

# sandvika sentrum øst

VPOR - veiledende prinsipplan for offentlig rom, Mai 2015



# Forord

Bærum kommune har gitt Bjørbekk & Lindheim Landskapsarkitekter i oppdrag å utarbeide en veiledende prinsipplan for offentlige rom (VPOR) for Sandvika sentrum Øst. Planarbeidet er delt i to hovedtemaer;

1. VEIER, Plasser og TORG
2. PARKANLEGG OG BLÅ-GRØNNE TILTAK.

Disse temaene har endt opp i denne felles sluttrapporten.

VPOR-rapporten vil danne grunnlag for den videre utbyggingsprosessen og definere kvalitetsnivå på veier, plasser, torg, parkanlegg og andre offentlige arealer.

I Bærum kommune har Johan Steffensen vært prosjektleder, med Terttu Kalland og Ellef Ruud i prosjektgruppen. Arbeidet har vært utført i samarbeid med fagetater i Bærum kommune på både Vei og trafikk, Natur og idrett, Kultur og fritid, og Områdeutvikling.

Prosjektgruppen har bestått av Norconsult og Bjørbekk & Lindheim landskapsarkitekter. Hos Norconsult har Ole Fossen vært prosjektansvarlig. Norconsult leverer en separat rapport som omhandler teknisk infrastruktur. Hos Bjørbekk & Lindheim har landskapsarkitekt Simen Gylseth, Svein Erik Bergem, Jon Christian Dannevig og Stine Bitustøyl Askje arbeidet med rapporten. Prosjektansvarlig har vært Tone Lindheim.

Oslo, Mai 2015  
Bjørbekk & Lindheim Landskapsarkitekter

# Innhold

<b>1</b>	<b>Sammendrag</b>	<b>4</b>
1.1	Bakgrunn	4
1.2	Planens hovedpunkter	4
<b>2</b>	<b>Bakgrunn</b>	<b>6</b>
2.1	Overordnede planer	6
2.2	Om VPOR	7
2.3	Eksisterende situasjon	8
2.4	Verneverdig bebyggelse og historiske spor	10
2.5	Pågående planprosesser	12
<b>3</b>	<b>Utfordringer</b>	<b>18</b>
<b>4</b>	<b>Visjon</b>	<b>20</b>
4.1	Visjon	20
4.2	Strategier og hovedgrep	22
<b>5</b>	<b>VPOR</b>	<b>24</b>
5.1	Hovedplankart - veiledende prinsipplan for offentlige rom	24
5.2	Forslag til fremtidig hovedplan	26
5.3	Torg og møteplasser	30
5.4	Gaterom	37
5.5	Gangstrøk og passasjer	45
5.6	Elvekanten	50
5.7	Parker og grønne forbindelser	58
5.8	Bruer	66
5.9	Forslag til mulig fremtidig kjøremønster	68
5.10	Sykkelveier	72
5.11	Forslag til ny Sandviksvei	73
5.12	Overvannshåndtering	75
5.13	Grønne tak	76
5.14	Lokalklima	77
<b>6</b>	<b>Kvalitet og standard</b>	<b>78</b>
6.1	Materialbruk, møblering og vegetasjon	78
6.2	Differensiering av standard	80
6.3	Tiltaksplan og tiltaksliste	82
<b>7</b>	<b>Gjennomføring</b>	<b>84</b>
7.1	Faseplaner	84
7.2	Prinsipp for kostnadsfordeling	86

# 1 Sammendrag

## 1.1 Bakgrunn

### Planområdet

Sandvika er regionsenter og kommunesenter i Bærum. I de neste tiår vil Sandvika sentrum øst gjennomgå en stor transformasjon. Det er planlagt omfattende utbygging av både bolig og næringsarealer.

Planområdets avgrensning går fra jernbanen i nordvest og ned til Gamle Drammensvei i sørøst. Bærum kommune har ønsket å utvide planområdet ytterligere ved å ta med brua fra Rådhusetorget, utvidelse av bru ved Kinoveien, samt Løkketangen og Brambanis vei som går på østsiden av Sandvikselva.

Denne rapporten vil ta for seg området i en noe større skala, for å kunne synliggjøre forbindelsen for gående og syklende fra elvepromenaden og videre østover langs fjorden, samt få en sammenheng av de storskala infrastrukturlinjene av både ny Sandviksvei og separat busstrase i øst-vestgående retning.

### VPOR-planen

VPOR skal være retningsgivende for alle reguleringsplanforslag innenfor planområdet. Målet er å sikre en helhetlig utvikling for å oppnå anbefalt bystruktur og byform i nye Sandvika sentrum øst. Anbefalte løsninger og kvaliteter som fremkommer i VPOR-rapporten er kostnadsberegnet.

Planen vil angi hvilke veier, plasser, torg og parker som skal utbygges. Den skal gi grunnlag for hvilke tiltak som må utvikles koordinert med de planlagte byggeprosjektene i området.

## 1.2 Planens hovedpunkter

Illustrasjonsplanen i denne rapporten er en prinsippskisse som viser fremtidig visjon for Sandvika sentrum øst med offentlige torg og gater og som viser sammenhengene med et nært forhold til elva og bukta.

### Kontakten mellom sentrum og sjøen

Det er et mål å styrke kontakten mellom sentrumsområdet og opparbeidet elvepromenade og strandsone ved å gjøre området lett tilgjengelig og skape en god visuell kontakt. Jørgen Kanitz gate etableres som en tydelig hovedakse, der gaten vil danne grunnlag for en tydelig sikt- og forbindelsesakse fra sentrum og ned til Sandviksbukta og videre ut mot Kalvøya.

### Gateutforming

Alle gater skal få en robust utforming som kan tåle biltrafikk og der enkelte gater vil bli forbeholdt de gående. Ønske om et fleksibelt gategulv skal ligge til grunn for utformingen, der man enkelt kan endre kjøremønster og bruk etter behov uten å måtte gjøre for store endringer i gatenes tverrsnitt. De ulike gater, plasser, promenader og torg gis ulik karakter og form gjennom bruk av materialer og vegetasjon. Samtidig opprettholdes en helhetlig gjennomgående kvalitet i alle de offentlige rom.

### **Prioriterte offentlige byrom**

Otto Sverdrups plass, Rådmann Halstras vei og Rådhusplassen sammen med det sentrale gangstrøket er viktige byrom i det nye sentrumsområdet. Gangstrøket skal være en trygg gangforbindelse og skal knytte sammen de ulike byrommene. Det skal legges til rette for møteplasser og oppholdssteder underveis. Gangstrøket har et knekt uformelt forløp. Planen er utformet med et urbant sentrum i nord, og med offentlige grøntområder både øst mot Sandvikselva og sør ned mot Sandviksbukta.

### **Levende byrom**

Det er viktig å legge til rette for aktivitet i byggenes 1. etasje rundt torg og plasser. Dette vil være avgjørende for det pulserende livet som byrommene ønskes fylt med. Det vil være spesielt viktig å skape aktive fasader langs gangstrøket, rundt de nye torgene og langs elvepromenaden ut mot Sandvikselva.

### **Trafikkmønster**

Statens vegvesen har langsiktige planer om å sanere dagens E18-bru som går forbi Sandvika sentrum i dag og legge E18 i tunnel. Den nye fremtidige lokalveien bør utformes som en gate som føyer seg inn i bystrukturen. En felles bru for både ny lokalvei og separat busstrase bør samles i ett krysningspunkt over Sandvikselva.

### **Parkering**

Overflateparkering i dagens sentrumsbilde ønskes redusert og dagens parkeringshus som ligger på områdets høyeste punkt skal rives. I fremtiden skal hovedtyngden av parkeringen i området skje i en parkeringskjeller med flere etasjer som etableres samtidig med de nye kvartalsstrukturene.

### **Overvann**

Det er et mål å benytte overvann som en ressurs i byrommet. Før vannet kan slippes ut i elva og fjorden må vannet gjennom en fordrøyning/infiltrasjonsløsning. Disse kan utformes som beplantede sandfilter som plasseres i lavbrekk for hvert av de åpne vannrennene. Lavbrekkene samler nedbøren der vannet vil kunne infiltrere over tid før det ledes videre til elv eller fjord. Fordrøynings/infiltrasjonsløsningene plasseres i møbleringssoner eller sammen med øvrig møblering.

# 2 Bakgrunn

## 2.1 Overordnede planer

Sandvika sentrum står foran en stor endringsprosess. Sentrum for «Norges største bygd» og et av Norges største motorveikryss skal videreutvikles til en moderne by. Statens vegvesen har i samarbeid med Bærum kommune utarbeidet en kommunedelplan og KU som legger opp til en vesentlig ombygging av overordnet vegnett forbi Sandvika.

### Kommunedelplan

I vedtatt kommunedelplan er E18 lagt i en lang fjelltunnel under Sandvika slik at dagens E18-barriere på sjøsiden av Sandvika forsvinner. I dette området er Sandviksveien foreslått utvidet til 4 kjørefelt. Den innerste delen av Sandviksbukta er tenkt gjenfylt, noe som gir mulighet for etablering av en ny parkstruktur mellom sentrum og sjøen. Alternative veitraséer og evt løsning delvis under lokk bør vurderes for å kunne forsterke forbindelsen mellom Sandvika sentrum og sjøen. Tiltaket som kan gi veianlegget og sidearealene en mer bymessig utforming er også et viktig tema. Målet må være at Sandvika sett fra fjorden ikke skal fremstå som et stort veianlegg, men at man gjennom valg av løsninger bygger opp en identitet av Sandvika som en attraktiv by langs fjorden og elvemunningen.

### Områderegulering

Bærum kommune laget et forslag for områderegulering for Sandvika sentrum øst i tilknytning til den nye kommunedelplanen. Denne lå ute til offentlig ettersyn våren 2014.

Realisering innebærer rivning av tre sentrale kvartaler og oppføring av ca. 110.000 m<sup>2</sup> ny bebyggelse, samt etablering av parkeringsanlegg og forbedring av offentlige uterom og teknisk infrastruktur.

Bærum kommune ønsker en områderegulering over Sandvika sentrum øst som er realistisk og gjennomførbart, og at det er de riktige plangrepene som er valgt.

### Føringer for VPOR

Reguleringsplanen skal først og fremst tilrettelegge for utvikling og vitalisering av byrommene (gater, torg, plasser), etablering av felles parkeringsanlegg og utbygging av fire sentrumskvartaler. Dette legges til grunn for utarbeidelse av VPOR, som er beskrevet i forslaget til planprogram, datert 21.03.2012, i kapittel 3 "Rammebetingelser for planleggingen".

“**Det forutsettes en robust og fleksibel bruk av gater torg og plasser, som kan utvikle seg over tid.**”

Utdrag hentet fra teksten til  
"Områderegulering - 1.gangs behandling."

## 2.2 Om VPOR

### Hva er VPOR - veiledende prinsipplan for det offentlige rom?

VPOR er et verktøy for å konkretisere og kommunisere ambisjonsnivå, omfang og kvalitet for utvikling av uterommene innenfor områdeavgrensningen.

VPOR skal være retningsgivende for alle reguleringsplanforslag innenfor planområdet. Målet er å sikre et helhetlig perspektiv i utviklingen og oppnå anbefalt bystruktur og byform i nye Sandvika sentrum øst. Anbefalte løsninger og kvaliteter som fremkommer i VPOR-rapporten er kostnadsberegnet.

Planen vil angi hvilke torg, plasser, gater og parker som skal utbygges. Den gir grunnlag for hvilke tiltak som må utvikles koordinert med de planlagte byggeprosjektene i området. Det er derfor nødvendig å konkretisere disse tiltakene som et utgangspunkt for rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler mellom Bærum kommune og fremtidige utbyggere.

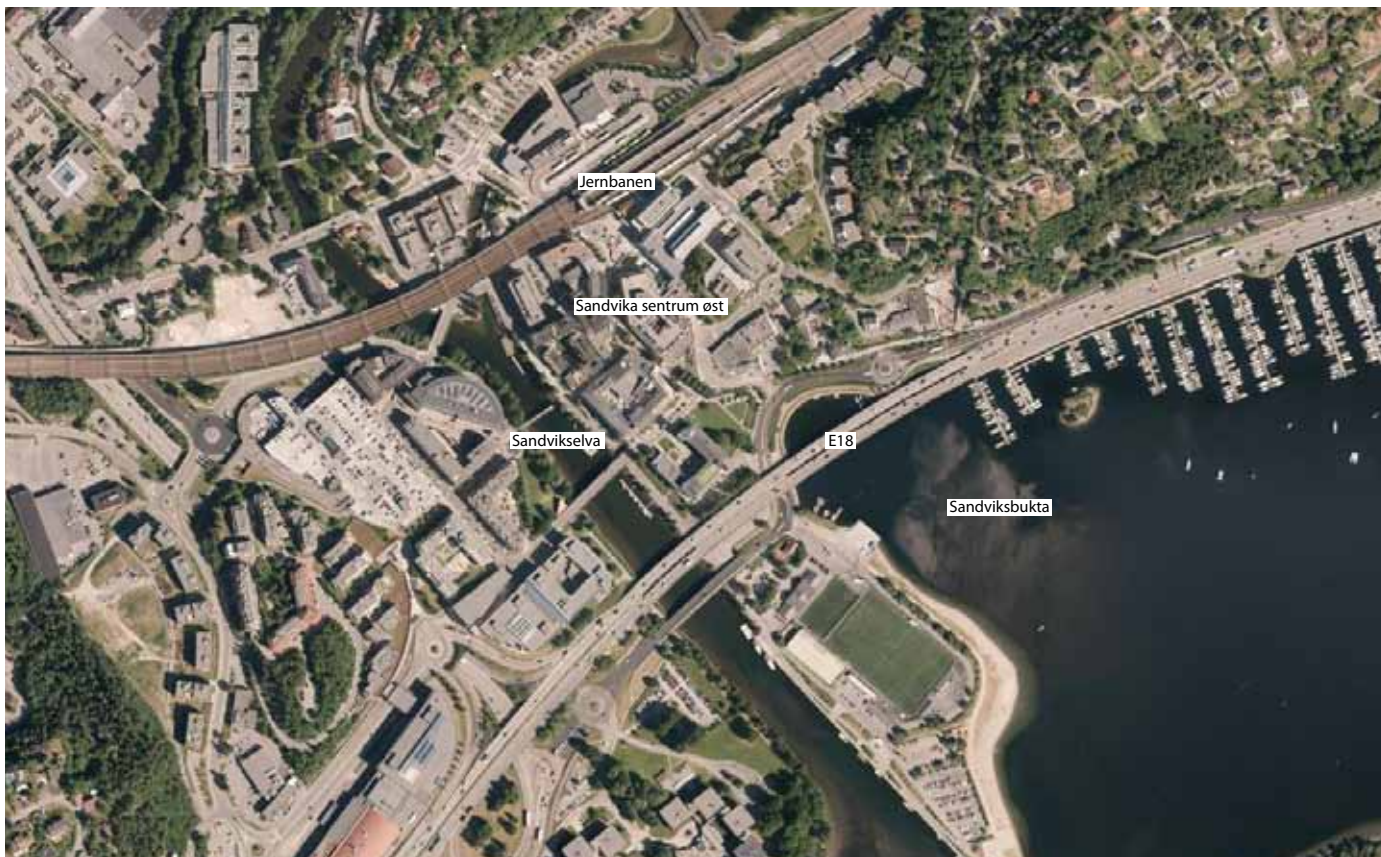
### Veiledende prinsipplan

Det er behov for å utvikle en prinsipplan for de offentlige uterommene. Her inngår blant annet temaene byrom og estetikk, vei og trafikk, grensesnitt mot tekniske anlegg, belysning, grøntanlegg, grensesnitt mot elv og fjord, håndtering av overvann m.fl. Prinsipplanen vil danne basis for å fastsette den overordnede gate- og grøntstrukturen, vurderinger av utbyggingsrekkefølge og faseplaner, tydeliggjøre behovet for midlertidige løsninger og avklare grensesnitt mellom offentlig og privat. Den vil også legge grunnlag for kostnadsestimater, prinsipper for kostnadsdeling og underlag for utbyggingsavtaler.

Bærum kommune har allerede fått utarbeidet ulike gatebruksplaner, belyningsplaner osv. for eksisterende sentrum. Oppgaven til denne rapporten er å etablere overordnede retningslinjer og kostnadsoverslag for en helhetlig oppgradering av Sandvika sentrum øst, som et grunnlag for videre budsjettering og prioritering av tiltak. Dokumentet vil også kunne være et viktig verktøy for å kunne påvirke Statens vegvesen sine planer for sentrumsområdet.

## 2.3 Eksisterende situasjon

### 2.3.1 Lokalisering



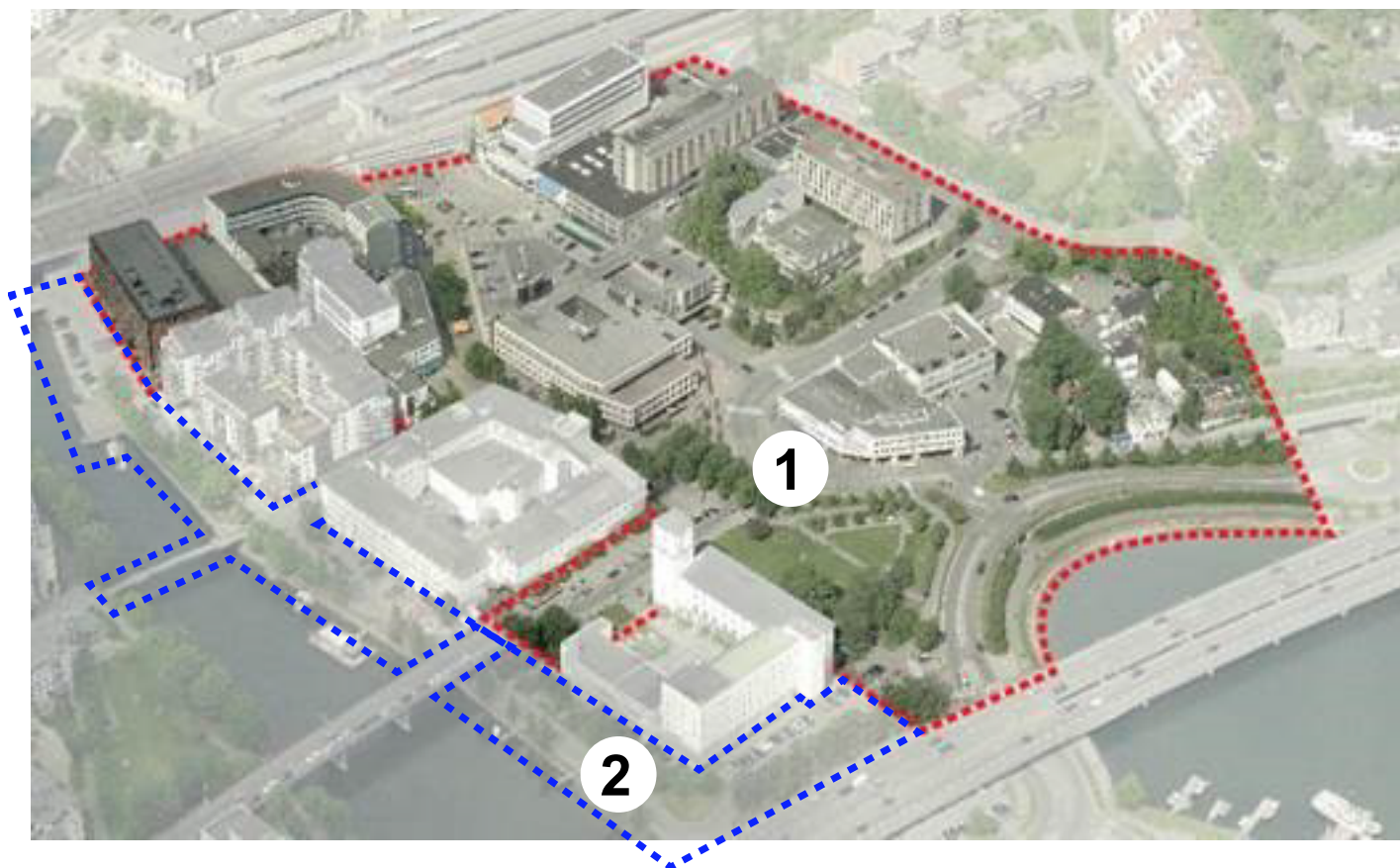
Dagens situasjon, flyfoto  
Kilde: finn.no

Sandvika har en flott beliggenhet langs fjorden. Sandvikelva deler byen i en vestre og en østre del. Sandvika sentrum øst har en sentral beliggenhet i regionsammenheng og en strategisk plassering i forhold til veisystem og jernbanen. To viktige innfartsårer inn mot Oslo, jernbanen og E18, går gjennom Sandvika, og gjør det enkelt å komme til og fra sentrum.

Bebyggelsen innenfor planområdet består hovedsakelig av kontor- og forretningsbebyggelse fra etterkrigstiden. Samtidig bærer dagens Sandvika sentrum øst preg av et uttynnede handelssentrum i konkurranse med Sandvika Storsenter. Både publikumsservice og kulturelle attraksjoner har de siste årene blitt lokalisert på vestsiden av Sandvikelva, og latt østsiden ligge litt på vent.



## 2.3.2 Planområdet



Figur: Planen viser områdeavgrensning (1) med ønsket utvidelse ned mot Sandvikselva og sør for Rådhuset (2).  
Kilde: Bærum kommune

Planområdets avgrensning går fra jernbanen i nordvest og ned til Gamle Drammensvei i sørøst. I nordøst avgrenses området av Malmskriverveien og Malmskrivergården vist med rød stiplet strek på figuren over.

Bærum kommune har ønsket å utvide planområdet ytterligere ved å ta med brua fra Rådhuset, utvidelse av bru ved Kinoveien, samt Løkketangen og Brambanis vei som går på østsiden av Sandvikselva vist med blå stiplet strek på figuren over. Utvidelsen tar med seg området som grenser til de blå strukturene i området, og som vil bli viktige byrom i den fremtidige utviklingen av Sandvika sentrum øst.

Denne rapporten vil ta for seg området i en noe større skala. Dette for å kunne synliggjøre forbindelsen for gående og syklende fra elvepromenaden og videre østover langs fjorden, samt få en sammenheng av de storskala infrastrukturlinjene av både ny Sandviksvei og separat busstrase i øst-vestgående retning. Hovedplanen skisserer mulighetene som ligger sør for Rådhuset og ned mot Sandviksbukta.

## 2.4 Verneverdig bebyggelse og historiske spor

### 2.4.1 Verneverdig bebyggelse



Fotografiene viser Sandviksbukta og Sandvika før E18 ble bygd.

Rådhuset med tårnet er til venstre i bildet, med den grønne parken på sin høyre side. Sandviksbukta strekker seg inn mot sentrumsområdet.

Foto: Gammelt fotografi over Sandvika sentrum øst (dato ukjent)  
Kilde: Bærum kommune



Terrenget ned mot fjorden var sterkt hellende med muligheter for å komme helt ned til vannet. Kystlinjen ble ekstra lang ved at den buktet seg inn og ut. På høyre side av bildet ser man øya "Lille Danmark" ligger ute i Sandviksbukta. Her ble det bygget sjøbad på 1920-tallet. I dag står det rester av grunnmuren og en flaggstang igjen på øya.

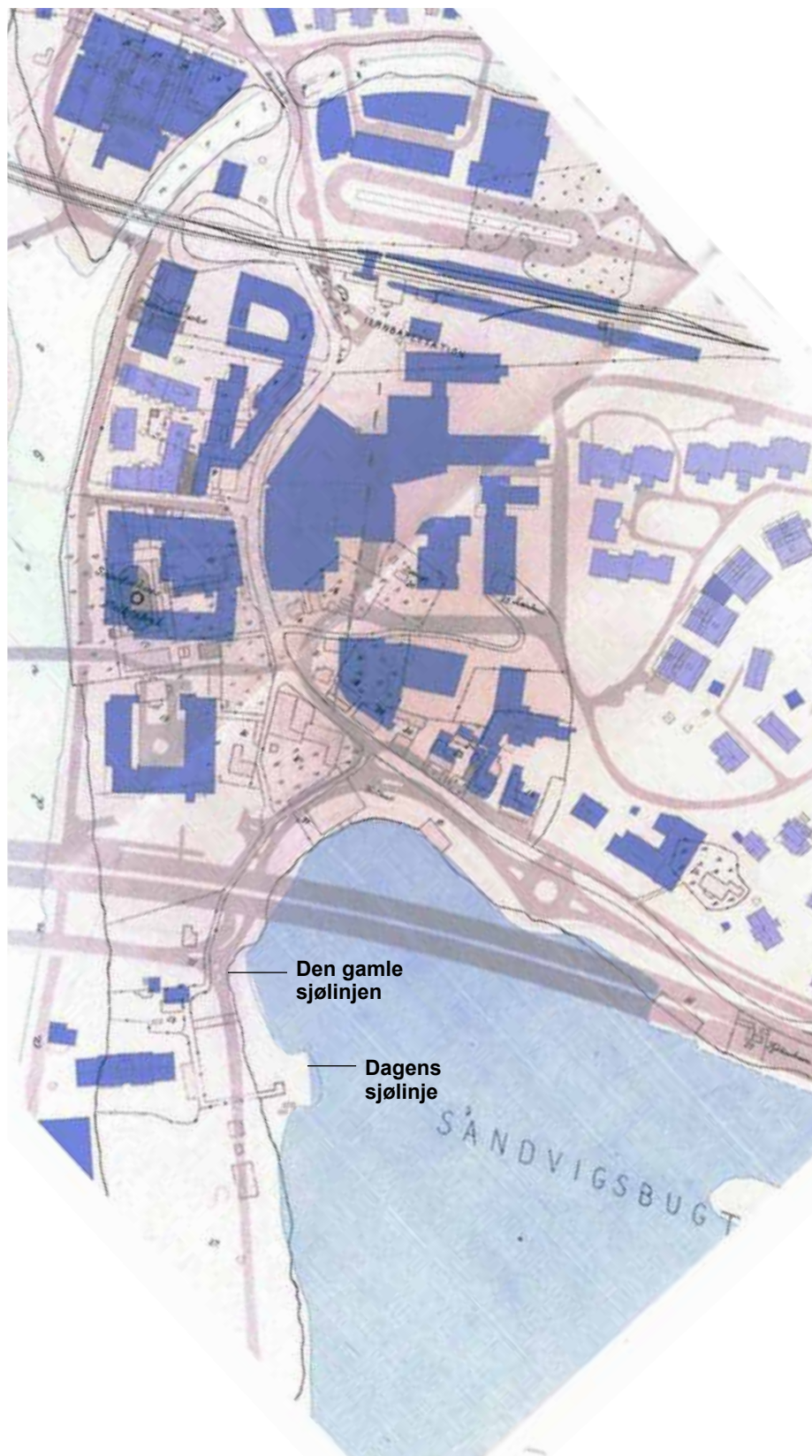
Foto: Gammelt fotografi over Sandviksbukta (dato ukjent)  
Kilde: Bærum kommune



I Finstadkvarartalet ligger industribebyggelse fra 1920-tallet og senere. Bygningene er fortsatt i bruk. Malmskrivergården består av en fredet og flere bevaringsverdige bygninger. Den historiske traséen for Gamle Drammensvei går forbi Malmskrivergården og videre gjennom byen.

Kilde: [www.wikimedia.org/wiki/](http://www.wikimedia.org/wiki/)

## 2.4.2 Historiske sjølinjer



I dette gamle kartet over planområdet ser man at den gamle sjølinjen inne i bukta er nesten uendret i forhold til dagens sjølinje.

Dette vil endre seg i den fremtidige situasjonen, med ny utvidet Sandviksvei, og etablering av ny sjølinje.

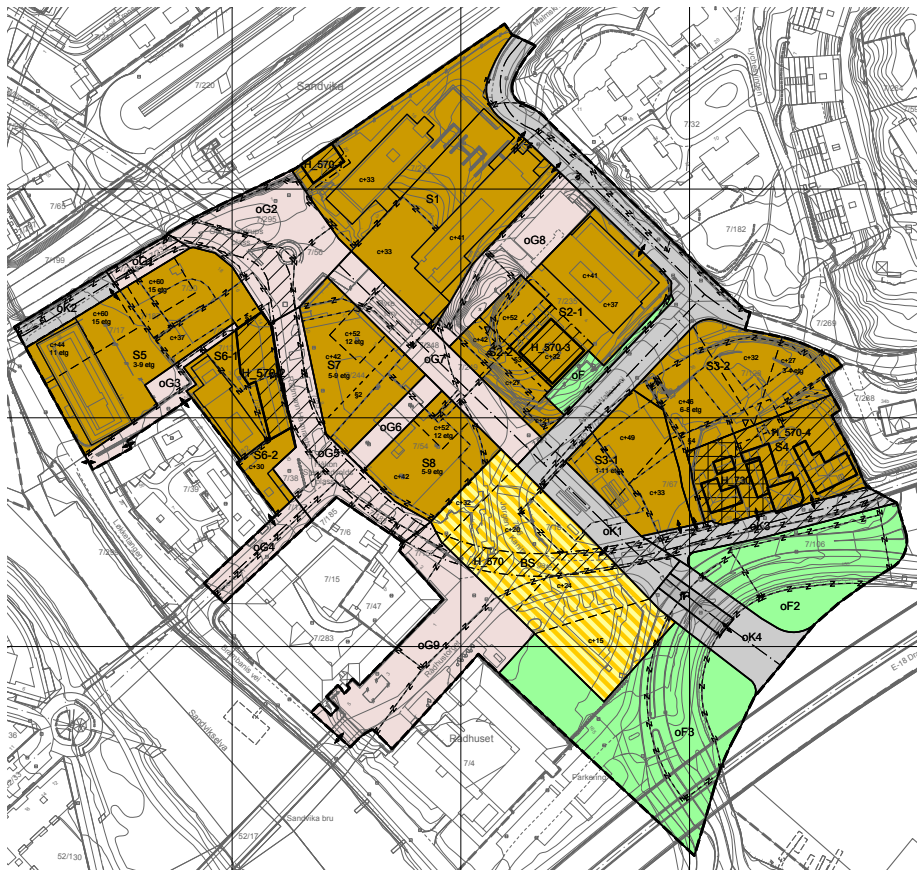
Det er en forutsetning at kulturminnene langs gågata, ved stasjonen, i Tinghuskvartalet, i Malmsskriverkvartalet og i traseen for Gamle Drammensvei bidrar til å formidle Sandvikas historie. Dette skal komme frem i videre utforming.

Fagetaten for Kultur og Fritid har ytret ønske om å bevare eksisterende strandlinje.

Figur: Gammelt kart over Sandvika (dato ukjent)  
Kilde: Bærum kommune

## 2.5 Pågående planprosesser

### 2.5.1 Områdereguleringsplan



Kart: Områdereguleringsplan,  
Sandvika sentrum Øst, 11.12.2013  
Kilde: Bærum kommune

### Områdereguleringsplan for Sandvika sentrum øst

Bærum kommune laget et forslag for områderegulering for Sandvika sentrum øst i tilknytning til den nye kommunedelplanen, som lå ute til offentlig ettersyn våren 2013.

Arealer som inngår i VPOR-rapporten er områdene farget med grått, lys rosa, grønt og gult. Samtidig vil prosjektet se på byggegrensene innenfor de brune feltene (Sentrumsformål), dersom det er hensiktsmessig sett ut ifra et overordnet offentlig gatenett.

Reguleringsplanen skal legge til rette for utvikling og vitalisering av byrommene (gater, torg, plasser), offentlige grøntområder, etablering av felles parkeringsanlegg og utbygging av fire sentrumskvartaler. Kvartalene markert med brunt er i privat eie, og gjennomføring av reguleringsplanen er avhengig av grunneiernes oppslutning om planen og vilje til å investere i tråd med den.



Kart: Områderegulering vertikalnivå 1, Sandvika sentrum Øst, 11.06.2013  
Kilde: Bærum kommune

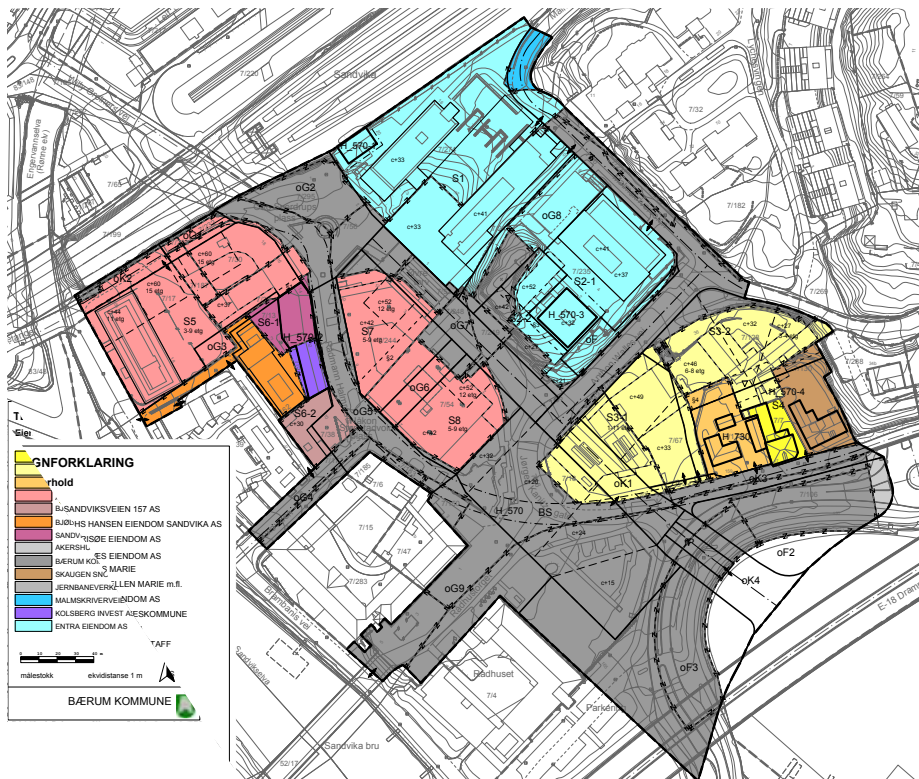
### Områdereguleringsplan for parkeringskjeller

Forslag til områderegulering for vertikalnivå 1 viser omfanget av parkeringskjeller som var planlagt i området som et utgangspunkt. Parkeringsanlegget skal erstatte p-plasser som går tapt av ulike tiltak, samt dekke fremtidig parkeringsbehov i området.

I løpet av denne prosessen er det foreslått en annen faseutbygging og utstrekning av vertikalnivåplanen med tanke på fremdrift og kostnader. Det nye forslaget til parkeringsanlegg vil man kunne finne i Norconsult sin rapport.

Utviklingen av parkeringsanlegget skal være et samarbeid mellom kommunen og utbyggeren. Ved bygging av et felles parkeringsanlegg som vil romme både private og offentlig p-plasser er det viktig å få til en avtale mellom Bærum kommune og utbyggeren om hvem som skal eie og hvem som skal drifte parkeringsplassene.

## 2.5.2 Eierforhold i Sandvika sentrum øst



Kart: Plan eierforhold i Sandvika sentrum øst, Kilde: Bærum kommune

Planen viser de ulike eierforholdene i Sandvika sentrum øst. De grå områdene er i kommunalt eie.

## 2.5.3 Foreslått nytt trafikksystem - Ny Sandviksvei



III: Utsnitt fra en tidlig skisse med nytt kjøremønster for E18-korridoren Lysaker - Slepender. Sandviksbukta er opp på illustrasjonen. Kilde: Statens vegvesen

I vedtatt kommunedelplan for E18 Lysaker-Asker grense legges det opp til en vesentlig ombygging av det overordnede veinett i Sandvika. E18 er lagt i en lang fjelltunnel under Sandvika slik at dagens E18-barriere på sjøsiden av Sandvika forsvinner.

I dette området er Sandviksveien foreslått utvidet til 4 kjørefelt. Skissen over viser en revidert løsning der den blå linjen markerer en egen bussvei, mens den røde viser en regional sykkelvei.

## 2.5.4 Pågående prosjekter i sentrumsområdet



III: Plan over Otto Sverdrups plass, IN'BY, 27.11.2014  
Ikke i målestokk.

### Otto Sverdrups plass - skisseprosjekt

IN'BY er engasjert av Bærum kommune for å se på nye løsninger for Otto Sverdrups plass. De har utarbeidet et skisseprosjekt som innordner Rom Eiendoms prosjekt for utvikling av stasjonen og et hovedprinsipp for opparbeidelse av plassen.

Skisseprosjektet tar utgangspunkt i en workshop om utformingen av plassen gjennomført i juni 2014. Workshopen hadde bred deltakelse fra Bærum kommune og andre aktører engasjert i utviklingen rundt Otto Sverdrups plass. Det ble formulert en felles visjon for plassen som Sandvikas sentrale møtested. Det ble lagt vekt på bedre synliggjøring av stasjonen med en tydeligere fasade mot plassen, gjerne med høyere fasade som samtidig vil tjene som støyskjerm mot jernbanen.

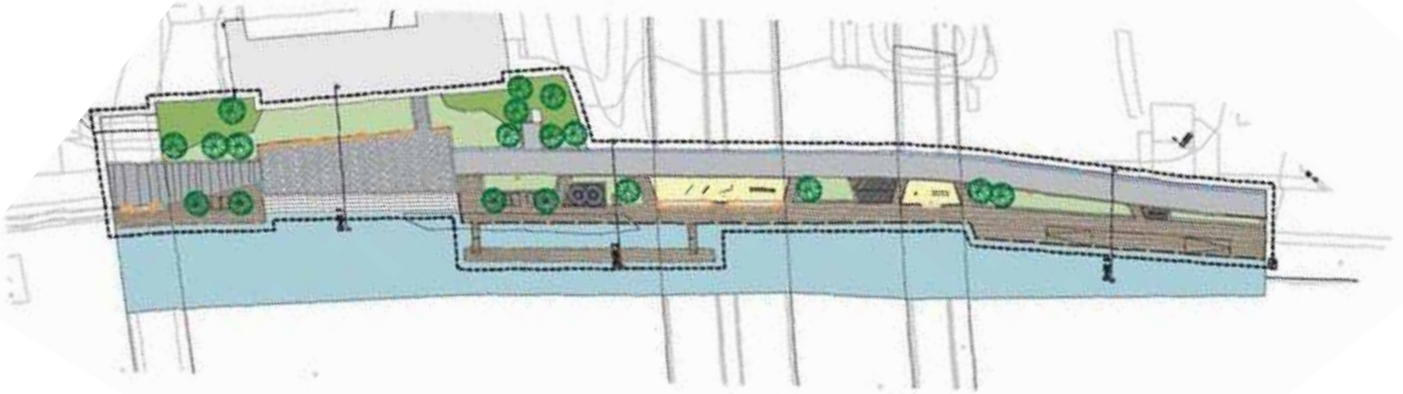


III: Perspektiv hentet fra "Sandvika stasjon - Pågående skisseprosjekt, oppgradering", Element arkitekter, 26.11.2014

### Ombygging av Sandvika stasjon - skisseprosjekt

ROM Eiendom har engasjert Element arkitekter for å utarbeide skisseprosjekt som fokuserer på generell opprusting, samt tiltak som styrker bylivet og kommer de reisende til gode. ROM ønsker å etablere et 5 m bredt bygningsvolum og en 2 m bred sone til servering utenfor dagens butikklokale.

ROM Eiendom ønsker å etablere en ny fasade mot Otto Sverdrups plass som gjør stasjonen mer synlig i bybildet, gir mulighet for mer publikumsrettede funksjoner og om mulig bidrar til støyskjerming av plassen. Dagens fasade ligger rett i underkant av jernbanen.



III: Planutsnitt hentet fra rapporten  
"Elvepromenade Brambanis vei -  
forprosjekt", Asplan Viak, 30.05.2014

### **Elvepromenade Brambanis vei - forprosjekt**

Asplan Viak ble engasjert av Bærum kommune i 2013/ 2014 til å utarbeide skisse - og forprosjekt for elvepromenade langs Brambanis vei i Sandvika.

Forprosjektet til Asplan Viak skal legges til grunn i kostnadsberegningene for Brambanis vei.

For å se hele prosjektet henvises det til  
"Elvepromenade Brambanis vei - forprosjekt", Asplan Viak, 30.05.2014





III: Andenæskvartalet. Perspektiv hentet fra "Bearbejdet versjon (...) etter innspill fra Bærum kommune", MAD arkitekter, november 2013



III: Entras forslag til utnyttelse av Tinghuskvartalet, Dyrvik Arkitekter, 2013

### Nye kvartalstrukturer i sentrum

Det er planlagt omfattende utbygging av både bolig og næringsarealer i Sandvika sentrum øst. Disse planene er fortsatt under utvikling. Illustrasjonene over er eksempel på skisseprosjekt over Andenæskvartalet og Tinghuskvartalet, og hvordan utbyggerne ser for seg en utvikling i disse områdene. Alle skisseprosjektene for de ulike kvartalene er fortsatt under prosess.

#### Andenæskvartalet - skisseprosjekt

Aamotgården og Andenæsgården rives og erstattes med 30.000 m<sup>2</sup> nybygg. De tre nederste etasjer består av en base med næringsarealer og resten er boliger. Høybygget er foreslått til 19 etg. Bebyggelsen skal trappe seg ned mot Otto Sverdrups plass for å gi noe solinnslipp på plassen på ettermiddag og kveldstid om sommeren. Arkitekt: MAD arkitekter.

#### Tinghuskvartalet - skisseprosjekt

Entra ser på en utvikling av området. Et av tilbyggene på 900 m<sup>2</sup> foreslås revet, mens det legges opp til nybygg på 10.000 m<sup>2</sup>. Arkitekt: Dyrvik Arkitekter

#### Helgerudkvartalet - skisseprosjekt

Dagens bygningsmasse på 16.500 m<sup>2</sup> foreslås revet, og erstattes med 27.000 m<sup>2</sup>. Arkitekt: MAD arkitekter.

#### Finstadkvartalet - skisseprosjekt

Dyrvik arkitekter er i en prosess med å utarbeide planer for det nye Finstadkvartalet. Arkitekt: MAD arkitekter.

# 3 Utfordringer



Sandvikselva ved Sandvika sentrum.

## Elvefronten

Langs store deler av Sandvikselva er det høye steinmurer og kantsonene domineres av tett vegetasjon. Dette gjør dagens elvekant lite tilgjengelig til opphold og rekreasjon.

## Dagens trafikkmønster

Den nære beliggenheten Sandvika sentrum øst har til både elva og bukta har kommet litt i bakgrunnen for all trafikkmønster som har blitt bygget opp igjennom årene. Dagens elvekant benyttes til parkering og gjennomkjøring, og den visuelle kontakten mellom sentrum og bukta sperres av dagens E18 som går i bru.

Dagens E18 er foreslått lagt i tunnel forbi Sandvika sentrum. I dag ligger E18 i en 4-felts bru mellom Sandvika sentrum og fjorden. Den representerer en vesentlig visuell barriere i forhold til kontakten ned til vannet.

Når E18 blir lagt i tunnel vil det være mulig å gjennomføre i fase 2.



Dagens E18 går i bru sør for Sandvika sentrum øst. Foto: Bjørbekk & Lindheim



Perspektiv av foreslått utbygging sett fra Otto Sverdrups plass og sør mot Jørgen Kanitz gate.  
Ill: Bjørbekk & Lindheim

### **Byggehøyde og tetthet**

Eiendomsutviklernes ønske om høy utnyttingsgrad og tetthet på tomtene gjør at det blir ekstra viktig å få til gode offentlige uterom på bakkeplan.

Høye bygninger kan skape skyggefulle områder på gateplan på gitte tidspunkt om dagen. Kombinasjonen mellom høye bygg og smale gaterom vil også kunne påvirke luftstrømmene i området. Det er viktig å ha dette i tankene når man planlegger utviklingen av området.

### **Kontakt mellom by og vann**

Det vil være viktig å få til en bystruktur som har god kontakt ned til elva og til bukta både visuelt og fysisk.

Utviklingen av både ny infrastruktur og offentlig grøntdrag ned mot sjøen vil kunne føre til utfylling i bukta. Det er viktig å få en overordnet plan for utviklingen i dette området for å kunne styrke kontakten mellom byen og vannet.

# 4 Visjon

## 4.1 Visjon

«En visjon kan defineres som et bilde av en fremtidig, ønsket tilstand – en fremtidsdrøm. I historiebøkene kan vi lese om berømte menn og kvinner som har hatt store visjoner. Noen har drømt om å erobre nye landområder og skape rike og mektige stater og anlegge store byer og palasser. Andre har ønsket å utvikle ny og revolusjonerende teknologi som skulle forandre og forenkle menneskenes liv. Og noen har sett for seg et samfunn der alle menneskene, uansett hudfarge og kjønn, skulle leve i fred og harmoni.

Å utforme en visjon for en hel by må nødvendigvis være en inkluderende prosess. Tidligere har man blant annet sagt at Sandvika skal være et senter for regionen og en by preget av innovasjon og rekreasjon. Der er vi allerede. Nå må vi tørre å lage en modig, inkluderende og ambisiøs visjon som alle kan føle eierskap til. Den må være kort og enkel å huske, men vise tydelig hva vi ser for oss for byen vår der fremme i horisonten.

Arbeidet med visjonen må ledes av en ekstern coach med bred kommunikasjons erfaring og inkludere aktører som Vårt Sandvika og Sandvika Byutvikling, de store grunneierne, kommunens tjenestesteder, lokale mediehus (Budstikka, Bærumsavisen), Sandvika vel og Sandvika Storsenter. Det er igangsatt et eget prosjekt rundt utformingen av et bymerke for Sandvika som knyttes opp til dette»

Formulert av  
Kristin Bjelke, Kultur og Fritid  
Frode Fosse Valland, Vårt Sandvika  
10.03.2015



### Planens visjon

Sandvika har en unik historie med en klar naturgitt bakgrunn for sin lokalisering og tilblivelse. Stedet og byen har vokst fram rundt Sandvika ved Sandvikselvas utløp.

Planens visjon for Sandvika sentrum øst er å tydeliggjøre og "reetablere" den nære forbindelsen til elva og bukta og skape et levende sentrum med torg og uteplasser av høy kvalitet. Dette vil kunne gi Sandvika et tydelig særpreg og identitet.

I de neste tiår vil Sandvika sentrum øst gjennomgå en stor transformasjon. Det er planlagt omfattende utvikling av bolig og næringsarealer i utbyggingsområdene. dersom det gjøres på riktig måte kan det gi grunnlag for et pulserende byliv med høy standard og kvalitet på de offentlige rommene.

## 4.2 Strategier og hovedgrep

### Bedre kontakten fra sentrum ned mot elva og bukta

Det er et mål å styrke kontakten mellom sentrumsområdet og ny elvepromenade og bukta ved å gjøre området lett tilgjengelig og skape en god visuell kontakt.

Med utfylling av overskuddsmasser fra nye byggeprosjekt fra både sentrum og nye infrastrukturprosjekter i sundet, kan man styrke forbindelsene mellom Sandvika sentrum øst og Sandviksbukta.

Strandlinjen kan utformes med nye bukter og offentlige pirer. På denne måten vil kontakten mellom land og sjø bli så lang som mulig.



Foreslått ny strandlinje.  
Ill: Bjørbekk & Lindheim

### Forsterke hovedakse og siktlinje

Med grunnlag i reguleringsplanen etableres Jørgen Kanitz gate som en tydelig hovedakse i den nye bystrukturen.

Hovedaksen vil danne grunnlag for en tydelig siktakse og forbindelsesakse fra sentrum og ned til Sandviksbukta og videre ut mot Kalvøya.



Foreslått forsterket hovedakse og siktlinje.  
Ill: Bjørbekk & Lindheim

### Omlegging av E18 i tunnel og etablering av Sandviksveien

Statens vegvesen har langsiktige planer om å sanere dagens E18-bru som går forbi Sandvika sentrum i dag og legge E18 i tunnel.

Den nye fremtidige lokalveien bør utformes som en gate som føyer seg inn i bystrukturen. For å oppnå god kontakt mot sjøen foreslås å legge lokalveien i kulvert syd for Rådhuset.

En felles bru for både ny lokalvei og separat busstrase bør samles i ett krysningspunkt over Sandvikselva.

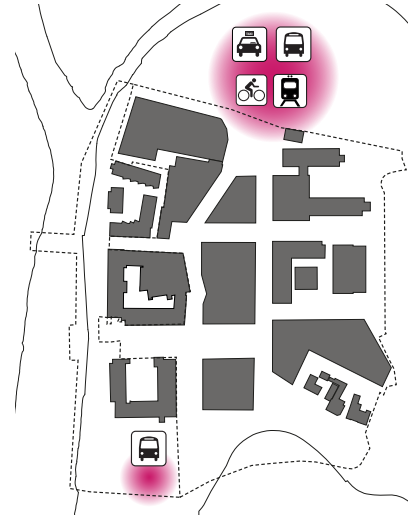


Foreslått fremtidig lokalveg i kulvert.  
Ill: Bjørbekk & Lindheim

### Kollektivknutepunkt i sentrum/ parkering under bakken

Sandvika stasjon ligger nord for planområdet. Stasjonsområdet er et viktig kollektivknutepunkt for byen og sett i regional sammenheng. Her finner vi både togstasjon, busstasjon på nordvestre side av jernbanen og taxiholdeplass. Det foreslås å etablere et sykkelhotell i området ved jernbanestasjonen, for eksempel i undergangen under jernbanen.

Overflateparkering i dagens sentrumsbilde ønskes redusert og dagens parkeringshus som ligger på området høyeste punkt skal rives. I fremtiden skal hovedtyngden av parkeringen i området skje under bakken, i en parkeringskjeller med flere etasjer som etableres samtidig med de nye kvartalsstrukturene.

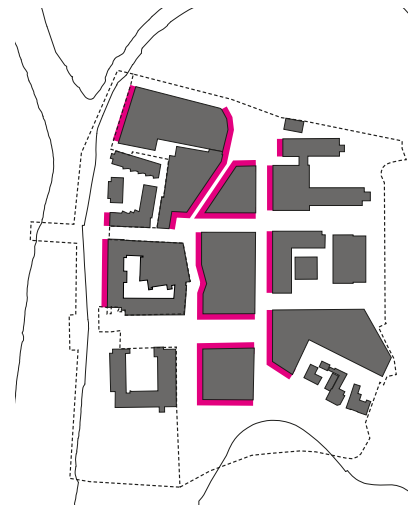


Kollektivknutepunkt i sentrum.  
Ill: Bjørbekk & Lindheim

### Aktivering av offentlige rom

Det er viktig å legge til rette for aktivitet i byggenes 1. etasje rundt torg, plasser og gater. Dette vil være avgjørende for det pulserende livet som byrommene ønskes fylt med. Det vil være spesielt viktig å skape aktive fasader langs gangstrøket, rundt de nye torgene og langs elvepromenaden ut mot Sandvikselva.

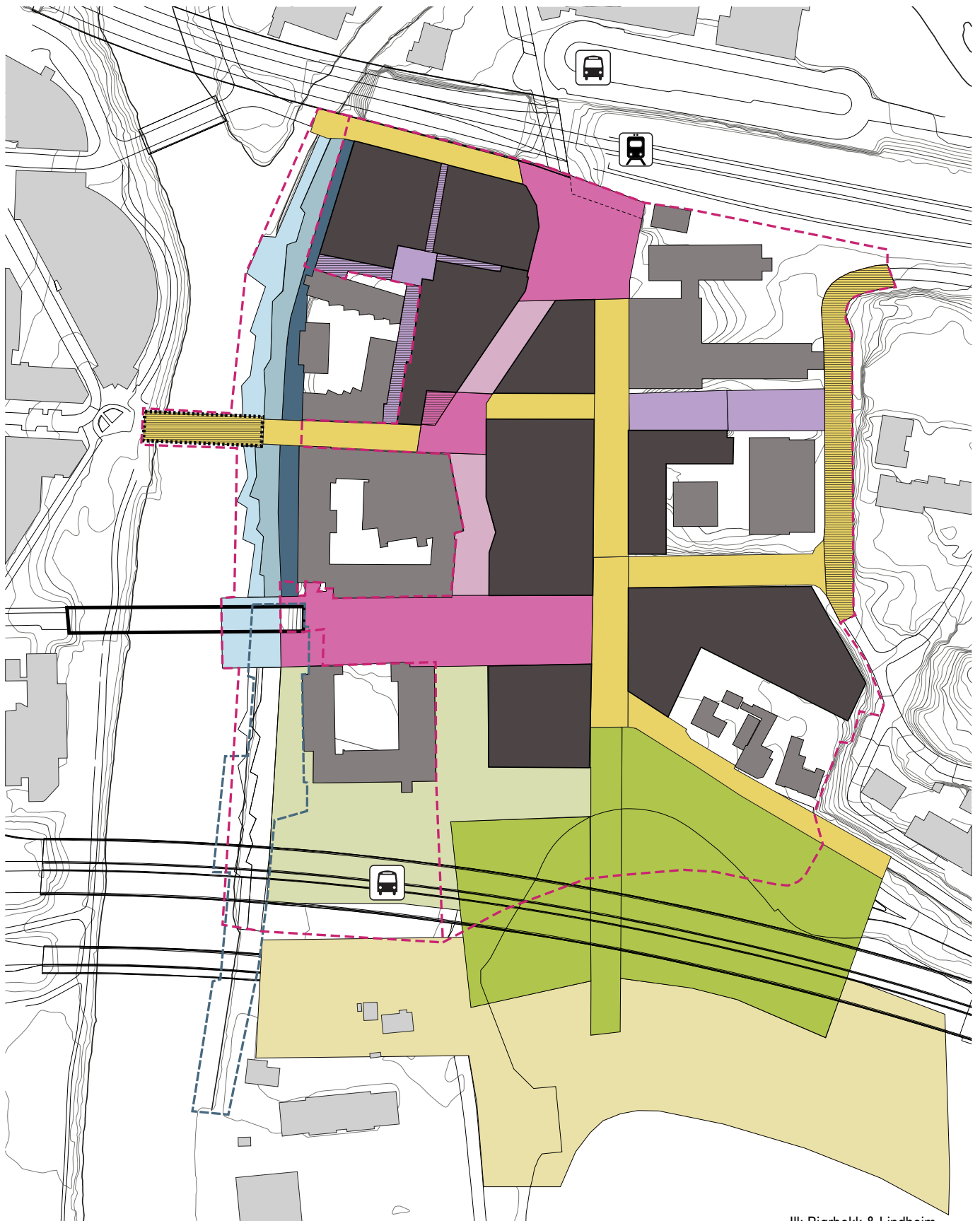
Diagrammet til høyre er basert på områdereguleringsplanen. Det viser hvilke offentlige rom som bør prioriteres ved plassering av offentlige utadrettede funksjoner i første etasje på bygninger.



Aktive fasader ut mot torg, gangstrøk og elvepromenaden.  
Ill: Bjørbekk & Lindheim

# 5 VPOR

## 5.1 Hovedplankart - veiledende prinsipplan for offentlige rom



Ill: Bjørbekk & Lindheim







Hovedplankartet viser de offentlige rom som skal etableres i Sandvika sentrum øst. Alle gater, torg og parker skal være allment tilgjengelige og ha en offentlig karakter.

Uterommene er sortert i ulike kategorier; torg og møteplasser, gangstrøk og passasjer, bygater, passasjer/ trapp, parker, strandsonen, elvepromenade og bru.





Dette kapittelet vil gå igjennom hver kategori som er definert i plankartet, og definere uterommenes standard og omfanget for hvert delområde.

## Tegnforklaring




### Torg, plasser og gater

-  Torg og møteplasser
-  Gangstrøk og passasjer
-  Bygater
-  Passasjer / trapp

### Elvekanten

-  Areal inn mot bygning
-  Elvepromenade / fellesareal
-  Elvebredde
-  Elvepromenade Brambanis vei, Asplan Viak

### Park og friområde

-  Rådhusparken
-  Park på lokk
-  Strandsonen

### Annet

-  Planavgrensning
-  Eksisterende bebyggelse
-  Ny bebyggelse
-  Ny bru
-  Eksisterende bru
-  Stasjoner, kollektivtrafikk
-  Arealer som ikke inngår i kostnadsoverslaget

## 5.2 Forslag til fremtidig hovedplan



III: Bjørbekk & Lindheim

## Utforming

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

Illustrasjonsplanen er en prinsippskisse som viser fremtidig visjon for Sandvika sentrum øst med offentlige torg og gater og et nært forhold til elva og bukta. Alle gater skal få en robust utforming som kan tåle biltrafikk men der enkelte gater blir forbeholdt de gående. Ønske om et fleksibelt gategulv skal ligge til grunn for utformingen, der man enkelt kan endre kjøremønster og bruk etter behov uten å måtte gjøre for store endringer i gatenes tverrsnitt.

Det legges som et premiss at alle gater utformes med tilrettelegging for universell utforming. I de områdene med foreslått trappeelement må dette løses med heis i nabobygg.

De ulike gater, plasser, promenader og torg gis ulik karakter og form gjennom bruk av materialer og vegetasjon. Samtidig opprettholdes en helhetlig gjennomgående kvalitet i alle offentlige rom. En oppgradert elvepromenade og parkanlegg i sør knytter seg til sentrum og danner grønne forbindelser inn i det urbane byrom. Nordre del av Sandvika sentrum øst er vist med en urban karakter med kvartalbebyggelse med byggehøyder på opp mot 15 etasjer.

Fremtidig hovedplan viser foreslått løsning med lokk over ny lokalveg og busstrase. Lokket skal være en forlengelse av parkdraget sør for Rådhuset, og bidrar til å binde sammen sentrum og bukta. Den offentlige byparken kan strekke seg ned mot Sandviksbukta og Kadettangen. Adkomsten opp til Anthon Walles vei må samordnes med ny foreslått kulvert/ lokk.

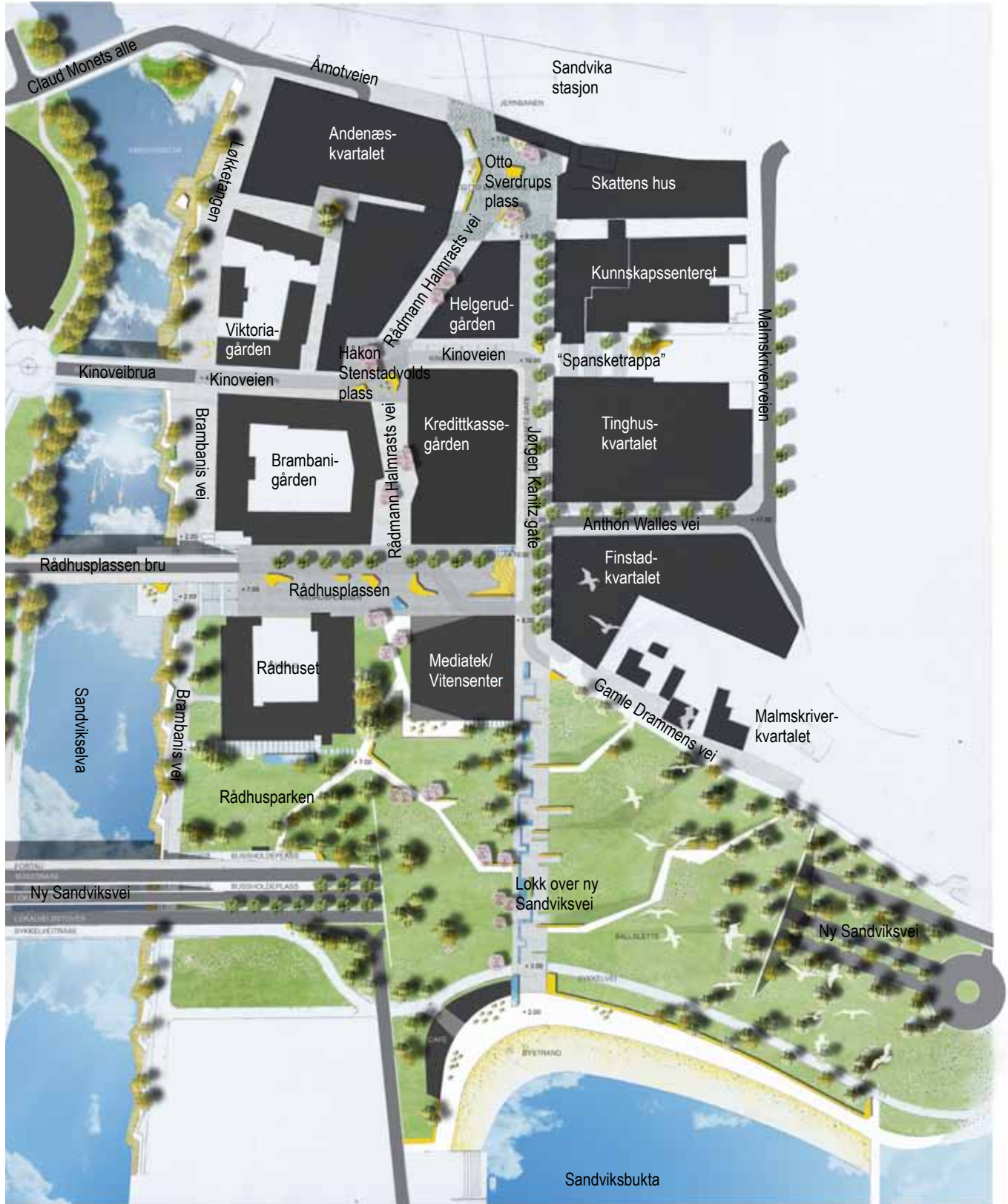
Riving av tre sentrale bykvartaler og oppføring av ca. 110.000 m<sup>2</sup> ny bebyggelse innebærer et stort press på de eksisterende felles utearealene. Disse utearealene blir viktige rekreasjonsrom både for de som besøker og arbeider i Sandvika og ikke minst for alle de nye beboerne som kommer til å flytte inn. Det blir ekstra viktig å legge inn gode kvaliteter i den nye Rådhusparken og parkdraget som blir liggende mellom eksisterende sentrum og Sandviksbukta.

Kartgrunnlaget er i NTM EUREF 89, og høydene på illustrasjonsplanen er gitt med utgangspunkt i dette.

**Planen foreskriver et robust kvartalsgatenett som i fremtiden kan muliggjøre både kjøring, "shared space" og rene gågater.**

Utdrag hentet fra teksten til "Områderegulering - 1.gangs behandling."

### 5.2.3 Oversikt over kvartaler, gater og plasser i en fremtidig situasjon



Ill: Bjørbekk & Lindheim

## 5.2.4 Planutsnitt av foreslått sentrumsområde



Ill: Bjørbekk & Lindheim

## 5.3 Torg og møteplasser

Sandvika sentrum øst er planlagt med tre sentrale torg; Otto Sverdrups plass, Håkon Stenstadvolds plass og Rådhusplassen. Plassene varierer i størrelse og aktivitet og skal på ulike måter bidra til et attraktivt sentrum. Plassene utformes med en offentlig karakter, og skal være lett tilgjengelige for alle brukere.

Både Otto Sverdrups plass og Håkon Stenstadvolds plass finnes i bybildet i dag, men det er planer om å ruste opp byrommene til samme standard og kvalitet som i resten av sentrumsområdet. Begge byrommene har en tydelig avgrensning av høye bygningsfasader på alle kanter, der gatene danner åpninger og forbindelser med resten av sentrum. Her er det viktig å få inn mest mulig solinnslipp, og legge til rette for opphold på de solrike områdene på torgarealene.

Rådhusplassen er det største torget i sentrumsområdet, og er en viktig forbindelse mellom hovedaksen og elvefronten i nordøst-sørvestlig retning. Den eksisterende Brambanigården og utvikling av den nye Kredittkassegården vil danne rommets avgrensning mot nordøst. I sørvest vil eksisterende Rådhus og forslag til nytt vitensenter grense inn mot torget. Gangstrøket kopler seg inn på Rådhusplassen i nordvest og leder de gående inn på plassen. Torget er generøst og langstrakt og vil få mye lys og luft både fra sør og vest og gi gode uteoppholdsplasser.

Det blir viktig å få til offentlige og utadrettede fasader og kantsoner for å skape varierte og aktive byrom.



### 5.3.1 Otto Sverdrups plass



Otto Sverdrups plass

Areal: ca. 2 600 m<sup>2</sup>

Status: Skisseprosjekt, IN'BY

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

Materialer: Granittbelegg. Bastioner av granitt med treavdekning. Granitt i trapper og amfitrinn. Solitærtre. Soner med grønt. Belysning. Snøsmelteanlegg. Det foreslås utendørs scene med strømuttak.

Standard: Høy

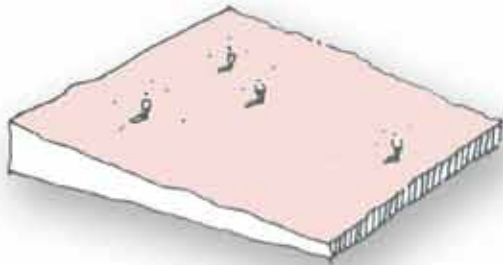
Sør for Sandvika stasjon vil Otto Sverdrups plass bli Sandvika's ansikt utad for mange tilreisende som kommer med tog eller buss. Torget skal kunne håndtere store mengder mennesker på gjennomreise, men skal samtidig kunne tilby en hyggelig vente - og oppholdssone. Plassen vil få mye gjennomgangstrafikk.

Torget skal ha en offentlig karakter med sitteelement i randsonene av plassen og mulighet for aktivitet langs fasadene. De beste solforholdene på plassen er i det nordlige hjørnet ved inngangspartiet til Sandvika stasjon. Kultur og Fritid har ytret ønske om tilrettelegge for utecene med strømuttak på torget.

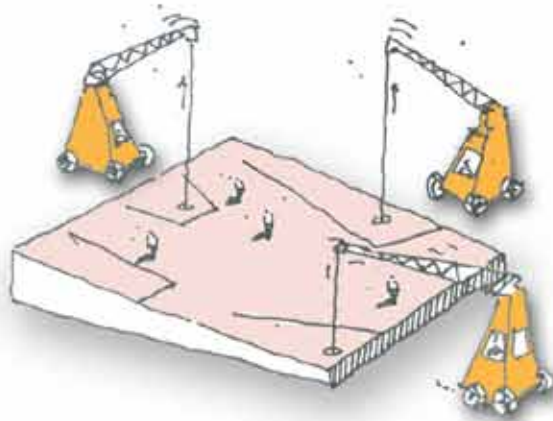
Det skal være mulig for gjennomkjøring fra Åmotbakken og ned Rådmann Halmrasts vei. Kjørebanelen skal være på samme nivå som resten av plassens utegulv. Her vil møbleringen sammen med markering i dekket styre trafikken.



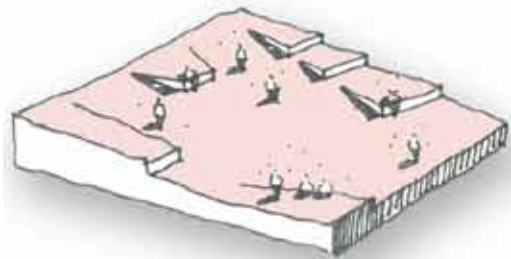
Sitteelement i randsonen av torg. Bogstadveien, Oslo, Bjørbekk & Lindheim



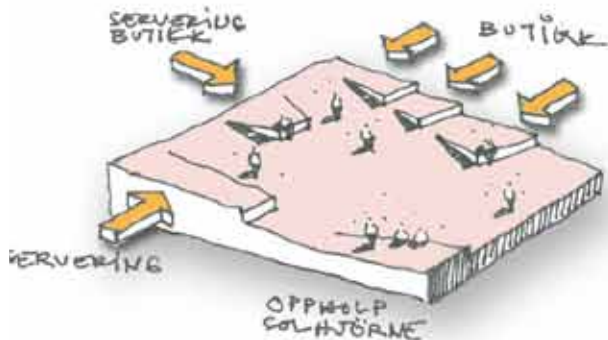
① SKRÅNENDE PLAN  
 ER TILKNYTNING TIL  
 GATER OG STASJON.



② DET DEFINERES AREALER  
 FOR "OPPHOLD"  
 "HEISES" OPP TIL HORIZONTAL  
 PLAN



③ SKRÅNDE PLAN MED  
 HORIZONTAL "OPPHOLD" AREALER  
 ER TILGANG TIL  
 INNGANGER, FASADER.

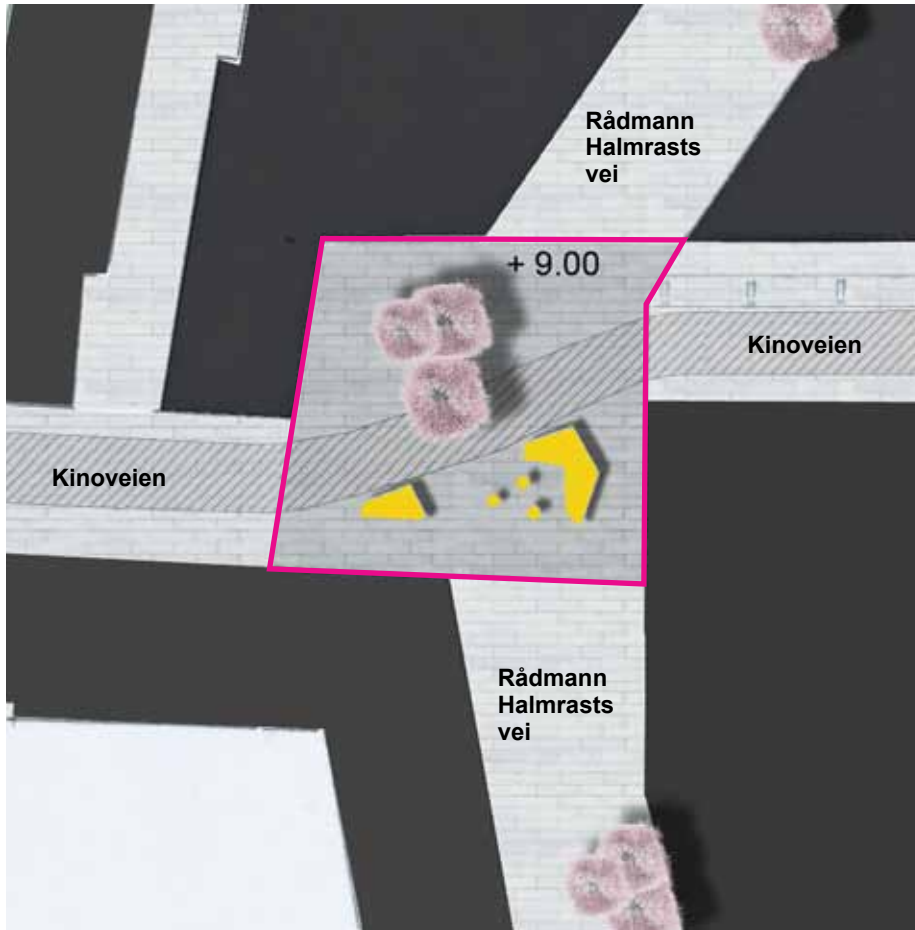


Tegneserie som viser hovedgrep for plassen.  
 Ill: Bjørbekk & Lindheim





### 5.3.2 Håkon Stenstadvolds plass



#### Håkon Stenstadvolds plass

Areal: ca. 820 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått i områdereguleringsplanen

Kvaliteter: Rolig plassrom langs strøksgate. Servering, handel, sitteplasser.

Materialer: Granittbelegg. Møbleringselement av granitt med treavdekning. Tuntre. Belysning. Snøsmelteanlegg.

Standard: Høy

I krysningspunktet mellom Kinoveien og Rådmann Halmrasts vei ligger Håkon Stenstadvolds plass. Plassen ligger som et lite pusterom i gangstrøket, og er et intimt torg omkranset av bygninger og med gløtt ned til Sandvikselva mot vest.

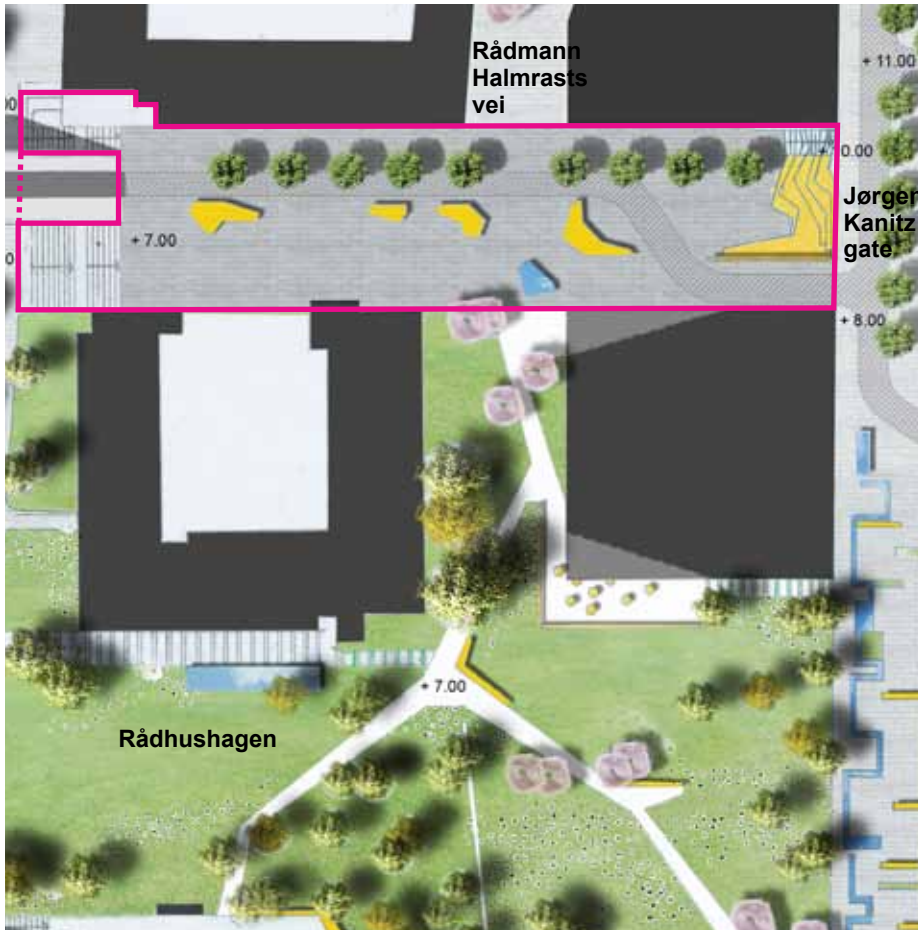
Det vil bli mulig å kjøre over plassen, både fra Kinoveien og fra Rådmann Halmrasts vei fra nord. Det vil være viktig å lage trygge oppholdssoner og krysningspunkt for fotgjengere i området.

Torget tilrettelegges med møbleringselement der man vil få oversikt både ned til elva og på tvers av gangstrøket. Møbleringselementene vil være med å styre trafikflyten gjennom plassen. Det er muligheter for å etablere uteservering i det vestre hjørnet.



Møblering og trær i fast dekke. Düsseldorf, Tyskland.

### 5.3.3 Rådhusplassen



#### Rådhusplassen

Areal: ca. 4 415 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått i områdereguleringsplanen, med arealutvidelse av VPOR-rapporten

Kvaliteter: Aktiv og fleksibel plass i tilknytning til Rådhuset og nytt kulturbygg. Rom for aktivitet og kulturelle innslag. Sitteplasser, utsikt til fjord og elv. Viktig tverrforbindelse i øst-vestgående retning.

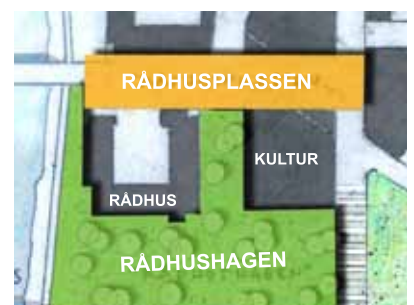
Materialer: Granittbelegg. Trapper og amfi i granitt. Møbleringselement av granitt med treavdekning. Mulighet for vannspeil/ fontene. Trekke. Belysning. Snøsmelteanlegg.

Standard: Høy

Nord for Rådhuset og forslaget om nytt vitensenter etableres et langstrakt torg i nordøst-sørvestlig retning, som knytter sentrum og Sandvikselva sammen.

Rådhuset og nytt vitensenter vil få fasader ut mot plassen i nord og bør dra nytte av dette med utadrettede funksjoner. Rådhusplassen skal kunne romme store forsamlinger og være et sted for feiring av større begivenheter. Torget skal tilrettelegges for fleksibel bruk og opphold. Det er et ønske om å kunne benytte torget for temporære aktiviteter som trekker folk til bl.a. markeder og festivaler.

Torget skal ha en offentlig karakter med plassbelegg i granitt. Møbleringselementer definerer kjørebane over plassen. Det store trappeanlegget opp mot Jørgen Kanitz gate vil fungere som et stort amfi som henvender seg mot Sandvikselva i sørvest. En stram trekke er med på å definere en trygg gangsgang langs bygningene i nord. Muligheten for å anlegge et vannelement ned mot vitensenteret kan innby til lek og aktivitet.



Illustrasjonen viser Rådhuset og nytt vitensenter med en urban plass i nordvest, og en park/ hage i sørøst.



Gatetrær i fast dekke med store sittelementer.  
Rådhusplassen Solingen, Düsseldorf, Tyskland.

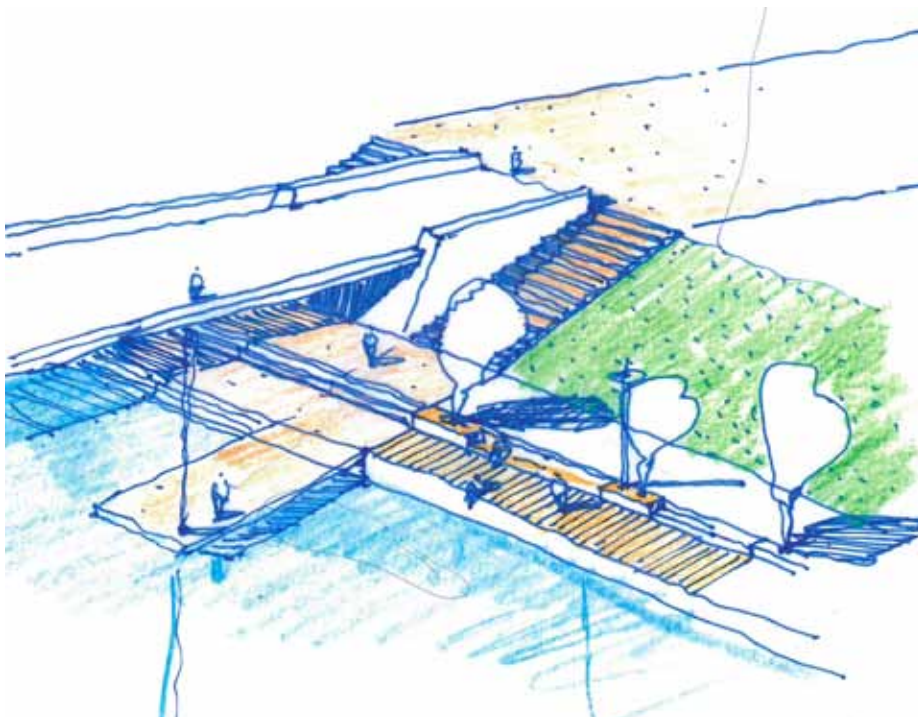


Vannelement i form av et vannspeil til både lek og rekreasjon.  
Remodelacion Stationsstraat, Belgia.



En diskret markering i dekket for kjøresone og møblering som definerer oppholdssonene.  
Neuen Grønnegade, Odense.

## Rådhusplassen brygge - møtet med Sandvikselva



Perspektivskisse av trappeelementet fra Rådhusplassen og ned til elvebredden.  
Bjørbekk & Lindheim

I forlengelsen av Rådhusplassen mot vest foreslås etablert et trappeanlegg som knytter øvre plassnivå med nedre nivå langs elvebredden. Trappa skal gjøre forbindelsen ned til Sandvikselva visuelt tydelig og enkel.

Ettersom Rådhusplassen ligger på et øvre nivå med kote C+7 og Brambanis vei ligger på kote C+2, utgjør dette en høydeforskjell på 5 meter. For universell utforming bør høydeforskjellen løses med etablering av heis i nabobygget, da en rampe vil beslaglegge store grøntområder i bratt terreng.

Rådhusplassen føres via trappeanlegget over Brambanis vei og ut i elva i form av en brygge. Her legges til rette for opphold og rekreasjon. Plassbygde benker og trappetrinn ned til elva gjør det til en attraktiv og spennende plass å oppholde seg på.



### Rådhusplassen brygge

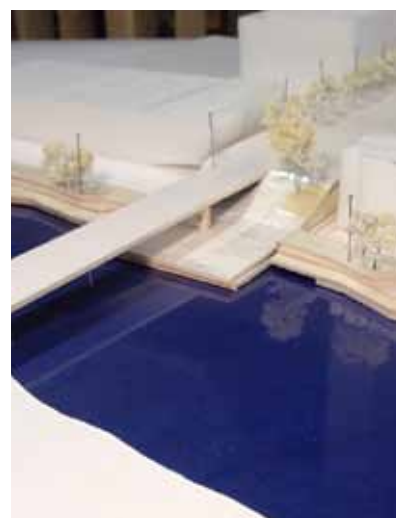
Areal: ca. 860 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått inkludert i VPOR etter innspill fra Bærum kommune

Kvaliteter: Aktivt fotgjengerareal i forlengelse av Rådhusplassen. Møteplass.

Materialer: Tredekke. Trær i grupper. Effektbelysning under bru. Sitteelement.

Standard: Høy



Modellbilde av trappeelement ned til elvebredden.  
Bjørbekk & Lindheim

## 5.4 Gaterom

Det er vanskelig å fastslå på nåværende tidspunkt hvilke bruksmønstre gaterommene i Sandvika sentrum øst vil få. Gatene vil anlegges slik at de kan tåle biltrafikk. Det forutsettes en robust oppbygging og utforming av gater, torg og plasser slik at bruken kan utvikle seg over tid til å muliggjøre både kjøregater, "shared space" eller rene gågater.

Planen skal prioritere de gående og syklende. Brede fortau, lav fart i gater med trafikk og trygge krysningspunkt danner rammene for et attraktivt sentrum for myke trafikanter. Punkter der gater møtes blir til plassrom for møter og rekreasjon.

Den nye hovedgaten, Jørgen Kanitz gate, blir en visuell og fysisk forbindelse mellom Jernbanestasjonen og Sandviksbukta. Både Jørgen Kanitz gate, Kinoveien og Rådhusorget er skissert tilrettelagt for toveiskjøring i den fremtidige situasjonen, men får en opparbeidelse av granittdekke i hele tverrsnittet for å gjøre bilvegen visuelt mindre fremtredende i gaterommet.

Gamle Drammensvei, Anthon Walles vei, Malmskriverveien og Åmotbakken vil få et mer typisk gatepreg med kjøreveg, fortau, trekker og kantsteinsparkering.

Den nye utbyggingen i området forutsetter at det eksisterende offentlige parkeringshuset rives og ny gatestruktur opprettes. Et viktig hovedgrep for et attraktivt sentrumsbildet vil være anlegging av ny parkeringskjeller under sentrumsområdet. Fra p-kjeller blir det adkomst fra flere heis- og trapperom opp til bakkeplan, slik at tilgangen til sentrum gjøres enkel og effektiv mellom de to nivåene.

I områderegeringsplanen er det tegnet inn en adkomst til parkeringsanlegget fra Sandviksveien. Med vekt på utviklingstrinn med færrest mulige midlertidige løsninger og fokus på hva som er økonimisk gjennomførbart, vil det være mest hensiktsmessig å begynne etappeutbyggingen i nordenden av planområdet. Dette er forankret både hos Bærum kommune og Norconsult (teknisk infrastruktur).

### 5.4.1 Hovedaksen - Jørgen Kanitz gate



Jørgen Kanitz gate

Areal: ca. 3 105 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått i områderegeringsplanen.

Kvaliteter: Hovedakse gjennom sentrum. Bymessig karakter med kryssing i plan. "Shared space". Handel og næring.

Materialer: Granittbelegg på både fortau og i kjørebane. Møbleringssone med benker, trekke, belysning og sykkelparkering, samt kansteinsparkering. Snøsmelteanlegg.

Standard: Høy

Jørgen Kanitz gate er den nye hovedaksen i sentrum som skal sikre visuell kontakt med Sandviksbukta og være ryggraden i den nye bystrukturen. Deler av gaten vil inngå som en del av den fremtidige ringveien, som knyttes sammen med Rådhusstorget og Kinoveien.

Gaten etableres som en publikumsvennlig og aktiv del av et finmasket gatenett i sentrum og som atkomstgate for varelevering og spesiell transport til bebyggelsen.

Gaten etableres med et asymmetrisk tverrsnitt med ensidig gjennomgående trekke på østsiden av gaten. Dette er godsiden av gata med bredere fortausareal med møbleringssone tilrettelagt med benker for opphold. Belysningen plasseres på linje med trekken i møbleringssonen.

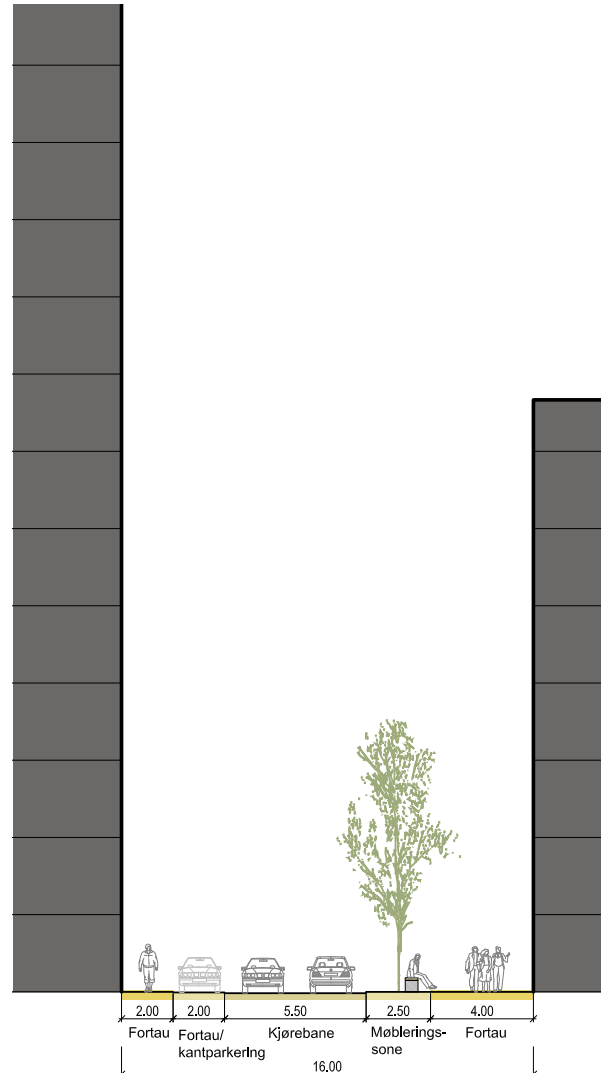
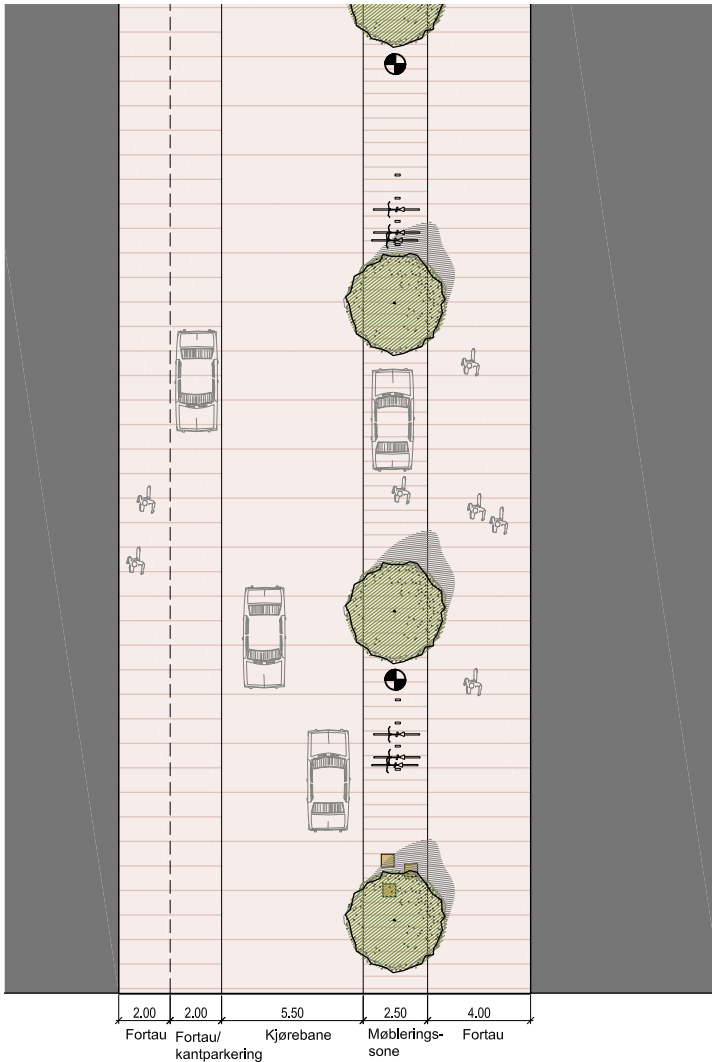


Møbleringssone med gatetrær, benker og øvrig gamemøblering.  
Remodelacion Stationsstraat, Belgia



Møbleringssone med gatetrær, sykkelparkering, belysning og øvrig møblering.  
Tjuvholmen, Oslo, Bjørbeek & Lindheim

## Jørgen Kanitz gate med toveiskjøring



Forslag til plan med toveiskjøring i Jørgen Kanitz gate.  
1:200 (A4) III: Bjørbekk & Lindheim

Snitt med toveiskjøring i Jørgen Kanitz gate.  
1:200 (A4) III: Bjørbekk & Lindheim

Med utgangspunkt i reguleringsplanen er den totale bredden på Jørgen Kanitz gate er 16,0 meter.

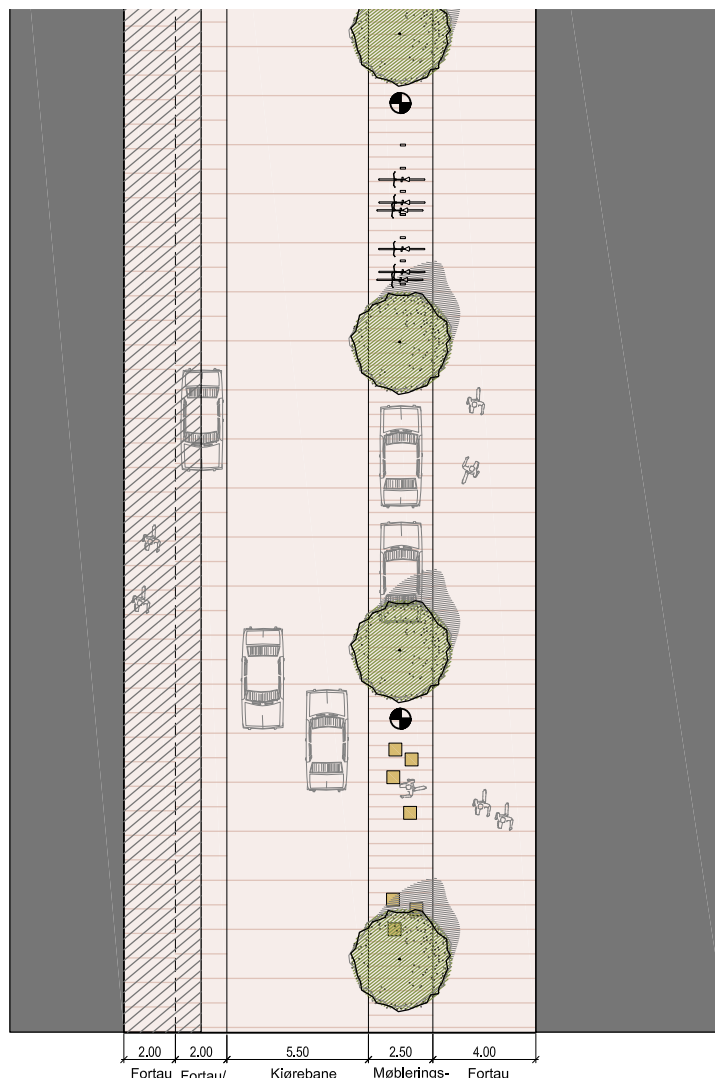
Gaten er en sammenhengende hovedakse som strekker seg fra Otto Sverdrups plass og ned til Sandviksbukta. Dette gir et ryddig gatetverrsnitt der fasadelivene danner en gjennomgående gatebredde på 16,0 meter gjennom hele strekket på bakkeplan.

En inndeling av gata med fortau, kjørebane og møbleringssone vil gi en struktur av gaterommet som er enkel å forholde seg til.

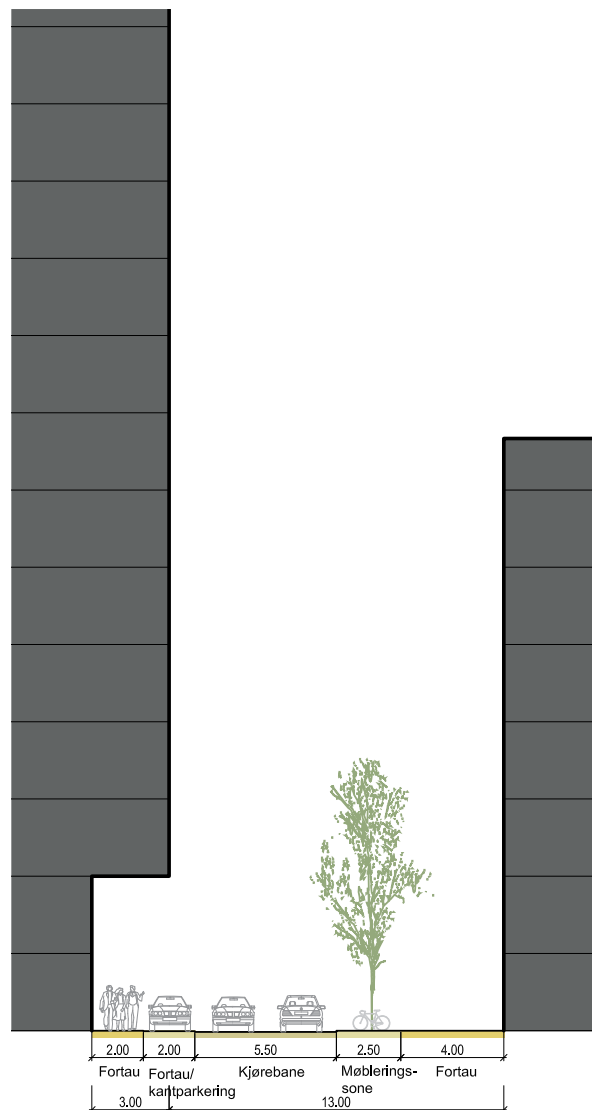
Oppstammede gatetrær på gatens østside vil gi et sammenhengende grønndrag ned mot fjorden.



## Jørgen Kanitz gate med forslag til utkraging av Andenæskvartalet



Eksempel til plan med utkraging (3,0m) av Andenæskvartalet ut i Jørgen Kanitz gate.  
1:200 (A4) III: Bjørbekk & Lindheim



Snitt med utkraging (3,0m) av Andenæskvartalet ut i Jørgen Kanitz gate.  
1:200 (A4) III: Bjørbekk & Lindheim

Utbygger for Andenæskvartalet har ytret ønske om en utvidelse av bygget ut i Jørgen Kanitz gate. Utvidelsen vil bestå av en utkraging fra 3. etasje og opp. Snittet viser en utvidelse på 3,0 meter ut i hovedaksen.

En slik utvidelse bryter med hovedgrepet som ligger inne i reguleringsplanen, med en gjennomgående hovedakse på 16,0 meters bredde som føres fra sentrum og ut til Sandviksbukta. En utkraging fra 3. etasje vil gi et trangere gaterom og mer skygge på Otto Sverdrups plass. Kontakten mellom bakkeplan og himmel vil bli redusert. En løsning med utkraging krever en bevisst holdning til materialbruk i vegg - og takfasader.



Ved utkraging på 3m brytes den gjennomgående hovedaksen.

## 5.4.2 Kinoveien

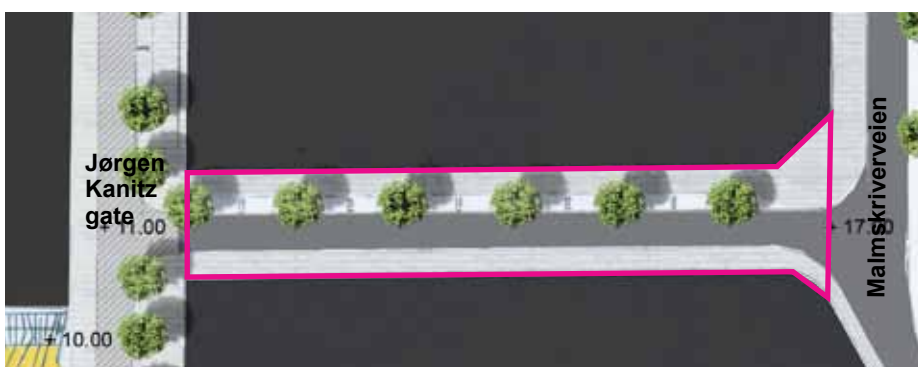


I første fase vil kun vestre del av Kinoveien bli bygget i påvente om riving og bygging av nytt kvartal i Helgerudkvartalet.

Foreliggende reguleringsplan har flere alternative byggegrenselinjer gjennom Helgerudkvartalet. Det åpner opp for ulike forslag for hvor Kinoveien skal gå. Kinoveien foreslås som en forlengelse av trappeforløpet i øst ("Spanske-trappa") som vil gi luftighet og mulig utsikt fra trappa vest mot elva. Ettersom tverrsnittet i Kinoveien er smalt er muligheten for gatetrær begrenset. Ved å opprettholde gateløpet åpent vil dette kunne gi mer lys og muligheter for visuell kontakt med elveløpet. Gaten får en urban utforming med tosidig fortau og delvis kantsteinsparkering i den østre delen.

I det fremtidige forslaget vil Kinoveien bli en del av det fremtidige ringveisystemet med toveiskjørt gate. Veien vil krysse Håkon Stenstadvolds plass, og vil måtte underordne seg de gående med delt gategrunn-prinsippet ("shared space").

## 5.4.3 Anthon Walles vei



Anthon Walles vei er en av hovedatkomstene som går fra sentrum og til Malmsskriverveien og boligfeltene i øst. Gaten foreslås med en urban utforming med tosidig fortau og en gjennomgående trerekke på nordgående side. Belysningen står på linje med trerekken.

Fortauene skal ha granittdekke tilsvarende hovedaksen. Veibanen utføres i asfalt med gjennomgående kantstein.



### Kinoveien

Areal: ca. 1 475 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått i områdereguleringsplanen, men parallellforsjøvet for å møte "Spanske-trappa".

Kvaliteter: Bymessig karakter med tosidig fortau og kantsteinsparkering. Belysning.

Materialer: Granittbelegg.

Standard: Høy.

### Anthon Walles vei

Areal: ca. 1 300 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått i områdereguleringsplanen.

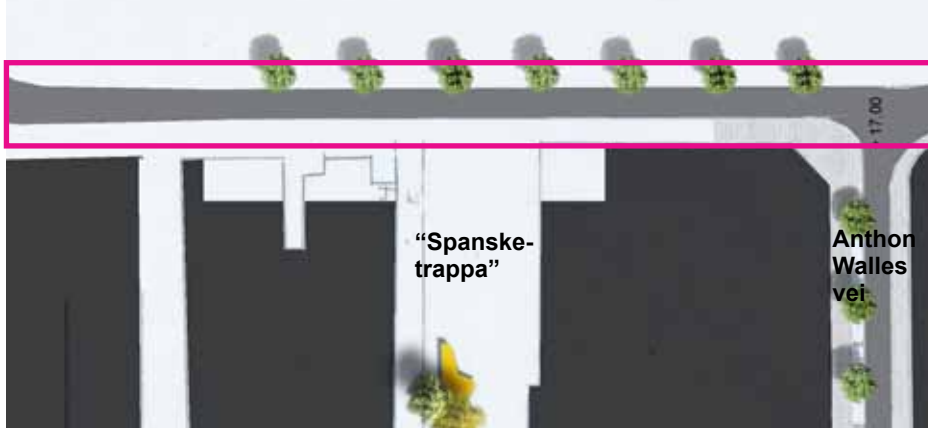
Kvaliteter: Bymessig gatekarakter med tosidig fortau og kantsteinsparkering. Trerekke. Belysning.

Materialer: Asfalt. Granittkantstein. Trerekke.

Standard: Moderat.



#### 5.4.4 Malmstriverveien



Malmstriverveien er inkludert i reguleringsplanen, men har delvis blitt opparbeidet i tidligere faser. Gaten bør likevel tas med i VPOR for å ivareta samme standard som de resterende gatene i området.

Malmstriverveien skal inngå i en rekkefølgeplan for Entra med utbyggingen av Tinghuskvartalet.

En gjennomgående trekke med belysningspunkt er plassert på østsiden.

#### Malmstriverveien

Areal: ca. 2 100 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått i områdereguleringsplanen.

Kvaliteter: Forbindelse fra sentrum opp i boligfelt i øst. Kjøreveg med tosidig fortau. Trekke.

Materialer: Asfalt i kjørebane og fortau. Granittkantstein. Trekke.

Standard: Moderat.

#### 5.4.6 Åmotbakken



Åmotbakken ligger helt nordvest i planområdet og grenser opp mot jernbanen. I dag er dette en av de viktigste gangforbindelsene fra jernbanen og videre mot Sandvika sentrum vest. Gateforløpet er trangt, med asfalt i hele tverrsnittet.

Gaten vil fungere som adkomstvei inn til fremtidig parkeringskjeller under Andenæskvartalet. Fra innkjøring til parkeringskjeller er gaten regulert til gatetun. Gaten bør opparbeides med tosidig fortau.

#### Åmotbakken

Areal: ca. 995 m<sup>2</sup>

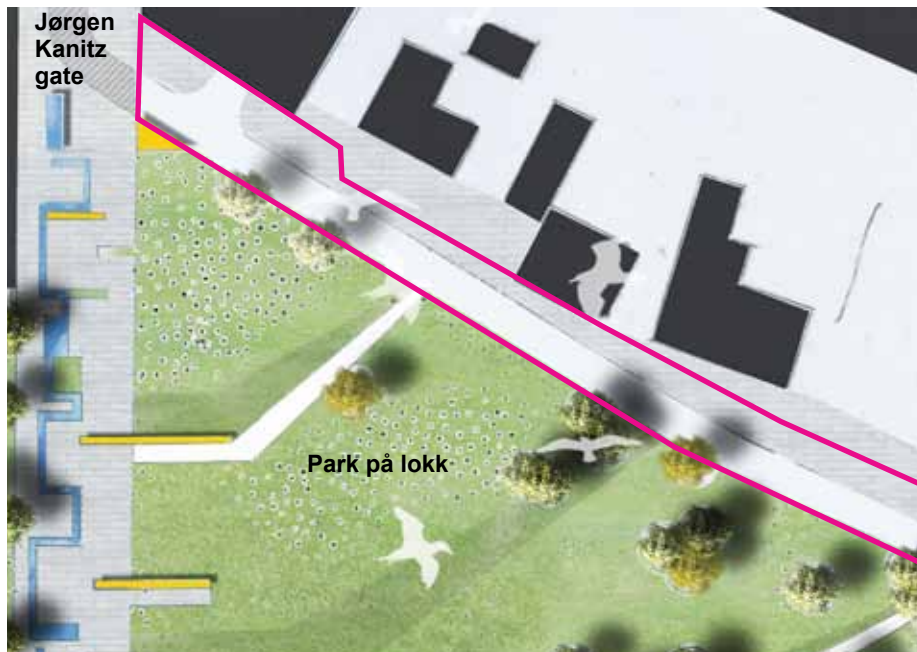
Status: Foreslått i områdereguleringsplanen.

Kvaliteter: Gateforbindelse fra Claude Monets alle i nord og inn på Otto Sverdrups plass. Kjøreveg med tosidig fortau.

Materialer: Asfalt i kjørebane. Granittkantstein. Granittdekke i gangarealer.

Standard: Moderat.

#### 5.4.5 Gamle Drammensvei



Gamle Drammensvei skal ligge på samme område som før, men vil bli berørt når arbeidet med grøntdraget ned til Sandviksbukta begynner. Vegen fører inn til Jørgen Kanitz gate, forbi det verneverdige trehusbebyggelsen Malmskrivergården. Det foreslås etablering av trær i grupper langs vegen. Veien kan med fordel trekkes lengre sør for å skape litt mer plass og luft forbi trehusene enn dagens situasjon.

#### Malmskrivergården

Gamle Drammens vei går forbi Malmskrivergården som opprinnelig var en gård fra ca. 1650. Malmskrivergården er den eldste bevarte bebyggelsen i Sandvika og de tre bygningene ble fredet i 1979.

Malmskrivergården danner i dag et nærmest lukket tun hvor det vinkelformede våningshuset, bryggerhuset og fjøset danner fire sider. Sør for våningshuset er det en liten hage.



#### Gamle Drammensvei

Areal: ca. 1 415 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått i områderegeringsplanen.

Kvaliteter: Gangforbindelse inn til sentrum. Tregrupper. Belysning. Forholder seg til historiske trebygninger i Malmskrivergården.

Materialer: Asfalt i veg og fortau. Storgatestein mot trehusbebyggelse. Granittkantstein.

Standard: Moderat.

Malmskrivergården, Sandvika

## 5.5 Gangstrøk og passasjer

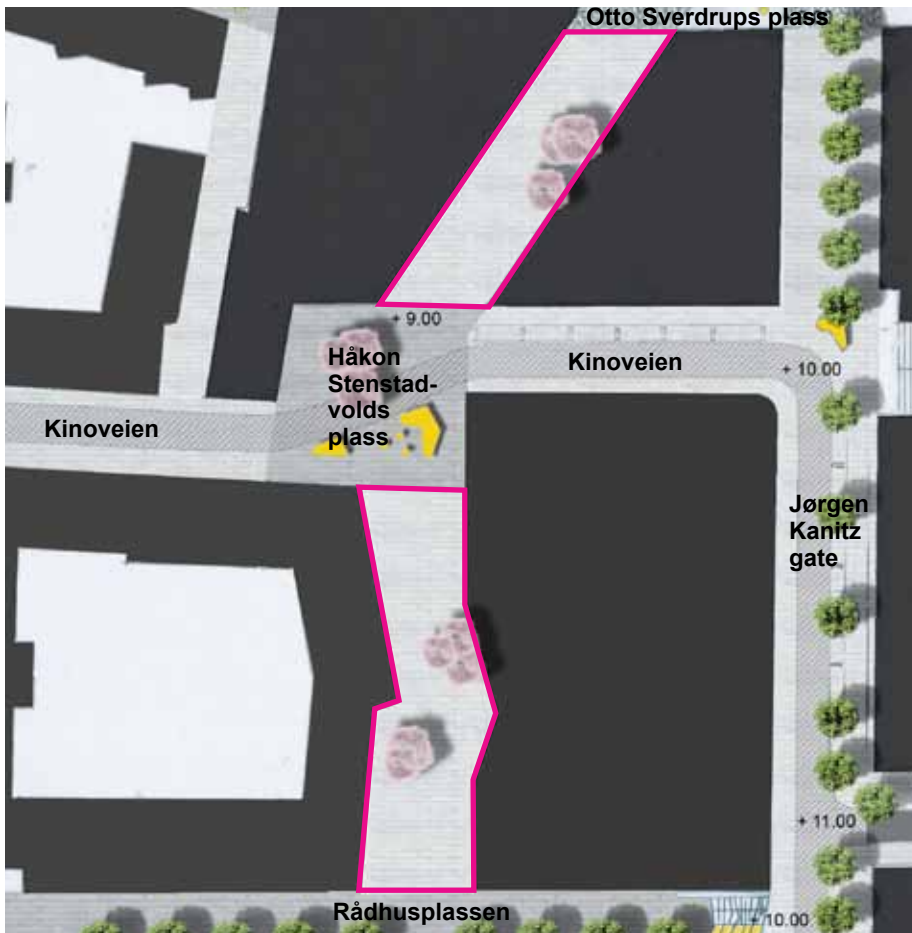
Det er et ønske fra kommunen å tilrettelegge for økt aktivitet og mer byliv i gatene. Det er dermed viktig å få til utadrettede publikumsfunksjoner i bebyggelsen langs gangstrøket.

Det etableres et sentralt gangstrøk i Rådmann Halmrasts vei som strekker seg fra nordvest til sørøst. Gangstrøket starter fra Otto Sverdrups plass og går gjennom Håkon Stenstadvolds plass før den ender på Rådhusplassen. Gangstrøket skal være en gate der bylivet ikke skal hindres av biltrafikk.

Andre delområder som ikke blir berørte av biltrafikk er passasjene. Fra Otto Sverdrups plass legges det opp til fire små offentlige passasjer gjennom Andenæskvartalet. Disse ender i en liten passasjeplass. Passasjene skal kun benyttes av fotgjengere. Dette blir en roligere del av sentrum og kan benyttes som snarveier fra sentrum og ned til elvekanten.

Et stort trappeanlegg som går mellom Kunnskapssenteret og Tinghuskvarartalet knytter seg til Jørgen Kanitz gate i øst. Denne vil både kunne fungere som gjennomgangsåre og som en møteplass.

### 5.5.1 Rådmann Halmrasts vei



Rådmann Halmrasts vei

Areal: ca. 1 710 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått i områdereguleringsplanen

Kvaliteter: "Shared space", dvs. aktivt fotgjengerareal med tilrettelegging for kjøring. Handel og næring. Små møteplasser underveis. Viktig gangforbindelse mellom Otto Sverdrups plass og Rådhusplassen.

Materialer: Granittbelegg. Sitteelement i granitt med treavdekning. Blomstrende trær i fast dekke plassert i tregrupper. Belysning. Snøsmelteanlegg.

Standard: Høy

Gangstrøket skal være en trygg gangforbindelse mellom de ulike byrommene. Gangstrøket har et knekt uformelt forløp, der det legges til rette for møteplasser og oppholdssteder underveis. Tverrforbindelser som blant annet Kinoveien knytter gangstrøket sammen med elvebredden og vil bidra til fleksible gangforbindelser i sentrum.

Avstanden mellom bygningene i gangstrøket varierer rundt 14 meter. Den nordligste delen av gangstrøket vil åpne for mulighet til gjennomkjøring fra nord mot sør. Her skal bilkjøring skje på de gåendes premisser. Det blir ikke lagt opp til gateparkering langs gangstrøket.

Gangstrøket skal beplantes med blomstrende gatetrær, som plasseres i uformelle grupper som forsterker gatens preg. Beplantningen vil bidra til å gi gateforløpet en intim romlighet der plasseringen tilpasses etter byrommet og funksjonene i omkringliggende bygninger.

“ Tydeliggjøre og styrke gangstrøkene og etablere publikumsfunksjoner i bebyggelsen.

Utdrag hentet fra teksten til “Områderegulering - 1.gangs behandling.”



Blomstrende gatetrær.  
Kungsträdgården, Stockholm



“Shared space”.  
New Road, Brighton, England

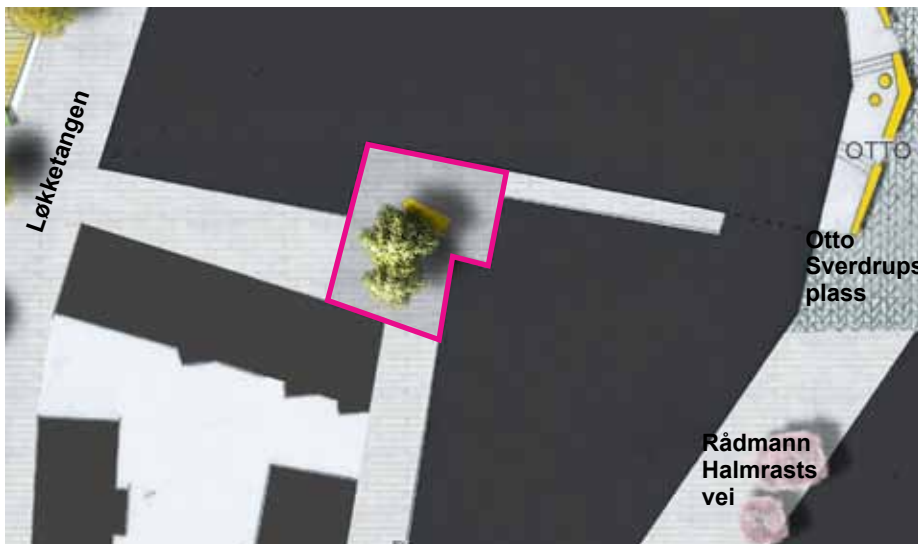


Variasjon i størrelser på formater i dekke.  
Aker Brygge, Oslo



Oppholdssoner langs fasader.  
Remodelacion Stationsstraat, Belgia

## 5.5.2 Passasjeplassen / passasjer



Gangpassasjene er små smett inne i kvartalbebyggelsen. Disse skal bidra til et mer finmasket gangnett og gi varierte muligheter til å komme seg fra sentrum og ned til elvepromenaden. Passasjene er forbeholdt de gående. Plassen foreslås utformes med et solitærtre eller med små trær i gruppe.

Fra Otto Sverdrups plass har passasjen en bredde på 3 meter på det smaleste, før det åpner seg i en liten plass. Fra plassen går passasjen videre ned til Sandvikselva med en bredde på 5 meter. Gangpassasjen er et rolig alternativ til de større gatene i området.

Med høye bygg som omkranser byrommet vil plassen få lite dagslys og være skyggefull store deler av dagen. God belysning vil derfor være et viktig element for å skape trygge byrom.



Passasjeplassen

Areal: ca. 300 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått i områdereguleringsplanen.

Kvaliteter: Rolig fotgjengerareal, snarveg ned til Sandvikselva fra Otto Sverdrups plass.

Materialer: Granittbelegg. Tregruppe. Belysning.

Standard: Normal



Paley Park, New York



Pocket park, New York



### 5.5.3 “Spansketrappa”



Nordøst i området kommer det et stort trappe - og amfiområde ved det nye Tinghuskvarartalet. Trappeanlegget skal ta opp høydeforskjellen mellom Jørgen Kanitz gate og opp til Malmskriverveien.

Trappe - og amfianlegget vil ligge i nordøst - sørvestlig retning. Det vil kunne få gode solforhold midt på dagen. Anlegget skal være en møteplass for både brukerne av de omkringliggende bygningene og besøkende av området.

Trappeanlegget skal beplantes med tregrupper og buskfelt, og vil få innslag av belysningspunkt. Trappeanlegget skal være urbant utført og romme varierte sittedsoner for både større og mindre grupper. Det skal utføres med høy kvalitet.



Ewha Woman's University, Seoul

“Spansketrappa”  
Byrom.

Areal: ca. 1 615 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått i  
områderegeringsplanen.  
Skisseprosjekt av Dyrvik  
Arkitekter.

Kvaliteter: Stort trappe -  
og amfianlegg mot vest.  
Møteplass og sitteplasser.  
Vegetasjonssoner.

Materialer: Trapper og  
amfitrinn i granitt. Belysning.  
Tregrupper og buskfelt.  
Snøsmelteanlegg.

Standard: Høy

## 5.6 Elvekanten



Molini bystrand, Rovinj, Croatia

Sandvika har et stort uforløst potensiale med tanke på sine elvebredder. Sandvikselva er en ressurs og identitetsbærer for Sandvika. Opprustingen av elverommet er derfor en viktig del av dette prosjektet.

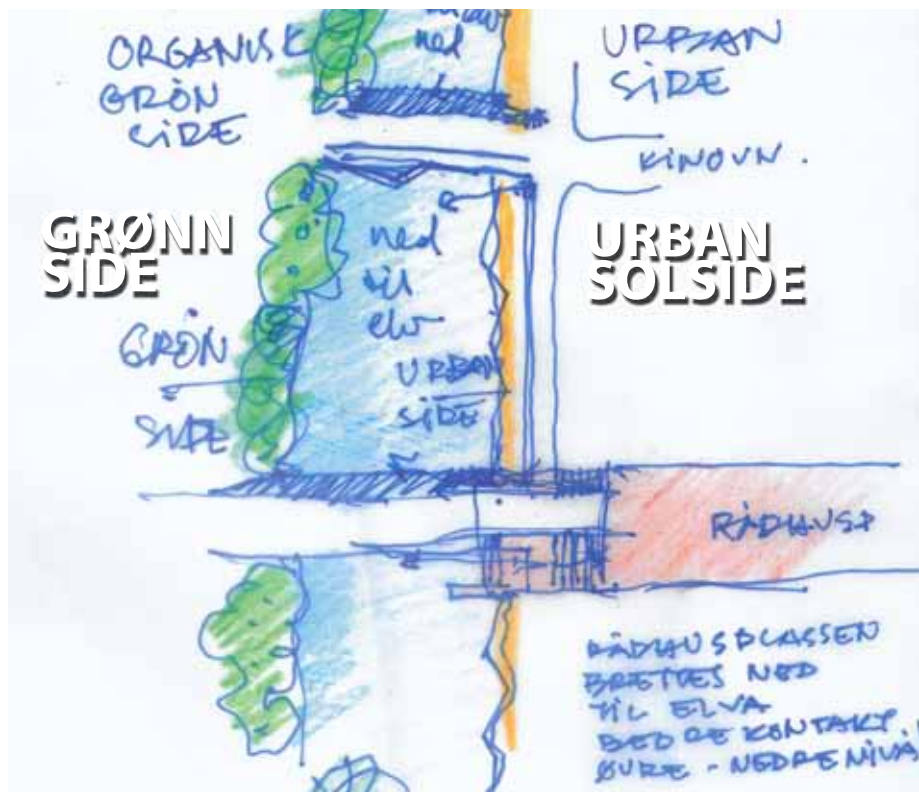
Elverommet har store muligheter for mer aktivitet og byliv, både i elva og på elvebreddene. Den nye elvekanten skal inngå i det helhetlige sentrumsløftet med en attraktiv og innbydende oppholdssone med gode solforhold og nær kontakt med Sandvikselva.

Fasadene ned på bakkeplan ut mot elverommet skal fylles med publikumsrettede funksjoner for å sikre bylivet i området.

Det skal utarbeides et planforslag som binder turvei langs elva sammen med foreslåtte løsninger ut mot fjorden (se eget planforslag – Asplan Viak). Første del av opprustingen på Kadettangen forlenges opp til jernbanen.

## Utvikle og ta i bruk elverommet.

Utdrag hentet fra teksten til "Områderegulering - 1.gangs behandling."



Ideskisse, Bjørbekk & Lindheim

### Den urbane siden og den grønne siden

På østre side av Sandvikselva skal elvepromenaden få en urban bymessig karakter med en motstående grønn parkside på vestsiden. Den østre siden blir den urbane solsiden, som legger til rette for opphold med uteservering på bakkeplan og med varierende aktiviteter ned mot vannkanten.

Utbyggingsområdene på den østre siden av elva vil være med på å bidra til et økt folkeliv og nye funksjoner i området. Vestsiden vil bli den visuelle grønne siden for alle som oppholder seg langs elvekanten i øst, og må bli et flott blikkfang med et frodige og grønt uttrykk.

**Forlengelse av Rådhusplassen med brygge ut i elva**

**Sitteelement langs elvepromenaden**

**Rådhusplassen bretter seg ned til elva i form av et trapeanlegg**



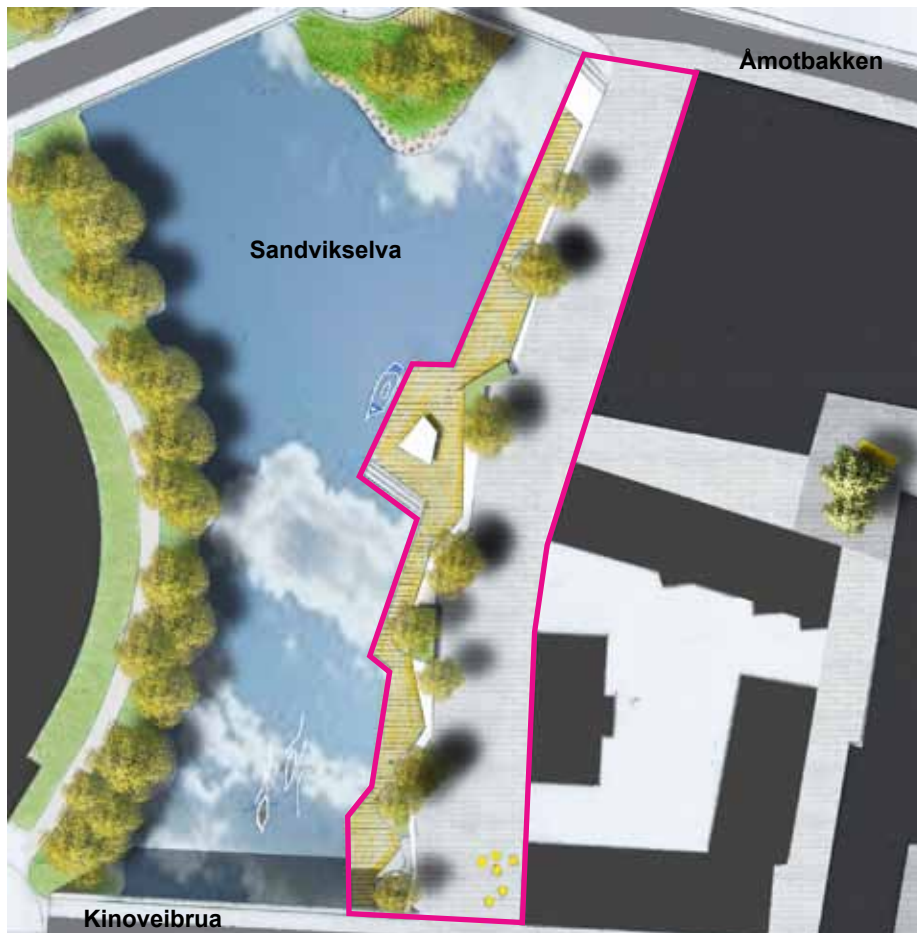
**Varierte oppholdssoner og sittekanter langs hele Sandvikselva**

**Vegetasjonssoner med trær, busker og fargerike staudebed**

**Multifunksjonsmaster i tilknytning til vegetasjonssoner**



### 5.6.1 Løkketangen



#### Løkketangen

Areal: ca. 2 990 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått område å ta med i VPOR av Bærum kommune.

Kvaliteter: Nærhet til elvelandskapet. Aktiv fotgjengerareal, med stor variasjon i sittemuligheter.

Materialer: Tredekke på elvepromenade. Granittkant i trapper og amfi. Vegetasjonssoner. Tregrupper. Granittdekke langs fasader. Belysning. Granittkantstein.

Standard: Høy.

Den nordre delen av Løkketangen tilrettelegges for gjennomkjøring. Trafikken skal være liten og på de gående sine premisser. Elvepromenaden vil være et attraktivt sted å oppholde seg i, med nær kontakt til elva og mye lys og luft.

Den ytterste sonen blir utformet med trapper og amfi i granitt, og med trebrygger som kan trappes ned mot vannet for å styrke kontakten med elva. Det forutsettes at løsningene fra brygga på Kadettangen videreføres, men med noe mer urban karakter. Variasjon i retninger på trebryggene vil danne ulike små rom og en variert opplevelse langs elvepromenaden.

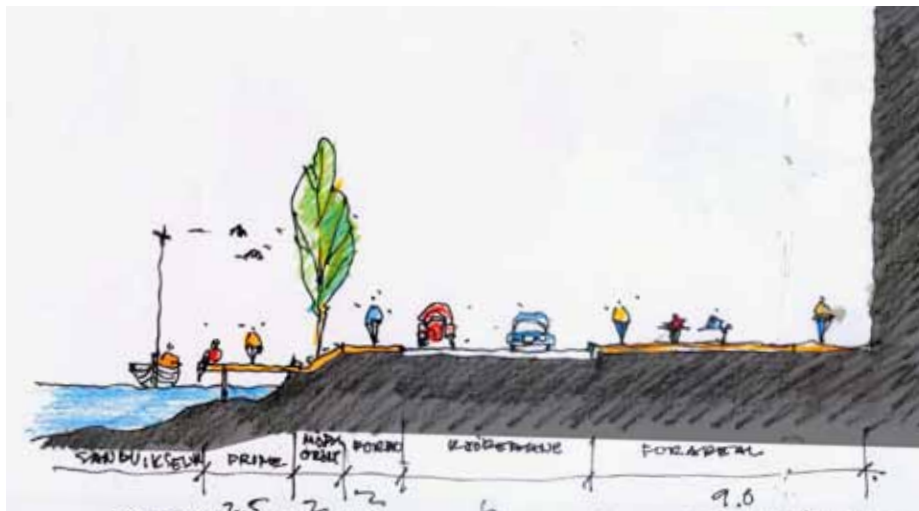
Den uformelle plasseringen av tregrupper skal forsterke den løse og varierte karakteren langs elvekanten. Belysningsmaster vil plasseres sammen med tregrupper, og understreke den uformelle formgivningen. Belysningen skal være flerfunksjonsmaster.

Aktive fasader på bakkeplan ut mot Løkketangen med uteservering og butikker vil skape et attraktivt utemiljø, med utsikt over Sandvikselva og den grønne parken på motstående side.



Modellfoto, Bjørbekk & Lindheim

## Fremtidig situasjon - tverrsnitt med kjøring



Tverrsnitt av elvepromenaden med kjøring, Bjørbekk & Lindheim

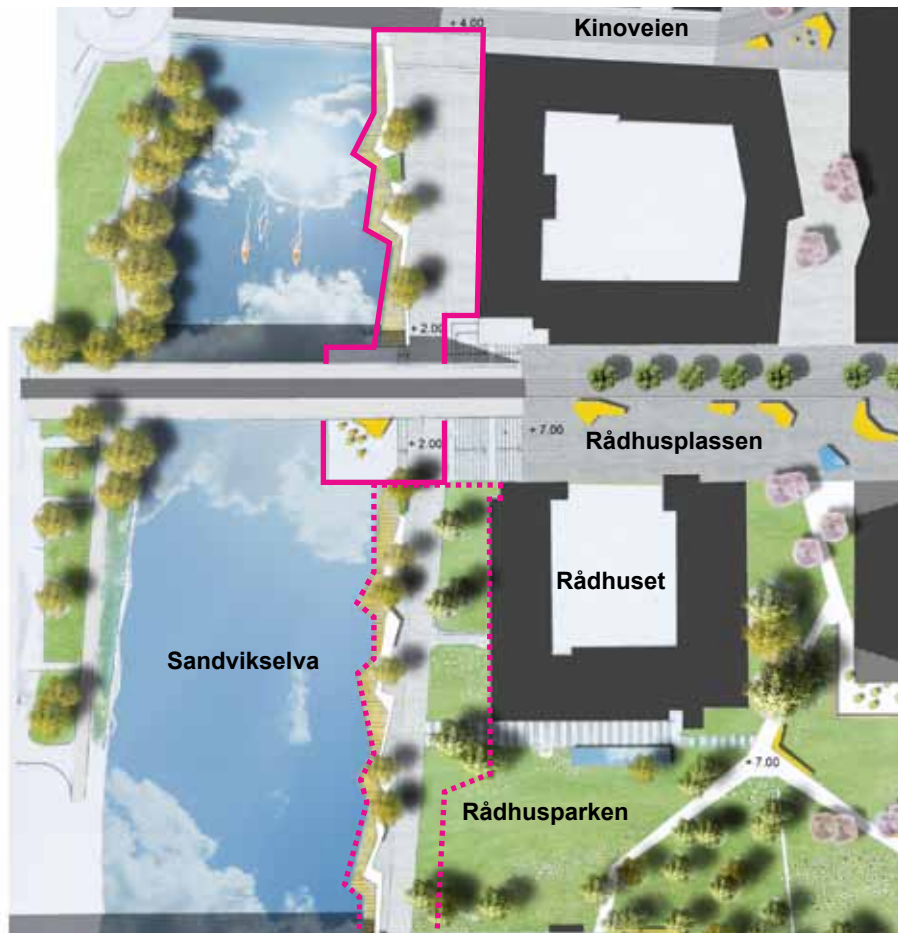


Molini bystrand, Rovinj, Croatia



Green Bay, Wisconsin, USA

## 5.6.2 Brambanis vei



### Brambanis vei

Areal: ca. 3 200 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått område å ta med i VPOR av Bærum kommune.

Kvaliteter: Nærhet til elvelandskapet. Aktiv fotgjengerareal, med stor variasjon i sittemuligheter.

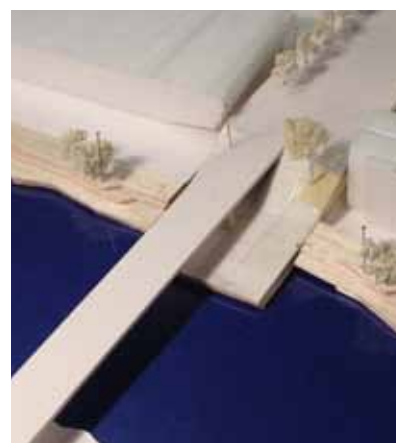
Materialer: Tredekke på elvepromenade. Granittkant i trapper og amfi. Vegetasjonssoner. Tregrupper. Granittdekke langs fasader. Belysning. Granittkantstein.

Standard: Høy.

Brambanis vei skal bygge på samme utformingsprinsipp som ved Løkketangen, med sittekanter og trapper i granitt og en trebrygge som trekkes ut i elverommet med varierende bredder. Elvepromenaden er generøs i bredde og innbyr til solfylt opphold og møter. Promenaden går under eksisterende Rådhusplassen bru, der trappeanlegget knytter det øvre torgarealet sammen med elvelandskapet.

I det fremtidige forslaget er Brambanis vei foreslått stengt for gjennomkjøring, og forbeholdt de gående.

Plassering av tregrupper skal understreke den varierte elvekanten og forsterke karakteren. Belysning med flerfunksjonsmaster plasseres for å gi et uformelt preg.



Modellfoto viser trappeanlegget fra Rådhusplassen og ned til elvelandskapet, Bjørbekk & Lindheim



## Fremtidig situasjon - tverrsnitt uten kjøring



Tverrsnitt av elvepromenaden uten kjøring, Bjørnbekk & Lindheim



Molini bystrand, Rovinj, Croatia



Molini bystrand, Rovinj, Croatia



Brooklyn, NY, USA

## 5.7 Parker og grønne forbindelser

### 5.7.1 Grønnstruktur i sentrum

Nye Sandvika sentrum øst skal være en urban bydel, samtidig som den skal synliggjøre den nære beliggenheten til fjorden og elva.

Grønne gater og torg skal gjøre området attraktivt og gi områdene inne i den mest urbane bydelen en menneskelig skala. Både torg, gater og gangstrøk vil få gatetrær i fast dekke. Gatetrærne står i grupper eller tilpasses etter byrommet og funksjonene inne i omkringliggende bygninger. Varierende bruk av treslag er med på å gi hvert enkelt område karakter og identitet.

Jørgen Kanitz gate, som går fra stasjonsområdet og ned til Sandviksbukta, vil få en stram trerekke på østsiden av gateløpet. Trerekken skal ha en urban karakter, og står i en møbleringssone med et fast dekke. Trerekken skal skille mellom de gående og de kjørende og tydeliggjøre linjeføringen på den stramme hovedaksen som strekker seg i nordvest-sørøstlig retning gjennom sentrum.

En stram trerekke vil også strekke seg fra elvelandskapet og på tvers gjennom sentrum fra vest mot øst. Den stramme trerekken går over Rådhusplassen og videre opp i Anthon Walles vei. Trerekken på Rådhusplassen strammer opp plassrommet, samtidig som det gir et grønt innslag til et storskala byrom.

De stramme trekkene i bygatene står i kontrast med en løsere gruppering av gatetrær gjennom gangstrøket. Gangstrøket skal være en uformell gate der gatetrærne underbygger det mer varierte gateforløpet som endrer retninger og form etterhvert som man beveger seg. Gatetrærne skal være av blomstrende treslag, som endrer karakter gjennom årstidene.

Langs elvepromenaden skal eksisterende trær i størst mulig grad bevares. Trærne skal stå i en urban situasjon med sittekanter og buskfelt i avgrensede områder. Nye trær som innføres langs elveløpet skal være trær av stedegne arter.

Det etableres en stor offentlig park mellom sentrum og Sandviksbukta på et lokk over ny lokalvei. Rådhusgården og grøntområdet ned mot Sandviksbukta skal få en offentlig karakter med klipt gress og grupper med trær satt i det grønne. Parken skal være et attraktivt grøntområde både for beboere og for tilreisende i området rundt Sandvika, med tilrettelegging for lek, opphold og ulike aktiviteter. Parken skal fremstå som grønn og frodig, med god utsikt og kontakt ned til både Sandviksbukta og Sandvikselva.



**Stramme trerekker.**

**Løse gruppering av  
tregrupper i gangstrøk  
og ned til grøntområdet.**

**Fri beplantning langs  
elvepromenaden og i  
grøntområdet ned mot  
Sandviksbukta.**

## 5.7.2 Rådhusplassen



### Rådhusplassen

Areal: ca. 7 785 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått i områderegeringsplanen.

Kvaliteter: Rolige soner med sitteplasser. Utsikt over fjorden. Mulighet for vannspeil/fontene. Soner for fysisk aktivitet, mosjon og aktivitet på åpne områder. Landskapsmessig beplantning.

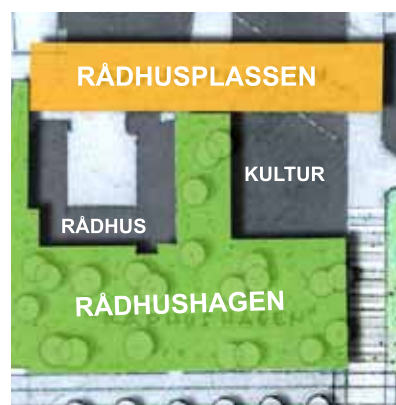
Materialer: Gress, trær, staude- og buskfelt. Belysning. Granittkanter med treavdekning. Gangsti.

Standard: Høy.

Rådhusplassen er den store offentlige parken som anlegges sør for Rådhuset og nytt vitensenter. Rådhusplassen blir motsvart til Rådhusplassen, som er den store urbane plassen på nordsiden. Parken blir den uformelle og grønne delen av sentrum på sørsiden. Parken heller svakt ned mot Sandviksbukta, og man får god utsikt og kontakt utover vannet og mot Kadettangen.

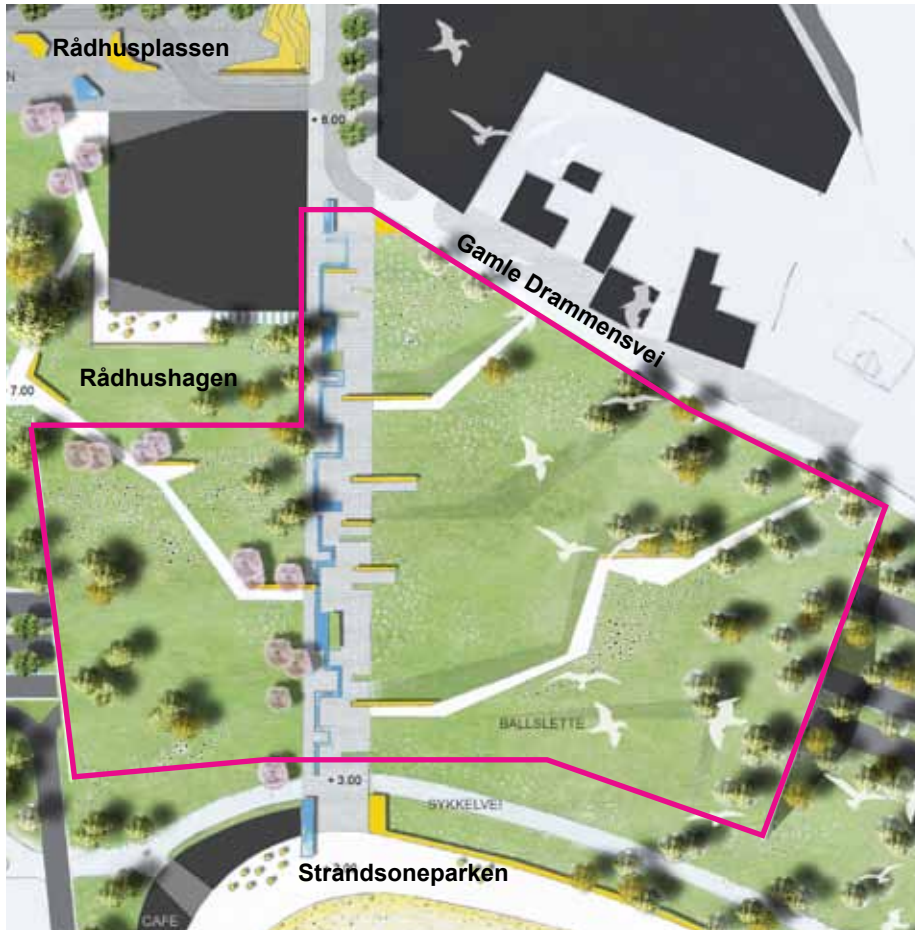
I det grønne legges det ut et gangsystem som knekker seg nedover det slake terrenget som en forlengelse av det knekte gangstrøket i Rådmann Halmrasts vei. Langs gangveien legges det opp til generøse sittebenker med utsikt ned til Sandviksbukta og Sandvikselva med uformell beplantning av trær, busker og staudebed. Parken skal være et attraktivt grøntområde både for beboere og for tilreisende i området rundt Sandvika, med tilrettelegging for lek, opphold og ulike aktiviteter.

Langs gangveien legges det opp til belysning som lyser opp plasser og gangveier. Rådhusplassen skal beplantes med trær i grupper, buskbeplantning og blomstrende staudebed.





### 5.7.3 Park på lokk over ny Sandviksvei



#### Park på lokk

Areal: ca. 16 930 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått i områderegeringsplanen.

Kvaliteter: Forlengelse av hovedaksen ned i parkområdet. Rolige soner med sitteplasser. Utsikt over fjorden. Soner for fysisk aktivitet, mosjon og aktivitet på åpne områder. Landskapsmessig beplantning. vannrenne/ fontene. Etablering av møteplass sør for fremtidig kulturhus.

Materialer: Gress, trær, staude - og buskfelt.  
Belysning: Granittkanter med treavdekning. Gangstier.

Standard: Høy.

Dette området er svært usikkert da løsningen for ny lokalvei og busstrase i samme område som dagens E18 ikke er avklart. Foreslått løsning forutsetter at lokalvegen legges i kulvert som både vil skjule trafikken visuelt og redusere støy i området.

Forutsatt at lokalvegen legges i kulvert vil det bli etablert et parkanlegg oppå kulverten - i enden av Jørgen Kanitz gate ned mot sjøen, ved Rådhuset. Lokket på kulverten utformes som et grønt og frodig parkområde i forlengelse av Rådhusparken og gir en god forbindelse fra sentrumsområdet og ned mot Sandviksbukta og Kadettangen. Både løsninger og kvaliteter på material skal bidra til å styrke kontakten mot fjorden og Kadettangen.

Jørgen Kanitz gate føres gjennom grøntområdet som en gang - og oppholdsakse helt ned til sjøen. Forlengelsen av hovedaksen bør planlegges med gatevarme for å sikre en god fremkommelighet fra sentrum og ned til Kadettangen.

Parken skal ha sammen uttrykk som Rådhusparken med knekte gangstier, generøse sittebenker med utsikt ned til Sandvikssundet og uformell beplantning med busker og trær. En uformell belysning med flerfunksjonsmaster og effektbelysning plasseres både ved forlengelsen hovedaksen og ute i parken.



UConn Academic Buildings, Storrs, United States



Perello, Girona



CBS - Handelshøjskolen, København



Botaniske hage, Barcelona

“ Skape  
visuell kontakt til  
landskapet rundt,  
både kollene,  
elveløpet og fjorden.

Utdrag hentet fra teksten til  
“Områderegulering - 1.gangs behandling.”

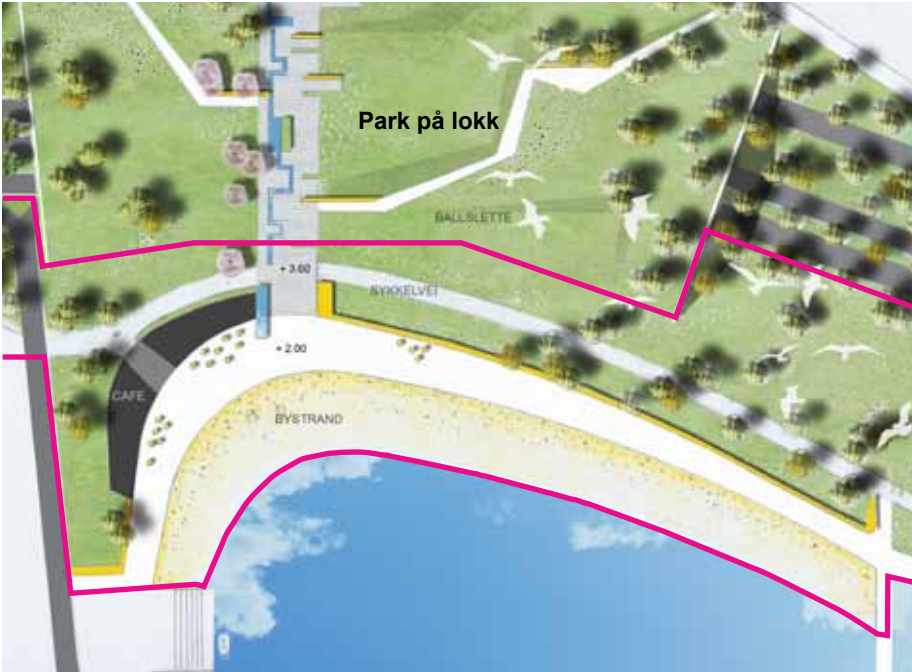


Volcano Pavillion and Water Gardens of S. Vicente



The Brochstein Pavilion, Rice Universitet, Houston USA

## 5.7.4 Strandsoneparken



### Strandsoneparken

Areal: ca. 14 870 m<sup>2</sup>

Status: Diskutert om å bli med i VPOR av Bærum kommune.

Kvaliteter: Avgjørende tiltak må til for å få en optimal kontakt mellom sentrum og fjorden.

Materialer: Gress, trær, staude - og buskfelt. Belysning. Granittkanter med treavdekning. Sti utført i plasstøpt betong. Sandstrand.

Standard: Høy.

Prosjektet kan få store overskuddsmasser som det vil være et poeng å nyttiggjøre seg lokalt.

Utfylling mot Kadettangen og Sandviksbukta vil kunne være en mulighet for å skape en sammenhengende grønn strandpromenade hele veien fra Kadettangen til Blommenholm. Det foreslås å etablere en strandpromenade med sandstrand ned mot Sandviksbukta. Strandpromenaden bør knytte seg opp mot Rådhuset og videre mot Otto Sverdrups plass gjennom en urban og moderne park og elvepromenade og videre opp i gatestrukturen.

Nede ved strandsonen foreslås det å etableres et servicebygg med cafe, kiosk, toalett, utleie av kano og kajakk etc. Området skal være godt opplyst for å sikre trygge krysningspunkt mellom gangstiene og den overordnet sykkelvegen som krysser i øst-vestlig retning. Belysningen består av flerfunksjonsmaster.







Amager bystrandparken, København, Danmark



Kastrup, København, Danmark



Promenade Samuel-de Champlain, Quebec City



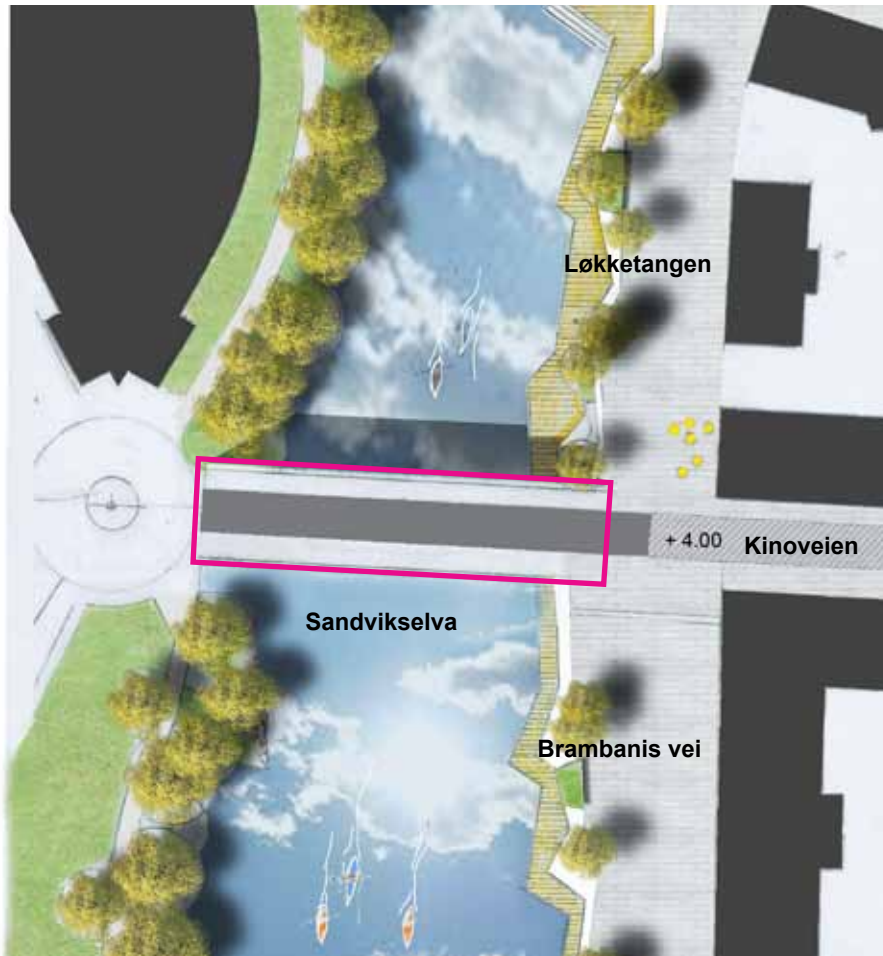
Amager bystrandparken, København, Danmark



Koigen, Hamar, Bjørbekk & Lindheim

## 5.8 Bruer

### 5.8.1 Kinoveibrua - forslag til utvidelse



#### Kinoveibrua

Areal: ca. 885 m<sup>2</sup>

Status: Foreslått inkludert i VPOR av Bærum kommune.

Kvaliteter: Aktiv fotgjengerareal, etablering av ringveien.

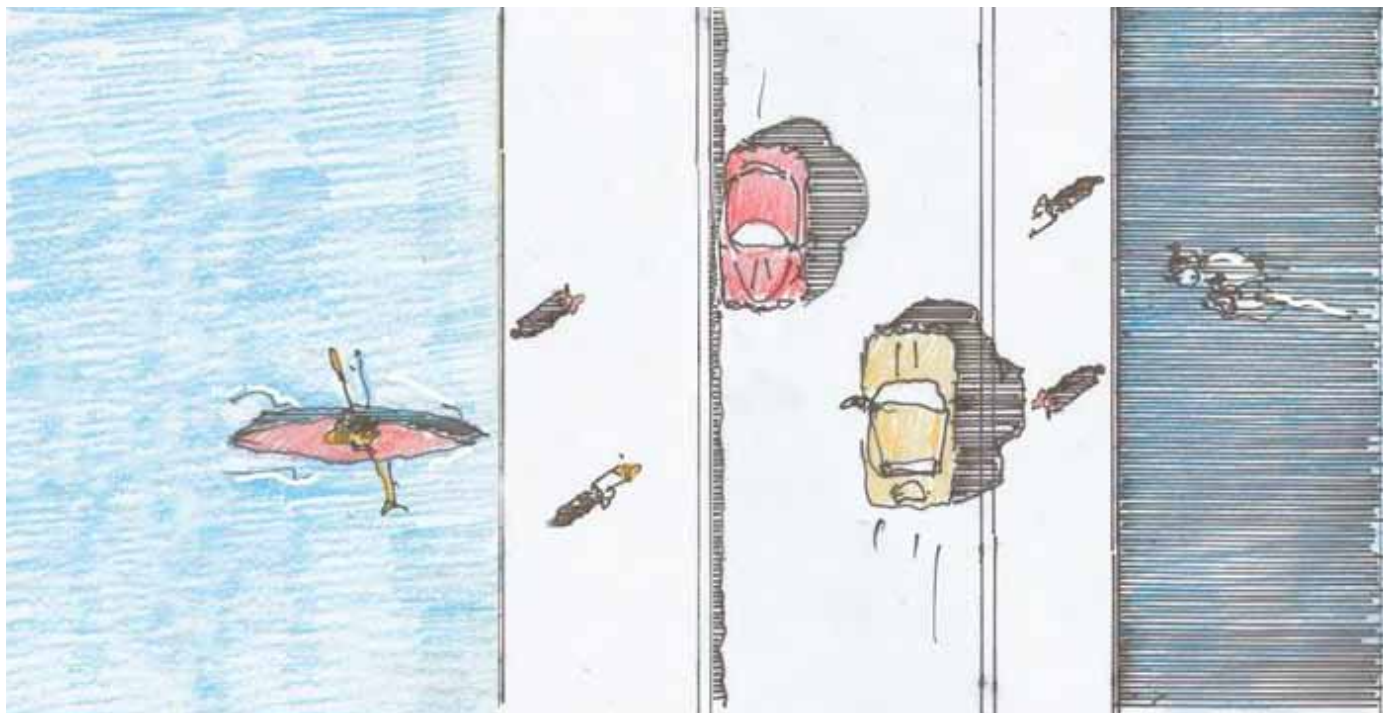
Materialer: Granitt. Asfalt. Granittkantstein.

Standard: Høy.

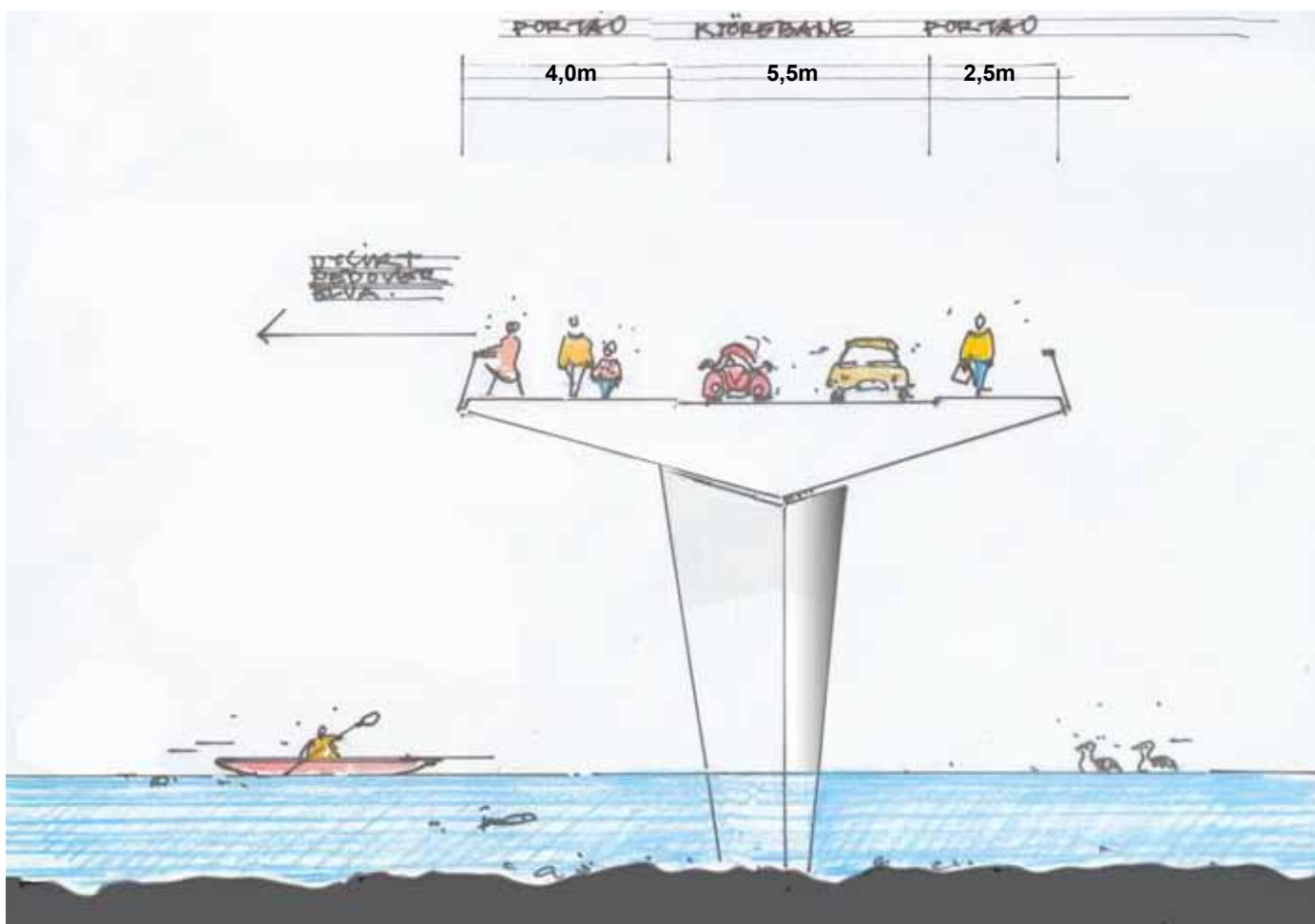
For å kunne etablere nytt kjøremønster i sentrum foreslås en forlengelse av Kinoveien over elva. Forslaget er å erstatte dagens gangbru med en kombinert gang - og kjørebru.

Kinoveibrua skal dimensjoneres for toveiskjøring, men med muligheten til å endre kjøremønsteret til envegskjøring eller en ren gangbru.

Hovedforslaget foreslår en tosidig kjørevei med fortau på begge sider. Belysning etableres i forbindelse med rekkverk.



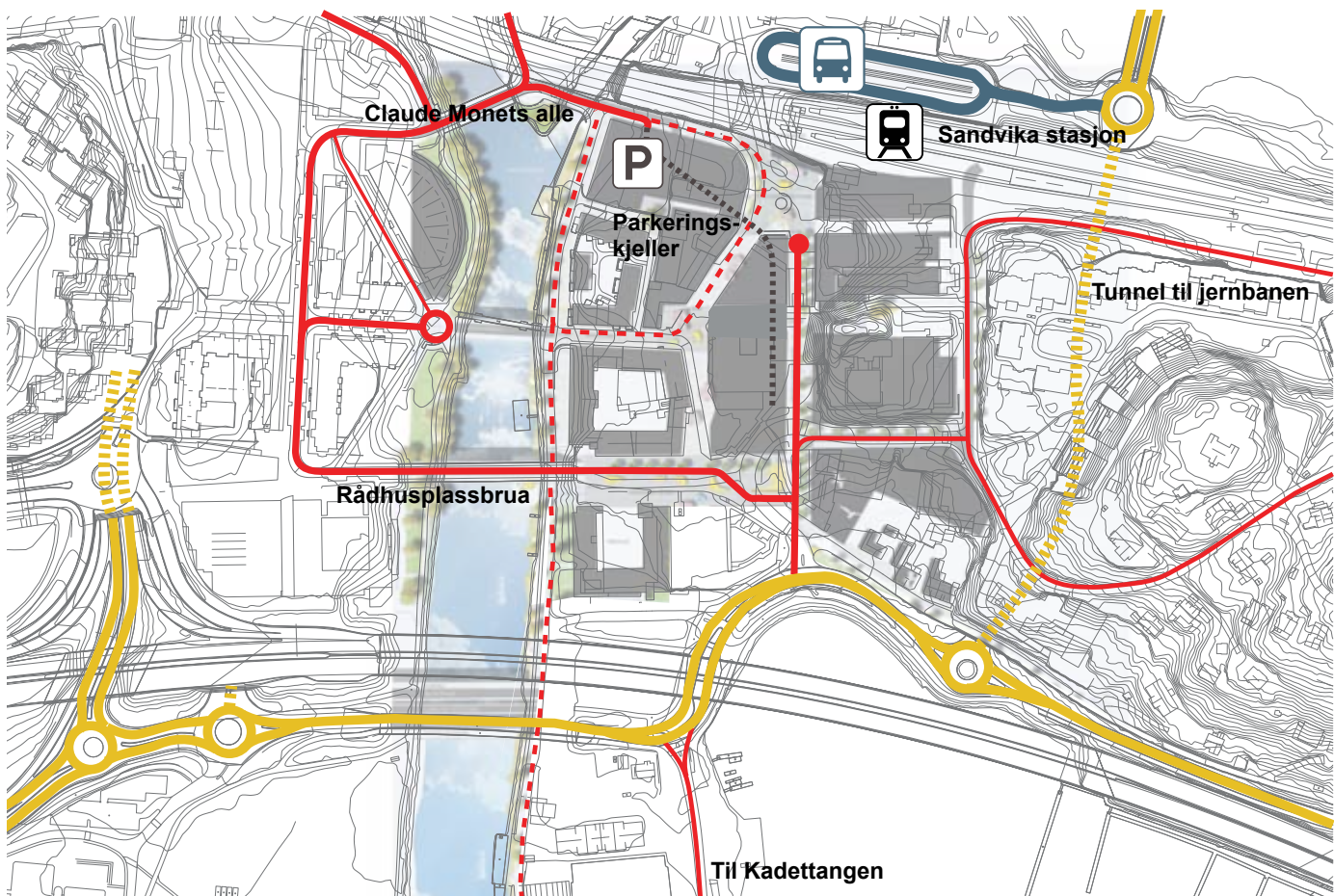
Plan over ny Kinoveibru.



Snitt med oppriss av ny Kinoveibru.

## 5.9 Forslag til mulig fremtidig kjøremønster

### 5.9.1 Forslag til midlertidig kjøremønster



Man ankommer sentrum enten fra nordvest via Løkketangen og inn på Kinoveien, eller fra sydøst via Sandviksveien og Jørgen Kanitz gate. Fra Løkketangen kan man også kjøre videre ned Brambanis vei og ut på Kadettangen. Fra Åmotbakken vil det være envegskjøring over Otto Sverdrups plass og ned til Kinoveien.

For planlagt felles parkeringskjeller anbefales det at man i første byggefase (Fase 1) etablerer innkjøring fra Åmotbakken med rampe ned i kjelleretasjen for Andenærkvartalet. På sikt bør det etableres en sammenhengende underjordisk gate gjennom hele parkeringsanlegget fra Åmotbakken-Andenærkvartalet i nord og ned til Finstadkvartalet og Gamle Drammensvei i syd.

Jørgen Kanitz gate foreslås etablert som en blindgate ved Otto Sverdrups plass med snumuligheter. Blindgaten vil hindre gjennomkjøring tvers over plassen og dermed unngå konflikter med de mange gående fra stasjonsområdet.

I den midlertidige løsningen er Kinoveibrua opprettholdt som en ren gangbru som dagens situasjon.

Det legges opp til kantsteinsparkering i deler av Jørgen Kanitz gate, i Kinoveien og i Anthon Walles vei. Gateparkering skal unngås på de offentlige plassene og i gangstrøket. Disse områdene skal være forbeholdt de myke trafikantene.

## 5.9.2 Forslag til mulig fremtidig kjøremønster med separat busstrase

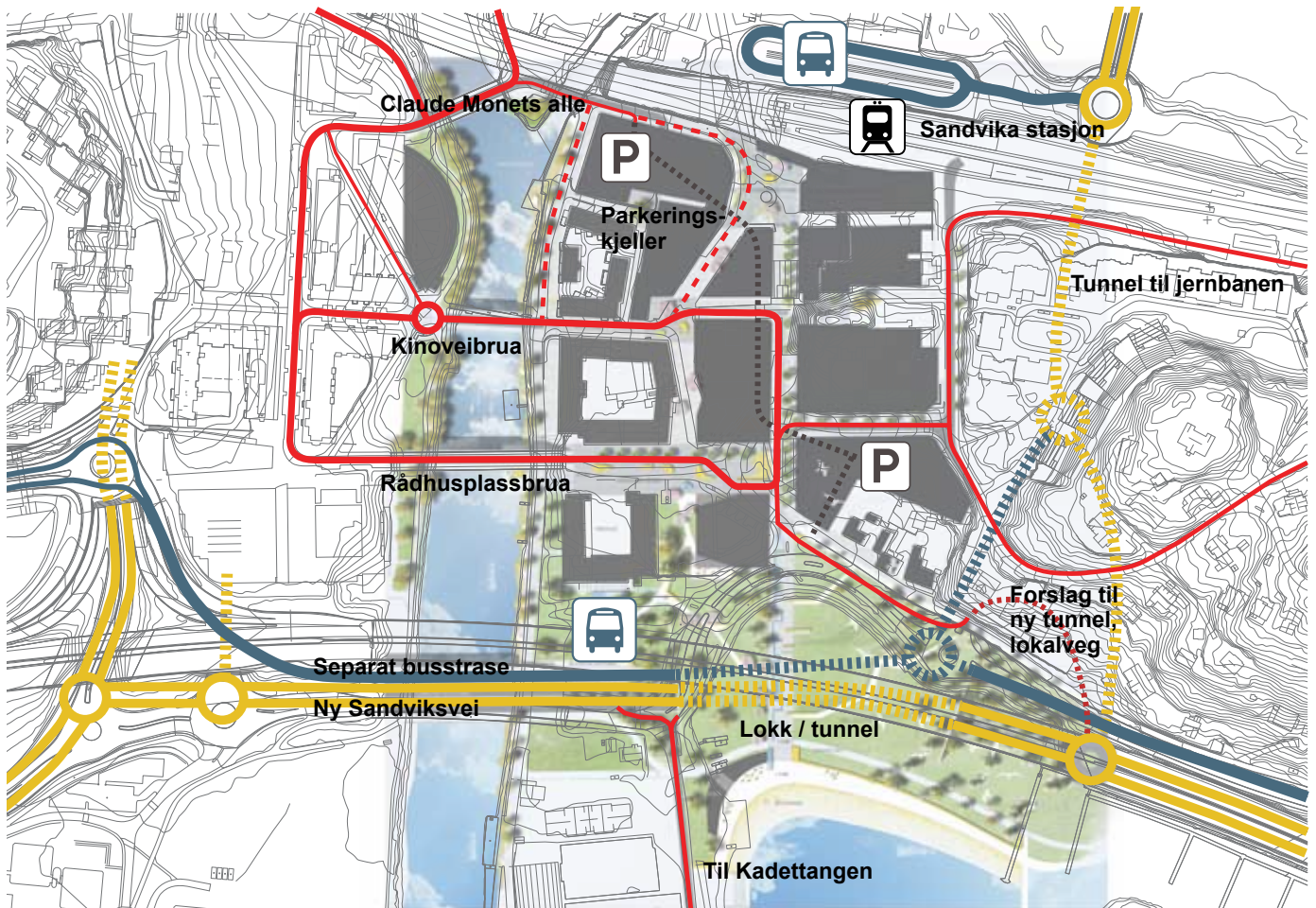
Hovedkonseptet for planløsningen er å kunne etablere «Sandvika fjordby» med en bilfri grønn park i sentrum med tilhørende bystrand. Det foreslås å etablere et parklokk mellom Sandvika sentrum og ny strandpromenade langs Sandviksbukta slik at den historiske kontakten mellom byen og fjorden gjenopprettes. Et sentralt moment i denne planen er at all biltrafikk ledes under og utenom dette sentrale parklokket.

Statens vegvesen har planer for å avvikle dagens E18 i bru forbi Sandvika sentrum, og legge E18 i tunnel under Sandviksåsen og Sandvika sentrum. For å gjenopprette god kontakt mot sjøen er det imidlertid også viktig at ny 4-felts lokalvei (Ny Sandviksvei) + 2 bussfiler/bussvei legges i kulvert i området mellom Rådhuset og den planlagte nye bystranden.

Plan med separat busstrase baserer seg på foreløpige prinsipløsninger utarbeidet av Statens vegvesen for ny Sandviksvei / omlagt E-18. Det etableres det en egen separat bussvei i øst-vest retning gjennom Sandvika sentrum, med eget kryss og forgreining inn i Sandviksåstunnelen mot Sandvika stasjon. En slik separat busstrase er et sterkt ønsket fra kollektiv-planleggerne i Ruter og Statens vegvesen for å kunne øke fremkommeligheten og redusere reisetiden for buss i rushtiden.

En slik separat bussvei vil imidlertid også medføre at det etableres en barriere for biltrafikk mellom ny Sandviksvei og Sandvika sentrum øst, da det i minst mulig grad bør legges opp til at normal biltrafikk krysser busstraseen i plan. Det foreslås derfor at det etableres en ny rundkjøring øst for dagens Sandvikstunnel, som fordeler all lokaltrafikk fra Sandviksveien mot Sandvika sentrum øst samt nytt veiløp mot Sandvika Stasjon og Engervannet. De nye veiarmene/tunnelløpene krysser planskilt under busstraseen.

En felles bruløsning for både ny lokalvei og separat busstrase og hovedsykkelvei bør samles i en felles stram og urban bruløsning over Sandvikselva med god avstand til rådhuset. Dette etableres som 3-4 separate bruer med luftspalter mellom, men hvor det sett langsetter Sandvikselva fremstår som en enhetlig bruform.



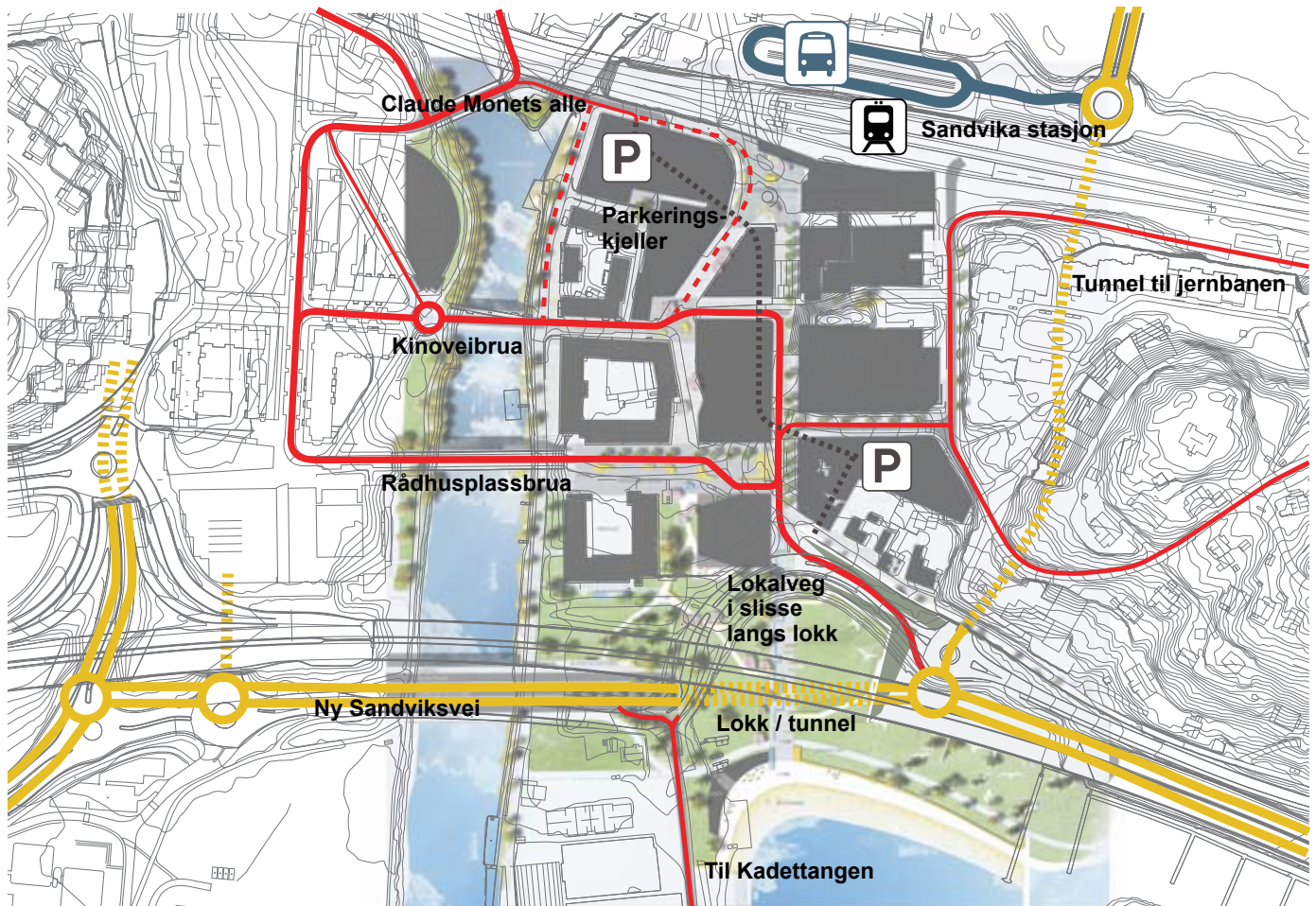
Fra Åmotbakken i nord vil det bli en innkjøring til parkeringskjeller som vil bli bygget i flere etapper. Her blir det mulighet for gjennomkjøring mellom de ulike parkeringshusene ved ferdigstillelse.

Ny "ringveg" Sandvika vest og øst foreslås over Rådhusplassen via Jørgen Kanitz gate og Kinoveien. Forslaget om ny kombinert gang - og kjørebru via Kinoveibrua vil danne grunnlaget for å etablere ringveisystemet. Det foreslås å legge til rette for kjøring fra Åmotbakken og over Otto Sverdrups plass. Fra hovedaksen kan man komme seg østover via Anthon Walles vei.

I det fremtidige forslaget vil den nordre delen av Løkketangen tilrettelegges for gjennomkjøring, mens Brambanis vei foreslått stengt for gjennomkjøring og forbeholdt de gående. Adkomst til Kadettangen vil bli fra ny Sandviksvei, med høyre av, høyre på, og evt omkjøring via rundkjøring på hver side.

Samtlige gater i sentrum skal dimensjoneres for tyngre kjøretøy som bl.a. varelevering, brannbil, ambulanse m.m.

### 5.9.3 Forslag til mulig fremtidig kjøremønster uten separat busstrase



Hovedkonseptet er også for dette alternativet å kunne etablere «Sandvika fjordby» med en bilfri grønn park i sentrum med tilhørende bystrand. I dette alternativet er det vist et noe kortere lokk enn for løsning med separat busvei.

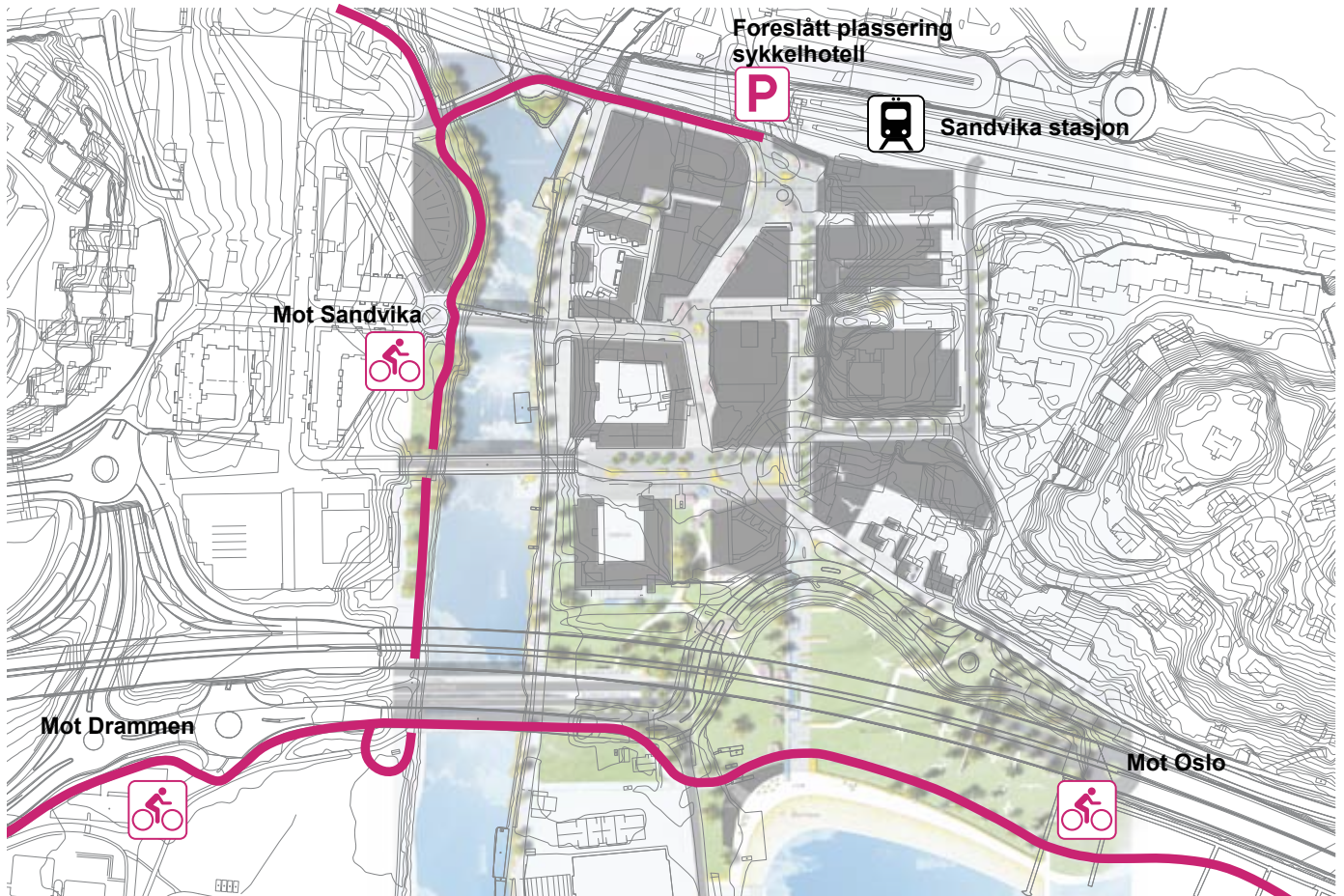
Eksisterende Sandvikåstunnel (Folangerveien) opprettholdes som i dag, og man etablerer en ny og noe større rundkjøring i møte med ny 4-6 felts Sandviksvei. Det etableres en ny kjørerampe fra ny Sandviksvei og opp til Sandvika sentrum øst /Jørgen Kanitz gate. Denne kjørerampen vil bli liggende i samme område/tilsvarende høyde som dagens Sandviksvei.

All biltrafikk ledes under og utenom det sentrale parkklokke, med unntak for ny kjørerampe fra Sandviksveien og opp til Jørgen Kanitz gate som avgrenser parkklokke mot nordøst. Denne rampen vil bli liggende som en åpen kile i det grønne lokket inn mot Gamle Drammensvei ved Malmsskriverkvartalet.

For øvrig er vist trafikkløsning i Sandvika sentrum lik som for beskrevet alternativ med separat busstrase.

## 5.10 Sykkelveier

### 5.10.1 Overordnet sykkeltrase - påkøpling til Sandvika sentrum



#### Hovedsykkelvei

Planen skal tilrettelegge for økt sykkelbruk i Sandvika. Hovedsykkeltreaseen langs fjorden knytter seg opp til Sandvika med en sykkeltrase på vestre side av Sandvikselva, opp langs elvepromenaden med tilknytning til Sandvika stasjon. Sykling på gatetun og plasser inne i sentrum skjer på de gåendes premisser (uten separat sykkelvei).



Ensjø, Oslo

#### Sykelhotell under dagens jernbanebru

Det foreslås å etablere et sykkelhotell i området ved jernbanestasjonen, for eksempel i undergangen under jernbanen. Med en økt kapasitet på sykkelparkeringsplasser nær jernbanestasjonen, legges det bedre til rette for at flere kan bruke kombinasjonen mellom sykkel og tog som transportmiddel.



Sykelhotell, Drammen



## 5.11 Forslag til ny Sandviksvei

### 5.11.1 Trafikkmønster

I forslaget til ny utforming av Sandviksveien legges det vekt på å utvikle lokalveien til en hovedgate som blir integrert i byens struktur. Premissene for utformingen er at den skal ha en klart urbant uttrykk og en lokal trafikkfunksjon.

Den nye veien som er planlagt er en 4-felts lokalvei med separat busstrase. Med grøntrabatter, fortau og en overordnet sykkeltrase nært vannet, vil vegen få en total bredde på ca. 17 meter (6 kjørefelt).

På de neste sidene er det gjort en mulighetsstudie som viser tre ulike alternativer på hvordan å krysse Sandviksveien, slik at den nye 4-felts lokalveien blir integrert som en del av sentrumbildet.

Man må vurdere nærmere kryssløsningene E18/E16 i det fremtidige hovedvegssystemet.

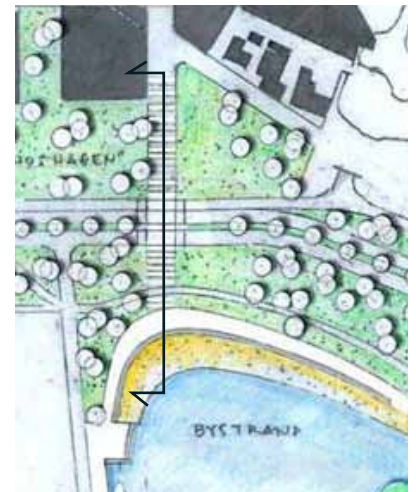


### 5.11.2 Kryssing av ny lokalvei

#### Alternativ A: Kryssing i plan over Sandviksveien

For å innlemme Sandviksveien i resten av bystrukturen og gi den en utforming som gate, kan kryssing i plan være et overordnet grep.

Ved kryssing i plan vil man kunne redusere hastigheten på trafikken i lokalveien. Å krysse en så bred vei vil være en utfordring for mange brukergrupper. I tillegg kan det bli en forsinkelse i fremkommeligheten for bussen i den separate busstraseen.



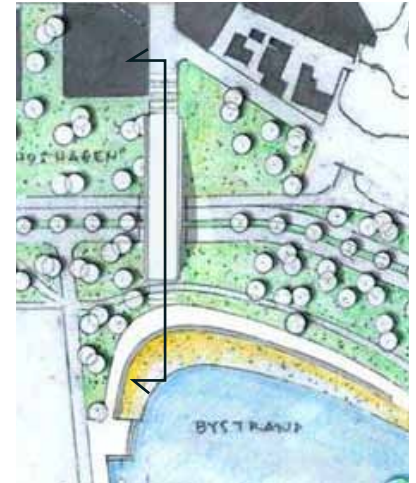
Alternativ A der man krysser Sandviksveien i plan.



## Alternativ B: Kryssing med bru over Sandviksveien

En bru over ny lokalvei vil være en sikker måte for gående og syklende å krysse vegen på. Brua vil kunne minske barrieren for mange ved å krysse en så stor veg, men vil ikke kunne fungere som en bygate.

Utformingen på selve brua vil være viktig i denne sammenhengen ettersom den vil ligge i siktsonen til Rådhuset når du kommer fra øst.



Alternativ B med bru over Sandviksveien.

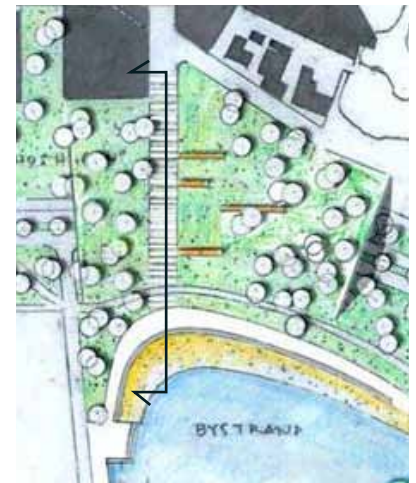


## Alternativ C: Etablering av et grønt lokk over Sandviksveien

Å anlegge et grønt lokk over lokalveien vil både skjule trafikken visuelt og redusere støy i området. Lokalveien som barriere vil med dette i stor grad fjernes.

Lokket kan utformes som et grønt og frodig parkområde i forlengelse av Rådhusparken og gi en god forbindelse ned mot Sandviksbukta og Kadettangen.

Alternativ C er løsningen vi anbefaler Bærum kommune å gå videre med.



Alternativ C med lokk over Sandviksveien.



## 5.12 Overvannshåndtering



- Overflatevann, retinger
- - - Lukket fordrøyningssystem
- Fordrøyning/ infiltrasjonsløsning

Overflatevannshåndtering med forslag til lokalisering av fordrøyning/ infiltrasjonsløsninger.



Infiltrasjonsløsning, Ensjøveien, Oslo  
Bjørbekk & Lindheim



Åpne renner, Pilestredet park, Oslo  
Bjørbekk & Lindheim

### Overvannshåndtering i sentrum

Som et ledd i klimatilpasningene må overvann kunne håndteres på overflaten ved ekstreme nedbørshendelser. Det skal være et mål å benytte overvann som en ressurs i byrommet. Overvannet skal ledes på overflaten i gater og over plasser i renner og lavbrekk og føres ut til Sandvikselva og Sandviksbukta.

I enkelte områder må fordrøyningstiltak vurderes. Fordrøynings/ infiltrasjonsløsningene plasseres i møbleringssoner eller sammen med øvrig møblering. Løsningene kan utformes som beplantede sandfilter som plasseres i lavbrekk for hvert av de åpne vannrennene. Lavbrekkene samler nedbøren der vannet vil kunne infiltrere over tid før det ledes videre til elva eller fjorden.

Behandling av overflatevann gjøres i samarbeid med konsulent for teknisk infrastruktur.

## 5.13 Grønne tak



Eksempel på intensiv takhage, High Line, NY



Eksempel på ekstensiv takhage, Stuttgart, Tyskland

### Grønne tak i sentrum

Grønne tak vil kunne yte et viktig bidrag i en urban overvannshåndtering, og kunne avlaste kapasiteten til det tekniske avløpsnett. Store grønne takflater vil være med å bremse de største vannmassene etter et regnskyll, samtidig som det kan kjøle ned bygningsvolum.

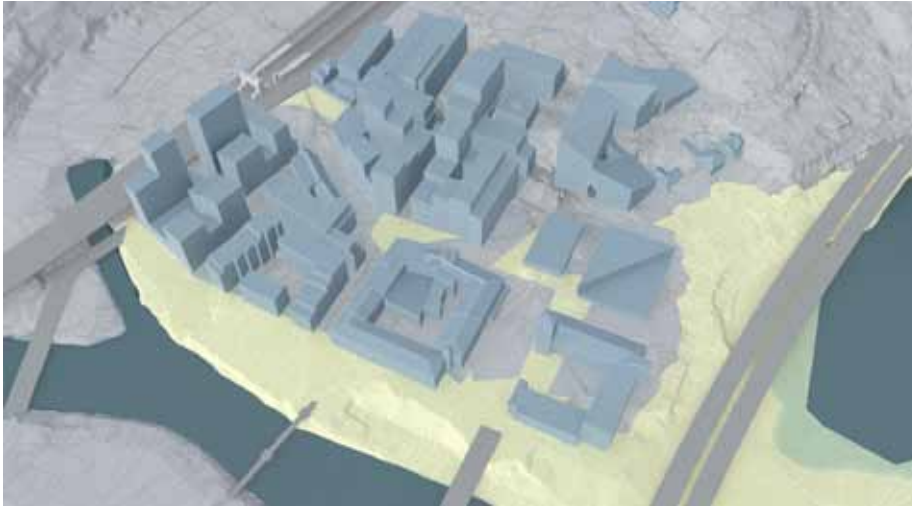
Det er viktig å planlegge både bygging og drifting fra et tidlig stadie slik at den nødvendige forrutsenting for å lykkes blir med helt fra starten.

Det skilles mellom intensive, semi-intensive og ekstensive grønne tak. Intensive grønne tak benyttes som et vanlig hageanlegg med dypere jordvolum, rikere plantemangfold og større vedlikeholds krav. Forslaget til lokk over ny Sandviksvei vil kunne være et intensivt grønt tak. Ekstensive grønne tak er som oftest tak med sedumdekke og moser, og har derfor et tynnere jordvolum og mindre behov for skjøtsel.

Denne rapporten går ikke inn på hvilket av byggene i Sandvika sentrum øst som skal etableres med grønne tak, men gir en oppfordring til kommune og utbygger om å ha en bevisst holdning til temaet og vurdere grønne tak i en videre prosess.

## 5.14 Lokalklima

### 5.14.1 Sol og skygge



Gule farge på modellen viser en generell oversikt over de mest solfylte områdene igjennom en dag i juni. Modellen er hentet fra "Kommunens forslag A"

Kommunens forslag til byggehøyder i området gir konsekvenser for lysforholdene på bakkeplan. Planen viser et generelt soldiagram som viser de mest soleksponte sonene i byen i løpet av en hel dag i juni.

På de mest urbane plassene i nord vil det bli relativt høy og tett bebyggelse. Dette vil gi skyggefulle områder store deler av dagen. Man vil få noe sol i det nordøstre hjørnet av Otto Sverdrups plass og i østre del på Håkon Stenstadvolds plass.

De mest solrike oppholdsplassene finner vi langs elvepromenaden, inne på Rådhusplassen, i Rådhusparken og parkdraget ned mot Sandviksbukta. Her er viktig å legge til rette for opphold og sitte muligheter både mot sør og vest i de solfylte områdene.

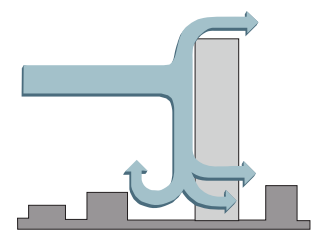
### 5.14.2 Prinsipper for vind i urbane situasjoner

Kombinasjonen av høye hus og smale gater vil kunne påvirke luftstrømmene i området. Vinden kan bli forsterket i gateløpet ved at luftstrømmene dras ned på bakkeplan. Høyhus genererer turbulens på bakkeplan. Vindhastighet og turbulens er avhengig av høyden på bygningen og hvordan den står i forhold til andre bygninger i nærheten.

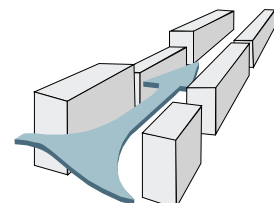
To aktuelle illustrasjoner viser hvordan vinden opptrer i urbane situasjoner i forbindelse med områder med høyhus.

Figur 1. Vinden ledes over eller treffer den øverste del av bygningen og ledes nedover bygningen (downflow). På baksiden av høyhuset vil det oppstå turbulens på den øverste delen av fasaden. Figur 2. Korridoreffekt kan oppstå når vinden presses sammen og får økt hastighet gjennom et trangt parti, som for eksempel en gate med forholdsvis høye bygninger som står tett på begge sider.

Både nedtrapping av bygningsvolum inn mot plasser og gater og planting av vegetasjon i form av trær og busker vil kunne være med på å bryte vinden på bakkeplan.



Figur 1



Figur 2

Kilde illustrasjoner: Cochran, L.S., Solutions to unpleasant pedestrian wind conditions

# 6 Kvalitet og standard

## 6.1 Materialbruk, møblering og vegetasjon

### 6.1.1 Det urbane bygulvet

De offentlige rommene skal ha en bymessig karakter av høy kvalitet og med "harde flater" i kombinasjon med blågrønne innslag.

En bevisst bruk av høyder på kantsteinsvis vil kunne legge føringer for hvordan man bruker byen. Lave kanter innbyr til flere kryssingspunkt og bygulvet vil oppleves mer helhetlig.

Det er ønskelig at traseen for Gamle Drammensvei skal synliggjøres visuelt i de fremtidige byrommene inne i sentrum. Dette kan gjøres i dekke, i bygningsvolum, med skilting eller lignende.



Bogstadveien, eksempel med 8cm kantsteinsvis, Bjørbekk & Lindheim

### 6.1.2 Elvepromenaden og strandsonen

Langs Sandvikselva får elvepromenaden sittekanter og trapper i granitt og med trebrygger som trekkes ut i elverommet med varierende bredder. Trebryggene utformes med varierende bredder og utstekning for å gi spennende møter med Sandvikselva.

I Strandsonerparken foreslås strandpromenaden i plasstøpt betongdekke, med sittekanter av granitt og soner med treavdekning.



Aker Brygge, Oslo

### 6.1.3 Sittelement

Trapper og kanter kan benyttes som sittekanter, både inne i sentrum og langs elvekanten. Trapper og amfi utført i granitt skal få treavdekning på deler av området.

Frittstående sittelementer på torgarealene utføres i granitt med treavdekning. Sittelementene skal innby til opphold og være med å styre biltrafikken inne på området.



Tredekker, København



Ensjø, Oslo, Bjørbekk & Lindheim

### 6.1.4 Belysning

Det må utvikles et overordnet belysningskonsept som binder hele Sandvika øst sammen. Belysningen i de sentrale gangstrøket, torgene og ute i parken forutsettes å være av høy standard og med jevn belysning. Belysningen skal understreke hvert enkelt steds karakter; det stramme gateforløpet, det knekte forløpet i gangstrøket og den uformelle karakteren til elvepromenaden og Rådhusparken.

Elvepromenaden og parken ned mot Sandviksbukta skal ha belysning av flerfunksjonsmaster med innslag av effektbelysning som skal fremheve enkelte elementer eller områder langs gangveier. Belysningen skal brukes til å lede gående og syklende og vil forsterke trygghetsfølelsen i området.



Langkaia, Oslo

### 6.1.5 Gatetrær, busker og stauder

Både vegetasjon og møblering skal gi sentrumsområdet en gjennomgående tilhørighet, med slektskap i materialvalg og plantebruk.

Etablering av p-kjeller i store deler av området vil gjøre det utfordrende å bevare eksisterende vegetasjon i sentrum. Der man ser muligheter for bevaring av store trær søkes disse bevart.

Det anbefales etablering av en stram trerekke i forlengelsen av Rådhus torget og i Jørgen Kranitz gate som forsterker den bymessige karakteren og bedre den estetiske opplevelsen av gaten. I det sentrale gangstrøket plantes trær i grupper, der vegetasjonen skaper soner for opphold og et attraktivt miljø for fotgjengere og beboere. Ute i parkområdet plantes tregrupper med innslag av både busk - og staudefelt.

Jordvolum for vegetasjon i bymiljøet må prioriteres slik at vegetasjonen får gode vekstforhold. Ved etablering av trær i fast dekke skal det etableres plantebrønner/kulverter slik at trærne får nødvendig jordvolum og gode vekstforhold.

Vegetasjon er viktig for å bidra til fordrøying av overvann i fordrøyningsbasseng. På torg, plasser og parker bør en i størst mulig grad etablere vegetasjonssoner som bidrar til å fordrøye vannet lokalt når det regner.



Kungsträdgården, Stockholm



Parc hydro, Quebec

## 6.2 Differensiering av standard

### Moderat og høy standard

Utbygging av Sandvika sentrum øst skal utføres med høy kvalitet og materialbruk i de offentlige rommene og de mest sentrale gatene i sentrum. Materialvalgene skal være av solid kvalitet og bygge på området identitet.

Materialbruk i de offentlige rommene er delt inn i to kategorier: moderat og høy standard (se overordnet tabell).

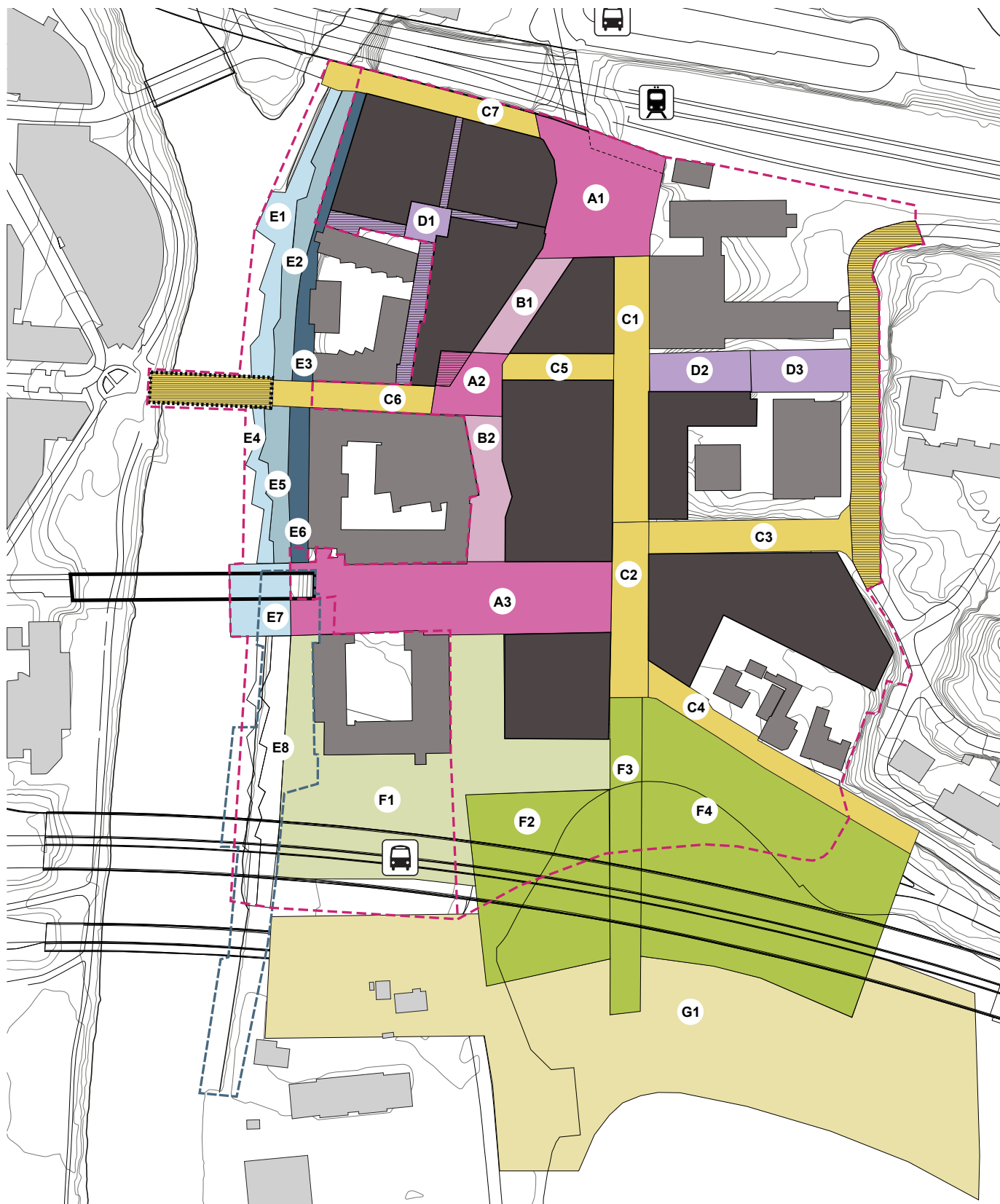
**Høy standard** skal styrke sentrums-kvaliteter og ha en god tilpasning til omgivelsene rundt. Spesialdesign vil være møbleringselementer (løse og faste elementer) som er tilpasset området og funksjonene de skal romme.

**Normal standard** skal bygge på Bærum kommune sin standard for gater og plasser.



	NORMAL STANDARD	HØY STANDARD
<b>Gater</b>	<p><b>Fortau:</b> Naturstein, gatestein, plasstøpt betong, asfalt</p> <p><b>Kjørebane:</b> Asfalt</p> <p><b>Kantutforming:</b> Naturstein</p> <p><b>Gatevarme:</b> Inngår</p> <p><b>Beplantning:</b> Vurderes</p> <p><b>Møblement:</b> Sykkelstativer, søppelbøtter. Moderat standard, i møbleringssoner</p> <p><b>Belysning:</b> Kommunal standard</p> <p><b>Kunst/ utsmykning:</b> Ingen</p> <p><b>Vannelement:</b> Åpen vannrenne vurderes, lokal overvannshåndtering</p> <p><b>UU:</b> Standard</p> <p><b>Overgangsfelt:</b> Standard</p>	<p><b>Fortau:</b> Naturstein</p> <p><b>Kjørebane:</b> Naturstein</p> <p><b>Kantutforming:</b> Naturstein, spesialdesign</p> <p><b>Gatevarme:</b> Inngår</p> <p><b>Beplantning:</b> Trerekker, busker</p> <p><b>Møblement:</b> Inngår i møbleringssoner. Benker, sykkelstativ, søppelbøtter. Spesialdesign</p> <p><b>Belysning:</b> Effektbelysning og stolpebelysning. Spesialdesign</p> <p><b>Kunst/ utsmykning:</b> Vurderes</p> <p><b>Vannelement:</b> Åpen vannrenne, lokal overvannshåndtering</p> <p><b>UU:</b> Spesialdesign</p> <p><b>Overgangsfelt:</b> Bredt, opphøyd</p>
<b>Gatetun/ strøkgater</b>	<p><b>Dekke:</b> Naturstein, gatestein, plasstøpt betong</p> <p><b>Gatevarme:</b> Inngår</p> <p><b>Beplantning:</b> Trær i klynger</p> <p><b>Møblement:</b> Benker, søppelbøtter, sykkelstativ o.l. Normal standard.</p> <p><b>Belysning:</b> Kommunal standard</p> <p><b>Kunst/ utsmykning:</b> Ingen</p> <p><b>Vannelement:</b> Åpen vannrenne vurderes, lokal overvannshåndtering</p> <p><b>UU:</b> Standard</p>	<p><b>Dekke:</b> Naturstein</p> <p><b>Gatevarme:</b> Inngår</p> <p><b>Beplantning:</b> Trær i klynger, busker, stauder</p> <p><b>Møblement:</b> Inngås. Benker og større sitteelement. Design</p> <p><b>Belysning:</b> Effektbelysning og flerfunksjonsmaster. Design</p> <p><b>Kunst/ utsmykning:</b> Vurderes</p> <p><b>Vannelement:</b> Åpen vannrenne, lokal overvannshåndtering</p> <p><b>UU:</b> Spesialdesign</p>
<b>Torg / plasser</b>	<p><b>Dekke:</b> Naturstein, gatestein, plasstøpt betong</p> <p><b>Gatevarme:</b> Inngår</p> <p><b>Beplantning:</b> Trær</p> <p><b>Møblement:</b> Benker, søppelbøtter, sykkelstativ o.l. Normal standard.</p> <p><b>Belysning:</b> Kommunal standard</p> <p><b>Kunst/ utsmykning:</b> Vurderes</p> <p><b>Vannelement:</b> Åpen vannrenne vurderes, lokal overvannshåndtering</p> <p><b>UU:</b> Standard</p> <p><b>Programmering:</b> Vurderes</p>	<p><b>Dekke:</b> Naturstein</p> <p><b>Gatevarme:</b> Inngår</p> <p><b>Beplantning:</b> Trerekker, tregrupper, buskfelt, stauder</p> <p><b>Møblement:</b> Inngås. Benker og større sitteelement. Spesialdesign</p> <p><b>Belysning:</b> Effektbelysning og flerfunksjonsmaster. Spesialdesign</p> <p><b>Kunst/ utsmykning:</b> Inngår. Spesialdesign.</p> <p><b>Vannelement:</b> Åpen vannrenne, lokal overvannshåndtering</p> <p><b>UU:</b> Spesialdesign</p> <p><b>Programmering:</b> Helhetlig planlegging, høy opplevelsesverdi</p>
<b>Parker / grønne forbindelser</b>	<p><b>Terreng/ landskapsforming:</b> Vurderes</p> <p><b>Dekke:</b> Grus, asfalt</p> <p><b>Vegetasjonsbruk:</b> Trær i klynger, busker, gress. Normal vedlikehold</p> <p><b>Møblement:</b> Benker, sykkelstativ, søppelbøtter, lekeapparat. Normal standard.</p> <p><b>Belysning:</b> Kommunal standard</p> <p><b>Kunst/ utsmykning:</b> Vurderes</p> <p><b>Vannelement:</b> Åpen vannrenne vurderes, lokal overvannshåndtering</p> <p><b>UU:</b> Standard</p>	<p><b>Terreng/ landskapsforming:</b> Helhetlig planlegging, høy opplevelsesverdi</p> <p><b>Dekke:</b> Plasstøpt betong, naturstein</p> <p><b>Vegetasjonsbruk:</b> Trær i klynger, busker, stauder, gress. Høyt vedlikehold</p> <p><b>Møblement:</b> Inngås. Benker og større sitteelement. Spesialdesign</p> <p><b>Belysning:</b> Effektbelysning og flerfunksjonsmaster. Spesialdesign</p> <p><b>Kunst/ utsmykning:</b> Inngås. Spesialdesign</p> <p><b>Vannelement:</b> Åpen vannrenne, lokal overvannshåndtering</p> <p><b>UU:</b> Spesialdesign</p>

## 6.3 Tiltaksplan og tiltaksliste



## Tiltaksliste

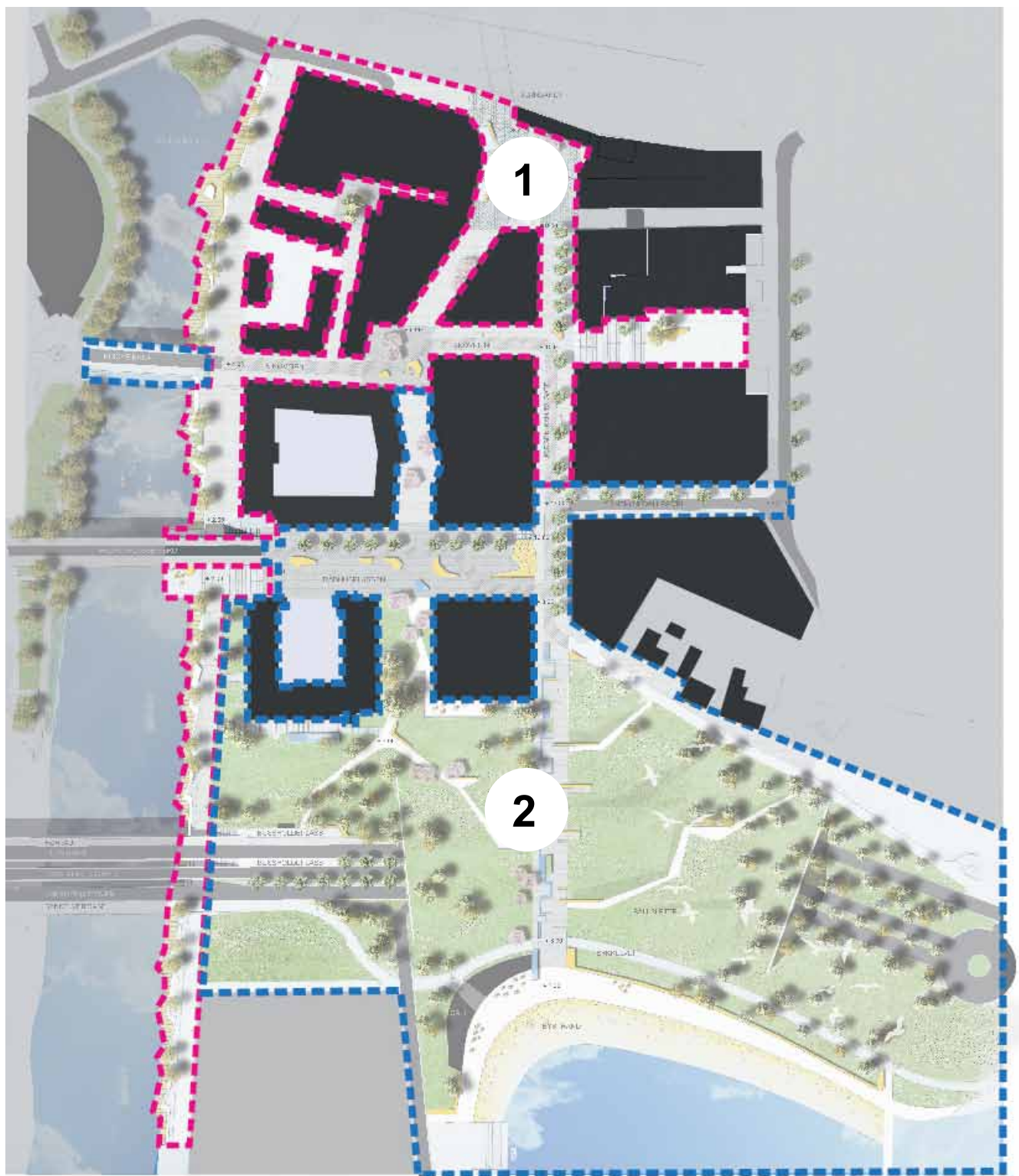
Tiltaksplanen sammen med tiltakslisten utgjør grunnlaget for kostnadsberegninger. I tiltakslisten beskrives hvert delområde med størrelse, karakter, program, standard og materialbruk. Delområdene med skravur er tiltak utenfor beregningsgrunnlaget, og tas ikke med i kostnadsoverslaget for VPOR.

Hvert delområde er nummerert med bokstav og tall; torg A1-A3, gangstrøk B1-B2, gater C1-C7, passasjer D1-D3, elvepromenaden E1-E8, park F1-F4 og strandsoner G1.

		Nr.	Navn	Str.		Karakter	Program	Standard	Materialer	Beplantning
	Torg	A1	Otto Sverdrups plass	2606	m2	Stasjonstorg	Stasjonstorg, uteservering, utendørs scene, beplantning	Høy	Naturstein	Trær i grupper, busker, stauder
	Torg	A2	Håkon Stenstadvolds plass	666	m2	Lite torg	Uteservering, benker, beplantning	Høy	Naturstein	Trær i grupper
	Torg	A3	Rådhusplassen	4415	m2	Hovedtorg	Amfi, vannspeil, uteservering, beplantning, utsmykning, temporære aktiviteter	Høy	Naturstein	Trerekke
	Gangstrøk	B1	Rådmann Halmrasts vei A	707	m2	Gangstrøk med oppholdsarealer	Benker, beplantning, installasjoner	Høy	Naturstein	Trær i grupper
	Gangstrøk	B2	Rådmann Halmrasts vei B	1004	m2	Bilfri gågate	Benker, beplantning, installasjoner	Høy	Naturstein	Trær i grupper
	Gate	C1	Jørgen Kanitz gate A	1840	m2	Blågrønn hovedakse	Møbleringssone, benker, kantparkering	Høy	Naturstein	Trerekke
	Gate	C2	Jørgen Kanitz gate B	1265	m2	Blågrønn hovedakse	Møbleringssone, benker, kantparkering	Høy	Naturstein	Trerekke
	Gate	C3	Anthon Walles vei	1289	m2	Grågrønn	Kantparkering, beplantning	Normal	Naturstein, asfalt	Trerekke
	Gate	C4	Gamle Drammensvei	1414	m2	Grågrønn	Gang - og sykkelveg	Høy	Naturstein, asfalt	Trær i grupper
	Gate	C5	Kinoveien A	607	m2	Grå	Kantparkering	Høy	Naturstein	-
	Gate	C6	Kinoveien B	868	m2	Grå	Kantparkering	Høy	Naturstein	-
	Gate	C7	Åmotbakken	995	m2	Grå	Adkomst til p-kjeller	Normal	Naturstein, asfalt	-
	Passasje	D1	Passasjeplassen	283	m2	Smett	Benker, beplantning	Høy	Naturstein	Trær i gruppe
	Passasje	D2	"Spansketrappa" A	780	m2	Trapp	Trapp - og amfi, beplantning	Høy	Naturstein	Trær, busker
	Passasje	D3	"Spansketrappa" B	835	m2	Plass ved trapp	Benker, beplantning	Høy	Naturstein	Trær, busker
	Elvepromenade	E1	Løkketangen A - elvebredden	1097	m2	Trebrygge	Benker, trapper ned mot vannet	Høy	Trebrygge, naturstein	-
	Elvepromenade	E2	Løkketangen B - elvepromenaden	1066	m2	Delt gategrunn	Benker, beplantning	Høy	Naturstein	Trær, busker, stauder
	Elvepromenade	E3	Løkketangen C - areal inn mot bygg	828	m2	Oppholdssone	Uteservering, benker, fortausaktiviteter	Normal	Naturstein	Trær, busker
	Elvepromenade	E4	Løkketangen D - elvebredden	370	m2	Trebrygge	Benker, trapper ned mot vannet	Høy	Trebrygge, naturstein	-
	Elvepromenade	E5	Løkketangen E - elvepromenaden	625	m2	Delt gategrunn	Benker, beplantning	Høy	Naturstein	Trær, busker, stauder
	Elvepromenade	E6	Løkketangen F - areal inn mot bygg	635	m2	Oppholdssone	Uteservering, benker, fortausaktiviteter	Normal	Naturstein	Trær, busker
	Elvepromenade	E7	Rådhusplassen brygge	862	m2	Trebrygge	Benker, trapper ned mot vannet	Høy	Trebrygge	-
	Elvepromenade	E8	Åsplan Viak - Elvepromenade	4874	m2	se egen plan	se egen plan	se egen plan	se egen plan	se egen plan
	Park	F1	Rådhusnagen	7785	m2	Hage	Benker, beplantning	Høy	Naturstein, betong	Trær, busker, stauder
	Park	F2	Park over lokk A	4713	m2	Turvei med aktiviteter	Benker, beplantning, aktivitetspunkter, installasjoner	Høy	Naturstein, betong	Trær, busker, stauder
	Park	F3	Jørgen Kanitz gate - lokk	1937	m2	Hovedakse	Vann, benker	Høy	Naturstein	-
	Park	F4	Park over lokk B	10277	m2	Turvei med aktiviteter	Benker, beplantning, aktivitetspunkter, installasjoner	Høy	Naturstein, betong	Trær, busker, stauder
	Strandsone	G1	Strandsoneparken	14867	m2	Strandsone	Benker, promenade, aktivitetspunkter, installasjoner	Høy	Naturstein, betong, asfalt	Trær

# 7 Gjennomføring

## 7.1 Faseplaner



### **Fase 1**

Sandvika sentrum øst skal bygges i to faser. Uavklarte rammebetingelser og risiko er størst mot sjøen (bl.a. E18/ ny lokalveg). Det foreslås derfor å begynne i nordre ende fra jernbanestasjonen og ned til Rådhusplassen For å forsterke eksisterende kvaliteter i Sandvika, og gjennom det gjøre Sandvika mer attraktiv, foreslås at elvepromenaden inngår i fase 1

### **Fase 2**

Når E18 blir lagt i tunnel vil det være mulig å gjennomføre fase 2. I dette området ligger store grøntstrukturer og offentlig plasser som Rådhusplassen, Rådhusparken og kulverten med det grønne lokket. Kinoveibrua kan bygges som en del av denne fasen.

### **Utfordringer**

Utfordringen i Sandvika er at det vil det bo, arbeide og ferdes folk hele tiden mens den store endringsprosessen finner sted. Fokus på logistikk og faseplaner vil derfor være helt avgjørende for å sikre en god gjennomføringsprosess.

## 7.2 Prinsipp for kostnadsfordeling

### Prinsipp for kostnadsfordeling

Planens formål er å gi Sandvika en ny åpenhet med nye kvaliteter som kan gi Bærum kommune et konsentrert, vitalt og urbant senter hvor de gode stedlige kvalitetene bevares og underbygges. Fra å være et bilbasert sentrum skal det legges opp til flere boliger, nye næringsarealer og p-kjeller under bakken.

Torg, gater, elvepromenade og parker skal etableres og underbygge det nye sentrum. Grunneiere og utbyggere må påregne å bidra til oppgradering av eksisterende og etablering av nye offentlige rom og gater i forbindelse med utvikling av egne prosjekter. Utbygging og opparbeiding av offentlige torg, gater og parker skal skje i henhold til denne veiledende prinsipplanen for det offentlige rom (VPOR). Tiltakene som planen legger opp til nedfelles i hensiktsmessige rekkefølgebestemmelser til reguleringsplanene, slik at de kan følges opp med utbyggingsavtaler med grunneiere/ utbyggere.

### Finansiering og gjennomføring av offentlige tiltak i VPOR

Hovedprinsippet for finansieringen av tiltak som er beskrevet i denne rapporten skal komme frem i en utbyggingsavtale mellom grunneier/ utbygger og Bærum kommune.

Offentlige tiltak sikres gjennom rekkefølgebestemmelser som forutsettes oppfylt ved at et tiltak besørages (realytelse) eller bekostes (kontantbidrag). Private bidrag og tiltakshaveransvar fastsettes endelig i utbyggingsavtale mellom kommunen og grunneier/utbygger.

Summen av tiltakene beskrevet i VPOR er vurdert som nødvendige for å kunne realisere ønsket bolig- og næringsutvikling i Sandvika sentrum øst. Rekkefølgebestemmelsene har økonomiske konsekvenser for utbygger, men kan også medføre økonomiske konsekvenser for kommunen idet det ikke i alle tilfeller er rimelig at utbygger dekker alle byggekostnadene.

Behov for eventuelle kommunale bidrag vil være et resultat av forhandlingene om omfang og kvaliteter på de tiltak som er lagt inn i planen.

