



STEDSANALYSE
HØVIK SENTRUM



FORORD

I sammenheng med oppstart av planarbeid rundt sentrumsområdet ved Høvik, har Bærum kommune ved By- og områdeutvikling utarbeidet "Stedsanalyse Høvik sentrum".

Formålet med stedsanalysen er både å kartlegge dagens situasjon ved Høvik, og se stedet i forhold til allerede vedtatte føringer. Analysen skal brukes til å forstå den historiske utviklingen av stedet, men også se hvilke verdier og utviklingsmuligheter sentrumsområdet ved Høvik har i forhold til naturgitte og fysiske forhold - til bruk i den videre planleggingen.

Som første steg i planarbeidet skal det utarbeides planprogram med byplangrep for Høvik. Stedsanalysen vil danne grunnlag for byplangrepet - et plangrep som skal vise retning for ønsket sentrumsutvikling som bygger på bymessige prinsipper om sammenhengende gate-, grønt- og byromstruktur. Plangrepet vil danne rammer for videre detaljplanlegging ved Høvik, i tillegg til å kunne svare ut kravet til felles plan som er satt gjennom Kommuneplanens arealdel.

Der ikke annet er notert er bilder, kart og illustrasjoner utarbeidet av Bærum kommune.

Sandvika, juni 2022.

INNHOOLD

01. BAKGRUNN, HENSIKT OG METODE	4	
02. GEOGRAFISK AVGRENSNING AV ANALYSE		5
04. PLANSTATUS OG OVERORDNETE FØRINGER		7
04. EKSISTERENDE SITUASJON	8	
4.1 Historisk utvikling	9	
4.2 Landskap- og bybilde, Topografi	21	
5.3 delområder - utforming og funksjon	23	
5.4 Sosial Infrastruktur	29	
4.5 Veier og forbindelser	30	
4.6 Grønnstruktur	32	
4.7 Lokalklima	34	
4.8 Overvann	35	
05. TIDLIGERE MULIGHETSSTUDIER	36	
06. PREMISSE FOR KONSEPTUTVIKLING		39
6.1 Anbefalinger for videre konseptutvikling	39	
6.2 Anbefalingskart: forbindelser og grønt struktur		40
6.3 Anbefalingskart: områder for bebyggelse	41	
07. KILDER	42	

01 BAKGRUNN, HENSIKT OG METODE

BAKGRUNN OG TIDLIGERE PROSESS

Høvik er definert som vekstområde i kommuneplannes arealdel. D I arealdelen er det satt krav om felles planlegging for sentrumsområdet.

I forbindelse med områderegeringsplanen for E18 Lysaker – Ramstadsletta, ble det i 2018 igangsatt et planarbeid for Høvik. Som en del av denne planprosessen ble det utarbeidet tre mulighetsstudier, én på oppdrag fra Bærum kommune (BK), én fra Statens vegvesen (SVV - som optimalisering av ett tidligere mulighetsstudie) og ett som kom som innspill fra velforeninger på Høvik.

Med bakgrunn i mulighetsstudiene, ble det i 2019 startet planarbeid med områdeplan for Høvik. Som del av planprosessen ble det utarbeidet en oppsummerende mulighetsstudie "Høvik". Planarbeidet var i tett dialog med SVV som skulle utvikle samferdselsareal over Høvik tunnelen. Den 19.6.2020 i St.prop 38s vedtok Stortinget flere planendringer for E18 Lysaker – Ramstadsletta. For Høvik er det følgende endringer som er av betydning:

- egen bussvei langs E18 utgår
- ny lokalvei med hovedsykkelvei og løsning for buss gjennom Høvik sentrum skal planlegges i regi av Bærum kommune
- opparbeidelse av lokalveisystemet ikke dekkes av SVV

Høst 2021 ble planarbeidet med Høvik gradvis startet opp på nytt og det ble konkludert at det skal utarbeides «Planprogram med byplangrep» - i regi av Bærum kommune.

HENSIKT

Stedsanalysen skal synliggjøre kvaliteter og utfordringer ved Høvik. Analysen vil danne kunnskapsgrunnlag, skape et handlingsrom for felles diskusjon og kunne gi anbefalinger for konseptutvikling i den videre planprosessen..

METODE

Stedsanalysen karetterer, analyserer og beskriver sentrumsområdet rundt Høvik temavis. Analysen er ikke uttømmende, men den vil kunne gi en oversikt over de viktigste trekkene ved planområdet.

Avslutningsvis kommer stedsanalysen med anbefalinger for det videre planarbeidet, basert på funn og vedtatte føringer.

02 GEOGRAFISK AVGRENŚNING AV ANALYSE

GEOGRAFISK AVGRENŚNING AV ANALYSE

Det er to forskjellige avgrensninger for stedsanalysen, en som er fokusert på planområdet og som sammenfaller med planavgrensning, og en som tar inn en større del av konteksten rundt. For større sammenhenger blir tilliggende områder inkludert.

PLANAVGRENŚNING FOR PLANARBEIDET

Planavgrensning for planprogram med byplangrep som foreslås nå, kan innsnevres avhengig av valg av konseptet. Analysen tar for seg de sentrale deler av Høvik, men planavgrensningen tar også med seg tilgrensende områder hvor det er muligheter for ny utvikling og for å sikre/ forbedre eksisterende kvaliteter, - slik at det skapes helhetlig løsning med gode overganger mellom nye transformasjonsområder, etablert boligbebyggelse og grønne kvaliteter.

Areal sør for jernbane

Innenfor planavgrensningen er det også tatt med areal som i dag utgjør sentrumsfunksjoner sentrumsfunksjoner, tjenester, forretning osv., og areal som potensielt kan transformeres på sikt. Arealet i Makralleen (4) sammenfaller med areal avsatt til fremtidig bolig i kommuneplan 2017-2035.

Ved rullering av Kommuneplanens arealdel (KP-A) har det kommet innspill om utvikling av flere sentrumsnære eiendommer. Blant annet er det forslag om videreutvikling av areal ved Fjordveien 1-3. Det kommer også innspill om å inkludere boligtomter innerst i Høviksvingen. Arealet vil da inkludere/grense til etablert boligområde og for å vurdere mulig utvikling og sikre god overgang mellom urbane områder og etablert villabebyggelse, utvides planavgrensning til å inkludere Mellemeveien (5). Dette vil også gi større innflytelse i planen for beboerne i området.

Planområdet utvides også frem til Viktor Plahtes vei (6) for å vurdere evt. vern og stadfeste kvaliteter.

De større grønne arealene ved Helvikmyren inkluderes også for å sikre kvaliteter, gi rammer for bruk og utforming, og evt. overvannshåndtering.

Areal nord for jernbane

Det foreslås at eksisterende bilbru med fortau (Høviksvingen), mulig tunnel under jernbane (1) og en mulig gangbru Høvikveien – Kirkehøyden (2) inngår innenfor planavgrensning for å sikre mulighet for bedre kobling over jernbane i Høvik. Sroveien og Høvikveien (3) er inkludert innenfor planområdet fordi det er prioritert strekning i «[Handlingsplan sykkel, prioriteringer 2022-2025](#)» vedtatt i formannskapet 20 april 2022. Korridorbredden er på ca. 17 -18 meter, for å sikre at det kan reguleres tverrsnitt anbefalt i rapport «[Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune](#)»

Utstrekning langs dagens E18

Mot øst er planavgrensning avgrenses av tverrvei med Markalleen. Mot vest utvides den noe for å inkludere areal frem til regulert lokket i områdeplanen for E18 Lysaker – Ramstadsletta. Bærum kommune skal samarbeide med SVV om løsningene ved Strandkrysset når det gjelder plassering av sykkelvei og tverrsnitt for lokalvei/gate.



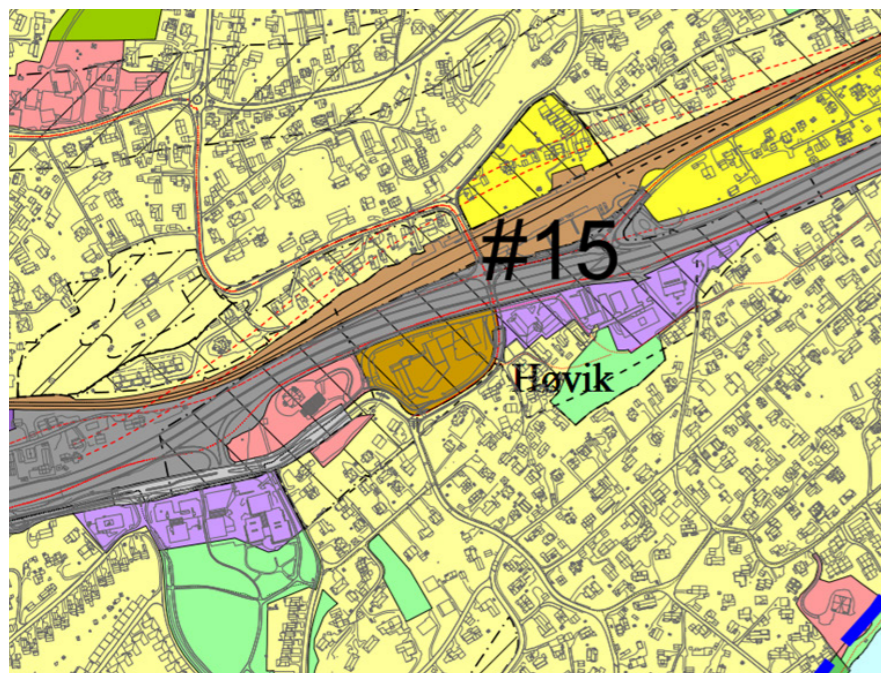
Flyfoto med planavgrensning og gatenavn



03 PLANSTATUS OG OVERORDNETE FØRINGER

KOMMUNEPLANEN 2017 - 35

I arealdelen i gjeldende kommuneplan er planområdet regulert til flere formål (både eksisterende og framtidig) i kommuneplanenes arealdel: sentrumsformål, næring, ny boligbebyggelse, offentlig og privat tjenesteyting, samferdselsstruktur. Planområdet ligger innenfor avviksområdet for støy (best.om #15), og har krav til felles planlegging over flere eiendommer. Planområdet ligger også innenfor langsiktig vekstgrense definert i KP-A. Det settes i tillegg «krav om felles planlegging» for området som sammenfaller med vekstgrense. Foreslått planavgrensning for dette planarbeidet er utvidet sammenlignet med langsiktig vekstgrense og sone med krav om felles planlegging.

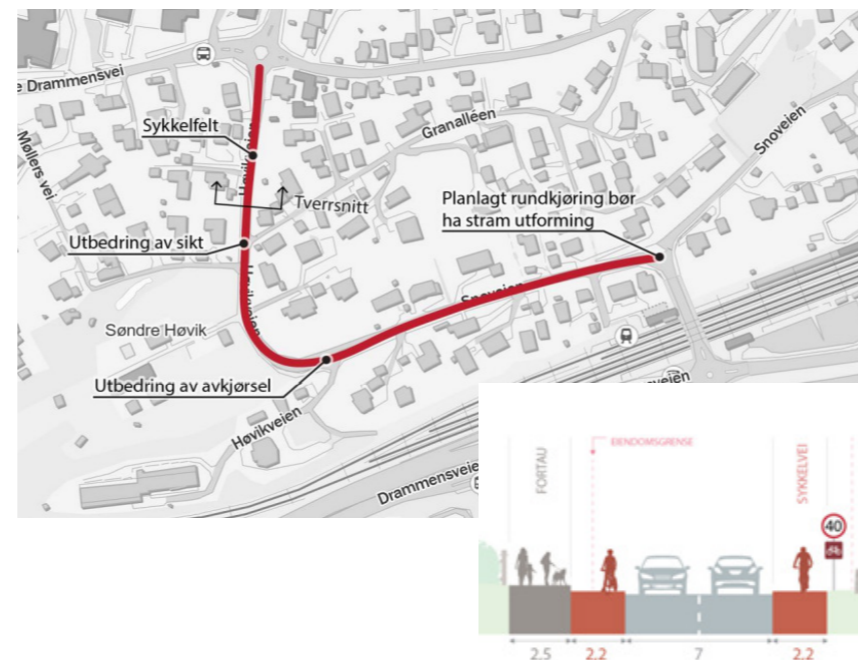


Utsnitt av kommuneplanens arealdel

SYKKELSTRATEGI MED PLAN FOR SYKKELVEINETTET 2018-30

Sykelstrategi med plan for sykkelveinettet 2018- 2030 ble vedtatt 6. mars 2019. Strategien har som mål å øke andelen som sykler i Bærum fra dagens nivå på tre prosent, til 20 prosent i områder med bymessig karakter innen 2030. Høvik skal utvikles til et område med bymessig karakter. For å nå målet er det definert fem satsingsområder, bl.a. at det skal oppleves trygt å sykle og at det skal være raskt å komme frem for syklister, særlig fram til kollektivknutepunkter

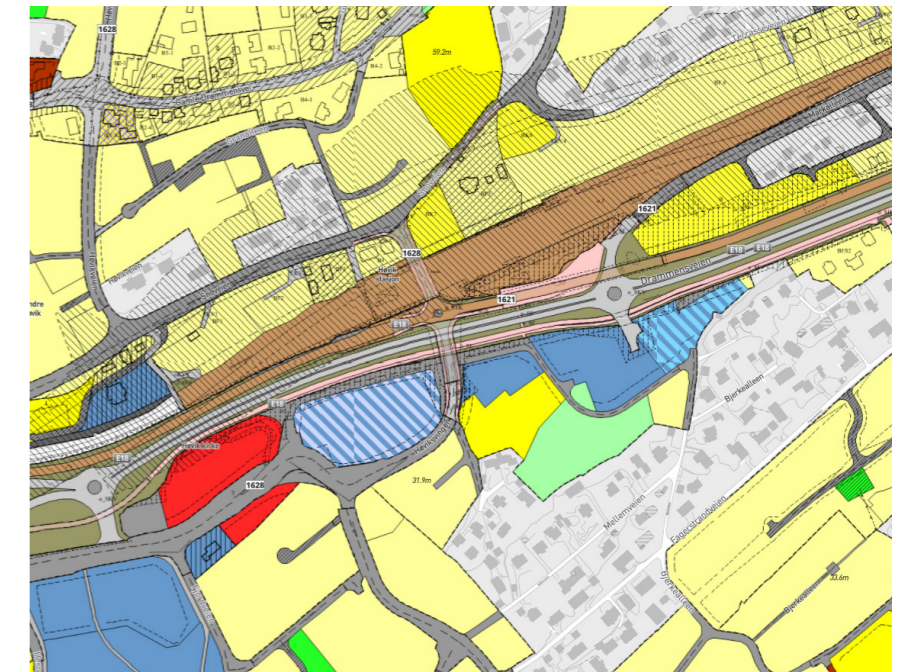
«Handlingsplan sykkel, prioriteringer 2022-2025» ble vedtatt i formannskapet 20 april 2022. I vedtaket står det blant annet at rapport «Prioritering av sykkeltiltak – Bærum kommune» tas til orientering, og at det utarbeides reguleringsplaner for alle prioriterte sykkelveistrekninger. For Høvikveien og Sroveien anbefales det i rapporten tverrsnitt med tosidig sykkelfelt og fortau.



Strekningen er definert som anbefalt tiltak i Rapport – prioritering av sykkeltiltak i Bærum kommune

GJELDENDE OMRÅDEREGULERING OG E18 PROSJEKTET

Områderegulering for E18- KORRIDOREN LYSAKER - RAMSTADSLETTA MED TVERRFORBINDELSEN GJØNNES – FORNEBU vedtatt 08.09.2017. De viktigste elementene i reguleringsplanen er at gjennomgangstrafikken (E18) flyttes over fra overflaten til en tunnel mellom Strand og forbi Høvik. Juni 2020 vedtok Stortinget flere endringer for prosjektet E18 og som innebærer blant annet at området over Høvik tunnel skal utvikles i regi av BK.



Utsnitt som viser gjeldende reguleringsplaner

04

EKSISTERENDE SITUASJON

PLANOMRÅDETS KONTEKST

Høvik har kvaliteter som nærhet til sjø og kystområder, med kort avstand til både Sandvika, Lysaker og Oslo. Det er flere avganger med tog fra Høvik stasjon og det er også hyppige bussavgenger i retning øst og vest. Innenfor området er det historiske bygg med Høvik kirke som et landemerke.

Høvik i dag domineres også av mye asfalterte flater som veier og parkering, men samtidig har ganske grønt preg med sine høye trærne og furukledde koller. Det er godt etablert service- og handelstilbud og noen kontorer.

Høvik som tettsted er preget av nærværet av E18 og jernbanen, som skaper kraftige barrierevirkning mellom nord - sør.

Det er etablert og stabilt bomiljø i Høvik med mange engasjerte beboerne. Høvik er også attraktivt boområdet for ulike beboergrupper, spesielt for barnefamilier.



4.1. HISTORISK UTVIKLING

Kapittelet tar for seg historisk utvikling av Høvik som sted. Kapittelet deles opp etter tidsperioder: Bondesamfunnet (før 1870), Jernbanen og tidlig boligbebyggelse (1870 - 1920), og Sentrumsutvikling og økt antall boliger i tidsperiode (1920-1960). For hver tidsperiode gis det en kort beskrivelse, analyse og anbefaling. Anbefalinger er i stor grad basert på vurderinger gjort for hver enkelt verneverdige bygg.

FØR 1870. BONDESAMFUNNET

HISTORISK BESKRIVELSE

Navnet Høvik antas å stamme fra ca. 500 år e. Kr: Hø markerer sletteland og vik kommer av det fuktige, myrlendte området som den gang var Ramstadsletta. Høvik gård ble for første gang nevnt skriftlig på 1300- tallet, og det antas at denne ble ryddet i eldre jernalder. Gårdene Høvik, Ramstad og Ballerud gikk fra å være kirkens eiendom i tidligere tid, til å bli krongods, for deretter å bli overtatt av private eiere på 1600- tallet. Alle gårdene hadde betydelig husdyrhold og stor vegetabilsk produksjon. I 1746 ble Høvik gård delt i gårdene Søndre og Nordre Høvik mellom søskenparet Eriksen. Slottsprest Sverdrup kjøpte Søndre Høvik i 1788 og bygget hovedbygget på Høvik hovedgård i 1790. Bygningen omtales ofte som Bærum's første villa og er oppført med elementer fra en barokk stil/ empire.



Høvik Søndre gård.

Kilde: Høvik bibliotek.



Kartutsnitt viser registrert kulturmiljø og bygninger bygget før 1870

BESKRIVELSE OG VURDERING AV ENKELTE OBJEKTER

1. Høvik søndre, byggeår ca. 1790

Ligger nordvest for Høvik stasjonen.

Området er registrert som renessanse, engelsk hage. Bevarte bygninger utgjør gårdstun med spor av hageanlegg fra flere perioder. Bolighus i nord er i nyklassisistisk stil med barokke dører, halvsirkelformede arker og gresk tempeldekore under takskjegget. Bygget har svært høy verdi for alder, og høy for autensitet, miljø- og strøkverdi, sjeldenhet, arkitektonisk verdi. Samlet vurdering av verdi er svart høy. Bryggehus i sør har også svært høy samlet vurdering av verneverdi. Øvrige bygg er driftsbygning og stabbur med høy verdi.

Status: Selve gårdstun er registrert som kulturmiljø. Bolighuset i nord (Høvikveien 4) er fredet i 1939. Registrert kulturmiljø i KDP for kulturminner og kulturmiljø. Hovedhus er fredet etter Kulturminneloven

Potensial

Ved å etablere siktlinjer skaper historiefortelende dybde i stedsbilde.

Sårbarhet

Utsatt siktlinje. Ellers ikke direkte berørt av planavgrensning.

Anbefaling

Forbindelse til sentrumsområdet styrkes.



ANALYSE I FORHOLD TIL DAGENS SITUASJON

Høvik kan ikke lenger leses som et skog- og jordbruksareal. Man kan se spor etter enkelte av de tidligere jordbruksarealene ved Ballerud Golf, men utover det er jord- og skogbruksarealene nedbygget.

Bygningene på Høvik Søndre gård ligger på høyde ca. 35 – 40 meter over havet, noe høyere enn kirkehøyden. Med hageanlegg sier byggene noe om hvilke mennesker/ samfunnsjikt som bodde her. Et annet byggemiljø Villa Solares i Høvikveien 2A og B ligger noe lavere enn Høvik Søndre. Hovedbygget er i drage- og jugendstil med tilhørende uthus, gartnerhus og stabbur. Bygget brukes som kontorbygg i dag.

Bygningene i Snoveien er bygget i perioden 1875 – 1899. Flere av husene er SERFAK-objekter med høy verdi. De var vurdert i forbindelse av reguleringsplan for «Høvik – ny stasjon og E-18 avkjøringsrampe» og derfor regulert som bevaringsområdet. Bygningene er synlige fra nordsiden for jernbane

ANBEFALING

Høvik Søndre gård og Villa Solares ligger utenfor planområdet og er skilt fra resten av planområdet med E18 og jernbane. Det skal ikke gjøres tiltak innenfor dette området i pågående plan, men det kan vurderes etablering av ny bru fra Høvik kirke til Høvikveien Dette vil bidra å få sammenhengende rute lags kulturminnene. Utforming av broen bør i så fall forholde seg til kultur/bygningsmiljøet i sitt uttrykk/ målestokk.

Siktlinjer fra Villa Solares til Høvik kirke er viktig å ivareta. Bygningsmiljø i Snoveien er synlig fra motsatt side for jernbane og E18, det er ønskelig å videreføre denne synbarheten.





Høvik senterområde 1906. Kilde: Bærum bibliotek



Høvik kirke 1900. Kilde: Bærum bibliotek

1870 -1900: JERNBANEN OG TIDLIG BOLIGBEBYGGELSE

HISTORISK BESKRIVELSE

For Høvik som sted medførte etablering av en togstasjon (1874) starten på et mer urbant bosettingsmønster. Jernbanen bidro til at områdene vest for Kristiania ble attraktive for de mer velstående byborgerne og tettsteder som Høvik og Stabekk fikk mange nye innbyggere fram til hundreårsskiftet. Antall beboere var likevel beskjedent. Rundt året 1900 bodde ca. 430 innbyggere på Høvik – noe som tilsvarte ca. 10 % av Bæruns befolkning.

«Sentrumsfunksjoner» som landhandleri, skjenkestue m.m. fikk sin lokalisering på samme sted som Høvik senterområde er i dag. Selv om ikke bygningene finnes lenger i dag, er den historiske plasseringen av de ulike funksjonene i stor grad videreført. Det samme gjaldt lenge for den overordnede veistrukturen. Dagens veistruktur er endret som følge av bygging av E18.

Høvik kirke ble bygget i 1898. Dette er en korskirke bygget i rød tegl, tegnet av arkitekt Henrik Nilssen. Stilen er nygotisk med spir, framspring og trappegavler. Atkomsten til kirken lå opprinnelig mot øst, men ble flyttet senere da E18 ble bygget. Det er ikke gjort store endringer av kirken siden oppføring.



Kartutsnitt viser registrert kulturmiljø med bygninger bygget i periode 1870 - 1920

BESKRIVELSE OG VURDERING AV ENKELTE OBJEKTER

1 Høvik kirke, byggeår 1898

Høvik kirke er et landemerke i området og ligger på en fjellknaus. Stilen er nygotisk med spir, framspring og trappegavler. Atkomsten til kirken lå opprinnelig mot øst, men ble flyttet senere da E18 ble flyttet.

Status. Registrert som kulturmiljø sammen med menighetshus/biblioteket. Bygningen fredet etter kulturminnelov (Riksantikvar).

Analyse /Potensial

Ny trasé for gående kan anlegges mot øst. Gi økt status som møteplass og rekreasjonsområde. Gjennomskåret terreng mot nord kan repareres i noe grad og man kan etablere koblinger fra kirke til gamle villaområder i nord (Høvik Søndre, Villa solares og andre bygg i Snoveien)

Sårbarhet

Kirkens betydning og verdi kan forringes dersom man bygger for nært, for høyt og/ eller ikke tilpasser bebyggelsen rundt

Anbefalinger

Siktlinjer og høyder må ivaretas. Kirken må beholde sin posisjon i landskapet som viktig kulturminne og landemerke for Høvik. Ny trasé for gående anbefales anlegges som opprinnelig fra øst. Det bør tilstrebes å reparere fjellknaus.



2 Villa solares, Høvikveien 2A - B, byggeår ca. 1875 - 1899

Ligger nordvest for Høvik stasjonen og grenser mot Høvik Søndre og jernbane.

Bygningsmiljø bestående av husgruppe og villahage. Tunet er sterkt forringet av vei som går rett gjennom tunet. Flotte trær står igjen. Stabbur er flyttet ut av tunet. Bygget i Høvikveien 2A er i drage- og jugendstil. Brukes som kontorbygg i dag. Samlet vurdering av verneverdi er svært høy. Byggene i Høvikveien 2B er tilhørende til villabygget utehus, gartnerhus, garasje/ stabbur

Status: bevaringsområdet i gjeldende reguleringsplan Alle bygg: SERFAK-objekt. Regulert til kontor - bevaring i reguleringsplan for Høvikveien 2 av 19.06.1991.

Potensial

Berikelse av byggemiljø, bidrag til stedsidentitet og by-landskapsbilde.

Sårbarhet

Evt. ny gangbru kan påvirke landskapsbildet. Viktig med utforming som er tilpasset bebyggelse i skala og uttrykk.

Anbefaling

Forbindelse og siktlinjer mot Høvik sentrum og kontakt mot kirken forbedres/utbedres. Vernestatus skal videreføres.



3 O. H. Bangsvei 57 - 59, bygget mellom årene 1900 - 1924

Ligger innenfor planområdet, nord for Helviksmyren. To familieboliger av villatype. En enebolig i sveitserstiltrek og en tomannsbolig. Boligene fremstår autentisk og intakte. Påbygg/tilbygg har videreført uttrykk til opprinnelig bygningsmasse.

Status

Registrert som Bygningsmiljø BLIDA. Selve byggene er registrert som nyere tids kulturminne. SERFAK – objekt

Analyse / Potensial

Byggene er en rest av gamle Høvik. De ligger i dag noe klemt inne, men kan få økt verdi dersom området rundt åpnes mer opp. Det kan vurderes publikumsrelaterte funksjoner inne bebyggelse med atkomst mot Helvikmyren.

Sårbarhet

Bygningsmiljø er utsatt med tanke på ny gate eller transformasjon.

Anbefaling

Miljø vurderes regulert til bevaring. Nye funksjoner og tilgang til Helvikmyren bør vurderes.



ANALYSE

Jernbanebro og opprinnelige stasjonsbyggene er alle revet, men har vært førende for hvordan Høvik sentrumsområde har utviklet seg videre. Gate- og veistrukturen som ble til i forbindelse med anleggelse av jernbanen holdt seg relativt lik fram til E18 ble bygget på 1960- tallet. Høvik kirke er godt bevart og det er kun foretatt mindre endringer av bygget – primært innendørs. Atkomsten til kirken ble endret som et resultat av utbyggingen av E18. Større deler av plassen rundt kirken og kirkens tydelige plassering på en høyde er beholdt fram til i dag, men det er noe areal i vest som har blitt omdisponert til hydrogenstasjon. Fjellknausen er gjennomskåret av veien og har en bratt avslutning mot dagens E18.

ANBEFALING

Det anbefales at åpenhet og luftighet rundt kirken ivaretas. Det bør som utgangspunkt ikke bygges høyere enn tilsvarende mønehøyden på kirken. Området kan få økt kvalitet ved at trase for det gamle veifaret gjennom sentrum reetableres. Dette vil ha en historiefortellende effekt, samtidig som det vil øke muligheten for å skape større/bedre kontakt mellom kirken og senterområdet. Ved å la ankomsten ha en mer direkte linjeføring mot øst vil opplevelsen styrkes for fotgjengere. Samtidig som det er avgjørende å beholde åpenheten og luftigheten rundt kirken, er det viktig at kirkehøyden som grøntområde ivaretas og styrkes. Fjellknausen der den er skåret bør ses i sammenheng med kirkeparken slik at den gis en mer helhetlig og sluttet utforming.



1900-1960: SENTRUMSUTVIKLING OG ØKT ANTALL BOLIGER

BESKRIVELSE


I 1922 ble Høvik stasjon oppgradert og fikk elektronisk drift og dobbeltspor. I 1935 ble det anlagt to nye stoppesteder på Strand og Ramstad langs jernbanen. I etterkrigstiden var det stor utbygging av hele Høvikområdet.

I perioden 1900 -1920 ble det bygget flere boliger i sentrum i mer tradisjonell arkitektonisk stil. Eksempler på det er noen boliger i Markalleen og boliger i O. H. Bangsvei 57 - 59. Funksjonalismens krav til enklere og mer praktiske boliger endret byggestilen på 1930-tallet. Den nye stilen kom særlige til uttrykk i enkelte arkitekttegnede eneboliger og såkalte byggmesterfunkiser. Dette preger også deler av villabebyggelsen som ble oppført på Høvik i denne perioden. For øvrig vokste Høvik særlig mot vest. Enhetlige boligområder ble bygget ut, som for eksempel i form av tomannsboligene i Glassverkveien, atriumhus i Skogstunveien og Kløverenga, samt kjedehus/ atriumhus i Fjordveien.

Høvik som senterområde vokste også i denne perioden og flere større kontorbygg ble oppført. Kontorbyggene i O.H. Bangs vei 25- 27 er funksispreget og typisk for sin tid.



Kartutsnitt viser registrert bygninger bygget i periode 1900 - 1940

 SERFAK- registrerte bygg oppført 1900-1920

 Registrerte bygg 1920 -1940

BESKRIVELSE OG VURDERING AV ENKELTE OBJEKTER

1 Sarbuvollveien 2A, byggeår 1920-1940

Ligger innenfor planområdet og mot dagens Høvikvingen terrengmessig høyere enn gata. Har egen atkomst via Sarbuvollveien. 2 etg bolig med kjeller og noe endret originalt tilbygg mot nordøst med leiligheter. Fremskutt parti med altan er endret til nytt inngangsparti mot sørøst. Alle bygningsselementer er skiftet ut.

Status

SERFAK –registrert (nyere tids kulturminner)

Analyse

Historiefortellende og bidrar til variert bybilde. Brukes i dag som kontor.

Sårbarhet

Utsatt for å bli revet

Anbefaling

Vurderes regulert til bevaring



2 Sarbuvollveien 4, byggeår 1920-1940

Ligger sørøst for Høvik kirke. Har høy verdi på autentisitet og representativitet., har midelrs miljø og strøkverdi. Samlet vurdering av verneverdi er høy.

Status

SERFAK –registrert (nyere tids kulturminner)

Analyse:

Historiefortellende og bidrar til variert bybilde.

Sårbarhet

Ligger i umiddelbart nærhet til sentrum og utsatt for å bli revet.

Anbefaling

Vurderes regulert til bevaring



3 Sarbuvollveien 1. byggeår 1920 - 1940.

Ligger sør for Sandviksveien. Alt originalt og godt vedlikeholdt. Tidstypisk, stor opplevelsesverdi.

Status

SERFAK –registrert (nyere tids kulturminner)

Analyse

Fremstår som helhetlig sammen med Sarbuvollveien nr. 1 og 5 (+7). Danner en fin buffer mellom villabebyggelsen og utvidelsen av sentrumsområdet.

Sårbarhet

Ligger i nærhet av Sandviskveien og parkeringsareal og derfor utsatt for å bli revet.

Anbefaling

Dagens situasjon opprettholdes. Samlet danner miljø typisk for sin tid. Hensynssone over byggemiljø bør vurderes.



4 Sarbuvollveien 3, byggeår 1920 - 1940

Ligger sør for Sandviksveien. Byggmesterfunkis. Alle bygningsdeler skiftet ut. Bygget har mistet noe av sitt opprinnelige preg på grunn av småendringer. Tidstypisk. Tegnet av arkitekt Fred A. Clason.

Status

SERFAK –registrert (nyere tids kulturminner)

Analyse

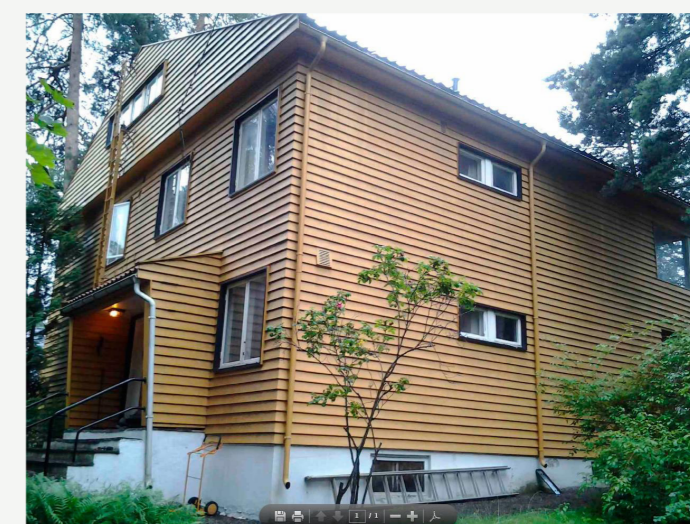
Fremstår som helhetlig sammen med Sarbuvollveien nr. 3 og 1 (+7). Danner en fin buffer mellom villabebyggelsen og utvidelsen av sentrumsområdet på Høvik.

Sårbarhet

Ligger i nærhet av Sandviskveien og parkeringsareal og derfor utsatt for å bli revet.

Anbefaling

Dagens situasjon opprettholdes. Danner et miljø som er typisk for sin tid. Hensynssone over byggemiljø bør vurderes.



BESKRIVELSE OG VURDERING AV ENKELTE OBJEKTER

5 Sarbuvollveien 5, byggeår 1920 - 1940

Ligger sør for Sandviksveien. 2 ets. Bolig med liggende enkelfas panel og gjærende hjørner, markert etg. Skille på langvegg. Garasje med veranda på tak mot sør

Tidstypisk. Tegnet av arkitekt Knut Andreas Enger.

Status

SERFAK –registrert (nyere tids kulturminner)

Analyse

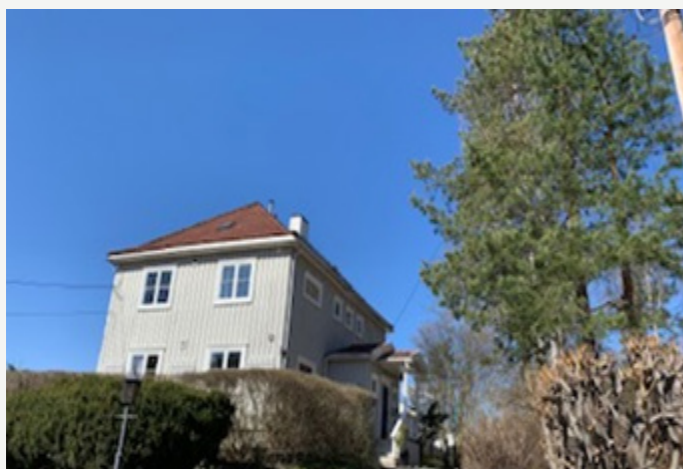
Fremstår som helhetlig sammen med Sarbuvollveien nr. 3 og 5 (+7). Danner en fin buffer mellom villabebyggelsen og utvidelsen av sentrumsområdet på Høvik.

Sårbarhet

Bygget ligger i nærhet av Sandviskveien og parkeringsareal og derfor utsatt for å bli revet.

Anbefaling

Dagens situasjon opprettholdes. Samlet sett danner miljø som er typisk for sin tid. Hensynssone bør vurderes.



6 Fjordveien 2, byggeår 1920 - 1940

Ligger sør for Sandviksveien. Villa er et meget godt bevart eksempel på overgangen mellom klassisisme og funksjonalisme. Bygget har høy arkitektonisk verdi.

Status

Bygget vernet som spesial området hensynssone gjennom reguleringsplan for Fjordveien 2.

Analyse

Eiendom har stor betydning både i kraft av din posisjon på hjørner av Fjordveien og Sandviksveien og som, den første i rekke av en etablert villastruktur.

Anbefaling

Dagens situasjon opprettholdes. Samlet sett danner miljø som er typisk for sin tid. Hensynssone bør vurderes.



7 Viktor Plahtes vei 8, byggeår 1920 - 1940

Ligger sør for Sandviksveien. Enebolig i 2 etg. med kubisk bygningskropp og liggende panel med gjærede hjørner. Inngangsparti med altan. Bygget har bevart i stor grad sin opprinnelige form og uttrykk.

Status

SERFAK –registrert (nyere tids kulturminner)

Ingen vernestatus

Analyse

En del av etablert byggemiljø med tidsdybde.

Anbefaling

Dagens situasjon opprettholdes. Samlet sett danner miljø som er typisk for sin tid. Hensynssone bør vurderes.



8 Viktor Plahtes vei 11, byggeår 1920 - 1940

Ligger sør for Sandviksveien. Enebolig i 2 etg med tilnærmet kubisk bygningskropp, stående panel. Lukket verandabygg med altan mot vest. Kopphus i tak mot vest. Bygget har bevart i stor grad sin opprinnelige form og uttrykk.

Status

SERFAK –registrert (nyere tids kulturminner)

Analyse

En del av etablert byggemiljø med tidsdybde.

Anbefaling

Dagens situasjon opprettholdes. Samlet sett danner miljø som er typisk for sin tid. Hensynssone bør vurderes.



BESKRIVELSE OG VURDERING AV ENKELTE OBJEKTER

9 Viktor Plahtes vei 3, byggeår 1920 - 1940

Ligger innenfor planområdet, sør for Sandviksveien.

Byggmester funkis 2 mannsbolig. Nye takoverbygg over inngang, altan og en ny veranda. Bygget har mistet noe av sitt opprinnelige preg grunnet disse småendringene.

Status

SERFAK –registrert (nyere tids kulturminner)

Analyse

En del av etablert byggemiljø med tidsdybde.

Anbefaling

Dagens situasjon opprettholdes. Samlet miljø - typisk for sin tid. Hensynssone over byggemiljø bør vurderes.



10 Sarbuvollveien 12, byggeår 1920 - 1940

Beliggenhet: innenfor planområdet, sør for Sandviksveien.

Tilbygget og endret inngangsparti i to etg. fra 2009. Huset har flere antatt originale vinduer.

Status

SERFAK –registrert (nyere tids kulturminner) og ligger innenfor registrert kulturmiljø.

Analyse

En del av etablert villamiljø.

Anbefaling

Hensynssone kan vurderes.



11 Mellemveien 7, byggeår 1920 - 1940

Beliggenhet: innenfor planområdet, sør for Sandviksveien.

Enebolig i 2 etasjer. Elementer fra nybarokk stil. Behold sitt opprinnelige uttrykk og form med fine originale søyler mot sør.

Status

SERFAK –registrert (nyere tids kulturminner) og ligger innenfor registrert kulturmiljø.

Analyse

En del av etablert villamiljø med romslige grønne hager. Dagens situasjon opprettholdes.

Anbefaling

Hensynssone bør vurderes.



12 Mellomveien 5A, byggeår 1920 - 1940

Ligger innenfor planområdet.

Enebolig i 2 etasjer med mansardtak. Bygget mistet mye av sitt opprinnelige uttrykk, men fortsatt er interessant som eksempel på villa bebyggelse fra 1920 - tallet.

Status

SERFAK –registrert (nyere tids kulturminner) og ligger innenfor registrert kulturmiljø.

Analyse

En del av etablert villamiljø med romslige grønne hager. Dagens situasjon opprettholdes.

Anbefaling

Hensynssone bør vurderes.



BESKRIVELSE OG VURDERING AV ENKELTE OBJEKTER

13 Mellomveien 1, byggeår 1920 – 1940

Enebolig i to etasjer, kubisk form, tidstypisk villabebyggelse. Beholdt mye av sin opprinnelig form. Analyse: en del av etablert villamiljø med romslige grønne hager. Dagens situasjon opprettholdes. Samlet miljø - typisk for sin tid. Hensynssone bør vurderes.

Status

SERFAK –registrert (nyere tids kulturminner) og ligger innenfor registrert kulturmiljø.

Analyse

En del av etablert villamiljø med romslige grønne hager.

Anbefaling

Dagens situasjon opprettholdes. Samlet miljø - typisk for sin tid. Hensynssone bør vurderes.



14 O. H. Bangs vei 23 - 31 byggeår 1940

Ligger sentralt og mot dagens E 18. To rektangulære bygningskropper/ L- formet grunnflate. Bolig i 2. og 3. etasje, næring i 1. Byggets opprinnelig form og uttrykk er godt bevart. Form er ikke endret og det er kun gjort mindre fasadeendringer som i stor grad viderefører byggets opprinnelige uttrykk. Svært stor regional verdi. Tegnet av HJ. S. Blakstad. Arkitekter.

Status

SERFAK –registrert (nyere tids kulturminner)

Analyse

Urban bebyggelse. oppført i funksistil - godt eksempel fra epoken.

Ligger midt i planområdet. Svært utsatt. Urbant bygg med urbane kvaliteter. Kan bidra til det urbane miljøet på Høvik og tidsdybde.

Anbefaling

Hovedvolum – den høyeste delen er den delen som har de beste kvalitetene. Denne bør være en del av det fremtidige urbane miljøet på Høvik. Lavere tilbygg kan fjernes og gi rom til ny urban bebyggelse.



15 Markalleen 98, bygget 1905

Ligger øst for Høvik stasjon og i kort avstand til stasjonen. Innenfor planområdet. Har middels aldersverdi og miljø- og strøk verdi, men lav på autentisitet, representativitet, arkitektonisk og symbol verdi. Samlet verneverdi er middels.

Status

SERFAK-registrert

Analyse

I og med at bygget har middels verneverdi er det vurdert at det har lite potensial som historiefortellende funksjon, spesielt hvis arealet rundt skal transformeres.

Anbefaling

Transformasjon kan vurderes.



16 Markalleen 92, byggeår ca. 1920

Ligger øst for Høvik stasjonen, nærmere jernbanespor. Innenfor planavgrensning. Bolighus har middels alder og autentisitet verdi og lav miljø- og strøkverdi, arkitektonisk og symbolverdi. Samlet verneverdi er middels.

Status

SERFAK-registrert

Analyse

I og med at bygget har middels verdi er det vurdert at det har lite potensial som historiefortellende funksjon, spesiell hvis arealet rundt skal transformeres.

Anbefaling

Transformasjon kan vurderes.



BESKRIVELSE OG VURDERING AV ENKELTE OBJEKTER

17. Markalleen 70 A, byggeår 1918

Ligger innenfor planområdet og inntil dagens E18.

Høy autentisitet. God opplevelsesverdi, men store fasadeendringer når E18 ble etablert.

Status

SERFAK-registrert

Analyse

Kan vurderes i oppfølgende reguleringer om bygget kan inngå som en del av ny bebyggelsesstruktur.

Sårbarhet

Utsatt for å bli revet. Om man viderefører som enebolig, må ny omkringliggende bebyggelse tilpasses i forhold til boligtypologi.

Anbefaling

I og med at bygget har høy autentisitet, kan det vurderes i integrering av bygget i ny bebyggelsesstruktur. Bygget kan da ha felles funksjoner innenfor et boligprosjekt.



ANALYSE

Mange av bygningene som ble oppført i denne perioden står fortsatt i området. Det tidstypiske og opplevelsesverdien for de ulike bygningene fra perioden varierer.

Boligene i O. H. Bangsvei 57 - 59, mot Helvikmyren er godt bevart og fremstår autentiske og intakte. Boligene i Sarbuvollveien er etter befaringer gjort av Bærum kommune framhevet som boliger med opplevelsesverdi grunnet sin typologi og som er tidstypisk for sin tid med funksjonalistiske trekk (byggmesterfunkis). Bygningene er sammen med øvrige bebyggelse her et eksemplet på helhetlig bebyggelse med lesbart bebyggelsesstruktur. Området er i tillegg topografisk avgrenset fra senterområdet ved at det ligger noe høyere.

Villaen i Fjordveien 2 er et meget godt bevart eksempel på overgangen mellom klassisisme og funksjonalisme. I uttalelse til reguleringsplanen for eiendommen som ble vedtatt i 1995, uttalte fylkeskommunen at eiendommen er av stor betydning både i kraft av sin posisjon på hjørnet av Fjordveien og Sandviksveien og som den første i rekken av en etablert villastruktur sydover. Det ble i planarbeidet også nevnt at boligen har høy arkitektonisk verneverdi og kan ifølge fylkeskonservatoren karakteriseres som et mulig fredningsobjekt fra 1930- tallets arkitektur.

Ut fra dette kan man konkludere med at det er flere karakteristiske funksjonalistiske bygninger av verdi innenfor planområdet. Boligene i Sarbuvollveien er en del av et enhetlig utbygget villaområde, som har beholdt mye av sitt funksjonalistiske uttrykk.

ANBEFALING

For bygningene i O. H. Bangs vei 57 – 59, anbefales det at de reguleres til bevaring. De vil kunne få økt verneverdi dersom de får større tilknytning til offentlige rom – Helvikmyren og gaterom.

Det anbefales å trekke en grense mellom eksisterende villabebyggelse sørøst i planområdet (Sarbuvollveien 1 - 7) og senterområdet/areal for ny bebyggelse. Villabebyggelsen representerer en helhetlig, samtidig og tidstypisk bebyggelse. Topografisk er området dessuten avgrenset fra senterområdet for øvrig, da villabebyggelsen ligger på en mindre høyde i forhold til dagens parkeringsareal og Sandviksveien. Området er kjennetegnet med et sammenhengende miljø, også i forhold til boligbebyggelsen lenger sørover i Victor Plathes vei osv.

Når det gjelder kombinert bolig/ næring i O. H. Bangs vei 25 - 27 har denne også kvaliteter som ønskes ivaretatt. Spesielt hovedvolumet mot øst ivaretar best de klassiske kvalitetene fra funksjonalisme og burde kunne bidra til i en moderne sentrumsutvikling som også ivaretar noe av det opprinnelige Høvik. Bevaring/ inkludering/ av bygget vil være positivt for bybilde og stedsidentitet i Høvik. Det anbefales at bygget videreføres i det videre planarbeidet

1960 – 1990: E18 OG EPLEHAGEFORTETTING

BESKRIVELSE

I 1960-årene begynte byggingen av ny Drammensvei – E18 som bidro til et sterkt press på tomtearealene. Som en konsekvens av dette forsvant kornproduksjon og husdyrhold fra de nedre delene av Bærum med unntak av jordene på Store Stabekk og Ballerud. Bygging av E18 i kombinasjon med at bilrasjoneringsordningen opphørte i 1960 medførte et massivt oppsving i bilsalget med mer trafikk og at flere mennesker kunne bevege seg over lengre strekninger uten offentlig transport. Anleggelse av veien resulterte i at flere bygninger måtte rives og området fikk en ny vei- og gatestruktur. E18 har vært en stor premissleverandør for hvordan utviklingen av Høvik senterområde etter 1960 ble gjort.

Høvik som boligområde ekspanderte i perioden. Blokkene i Fjordveien ble bygget på 1960-tallet, rekkehus og kjedete eneboliger på slutten av 1960 tallet. Kort nevnes; Båtstøjordet i 1969, atriumhusene i Skogstuveien i 1965, rekkehusene Kløverenga 1962 og 1970-tallet. Nord for planområdet utvidet særlig Terrasseveien seg med tomannsboliger på 1960- tallet. Kontorbyggene ved Plathejordet kom på 1980- tallet. For øvrig har det i perioden skjedd en mer vilkårlig eplehagefortetting og Høvikområdet har blitt gjenstand for fortetting ved økt utnyttelsesgrad på tidligere store eneboligtomter.

Kontorbygget i O.H. Bangs vei 15- 19 ble oppført i 1965 og var før renovering med nye fasadeplater et karakteristisk eksempel på samtidens modernistiske og brutalistiske betongarkitektur. Bygget er i dag det høyeste i området og oppleves som et landemerke. Det finnes få lignende eksempler på et slikt markant bygg fra denne tidsepoken i Bærum, men bygget har flere likhetstrekk med Asker rådhus.

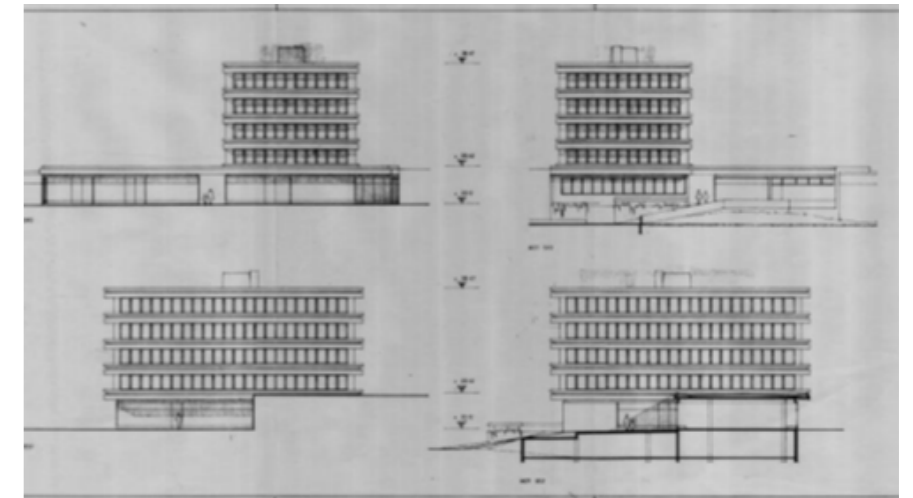
I 1971 ble menighetshus/ bibliotek oppført blant annet som erstatning for tidligere bibliotek som lå midt i E18- traseen og måtte rives.

Senterområdet øst for Høvikvingen, foruten O. H. Bangs vei 55, ble bygget ut i all hovedsak med kontorbygg. Den overordnede vei- og gatestrukturen vi kjenner til på Høvik ble også til som en konsekvens av etableringen av E18. På- og avkjøringsfelt til E18 fra Høvik hadde likevel en mer direkte kobling til senterområdet, plassert mellom kirkehøyden og dagens Centra/ Meny. Vei opp til kirken ble også endret fra å gå direkte mot øst til å svinge seg ned mot Sandviksveien.

På 1980- tallet ble flere av kontorbyggene øst for Høvikbroen i O. H. Bangs vei etablert. Kort nevnes; O.H. Bangs vei 70 i 1980; O.H. Bangs vei 51 i 1981/82, og bensinstasjonen i 1986 og kommunale boliger på tidlig 1980- tall.



E 18 ca. 1960. Kilde: Bærum bibliotek



Tegning fra byggesøknad O. H. Bangsvei 15 - 19

BESKRIVELSE OG VURDERING AV ENKELTE OBJEKTER

O.H. Bangsvei 15-19, byggeår 1965

Kontor og forretning. Råbetong men oppgradert med byggeplater. Usikker om det kan reverseres. Brutalistisk bygg. Horisontale vindusbånd.

Tegnet av arkitekt Jens Gedde Dahl.

Status

Ikke registrert fordi dette er fra nyere tid. Bygget er et karakteristisk eksempel på modernistisk betongarkitektur fra 1960-tallet. Markant posisjon i landskapet. Finnes få lignende bygg i Bærum fra denne tiden.

Analyse

Kan bidra til tidsdybde og mer rikt bybilde, spesielt hvis fasade kan tilbakeføres, eller råbetongen eksponeres som tidligere. Ligger midt i planområdet. Utsatt for riving

Anbefaling

Avklares i videre planprosess.



Sandviksveien 11, byggeår 1971

Menighetshus og bibliotek. Tegnet av kommunearkitekt Thomas Willoch og åpnet i 1977. Bygningen underordner seg kirken i form og uttrykk med gjentatte enkle former (utstillingskatalog for 10 års norsk arkitektur 1978).

Status

Registrert som kulturmiljø og kulturminne i kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljø. Demonstrerer tegl som tungt materiale – huset er tyngst nederst og lettest øverst. (Den gjentatte takformen flyter over det tunge huset som kan symbolisere menighetens jordnære arbeide).

Analyse

Bygget brukes i dag som møtested og til arrangementer

Anbefaling

Videreføre dagens situasjon, uteareal kan opparbeides for å tilrettelegge for mer bruk av tilbudet.



ANALYSE

Anleggelse av E18 medførte at flere tidligere forretningsbygg ble revet og nye kom til. Den nye bebyggelsen ble ikke plassert etter en tydelig struktur og kan oppleves som utflytende og tilfeldig. Bygningene ligger noe tilbaketrukket fra gateløpet og fasader/fremsider vender mot bilparkering på bakkeplan. Eiendommene ser ut til å ha vært planlagt hver for seg og det er ikke avsatt arealer til felles offentlige rom innenfor selve kjernen av sentrumsområdet.

Av bygningene fra denne perioden er det særlig menighetshus/bibliotek og kombinert kontor forretningsbygg i O. H. Bangs vei 15- 19 som skiller seg ut med tanke på bevaringsverdi.

Menighetshus/ bibliotek er ikke utsatt for riving som en konsekvens av planarbeidet på Høvik. Derimot ligger forretningsbygget O. H. Bangs vei 15- 19 mer i kjernen av området hvor det antas å skje en omfattende transformasjon. Bygget er et karakteristisk eksempel på modernistisk betongarkitektur som var en viktig stilretning i norsk arkitektur fra midten av 1950 årene til begynnelsen av 1970- årene. Det er likevel ikke registrert som kulturminne per dags dato. Bygget har vært gjennom en fasadeoppussing hvor råbetong er dekket av fasadeplater. Byggets verneverdi og verdi som historiefremidler fra sin tid med sin spesielle byggeskikk ville vært positivt å kommunisere for å bygge opp under stedsidentitet og tidsdybden. , men bygget har mistet en betydelig del av karakteren og opplevelsesverdien etter fasaderenoveringen.

ANBEFALING

Menighetshus/ bibliotek anbefales å sikre luft/ rom rundt bygget.

Kontorbygget i O.H. Bangs vei 15- 19 er ønskelig å bevare, men dette skal vurderes i videre arbeid.



4.2 LANDSKAP- OG BYBILDE, TOPOGRAFI

Hensikten med kapittelet er å vurdere kvalitetene i det eksisterende landskapet og bybildet som framtidig bebyggelse må tilpasses og samspille med.

Kapittel bør ses sammen med kapittel for kulturhistorisk vurdering og kapittel med beskrivelse av delområder.

REGISTRERING

Høvik ligger i et kupert landskap med en tydelig hovedretning sørvest – nordøst. Dagens E18 og jernbanelinjen følger denne hovedretningen og danner tydelige korridorer i landskapet. Bebyggelsen på nordsiden av Jernbanelinjen (Snoveien) ligger på et langsgående høyledrag som er ca. 7-9m høyere enn jernbanesporet og E18, og er forbundet med bebyggelsen på sørsiden med en bro. Denne høydeforskjellen, E18 og jernbanen skaper tilsammen en tydelig barriere mellom områdene i nord og sør.

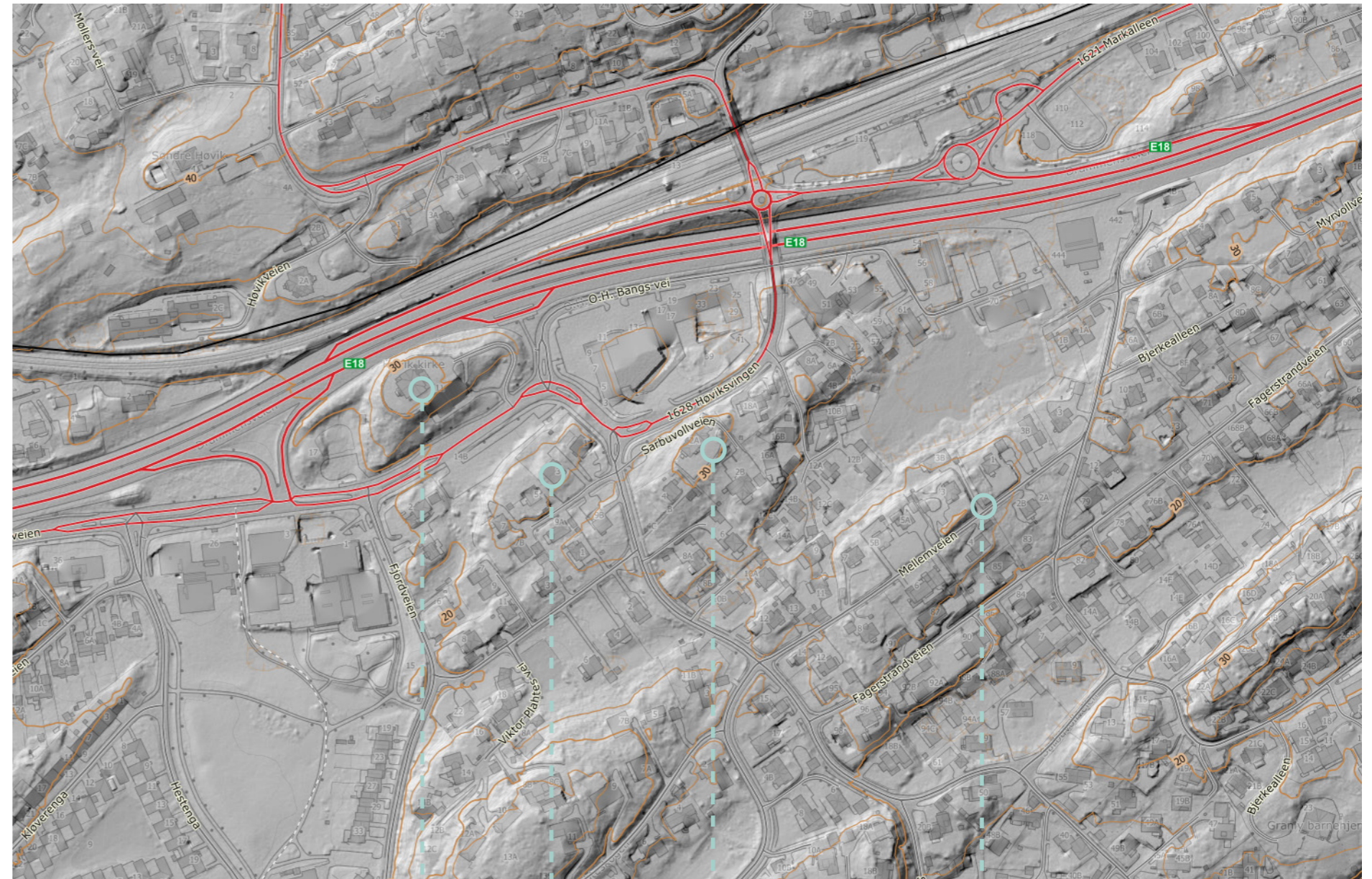
Høvik kirke ligger på en skogkledd kulle, og oppleves som et markant og karakteristisk landskapselement og landemerke. Kullen har relativt tett vegetasjon med behov for noe tynning / skjøtsel. Historiske bilder viser at kirkehøyden i gamle dager var integrert i en større sammenhengende kulle mellom Sandviksveien og jernbanen, og bebyggelsen i området var tilpasset denne strukturen. Da E18 ble anlagt ble terrenget vesentlig endret og den nye veianlegget skapte et brudd i områdestrukturen. I dag oppleves kirkehøyden slik at det ligger litt atskilt fra byrommet med avkjørselsveier mot E18 i vest, E18 og jernbane i sør og bred veistruktur nord og øst.

Flere bygg som har kulturminneverdi og særpreg er plassert på høyder som gjør dem spesielt synlige i landskapsbildet og dermed viktige for stedets identitet og karakter (disse omtales nærmere i kapittel om kulturminner).

Vest i planområdet ligger grøntområdet Helvikmyren som danner et tydelig åpent og flatt landskapsrom innrammet av trevegetasjon i overgangen mot tilliggende villahager. Helvikmyren har også en svært viktig funksjon som fordøyingsareal for overordnede flomveier og overvann (se nærmere beskrivelse i kapittel om overvann).

Det er generelt mange store trær innenfor planområdet, herunder markante furutrær, både på kirkehøyden, i villahager og innimellom bebyggelse. Disse er viktige både for den visuelle kvaliteten i området, landskapskarakteren, biologisk mangfold og klima.

Når det gjelder den sentrale veienstrukturen/bystrukturen, så oppleves veistrukturen sett i forhold til landskapsbilde som dominerende med en del av støttemur og skråninger mot veien.



Kartutsnitt viser topografi

Høvik kirke er et landemerke i området

Boliger i Sarbuvollveien 1, 3 og 5, som er bygd i byggmester stil og vurdert å ha verneverdi, ligger på høyde ca. 27 meter og er ganske synlige fra sentrumsområdet.

Sarbuvollveien 2A ligger på høyde ca. 30 meter. Bygget brukes i dag som kontorbygg og er med på å danne karakteristisk landskap- og bybilde i sentrum.

Villabebyggelse med sine hageanlegg i Mellemveien ligger høyere i terrenget og er karakteristisk med sine frode solrike hager.



Bibilde preges av veier og ustrukturert byrom.



Snoveien 1-5 sett fra Sandviksveien.



Høviksvingen sett fra O. H: Bangsvei.



Høye furutrær som en del av bybilde i Høvik.



Høvik kirke har mye løvtravevegetasjon rundt som kindrer for sikt. Bybilde domineres også av veier.



Uheldig plassering av stasjon.

ANALYSE OG ANBEFALING

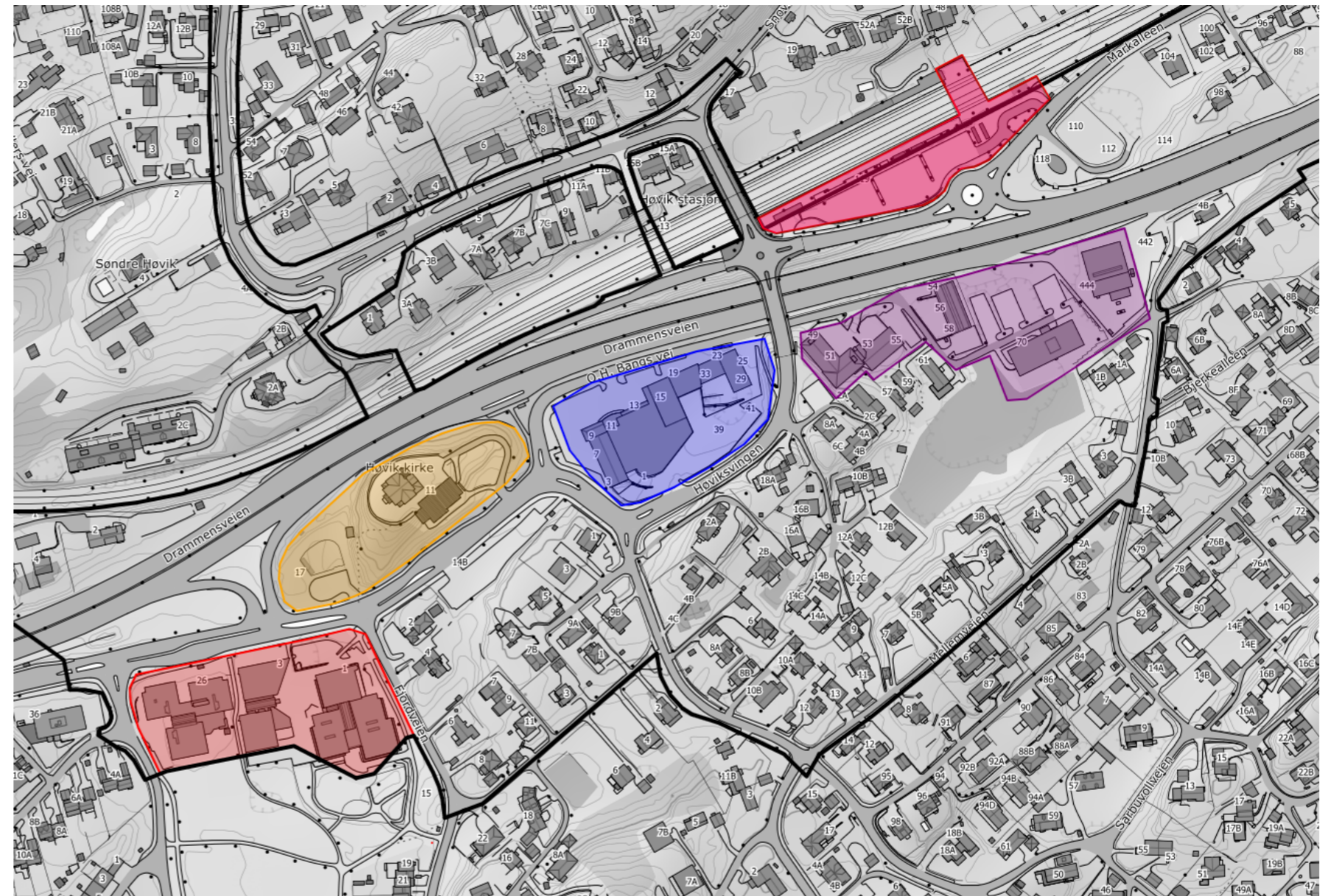
- Mange historiske bygninger i Høvik er plassert på høyder. Dette samspillet mellom landskap og bygninger bidrar til Høviks særegent bybilde og bør videreføres
 - Fremtidig bebyggelse bør i større grad henvende seg til gater og fortau.
 - Dagens grønne preg må videreføres og forsterkes. Vegetasjon skal benyttes for å integrere
 - veianlegg og bebyggelse i landskapet, og for å skape gode overganger mot nabobebyggelsen. Framtidige bygater bør ha gatetrær.
 - Store trær innenfor planområdet bør måles inn og søkes bevart så langt som mulig i framtidig byutvikling da disse har betydning både for opplevelsesverdi, biologisk mangfold og klima.
 - Nye gate- og forbindelsesstruktur må tilpasses landskap og terreng slik det skapes en god visuell og fysisk sammenheng mellom veianlegg og tiliggende landskap/ bebyggelse, dagens barrierewirkninger reduseres. Inngrep i kirkehøyden og andre verdifulle landskapselementer bør særlig unngås.
 - En ny gangbro fra kirkehøyden og til Høvikveien vil kunne bidra til at kirkehøyden inkluderes i bystrukturen i større grad. Fremtidig bebyggelse må forholde seg til gater på en bymessig måte med åpne fasader og henvendelse mot gaten.
 - Kirken må videreføres som et av synlige og karakteristiske landemerke i området gjennom å utnytte gode siktlinjer, etablere tydeligere forbindelse mot sentrumsområdet (gangforbindelse, byrom), fjerning av yngre løvtravevegetasjon.
 - Med dette vil man forsterke kirkenes betydning i bybilde og inkludere det mer i bystrukturen. Et relevant eksempel på en lignende kirke (også i nygotisk stil) som har en bedre integrering i bystrukturen er Bragernes torg i Drammen. Denne kirken fungerer som et strukturerende element for torget og bygninger som er plassert langs en akse mot kirken. Her har man også benyttet tegl tilsvarende teglen i kirken i utforming av bebyggelsen som ligger i kirkens siktlinje, noe som skaper en visuell sammenheng og forsterker akse.
- Det bør vurderes i videre arbeid om det kan være innslag av tegl i materialbruk i fasader som er i samme siktlinje som kirken. Man bør da velge tegltype som har mindre røft uttrykk og vil ikke oppleves som dominerende og massivt.
- Bebyggelse i Sarbuvollveien 2A, 1, 3 og 5 bør vurderes bevart, og ny bebyggelse og gatestruktur skal ses i sammenheng med de verneverdi bygg.
 - Villabebyggelse i Mellemveien vurderes som hensynssone i reguleringsplanen.

5.3 DELOMRÅDER - UTFORMING OG FUNSKJON

I dette kapittelet vurderes det delområder som har andre funksjoner enn bolig, altså delområder som bidrar til byliv og som eventuelt fungerer som møtested. Hensikt med kapittel er å vurdere betydning av delområdet som et møtested og dens rolle for byliv og stedsbilde.

Disse delområdene danner tydelige byggegrupper. Delområdene kirkehøyden, kontorbyggene i Fjordveien og byggegruppe mellom O. H. Bangsvei og Høviksvingen, er alle omgitt av veier. Karakteristisk for Høvik er at delområdene strekker seg langs dagens E 18.

Naboområdene i sør består hovedsakelig av eksisterende småskala boligområder.



Kart over delområder/ bygninggrupper innenfor sentrum

- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|----------------------------|
|  | Kirkehøyden |  | Stasjonsområde |  | Kontorbyggene i Fjordveien |
|  | Kontor, forretninger og bolig mellom O. H. Bangsvei og Høviksvingen |  | Kontor og næringsbebyggelse i O. H. Bangsvei. | | |

BESKRIVELSE OG VURDERING AV DELOMRÅDER

KIRKEHØYDEN

Registrering

Kirkehøyden med kirke og menighetshus er et sted der folk møtes til spesielle anledninger som gudstjenester, dåp, bryllup osv. Man kan komme til kirken og menighetshuset både med bil og gange fra Sandviksveien. Kjørevei sørøst for kirken går opp til parkeringsplass mellom kirken og menighetshus/bibliotek. Plassen er flat og solrik. En annen atkomst er via turvei sørvest for kirken. Veien fører direkte til kirkes hovedinngang.

Høvik bibliotek ligger i samme bygg som menighetshuset, men i lavere etasje. Inngang til biblioteket er via trappen fra Sandviksveien, eller parkeringsplass ved kirken. Arealet nedenfor biblioteket er solrik og har potensial for et lite fint oppholdsrom. Biblioteket er en viktig møteplass for lokalbefolkningen, både beboere, skoler og barnehager. Her foregår det forelesninger og møter.

Nedenfor i vest for kollen er det bygget et hydrogenstasjon. Stasjonen bryter visuelt og i sin funksjon med kirkehøyden og sentrumsfunksjon for øvrig.

Selve kirkehøyden ligger noe atskilt fra gangareler i byen, samtidig som den har visuell kontakt med blant annet historisk miljø på sørsiden.



Anbefaling

- Dersom man legger inn ny bro nord for kirken, vil man inkludere kirkehøyden mer i byens struktur og knytte kulturminner på begge sider av Høvik tettere sammen.
- Bibliotek og tilknyttet areal kan oppgraderes slik at det brukes mer. Her kunne det passe med innslag av kunst, skulptur som barn kan klatre på og lignende «interaktiv» kunst eller installasjoner.
- Arealer ved bibliotek og mellom menighetshus/bibliotek og kirke har et stort potensial til opphold. Parkering anbefales redusert til biloppstillingsplass for drift og funksjonshemmede. Sambruk av parkeringsplasser i eventuelte nye prosjekter i område øst for kirkehøyden bør vurderes.
- Grønstrukturen og terrenget omkring kirken må ivaretas som et naturpreget område, men det bør vurderes i konseptutviklingen hvordan området kan gjøres mer tilgjengelig for rekreasjon og bruk.
- Hydrogen stasjon anbefales fjernet. Det vises til vedtak av 01.09.2016: *"I medhold av plan- og bygningslovens kap. 19 gis dispensasjon fra regulert formål i plan for etablering av midlertidig hydrogenstasjon, kun fyllestasjon, fram til til det besluttes at området skal disponeres til bygging, drift og/eller vedlikehold av eksisterende og ny E18 eller til annet formål. Så snart det er besluttet at området skal benyttes til annet formål, skal anlegget fjernes for tiltakshavers regning innen en nærmere angitt frist"*.
- Atkomst til kirke kan anlegges mot øst slik det var anlagt opprinnelig.
- Åpne for siktlinjer mellom kirken og sentrum ved å fjerne vegetasjon.



Parkering mellom kirke og meningshuset



Hydrogenstasjon

BESKRIVELSE OG VURDERING AV DELOMRÅDER

NÆRINGSBEBYGGELSE I O.H. BANGS VEI 11 - 29

Registrering

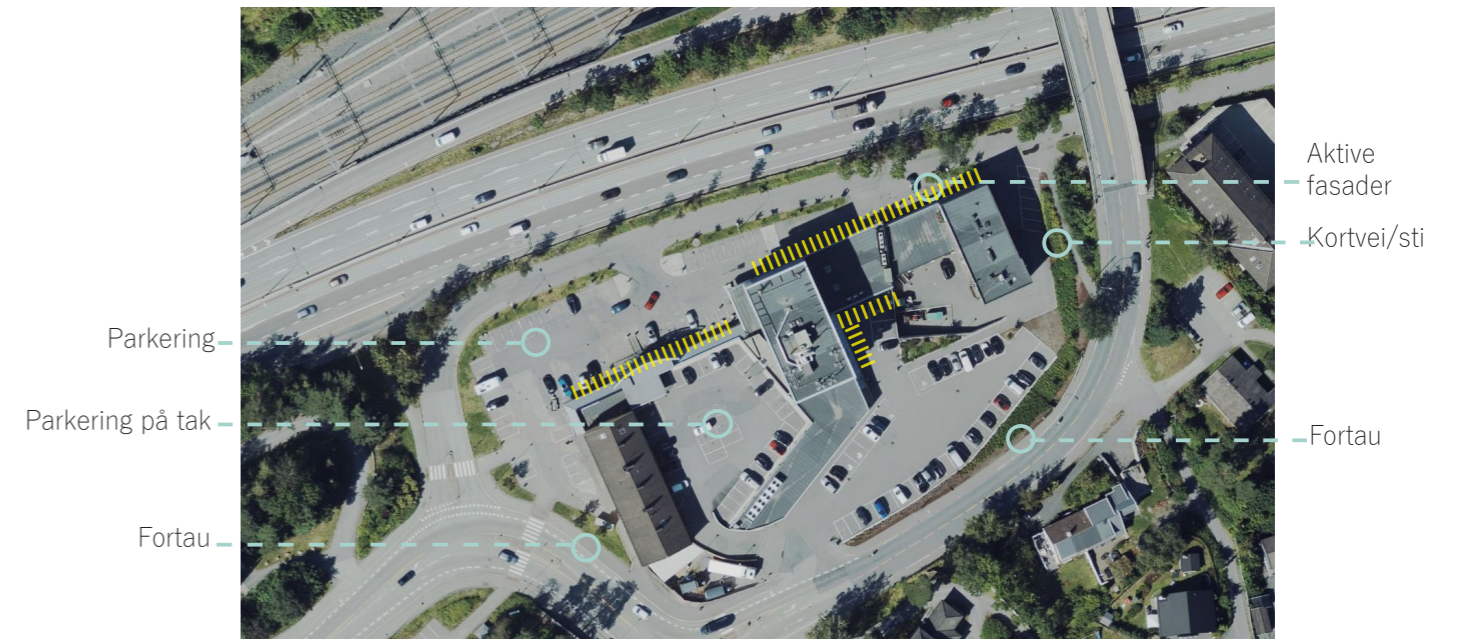
Funksjonene som skaper mest aktivitet innenfor Høvik senterområde er forretninger, service og kontorvirksomheter mellom O. H. Bangs vei og Høviksvingen. Det er per i dag ikke kafeer eller spisesteder i delområdet, derfor er mest aktivitet innenfor åpningstider av forretninger og butikker.

Enkelte butikker har vært her over lang tid og har en historie som kan knyttes til stedet, som for eksempel Meny og nisjebutikken Bitten. Disse er viktige for stedsidentitet og kan fungere som et sted der man kan treffes tilfeldig. Andre forretninger har skiftet eiere mer hyppig, men viktige for aktivitet i byen.

Bygningens plassering danner ikke en rett fasadelinje som forholder seg til gaten, men bygningene i O. H. Bangsvei 15 – 23 har fasade nesten parallelt med veien. Fasadene er utformet med store vinduer i første etasje, noe som tyder på at de var tenkt å tilrettelegge for interaksjon og aktive fasader. På grunn av støy og at fasadene er nordvendt, antas det at byrom ikke er attraktivt for opphold. Byggene i O.H. Bangsvei 3 – 13 er mer tilbaketrukket fra gater/veier og skaper mer utflyttende byrommet. I dag er bygningene omgitt av mye parkeringsareal. Man må gå i samferdselsarealene til kjørevei og parkering, men det er noe areal avsatt kun til gående. Det er satt ut benker noen steder ved inngang til forretninger.

ANBEFALING

- Matbutikken og nisjebutikken er viktige for stedets identitet, disse kan være viktig for videreføring og videreutvikling av Høvik byliv
- Hvis man beholder bygninger i O. H. Bangs vei 15 – 29 kan fasadelinje mot nord være dannede for ny gateløp på bymessige premisser når E 18 legges inn i tunell og støvsituasjon forbedres.
- Utforming av delområdet tilrettelegger ikke til opphold i dag, men har potensial til det.
- Areal ved O. H. Bangs vei 15 – 17 mot sør har potensial å være et byrom og møtested ved riktig utforming.
- Bygningens plassering og spesielt fasadelinje mot sør, danner ikke i dag byrom for opphold og har mange parkeringsflater i flere nivåer. Nye bygninger som danner ny bystruktur i sørlig del ville bidra positivt.



Aktive fasader med atkomst gjennom parkering



Mange asfalterte parkeringsarealer og utflyttende byrom.

BESKRIVELSE OG VURDERING AV DELOMRÅDER

FORRETNINGER I O.H. BANGS VEI 47 - 58

Delområdet karakteriseres av mer innadrettete funksjoner i form av ulike kontorbygninger og servicetilbud. I dag er det fargehandel, all kopi, frisørsalong og massasjesalong, bilpleie osv. Det er også en bensinstasjon med direkte avkjørsel fra E18.

Det antas at bygningens utforming var tilpasset til eiendomsgrenser mot sør for bygg nr. 47 – 55. Bygg nr. 54 – 58 er tilpasset eiendomsgrense mot øst. Bygningenes orientering (fasade og møneretning) sammenfaller derfor med møneretninger med etablert bebyggelse i sør og bryter derfor i mindre grad med den. En del av bygninger grenser mot Helvikmyren.

Mot nord ligger byggene fritt og bygningens fasade danner ikke noe gateløp. Utforming av første etasjer tilrettelegger heller ikke for aktive fasader mot byrom. Det er store parkeringsflater mot bygningens innganger, noen steder i to plan.



Anbefalinger

- Dagens bebyggelse er spredt plassert i området. De fleste funksjonene som er plassert i bygningene i dag, er ikke plassekrevende og kunne etableres i mer bymessig utformet bebyggelse og bebyggelsestruktur.
- Der bebyggelse grenser til Helvikmyren er det viktig å ha spesiell fokus på å skape gode overganger mot parken.
- Det vurderes at området kan transformeres i sin helhet for å oppnå bedre utnyttelse og bymessighet



Delområdet karakteriseres av mye kjøreareal og utflytende struktur



Store parkeringsarealer

BESKRIVELSE OG VURDERING AV DELOMRÅDER

DELOMRÅDET I FJORDVEIEN 1 – 3, VED PLATHEJORDET

Registrering

Delområdet karakteriseres av innadrettete funksjoner, for det meste kontor. Det er også barnehage i den sørøstlige delen. Det er i dag mange ulike leietakere i byggene. Næringsbygget har rundt 25 % ledige lokaler. Antatt grunn til ledighet er behov for oppdatering til dagens standard. Delområdet bebygget med næringsbygg fra 80-tallet. Bygningene har tydelig arkitektonisk uttrykk og særpreg. Det er brukt tegl i utforming av fasade mot Sandviksveien som samspiller med Høvik kirken. Bygningene ligger fritt på tomten, men forholder seg til omkringliggende gater ved at de er plassert parallelt med gateløpet. Utforminger av fasader i første etasje mot gater er innadvendt utformet med fasadelinje trukket inn fra gater. Det er en fin trekke mellom bygningens fasade og fortau.



ANBEFALING

- Som møtested for byen har delområdet lite betydning i dag og nye funksjoner kan vurderes.
- Delområdet fremstår som tidstypisk og enhetlig. Fasader mot Sandviksveien med innslag av tegl, er en del av Høviks stedsbilde. Det anbefales at ved eventuell oppgradering av bygget at teglmaterialet beholdes.
- Bebyggelsen er plassert slik at de har potensial for å bidra til aktivitet i Høvik.
- Program for eventuell ny bruk og oppgradering av bygg anbefales vurdert i videre planarbeid.
- Areal ved krysset Sandviksveien og Fjordveien kan opparbeides slik det fremstår som en del av sammenhengende byrom som inviterer til opphold



Bebyggelse sett fra krysset ved Sandviksveien og Fjordveien domineres av overfalteparkering i dag.



Bebyggelse plassert parallelt med gateløpet (bilde: internett).

BESKRIVELSE OG VURDERING AV DELOMRÅDER

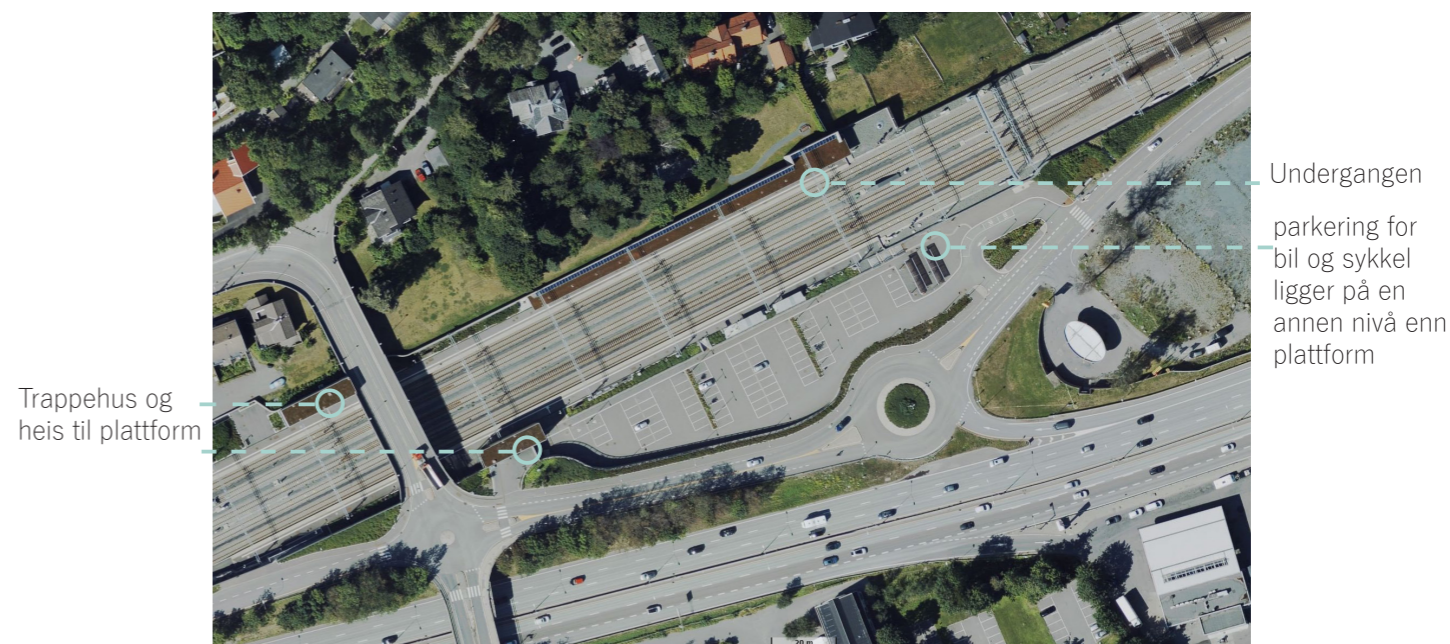
HØVIK STASJON

Registrering

Høvik stasjonsområde har ikke flere funksjoner enn plattform der man venter på tog og pendlerparkering. Stasjonen ble oppgradert i 2015 med ny heis og trappehus. Stasjonen har også fått flere nye avganger.

Undergangen under jernbane er utformet med høy visuell kvalitet og skrå vegg i undergangen ser ut til å brukes til skating og sykling.

Stasjonen er dårlig tilgjengelig fra sentrumsområdet atskilt med rampe mot øst (mot Drammensveien) og rampen mot vest med direkte koblingen til dagens E 18. Rampene har i tillegg en uheldig visuell effekt på bybildet.



Analyse:

- Det er relativt hyppige avganger fra stasjonen. Det kunne derfor være tilrettelagt for aktivitet i form av funksjoner og utforming av byrommet.
- Stasjonen ligger dårlig tilgjengelig (omveier og terrengforskjell) fra senterområder og bør inkluderes mer i byvevet
- Det er terrengforskjell mellom plattform og pendlerparkering. Hvis pendlerparkering ombygges, kan ny bebyggelse/byrom vurderes hevet til nivået med plattform.
- Pendlerparkering beslaglegger mye areal på bakkeplan. Nye løsninger kan vurderes.
- Det kan tilrettelegges for skating også et annet, mer egnet sted i sentrumsområdet.



Pendlerparkering og plattform i forskjellige nivåer



Undergangen er fint utformet, skråvegg brukes til skating.

5.4 SOSIAL INFRASTRUKTUR

REGISTRERING

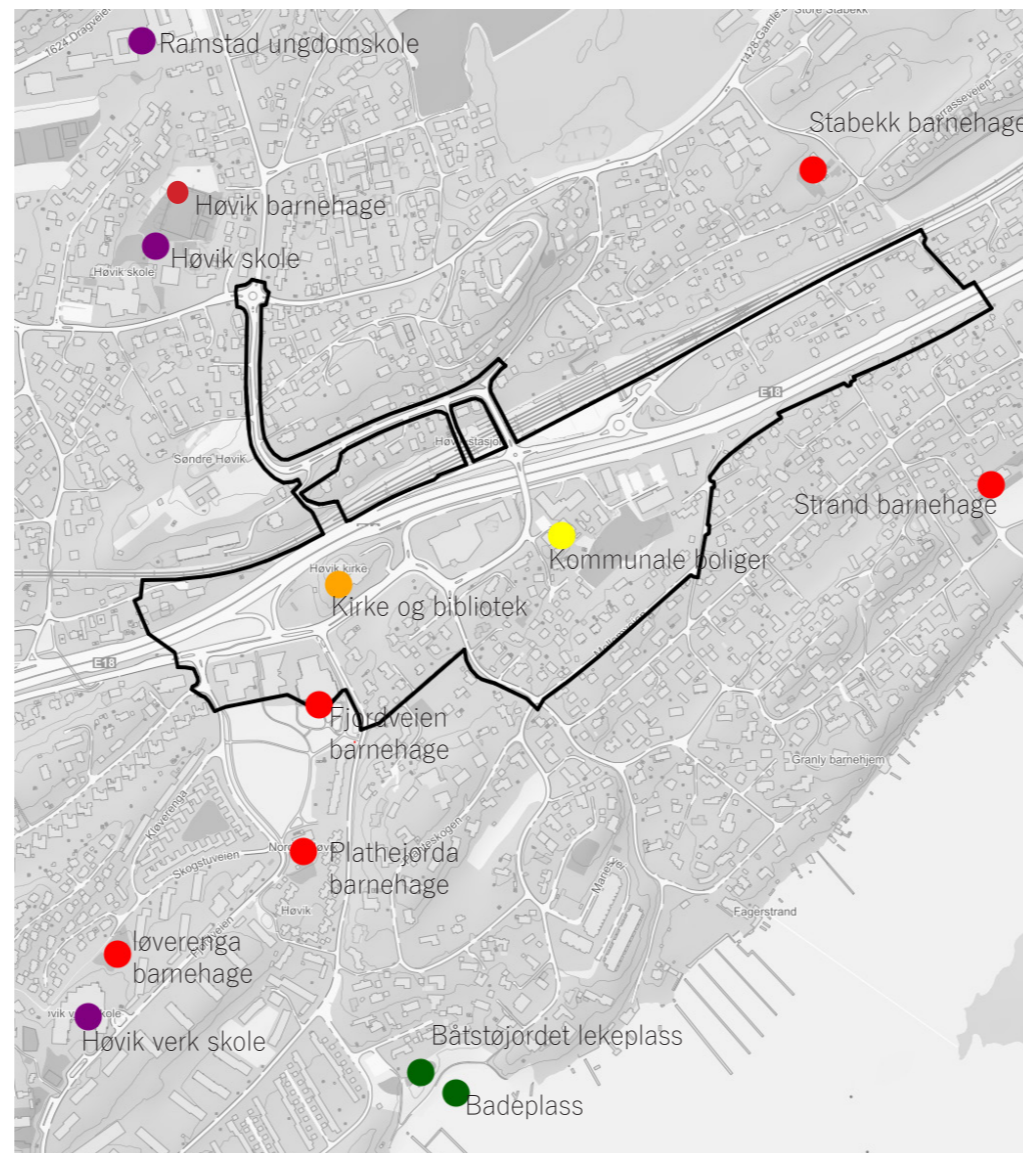
Kirken og biblioteket er viktige institusjoner i området. Biblioteket og kirken arrangerer flere aktiviteter gjennom året, og er samlingspunkter for lokalbefolkningen. Det er flere barnehager i området i dag, mens skolene ligger utenfor planområdet.

I Høviksvingen 2 - 8 eier kommunen et mindre boligfelt med utleieboliger. Disse boligene har en teknisk standard som tilsier at det kan være hensiktsmessig med ny bebyggelse.

Barnehager: Det er utarbeidet en Barnehagebehovsanalyse for riktig dimensjonering av barnehagekapasiteten i kommunen i perioden 2019–2038. Barnehagebehovsanalysen revideres hvert andre år og det foregår nå utredning av ny barnehagebehovsanalyse. For Høvik forventes det at antall søkere vil stige utover i 20-årsperioden, da det er planlagt en betydelig boligbygging fordelt på flere store boligprosjekter i Høvik senter, samt mange små. Det anbefales i denne analysen at det stilles krav om to barnehager på ca. 120 antall plasser ved Høvik senter. Analysen viser samtidig til at tidspunkter og omfang på boligbygging er usikkert, og faktisk etablering av økt barnehagekapasitet må tilpasses løpende. Det foregår nå arbeid med utredning av ny barnehagebehovsanalyse. Det er to eksisterende barnehager i området, samt noen barnehager i relativt kort avstand til planområdet.

Barneskoler: Kapasiteten er presset ved skolene Høvik, Høvik Verk og Stabekk. Planlagt boligbygging i området viser at det er behov for en ny barneskole og nye Ballerud skole skal stå klar til skoleåret 2025/2026. Den nye skolen skal primært avlaste skolekretsene knyttet til skolene Høvik, Høvik Verk, Stabekk og Jar.

Ungdomstrinnet: Det har samlet sett i kommunen vært noe mer ledig kapasitet på ungdomstrinnet enn på barnetrinnet. Den elevtallsvekst kommunen nå har på ungdomstrinnet utfordrer kapasiteten og dette skal løses på kommuneplannivå.



Kartutsnitt viser sosial infrastruktur i området.

ANBEFALING

- Viktige funksjoner av kirken og bibliotek videreføres og forsterkes ved at tilleggende grønt areal opparbeides og tilrettelegges for oppholdt.
- Det kan være behov for å se på andre tilbud av sosial infrastruktur i området, og tilbud som kan treffe deler av befolkningen som har mindre tilbud i området i dag, som ungdom og tenåringer.
- Boligene i Høviksvingen er i dårlig teknisk tilstand, samtidig som eiendom ligger gunstig geografisk. Eiendom kunne, spesiell hvis det utvides til å omfatte større areal kunne utvikles til et boligprosjekt med fokus på boligsosial og tilrettelegging for tredje boligsektor, eller en annen form av bolig som er alternativ til tradisjonell boligmarked.
- Det bør legges vekt på trygge skoleveien fra og gjennom sentrum slik at evt. underkapasitet på en skole kunne dekkes av skolen der det er overkapasitet. De skal kobles til skoleveiene i området rundt.
- Det er store utfordringer med å fremskaffe romslige tomter som egner seg for barnehagebebyggelse. Det bør vurderes om det i større grad kan legges til rette for å integrere barnehagebebyggelsen i annen bebyggelse og at barnehager kan være mindre. Dette vil være en effektiv arealbruk i senterområder.
- Krav til uteareal vil gjøre det særlig utfordrende å plassere to barnehager innenfor planområdet. Det er viktig at tilgjengelig grøntareal opprettholdes for aktivitet og rekreasjon. Av hensyn til effektiv reisemiddelfordeling er det også hensiktsmessig å fordele barnehager jevnt utover, slik at flere får tilgang til barnehager i sitt nærmiljø og at levering kan gjøres med gange eller sykkel. Det også finnes to barnehager i området fra før, og det er ugunstig å samle flere barnehager i et område.

4.5 VEIER OG FORBINDELSER

Kapittelet tar for seg tema bevegelse innenfor og gjennom sentrum med gange og sykkel. Det ses ikke detaljert på trafikkdata siden det forutsettes at det utarbeides egen analyse som grunnlag for ny konseptløsning for samferdsel.

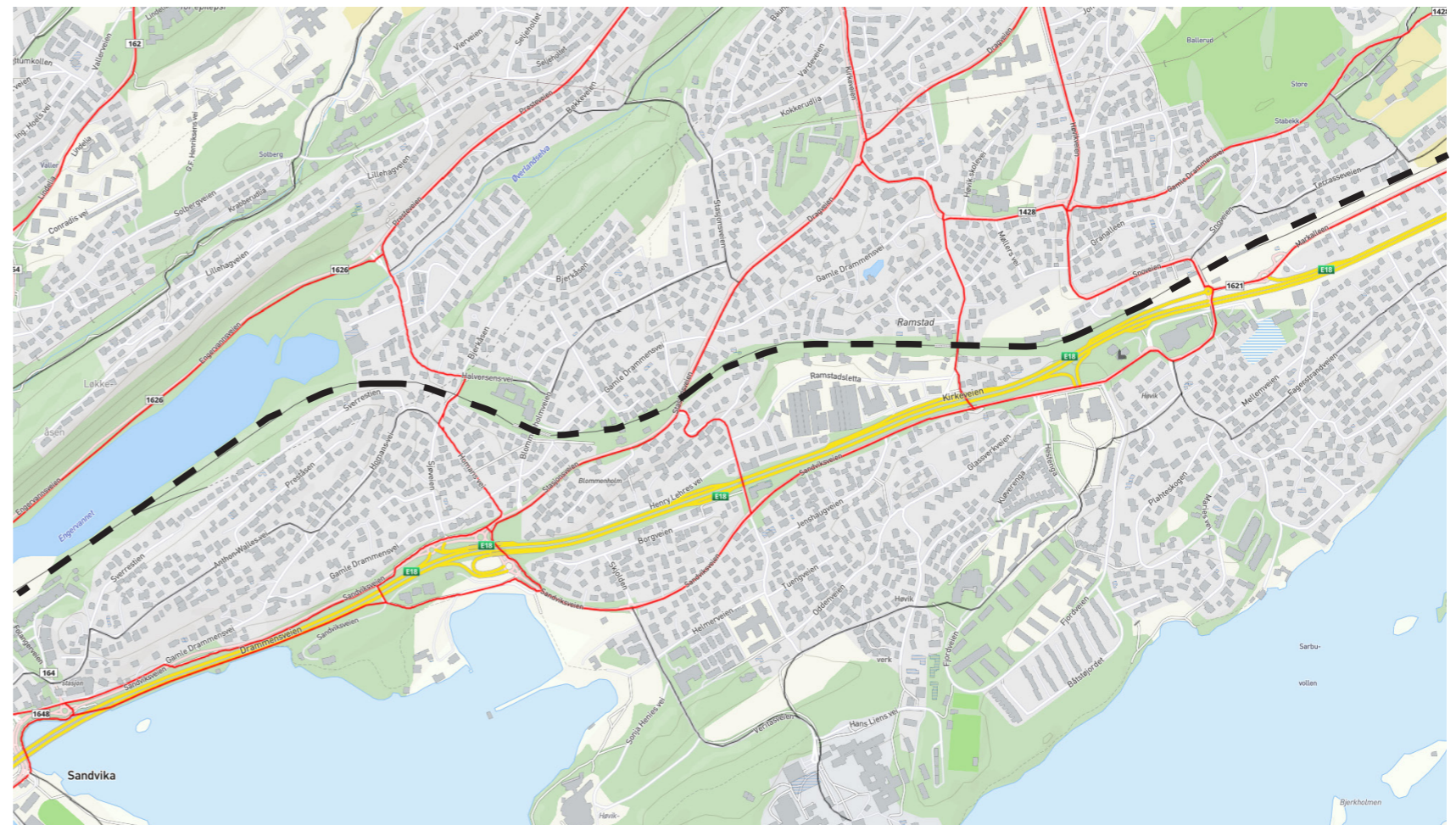
REGISTRERING

Høvik ligger mellom Sandvika og Lysaker og i tilknytning til både E18, jernbanestasjon og sykkelveinett. Det er skiltet sykkelrute for E18 som går i Sandviksveien – Høviksvingen – Drammensveien - Markalleen.

E18 og jernbanelinje er en barriere mellom Høvik sør og Høvik nord og det er to krysningspunktet for myke trafikanter sør-nord: over bru i Høviksvingen og undergang utenfor planområdet i vest ved Ramstadsletta. Avstand mellom disse er ca. 650 meter i luftlinjen. Viktige målpunkter retning nord-sør er og vil være tursti og rekreasjonsområder ved fjord, Ballerud Golf og treningssenter, Ramstad ungdomsskole, Høvik skole (skolekrets nord for jernbanelinje), og Høvik Verk barneskole (skolekrets sør for jernbanelinje).

Det er hyppige avganger med tog (15 min. frekvens) fra Høvik stasjon. Når det gjelder buss, er det regionale og lokale ruter som går gjennom Høvik. Bussholdeplass for regionale ruter ligger i tilknytning til E18, med noen avganger på morgen og ettermiddag.

Sandviksveien, Høviksvingen og Markalleen er de mest brukte lokalveiene i området. Samleveiene har et felt for hver retning og deler kjørebane med buss. Samleveiene har relativt brede kjørefelt og indikerer stedvis en lite urban utforming gjennom senterområdet med delvis midtdeler, lange strekk uten fotgjengerfelt og for enkelte steder smale fortau.



Kart over overordnet mobilitetsystem og plan for sykkelveinett

Dagens E18
 Jernbane
 Hovedsykkelvei
 Sekundær sykkelvei

GANGE OG SYKKEL LOKALT

De fleste lokalveiene i umiddelbar tilknytning til området er smale og lite trafikkerte veier uten opparbeidet tilbud til gående og syklende.

Det er opparbeidet sykkelfelt langs Sandviksveien opp til krysset med Høviksvingen. Videre må syklister forholde seg enten til trafikk i kjørevei eller sykle på fortau.

I forkant av forretningene i O. H. Bangsvei må man gå i samferdselsarealene til kjørevei og parkering eller i smalt areal avsatt til myke trafikanter. Fra forretningsområdet går det en bratt gangvei opp til Høviksvingen fra en side, og en trapp fra andre side.

Snoveien og Høvikveien frem til rundkjøringen ved Høvik skole er opparbeidet med fortau på en side. Strekningen er imidlertid definert som hovedrute i Bærum kommunens plan for sykkelveinett og ligger som prioritert strekning i Handlingsplan for sykkel.

Det er registrert opp til 1300 sparkesykkelturer pr. dag gjennom Høvik. Mesteparten skjer i Sandviksveien – Høviksvingen og opp til stasjonen.

HØVIKSVINGEN OG STASJON

Innenfor planområdet skjer forbindelse sør-nord for myke trafikanter via Høviksvingen, der delen over jernbanelinjen er bredere, og delen over E 18 er smalere. Strekningen over jernbanen er opparbeidet iht. reguleringsplan for Ny Høvik stasjon med et bredt fortau på ca. 3 meter. Derimot er fortausbredden for strekningen over E18, ganske smal, ca. 2 meter eller smalere. Denne strekning er regulert gjennom områdeplan for E18 Lysaker - Ramstadsletta og viser løsning med fortau og sykkelfelt. Slik løsning forutsetter da at bredden til Høvik bru utvides med nye konstruksjoner.

Togstasjonen kan nås via Høviksvingen og trappehus med heis.

Alternativt kan man gå eller sykle ca. 150 meter mot vest langs Drammensveien, og frem til sykkelparkering og inngang til plattform på begge sider av jernbane løst med undergang under jernbanelinje

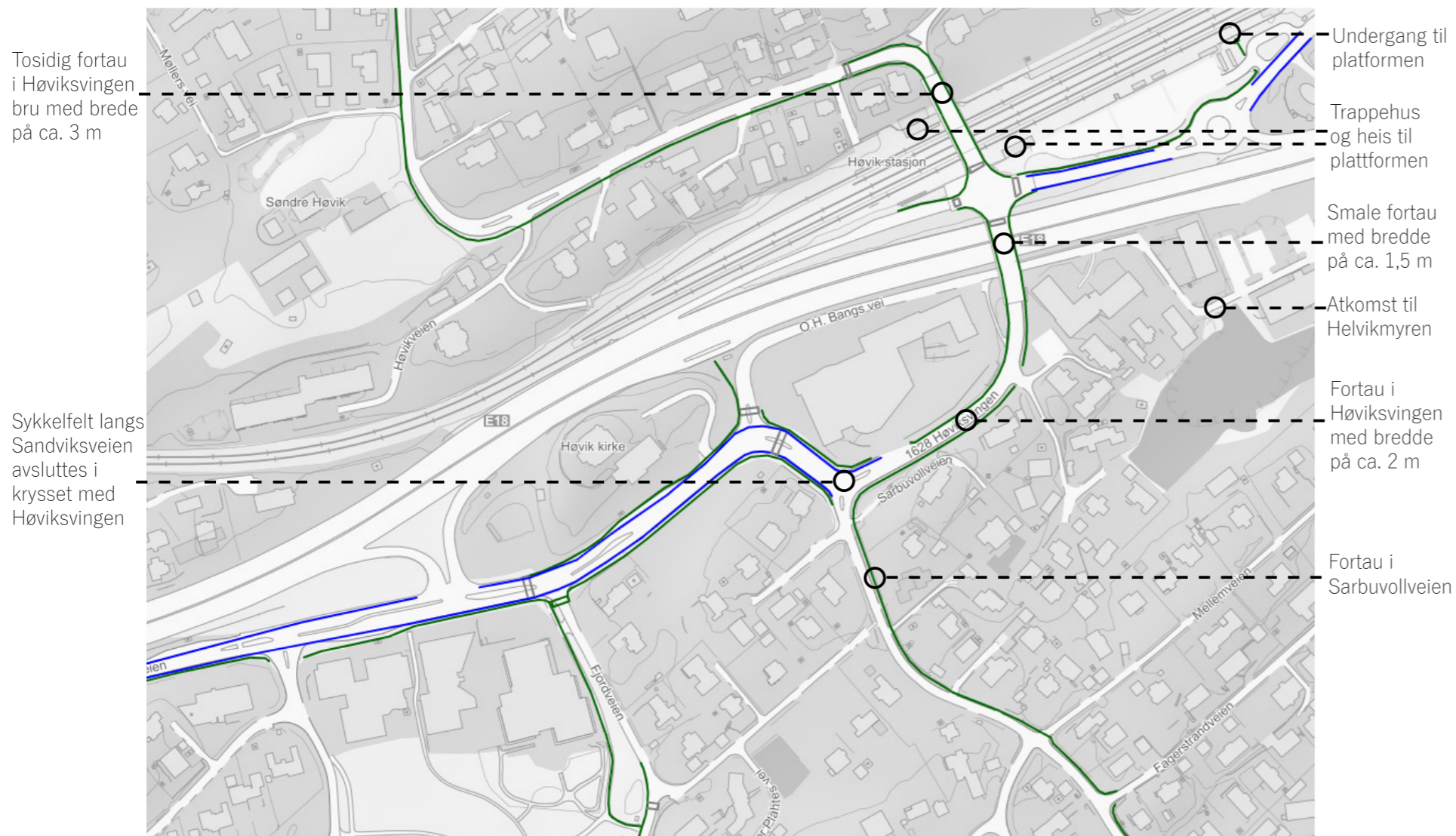
Helvikmyren kan nås via en kobling/ sti for gående fra Bjerkealleen, men denne kan oppfattes som del av privat hage, spesielt hvis man kommer fra øst.

ANALYSE

- Det går nasjonal sykkelrute gjennom Høvik, samt hovedrute som krysser grensen til Oslo og Asker. Man kan derfor velge sykkel som transportmiddel til Sandvika, Lysaker og videre mot Oslo.
- Dagens veinett innenfor planområdet er primært suburbant utformet der biler blir prioritert.
- Selve sentrum er relativt kompakt og målepunktene i sentrum kan nås med gange på 5 – 10 minutter.
- Det er kun to krysningspunkter for myke trafikanter mellom Høvik sør og Høvik nord.
- Smale fortau ved Høviksvingen fram til rundkjøring ved Drammensveien.
- Flere systemskifter for syklister. Sandviksveien er opparbeidet med sykkelfelt fra vest fra Blommenholmkrysset til Høvik senter. Det er sykkelfelt fra Høviksvingen mot Markallen. Det er ikke eget tilbud for syklende på strekningen Høviksvingen og over til Snoveien.
- Areal for gående innenfor senterområdet er dårlig definert, usammenhengende og overlappende med parkering.
- Viktige målepunkter er og vil være togstasjon, butikkområdene, forretninger, service, barnehager og kirke med menighetshus og bibliotek.

ANBEFALING

- Bymessig utforming for typisk gatesnitt. Dette kan være gate med tosidig sykkelfelt, fortau på begge sider, møbleringssone langs fasadeliv, beplantning.
- Ny gatestruktur skal gi bedre tilgjengelighet for gående og syklende, der system for syklende er gjennomgående for de viktigste forbindelser.
- Flere muligheter for kryssing av jernbane. Gang- og sykkelbru fra Snoveien til kirkehøyden vil være et viktig tilskudd særlig til barn og unge som har skole og idrettsaktiviteter på hver side av dagens E18.
- Forbedring av løsning for gående og syklende i Høviksvingen og Snoveien
- Tydelig utforming av atkomster mot Høvik kirke og Helvikmyren. Evt. vurdere flere atkomster mot Helvikmyren.



Kart over forbindelser for myke trafikanter i de sentrale områdene

— Sykkelfelt — Fortau

4.6 GRØNNSTRUKTUR

REGISTRERING

Grøntstrukturen består av større allment tilgjengelig områder, treklynger, enkelte større trær og kantvegetasjon/restarealer samt private hager.

Kirkehøyden er noe preget av gjengroing; enkelte større trær er omsluttet av annen vegetasjon. Kirkehøyden brukes i mindre grad som rekreasjonsområde. Manglende vedlikehold og tilrettelegging, samt trafikkstøy fra E18 vurderes å være noe av årsaken til dette.

Helvikmyren er en åpen gresslette omgitt av enkelte større trær og kantvegetasjon, særlig mot syd. Grøntområdet brukes blant annet til ballspill. Hellvikmyra er noe skjult mellom villabebyggelsen og brukes nok i dag i større grad av de som er kjent i området og bor i nærheten. Hele området har registrert dyrkbar jord av middels verdi. Videreføring som offentlig grøntområde og park vil være i tråd med strategien om å unngå nedbygging av matjord.

Plathejordet ligger sør for planområdet. Det ligger to barnehager ved parken. Arealet er parkmessig opparbeidet med forbindelse på tvers. Øst for Plathejordet, i Viktor Plahtes vei, ligger det en liten balløkke mellom villabebyggelsen.

Bebyggelse og trafikkområder dominerer arealbruken og landskapsbildet i Høvik senterområde. Større trær, kirkehøyden og Hellvikmyra skiller seg derfor ut som svært viktige grønne landskapselementer i området. Grønnstrukturen i villahagene utgjør generelt en stor del av grønnstrukturen.

Det er registrert en naturtypelokalitet i planområdet, naturtype store gamle trær (alm) i Naturbase faktaark. Lokaliteten skårer høyt på størrelse og sprekkebark, og vurderes derfor som svært viktig (verdi A)

Det er også registrert flere fuglearter, også de som står på rødlista.

Samtidig er det gjort mange registreringer av svartliste arter, spesielt langs E18-trasè.

Større trær eller trekker kan være hjemsted for viktige naturtyper som sjeldne sopparter, lav, mose og insekter. Trærne er dessuten viktige tilholdssteder for fugler og flaggermus. Koblingen mellom grønne områder er stedvis mangelfull eller sårbar, og ved å ta vekk det som eksisterer vil man risikere å tape deler av det biologiske mangfoldet. Spesielt større trær er vanskelig å erstatte. Skogsområdet rundt Høvik kirke består av en del grov furu, bjørk, ask, alm og lønn. Flere av askene, almene og lønnen har grov bark som er potensielle leveområder for sopp, moser, insekter og lav.



Kart over grønn struktur

 Allment tilgjengelig grøntareal

 Sammenhengene grønne vegetasjonsarealer

 Registrert naturtype med verdi A, (Ask)



Grønne arealer rundt kirken. Areal mot vest ligger i mer skrålende terreng med tynnere vegetasjon.



Hellvikmyren sett mot sørøst



Store furutrær utmerker seg og karakteristisk for området.



En liten balløke mellom villabebyggelsen.

ANBEFALING

- Området rundt kirkehøyden bør styrkes som et grønt landskapselement og allment tilgjengelig grøntområde. Store trær bør bevares, mens oppslag innimellom bør vurderes tynnet eller fjernet.
- Programmering av Hellvikmyra er viktig når det kommer flere nye boliger i funksjoner i området. Det kan vurderes en mer parkmessig opparbeidelse kombinert med overvannshåndtering, lekearealer og lignende. Området er verdifullt både for beboerne innenfor planområdet, men også for nye Høvik. Det bør sikres gode atkomster til området.
- Viktige trær og treklynger innenfor øvrige deler av planområder bør bevares og sikres reguleringsmessig. Disse har stor estetisk verdi, fungerer som identitetsskapende elementer og har betydning for biologisk mangfold og håndtering av overvann.
- Trekker og grønne rabatter bør etableres langs nye gater og gang og sykkelveier, og kan benyttes for å skape en grønn forbindelse mellom kirkehøyden og Hellvikmyra, og mellom senterområdet og togstasjonen. Det er videre viktig at det også sikres nye uteoppholdsarealer av god kvalitet til boligene som skal bygges. Eksisterende grønnstruktur skal være et supplement til de mer private uteoppholdsarealene innenfor planområdet.
- Det anbefales å styrke muligheten for at det kan etablere seg arter som er viktige for det biologiske mangfoldet både innenfor eksisterende grønnstruktur og for nye områder. Videre er det viktig at det også etableres spredningskorridorer for planter og dyr, mellom de ulike grøntområdene.
- Dette gjøres best ved at det i tillegg til større grøntområder også opparbeides mindre grønne lunger, som mellomstasjoner på spredningsveien. For plante- og dyrelivet er det av stor betydning at avstanden mellom grøntområdene ikke er for stor, uavhengig av om områdene er allment tilgjengelige eller ikke.
- Grøntområdene må ha flere sjikt – markdekke, busk- og trevegetasjon. Dette er avgjørende for å utvikle et robust biologisk mangfold innenfor området. Ved etablering av grønnstruktur anbefales det å bruke stedtilpassete arter i størst mulig grad.
- Ny bebyggelse bør søke å styrke det biologiske mangfoldet med tiltak på for eksempel uteområder, tak og fasader.

4.7 LOKALKLIMA

Lokalklima er et viktig for å skape gode uterom. I dette kapittel skal det ses på lokalklimatiske forhold og gis anbefalinger til utforming uteoppholdsrom.

REGISTRERING

Høvik ligger i avstand fra fjorden og dette gjør at vinden fra fjorden vil bremses noe opp av vegetasjon og bygninger, men allikevel vil være utsatt for værlagsvindene som virker i området. Dette gjelder helårsvind fra sør – sørvest som følge av solgangsbris, samt kald til dels nedbørrik vind fra nordøst.

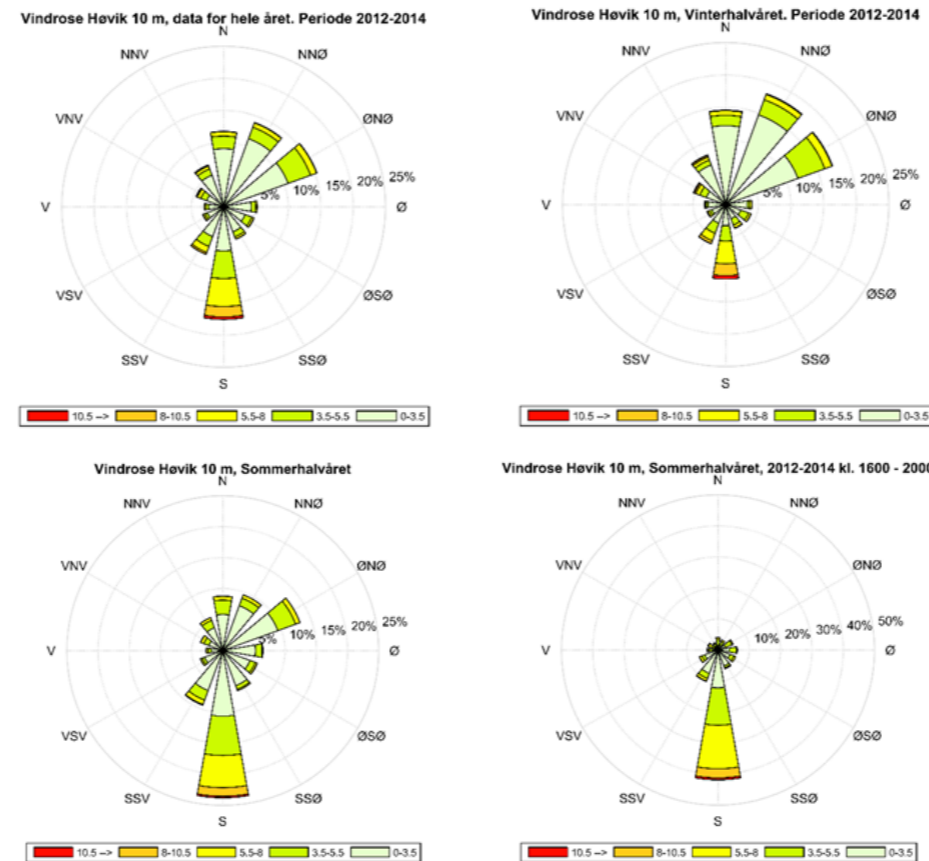
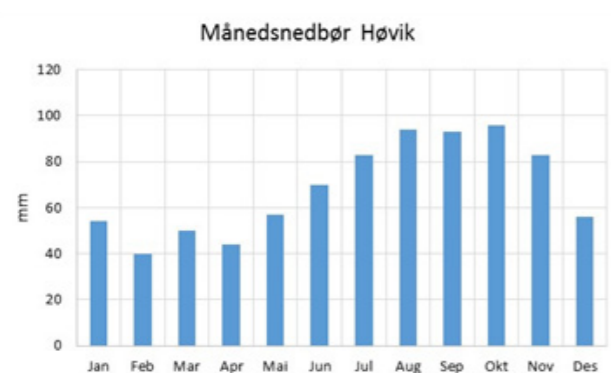
Retningen S (sør) er knyttet til solgangsvinden, som er mest vanlig om ettermiddagen, og vi ser at denne retningen har høyere hyppighet i perioden kl. 16 til 20 på over 40 %.

Kombinasjonen høy vindhastighet (mellom 5 og 10 m/s) og lav temperatur forekommer oftest med vind fra ØNØ.

I vinterhalvåret er vindretningene ØNØ, NNØ og N mer utpregede, mens de høyeste vindhastighetene fortsatt er knyttet til vind fra S.

Planområdet er forholdsvis flatt og kraftige inversjoner med stagnasjon av kaldluft forventes en del av tiden i vinterhalvåret. For dager med dårlige spredningsforhold (inversjon) vil svake vinder fra NØ dominere. Høye konsentrasjoner av luftforurensninger (NO₂ og PM₁₀) vil da trekkes inn mot området fra E18. Luftkvalitetssituasjonen vil forbedres vesentlig når E18 legges i tunnel. Ny analyse for luftforurensning skal utarbeides basert på nye løsninger for lokalveisystem. Helvikmyren ligger lavere og kan være en stagnasjonssone hvor kald luft blir stående, noe som vil potensielt kunne forverre eventuell luftforurensing i området.

Den tørreste måneden er februar (40 mm), mens oktober (96 mm) har høyest nedbør.



Bygningene kan lokalt styre vinden og gi vindforsterkning, jo større bygningen er, jo større effekt. Når vinden strømmer mot bygningen vil retningen på luftstrømmen endres og vinden vil akselereres over toppen eller rundt hjørnene på huset. Vindforsterkningen rundt hushjørner ved bakken kan typisk være på 30-50%. Jo høyere et hus er, jo større vil denne vindforsterkningene kunne bli. På lesiden av hus vil vindhastighetene bli lavere, men turbulens med vindkast vil forekomme. Arealer mellom bygninger, som er orientert i samme retningen som vindretningen, vil også få vindforsterkning.

Vegetasjon og mindre konstruksjoner virker oppbremsende på vind og beplantning er viktig for å skape god vindkomfort.

Komfort knyttet til vind refereres vanligvis til 2 m høyde. Vindhastigheten i 2 m høyde vil typisk være 30-50 % lavere enn i 10 m høyde, avhengig av overflatetype. I 2 m høyde vil imidlertid den lokale variasjonen i vindhastighetene være stor pga av hindringer (bygninger, trær og lignende) som vil kunne gi både oppbremsing og akselerasjon av vinden.

ANBEFALING

Skjerming ved hjelp av husrekker og vegetasjon som går på tvers av retningene S og NØ.

Lokal skjerming av utsatte inngangspartier, uteoppholdsarealer, terrasser og balkonger.

Økt eksponering for vind i bakkeplanet kan forventes hvis:

- Vegetasjon fjernes
- Hus orienteres parallelt med hovedvindretningen S og NØ
- Hushjørner plasseres uten avbøtende tiltak opp mot hovedvindretningene S og NØ
- Høye og brede fasader orienteres mot hovedvindretningen slik at vinden «fanges» og føres ned til bakken.

4.8 OVERVANN

Hensikten med kapittelet er å vurdere om det må avsettes sammenhengende areal til åpne flomveier og gi overordnede anbefalinger for overvannshåndtering.

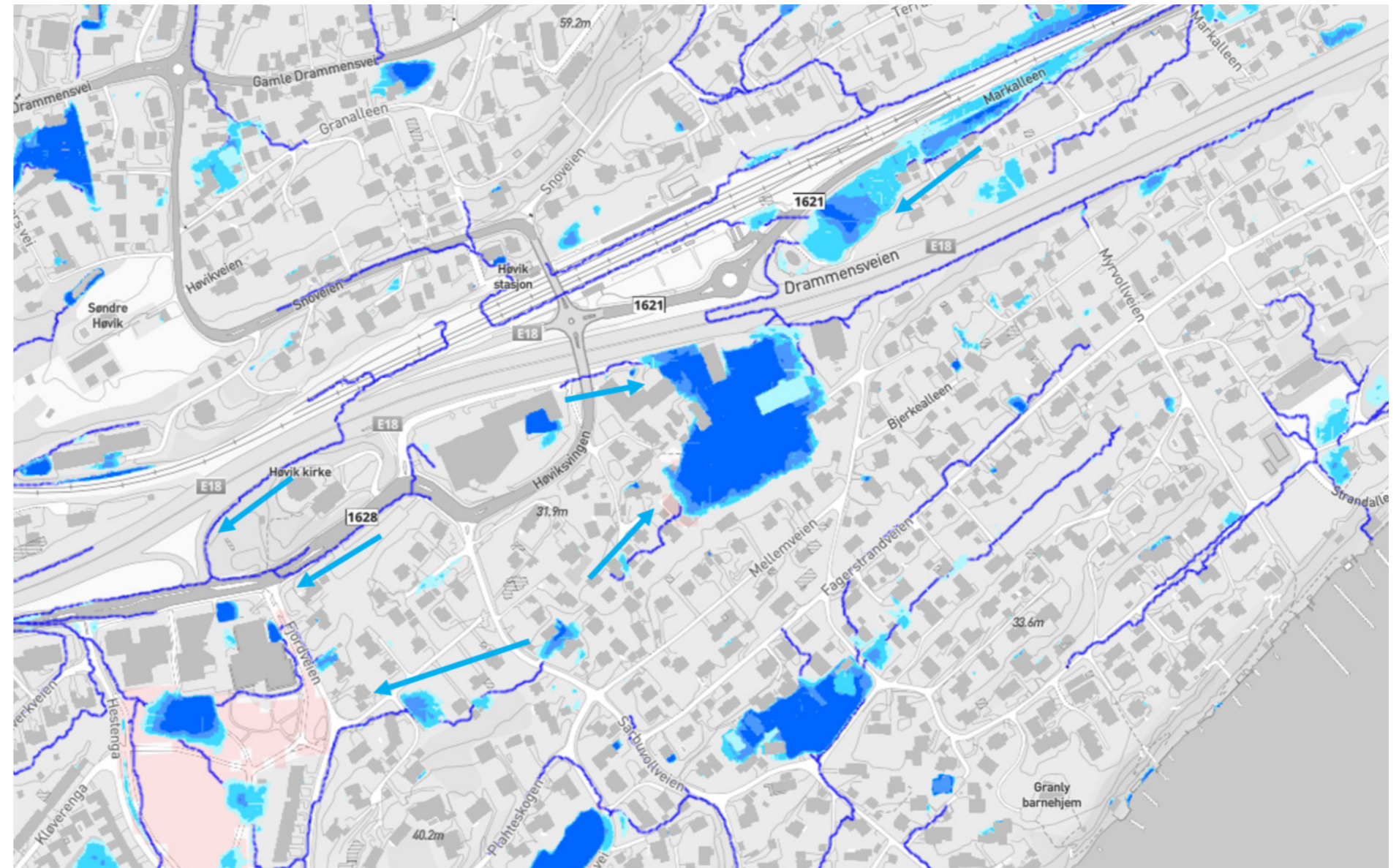
REGISTRERING

Kartet til høyre viser at det er flere steder som ligger utsatt for vannsamling innenfor planområdet. Områdene ligger lavere terrenngmessing og flere av dem sammenfaller med grønnstruktur. Blant annet Helvikmyren i sin helhet og en del av Plathejordet ligger utsatt.

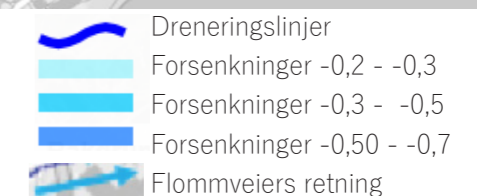
Sekundære flomveier går for det meste langs kjøreveier der det er fordypning i terrenng (grøft), eller gjennom hager i småhusbebyggelse. Kartet viser hvor vann fra et nedbørsfelt samles, og dette indikerer at overvann ikke renner til vassdrag, med samles i området. Det er derfor viktig å håndtere overvann slik at det ikke belaster VA-system og at det sikres åpne flomveier til fordryningsareal og eventuelt resipient.

ANBEFALING

- Bærums kommune sin veileder om [overvannshåndtering](#) legger opp til tretrinnsstrategi for håndtering av overvann. Tretrinnsstrategien skal legges i grunn for videre konseptutvikling og planlegging av området.
- Kravet i kommuneplanens arealdelen om min 0,7 BGF (blågrønn faktor) legges til grunn for videre utviklingsprosjekter. Det anbefales at den norske standard for blågrønn faktor benyttes.
- Eksisterende grønne områder bevares og tiltak vurderes for å opprettholde et balansert biologisk mangfold.
- Området ved O. H. Bangsvei ved Hellvikmyra opparbeides med flere tiltak for overvannshåndtering siden det er lavtliggende område med stor risiko for oppsamling av vann.
- Større innslag av vegetasjon øker infiltrasjonsevnen og det anbefales å bevare eksisterende trær som er del av grønn strukturen i størst mulig grad.
- Sekundære vannveier vil endres som resultat av transformasjon og nytt veisystem. Det er viktig å ta hensyn til vannveier slik at det ikke oppstår oversvømmelser der de kan gjøre skader eller at det tilrettelegges til trygg bortføring av vann til resipient eller fordryningsareal.



AKTSOMHETSKART FOR MULIG VANNSAMLING OG SEKUNDÆRE FLOMVEIER



05

TIDLIGERE MULIGHETSSTUDIER

UTGANGSPUNKT OG ARBEID MED MULIGHETSSTUDIER

I perioden 2018 – 2020 var det utarbeidet fire mulighetsstudier med bakgrunnen av oppfølgingen av kommunestyrets vedtak om optimalisering av reguleringsplan for «E18 – korridoren Lysaker – Ramsatadsletta med tverrforbindelsen Gjønnes – Fornebu» på Høvik. I kommunestyrets vedtak forutsettes det at løsningen slik det er regulert i reguleringsplanen, blant annet bussbru, må optimaliseres for i større grad sikre en stedstilpasset løsning, prioritere myke trafikanter høyere, samt sikre et framtidig byutviklingspotensial i området. Den nye E18 i tunnel under området ligger fast og endringer av denne har ikke vært en del av arbeidet. Samtidig har mulighetsstudiene måtte forholde seg til føringer gitt i kommuneplanens arealdel, der store arealer innenfor langsiktig vekstgrense er avsatt til ulike former for transformasjon.

Bærum kommunen engasjerte Norconsult til å utarbeide et mulighetsstudie "Reconnecting Høvik" Konseptet foreslo blant annet å legge bussveien ned på bakkeplan samt å samle Sandviksveien og ny lokalvei i én felles trase sør for dagens senterområde.

I etterkant av dette arbeidet utarbeidet Statens vegvesen et alternativt konsept. Bakgrunnen for dette, var at løsningen ikke kunne forutsette innløsning av flere nye eiendommer slik Reconnecting Høvik la opp til. Videre vurderer Statens vegvesen at sjansen er stor for at mindre eller større hendelser i E18- tunnelen vil oppstå relativt hyppig – noe som kan medføre et «sprengt» veinett på overflaten. Vegvesenets alternativ ble kalt "Flettverk Høvik" og foreslo i likhet med Reconnecting Høvik å legge bussveien ned på bakkeplan, flere tverrforbindelser for gående m.m

Mens vegvesenet jobbet med sitt konsept, tok velene i Høvik kontakt med Niels Torp arkitekter AS, og fikk utarbeidet et tredje mulighetsstudie kalt Urban Landsby Høvik. Dette konseptet også

foreslås å separere gjennomgangstrafikk og interntrafikk, men skiller seg likevel i stor grad fra de andre ved at Høviksvingen bru er kuttet foran dagens E18, mens det etableres bru for gående og syklende fra Høvik nord til Høvik sør. Biltrafikken er tenkt sikret adkomst til Snoveien via av- og påkjøringsramper fra den nye lokalveien.

I begynnelsen av 2020 engasjerte kommunen Rodeo arkitekter til å utarbeide mulighetsstudien basert på tidligere mulighetsstudier. Studie viser en mulig komprimering av samlevei og sykkelvei hvor en større andel av gatesnittet avsettes til fortau, vegetasjon og overvannshåndtering. Det var sett på fleksibilitet i vegsnitt for samleveien, slik at situasjoner med avvik i Høvik tunnelen kan håndteres.

Det er særlig organiseringen av tre strukturelle hovedfunksjoner som har vært styrende for de ulike konseptene i prosessen:

- Lokalvei: En lokal vei/ gate som skal betjene trafikk lokalt Strand - Ramstadsletta. I en normalsituasjon er det beregnet en ÅDT på ca. 10 000. Dersom tunnelen stenges helt, eller delvis, vil veien få en avlastnings-/ omkjøringsfunksjon og fungere som omkjøringsvei for (deler av) E18- trafikken.
- Bussvei: Det er regulert separat bussvei med areal tilsvarende ett bussfelt i hver retning i gjeldende plan i E18 planen. Mulighetsstudiene skulle se på løsning for separat bussvei på bakkenivå.
- Hovedsykkelvei: Langs hele E18- tiltaket er en langsgående separat løsning for syklister regulert med 4,5 meters bredde.

KORT OPPSUMMERING AV MULIGHETSSTUDIENE

Felles for alle mulighetsstudiene var at det foreslås flere tverrforbindelser for gående og syklende Høvik nord og sør: etablering av en gang- og sykkelbro fra Snoveien til kirkehøyden og kulvert under jernbanesporene for å bedre tilkomsten til plattform og koblinger fra nord til sør på Høvik.

Gjennom arbeidet med studier var løsning der lokalvei separeres fra boligveier vurdert som den optimale løsningen. Dette fordi slik løsning krever mindre innløsning av arealer, og trafikken ved avvikssituasjoner i Høviktunnelen ikke flytter ut i boligater

Tre av fire mulighetsstudier foreslår sykkelveien på sørside av kirkehøyden for å redusere inngrep i landskapet. Mulighetsstudie Høvik foreslår det på nordside for å få bedre flytt.

I tre av fire mulighetsstudier foreslås det at rampen mellom jernbanelinje og dagens E 18 mot vest og rampen mellom stasjonen og Drammensveien tas bort. Dette vil bedre tilgjengelighet til stasjonen, forbedre bybilde og åpne for flere muligheter for utvikling. I mulighetsstudie Landsby Høvik foreslås det å bruke rampene som atkomst til Snoveien fra den nye lokalveien, mens dagens bro fra Snoveien til Høviksvingen kuttet ved jernbaneovergangen. Det foreslås å erstatte den med ny gang- og sykkelbro.

MULIGHETSSTUDIENE UTARBEIDET I 2018

CONNECTING HØVIK

Utarbeid av Norconsult på oppdrag fra Bærum kommune

Løsningern foreslår en klar bystruktur og sammenheng mellom sentrum, stasjonen og kirken fra alle sider. Rampen mellom Høvik stasjon og Høvik sentrum tas bort bort for å få forbindelser på tvers i samme plan.

1. Bussveg føres gjennom Høvik sentrum og over den sentrale plassen ved knutepunktet.
2. Den nye lokalveien forbi Høvik legges sør for dagens sentrum sammen med sykkelvei.
3. Det lages ny forbindelse under jernbanen i nord-sør- retning for gående.
4. Ny gang- og sykkelbro ved kirken som krysser over bussvegen og jernbanen.
5. Bilen krysser jernbanen og bussveien i bro (Høviksvingen) som tidligere, med tilbud for syklister og gående.
6. Ny kobling fra undergang.

Sammenslåing av Sandviksveien og lokal vei vil frigi flere arealer, men ved avvikssituasjoner der et eller begge tunneløpene stenges, vil all trafikkavvikling for motoriserte kjøretøy (ikke buss) skje på lokalveien. Dette var vurdert i medvirkningsrunde som uakseptabelt. Løsningen forutsetter mye grunnerv. Overgangen mellom eksisterende bebyggelse og nytt er ikke tilstrekkelig håndtert og virker ruvende.



HØVIK FLETTVERK

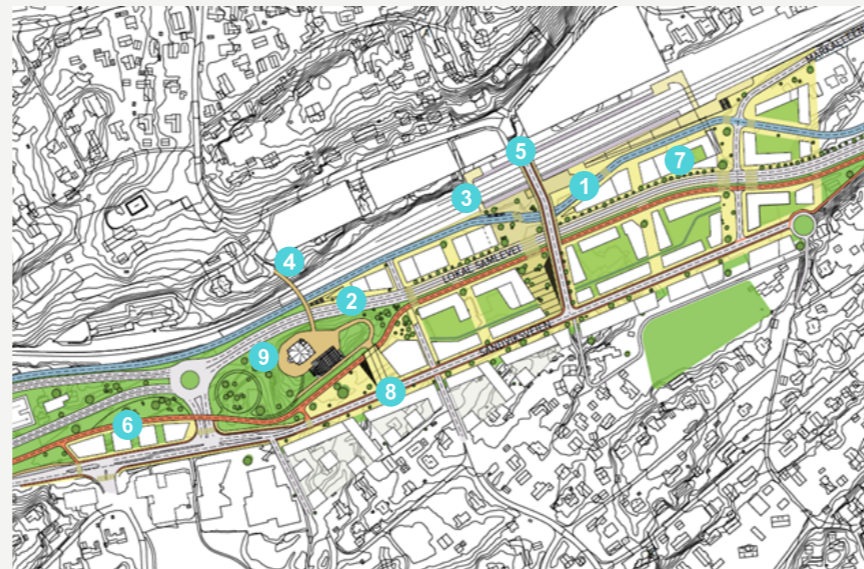
Utarbeid av Aas-Jacobsen på oppdrag av Statens vegvesen

Løsningen tar utgangspunkt i gitte forbindelser på Høvik: topografi og grøntstruktur, bebyggelsesmønster. Fokus på robust avvikling i avvikssituasjoner. Rampen mellom Høvik stasjon og Høvik sentrum tas bort for å få forbindelser på tvers i samme plan.

Høviksvingen bru foreslås å integrere i bystruktur ved å etablere bygg på den ene siden av broen, og trapp/amfi på den andre siden. På denne måten tas terrengforskjellene opp i landskapet og bebyggelsen.

1. Bussvei på bakken nær jernbanen men bøyet for å få bedre byrom.
2. Lokal samlevei i hovedsak i dagens E18 trasse.
3. Ny forbindelse under jernbanen i nord-sør- retning for gående.
4. Ny gang- og sykkelbro ved kirken som krysser over bussvegen og jernbanen.
5. Bilen krysser jernbanen og bussveien i bro (Høviksvingen) som tidligere, med tilbud for syklister og gående.
6. Sykkelvei foreslås ført sør for kirken.
7. Næringsbånd mellom bussvei og lokal samlevei.
8. Sandviksveien blir en lokal boliggate
9. Kirken eksponeres som fondbygning i hovedgaten.

Ny boliggate i sør krever grunnerv og innebærer at bebyggelsesstruktur mot gata på sørside tilpasses til gateføring.



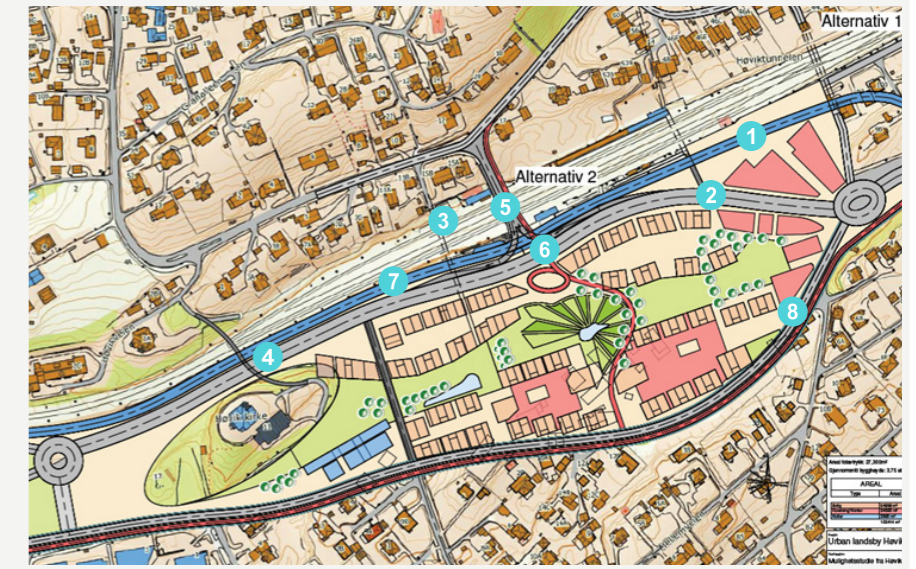
LANDSBYEN HØVIK

Utarbeid av Niels Torp arkitekter som innspill fra vellene i Høvik

Fokus på kvartaler med innvendige gårdsrom og sammenhengende grøntområder. Trafikken samles på hver side av senterområdet.

1. Bussvei føres sør inntil jernbanen på bakkeplan.
2. Lokalveien ligger parallelt med bussveien i den sentrale delen.
3. Ny forbindelse under jernbanen i nord-sør- retning for gående.
4. Ny gang- og sykkelbro ved kirken som krysser over bussvegen og jernbanen.
5. Høviksvingen foreslås å kutte ut slik at man ikke får veianlegg på tvers av området.
6. Ny Høvikbro forbehold gående og syklende.
7. Trafikken føres i på- og avkjøringsramper fra lokalveien til Høvikbroa.
8. Sandviksveien forlenges mot øst og treffer lokal samlevei i en runskjøring i øst. Sykkelveien går parallelt.

Broen fra Snoveien til Høviksvingen foreslås å kutte etter overgangen av toglinjen. Det argumenteres med at en bilbro som lander midt i kjernen av senterområdet vil være uheldig. Ulempen med denne løsningen er at rampene til lokalvei gir uønskete fysiske og visuelle barrierer. Trafikalt øker trafikken på lokalveien på grunn av omkjøringer og i en avvikssituasjon vil det bli blandet trafikk mellom «E18-avvikstrafikk» og lokaltrafikken.



MULIGHETSSTUDIE - "HØVIK"

Utarbeidet av Rodeo arkitekter på oppdrag av Bærum kommune, 2020.

Løsningen tar utgangspunkt i gitte forhold på Høvik: eiendom, topografi og grøntstruktur, bebyggelsesmønster, verdifull bygningsmasse og kulturminner. Rampen mellom Høvik stasjon og Høvik sentrum tas bort for å få forbindelser på tvers i samme plan.

Studiet foreslår å integrere Høviksvingen bro i bystruktur ved å etablere bygg på den ene siden av broen, og trapp/amfi på den andre siden. På denne måten tas terrengforskjellene opp i landskapet og bebyggelsen.

Barnehagens utearealer legges inn i Helvikmyren og at barnehages bygg definerer torg, noe som er uønskelig.

1. Bussvei på bakken ligger nær jernbanen men bøyer mot Høvik torg for å få bedre flytt.
2. Lokal samlevei legges mer sentralt i forhold til siktlinje mot Høvik kirke og får urban utforming.
3. Ny gang- og sykkelbro fra kirkehøyden mot Høvikveien.
4. Bilen krysser jernbanen og bussveien i bro (Høviksvingen) som tidligere, med tilbud for syklist og gående.
5. Sykkelvei foreslås ført nord for kirken.
6. Næringsbånd mellom bussvei og lokal samlevei.
7. Sandviksveien blir en lokal boliggate, trasseføring tilpasset eiendomsforhold.
8. Kirken eksponeres som fondbygning i hovedgaten.
9. Utearealer til barnehage innenfor Helvikmyren.



ANBEFALING TIL VIDERE PLANARBEID

Ideer fra arbeidet med mulighetsstudier er allerede delvis tatt inn i planarbeidet, der det foreslås å inkludere areal for mulig ny bru fra kirkehøyden for gående og syklende, samt kulverten under jernbanelinje.

Etter stortingets vedtak er det endrete rammer for prosjektet, men foreslåtte ideer og løsninger kan brukes i konseptutvikling som diskusjonsgrunnlag. I den nye konseptutviklingen legges det også stedsmessige forutsetninger sterkere i grunn enn det var gjort i mulighetsstudiene. Det forutsettes at konseptutvikling foregår som en dialogprosess med andre aktører i området. Nedenfor kommenteres det de tre strukturelle hovedfunksjoner som har vært styrende for mulighetsstudiene, men i ny kontekst etter Stortingsvedtaket.

Lokal samlevei: Veien skal betjene bilister lokalt med beregnet ÅDT på ca. 10 000. utfordringer ligger i at veien skal brukes i avvikssituasjoner når tunnelen er stengt. Det ønskes mer bymessig utforming og det er viktig å vite hvor ofte avvikssituasjoner kan oppstå. Dette kan være avgjørende for attraktivitet for publikumsrelaterte funksjoner i første etasjer og generelt utforming av bebyggelse.

Bussvei: Bussvei som del av E18 tiltaket utgår og er ikke lenge krav fra SVV. Det skal allikevel gå lokalbuss gjennom området og det er ønskelig å sikre god fremkommelighet for buss. Alternativ der egen bussvei kan fungere som bilvei ved avvikssituasjoner kan vurderes på nytt.

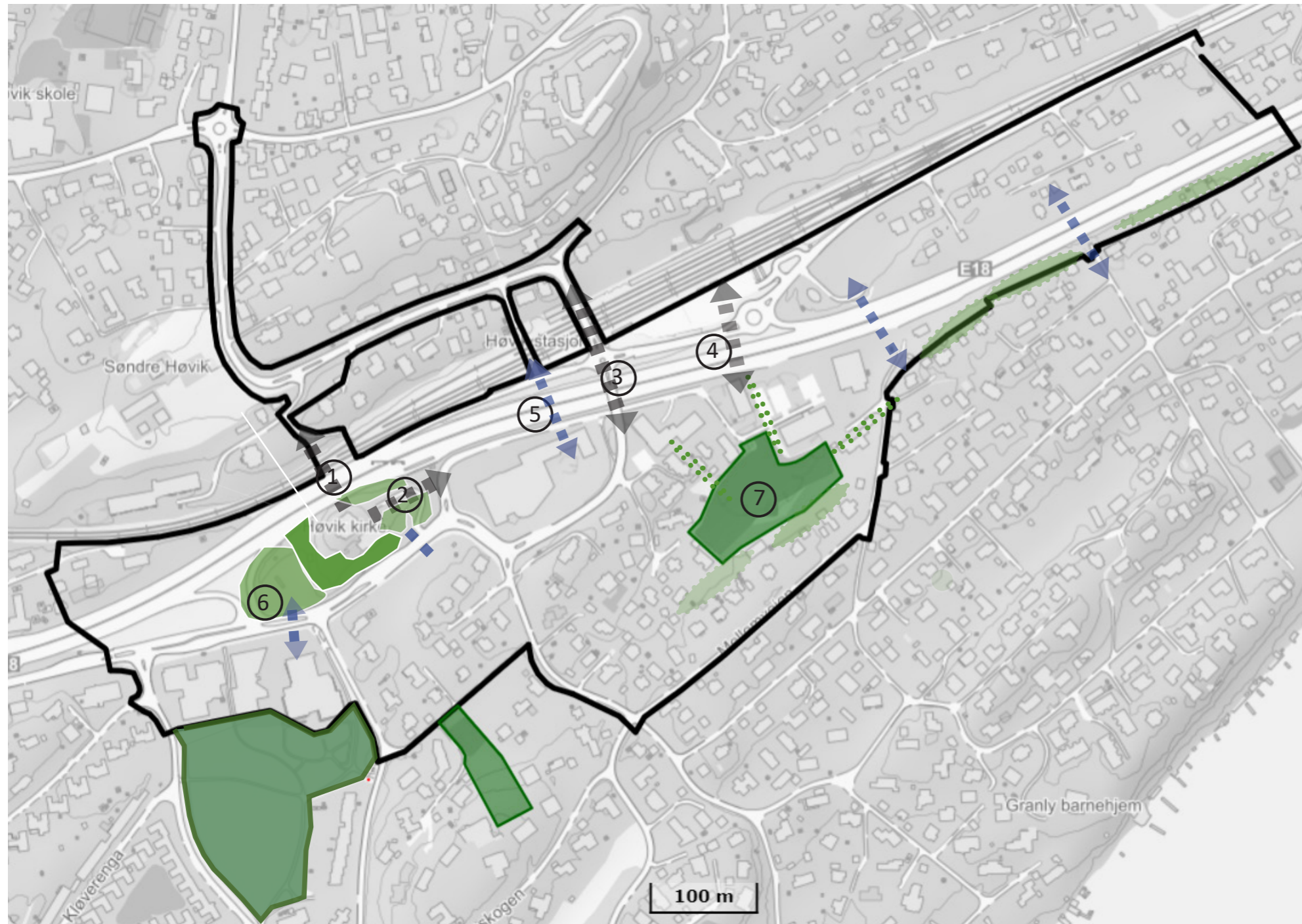
Sykkelvei: Det er i dag opparbeidet sykkelfelt syd for E18, langs Sandviksveien, mellom Blommenholmkrysset og Høvik. I gjeldende regulering for E18 ligger ny hovedsykkelvei på sydsiden av E18. Det har vært diskutert om hovedsykkelveien bør omreguleres til nordsiden av dagens E18 for å få bedre dekning for områdene nord for E18.

06 ANBEFALINGER FOR VIDERE KONSEPTUTVIKLING

PREMISSER FOR KONSEPTUTVIKLING:

- Snu om fra bybilde dominert av bilbruk og veier til bybilde med gatestruktur på bymessige prinsipper, der gående og byliv prioriteres. Viktige målpunkter og Høvik kirke som et landemerke, skal være utgangspunkt for dannelse av ny bystruktur. Bygninger plasseres med hensyn til det nye bystrukturen og slik at de danner byrom og tilrettelegger for møtesteder.
- Møteplasser og byrom utformes slik at det unngås økt eksponering for vind på bakkeplan fra dominerende vindretning.
- Tilstrebe at boforholdene for etablerte småhusområder forbedres, ved at det tenkes på overganger mellom sentrumsformål, eller samferdselsformål, spesielt langs dagens E18.
- Overvannshåndtering inkluderes i byrommet som estetiske elementer. Håndteringen av overvann bør koordineres mellom de ulike utbyggingsfeltene for å sikre at den åpne overvannshåndteringen og tretrinnsstrategien vil fungere. I felles planprogram med byplangrep må man fastsette overordnet strukturer for håndtering av overvann med flomveier og annen tiltak. Det bør vurderes i videre arbeid om det kan være innslag av tegl i materialbruk i fasader som er i samme siktlinje som kirken.
- Eksisterende grønne- og landskapsverdier som store trær, landskapstrekk og sammenhengende grøntstrukturer bør vurderes innarbeidet i fremtidig bebyggelse. Vegetasjon skal benyttes for å skape gode overganger mot nabobebyggelsen. Framtidige bygater bør ha gatetrær.
- Naboområdene består hovedsakelig av eksisterende småskala boligområder. Det skal vurderes i planarbeidet hvordan fremtidige områder skal forholde seg til de eksisterende områdene på en skånsom måte og med gode overganger.
- Det bør vurderes om det i større grad kan legges til rette for å integrere barnehagebebyggelsen i annen bebyggelse og at barnehager kan være mindre. Dette vil være en effektiv arealbruk i senterområder. Plassering av barnehage må defineres i videre planarbeid.
- Planen må sikre tilgjengelighet mellom stasjonen og senter området. Man må jobbe for å redusere barriere virkning av jernbane.
- Høvik kirke fremheves som et synlig og karakteristisk landemerke i området gjennom å utnytte gode siktlinjer, etablere tydeligere forbindelse mot sentrumsområdet og fjerning av yngre løvtrevegetasjon
- Siktlinjer mot bygningsmiljø i Snoveien bør vurderes som et aspekt for utforming av byrom som vil bidra til rikere bybilde.
- Det skal sies på løsning som åpner for bedre tilgjengelighet til stasjon og forbedrer bybilde.
- Beregning av MUA ikke skal dekkes innenfor Helvikmyren.

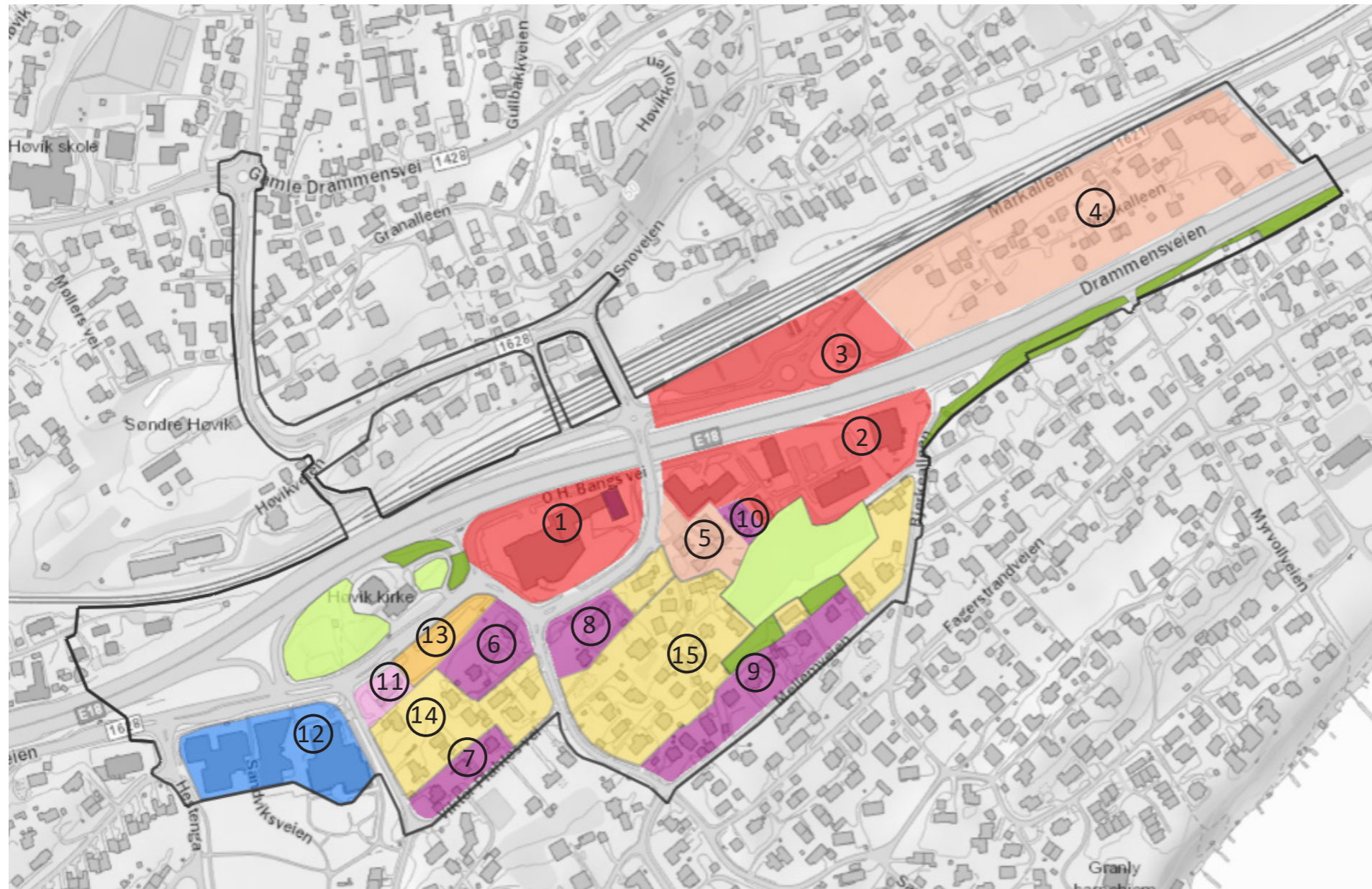
ANBEFALINGSKART: FORBINDELSER OG GRØNT STRUKTUR











- Viktige forbindelser Sekundære forbindelser Grønne forbindelser Grønne bufferzoner Grønne arealer som skal videreutvikles og tilrettelegges for opphold/ aktivitet. Grønt areal utenfor planområdet er vist som del av grønstruktur.

1. Ny gang- og sykkelbro fra kirkehøyden til Høvikveien. Broen vil bidra til at kirkehøyden inkluderes i bystrukturen i større grad, samt at det vil være en viktig kobling for skolebarn og andre brukere i området.
2. Reetablere forbindelse mot øst fra Høvik kirke
3. Koblingen mellom områdene mellom nord og sør via Snoveien mot Høvik sentrum skal styrkes.
4. Høvik stasjon skal sikres god tilgjengelighet til sentrumsområder. Atkomst til perrong fra sentrum i samme plan skal utredes.
5. Behov for undergang kan vurderes i videre arbeid. Dette koordineres med pågående reguleringsplan øst for Høviksvingen bru der det er satt krav om ny undergang.
6. Det tilrettelegges for park eller aktivitetsareal nedenfor for kirken. Programmering vurderes i videre planarbeid.
7. Helvikmyren ivaretas som grønt areal og viktig fordrøyningsareal for overvann. Det skal vurderes program som tilrettelegger for aktivitet. Det bør sikres gode og inviterende atkomster til arealet fra sentrumsområdet. Vegetasjon i sørlig del skal bevares for å fungere som skjerm mot etablert boligbebyggelse i sør.

ANBEFALINGSKART: OMRÅDER FOR BEBYGGELSE



- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | Delområder som anbefales å transformere - hovedsakelig sentrumsformål - kontor, handel, bolig osv. |  | Bygninger/miljø med verneverdi |
|  | Bygget bør vurderes bevart, men helhet i bystruktur og byrom er avgjørende for vurdering |  | Hensynssone vern videreføres |
|  | Delområdet transformeres - hovedsakelig boligbebyggelse |  | Arealbruk avklares i videre planarbeid |
|  | Bebyggelse hovedsakelig videreføres, bruk avklares i videre planarbeid |  | Boligbebyggelse hovedsakelig videreføres, bruk avklares i videre planarbeid |

1. Delområde transformeres der prinsipper om bymessighet skal legges til grunn. Fokus på finmasket nett av gode og komfortable byrom og publikumsrelaterte funksjoner. Bygget i O. H. Bangsvei 23 -31 og 15 -17 bør vurderes bevart, men helhet i bystruktur og byrom er avgjørende for vurdering.
2. Delområdet transformeres med samme prinsipper om bymessighet. Gode koblinger til områder rundt er viktige.
3. Høvik stasjon skal sikres tilgjengelighet til sentrumsområder. Delområdet kan utvikles til byområdet med publikumsrelatert program. God kapasitet for pendelparkering er viktig, men overfaltedparkering kan erstattes med parkeringshus/ kjeller.
4. Delområdet mellom Markalleen og dagens E18 skal transformeres med ny bebyggelse. Fokus skal ligge på gode bokvaliteter og utformes med gode uterom, forbindelser og kobling til Høvik sentrum og stasjonen. Det kan vurderes forbindelser til bebyggelse på motsatt side av dagens E18.
5. Kommunale boliger transformeres til et nytt prosjekt med fokus på sosial bærekraft.
6. Bebyggelse i Sarbuvollveien 2A, 1, 3 og 5 vurderes bevart, evt. ny bebyggelse mot Sandviksveien og gatestruktur bør ses i sammenheng med de verneverdige bygg.
7. Bebyggelse i Viktor Plahtes vei vurderes bevart.
8. Bygninger og høyere trær i Sarbuvollveien 2A og 4A vurderes til bevaring i videre planarbeid.
9. Villabebyggelse i Mellemveien vurderes som hensynssone med verneverdi i en eventuell reguleringsplan.
10. Bebyggelse med verneverdi anbefales bevart og integreres i fremtidige bystruktur.
11. Bebyggelse med verneverdig videreføres.
12. Delområdets kvaliteter og karakter anbefales videreført. Formål og program skal vurderes i videre planarbeid. Det bør tilrettelegges for byrom i krysset med Fjordveien.
13. Arealbruk for kommunal eiendom avklares i videre prosjektering.
14. Dagens arealbruk videreføres
15. Arealet opprettholdes hovedsakelig som eksisterende boligbebyggelse. Overgangen til fremtidig sentrumsområdet må utredes og avklares.

07

KILDER

PLANDOKUMENTER OG RAPPORTER

Handlingsplan sykkel, prioriteringer 2022-2025

Prioritering av sykkeltiltak

Kartunderlag - kommunens kartinnsynportalet

Notat senterområde, overordnet lokalklima- og overvannsanalyse, utarbeidet 2015, Cevitas

Kulturhistorisk stedsanalyse Høvik Verk - Veritas - Områderegulering. Bærum kommune

Høvik vel 100 år: en historie om en velforening og dens distrikt. Utgitt av Høvik vel.

