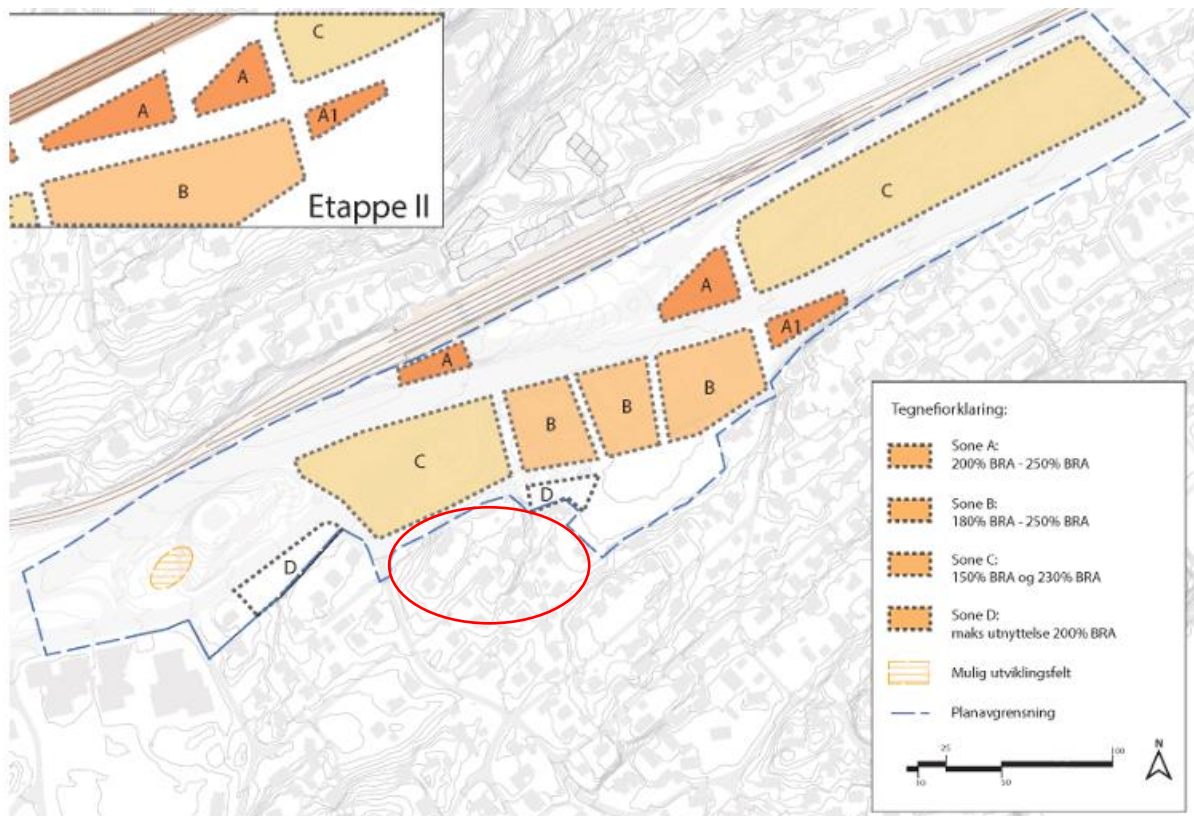
Boligfeltet sør for Høviksvingen var innlemmet i forslaget slik det var fremmet til politisk førstegangsbehandling og var der nevnt som et «mulig utviklingsfelt», men var ellers lite omtalt i forslaget:



Under behandlingen i planutvalget 19. september 2024 ble følgende enstemmig vedtatt som punkt 1:

*Planområdet avgrenses slik det ble vedtatt av Kommunestyret i juni 2023, og slik det fremstår i plankartet med krav om felles plan inkludert Hellevikmyra.*

I dokument 2024/236050 av 21. november 2024 er planavgrensningen oppdatert sammenlignet med saksfremlegget, slik at boligområdet sør for Høviksvingen er utenfor planavgrensningen, i tråd med vedtakene fra Kommunestyret i juni 2023 og planutvalget i september 2024:



Vi støtter den vedtatte planavgrensningen. Vi ønsker å beholde området som et boligfelt med småhusbebyggelse. En slik avgrensning fremstår også naturlig sett hen til terrenget i området. Det aktuelle området har en høyde nord i området som vil skjerme boligfelt i Høviksvingen, Sarbuvollveien og Mellemsveien mot utbyggingen og den bymessige utnyttelsen som det ligger an til i planene som nå foreligger. Planavgrensningen vedtatt av planutvalget vil dermed på en god måte ivareta det politiske ønsket om en tilpasning til omgivelsene i overgangen fra bymessige utviklingsområder til eksisterende bebyggelse.

Foranlediget av høringsinnspill i dok. 2024/244771 av 6. desember 2024 vil vi bemerke at det ikke fremstår som en god løsning at grensen for planen går midt gjennom boligfeltet. Feltet bør ses under ett. Dersom kun høyden nord i det aktuelle området innlemmes i planområdet, vil grensen gå tvers gjennom det eksisterende boligfeltet med småhusbebyggelse. En bymessig bebyggelse på høyden og i skråningen ned mot resten av feltet vil på grunn av den svært korte avstanden og høydeforskjellen til eksisterende bebyggelse bli dominerende i området. Det vil medføre store ulemper for resten av feltet og være i strid med det politiske ønsket om tilpasning til omgivelsene, jf. blant annet dok. 2024/236050 med vedlegg.

Med vennlig hilsen

Jon Sverdrup Efstad og Cecilie Rosting, Høviksvingen 12 A

Steinar Holden og Randi Brekke, Høviksvingen 12 B

Morten Wergeland Brekke og Elisabeth Saatvedt, Høviksvingen 12 C

Thomas Jostedt og Mona Riza Larsen Jostedt, Høviksvingen 14A

**Fra:** Tore Prestegard <to-prest@online.no>  
**Sendt:** mandag 13. januar 2025 11:11  
**Til:** Bærum kommune Post  
**Emne:** Innspill til sikring av utsikt - Sak 19/23497 og planID 201902

**Kategorier:** .....

Viser til planogram med byplangrep - Høvik sentrum - sak 19/23497 og planID 201902

Høvikveien er prioritert sykkelvei. I svingen Høvikveien/Snoveien er det utkjøring for 3 boliger - Høvikveien 3, 5 og 7

Da kommunen eksproprierte deler av Høvikveien 5 for å anlegge Snoveien slik den ligger i dag ble det en krapp sving i overgangen mellom Høvikveien og Snoveien som medførte at Høvikveien 3, 5 og 7 fikk en utkjørsel som kommer brått på for syklister, trafikanter og de som bruker utkjørselen.

Hvis det prosjekteres for økt bredde (inkl. fortau, vei og sykkelfelt) må det hensyntas sikt og sikkerhet for syklister og trafikanter på Høvikveien og for de som bruker utkjøringen. Bakken opp til husene er bratt. Det ligger i dag varmekabler i bakken i oppkjørselen som må sikres blir der videre.

Tore Prestegard  
Grunneier av Høvikveien 5

Bærum kommune

[post@baerum.kommune.no](mailto:post@baerum.kommune.no)

Høvik , 13.01.2025

HØRINGSUTTALELSE – HØVIK SENTRUM – PLANPROGRAM MED BYLANGREP,  
planID2019022, arkivsakID 19/23497

Det vises til høring av revidert planprogram med byplangrep med frist 13.01.2025.

Det er allerede i dag en utfordring med tanke på dagtidparkering i Mellemveien fra de som arbeider i de næringsbygg som ligger i planområdet. Gaten er smal og spesielt vinterstid er det:

- 1) Farlig med dårlig sikt mot barn som går og leker i gaten
- 2) Vanskelig og farlig utkjøring fra husene når det er parkert biler tett opp til utkjøringene
- 3) Vil gi utrykningskjøretøy problemer med framkomst i en eventuell nødsituasjon.
- 4) Utfordringer for varebiler med leveranser til beboere

Det er derfor viktig at det blir tilstrekkelig med parkeringsplasser i planområdet slik at det ikke forplanter seg et økt parkeringsbehov til Mellemveien og øvrige gater i nærområdet.

Med vennlig hilsen

[Sign.]

Anette Bjerke Kolderup

Mellemveien 7

Bærum kommune

[post@baerum.kommune.no](mailto:post@baerum.kommune.no)

Høvik, 13.01.2025

HØRINGSUTTALELSE – HØVIK SENTRUM – PLANPROGRAM MED BYPLANGREP,  
planID2019022, arkivsakID 19/23497

Det vises til høring av revidert planprogram med byplangrep med frist 13.01.2025.

Denne høringsuttalelsen sendes inn på vegne av beboere i Mellemveien, som listet opp avslutningsvis. Som beboere i Mellemveien, som er en gate definert som kulturmiljø med vernet arkitektur, er vi opptatt av hvordan utviklingen av Høvik Sentrum påvirker vår vei og våre omgivelser. Mellemveien er i dag et villastrøk med høyreist eldre villaer, og med romslige grønne hager ut mot gaten. Mellemveien er noe smal (særlig med brøytekanter på vinteren), men intim og med lite trafikk. Dette er en vei der barna løper mellom husene og leker i gata, og skolebarn i området bruker Mellemveien som skolevei. Det er også en vei som er mye benyttet av turgåerne i nabolaget, og mange legger søndagsturen innom nettopp denne veien. Den tåler ikke en stor økning i trafikkbelastningen.

### **1. Mellemveien og risiko for økt gjennomfartstrafikk**

Slik vi oppfatter høringen, er ikke vei fra sør til nord på Høvik med i denne omgang, men vi antar at det kommer i en senere runde. Samtidig ser vi at det er tegnet inn som alternativ et kryss over fylkesvei der bensinstasjonen ligger i dag og over til parkering togstasjon. Vi er bekymret for hvordan tilførselsveien her er tenkt, og frykter at en slik løsning kan føre til mye gjennomfartstrafikk i Mellemveien, jf. at det ikke skal være bilvei i "nye Høvik sentrum". Mellemveien er ikke dimensjonert for gjennomfartstrafikk, med de farer det medfører for både turgåere og barna som bor i gaten. En betydelig trafikkøkning vil også være svært negativt for kulturmiljøet Mellemveien, samtidig som økt sentrumsbebyggelse øker behovet for rolige og grønne villaveier i omgivelsene, der det er hyggelig å gå tur.

Vi har forståelse for at man ønsker minst mulig biltrafikk i Høvik sentrum. Samtidig er det viktig at man ikke legger alle fordelene ved en utvikling inn i planområdet, mens man ender opp med å skyve de negative konsekvensene av utviklingen over på de omkringliggende villastrøkene. Dette er behov som primært bør løses planinternt. Under enhver omstendighet må det sikres at Mellemveien ikke ender opp som en gjennomfartsvei til et eventuelt kryss der bensinstasjonen ligger i dag.



## **2. Byggehøyder og nytt mulig utviklingsfelt**

Generelt er det viktig at høydene på ny bebyggelse harmoniseres godt med omgivelsene, herunder at antall etasjer tilpasses terreng og høyder. Vi ser eksempelvis at Felt D, som ligger på "høyden" og rett ved svingen mot Høvikbroen, er foreslått med muligheter for opptil 3 etasjer. Hvis det tillates tre etasjer med utgangspunkt i høyden, vil dette bli veldig dominerende for omgivelsene, og etter vår mening for høyt. Det bør derfor vurderes å sette en maks kotehøyde for bebyggelse i planområdet, eventuelt differensierte maks kotehøyder for hver av de angitte sonene.

Vi legger til grunn at planavgrensningen som følger av dokumentets punkt 1.4 nå er gjeldende planavgrensning, og at det p.t. ikke legges opp til ytterligere utvikling utenfor denne grensen. Av vedlagt notat fra Kommunedirektøren til planutvalget datert 13.11.24 fremgår under punktet «Differensiering av høyder/utnyttelse» at som alternativ 1 er lagt inn et «Mulig utviklingsfelt, maks utnyttelse 200% BRA i Høviksvingen. Dette utviklingsområdet ligger utenfor planavgrensningen i punkt 1.4. Etter hva vi forstår av tilhørende tabell vil dette kunne innebære bebyggelse med gjennomsnittlig tre etasjers høyde.

Vi forutsetter at dette mulige utviklingsfeltet ikke er en del av denne høringen, og at et eventuelt forslag om å innta dette området som utviklingsfelt i fremtiden blir gjenstand for ny høring. For god ordens skyld vil vi som nærmeste naboer til dette mulige utviklingsfeltet bemerke følgende:

- Det bør som utgangspunkt vises varsomhet med å tillate ett nytt utviklingsområdet i et etablert villastrøk, og da særlig med tanke på hensynet til den omkringliggende villabebyggelsen.
- Hvis det mot formodning skal åpnes for utvikling av dette området i denne omgang – ut over den utnyttelse som allerede er tillatt etter gjeldende kommune- og reguleringsplan – er det av avgjørende betydning at dette gjøres på skånsom måte for omgivelsene, herunder hva gjelder høyder og utnyttelsesgrad.
- I denne sammenheng er det særlig viktig at en eventuell utvikling gjøres med tilstrekkelig tilpassing av høyder i forhold til omgivelsene, både med tanke på maksimal høyde i feltet samt med nedtrapping mot eiendommene som grenser til et eventuelt nytt utbyggingsområde.
- Hvilke høyder som kan tillates i et slikt område må utredes, og konkretiseres før naboene kan ta stilling til et eventuelt forslag om utvikling. Når det gjelder byggehøyder, er det i dette området ikke tilfredsstillende å operere med f.eks. gjennomsnittlig høyde på tre etasjer. Når det kommer til bebyggelse nærmest grensen til tilgrensende naboeiendommer (ex. Hellevikmyra), bør det ikke tillates høyder ut over hva som følger av de alminnelige reglene i plan- og bygningsloven.

- Det må også hensyntas at utviklingsområdet grensen inntil eiendommer med adresse tilhørende Mellemveien, som er definert som Kulturmiljø (ref. ovenfor). Mellemveien er en vei med gammel og høyreist bebyggelse med romslige grønne hager, som ligger relativt fritt fra omgivelsene sine da veien går over en høyde. En ny høyreist bebyggelse i bakkant kan forringe dette kulturmiljøet. Også bebyggelse på tre etasjer kan fremstå som for høyt og dominerende i forhold til kulturmiljøet, dette kanskje særlig hvis slik bebyggelse tillates på den delen av det foreslåtte utviklingsområdet som ligger nærmest eiendommene med adresse Mellemveien.
- Det nevnes også at det foreslåtte utviklingsområdet grenser til Sarbuvollveien 2A og Sarbuvollveien 4, som begge står registrert som kulturminner. Også disse objektene må hensyntas hvis det skal åpnes for videre utvikling av Høviksvingen.

Med vennlig hilsen

[Sign.]

Sven Magnus Rivertz og  
Anne Kathrine Røhne Rivertz  
Mellemveien 5B

[Sign.]

Anders Ombudstvedt og  
Anette Bjerke Kolderup  
Mellemveien 7

[Sign.]

Gro Myking  
Mellemveien 5A

[Sign.]

Bente Lindland Breem  
Mellemveien 4

[Sign.]

Stig Erik Hansen  
Mellemveien 9

[Sign]

Geir og Elin Gulliksen  
Mellemveien 8

[Sign]

Fredrik Hoven og Jenny Westin Wetlesen  
Mellemveien 2B

[Sign]

Henrik Gjerding  
Bjerkealléen 3

[Sign]

Einar Løvoll  
Mellemveien 6

[Sign]

Ian og Lise Tobiassen  
Mellemveien 14

[Sign]

Eirik Nilssen Brøyn og Karen Riekeles Frivik  
Mellemveien 1C

[Sign]

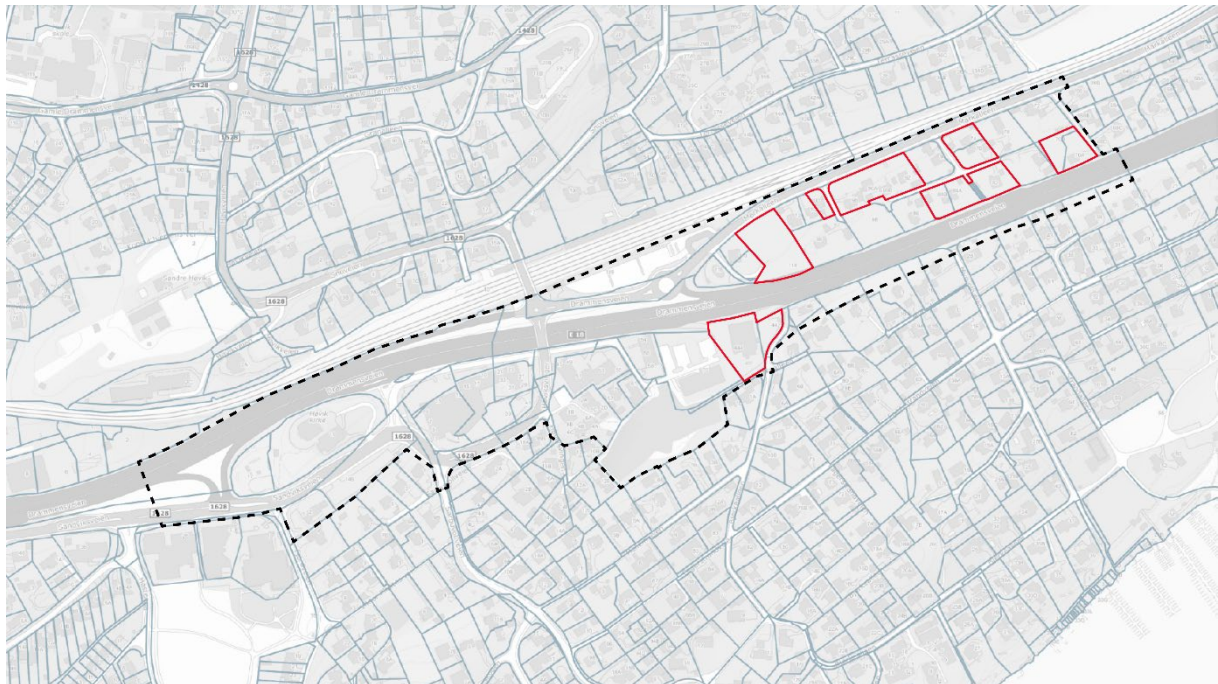
Ann Margaret Hauge  
Mellemveien 11

Bærum kommune  
By- og områdeutvikling  
Postboks 700  
1304 Sandvika  
E-post: post@baerum.kommune.no

20.01.2025

## Innspill til Høvik Sentrum – planprogram med byplangrep, PlanID 2019022 i Bærum kommune.

Avsender av innspillet er en grunneiergruppe bestående av Høvik Eiendom AS (Pay Hus AS/ REBUS Stor-Oslo AS), Ferd Eiendom AS og Boligbyggelaget USBL. Gruppen kontrollerer samlet en stor del av eiendommene i den østlige delen av Høvik sentrum. Plankonsulent er LPO arkitekter as. Deler av innspillet er lik i ordlyd og oppbygging som innspillet fra Centra Høvik Eiendom AS, utarbeidet av Rodeo arkitekter.



Figur 1: Avsender av innspillet kontrollerer eiendommene markert i rødt på diagrammet over

Innspillet representerer eiendommene med gårds- og bruksnummer 14/161, 11/537, 11/536, 14/ 144, 14/148, 14/889, 14/302, 14/149, 14/249, 14/712, 14/293, 14/294, 14/265, 14/753, 14/754, 14/764 og 14/1043 der de overnevnte selskap er hjemmelshaver eller har avtale om å overta som hjemmelshaver.

### BAKGRUNN

Når E18 nå skal legges i tunnel forbi Høvik endres forutsetningene for utvikling av senterområdet betraktelig. Høvik sentrum preges i dag av store transformerbare asfaltarealer, men også kvaliteter som jernbanestasjon i sentrum, et stort grøntområde i Helvikmyra, landmerket Høvik kirke og nærheten til sjøen. Det er i tillegg kort avstand til

både Sandvika og Oslo, det skal bygges en ny høystandard sykkelvei, ny lokalgate med kollektivfelt og BaneNOR har ambisjon om å øke frekvensen på avganger fra Høvik stasjon til 10-minuttersavganger innen 2030.

Alle forutsetninger ligger dermed til rette for å utvikle Høvik som et attraktivt og bymessig områdesentrum som igjen kan binde lokalmiljøet sammen på tvers av dagens barrierer. Utviklingen vil bidra til å oppfylle Bærum kommunes målsettinger om nullvekstmål for biltrafikk og prioritet for kollektiv, sykkel og gange. Høvik bør utvikles med sentrumsfunksjoner som inkluderer variasjon i handel, tjenesteyting og arbeidsplasser, og støttes opp av sentrumsnære boliger som utfyller dagens lokale tilbud.

Planprogram med byplangrep for Høvik sentrum, som nå er ute på høring, skal ivareta krav til felles planlegging og danne grunnlag for videre detaljreguleringer. Planen skal sikre rammene for utvikling av gode og trygge nabolag og oppvekstmiljøer, samtidig som den skal understøtte utviklingen av Oslo-regionen som bo- og arbeidsmarked gjennom å svare ut overordnede nasjonale og regionale føringer.

Høvik er blant sentrumsområdene i Vestkorridoren som er identifisert til byutvikling når ny E18 er på plass i tunnel mellom Strand og Ramstadsletta. Planområdet ligger innenfor bybåndet i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (heretter RPAT) og er definert som et prioritert Områdesenter i Kommuneplanen. De investeringer som nå gjøres i E18-prosjektet og Høvik-tunnelen tilsier at utviklingen av Høvik gis høy prioritet som vekstområde i kommunen.

## **OVERORDNET**

Grunneiergruppen støtter de overordnede grepene i planprogrammet for utvikling av Høvik sentrum og mener arbeidet er godt gjennomarbeidet og forankret hos grunneiere og lokalmiljø gjennom en grundig informasjons- og medvirkningsprosess.

Utviklingen av Høvik vil skje over flere år og må ta høyde for endrede behov i samfunnet. Det er derfor viktig at føringene i planprogrammet ikke er for rigide og begrensende, slik at det kan tilpasses en bærekraftig utvikling - både miljømessig, sosialt og økonomisk. For grunneiergruppen er det ønskelig med fleksibilitet rundt temaene arealformål, utnyttelse og høyder, samt mulighet for justering av endelig plassering og utstrekning av forbindelser og offentlige rom.

Vi mener likevel hovedtrekkene i planprogrammet og byplangrepet samlet sikrer gode forutsetninger for en sentrumsutvikling på Høvik, som både svarer ut nasjonale og regionale planretningslinjer, Kommuneplanen og lokale behov. Forslaget legger til rette for en sentrumsutvikling basert på prinsippet om fem-minutters-byen, med fokus på gode bo- og oppholdskvaliteter, sosiale møteplasser, hverdagshandel og prioritet for fotgjengere og syklistene. Vi ser frem imot et videre tett og konstruktivt samarbeid med

Bærum kommune, veimyndigheter, velforeninger, innbyggere og øvrige grunneiere i området, med mål om å sammen skape et fremtidsrettet områdesenter.

## **PROSESS**

### Fremdrift

For grunneiergruppen er forutsigbarhet og god fremdrift i prosessen svært viktig. Kommunen må ligge i forkant, sette av ressurser og kontrahere rådgivere for VPOR/VPKL- og detaljreguleringsfasene før innværende fase avsluttes, slik at kostnadsberegninger og reguleringsarbeid kan igangsettes så snart som mulig.

Arbeidet med VPOR/VPKL og kostnadsberegninger bør foregå delvis parallelt med detaljreguleringsplanene, slik at prosessene kan informere hverandre og kostnadsberegningene blir mest mulig presise. VPOR/VPKL må vedtas før detaljreguleringene, slik at kostnadsbildet er kjent før man fastsetter endelig utnyttelse.

Det er også ønskelig med delvis parallelle prosesser for detaljreguleringsplane 1, 2 og 3, slik at man får gode grensesnitt, mest mulig effektiv og bymessig arealutnyttelse og minst mulig uprogrammerte restarealer. Parallell regulering prosesser er også hensiktsmessig med tanke på å kunne gjennomføre felles utredninger.

### Insentiv for å sikre fremdrift

For å bidra til at Statens vegvesen opprettholder budsjettinntekter, er det viktig at arealer som ligger innenfor planområdet blir regulert mens denne fasen av E18-prosjektet fremdeles er åpen. Derfor er det helt essensielt at planprosessen holder god fremdrift.

Planlagt fremdrift er skissert med 2.-gangs politisk behandling av Planprogram med byplangrep i 2. kvartal 2025. Deretter skal VPOR/VPKL- og reguleringsprosessene i gang. Utarbeidelse av en reguleringsplan, fra varsel om oppstart til endelig vedtak, kan fort ta inntil 3 år, i mange tilfelle mer. Spesielt med den type kompleksitet vi har på Høvik. Da skriver vi allerede 2028, året tunnelene etter planen skal åpne for trafikk.

Ettersom arealene Staten kan selge ligger innenfor alle de tre første reguleringsplanene, må den forpliktende felles planleggingen resultere i at alle de tre planene utvikles parallelt og godkjennes omtrent samtidig for å løse ut de store pengene.

Det er viktig at alle arealene blir regulert med høy utnyttelse og til utbyggingsformål som muliggjør høy salgsverdi. Disse inntektene kommer ikke nødvendigvis Høvik til gode, siden Staten ikke har noe ansvar for regulering eller bygging av infrastruktur i dagsonen mellom av- og påkjøringene, men de kan bidra til finansiering av områder som Lysaker

kollektivterminal eller andre steder innenfor Vestkorridoren Fase 1. Dette bør være et insentiv for Bærum kommune til å prioritere prosessen og sikre nødvendig fremdrift.

## **PLANGREP**

### Overordnet byplangrep

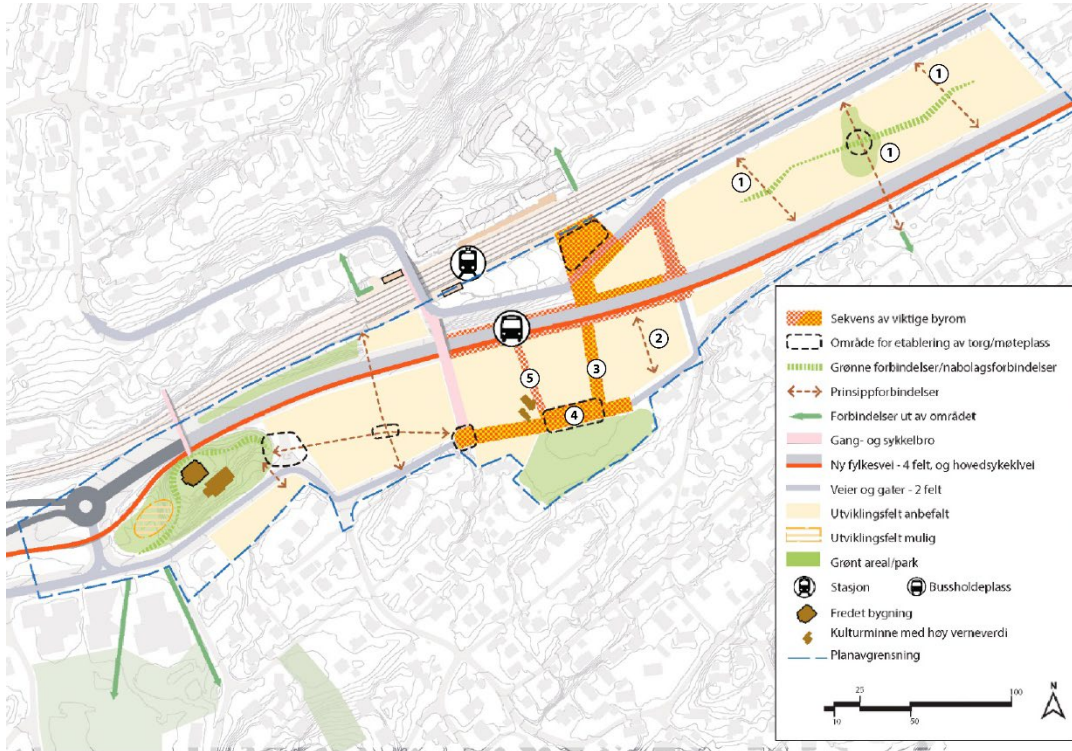
Under kapittel 2.3 Overordnet byplangrep (s.14-15) står det “Kartet for byplangrepet viser prinsipiell lokalisering av byromsstruktur i området som skal følges opp i etterfølgende reguleringsplaner.” Det understrekes videre at kartet beskriver prinsipper og at “det åpnes for tilpasninger i kommende planarbeid”.

For grunneierne er det viktig at det som vises nettopp er prinsipielle grep på dette stadiet, og at endelig plassering, form, utstrekning og størrelser på byggefelt, veiføringer, forbindelser og offentlige rom er åpent for justeringer og kvalitetssikring av arealbruk og rasjonelt byggeri, i kommende fase. Endelig fastsettelse skjer i detaljregulering.

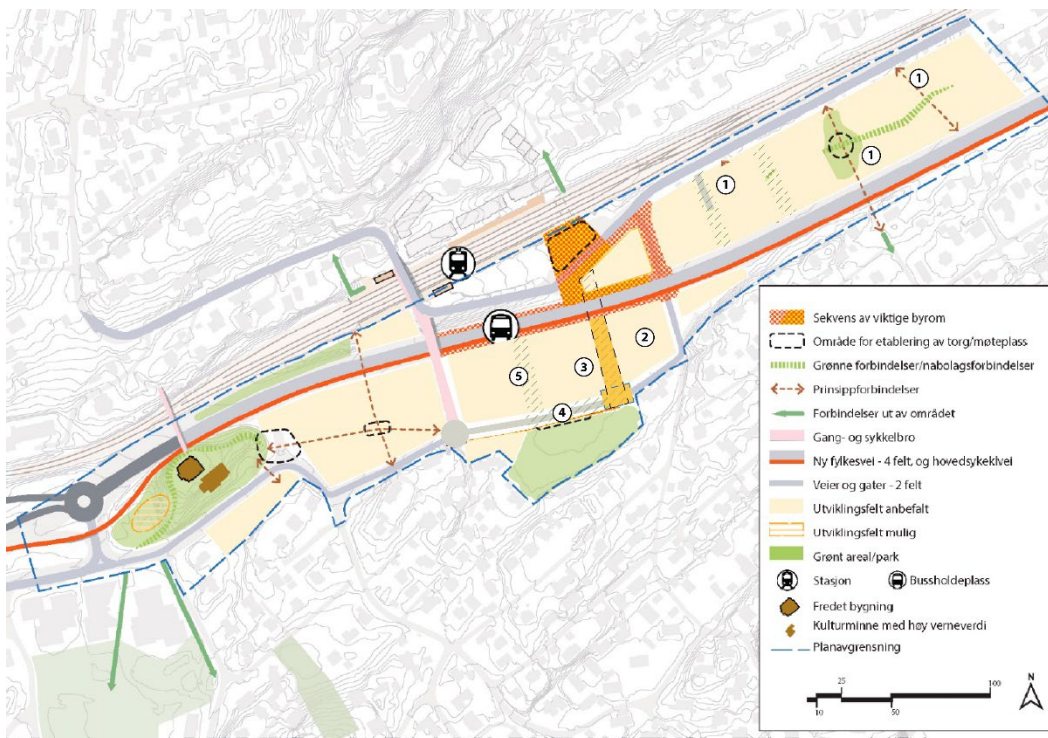
Med dette som forbehold, kan vi stille oss bak hovedtrekkene i plangrepet, med følgende innspill:

1. *Temakart 1 – Overordnet byplangrep*, viser prinsippforbindelser i Markalléen der linjeføringene ligger diagonalt uten målpunkt. Vi er positive til intensjonen, men selve inndelingen bør ikke være bindende og det bør åpnes for en mer ortogonal bystruktur som sikrer rasjonelt byggeri.
2. En prinsippforbindelse gjennom feltet anses ikke som hensiktsmessig, da forbindelsen potensielt deler byggefeltet opp i uhensiktsmessig størrelser. En passasje kommer i konflikt med uteareal for boligene, samt muligheten for å etablere forretningsareal i en base. Programmet er på det nåværende tidspunkt ikke avklart. Den skisserte forbindelsen har heller ingen målpunkter og folk bør heller ledes ut i Allmenningen.
3. Nøyaktig plassering og utforming av Allmenningen må undersøkes nærmere og tilpasses eiendomsgrenser, endelige byggefelt, bygg, samt sol- og vindforhold. Det bør i tillegg sees i sammenheng med hvilket program som tenkes på bakkeplan og spesifikke behov knyttet til dette, (varelevering/ logistikk).
4. Torget som er skissert ut mot parken i sør, fremstår noe overdimensjonert og lite skjermet. Det må undersøkes nærmere hvor stort torget bør være for å ivareta ønsket intimitet og mikroklimatiske forhold. Det er viktig å opprettholde mulighet for nød- og nyttekjøretøy for dette strekket (Høviksvingen). Et for store torgareal i sør vil svekke lokalveien som bygate.
1. Det er som sagt viktig å sikre en kvartalsstruktur med god størrelse. Som for punkt 2, bør denne forbindelsen være en intern prinsippforbindelse, være en del

av boligenes uteoppholdsareal, og ikke defineres som et viktig offentlig byrom.  
Den kan være offentlig tilgjengelig.



Figur 2: Temakart 1 - Overordnet byplangrep - fase 1 (kortsiktig variant)



Figur 3: Temakart 1 - med grunneiernes innspill til reviderte linjeføringer/ kvartalsstruktur som er mer ortogonal.



## Bystruktur

Grunneier legger som premiss at byplangrepets linjeføringer for byggefelt, gater, torg og allmenninger kun er prinsipielle i planprogrammet. For Utviklingsfeltet i Markalléen, er prinsippforbindelsene lagt på skrå ift. Lokalveiens geometri. Høvik Eiendom AS har god erfaring med utviklingen av boligkvarterer. Det er svært viktig at det legges opp til en inndeling som gir rasjonelt byggeri. Det er ønskelig å legge opp til en kvartalsstruktur som er mer ortogonal ift. Lokalveien.



*Figur 4: Clemenskvartalet og Mariakvartalet i Bispevika. Referanser støyutfordringer som bebyggelsen på Høvik vil få, samt en ortogonal struktur med rasjonelt byggeri. Illustrasjon: Oslo S Utvikling*



*Figur 5: Referanse på en mer ortogonal bebyggelsesstruktur som gir et rasjonelt byggeri.*

### Lokalisering av sentrumsfunksjoner

Grunneiergruppen støtter en samlokalisering av nytt sentrum øst for broen, langs en urban allmenning som forbinder stasjonen, handelsfunksjoner og den fremtidige Helvikparken. Konsentrasjon av sentrumsfunksjoner er i seg selv en fordel, i tillegg muliggjør det for at dagens handelstilbud kan opprettholdes i utbyggingsfasen.

### Planalternativ - støtter Østre rampe

Vi stiller oss bak det anbefalte hovedalternativet med gjenbruk av Østre rampe. Løsningen med Østre rampe og kryss med Lokalveien i øst er best egnet til å ivareta logistikk og varelevering, både for stasjonen og sentrum generelt. I tillegg til fordelene knyttet til logistikk, har statlig og regional vegmyndighet vært svært tydelige i sine tilbakemeldinger om at det kun vil tillates ett bilkryss mellom rundkjøringene i hver ende av fylkesveien. Statens Vegvesen har påpekt at alternativet med Vestre rampe er uaktuelt med tanke på kryssløsning mellom Vestre rampe og den nye Lokalveien, da kødannelser for trafikk i østgående retning vil kunne skape tilbakeblokkeringer på E18 i rushtid.

Videre antas alternativet med Vestre rampe å kreve vesentlig høyere investeringer, da dagens rampe må utvides og lokalveien flyttes lenger mot sør for å få til en tilfredsstillende kryssløsning med lokalveien. Dette vil igjen gi mindre rasjonelle og lite arealeffektive utbyggingsfelt nord og sør for Lokalveien, og redusere det totale boligutviklingspotensialet. Vi anser derfor alternativet med vestre rampe som en svært lite realistisk økonomisk gjennomførbar løsning.

Alternativet hvor Østre rampe gjenbrukes anses dermed som det mest hensiktsmessige alternativet å gå videre med. En løsning med en ny Østre rampe, slik det presenteres i det langsiktige alternativet, vil ha en positiv effekt på byutviklingsmulighetene mellom stasjonen og Lokalveien. Endelig valg av løsning bør avklares tidlig.

### Høvikbroen

Det er avgjørende for bymiljøet og bo- og oppholds-kvalitetene i sentrum sør for Lokalveien at Høvikbroen stenges for biltrafikk over Lokalveien, slik at man unngår gjennomkjøringsmulighet for bil i Høviksvingen.

Vi støtter forslaget om at strekningen brukes til gang- og sykkelforbindelse, og mener ombygging av eksisterende bro til dette formålet vil være den mest kostnadseffektive løsningen.

### Lokalveien

Lokalveien må opparbeides som en bymessig gate gjennom sentrum, med byggelinje mot fortau og prioritet for gange, sykkel og kollektiv. Fotgjengere må prioriteres over hensynet til bil- og sykkel fremkommelighet i sentrum. Kryssing av Lokalveien i plan i forlengelse av allmenningen må sikres, i tillegg til kryssningsmulighet over bro i tilfelle stenging ved unntakstilstand. Det bør planlegges for en lavest mulig fartsgrense for å begrense ulykkesrisiko, støy og svevestøv.

Buss får eget kollektivfelt som sikrer fremkommelighet for kollektiv og utrykking i russtrafikk. Det er planlagt for kantstopp for buss ved Høvik stasjon. I tillegg bes det om at det settes av areal for en eventuell senere etablering av stoppested i busslomme. Dette mener vi vil beslaglegge unødvendig mye areal, da utviklingsfeltene på begge sider av Lokalveien allerede er svært presset. Kantstopp krever i seg selv ekstra areal på sørsiden for å unngå konflikt med sykkel. Busslommer vil kreve ytterligere areal. Tilrettelegging for buss for tog o.a. kjøretøy som skal stå stille over lengre tid, bør skje andre steder enn langs Lokalveien gjennom sentrum.

## **UTNYTTELSE OG HØYDER**

### Grad av utnyttelse

For å nå målet om et mangfoldig og variert byliv kreves det en høy utnyttelse som ivaretar nok utviklingsvolum og kritisk masse for ulike tilbud. I henhold til RPAT skal områder langs bybåndet, som ligger innen gangavstand til skinnegående kollektivtransport, ha en områdeutnyttelse på 80-100%, tilsvarende en utnyttelsesgrad på 150-250% BRA. Planområdets yttergrenser ligger mellom 300- 400 meter fra kollektivknutepunktet, som vurderes som en akseptabel gangavstand.

Vi anser hovedtrekkene i det foreliggende planprogrammet for å være i tråd med overordnede føringer og at nødvendig fleksibilitet for utviklingen er ivaretatt på dette stadiet. Det tas forbehold om at utnyttelsen gitt i planprogrammet er veiledende, og at endelig utnyttelse fastsettes i detaljreguleringene, etter vedtatt VPOR/VPKL og gjennomførte kostnadsberegninger.

Kostnadene til opparbeidelse av offentlige gater, byrom, park og teknisk infrastruktur er ukjente og potensielt svært omfattende. Dette er kostnader som i stor grad vil falle på grunneierne. Det er f.eks. stor usikkerhet knyttet til kostnadsbildet for opparbeidelse av ny Lokalvei med tilhørende infrastruktur, samt ukjent for oss på nåværende stadium hvorvidt man kan gjenbruke dagens vei eller må etablere en ny vei. Det er derfor avgjørende for realismen i prosjektet at det er samsvar mellom grad av utnyttelse og størrelsen på grunneierbidragene.

## Sentrum sør

Sone B på sørsiden av Lokalveien er på ulike steder i høringsdokumentene vist som både ett sammenhengende felt og som inndelt i tre felt. Vi tror det er mest hensiktsmessig med en tredeling, men der allmenningen er lagt lenger øst. Om felt B skal deles opp ytterligere, må studeres i videre prosess.

Vi foreslår videre en differensiert utnyttelse som spenner fra 300-350% til 250%. Dette for å sikre muligheten for at kvartalene nærmest allmenningen kan planlegges med mulighet for full næringsbase (dagligvare, apotek, vinmonopol, mm.), som vil kunne gi en utnyttelse opp mot 300 - 350%.

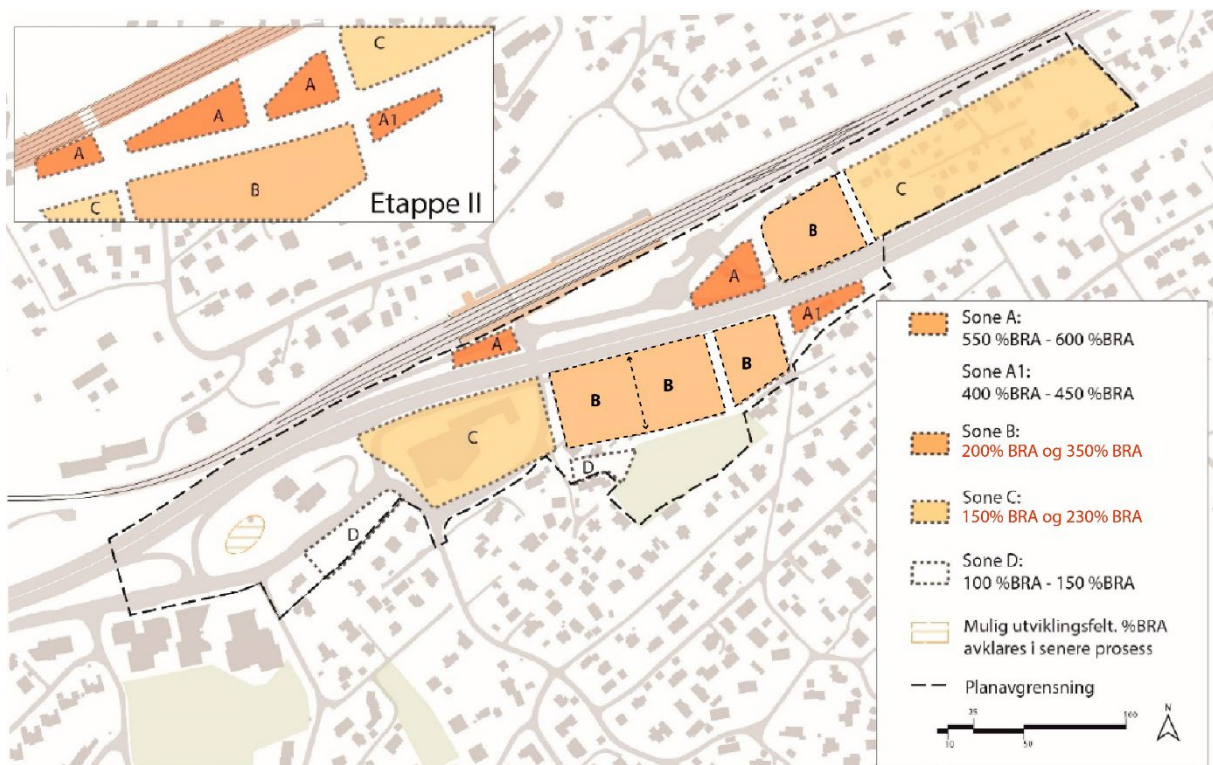
## Markalléen Vest

Utnyttelsen i Markalléen bør trappes ned fra sentrum og østover, tilsvarende Sone B2 sør for dagens E18. For å ivareta den differensierte soneinndelingen, foreslås at Sone C i Markalléen deles i to. Som for bebyggelsen i Sentrum sør, kan det være like aktuelt å etablere full næringsbase i kvartalet nærmest stasjonen (dagligvare i kombinasjon med vinmonopol, frisør, bakeri, mm.), som da vil gi en utnyttelse opp mot 300-350%. Dette må løses i senere fase, når markeds- og mobilitetsanalyser er gjennomført. Vi foreslår at Sone B har en utnyttelse som spenner fra 200-350% og at Sone C har en utnyttelse på 150%-230% i øst.

Det bør ikke settes strenge krav til gjennomsnittlig etasjeantall, når det kommer til utnyttelse. Ved f.eks. en snitthøyde på 4 etasjer, må en på enkelte steder ned i 3 etasjer, noe som ikke er hensiktsmessig ut ifra rasjonelt byggeri. Etasjeantall bør studeres for de enkelte felt i videre prosess.



Figur 6: Temakart 5 utnyttelse. Bærum kommunes forslag til soneinndeling. Kilde: Høvik sentrum, planprogram med byplangrep (over til venstre) og Oppfølging av vedtak ved 1.gangsbehandling - Planprogram med byplangrep for Høvik sentrum (over til høyre).



Figur 7: Grunneiergruppens forslag til revisjon av soneinndeling

### Krav til MFUA

På s. 40 i planprogrammet står det at: «*Krav gitt i KP-A til minste uteoppholdsareal for sentrumsområdet skal gjelde, dvs. at det avsettes minimum 35 m<sup>2</sup> per 100 m<sup>2</sup> BRA boligareal, hvorav 80 % skal være felles. Konkrete rammer for utnyttelse skal vurderes mer detaljert i etterfølgende planer.*»

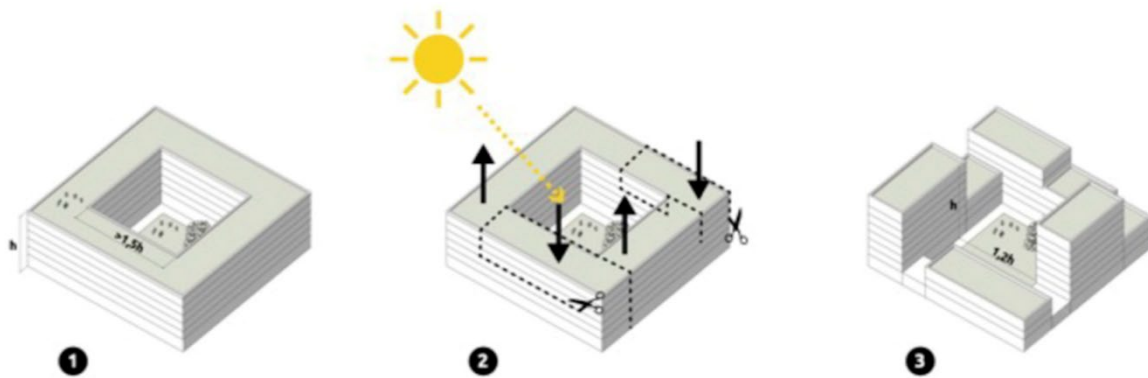
Vi mener at arealkravene i KP-A er for strenge og lite egnet for tett sentrumsbebyggelse i tråd med overordnede føringer. Til sammenlikning er det i Oslo kommune krav om minimum 16% og 20% av m<sup>2</sup> BRA bolig for henholdsvis Områdetype 2 og 3.

Det er behov for mer lukkede kvartaler i sentrum, bl.a. for å skjerme mot støy fra Lokalveien og jernbanen. Dette gjelder både på sørsiden og langs Markalleen. Lukkede kvartaler er en bymessig og rommelig avgrensende bebyggelsesstruktur som både definerer gater og byrom og gir skjermede fellesarealer, bidrar til naboskap og følelse av tilhørighet.

Kravene til solbelyst uteoppholdsareal og tidspunktet for beregninger (ved jevndøgn) gjør det svært utfordrende å tilfredsstille kravene med lukkede kvartaler, i motsetning til relativt høye frittstående lameller som gir langt dårligere bymessige kvaliteter. Krav til

rommelighet bør beregnes ut fra gjennomsnittlig gesimshøyde, slik at man kan gå opp i enkelte punkt og ned i andre for å sikre solbelyst uteoppholdsareal på bakken.

I Oslo kommunes Utearealnorm, kap. 3 Rommelighetsnorm (s.10) heter det at “Avstand mellom bygninger på motstående sider av felles uteoppholdsareal skal være minst 1,5 ganger bebyggelsens gjennomsnittlige gesimshøyde. Dette gir en vinkel tilsvarende solvinkelen 1. mai kl. 15.00, og sikrer dermed at sola slipper inn til utearealene.” Rommelighetskravet er dermed knyttet til solvinkelen 1.mai kl. 15 og ikke ved jevndøgn som legges til grunn i Bærum.



Figur 8: Diagrammet over viser prinsipp for hvordan areal bør kunne distribueres innad i et kvartal for å kunne sikre tilfredsstillende solbelyst areal i uteoppholdsområdene.

Grunneierne er positive til kommunedirektørens innstilling i notat fra 13.11.2024, *Oppfølging av vedtak ved 1.gangsbehandling – Planprogram med byplangrep for Høvik sentrum*, som utdyper alternativer for hvordan felles uteareal for boliger kan løses.

Det forutsettes at felles takterrasser, utearealer på lokk og allment tilgjengelig areal innenfor utviklingsfeltene kan regnes med i MFUA innenfor Sone A, B, C og D. Nylig vedtak om forbud mot takterrasser i småhusområder forstås å ikke være gjeldende for sentrumsutvikling på Høvik innenfor nevnte sentrumssoner.

For Sone C forutsettes det at MUA delvis kan løses på allment tilgjengelig areal innenfor utviklingsfeltet. Vi har i forrige avsnitt argumentert for at Sone C i Markalléen, deles opp i Sone B2 og Sone C, for å sikre en økt tetthet rundt stasjonen. Om dette innspillet ikke hensyntas, er det ønskelig at MUA for Sone C også kan løses på lokk.

Flere vedtatte reguleringsplaner i Bærum kommune avviker fra MFUA-kravene i KP-A. Vi legger derfor til grunn at dette også vil være åpent for dialog på Høvik. Vi støtter oss på formuleringen i Planprogrammet om at “*Konkrete rammer for utnyttelse skal vurderes mer detaljert i etterfølgende planer*”, og ønsker å spille inn problemstillingene over som aktuelle tema for videre dialog med kommunen frem mot vedtatt plan, med mål om å

sikre en bebyggelsesstruktur med bymessige kvaliteter og gode offentlige og private uteoppholdsarealer.

### Høyder

Gjennomsnittshøyder for de enkelte felt bør være veiledende og ikke gjøres bindende, da dette vil begrense fleksibiliteten til å finne gode løsninger for fremtiden. Grad av utnyttelse i kombinasjon med byggtekniske krav til dagslys, solbelyst uteoppholdsareal og skjerming fra støy vil bidra til å begrense utnyttelsen.

Grunneiergruppen er negativ til at planen definerer gjennomsnittshøyder på 3 og 4 etasjer for henholdsvis sone D og C. Generelt for utviklingen av A, B, C og D-feltene, anses bebyggelse på 3 etasjer og lavere som lite økonomisk rasjonelt, da det ifølge byggeteknisk forskrift (TEK17) er krav om heis i alle boligbygg over 3 etasjer. Heis er kostnadsdrivende, og totalkostnadene blir for store sammenlignet med faktisk salgbart areal.

Det er unntak for heis i rekkehus/enebolig, men vi er sterkt tvilende til om rekkehus vil godtas som typologi av regional myndighet innenfor sentrumssonene A, B, C og D.

Andelen småhus/ villa er i dag svært høy. Dette er en ensartet boligtypologi som dekker behovene til begrenset beboergruppe.

Variasjon i boligtyper kan bidra til en mer attraktiv byutvikling, der områder blir revitalisert og tiltrekker seg nye innbyggere og investeringer. Dette kan styrke lokalt næringsliv og samfunnsaktiviteter.

Barnefamilier, enslige, eldre og studenter har forskjellige behov, preferanser og økonomiske forutsetninger. Ved å tilby et mangfold av boligtyper kan man imøtekomme disse behovene. En variert boligmasse med blandede boligformer, kan fremme sosial integrasjon og mangfold, ved at folk med ulike bakgrunner og livssituasjoner kan bo i nærheten av hverandre. Dette kan bidra til et mer inkluderende samfunn.

Den nye planen bør legge opp til en fleksibel typologi som kan tilby flere boligtyper, og dekke fremtidige behov. Strengt begrensninger for etasjeantall gir mindre fleksibilitet.

### Støy

For den fremtidige utviklingen, vil det fortsatt være utfordringer med støy. Dette gjelder særlig for utviklingsfeltene i Markalléen, hvor feltene har støy fra jernbanen og vei i nord, og lokalveien i sør. Planløsning brukes for å begrense støyeksponering for sensitive bruksareal, men erfaring tilsier at ønsket om lukkede kvartaler gjør det vanskelig å løse alle enheter på en tilfredsstillende måte. Det bør gis aksept for at en andel av boligene kan løse stille side gjennom dempet fasade og andre avbøtende tiltak for å skjerme støynivået.

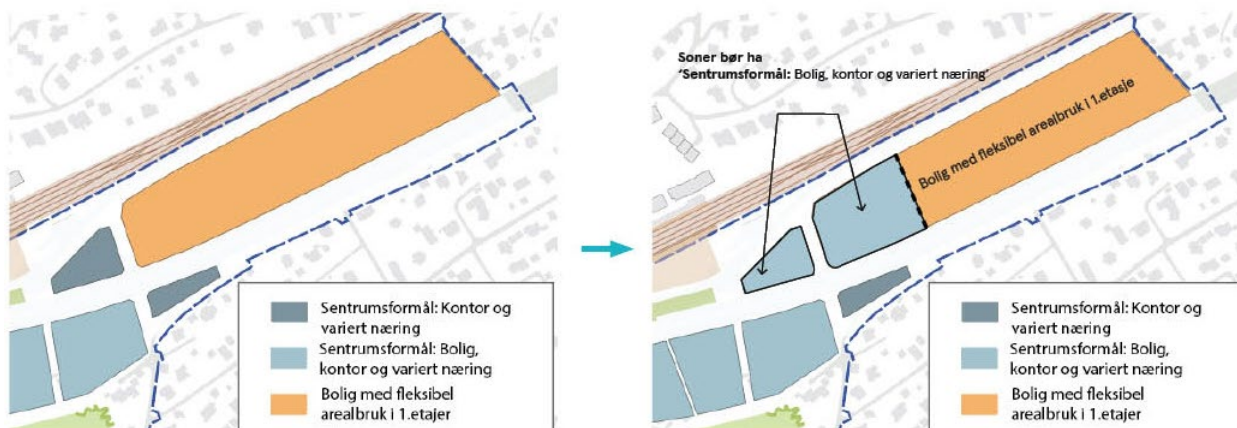
## AREALFORMÅL

### Sentrumsformål kontor og variert næring.

Grunneierne er usikre på markedet for større kontorvirksomheter på Høvik, da det er mer nærliggende at bedrifter etablerer seg i større sentrum som Sandvika og Lysaker. Vi mener derfor at «Sentrumsformål kontor og variert næring» (sammenfallende med Sone A) også bør inkludere mulighet for bolig. Forskriftsmessige krav vil eventuelt begrense hvilke tomter som ikke vil egne seg til bolig, men vi vil ikke utelukke det før det er undersøkt nærmere og ber om at endelig beslutning tas i detaljregulering.

### Markalléen Vest

Samsvarende med at Markalléen Vest foreslås inkludert i Sone B, foreslås det at formålet endres fra «Bolig med fleksibel arealbruk i 1.etasje» til «Sentrumsformål: Bolig, kontor og variert næring». (Se figur under). Grunneierne vil blant annet sikre muligheten for å etablere en dagligvareforretning i Markalléen, i kort avstand til togstasjonen. Det er i tillegg ønskelig å sikre noen mindre næringsarealer som kan komme i tilknytning til en dagligvareforretning. Det er derfor viktig at planprogrammet ikke legger for store begrensninger i denne fasen.



Figur 9: Bærum kommune sitt forslag til arealbruk til venstre, og grunneiergruppen sitt forslag til høyre

### Bygulv og førsteetasjer

Temakart 4 viser langt flere løpemeter aktive fasader enn det vi tror er realistisk å få til på sørsiden. Generelt foreslås det en endring av Temakart 4, hvor typiske FBK-fasader (forretning, bevertning, kultur) konsentreres rundt Allmenningen, mot sentrale torg og møteplasser og viktige gatehjørner.

Allmenningen er planens viktigste offentlige rom som forbinder stasjonen med den fremtidige Helvikparken. Hovedtyngden av detaljhandel og tjenestetilbud bør derfor konsentreres på begge sider av denne, slik at man skaper en tydelig sentrumsakse som



inkluderer handel, næring, kultur, kollektivknutepunkt, offentlig torg og park. Dette gir også nærhet til eksisterende og fremtidige boligområder.

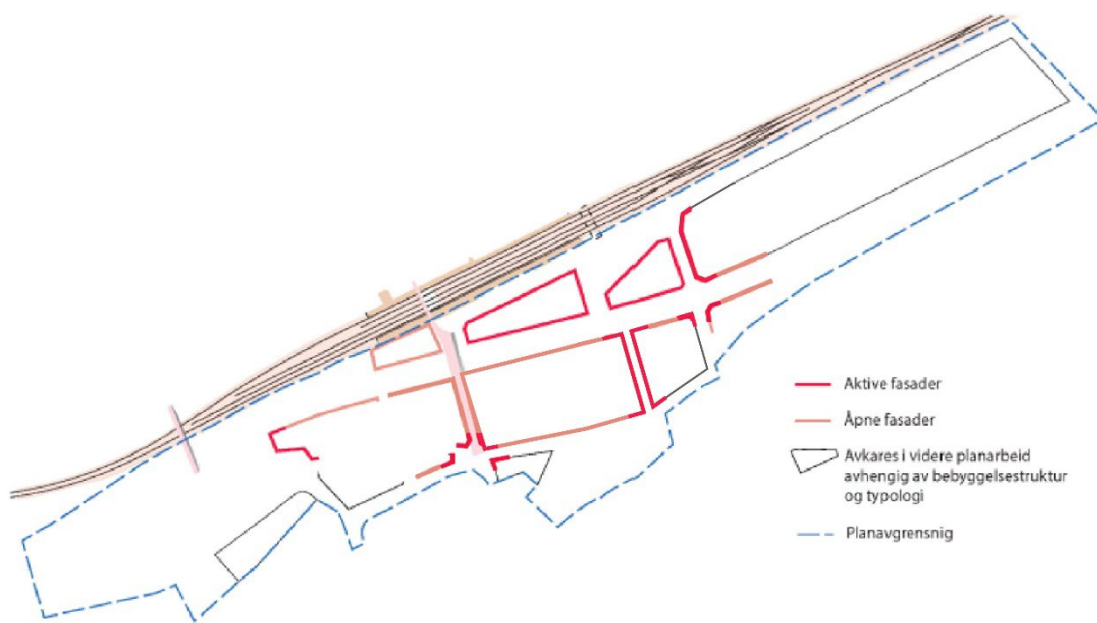
Markalléen Vest er vist uten aktive fasader. Iht. innspillene over om endring av soneinndeling og arealformål for Markalléen Vest, markeres feltet med aktive fasader inn mot sentrum.

Øvrig handel- og næringsarealer bør lokaliseres i tilknytning til torg og møteplasser. Endelig volum for FBK-arealer må avklares gjennom videre utredning i en handelsanalyse.

Planprogrammet gir føringer for at innvendige etasjehøyder for aktive fasader skal være min. 4,5 m. Dette er en fin høyde for større forretningsareal, men for mindre næringsareal som kafeer og serveringssteder, kan en lavere frihøyde gi vel så gode og intime lokaler. Grunneierne foreslås at minimumshøyden reduseres til 4 m.



Temakart 4. Prinsippkart for førsteetasjer inkludert etappe II.



Temakart 4. Prinsippkart for førsteetasjer inkludert etappe II.

Figur 10: Bærum kommune sitt forslag til førsteetasjer over og grunneiergruppen sitt forslag til endringer under.

### Varelevering/ innkjøring til parkering

Temakart 2 viser prinsipiell løsning for nytt lokalveisystem, markeringer for avkjøringspunkt og parkeringsanlegg under bakken. Grunneierne er positiv til hovedprinsippet, med et lavt antall avkjøringspunkt. Som et grunnprinsipp bør innkjøring

til p-kjellerer skje så tidlig som mulig, men nøyaktig plassering og antall innkjøringspunkt kan ikke fastsettes nå, da en ikke vet nok om fremtidig behov og ønsker.

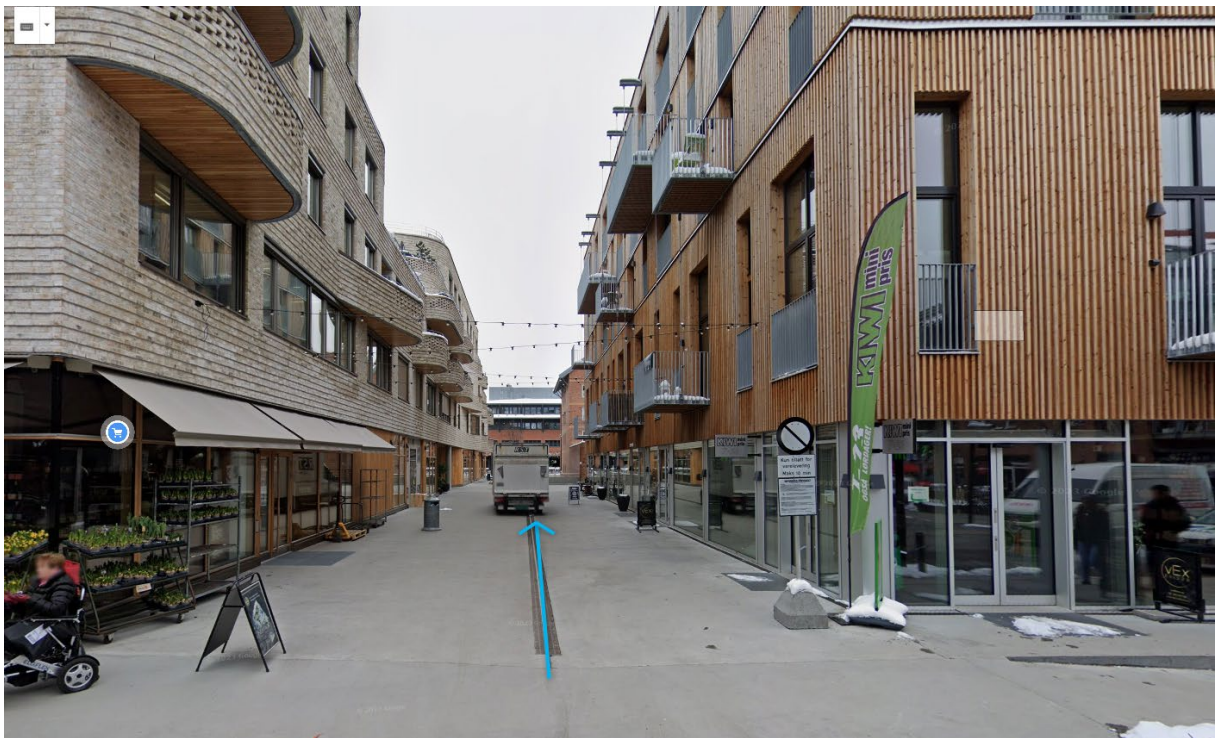
En viktig del av videre arbeidet med detaljplanene blir å sikre et godt bygulv på bakkeplan. Det er ønskelig med bymessige løsninger for varelevering/ logistikk som ikke kommer i konflikt med boligene og offentlige byrom. Det blir særlig viktig å løse støyutfordringer mellom ulike funksjonene i kvartalene, og mulig konflikter mellom større kjøretøy og fotgjengere på bakkeplan. Dette vil gjelde for alle felt hvor det er tenkt næringsvirksomhet på plan 1 og bolig i etasjene over.

I den videre prosessen, ønsker grunneierne å ha muligheten til å diskutere alternative løsninger for parkering, logistikk og varelevering. Det er ikke ønskelig at temakartet er bindende, men at det sikres en fleksibilitet frem mot detaljregulering.

Under vises et referanseprosjekt som løser parkering/ varelevering på en bymessig måte:

#### Wesselkvartalet, Asker (Vignæs+Kosberg++Arkitekter)

Wesselkvartalet er en aktuell referanse for Høvik, som dekker mange tema som; typologi, utnyttelse, aktive/ åpne fasader, kombinasjon næring og bolig, samt varelevering og logistikk. For det siste ønsker vi å trekke frem at varelevering og logistikk løses i tverrgater, sammen med gående og syklende. Dette er en løsning som grunneierne ønsker å diskutere med kommunen i fremtidig fase.



Figur 11: Varelevering/renovasjon skjer i gatetun. Bilde: google.maps.com

### **Næringsareal i kombinasjon med bolig**

For at Høvik skal utvikles som et attraktivt og bymessig områdesentrum, må det legges opp til flerfunksjonelle bykvartal. I dialogmøtet med Bærum kommune (heretter BK), 11.12.2024, ble problemforhold ved å kombinere næring og bolig diskutert.

Utfordringer som ble diskutert i møtet:

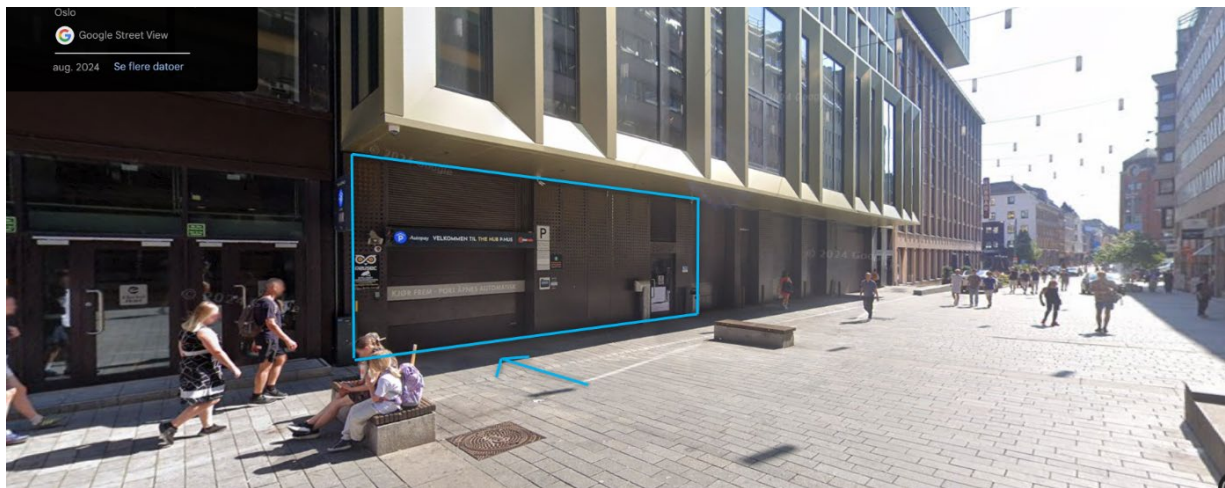
- Søppelhåndtering og varelevering utendørs
- Støy mellom næring og bolig

Grunneierne, ønsker å legge opp til dagligvareforretning og mindre næringsareal. Pga. eiendommens størrelse og ønsket størrelse på forretningen, er det svært vanskelig og lite realistisk, å få til et økonomisk bærekraftig prosjekt som løser varelevering/renovasjon innvendig i bebyggelsen. Grunneier ønsker at det er rom for å diskutere ulike alternativer i detaljreguleringen. Grunneier vil da få bedre oversikt over; hyppighet på leveranser, størrelser på kjøretøy, antall boenheter og hvordan atkomstsituasjonen for boligene over løses.

Høvik Eiendom AS ble i dialogmøtet oppfordret til å vise referanseprosjekt som løser dette på en bymessig og god måte. Under følger eksempler for logistikkhåndtering, sammen med eksempler for størrelser på bykvartaler.

#### Clarion Hotel - The Hub i Skippergata (Lund+Slaatto)

Varelevering/renovasjon skjer via gatetun uten gjennomkjøring eller vendesirkel. Gatetunet benyttes som manøvreringsareal for større vare- og søppelbiler. Dette er en løsning som kan bli aktuell på Høvik, da det er ønskelig å ikke etablere stor vendehammer/ snusirkel mellom kvartalene. Vi ser at det kan komme i konflikt med myke trafikanter, men tror at denne løsningen i kombinasjon med en innvendig vendehammer kan gi en trafiksikker løsning.



Figur 5: Innkjøring til varelevering/ p-kjeller markert med blått. Bilde: google.maps.com

#### Munch Brygge i Bispevika (Lund+Slaatto)

Innkjøring til varelevering og p-kjeller skjer under tak i første etasje, via bygate med vendesirkel i enden av gaten, i kombinasjon med sykkelvei.



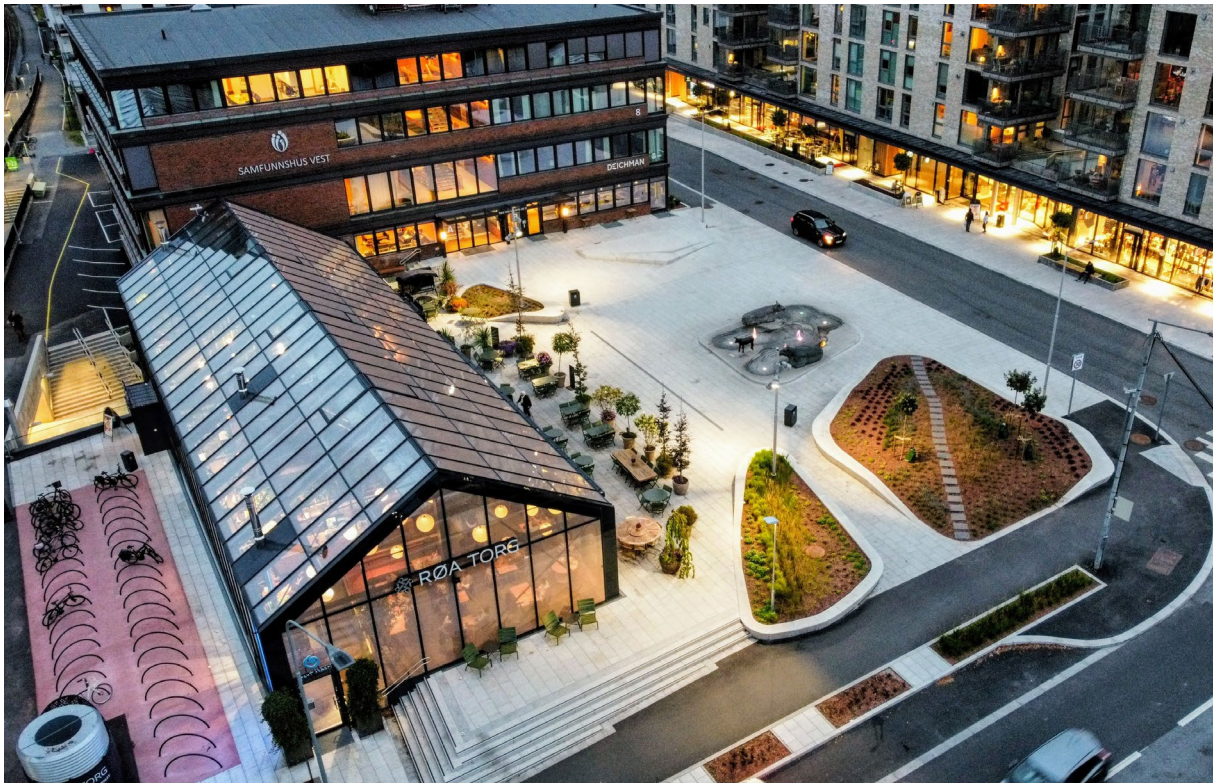
Figur 6: Innkjøring til varelevering/ p-kjeller markert med blått. Bilde: google.maps.com

### Røa Torg (LPO arkitekter)

Prosjektet er en god referanse på kombinasjonsbygg næring og bolig. Varelevering og logistikk løses i bakgården. Dette er plasskrevende og var en aktuell løsning, fordi det er mange store forretninger i senterdelen under terreng. Dette vil være en svært kostnadsdrivende løsning for Markalléen, da det er snakk om et mye mindre forretningsareal.



Figur 7: Referanse for typologi og kombinasjon av program. Bilde: www.LPO.no



Figur 8: Referanse på byromsstørrelse og programmering av første etasjer mot torg..

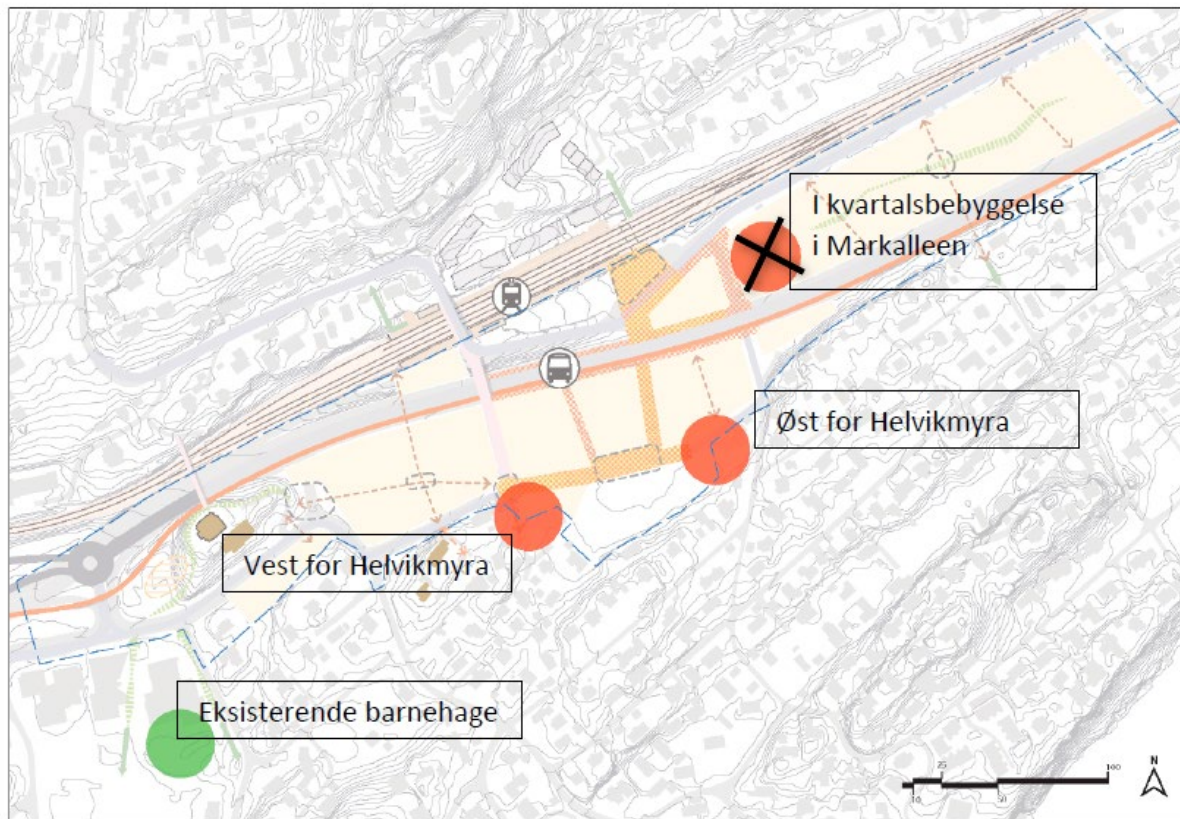
## Barnehage

Planprogrammet viser på side, et kart med aktuelle plasseringer for barnehager. Illustrasjonen har markert det vestlige hjørnet av utviklingsfeltet i Markalléen. Markeringen er lagt til et av de mest støyutsatte feltene, der det vil være trafikk- og/ eller jernbanestøy fra tre sider.

Med tanke på bymessighet og ønske om et urbant lokalsenter, er det flere konfliktpunkt. Grunneier mener, som tidligere nevnt, at dette er et viktig sted for utadrettet virksomhet. Det vil, slik vi ser det, ikke være forenelig med ønske om byliv nær knutepunktet. Barnehagens krav til uteareal, vil komme i konflikt med boligformålet og ønske om økt tilfang av boliger. Om kravet til uteareal, både for bolig og barnehage ikke reduseres, vil en måtte redusere antall boliger ganske radikalt, om det også skal etableres en barnehage i samme kvartal. Redusert antall boligareal, kan i dette kvartalet gi redusert skjerming a uteareal, fra trafikkstøy.

Grunneier mener det vil det være en fordel om barnehagen kan ligge i nærhet til friområder, og anbefaler at barnehagen plasseres i tilknytning til Helvikmyra. Her vil barnehagen være skjermet for støy på alle sider. Denne plasseringen kan gi en bilfri og trafiksikker gangvei mellom barnehagen og parken, samt en kortere gangvei til

naturområdet ved fjorden. Denne lokaliseringen ligger i nær tilknytning til togstasjon/ busstopp, som er positivt.



Figur 9: Grunneier anbefaler ikke plassering av barnehage i Markalleen

Det beskrives vider at plasseringen av barnehage bør avklares i forbindelse med planprogrammet. Grunneier mener det er for mange usikkerhetsmoment mtp. krav til uteareal, (både for boliger og barnehage), som gjør at denne avklaringen ikke kan gjøres nå. Det bør heller legges opp til at de fremtidige detaljreguleringene undersøker mulig plassering av barnehage.

Vi håper innspillet tas inn i det videre arbeid med byplangrepet. Vi ser frem til en god prosess videre.

På vegne av grunneiergruppen,

LPO arkitekter as  
v/ Synnøve Sæle  
[ss@lpo.no](mailto:ss@lpo.no)  
(+47) 976 97 514

Høvik 20.01.2024

**Bærum kommune**  
By- og områdeutvikling  
Postboks 700, 1304 Sandvika  
e-post: [post@baerum.kommune.no](mailto:post@baerum.kommune.no)

Saksbehandler: Nataliya Dolzhenko  
[nataliya.dolzhenko@baerum.kommune.no](mailto:nataliya.dolzhenko@baerum.kommune.no)

## Høringsinnspill til forslag til offentlig planprogram med byplangrep for Høvik

- saksID 19/23497
- jpostID 24/133032
- planID 2019022
- arkivsaksnr. 19/23497

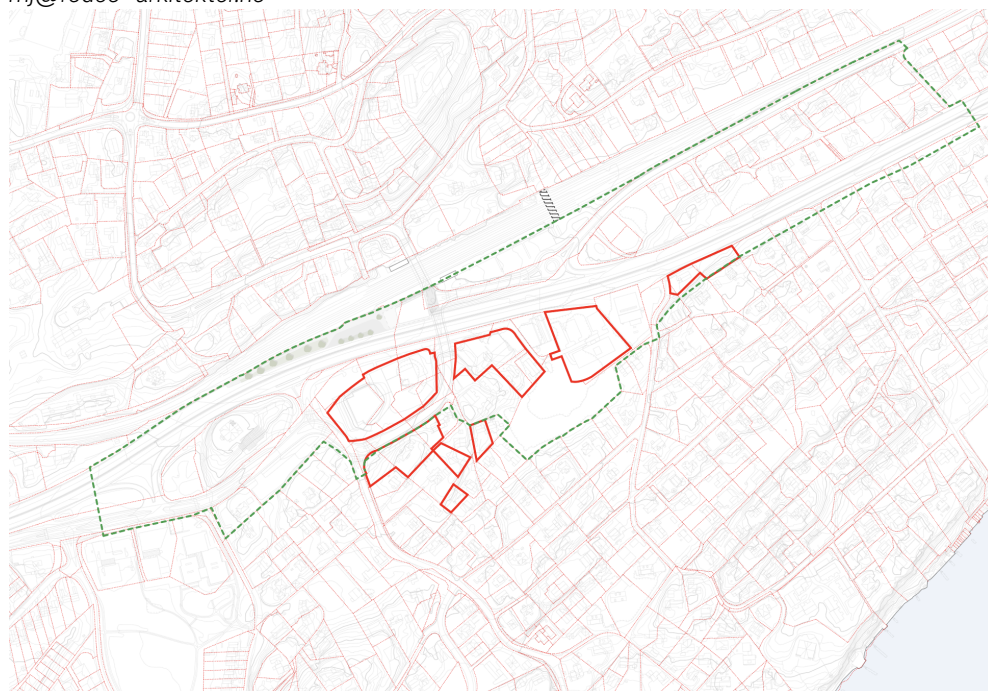
Avsender av innspillet er Centra Høvik Eiendom (CentraGruppen AS), største private grunneier i Høvik sentrum sør for dagens E18. Arkitekt og plankonsulent er Rodeo arkitekter AS.

### Kontaktperson på vegne av grunneiergruppen

Arne S. Eriksen  
[arne.eriksen@centragruppen.no](mailto:arne.eriksen@centragruppen.no)

### Kontaktperson på vegne av konsulent

Magnus Jørgensen  
[mj@rodeo-arkitekter.no](mailto:mj@rodeo-arkitekter.no)



Avsender av innspillet kontrollerer eiendommene markert i rødt på diagrammet over

Innspillet representerer eiendommene med gårds- og bruksnummer 11/89, 11/169, 11/452, 11/370, 11/413, 11/295, 11/296, 11/385, 11/1478, 11/1479, 11/90, 11/57, 11/58, 11/1248, 11/1253, 11/462, 11/464 og 13/345 der Centragruppen er hjemmelshaver.

Det har vært dialog med andre grunneiere i prosessen.



## BAKGRUNN

Når E18 nå skal legges i tunnel forbi Høvik endres forutsetningene for utvikling av senterområdet betraktelig. Høvik sentrum preges i dag av store transformerbare asfaltarealer, men har også kvaliteter som jernbanestasjon i sentrum, et stort grøntområde i Helvikmyra, landemerket Høvik kirke og nærheten til sjøen. Det er kort avstand til både Sandvika og Oslo, og BaneNOR har ambisjon om å øke frekvensen på avganger fra Høvik stasjon til 10-minuttersavganger innen 2030. I tillegg skal det bygges en ny høystandard sykkelvei og ny lokalgate med kollektivfelt.

Alle forutsetninger ligger dermed til rette for å utvikle Høvik som et attraktivt og bymessig områdesentrum som igjen kan binde lokalmiljøet sammen på tvers av dagens barrierer. Utviklingen vil bidra til å oppfylle Bærum kommunes målsettinger om nullvekstmål for biltrafikk og prioritet for kollektiv, sykkel og gange. Høvik bør utvikles med sentrumsfunksjoner som inkluderer variasjon i handel, tjenesteyting og arbeidsplasser, og støttes opp av sentrumsnære boliger som utfyller dagens lokale tilbud.

Planprogram med byplangrep for Høvik sentrum, som nå er ute på høring, skal ivareta krav til felles planlegging og danne grunnlag for videre detaljreguleringer. Planen skal sikre rammene for utvikling av gode og trygge nabolag og oppvekstmiljøer, samtidig som den skal understøtte utviklingen av Oslo-regionen som bo- og arbeidsmarked gjennom å svare ut overordnede nasjonale og regionale føringer.

Høvik er blant sentrumsområdene i Vestkorridoren som er identifisert til byutvikling når ny E18 er på plass i tunnel mellom Strand og Ramstadsletta. Planområdet ligger innenfor bybåndet i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (heretter RPAT) og er definert som et prioritert Områdesenter i Kommuneplanen. De investeringer som nå gjøres i E18-prosjektet og Høvik-tunnelen tilsier at utviklingen av Høvik gis høy prioritet som vekstområde i kommunen.

## OVERORDNET

Centra Høvik Eiendom støtter de overordnede grepene i planprogrammet for utvikling av Høvik sentrum og mener arbeidet er godt gjennomarbeidet og forankret hos grunneiere og lokalmiljø gjennom en grundig informasjons- og medvirkningsprosess.

Utviklingen av Høvik vil skje over flere år og må ta høyde for endrede behov i samfunnet. Det er derfor viktig at føringene i planprogrammet ikke er for rigide og begrensende, slik at det kan tilpasses en bærekraftig utvikling – både miljømessig, sosialt og økonomisk. Det er ønskelig med fleksibilitet rundt temaene arealformål, utnyttelse og høyder, samt mulighet for justering av endelig plassering og utstrekning av forbindelser og offentlige rom.

Vi mener likevel hovedtrekkene i planprogrammet og byplangrepet samlet sikrer gode forutsetninger for en sentrumsutvikling på Høvik, som både svarer ut nasjonale og regionale planretningslinjer, Kommuneplanen og lokale behov. Forslaget legger til rette for en utvikling basert på prinsippet om fem-minutters-byen, med fokus på gode bo- og oppholds-kvaliteter, sosiale møteplasser, hverdagshandel og prioritet for fotgjengere og syklister. Vi ser frem imot et videre tett og konstruktivt samarbeid med Bærum kommune, veimyndigheter, velforeninger, innbyggere og øvrige grunneiere i området, med mål om å sammen skape et fremtidsrettet sentrum på Høvik.

## PROSESS

### Fremdrift

For grunneier er forutsigbarhet og god fremdrift i prosessen svært viktig. Kommunen bør ligge i forkant, sette av ressurser og kontrahere rådgivere for VPOR/VPKL- og detaljreguleringsfasene før inneværende fase avsluttes, slik at kostnadsberegninger og reguleringsarbeid kan igangsettes så snart som mulig.

Arbeidet med VPOR/ VPKL og kostnadsberegninger bør foregå delvis parallelt med detaljreguleringsplanene, slik at prosessene kan informere hverandre og kostnadsberegningene blir mest mulig presise. VPOR/VPKL må vedtas før detaljreguleringene, slik at kostnadsbildet er kjent før man fastsetter endelig utnyttelse.

Det er også ønskelig med delvis parallelle prosesser for detaljreguleringsplane 1, 2 og 3, slik at man får gode grensesnitt, mest mulig effektiv og bymessig arealutnyttelse og minst mulig uprogrammede restarealer. Parallele reguleringsprosesser er også hensiktsmessig med tanke på å kunne gjennomføre felles utredninger.

### Insentiv for å sikre fremdrift

For å bidra til at Statens vegvesen opprettholder budsjettinntekter, er det viktig at arealer som ligger innenfor planområdet blir regulert mens denne fasen av E18-prosjektet fremdeles er åpen. Derfor er det helt essensielt at planprosessen holder god fremdrift.

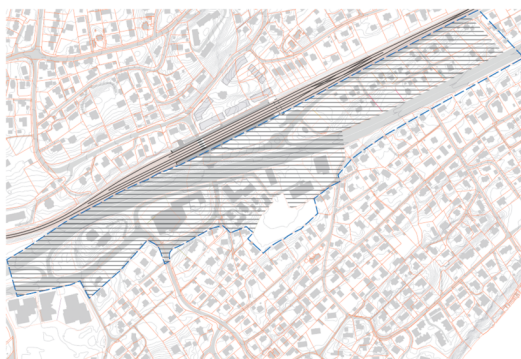
Planlagt fremdrift er skissert med 2.-gangs politisk behandling av Planprogram med byplangrep i 2. kvartal 2025. Deretter skal VPOR/VPKL- og reguleringsprosessene i gang. Utarbeidelse av en reguleringsplan, fra varsel om oppstart til endelig vedtak, kan fort ta inntil 3 år, i mange tilfelle mer. Spesielt med den type kompleksitet vi har på Høvik. Da skriver vi allerede 2028, året tunnelene etter planen skal åpne for trafikk.

Ettersom arealene Staten kan selge ligger innenfor alle de tre første reguleringsplanene, må den forpliktende felles planleggingen resultere i at alle de tre planene utvikles parallelt og godkjennes omtrent samtidig for å løse ut de store pengene.

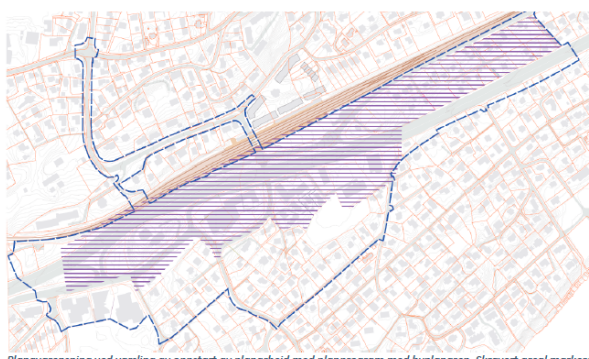
Det er viktig at alle arealene blir regulert med høy utnyttelse og til utbyggingsformål som muliggjør høy salgsverdi. Disse inntektene kommer ikke nødvendigvis Høvik til gode, siden Staten ikke har noe ansvar for regulering eller bygging av infrastruktur i dagsonen mellom av- og påkjøringene, men de kan bidra til finansiering av områder som Lysaker kollektivterminal eller andre steder innenfor Vestkorridoren Fase 1. Dette bør være et insentiv for Bærum kommune til å prioritere prosessen og sikre nødvendig fremdrift.

## **PLANAUGRENSNING**

Etter førstegangsbehandling i planutvalget ble det varslede planområdet redusert og avgrenset til området underlagt *hensynssone med krav om felles planlegging*. I tillegg ble Helvikmyra og deler av den fremtidige Lokalveien inkludert.



Figur 1: Planavgrensning er vist med stippet blå linje. Med skravur er det vist kram om felles planlegging i KPA.

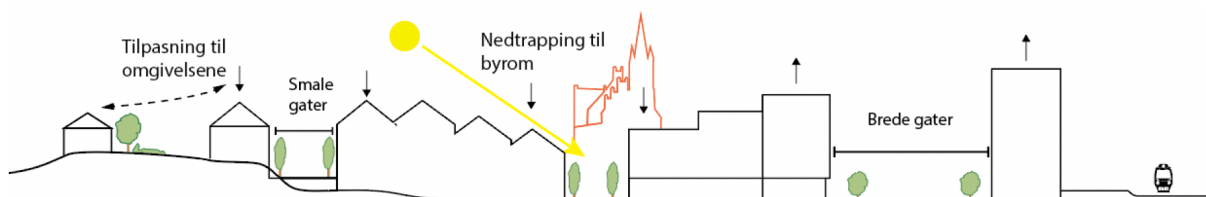


Planavgrensning ved varsling av oppstart av planarbeid med planprogram med byplangrep. Skravert areal markerer hensynssone med krav om felles planlegging i kommuneplanens arealdel, II; BK

Over til venstre: Planområde etter førstegangsbehandling i Planutvalget. Over til høyre: Varslet planområde ved varsel om oppstart.  
Kilde: Planprogram med byplangrep s. 5.

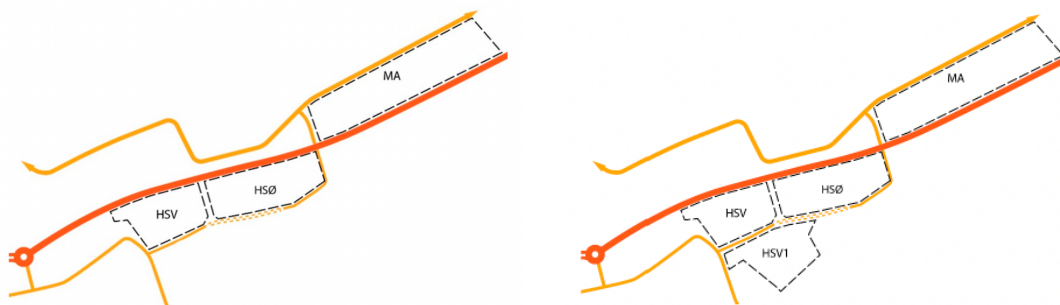
Centra Høvik Eiendom mener det er uheldig at hele området sør for Høviksvingen, i planprogrammet omtalt som HSV1, er foreslått utelatt som utviklingsområde i planen. Det opprinnelige planprogrammet beskriver utviklingsområde HSV1 som en viktig overgang og forhandler mellom sentrumsbebyggelsen og småhusbebyggelsen: «Mot eksisterende villabebyggelse i sør-øst, vil konsentrert småhusbebyggelse, slik som townhouses, bidra til en god overgang mellom en tettere sentrumsbebyggelse og villabebyggelse».

Videre påpekes det at en bebyggelse innenfor feltet vil «bidra til å definere byrommet mot Høviksvingen». Vi deler administrasjonens planfaglige vurderinger og mener dette området er en viktig nøkkelbrikke for å få til gode sammenhenger og overganger. Terrenget spiller også godt på lag for å få til en overgang mellom sentrum og småhusbebyggelsen.



Prinsipper for høyder, snitt ved sentrum vest. Illustrasjon: BK

Snittet over viser hvordan terrenget og en tosidighet i Høviksvingen («Smale gater») bidrar til en god skalamessig overgang mellom sentrum og småhusbebyggelsen. Kilde: Planprogram med byplangrep s. 31.



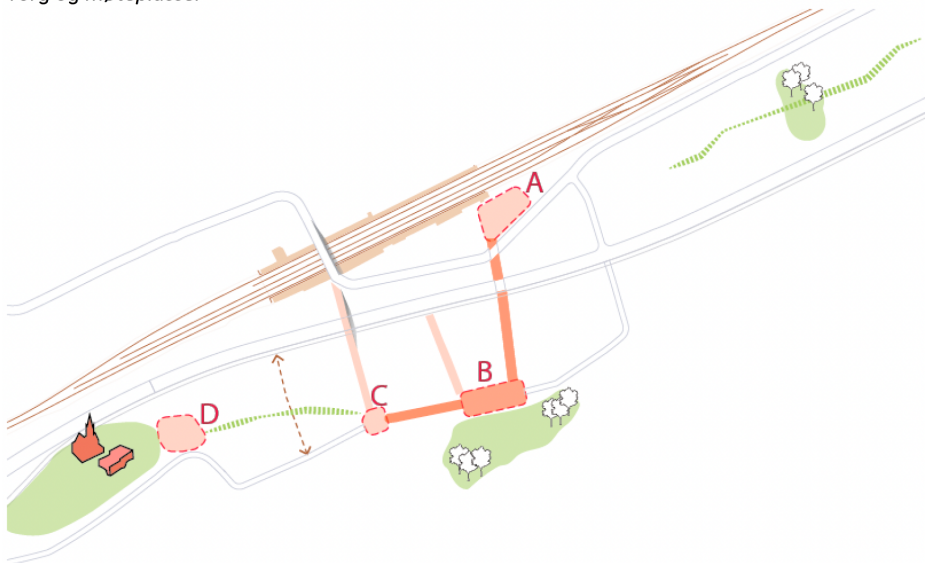
Over til venstre: Utviklingsområder i planprogram etter førstegangsbehandling i Planutvalget. Over til høyre: Utviklingsområder i opprinnelig planprogram, der HSV1 var inkludert i planen. Kilde: Planprogram med byplangrep s. 33

Centra Høvik Eiendom mener at utviklingen av Høvik er tjent med at (deler av) HSV1-feltet inkluderes i planen for å gi størst mulig fleksibilitet, og de beste forutsetningene for en helhetlig utvikling av Høvik sentrum. Inkludering av HSV1 vil sikre bedre forbindelser og overganger mellom sentrum og småhusbebyggelsen, mer rasjonelle og arealeffektive byggetomter og legge til rette for en tosidig gate i Høviksvingen som vil gi både gaten og området økte kvaliteter.

Vi anser det ikke som hensiktsmessig på nåværende tidspunkt å begrense handlingsrommet for justering av veiens linjeføring i så stor grad som det nå legges opp til. Vi mener muligheten til å transformere Høviksvingen til en tosidig nabolagsgate vil løfte kvalitetene i området betraktelig. En inkludering av eiendommene på sørsiden av dagens veitrasé vil gi det nødvendige handlingsrommet for å rette ut kurvaturen og opparbeide Høviksvingen med gatekvaliteter.

Vi ser også begrensninger i kvalitet for utforming av Plass C, og utfordringer for snumulighet i dette området, uten at eiendommene som ligger på sørsiden langs Høviksvingen inkluderes (Sarbuvollveien 2A og Høviksvingen 18A og B).

## Torg og møteplasser



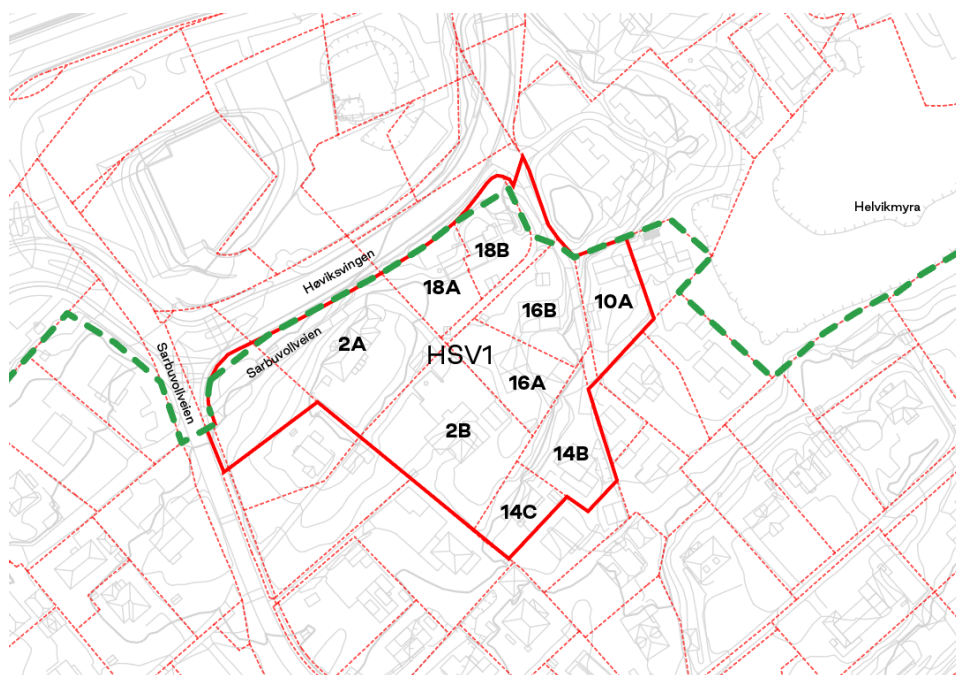
*Over:* Det vil være utfordrende å få etablert et byrom med tilstrekkelige kvaliteter ved Plass C uten av eiendommene sør for plassen inkluderes.  
Kilde: Planprogrammet s. 23

### Felles interesse hos flere grunneiere

Centra Høvik Eiendom er eier av Høviksvingen 10A, 14C, 16A og 18A, i tillegg til Sarbuvollveien 2A. Eiendommene det gjelder er gnr./bnr. 11/90, 11/295, 11/296, 11/385, 11/1478 og 11/1479.

Vi er også kjent med at de private grunneierne av eiendommene i Høviksvingen 16B, 18B og Sarbuvollveien 2B har fremmet et eget innspill om å inkludere sine eiendommer i planavgrensningen. Det samme gjelder eier av 14B.

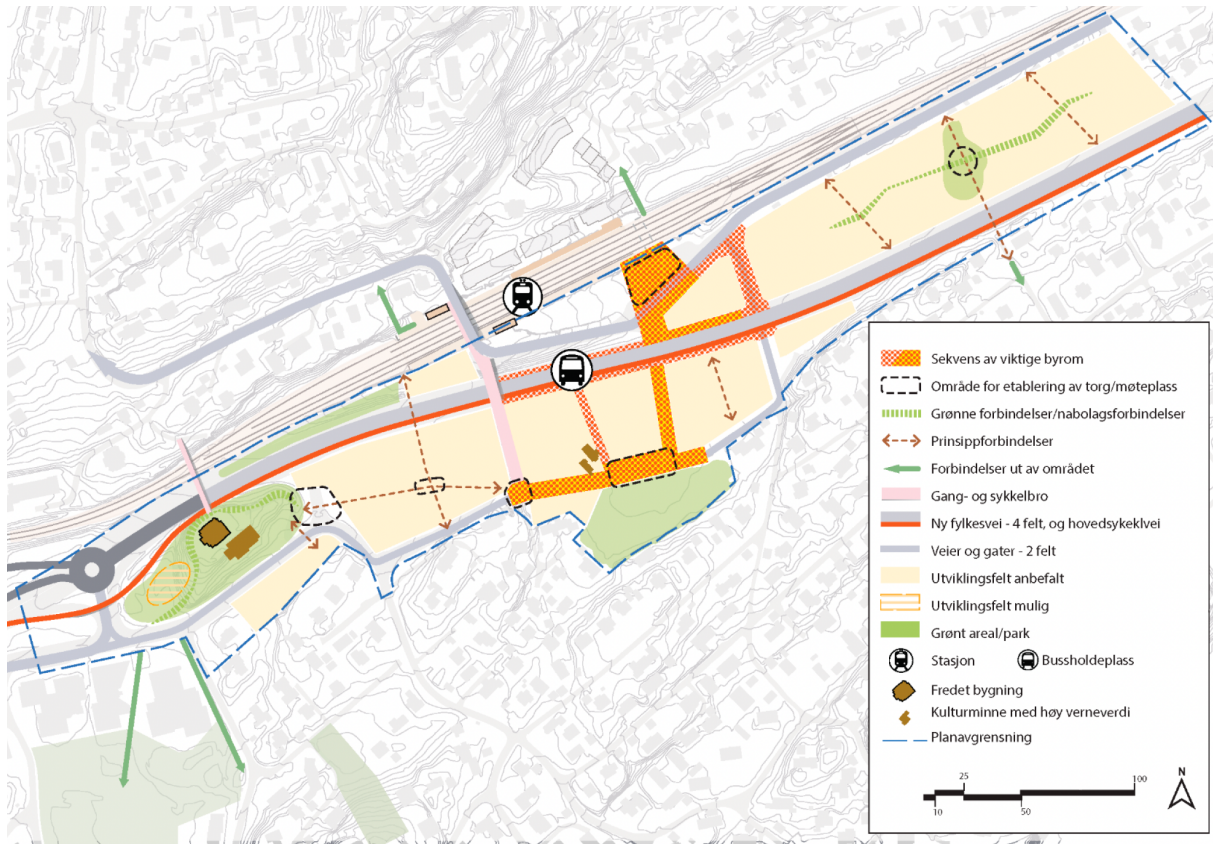
Dersom det ikke er aktuelt å ta inn igjen hele HSV1-feltet, er det et sterkt samlet ønske hos grunneierne innenfor området markert med rødt under om å bli inkludert.



*Over:* Rød linje i diagrammet viser hvilke eiendommer/adresser som ønsker å inkluderes i planen. Stiplet grønn linje viser foreslått plangrense i planprogrammet.

# PLANGREP

## Overordnet byplangrep



Temakart 1 -Overordnet byplangrep – fase I (kortsiktig variant).

Kilde: Planprogram med byplangrep s. 14.

Plangrepet, slik vi leser det, består av fem hovedgrep som vi stiller oss bak:

1. **Lokalisering av nye Høvik sentrum øst for broen.**
2. **Gjenbruk av Østre rampe og bilkryss i øst.**
3. **Stenge Høvikbroen for biltrafikk.**
4. **Opparbeiding av Lokalveien som bygate.**
5. **Konsentrasjon av sentrumsfunksjoner langs det sentrale gangstrøket.**

### 1. Lokalisering av nye Høvik sentrum øst for broen.

Etablering av et nytt sentrum på Høvik øst for broen skaper et mer konsentrert og avgrenset sentrumsområde som forbinder to av de viktigste elementene på Høvik i dag: Stasjonen og den fremtidige Helviksparken. Å etablere sentrum her, fremfor i vest som i dag, muliggjør at dagens handelstilbud også kan opprettholdes under utbyggingsfasen.

### 2. Gjenbruk av Østre rampe og bilkryss i øst.

Vi stiller oss bak det anbefalte hovedalternativet med gjenbruk av Østre rampe. Løsningen med Østre rampe og kryss med Lokalveien i øst er best egnet til å ivareta logistikk og varelevering, både for stasjonen og sentrum generelt.

Statlig og regional vegmyndighet vært svært tydelige i sine tilbakemeldinger om at det kun vil tillates ett bilkryss mellom rundkjøringene i hver ende av fylkesveien. Statens Vegvesen har påpekt at alternativet med Vestre rampe er uaktuelt med tanke på kryssløsning mellom Vestre rampe og den nye Lokalveien, da kødannelser for trafikk i østgående retning vil kunne skape tilbakeblokkeringer på E18 i rushtid.

Videre antas alternativet med Vestre rampe å kreve vesentlig høyere investeringer, da dagens rampe må utvides og lokalveien flyttes lenger mot sør for å få til en tilfredsstillende kryssløsning med lokalveien. Dette vil igjen gi mindre rasjonelle og lite arealeffektive utbyggingsfelt nord og sør for Lokalveien, og redusere det totale boligutviklingspotensialet. Vi anser derfor alternativet med vestre rampe som en svært lite realistisk økonomisk gjennomførbar løsning.

Alternativet hvor Østre rampe gjenbrukes anses dermed som det mest hensiktsmessige alternativet å gå videre med. En løsning med en ny Østre rampe, slik det presenteres i det langsiktige alternativet, vil ha en positiv effekt på byutviklingsmulighetene mellom stasjonen og Lokalveien. Endelig valg av løsning bør avklares tidlig.

### 3. Stenge Høvikbroen for biltrafikk

I høringsportalen som ble publisert på nett 10.12.2024 står det: «Basert på innkomne innspillene og intensjon om mest mulig bilfri sentrum, er det foreslått at **del av Høviksvingen bro utgår for biltrafikk etter overgangen med jernbane**. I stedetfor skal denne strekningen brukes til gang- og sykkelforbindelse».

Vi støtter dette og mener det er avgjørende for bo- og oppholdskvalitetene i sentrum sør at Høvikbroen stenges for biltrafikk over Lokalveien, slik at man unngår gjennomkjøringsmulighet for bil i Høviksvingen. Vi støtter forslaget om at strekningen brukes til gang- og sykkelforbindelse, og mener ombygging av eksisterende bro til dette formålet vil være den mest kostnadseffektive løsningen.

Å få gjennomgangstrafikken vekk fra Høviksvingen vil åpne opp muligheten for å transformere gaten til en hyggelig, tosidig byggate med hovedvekt av boliger. Vi ser for oss at bebyggelsen i denne gaten kan bestå av en townhouse-typologi som fungerer som en forhandler mellom sentrumskvartalene nede på flata og småhusområdene i sør.

### 4. Opparbeiding av Lokalveien som byggate

Lokalveien må, slik det presenteres i planprogrammet, opparbeides som en bymessig gate gjennom sentrum, med byggelinje mot fortau og prioritet for gange, sykkel og kollektiv. Det bør planlegges for en lavest mulig fartsgrense gjennom sentrum for å begrense ulykkesrisiko, støy og svevestøv.

Fotgjengere må prioriteres over hensynet til bil- og sykkel fremkommelighet i sentrum. Kryssing av Lokalveien i plan bør skje i forlengelse av Allmenningen for å styrke strøksaksen. I tillegg bør det være krysningsmulighet for fotgjengere og syklistere over bro.

Buss får eget kollektivfelt som sikrer fremkommelighet for kollektiv og utrykking i rushtrafikk. Det er planlagt for kantstopp for buss ved Høvik stasjon. I tillegg bes det om at det settes av areal for en eventuell senere etablering av stoppested i busslomme. Muligheten for etablering av busslomme mener vi vil beslaglegge unødvendig mye areal, da utviklingsfeltene på begge sider av Lokalveien allerede er svært presset. Kantstopp krever i seg selv ekstra areal for av- og påstigning på sørsiden for å unngå konflikt med sykkel. Busslommer vil beslaglegge ytterligere areal. Tilrettelegging for buss-for-tog o.a. kjøretøy som skal stå stille over lengre tid, bør skje andre steder enn langs Lokalveien gjennom sentrum.

### 5. Konsentrasjon av sentrumsfunksjoner langs det sentrale gangstrøket

Det sentrale gangstrøket anses som plangrepets sterkeste element og aksene fra stasjonen til parken som det viktigste byrommet i det fremtidige Høvik sentrum. Ved å konsentrere handels- og

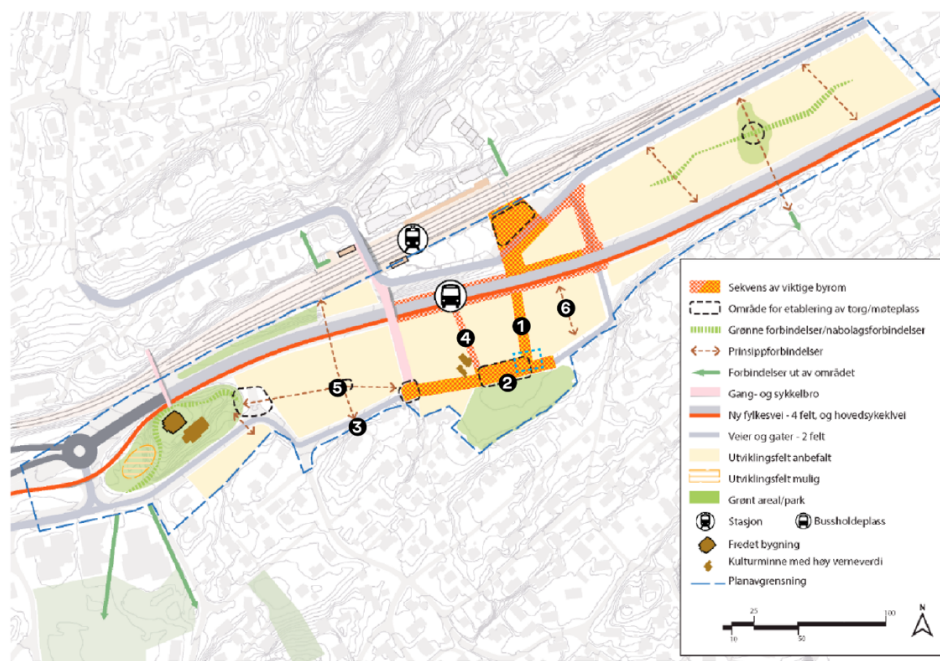
sentrumsfunksjoner langs en gågate/allmenning vil man skape et konsentrert og intimt sentrum som forbinder stasjonen og den fremtidige Helvikparken, og bygger opp under lokale kvaliteter. Dette vil skape en samlet destinasjon for handels-, service-, kultur-, kollektiv- og rekreasjonstilbud; på fortgjengernes premisser og i gangavstand til eksisterende og fremtidige boligområder. Lokaliseringen tett på krysset med Lokalveien i øst, vil gi logistiske fordeler. Varelevering og innkjøring til parkering på sørsiden bør løses tidligst mulig etter avkjøring fra Lokalveien. På den måten unngår man unødig trafikk inn i området, og Allmenningen, Torget og Helviksparken kan utvikles som et bilfritt område.

### Flexibilitet for fremtidig utvikling

Under kapittel 2.3 Overordnet byplangrep (s.14–15) står det «Kartet for byplangrepet viser prinsipiell lokalisering av byromsstruktur i området som skal følges opp i etterfølgende reguleringsplaner». Det understrekes videre at kartet beskriver prinsipper og at «...det åpnes for tilpasninger i kommende planarbeid». Dette understrekes også på s. 25 under «Byrom. Føringer for videre planlegging: Illustrasjonene for byrom er veiledende for utarbeidelse av løsning i etterfølgende planer. Konkret plassering og utforming skal avklares i videre planarbeid.»

For grunneier er det viktig at det som vises nettopp er prinsipielle grep på dette stadiet. Endelig plassering, form, utstrekning og størrelser på byggefelt, veiføringer, forbindelser og offentlige rom må være åpent for justeringer og kvalitetssikring mtp. arealbruk og rasjonelle byggetomter i kommende fase. Endelig fastsettelse skjer i detaljregulering. Med dette som forbehold, kan vi stille oss bak hovedtrekkene i plangrepet.

### Øvrige innspill til Temakart 1 – Overordnet byplangrep:



Temakart 1 – Overordnet byplangrep – fase 1 (kortsiktig variant), grunneiernes innspill

1. Allmenningens prinsipp-plassering, i akse mellom stasjonen og Helviksparken, støttes. Nøyaktig plassering og utforming må undersøkes nærmere og tilpasses endelige byggefelt, bygninger, sol- og vindforhold.
2. Torget (Torg B) som er skissert ut mot parken i sør, fremstår noe overdimensjonert og lite skjermet. Det må undersøkes nærmere hvor stort torget bør være for å ivareta ønsket intimitet og mikroklimatiske forhold.

3. *Det er svært viktig med bebyggelse også på sørsiden av Høviksvingen, for å kunne skape en hyggelig og bymessig nabolagsgate. Dette vil gi bedre sammenhenger i sentrum og skape en god overgang og skalaforhandler mellom småhusbebyggelsen i sør og sentrumsbebyggelsen i nede på flaten.*
4. *Denne forbindelsen bør ikke defineres som et viktig offentlig byrom, men være en intern prinsippforbindelse og del av boligenes felles uteoppholdsareal. Den kan være offentlig tilgjengelig.*
5. *Det bør ikke være en offentlig forbindelse på skrå gjennom boligenes felles uteoppholdsarealer. Folk bør heller ledes ut i Høviksvingen, som planlegges som en hyggelig gate med lite trafikk, eller til fortau langs Lokalveien.*

*Prinsippforbindelsen som er skissert diagonalt gjennom feltet er også svært utfordrende med tanke på universell utforming pga. store terrengforskjeller. Det er også utfordringer forbundet med tilgjengelighet for brann og redning, overvannshåndtering og rasjonelle utbyggingsareal for en slik forbindelse der den er skissert. Siktlinje til kirken gjennom feltet bør undersøkes, men nøyaktig plassering av denne må sees i sammenheng med endelige byggefelt.*

6. *En prinsippforbindelse gjennom feltet anses ikke som hensiktsmessig, da det er tenkt dagligvareforretning/handel i basen. Forbindelsen har heller ingen målpunkter og det er heller ønskelig å lede folk ut i Allmenningen.*

## **UTNYTTELSE OG HØYDER**

### Grad av utnyttelse

For å nå målet om et mangfoldig og variert byliv kreves det en høy utnyttelse som ivaretar nok utviklingsvolum og kritisk masse for ulike tilbud. I henhold til RPAT skal områder langs bybåndet, som ligger innen gangavstand til skinnegående kollektivtransport, ha en områdeutnyttelse på 80–100%, tilsvarende en utnyttelsesgrad på 150–250% BRA. Planområdets yttergrenser ligger mellom 300–400 meter fra kollektivknutepunktet, som vurderes som en akseptabel gangavstand.

Vi anser hovedtrekkene i det foreliggende planprogrammet for å være i tråd med overordnede føringer og at nødvendig fleksibilitet for utviklingen er ivarettatt på dette stadiet. Det tas forbehold om at utnyttelsen gitt i planprogrammet er veiledende, og at endelig utnyttelse fastsettes i detaljreguleringene, etter vedtatt VPOR/VPKL og gjennomførte kostnadsberegninger.

Kostnadene til opparbeidelse av offentlige gater, byrom, park og teknisk infrastruktur er ukjente og potensielt svært omfattende. Dette er kostnader som i stor grad vil falle på grunneierne. Det er f.eks. stor usikkerhet knyttet til kostnadsbildet for opparbeidelse av ny Lokalvei med tilhørende infrastruktur, samt ukjent for oss på nåværende stadium hvorvidt man kan gjenbruke dagens vei eller må etablere en ny vei. Det er derfor avgjørende for realismen i prosjektet at det er samsvar mellom grad av utnyttelse og størrelsen på grunneierbidragene.

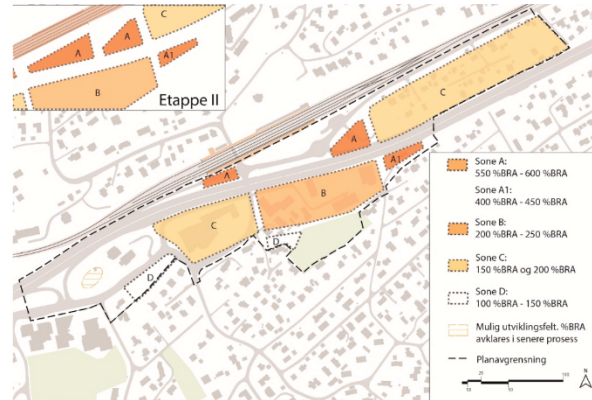
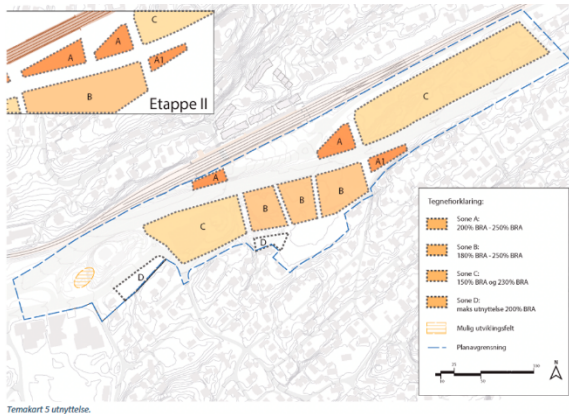
### Sentrum sør

Sone B på sørsiden av Lokalveien er på ulike steder i høringsdokumentene vist som både ett sammenhengende felt og som inndelt i tre felt. Vi tror det er mer hensiktsmessig med en todeling, med ett utviklingsfelt på hver side av Allmenningen, hhv. B1 og B2.

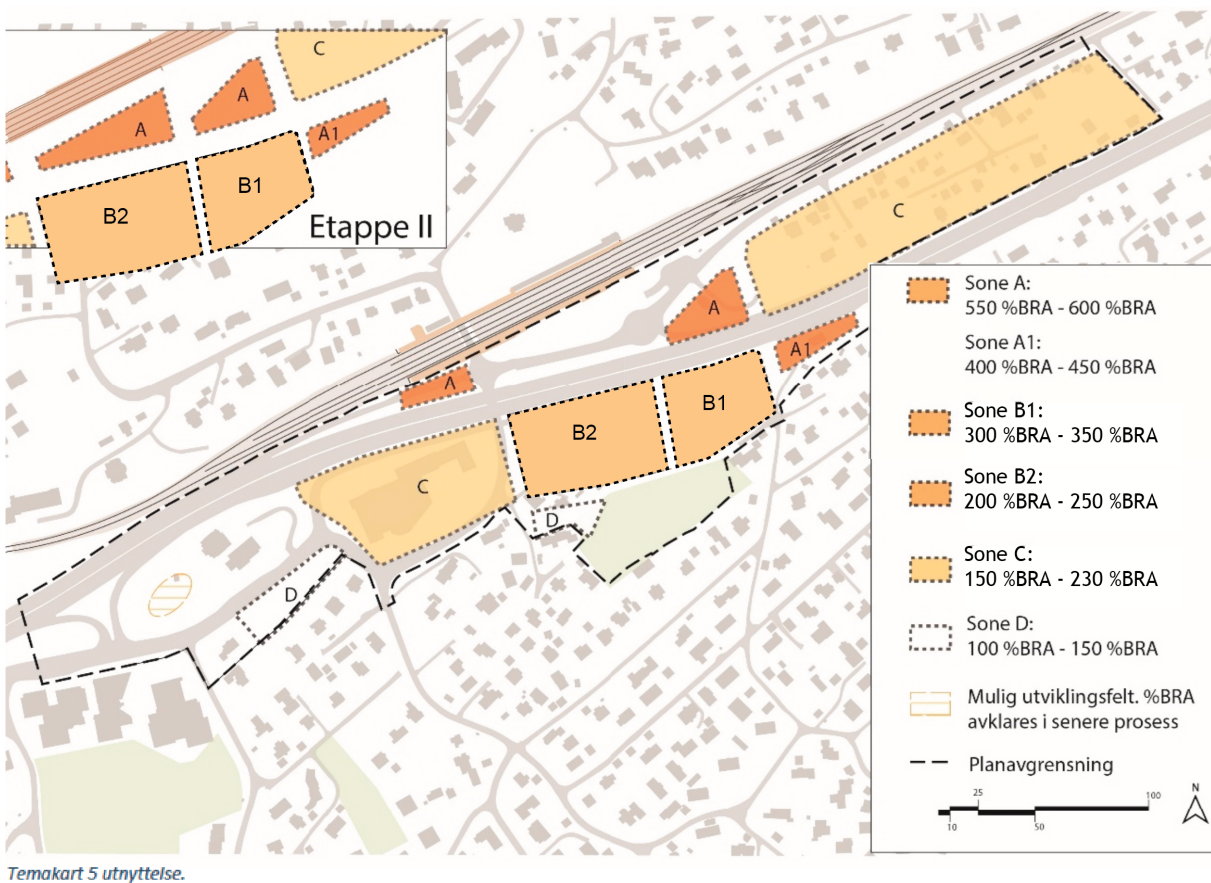
Vi foreslår videre en differensiert utnyttelse mellom feltene, da B1 planlegges med mulighet for full næringsbase (dagligvare, apotek, vinmonopol, mm.), som vil kunne gi en utnyttelse opp mot 300 – 350%. Felt B2 planlegges hovedsakelig for bolig, men med utdrettet program på gateplan inn mot



Allmenningen, Torget og Lokalveien. En utnyttelse opp mot 250% vil ivareta nødvendig fleksibilitet og mulighet for næringsarealer i deler av bebyggelsen. Feltet kan utvikles med ett eller to kvartal.



Over: Temakart 5 utnyttelse, Bærum kommunes forslag til soneinndeling. Kilde: Høvik sentrum, planprogram med byplangrep (over til venstre) og Oppfølging av vedtak ved 1.gangsbehandling – Planprogram med byplangrep for Høvik sentrum (over til høyre).



Over: Grunneiers forslag til revisjon av soneinndeling.

## Krav til MFUA

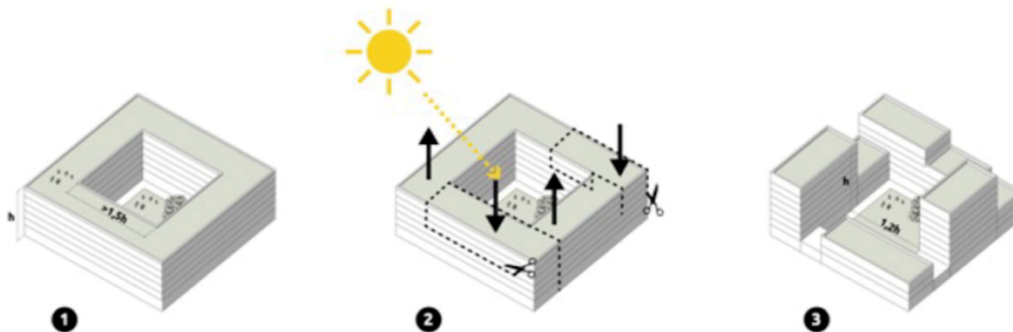
På s. 40 i planprogrammet står det at: «*Krav gitt i KP-A til minste uteoppholdsareal for sentrumsområdet skal gjelde, dvs. at det avsettes minimum 35 m<sup>2</sup> per 100 m<sup>2</sup> BRA boligareal, hvorav 80 % skal være felles. Konkrete rammer for utnyttelse skal vurderes mer detaljert i etterfølgende planer.*»

Vi mener at arealkravene i KP-A er for strenge og lite egnet for tett sentrumsbebyggelse i tråd med overordnede føringer. Til sammenlikning er det i Oslo kommune krav om minimum 16% og 20% av m<sup>2</sup> BRA bolig for henholdsvis Områdetype 2 og 3.

Det er behov for mer lukkede kvartaler i sentrum, bl.a. for å skjerme mot støy fra Lokalveien og jernbanen. Dette gjelder både på sørsiden og langs Markalleen. (Delvis) lukkede kvartaler er en bymessig og rommelig avgrensende bebyggelsesstruktur som både definerer gater og byrom og gir skjermede fellesarealer, bidrar til naboskap og følelse av tilhørighet.

Kravene til solbelyst uteoppholdsareal og tidspunktet for beregninger (ved jevndøgn) gjør det svært utfordrende å tilfredsstille kravene med lukkede sentrumskvartaler, i motsetning til relativt høye frittstående lameller som gir langt dårligere bymessige kvaliteter. Krav til rommelighet bør beregnes ut fra gjennomsnittlig gesimshøyde, slik at man kan gå opp i enkelte punkt og ned i andre for å sikre solbelyst uteoppholdsareal på bakken.

I Oslo kommunes Utearealnorm, kap. 3 Rommelighetsnorm (s.10) heter det at "Avstand mellom bygninger på motstående sider av felles uteoppholdsareal skal være minst 1,5 ganger bebyggelsens gjennomsnittlige gesimshøyde. Dette gir en vinkel tilsvarende solvinkelen 1. mai kl. 15.00, og sikrer dermed at sola slipper inn til utearealene." Rommelighetskravet er dermed knyttet til solvinkelen 1.mai kl. 15 og ikke ved jevndøgn som legges til grunn i Bærum.



Diagrammet over viser prinsipp for hvordan areal bør kunne distribueres innad i et kvartal for å kunne sikre tilfredsstillende solbelyst areal i uteoppholdsområdene.

Centra Høvik Eiendom er positive til kommunedirektørens innstilling i notat fra 13.11.2024, *Oppfølging av vedtak ved 1.gangsbehandling – Planprogram med byplangrep for Høvik sentrum*, som utdyper alternativer for hvordan felles uteareal for boliger kan løses.

Det forutsettes at felles takterrasser, utearealer på lokk og allment tilgjengelig areal innenfor utviklingsfeltene kan regnes med i MFUA innenfor Sone A, B, C og D. Nylig vedtak om forbud mot takterrasser i småhusområder forstås å ikke være gjeldende for sentrumsutvikling på Høvik innenfor nevnte sentrumssoner.

Flere vedtatte reguleringsplaner i Bærum kommune avviker fra MFUA-kravene i KP-A. Vi legger derfor til grunn at hvordan krav til uteopphold løses er åpent for dialog også på Høvik, og må sees i sammenheng med helhetlige kvaliteter. Vi støtter oss på formuleringen i Planprogrammet om at "Konkrete rammer for utnyttelse skal vurderes mer detaljert i etterfølgende planer", og ønsker å spille inn problemstillingene over som aktuelle tema for videre dialog med kommunen frem mot vedtatt plan,

med mål om å sikre en bebyggelsesstruktur med bymessige kvaliteter og gode offentlige og private uteoppholdsarealer.

### Høyder

Gjennomsnittshøyder for de enkelte felt bør være veiledende og ikke gjøres bindende, da dette vil begrense fleksibiliteten til å finne gode løsninger for fremtiden. Grad av utnyttelse i kombinasjon med byggtekniske krav til dagslys, solbelyst uteoppholdsareal og skjerming fra støy vil bidra til å begrense utnyttelsen.

Vi er kritiske til at planen definerer gjennomsnittshøyder på 3 og 4 etasjer for henholdsvis sone D og C. Generelt for utviklingen av A, B, C og D-feltene, anses bebyggelse på 3 etasjer og lavere som lite økonomisk rasjonelt, da det ifølge byggeteknisk forskrift (TEK17) kommer krav om heis i alle boligbygg over 3 etasjer. Heis er kostnadsdrivende og totalkostnadene for boligene blir fort for store sammenlignet med faktisk salgbart areal.

Det er unntak for heis i rekkehus/enebolig, men vi er sterkt tvilende til om småhus vil godtas som typologi av regional myndighet innenfor sentrumssonene A, B, C og D. Andelen småhus i området er i dag svært høy og er en boligtypologi som dekker behovene til begrenset beboergruppe. Høvik har først og fremst behov for mer variasjon og mangfold i boligmassen og ikke mer av det samme. Variasjon i boligtyper kan bidra til en mer attraktiv byutvikling, der områder blir revitalisert og tiltrekker seg nye innbyggere og investeringer. Dette kan styrke lokalt næringsliv og samfunnsaktiviteter.

Barnefamilier, enslige, eldre og studenter har forskjellige behov, preferanser og økonomiske forutsetninger. Ved å tilby et mangfold av boligtyper kan man imøtekomme disse behovene. En variert boligmasse med blandede boligformer, kan fremme sosial integrasjon og mangfold, ved at folk med ulike bakgrunner og livssituasjoner kan bo i nærheten av hverandre. Dette kan bidra til et mer inkluderende samfunn.

Den nye planen bør legge opp til en fleksibel typologi som kan tilby flere boligtyper, og dekke fremtidige behov. Strengte begrensninger for etasjeantall gir mindre fleksibilitet.

### Støy

For den fremtidige utviklingen, vil det fortsatt være utfordringer med støy. Planløsning brukes for å begrense støyeksposering for sensitive bruksareal, men erfaring tilsier at ønsket om lukkede kvartaler gjør det vanskelig å løse alle enheter på en tilfredsstillende måte. Det bør gis aksept for at en andel av boligene kan løse stille side gjennom dempet fasade og andre avbøtende tiltak for å skjerme støynivået.

## **AREALFORMÅL**

### Sentrumsformål kontor og variert næring.

Markedet for lokalisering av større kontorvirksomheter i et fremtidig Høvik sentrum er foreløpig ukjent, og det er mer nærliggende at bedrifter etablerer seg i Sandvika og Lysaker. Vi mener derfor at «Sentrumsformål kontor og variert næring» (sammenfallende med Sone A) også bør inkludere mulighet for bolig. Forskriftsmessige krav vil eventuelt begrense hvilke tomter som ikke vil egne seg til bolig, formålet bør ikke utelukkes før det er undersøkt nærmere.

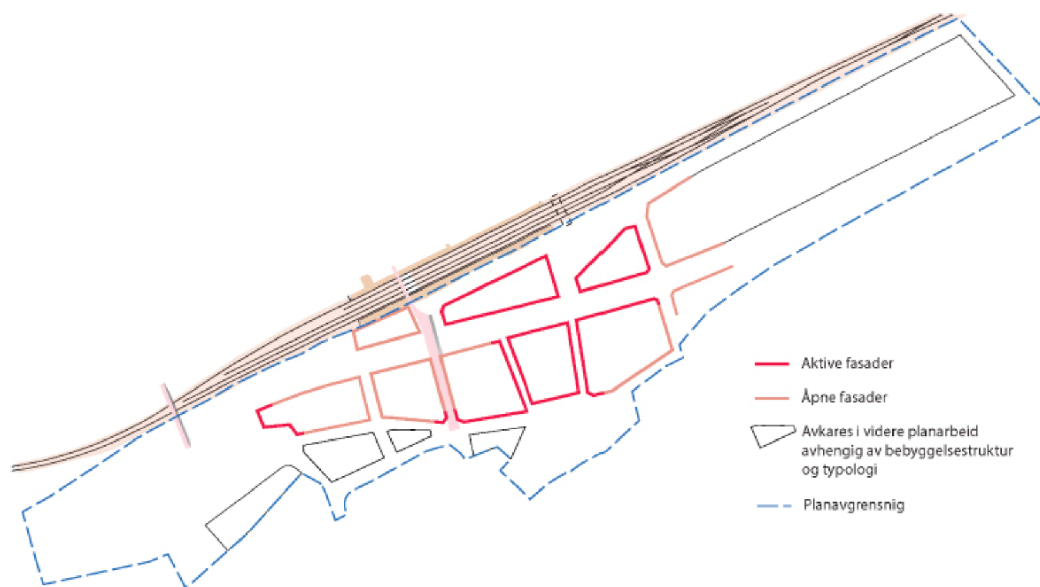
### Bygulv og førsteetasjer

Temakart 4 viser langt flere løpemeter aktive fasader enn det vi tror er realistisk å få til på sørsiden. Generelt foreslås det en endring av Temakart 4, hvor typiske FBK-fasader (forretning, bevertning, kultur) konsentreres rundt Allmenningen, mot sentrale torg og møteplasser og viktige gatehjørner.

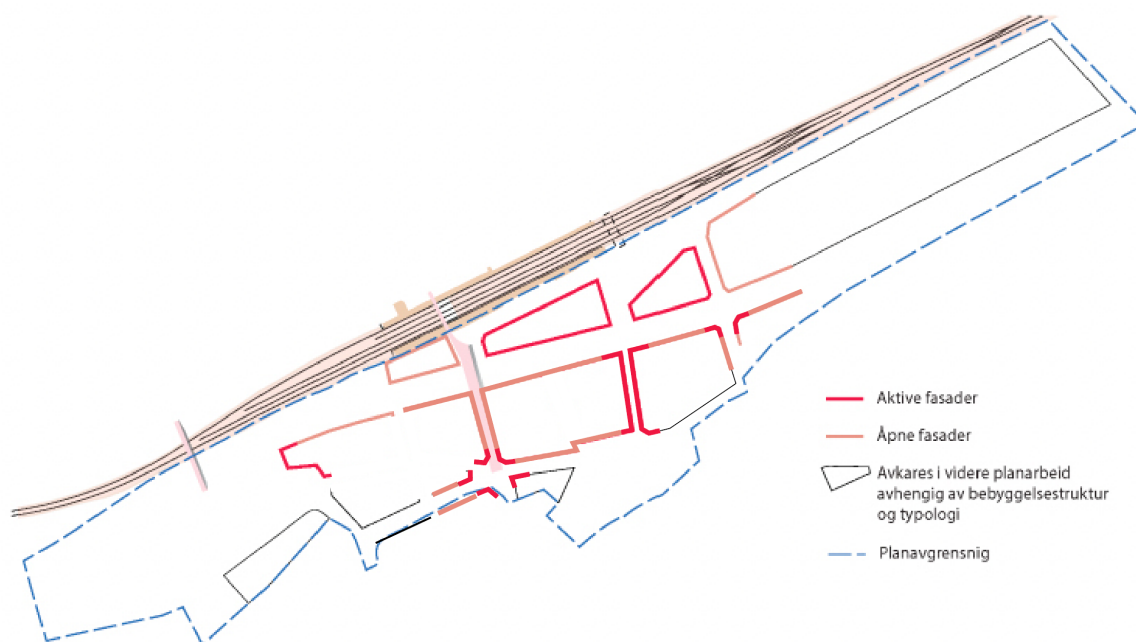
Allmenningen er planens viktigste offentlige rom som forbinder stasjonen med den fremtidige Helvikparken. Hovedtyngden av detaljhandel og tjenestetilbud bør derfor konsentreres på begge sider av denne, slik at man skaper en tydelig sentrumsakse som inkluderer handel, næring, kultur, kollektivknutepunkt, offentlig torg og park. Dette gir også nærhet til eksisterende og fremtidige

boligområder. Øvrig handel- og næringsarealer bør lokaliseres i tilknytning til torg og møteplasser. Endelig volum for FBK-arealer må avklares gjennom videre utredning i en kontor- og handelsanalyse.

Planprogrammet gir føringer for at innvendige etasjehøyder for aktive fasader skal være min. 4,5 m. Dette er en fin høyde for større forretningsareal, men for mindre næringsareal som kafeer og serveringssteder, kan en lavere frihøyde gi vel så gode og intime lokaler. Det foreslås at minimumshøyden reduseres til 4 m.



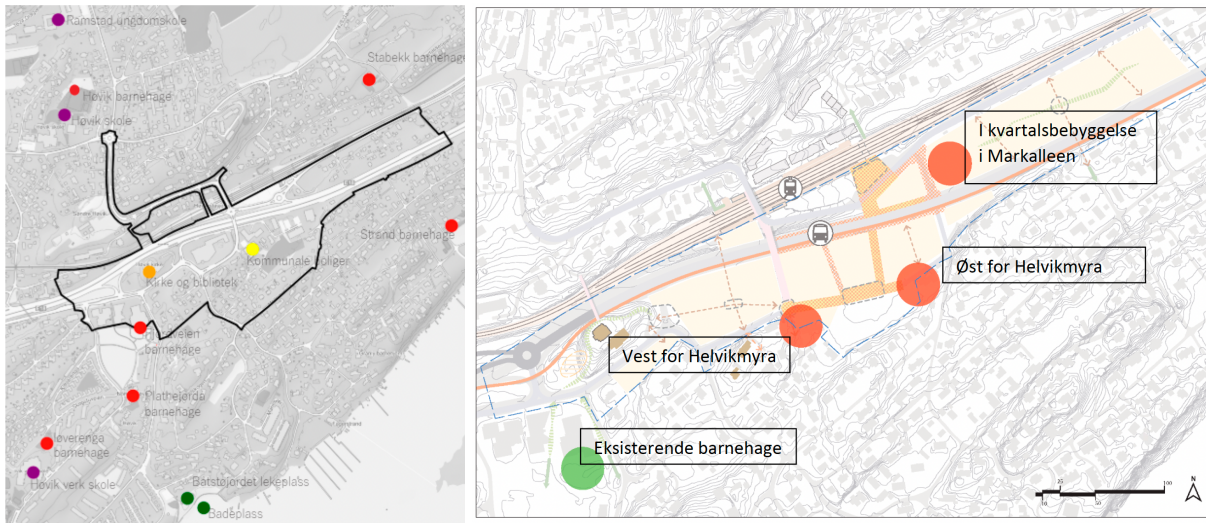
Temakart 4. Prinsippkart for førsteetasjer inkludert etappe II.



Temakart 4. Prinsippkart for førsteetasjer inkludert etappe II.

Bærum kommune sitt forslag til førsteetasjer over og grunneiergruppen sitt forslag til endringer under.

## PLASSERING AV BARNEHAGE



Illustrasjonen viser plassering av barnehager i dag.

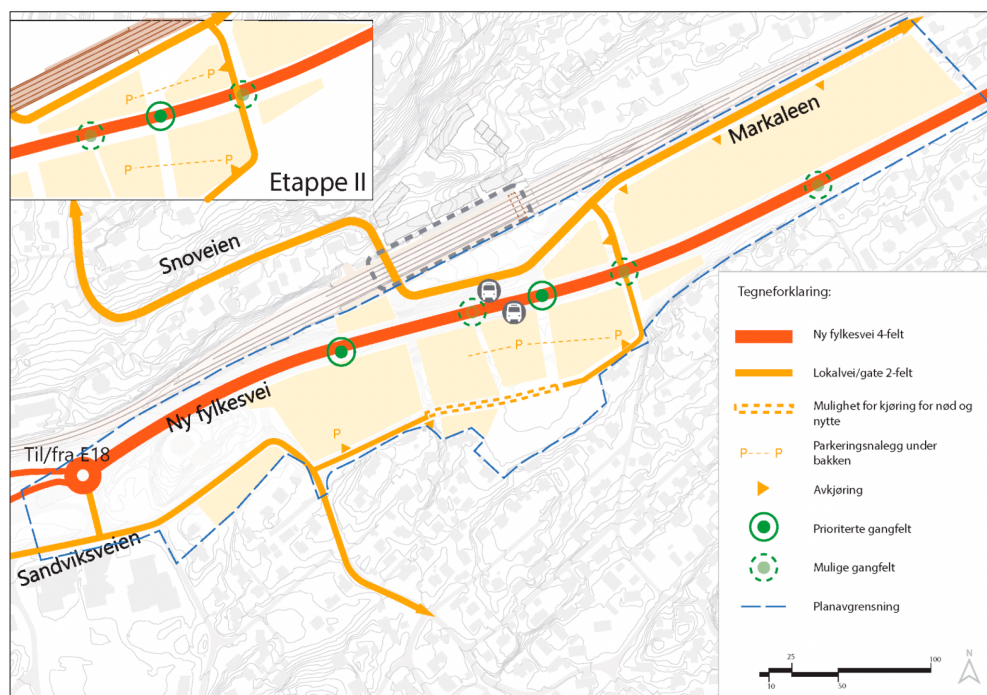
Aktuelle lokaliseringer av barnehage. Ill: BK

Over til venstre: Plassering av barnehage i dag. Til høyre: Aktuelle plasseringer for fremtidig barnehage. Kilde Planprogrammet s. 41.

Centra Høvik Eiendom støtter kommunens anbefaling om at «ny barnehage på Høvik skal inngå i fremtidig reguleringsplan for nytt boligområde ved Markalleen» (Planprogrammet s.43). Som kartet over til venstre viser, er det i dag allerede god dekning sør for Lokalveien, i tillegg til at det er en mulighet å utvide dagens barnehagekapasitet ved Plathejordet.

Dette understøttes av Naturvernforbundets høringsinnspill, med hensyn på Helvikmyra: «Den [Helvikmyra] må bevares og gjøres tilgjengelig som en park for dem som bor i Høvik sentrum og området omkring. Det betyr at den ikke må benyttes som et eksklusivt uteområde for en barnehage. Barnehagen må derfor finne et annet sted i nærheten til dette formålet.»

## LOGISTIKK OG PARKERING



Temakart 2. Prinsipiell løsning for nytt veisystem.

Temakart 2 viser prinsipiell løsning for nytt lokalveisystem, krysninger i plan for fotgjengere, markeringer for avkjøringspunkt og sammenhengende parkeringsanlegg under bakken.

Vi stiller oss positive til hovedprinsippet med få avkjøringspunkt. Som et grunnprinsipp bør avkjøringer til varelevering og p-anlegg under bakken/i base skje tidligst mulig og i størst mulig grad plasseres der hvor de genererer minst trafikk inn i området og på laveste nivå i terrenget.

Man bør etterstrebe å unngå mulighet for gjennomkjøring langs parken sør for Lokalveien. Stigningsforholdene vil kreve store terrengbearbeidinger. Utrykningskjøretøy vil kunne ha tilgang fra Lokalveien i unntakstilfeller. Varelevering vil kunne skje fra hver side eller via kjeller.

Snumulighet som del av Plass C på høyden vil sannsynligvis kreve at eiendommene langs Høviksvingen (Høviksvingen 18 A og B og Sarbuvollveien 2A) inkluderes i planen.

En viktig del av videre arbeidet med detaljplanene blir å sikre et godt bygulv på bakkeplan. Det er ønskelig med bymessige løsninger for varelevering/ logistikk med store lastebiler som ikke kommer i konflikt med boligene og offentlige byrom, men samtidig ikke skaper rene baksider. Det blir særlig viktig å løse støyutfordringer mellom ulike funksjoner i kvartalene, og mulige konflikter mellom større kjøretøy og fotgjengere på bakkeplan. Dette vil gjelde for alle felt hvor det er tenkt næringsvirksomhet på plan 1 og bolig i etasjene over. I den videre prosessen, ønsker grunneier å ha muligheten til å diskutere alternative løsninger for parkering, logistikk og varelevering.

Vi ser frem til en god prosess videre!

På vegne av Centra Høvik Eiendom,  
Arne S. Eriksen