



BÆRUM
KOMMUNE

Planprogram for Sandvika sentrum nord med kollektivknutepunkt – 2. gangsbehandling

Terje Hansen/tjenesteleder By- og områdeutvikling

29.04.2021

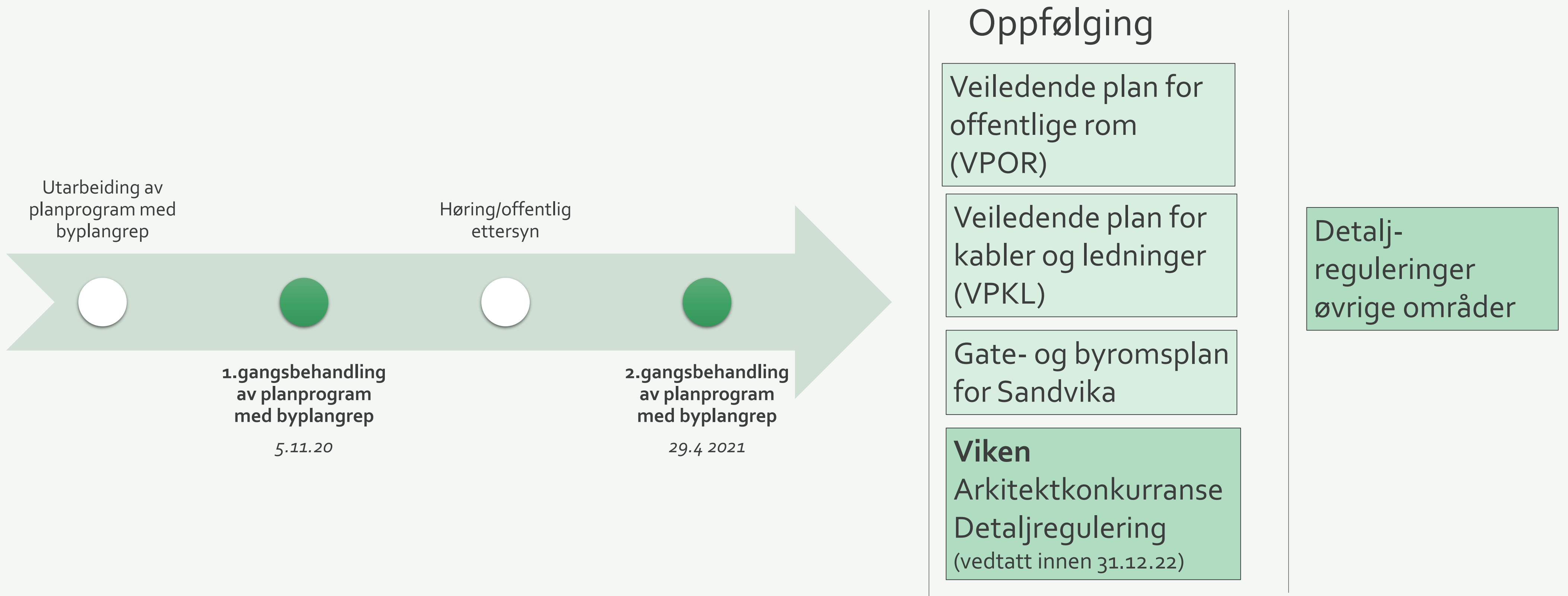
Sammen skaper vi fremtiden

MANGFOLD · RAUSHET · BÆREKRAFT

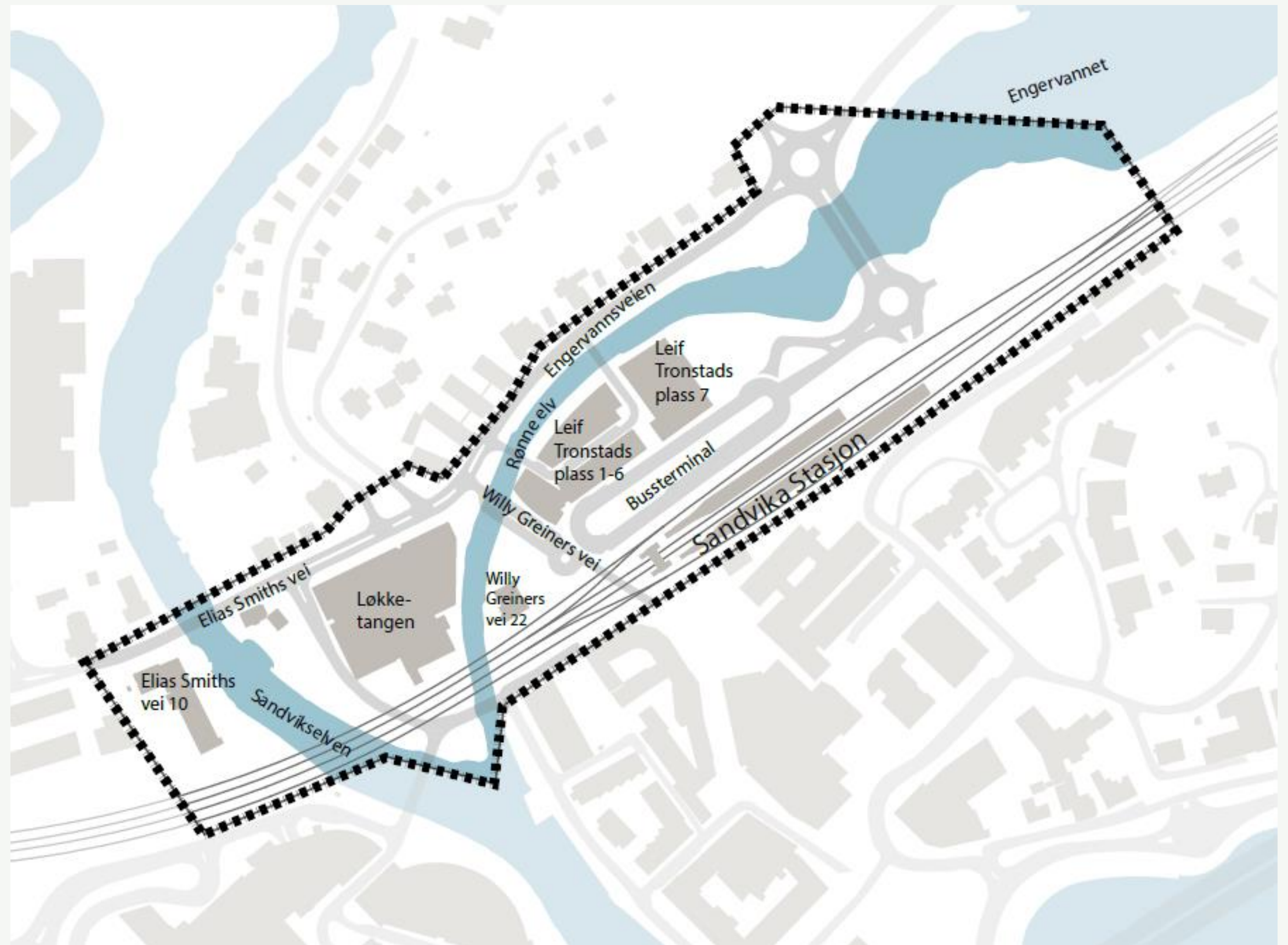
Hensikt – planprogram med byplangrep

- ▶ Tilrettelegge for kommende detaljregulering av Vikens hovedkontor i Sandvika
- ▶ Avklare rammer for videre utvikling av Sandvika kollektivknutepunkt og byområdet Sandvika sentrum nord
- ▶ Planprogrammet er to-delt:
 - ▶ utredningsprogram for Viken hovedkontor og byplangrep for Sandvika sentrum nord

Prosess – planprogram med byplangrep



Avgrensning av planområdet



Kommunedelplan Sandvika

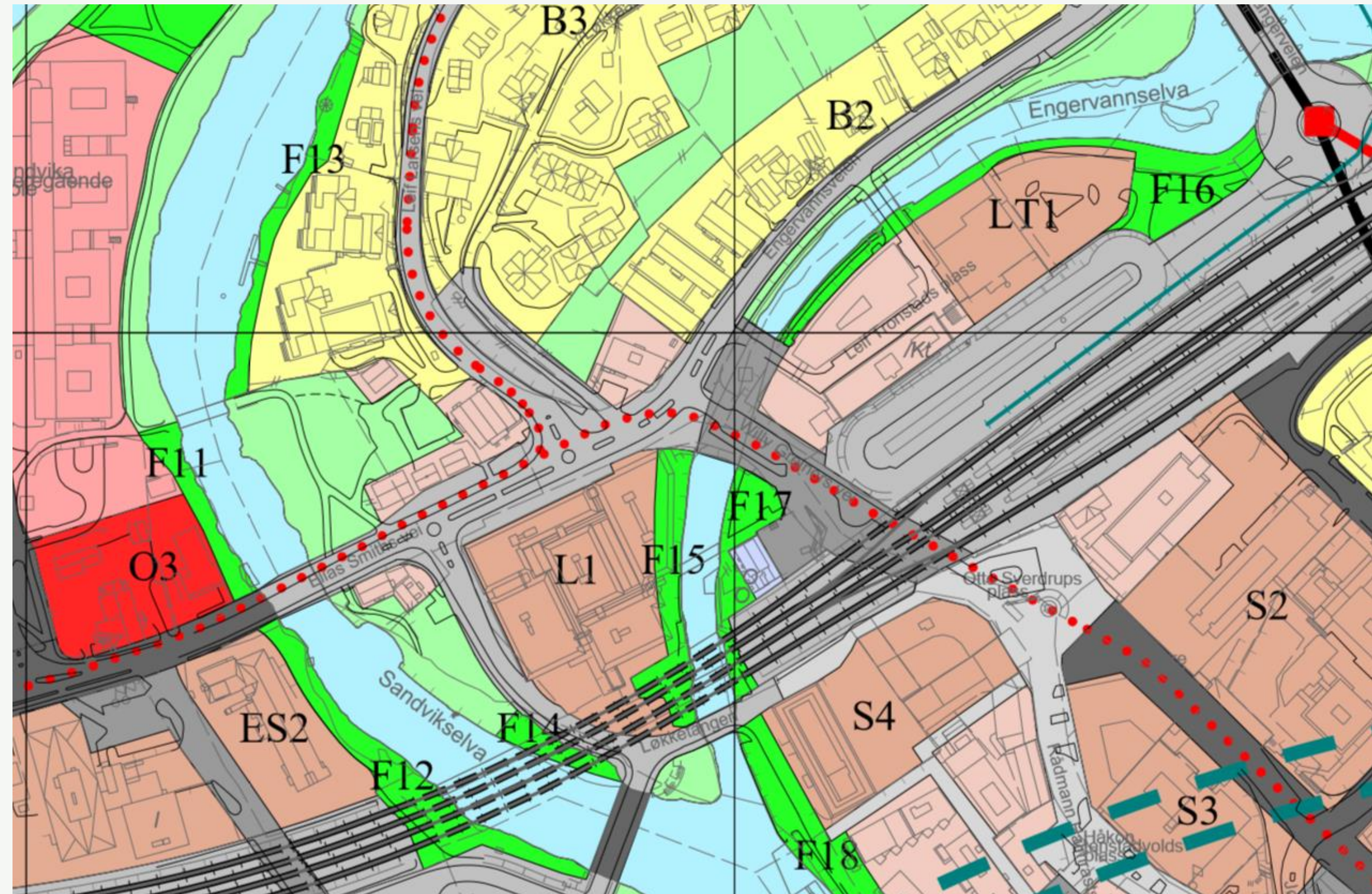
Område LT₁ (Viken) – blandede sentrumsformål

Krav om opparbeidelse av friområde F16

Høyhus inntil kote +45 kan vurderes

Forutsetter arkitektkonkurranse

- Senere tids utvikling har utfordret rammene for utnyttelse gitt i Kommunedelplan for Sandvika.
- Sandvikas samlede bybilde har derfor vært viktig å vurdere i foreliggende planarbeid.



Fremtidig utvikling skal sikre:

- ▶ Gode byrom og bykvaliteter, enkle og lesbare forbindelser og en utvikling av områdets naturverdier og blågrønn struktur.
- ▶ Tilstrekkelig antall og størrelse på byrommene for å ivareta forventet økning i antall fotgjengere og syklister.
- ▶ Tilrettelegging for transformasjon av bebyggelse i tråd med regional plan for areal og transport (fortetting rundt knutepunkt).
- ▶ En fremtidig utvidelse av jernbanestasjonen med to nye spor nord for dagens stasjon.
- ▶ Fremtidig mulighet for ombygging/reetablering og flytting av bussterminalen.

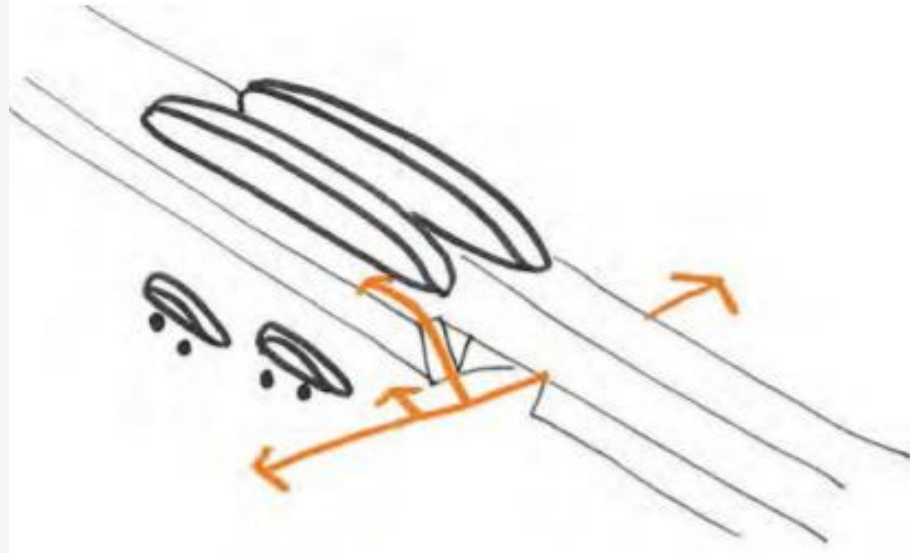
Høringsinnspill

- **Statlige og fylkeskommunale myndigheter** støtter opp om sikring av blågrønt, natur, kulturminner, prioritering av myke trafikanter og kollektiv, samt prinsippet om høy utnyttelse
- Kan ikke gi konkrete avklaringer på løsninger knyttet til kollektivterminalen da planleggingen ikke har kommet langt nok.
- Flytting av bussterminalen er ikke nødvendig ut fra kollektivtrafikkens behov.
- Kulturminnemyndigheten støtter ny vurdering av Elias Smiths vei 10 (Kjettingen) til bevaring

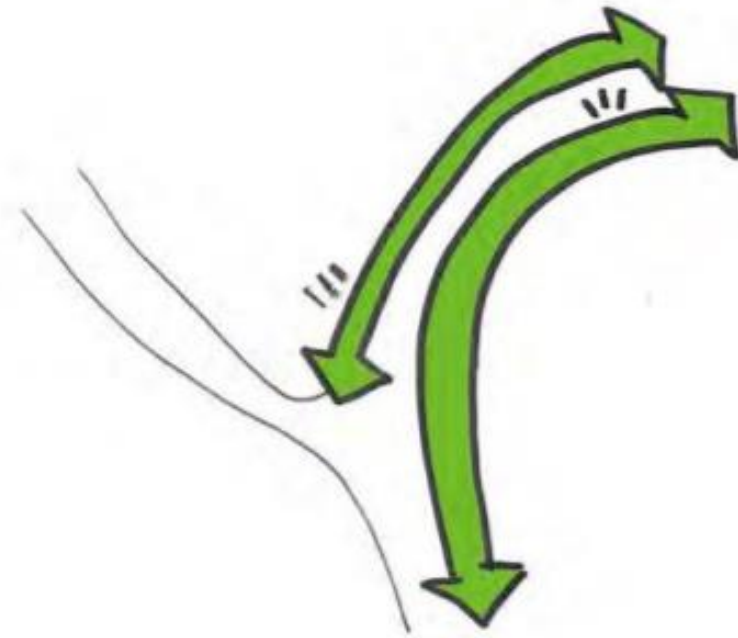
Høringsinnspill

- **Grunneiere og utviklere** er bekymret for utnyttelse ved prinsipp om bredere elvebredder, høyder og størrelsen på byrommene, samt bevaring. Bekymring for at utnyttingen ikke forsvarer transformasjon.
- **Naboer** uttrykker bekymring for støy, særlig fra privatbiler og jernbanen og det uttrykkes et behov for krav til dokumentasjon av støyforhold ved leilighetene ved fremtidige reguleringsplaner.
- **Naboer** uttrykker også bekymring til hvordan de høye byggene vil påvirke sol-/skyggeforholdene samt utsikt/utsyn ved boligene i området.

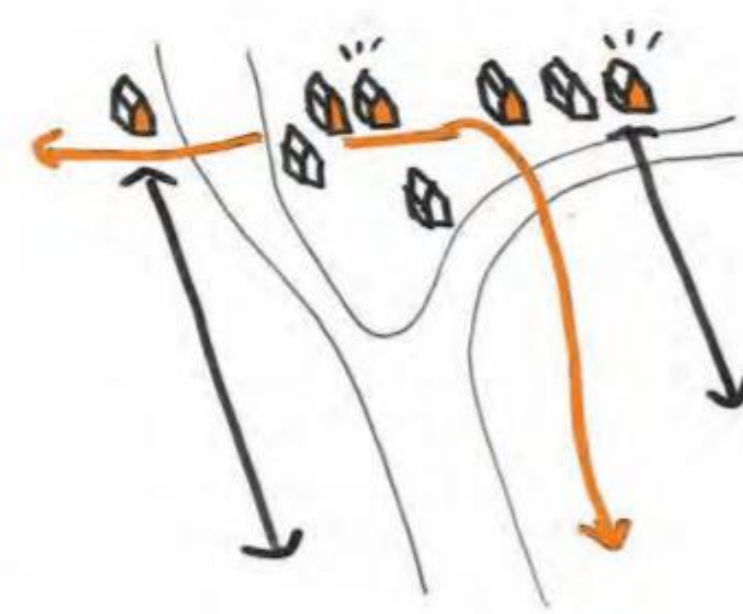
Elementer i byplan- grepet



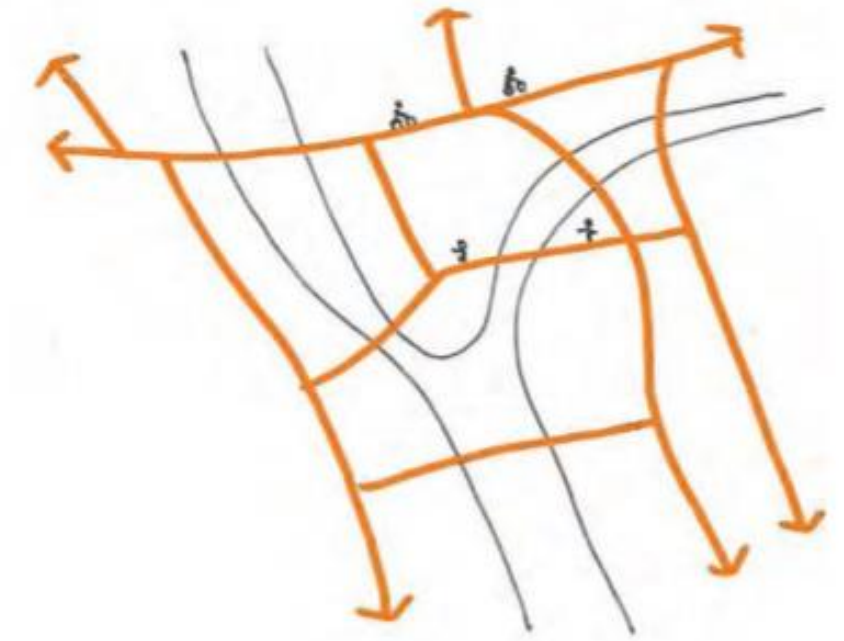
1. Optimalisere knutepunktet



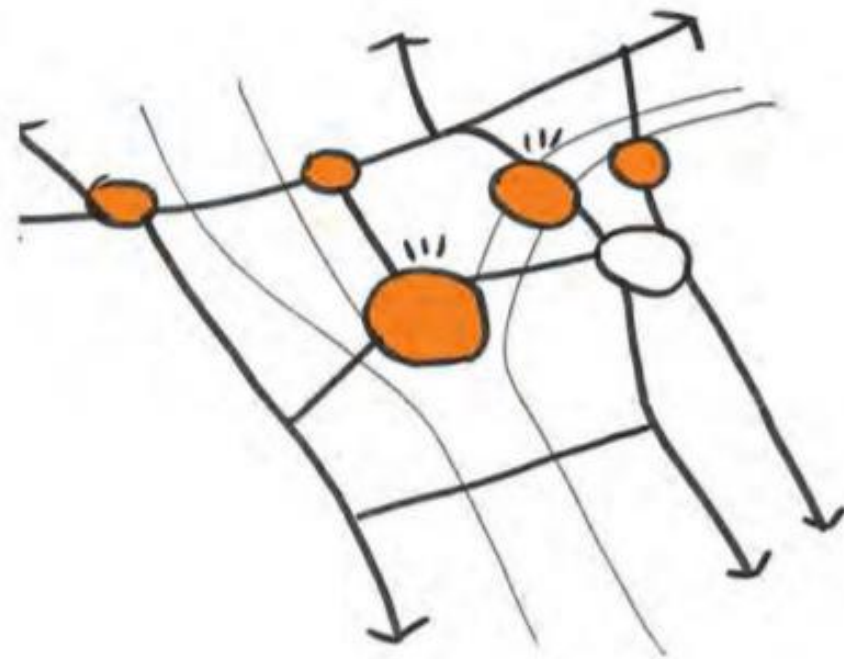
2. Rønne elv - livsnerven
- Forbedre natur- og
rekreasjonsverdien av elva



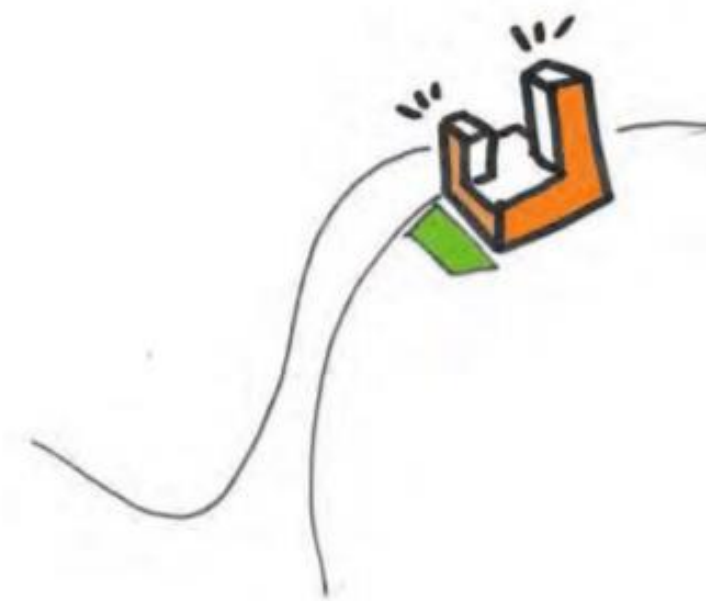
3. Integrere kulturmiljøet



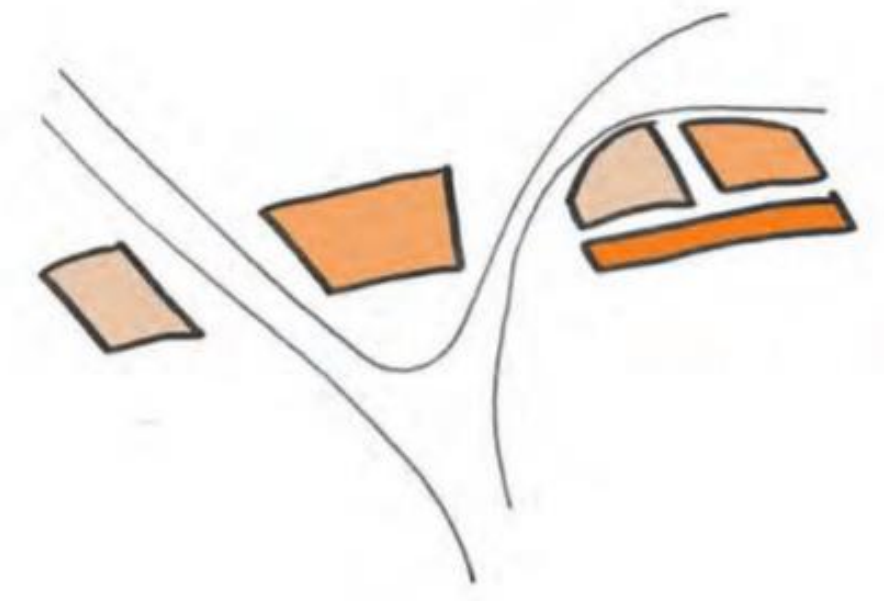
4. Gi gatene tilbake til folk
- Attraktivt gatenett for
gående og syklende



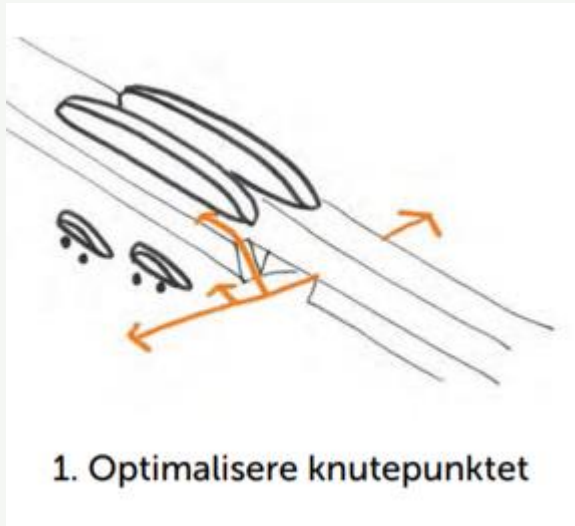
5. Skape steder for opphold
- For sosial interaksjon, aktivitet,



6. Skape attraktive forutsetninger
for målpunkter/utvikling



7. Trinnvis utvikling



Utvikling av kollektiv- knutepunktet

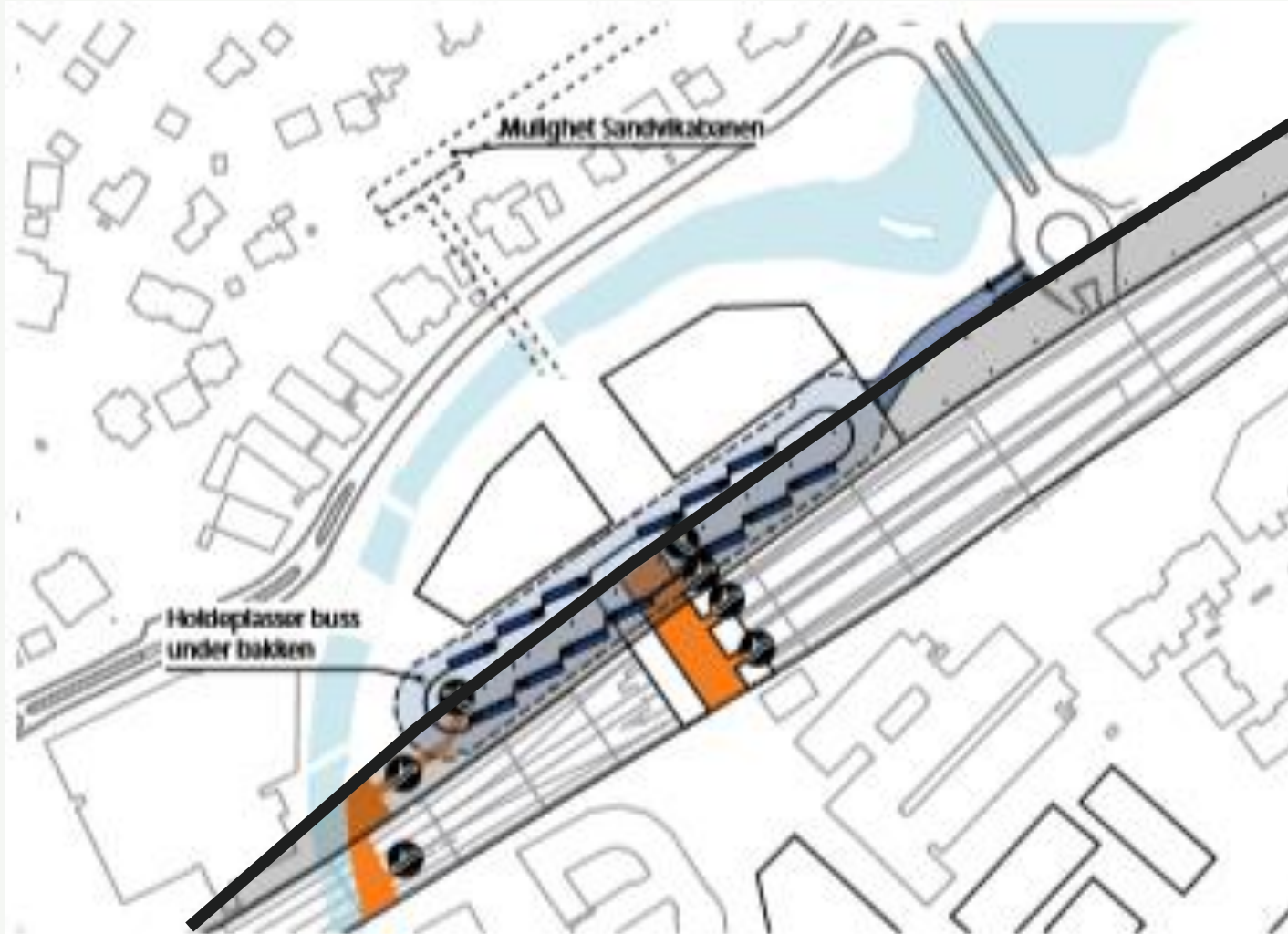
Sandvika stasjon (jernbanen) skal i fremtiden utvides med 2 nye spor
Utvidelsen forutsettes mot nord
Forutsetter ombygging av bussterminalen

Byplangrep i 2 faser – før og etter utvidelse av jernbanen og ombygging av bussterminal

Utvikling av ny bebyggelse på Leif Tronstads plass må ta høyde for fremtidig situasjon for jernbane og buss



Alternativer for lokalisering av bussterminal



ALTERNATIV A

- Kollektivterminalen i ombygd P-kjeller
- Adkomst fra øst - lite tomkjøring
- Kapasitet 12 plasser
- Taxi/kiss&ride: På bakkeplan nord-øst for spor
- Mulig adkomst til bussterminal fra under brua ved Rønne elv



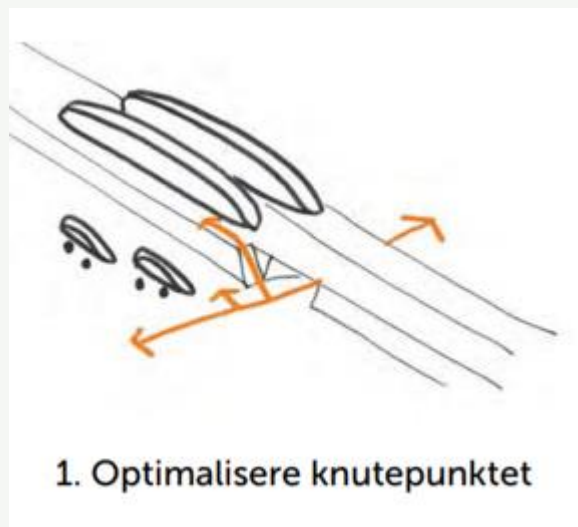
ALTERNATIV B

- Kollektivterminalen i berg sør for jernbanen
- Adkomst fra øst - lite tomkjøring
- Kapasitet: Fleksibel
- Taxi/kiss&ride: På terminalen og nord for spor
- God adkomst til sentrale deler av Sandvika



ALTERNATIV C

- Kollektivterminalen i dagen, nord for jernbanen
- Adkomst fra øst - lite tomkjøring
- Mulige ladeplasser ved Engervannet
- Kapasitet 9 plasser + ved Engervannet
- Taxi/kiss&ride: Under bakken under terminal



Utvikling av kollektiv-knutepunktet

Anbefalt alternativ for fremtidig bussterminal

Bussterminal i kjeller under dagens terminal

Gir mulighet for trinnvis utvikling uten for mange avhengigheter til området rundt

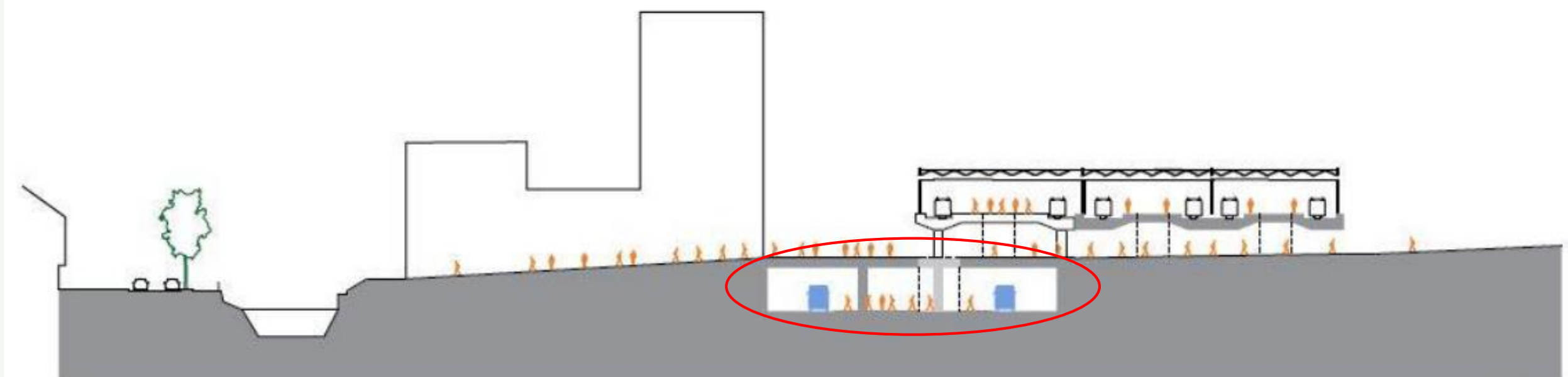
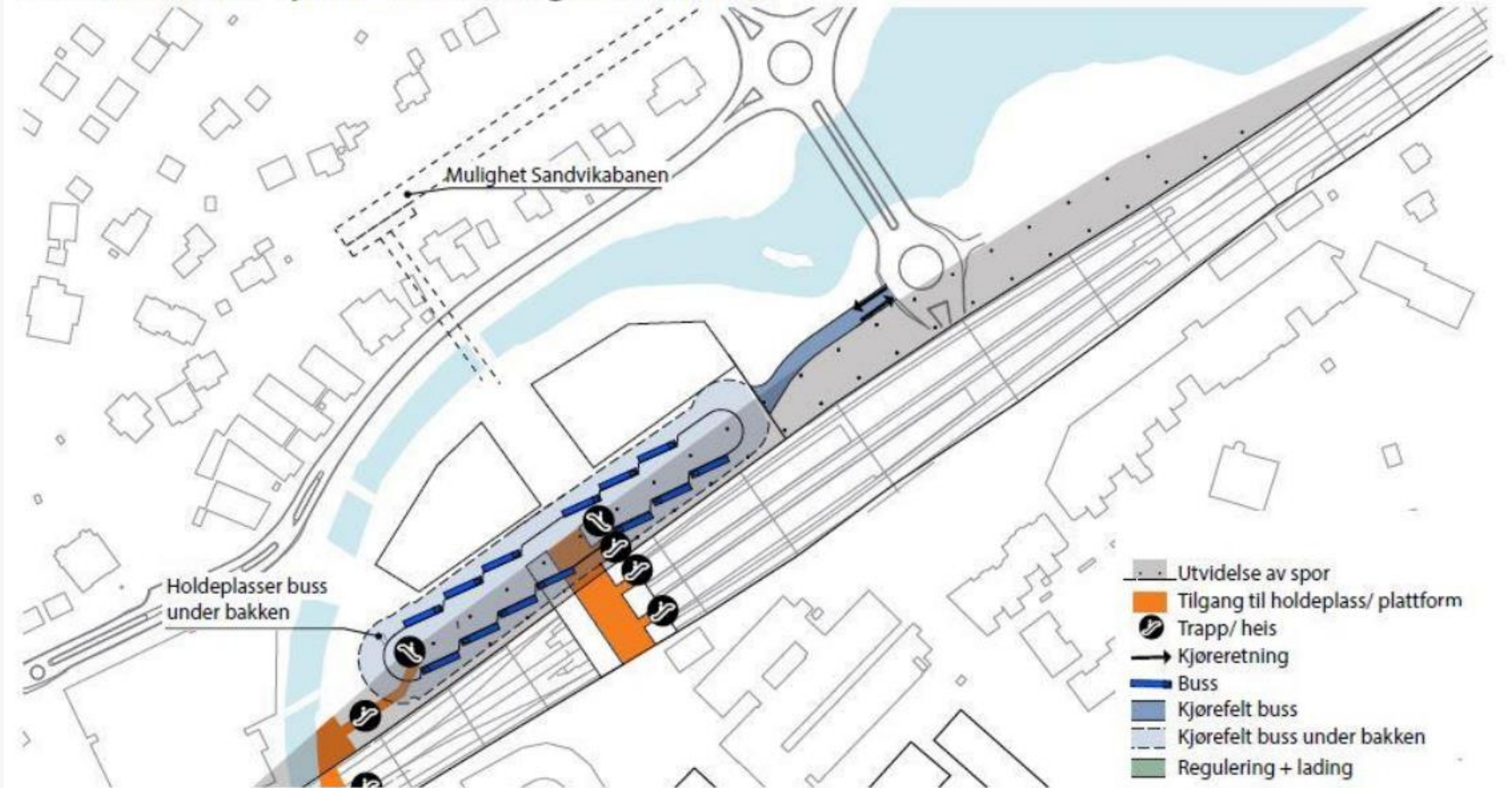
Forutsigbarhet for naboeiendommer

Stor forventet vekst i antall reisende og brukere av byrommene. Frigjøring av publikumsareal på bakkeplan er viktig

Mulighet for flere koblinger mellom stasjon og byen forøvrig

ALTERNATIV A

Bussterminal i kjeller under dagens terminal





Rønne elv

Elva er en manglende lenke i «byveven» – både for den blågrønne strukturen og for ferdsel og byliv

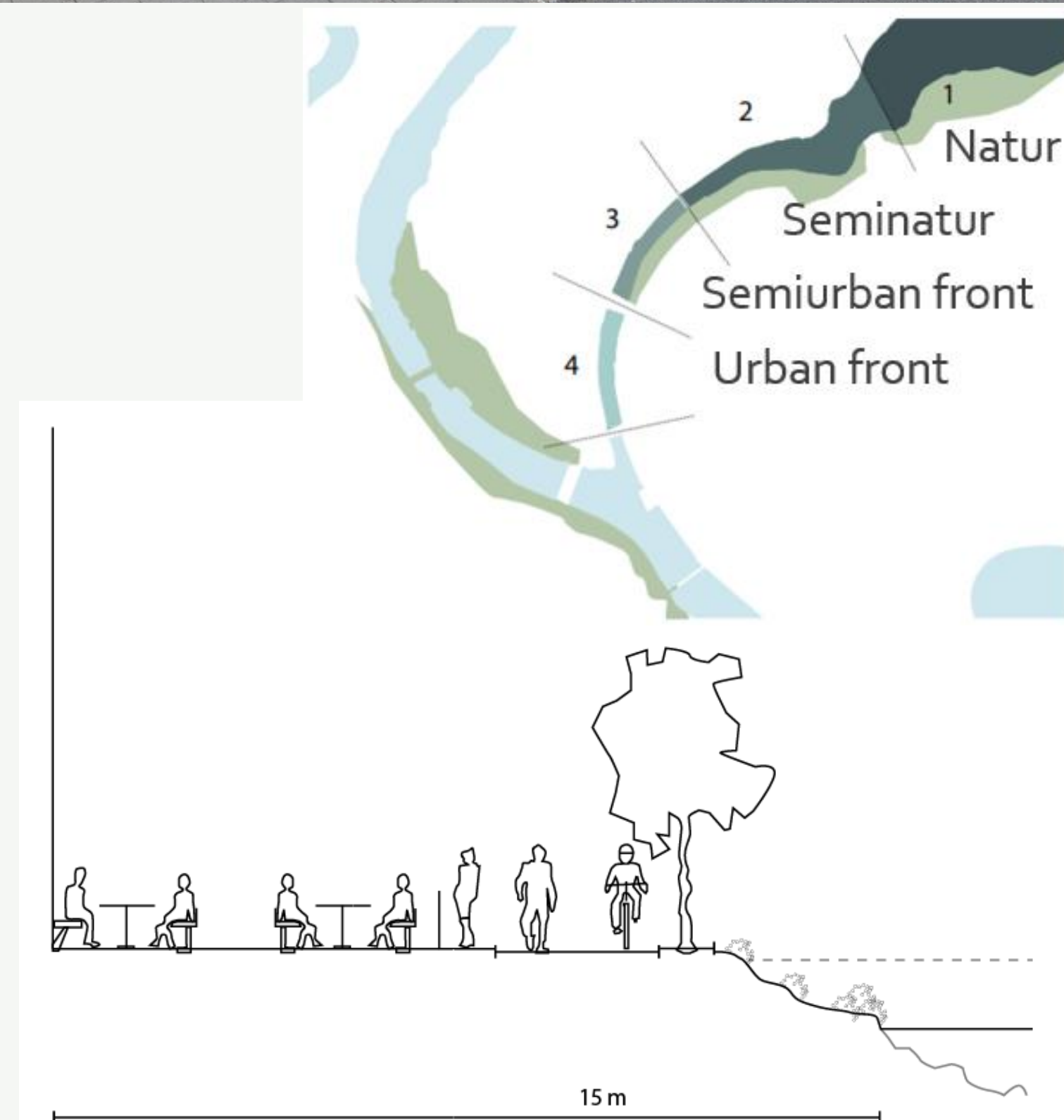
Hovedgrep

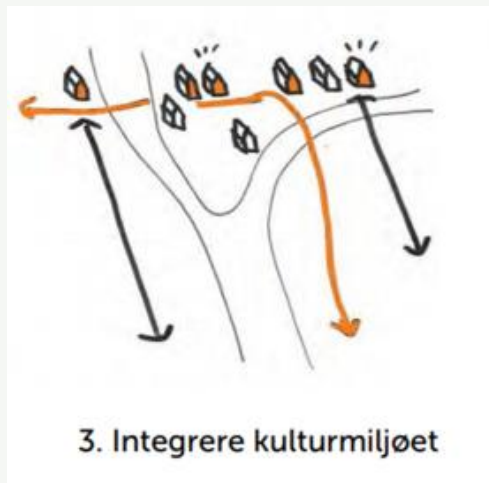
Tilrettelegge for ferdsel og opphold langs elva

Tilrettelegge for biotopforbedrende tiltak

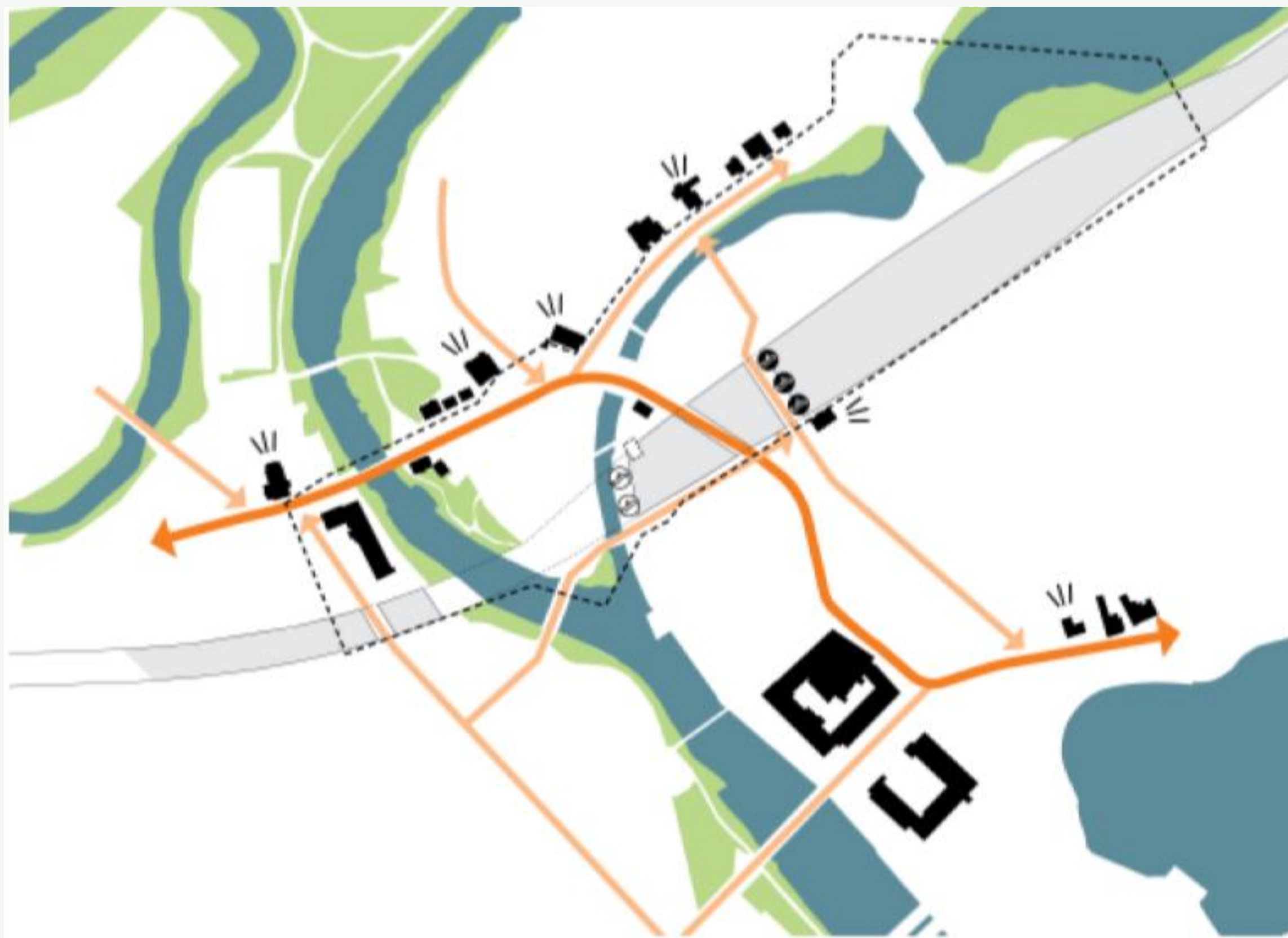
Gradvis overgang fra det urbane til det naturlige

Byggegrense 15 m bredde fra elv





Integrere kulturmiljøet i bystrukturen



Kulturminner fremstår fragmenterte og underkommuniserte. Gamle Drammensvei oppleves ikke som et viktig kulturminne

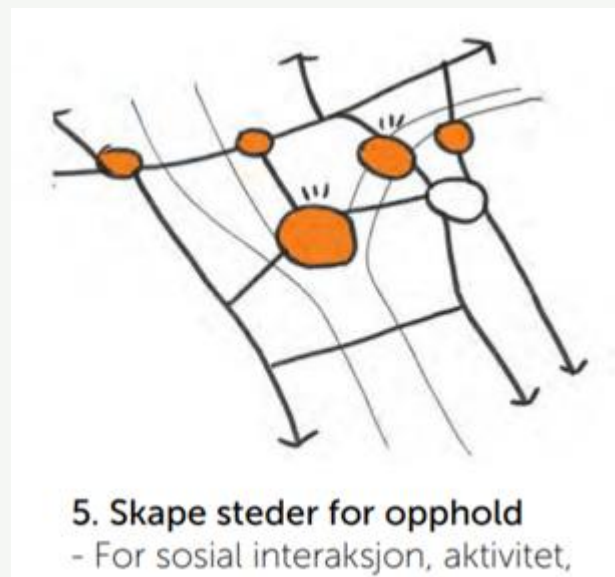
Hovedgrep

Gamle Drammensvei – gjennomfartsåre prioritert for gående og syklende gjennom hele planområdet

Synliggjøre og aktivisere elvene – en viktig del av kulturmiljøet

Samspill kulturminner, byrom og ny bebyggelse

Gode byrom og forbindelser



5. Skape steder for opphold
- For sosial interaksjon, aktivitet,



4. Gi gatene tilbake til folk
- Attraktivt gatenett for gående og syklende

Sandvika Nord har fått gode steder for opphold. Biler og busser har fått prioritet i gatene

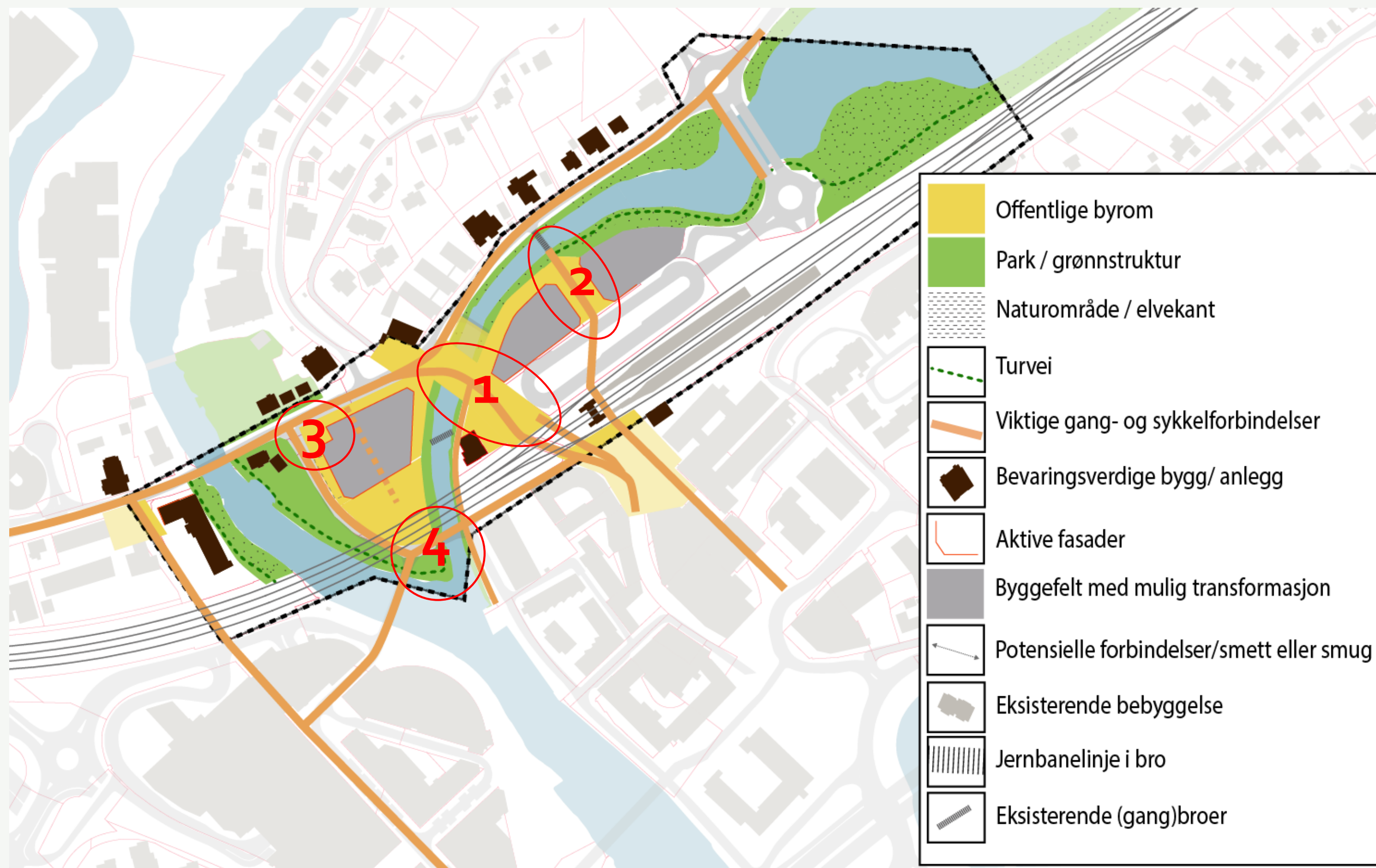
Hovedgrep

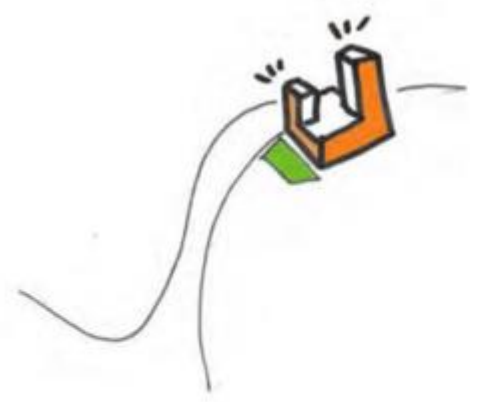
Etablere nye byrom

1. Willy Greiners plass
2. Jørgen Kanitz gate
3. Løkke torg
4. Tangen

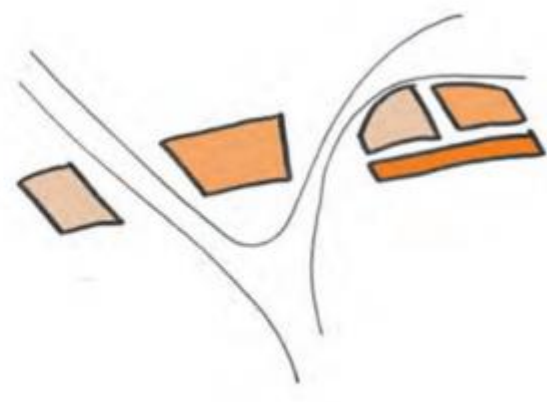
Forsterke byliv gjennom aktive og åpne fasader mot byrom

Påse at byrom får god tilgjengelighet og gode solforhold





6. Skape attraktive forutsetninger for målpunkter/utvikling

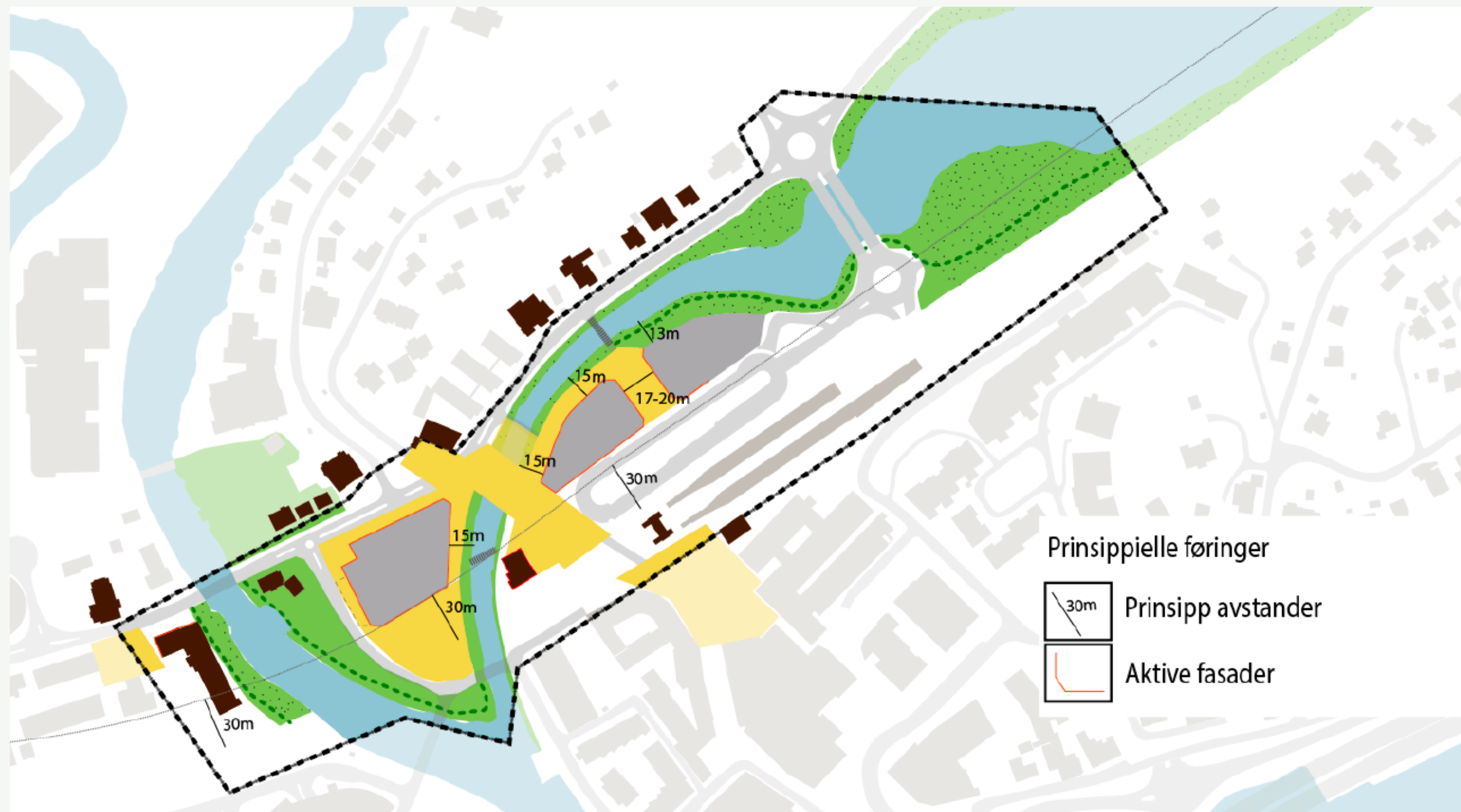


7. Trinnvis utvikling

Rammer for ny bebyggelse

Hovedgrep

- Sikre trinnvis utvikling av kollektivknutepunktet
- Sikre avstand mot elv og jernbane
- Sambruk, flerbruk og funksjonsblanding
- Variasjon i høyder volumoppbygging og fasadeutforming
- Aktive fasader 1.etasje
- Sikre god plass til opphold og bevegelse i gater og byrom



Rammer for byggehøyder

- ▶ Regional plan for areal og transport:
Sandvika OU 100% = BRA 150-200%

Sæter, Nordstrand i Oslo 150% BRA



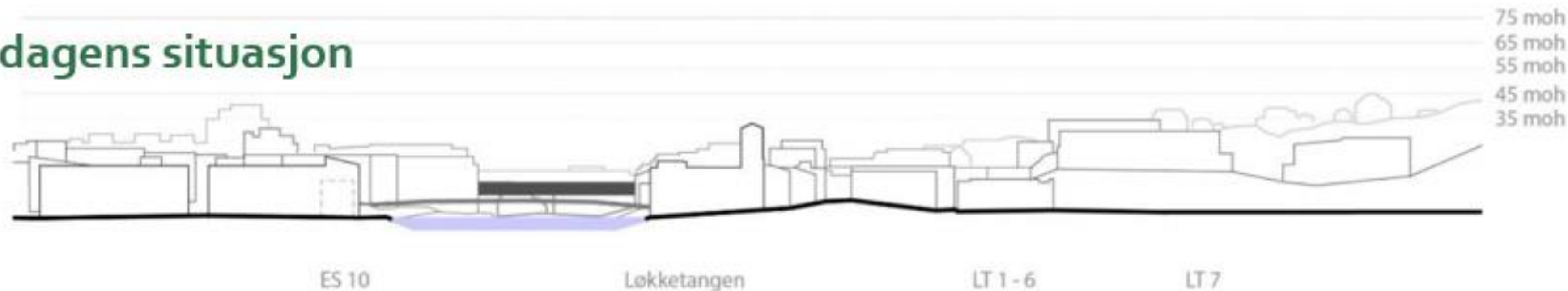
Vindmøllebakken – 185% BRA



Bjerke Nord, Oslo 250% BRA

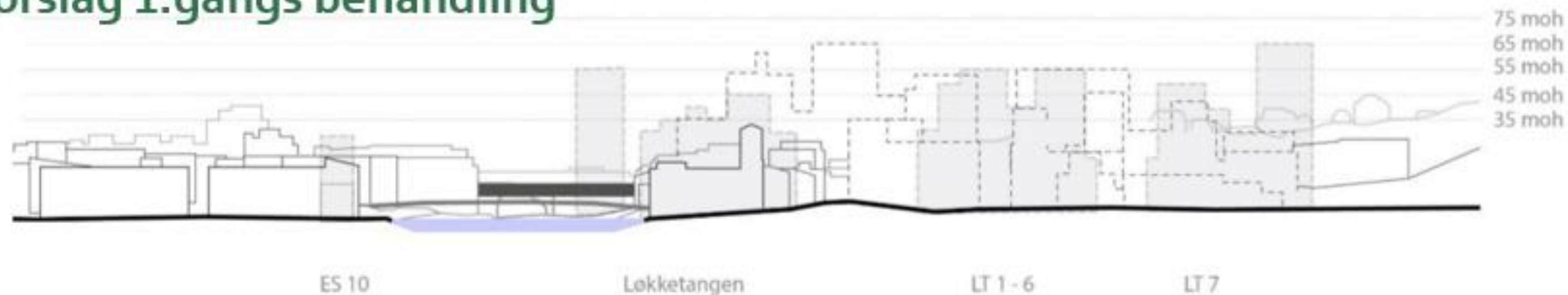


Byggehøyder dagens situasjon



Oppriss som viser dagens situasjon – i front ser vi Rådhuset (midt på) og Kommunegården (venstre).

Byggehøyder forslag 1.gangs behandling



Oppriss som viser fremtidig situasjon – stiplet linje viser regulerte høyder i Sandvika øst. Svakt grå bygg viser anbefalte høyder for Sandvika nord.

Høyder – senere tids utvikling

Elias Smiths vei 20 mfl.



Elias Smiths vei
20 mfl.:
4- 12 etasjer

Sandvika sentrum øst



Sandvika øst:
9-16 etasjer

Kilde: Eliassmithsplass.no, Stein Halvorsen arkitekter AS og LPO arkitekter.

Klynge av høyhus Sandvika øst

Kommende
byutviklingsområder
Sjøfronten

Boligtårn Elias Smiths vei 20

Kommende
byutviklingsområder
Industriveien og Hamang



Forslag til reviderte rammer for byggehøyder

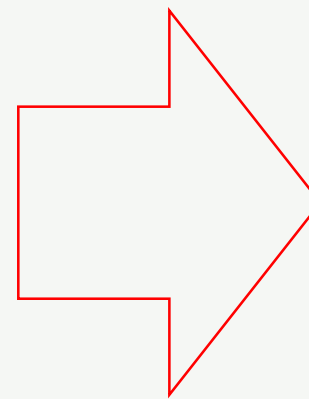
Høringsforslaget

Generell gesimslinje mot offentlige gater og byrom på 5 etasjer

For en mindre del av bebyggelsen, høyder opp mot:

- Leif Tronstads plass 7 – kote +65 (16 et)
- Leif Tronstads plass 1-6 – kote +55 (13 et)
- Løkketangen – kote +55 (14 et)
- Elias Smiths vei 10 – kote + 35 (7 et)

- Alternativ der kotehøyden er tilsvarende ES vei 20 - +49,5 (11-12 et)



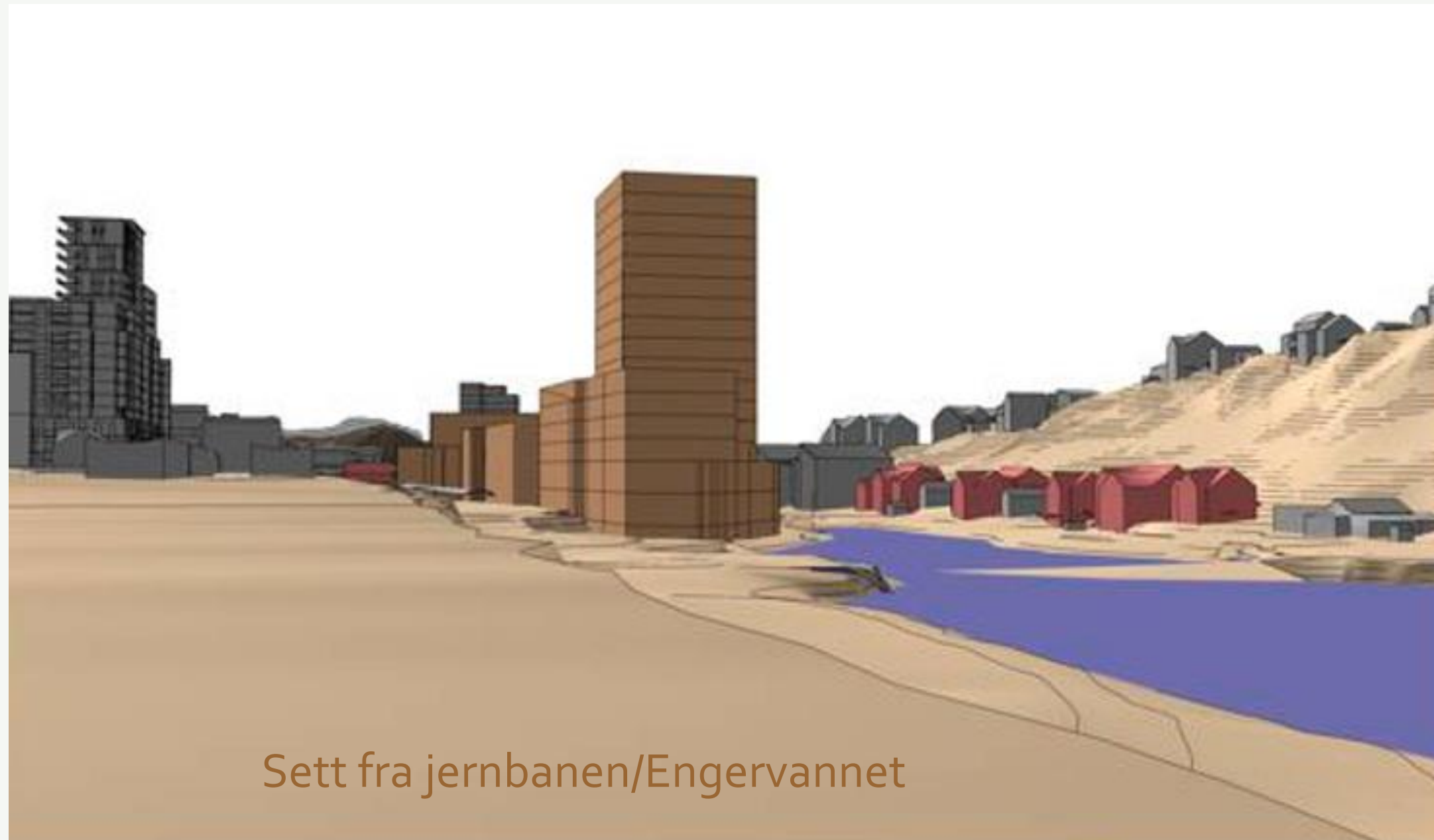
Forslag til reviderte rammer

Generelle byggehøyder på 5-8 etasjer i Sandvika Nord

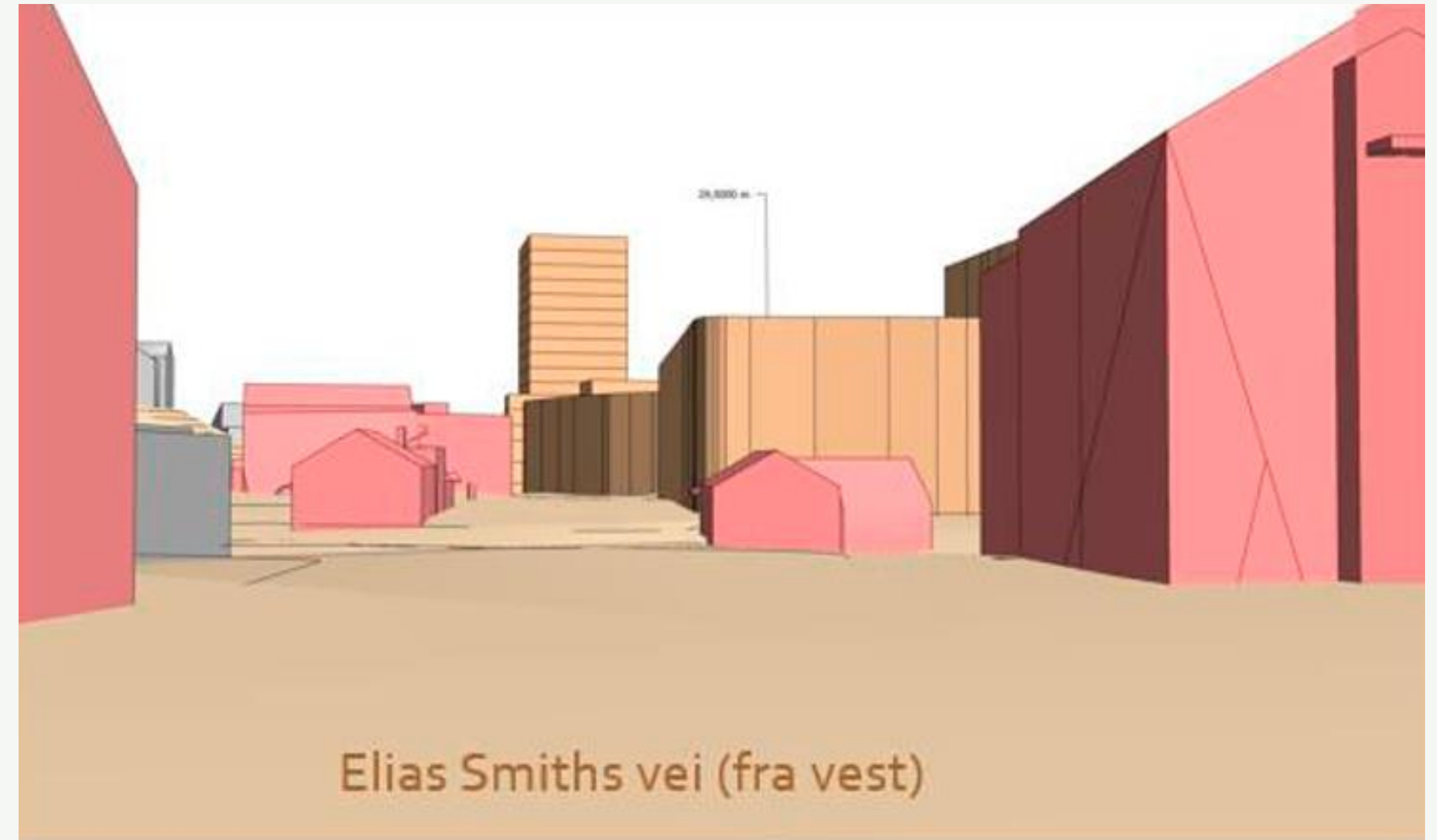
Krav om variasjon og tilpasning til omgivelsene
Kun ett høyhus – Leif Tronstads plass 7

- Leif Tronstads plass 7 – utvikle alternativer på mellom 12 og 16 etasjer
- Leif Tronstads plass 1-6 – variere mellom 5-8 etasjer
- Løkketangen – variere mellom 3 – 7 etasjer
- Elias Smiths vei 10 – ved transformasjon variere mellom 4-6 etasjer

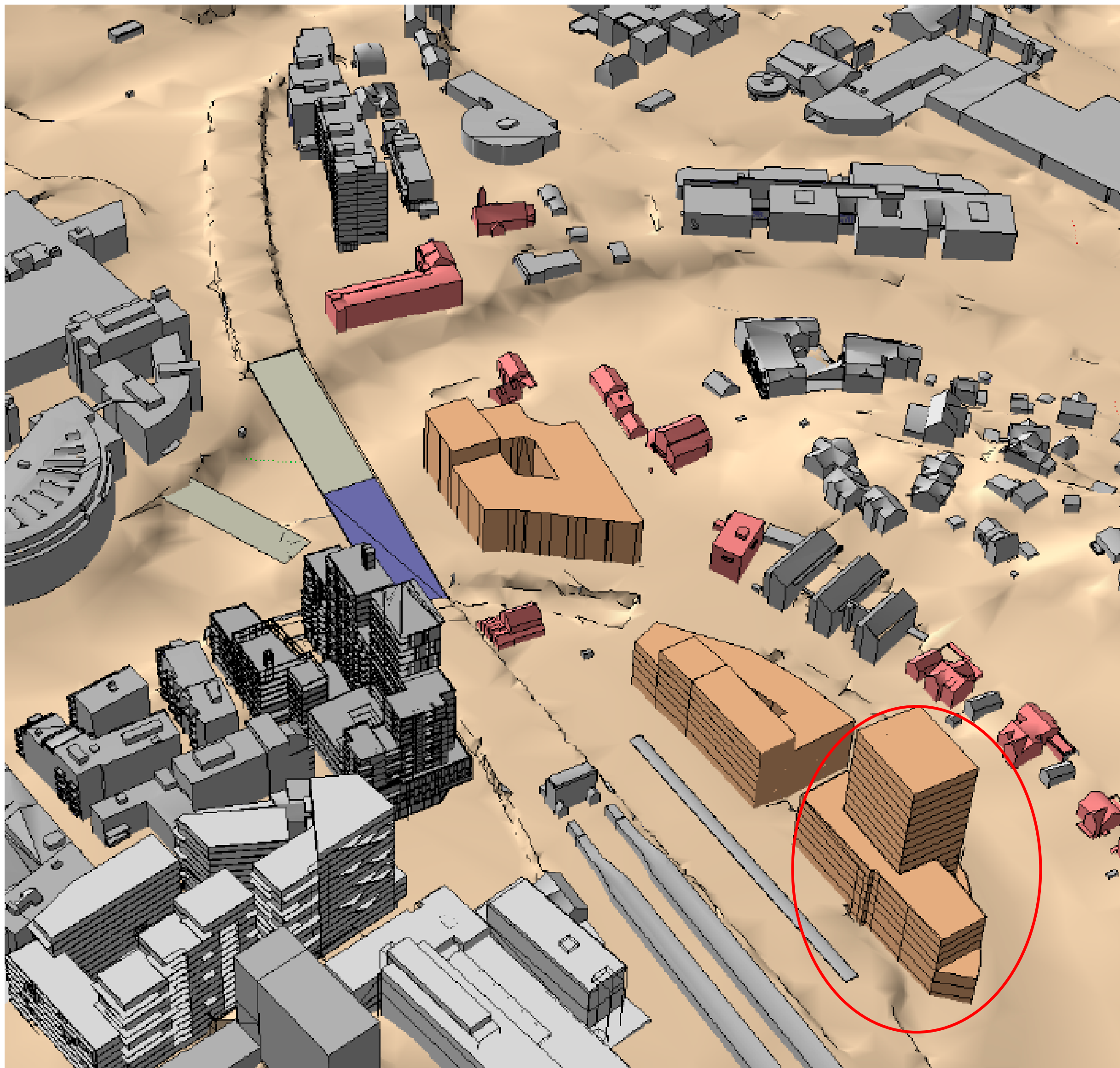
Byggehøyder



Sett fra jernbanen/Engervannet



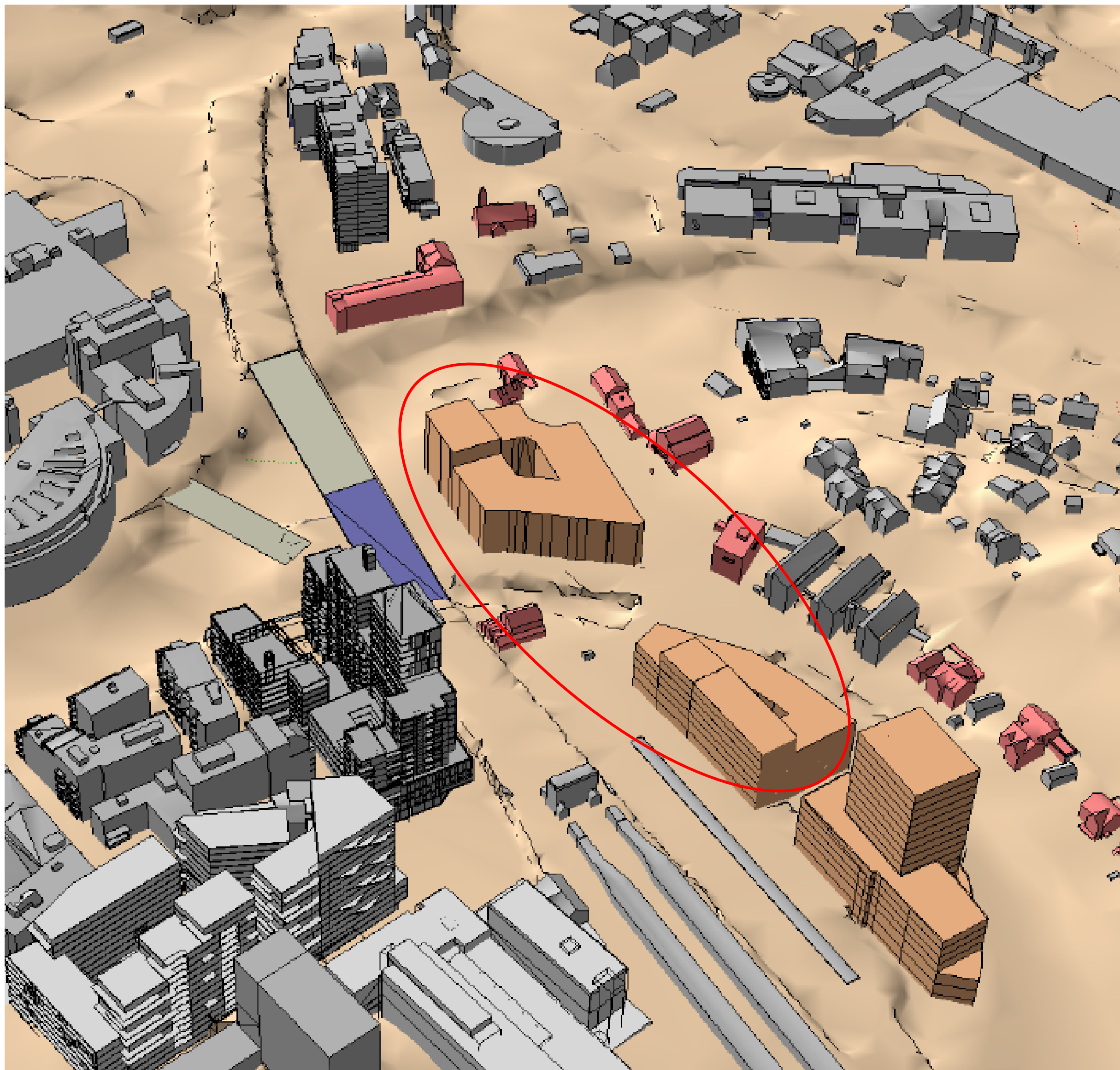
Elias Smiths vei (fra vest)



Rammer for Leif Tronstads plass 7

- Med regionalt viktig funksjon kan det etableres ett slankt tårn mellom 12-16 etasjer, hvor maks kotehøyde +65
- Det skal utvikles alternativer for 12 og 16 etasjer på henholdsvis 18 000 kvm BRA og 25 000 kvm BRA.
- Uten regionalt viktig funksjon kan det etableres ett slankt tårn opp mot 12 etasjer
- Høyder i tråd med anbefalinger om generelle byggehøyder; mellom 5-8 etasjer for resten av bebyggelsen, hvor den laveste delen av bebyggelsen legges mot Rønne elv
- Høy 1. etasje med publikumsrettede funksjoner mot gater og torg
- Min 13 meter byggegrense mot elv
- Taxi og kiss n' ride løses i prosjektet

Illustrasjonen viser grove volumstudier av anbefalte høyer.



Illustrasjonen viser grove volumstudier av anbefalte høyer.

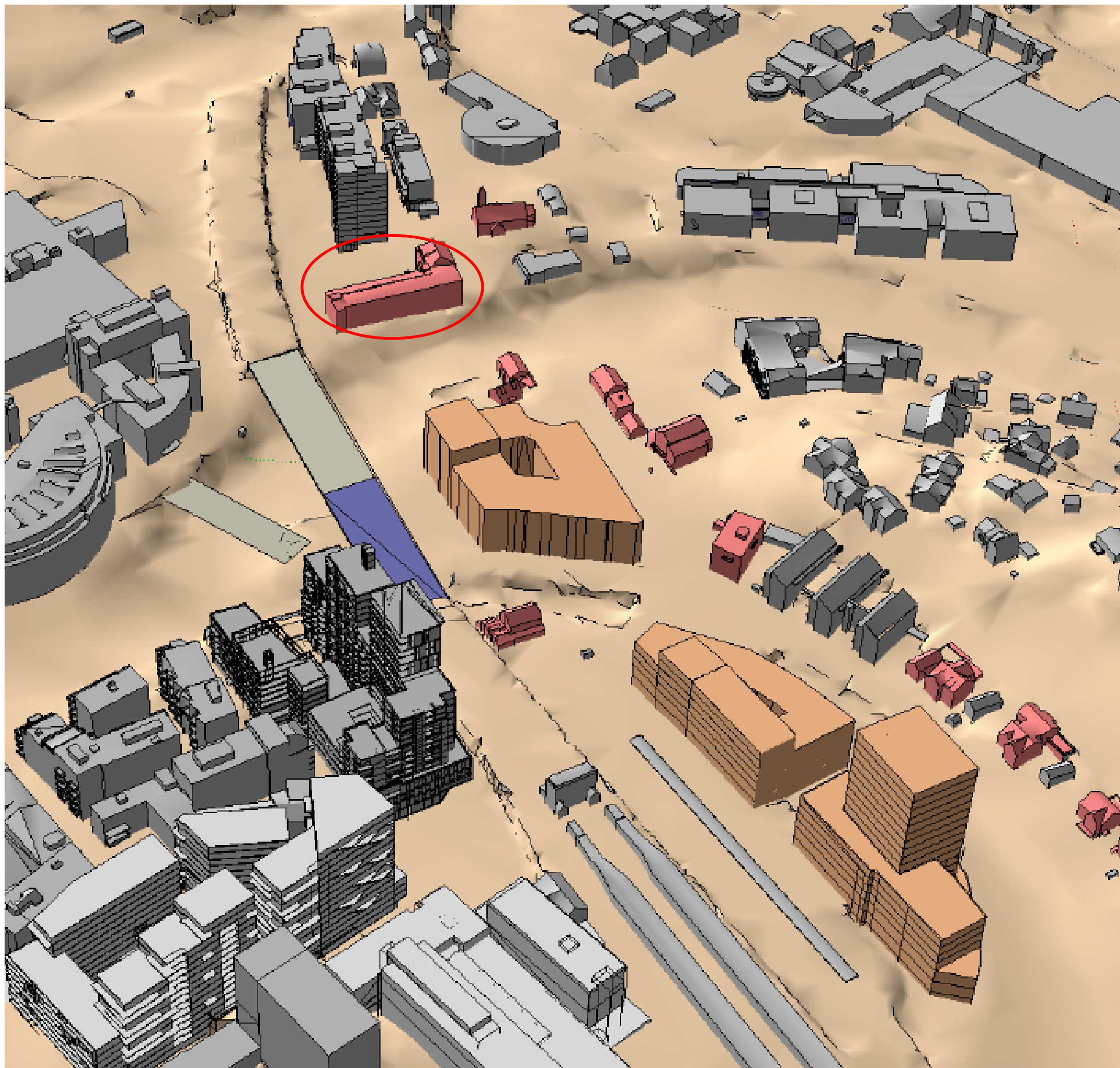
Rammer for Leif Tronstads plass 1-6 og Løkketangen

Leif Tronstads plass 1-6 (LT1-6)

- Variasjon mellom 5- 8 etasjer, hvor den laveste bebyggelsen legges mot Rønne elv og Willy Greiners vei
- Avstand til elv 15 meter
- Avstand til LT7 17-20 meter

Løkketangen

- ▶ For området er det viktig å sikre variasjon i høydene for tilpasning til lokal kontekst; en variasjon mellom 3-7 etasjer hvor den laveste bebyggelsen legges mot nordvest/Løkkehaven. Deler av bebyggelsen kan være opp mot 7 etasjer mot sørvest / jernbanen hvor øverste etasje er tilbaketrukket
- ▶ Det skal være etablert en allment tilgjengelig forbindelse gjennom kvartalet
- ▶ Det skal tilrettelegges for et torg mot nordvest



Rammer for Elias Smiths vei 10

Elias Smiths vei 10

- Det anbefales at Elias Smiths vei 10 bevares i størst mulig grad. I kommende planprosess skal bevaringshensynet belyses og vurderes.
- Det skal utarbeides alternativer som viser bevaring av hele eller deler av bygningsmassen samt transformasjon og eventuelle tilbygg til eksisterende bygninger.
- Ved eventuell transformasjon av bebyggelsen:
- Variasjon mellom 4-6 etasjer hvor den laveste bebyggelsen legges mot Elias Smiths vei og den høyeste mot jernbanen
- Tilrettelegging for grøntbelte og turvei mot elva

Illustrasjonen viser grove volumstudier av anbefalte høyer.

Byplangrepet oppsummert

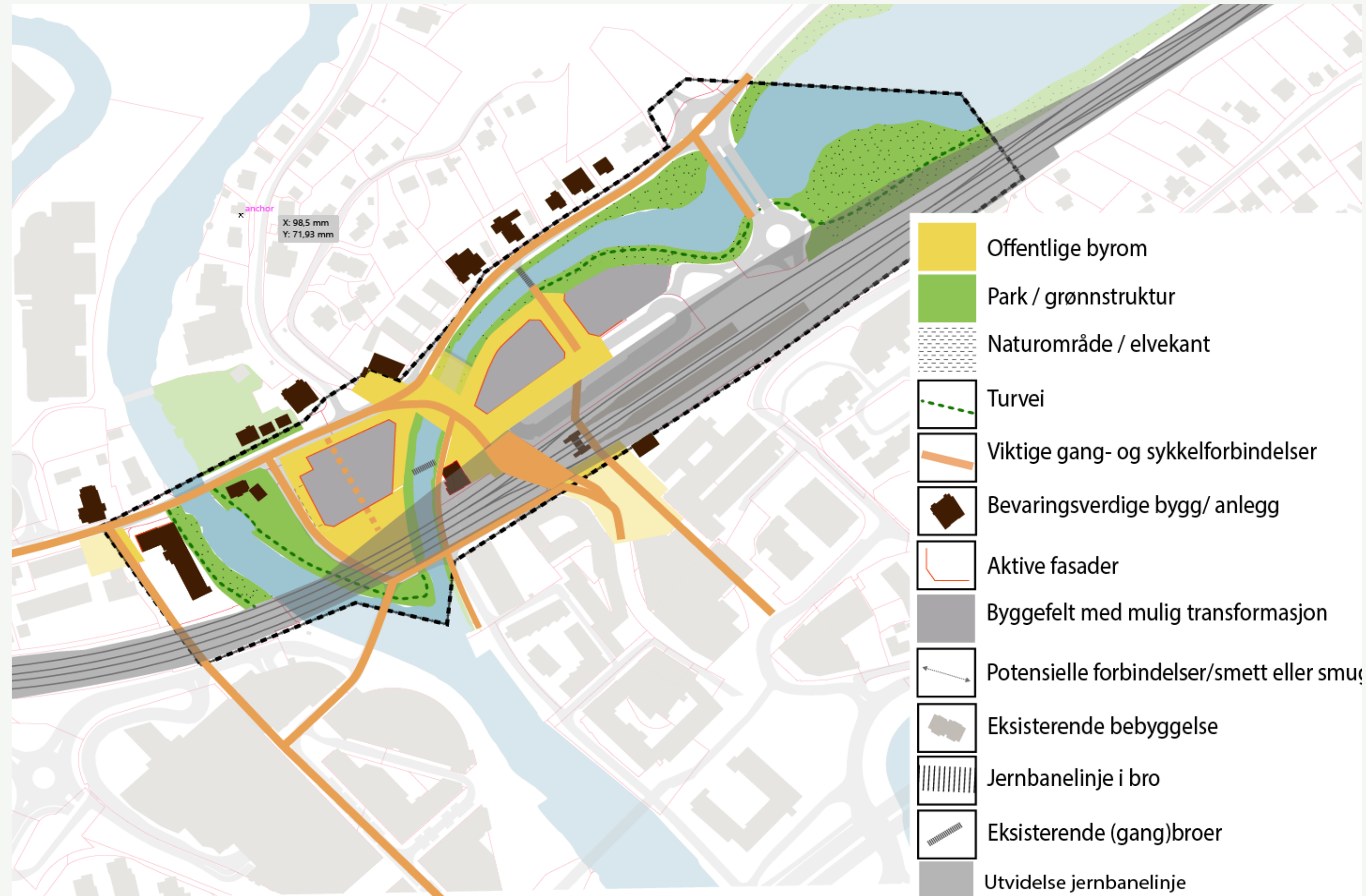
Bussterminal i to faser –
dagens løsning og under
bakken i fremtiden

Styrke Rønne elv som
blågrønn struktur og
rekreasjonsområde

Nye offentlige rom for ferdsel
og opphold

Prioritere fotgjengere og
syklister

Høy utnyttning samtidig som
bystrukturen gis plass



Byplangrep med sporutvidelse