



## Oppsummeringsnotat mulighetsstudie for Sandvika sjøfront



Postadresse:  
Postboks 700  
1304 SANDVIKA  
E-post: [post@baerum.kommune.no](mailto:post@baerum.kommune.no)

Besøksadresse:  
Eyvind Lyches vei 10

Org. nr: 974553686  
Bank:  
Telefon: 67 50 44 63  
Faks: 67 50 43 15

**KLART SPRÅK?**  
Hjelp oss å bli bedre:  
[klartsprak@baerum.kommune.no](mailto:klartsprak@baerum.kommune.no)

## Bakgrunn

Høsten 2017 avgjorde Kommunal- og moderniseringsdepartementet at E18 Vestkorridoren (Lysaker – Slepden) skal realiseres og bygges. I gjeldende kommunedelplan for E18 Lysaker – Slepden (KDP E18, 2014) er E18 lagt i tunnel under Sandvika, og hvor dagens E18-trasè skal erstattes av et mindre omfattende lokalveisystem. I tillegg er det flere store samferdselsprosjekter på gang i Bærum, noe som vil medføre et stort masseoverskudd. Det foreligger planer om å benytte noen av disse massene til utfylling i sjøen langs Lakseberget, som er vist utfyllingsområde i KDP E18. noe som også er avsatt. Områdene Kadettangen og Kjørbo innehar hver på sin måte et (stort) potensiale for byutvikling/transformering, noe som sammen med den øvrige sjøfronten kan være med å synliggjøre og skape ny identitet for Sandvika.

På bakgrunn av dette gjennomførte Bærum kommune høsten 2018 en mulighetsstudie om å utforske og utforme Sandvikas nye sjøfront, i det kommunen har behov for å se utviklingen av sjøfronten i et langsiktig tidsperspektiv, og hvorledes sjøfronten og bakenforliggende by kan utvikles under ett.

## Gjennomføring

Mulighetsstudiet ble gjennomført som et parallelloppdrag - et oppdrag som handlet om bevaring, landskapsforming, transformering og byutvikling. Kommunen gjorde bruk av rammeavtalen for mulighetsstudier/VPOR, hvor tre tverrfaglige planleggingsteam ble invitert til å delta;

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

Til å evaluere mulighetsstudiet ble det oppnevnt en ekspertgruppe bestående av eksterne fagfolk, herunder;

Byutvikling: Elin Børrud, prof NMBU (leder)  
Landskapsarkitektur: Iwan Thomsen, lalaTøyen  
Miljø: Guri Lindmark, Multiconsult  
Trafikk: Gunnar Ridderstrøm, Citiplan  
Næringsliv: Sverre Landmark, Asplin-Ramm  
Erling Lae: Strateg (utgikk etterhvert)

## Målsetting for mulighetsstudiet

I programmet for mulighetsstudien hadde Bærum kommune et overordnet mål om at sjøfronten skal være med å styrke Sandvika sin rolle som hovedsenter i kommunen og som regional by. Kommunen har målsetting om at utviklingen av sjøfronten skal tilby befolkningen et attraktivt bymiljø - som tilfører Sandvika nye kvaliteter og foredler dagens kvaliteter, ved å:

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


Programmet nevner også viktigheten av at parallelloppdraget skulle vise hvilke positive effekter/gevinster utformingen av sjøfronten kan gi byen og innbyggerne, samt hvilke prioriteringer kommunen bør gjøre mht. bevaring, utvikling og bruk.

### Tematisk gjennomgang og evaluering av mulighetsstudiet – Bærum kommune

Ved mulighetsstudiets avslutningsseminar presenterte de tre planleggingsteamene hvert sitt forslag til hvilket utviklingspotensial det ligger i sjøfronten, benevnt som;

- *Skjærgårdsbyen Sandvika* v/ Rodeo Arkitekter AS / COWI AS og øvrig team
- *Perler på en fjord* v/ Norconsult AS / Bjørbekk & Lindheim AS og øvrig team
- *Livet i fjæra* v/ LPO Arkitekter AS / Grindaker AS – og øvrig team

Bærum kommune har ettertid gått igjennom og evaluert hver av de innleverte sjøfrontforslagene utfra kriteriene; kulturminner, identitetsskapende kvaliteter, blågrønne kvaliteter og naturmiljø, sammenheng og kobling mellom eks.by og sjøfronten- mobilitet, balansert og bærekraftig utbygging, arealbruk og muligheter, gater og byrom, naturbasert og urban rekreasjon - byliv

<b>Skjærgårdsbyen v/ Rodeo/COWI</b>	
	
<p>Ekspertpanelets tilbakemelding på hovedretning etter midtveisseminaret: «<i>vannet til utbygging</i>»</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• styrke ideen om «pollen» og bruke vannet til utbygging, men teamet bør tydeliggjøre hvordan forbindelsen i bakkant bør utformes, programmeres og hvordan de vil sikre fellesskapets adgang til områder som hovedsakelig blir for boliger og dermed har høy grad av private arealer</li> </ul>	
<p>Konseptet – arkitektteamets egne ord</p>	
<p><b>Strategiske grep</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Utvide</i> byen mot fjorden og <i>transformere</i> arealene på Kjørbo og Kadettangen som en del av byutviklingen.</li> <li>• Ved at E18 forsvinner kan det etableres nye <i>koblinger</i> mellom fjorden, sentrum, Høvik og boligområdene rundt, slik at det <i>tilgjengeliggjøres</i>.</li> <li>• Bystrukturen og foreslåtte funksjoner underbygger Sandvikas potensiale for å bli en <i>båtdestinasjon</i> for hele regionen.</li> </ul>	<p><b>Byplangrep</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablering av Pollen og et nytt sentrum ved vannet</li> <li>• Vann og natur i sentrum for all byutvikling langs fjorden</li> <li>• Fortetting, transformasjon og ny bebyggelse på Kjørbo og Kadettangen som bygger på en videreutvikling av områdets karakter.</li> <li>• Utvikling av Lakseberget med boliger på vannet.</li> <li>• Et nytt vei-gate og byromsnettverk som kobler de nye delområdene, målpunkter og “gjemte perler” sammen</li> <li>• Visuell og fysisk kontakt mellom Sandvika sentrum og Høvikodden</li> </ul>

### Kulturminner

- *Kjørbo gård med hageanlegg*: Parkanlegget og naturområdet mot sjøen beholdes, men grøntbeltet langs med elva er bygd ut
- *Rådhuset*: Det er skapt nytt parkrom rundt og i forkant av Rådhuset, slik at det får en framtrødende plassering. Ny lokalvei anlagt med to 90 svinger over torgarealet. Deler av dagens rådhuspark arronderes med byggate og nytt kvartal for å koble Rådmann Halmrastsvei ned mot det nye fjordtorget.
- *Malmsskrivergården*: Beholdes slik som i dag, men ny lokalvei er lagt rett i forkant av gården, med noe utfylling i bukta.
- *Sandviksbukta*: kontakten med sjøen er flyttet utover med en fylling. Det er anlagt et nytt fjordtorg innerst i den bearbejdet bryggekant/poll
- *Danmark*: beholdes som grønn øy, men den er ikke viet mye oppmerksomhet i bybildet, idet omgivelsene ikke forholder seg til øya
- *Høvikodden*: ny båtrute etablert mellom pollen – Høvikodden og øyene

### Identitetsskapende kvaliteter

- bygger på de sentrale kvalitetene rundt Rådhuset, ved etablering av poll og sjønært torg
- ny kanal mellom bukta og Sandvikselva - på tvers av Kadettangen
- delområdene innehar sin egen type bebyggelse
- Lakseberget bygges som særegen kanal-by – med friområder ytterst
- i pollen tenkes det anlagt en iøyenfallende fontene
- nytt høyhus anlagt på Kjørbo – som et sirkulært landemerke
- Svanen ytterst på tangen er godt synlig fra Pollen
- Skjærgårdsbyen innbyr til storstilt båtliv og båttransport

### Blågrønne kvaliteter og naturmiljø

- etablering av en ny poll med innerst i Sandviksbukta, med ny kanal mellom bukta og Sandvikselva
- store utfyllinger ved Lakseberget med flere kanaler
- grønne friområder er anlagt ytterst og i enden av veiene ved kanalbyen, noe som kan få disse til å føles private og lite tilgjengelige
- det er bygd tett inntil elvebredden langs Sandvikselva
- Kyststien er ikke vist som lett tilgjengelig

### sammenheng og kobling mellom eks.by og sjøfronten

- delområdene er vist som ulike bo-områder, enkelte som halvøy ute i sjø - uten særlig kobling mellom eller bakenforliggende by eller -enheter
- lokalveien gjør to knekker foran Rådhuset, noe som kan få nytt torg til å bli omringet av veier
- opprettet ny kontakt mellom Rådhuset og nytt fjordtorg, ellers er det lite nye forbindelse mellom eksisterende by og ny utbygging

### balansert og bærekraftig utbygging, arealbruk og muligheter

- stort fokus på mange boliger – som viser mange mulige boformer, i og nær sjøen
- ingen sammenheng mellom delområdene
- allmennheten har tilgang til friområdene ytterst, men tilkomsten kan oppleves til dels privatiserte

### gater og byrom

- en indre gate langs Lakseberget, med stikkveier ut til kanalbyene
- det er opprettet skjermede byrom ved de fleste boområdene som frasm.....
- ingen utbygging rundt nytt fjordtorg

### naturbasert og urban rekreasjon – byliv

- ved kanalbyene er det anlagt friområder/ møteplasser ytterst ut mot fjordbassenget
- skjærgårdsbyen legger opp til båtliv om sommeren



### Bærum kommune sin vurdering av Skjærgårdsbyen

- Rådhuset er markert som et viktig landemerke – som bør få rom og luft
- Kadettangen er en naturskapt tange som er en vesentlig del av Sandvikas identitet og som ikke bør tukles med, men heller framelskes
- delområdene kan gjerne få sin særmerkte identitet
- Sandvika kan gjerne bli en større destinasjon for tilreisende med båt
- private båtplasser tar mye vannareal og mange båter er lite i bruk – båtplasser bør i større grad omdisponeres slik at båtlivet kan komme flere til gode
- ny poll innerst i bukta kan skape ny kontakt med mellom byen og sjøen
- Sandviksbukta er en vannfylt landskapsrom som ved store utfyllinger vil kunne snevres vesentlig, både opplevelses- og bruksmessig
- etablering av nytt fjordtorg er en viktig kobling mellom eks. sentrum og ny utbygging
- ny lokalvei over nytt torg bør unngå svinger over torget og beslaglegge minst mulig areal
- ny boligbebyggelse ved Lakseberget bør i større grad forholde seg til Sandviksåsen, enten i form eller kantutforming
- Kjørbo er et område som tåler høy utnyttelse – og kanskje et nytt landemerke
- friområdene må være lettere tilgjengelig og komme allmennheten til gode
- båtlivet gjelder kun om sommeren – trenger helårs aktivitet
- kyststien er fragmentert
- kanalen vil oppleves som trafikkert belastet, som følge av langsgående lokalvei

- varierte boliger og delområder kan stimulere til mer mangfoldig byliv og boformer
- stor utfylling vil berøre biologisk mangfold i sjøen
- et fjordtorg trenger «vegger» rundt som aktiviserer og skaper rom
- skjermede gårds- og byrom vil kunne føre til ekskludering av allmennheten
- erfaring tilsier at friområder tett på bebyggelse kan skape arealbruks- og støykonflikter
- stor utbygging og flere mennesker i sjøfronten og Sandvika for øvrig fordrer tilgang på natur- og rekreasjonsområder og mer tilgjengelig areal for allmennheten
- forslaget har lite aktiviteter å tilby allmennheten gjennom hele året

**Perler på en fjord v/ Norconsult og Bjørbekk & Lindheim**



**Ekspertpanelets tilbakemelding på hovedretning etter midtveisseminaret: «vannet til rekreasjon»**

- å jobbe videre med fjordlandskapet og utviklingen av perlekjedet med byutvikling
- i stedet for ikke å jobbe videre med koblingen mot Kjørbo, skulle teamet fylle hele området
- holde seg til de planmessige føringene for området.

**Konseptet – arkitektteamets egne ord**

- Styrke åpenheten i fjordlandskapet som største kvalitet
- Koble Sandvika sentrum og Høvik med fjorden på en tydelig og logisk måte
- Utvikle delområder med tydelig identitet
- Skape sammenheng og dynamikk med ny fjordsti og bro
- Skape en god kobling for buss og sykkel mellom Asker og Oslo
- Tilpasse den lokale bilveien til bystrukturen

### Kulturminner

- *Kjørbo gård med hageanlegg*: beholdes i sin helhet med grøntbeltet, parkområdet og kystsone.
- *Rådhuset*: Landemerke som forsterkes med noen grønne kanter. Ny lokalvei legges på terreng nærmere Rådhuset enn i dag. Deler av dagens rådhuspark bebygges med bygate og nytt kvartal for å koble Rådmann Halmrastsvei ned mot det nye fjordtorget.
- *Malmskrivergården*: beholdes slik som i dag. Det lages et grøntområde på nedsiden av Gamle Drammensvei. Veien flyttes nedover og sandviksbukten fylles ut. Grøntområde kan vise hvor kystlinjen gikk tidligere med et vannspeil for eksempel. (Oslo og middelalderparken i liten skala) Malmskrivergården kobles fra Sandviksbukten.
- *Sandviksbukta*: flyttes utover med en fylling. Innerst i den nye Sandviksbukten lages det et nytt Fjordtorg. Kulturminnet forsvinner. Det markeres som et vannspeil i en park, hvor deler av bukta kanskje kan bevares
- *Danmark*: beholdes som en grønn øy. På Innsiden av Danmark fylles det ut og området benyttes som parkområde. Perlebåndet som binder Sandviksbukten sammen går gjennom området. Danmark blir koblet til land via en kunstbro installasjon.
- *Sjøholmen*: Det historiske miljøet og kulturminne videre utvikles og kobles sterkere sammen med Sandvika og perlebåndet som binder Sandviksbukten sammen. Område beholdes slik som i dag. Området utvikles videre med hensyn på kultur, historie, sjø og friluftsliv. Fyllingen på Lakseberget møter land ved Sjøholmen
- *Helmerodden*: bevares med grøntdrag. Perlebåndet går på nedsiden av området og knytter det til Henie Onstad og Sjøholmen. Til liggende marina og båttopplagringsplass omdisponeres til bolig med innslag av handel og service. Noe av båtoppstillingsplassene bevares med en lang molo.

### Blågrønne kvaliteter og naturmiljø

- Flere av perlene som er foreslått utviklet er byutviklingsprosjekter som ligger i perlekjedet.
- Sandviksbukten som framhevet som et felles aktivum og bevare fjordlandskapet.
- Liten utfylling ved Lakseberget for å bevare mest mulig av vannspeilet og fjordlandskapet.
- I stedet for nye grøntarealer, har det vært fokus på å bevare eksisterende
- Nytt opparbeidet parkareal på utfyllingen av Lakseberget som deler Sjøfronten/Kadettangen og Lakseberget fjordpark.
- Kadettangen bygges ned med ny byutvikling, men den ytterste delen av Kadettangen bevares slik som i dag, hvor badeplassen beholdes.
- Det grønne preget på Sandviksåsen beholdes.

### Identitetsskapende elementer i byutviklingen

- bydelene er utviklet med unike kvaliteter eller egne identitetsskapere, slik at bydelene framstår med hver sin karakter.
- Perlekjedet er et identitetsskapende elementet som knytter Sandviksbukta sammen.
- legger til rette for vannspeil for å ivareta den opprinnelige Sandviksbukta og skape en kvalitet/rom rundt Malmskrivergården.
- et fjordtorg er anlagt i den nye Sandviksbukta med blandede funksjoner rundt torget.
- parkområdet på Kjørbo, Kalvøya, Sjøholmen og Høvikodden blir opprettholdt.
- nytt parkområde på utfyllingsområdet ved Lakseberget
- det legges til rette for rekreasjon, byliv og båtliv.
- Danmark er ivaretatt og øya blir koblet til de nye sjøhusene på Lakseberget.

### Sammenheng og kobling mellom eks.by og sjøfronten - mobilitet

- flere koblinger mellom den eksisterende byen og sjøfronten – hvor de fleste er anvist som gatestruktur
- brua under Sandvika Vest er forbeholdt gående og syklende
- historisk veifar fra Kjørbo til Kjørboparken er bevart og trukket over lokal veien gjennom kommunegården.
- det er angitt en kobling/ forbindelse fra Sandviksåsen og ned til Lakseberget
- Perlekjedet omgir Sandviksbukta
- ny gang- og kjørforbindelse mellom Kadettangen og Kjørbo.
- Fjordtorget ligger i forlengelsen av aksene mot eksisterende sentrum.

### Balansert og bærekraftig utbygging, arealbruk og muligheter

- *Det er lagt opp til en god blanding av boliger, næring og service.*
- *2800 boliger, 4000 arbeidsplasser, 6000 mennesker, 200 barnehageplasser og 400 skolebarn.*
- *Bydelen Sandvika sjøfront/Kadettangen har en høy utnyttelse i stor grad boligbebyggelse. Dette kan virke privatiserende på utviklingen av Kadettangen. Området bør forbeholdes allmennheten.*
- *Bydelene hanger sammen via perlekjedet*
- *Det er opprettholdt flere parkområder og innført ett nytt, så det er god tilgang til grønne og blå arealer.*
- *Forslaget på Lakseberget fjordpark kan virke noe privatiserende grunnet smal lamell rekke som videreføres med boliger på vann på utsiden. Perlebåndet er bindeleddet, men boligene ligger tett på land og vann.*
- *Utviklingen i Solviken går perlekjedet gjennom bebyggelsen fremfor på utkanten. Noe som privatiserer kystlinjen delvis. Det burde være en mulighet for gjennomgang langs fjorden i Solviken.*
- *Den smale utfyllingen fungerer ikke så bra som byutviklingsområde, men burde med fordel vært noe større. De har forlenget byutviklingen ut i vannlinjen med flytende bebyggelse for å få til et bedre sted.*
- *Utfyllingen er smal og det en legger inn kommer som lameller. Det er vanskelig å få en god og sammenhengende byutviklingsstruktur på det. Område vil også fungere dårlig som en grønn smal utfylling. Det er vanskelig å få utnyttet den på en god måte og få til en god programmering av grønt draget. Utfyllingen burde vært noe større for å få til et godt fungerende grønt - og/eller byutviklingsareal.*
- *Byutviklingen i Solviken har mer lavskala bebyggelse og en åpnere struktur på bebyggelsen. Det er grønne parkarealer som deler av kvartalene. Perlebåndet går gjennom bebyggelsen.*
- *De legger til rette for en molo med båtplasser på Høvikbrygge, utenfor Sjøholmen og Lakseberget.*

### Gater og byrom

- *Fjordtorget er anlagt som hovedtorg i innenfor planområdet.*
- *Kjørbo og Sjøfronten er koblet sammen med en ekstra bro og lokalveien og det er lagt opp til et godt by- og gateromnett.*
- *Nytt boligområde på Lakseberget virker noe løsrevet fra byen – som en satellitt, med dårlig kobling til den øvrige byen og ikke som en del av en sammenhengende byutvikling.*
- *Ved Lakseberget er det angitt få gater, men avsatt grønne gårdsrom mellom lamellene og et sentralt byrom ved fjorden i midten. Bebyggelsen er koblet sammen med bryggegang langs sjøen, som kan virke noe privat for allmennheten.*





### **Bærum kommunes sin vurdering av "Perler på en fjord":**

- Et nytt fjordtorg som kobler seg opp mot den eksisterende byen via gatenettet og ny bybebyggelse kan skape ny kontakt mellom sjø og by
- Byutviklingen bør bygge oppunder en kompakt by, med videreutvikling mot Kjørbo og indre del Kadettangen
- Kadettangen kan opprettholde noe av dagens funksjon som en aktiv møteplass, men indre del av tangen bør inngå i den nye bystrukturen.
- Utvikling av en delvis monofunksjonell boligbebyggelse på Kadettangen kan virke privatiserende. Utviklingen bør være allmentilgjengelig og ha aktiviteter for funksjoner som alle kan bruke og være del av.
- Utfyllingen langs Lakseberget bør ikke være for smal, den bør være av en slik bredde at det kan utvikle et godt grøntområde i første omgang og evt. byutviklingsområde på sikt, og at byen framstår som sammenhengende
- En smal utfylling som vist i mulighetsstudiet gir verken mulighet for god byutvikling eller god grøntutvikling. En smal utfylling kan være et godt virkemiddel dersom det ønskes begrenset byspredning mot Solvik.
- Mulighetsstudiet viser avdelte bydeler som ikke henger sammen, framtidig Sandvika bør ha bedre kobling mellom bydeler ifht gang- og sykkelvennlige avstander
- Etter hvert som byen vokser blir trolig Kadettangen enda viktigere som et allment møte- og pusterom
- For å skape et skjermet fjordtorg bør det legges til rette for en mindre utfylling for framtidig bryggebebyggelse vest for Danmark
- Sandvika kan gjerne bli en større destinasjon for tilreisende med båt
- Forslaget integrerer båt plassene i utviklingen. De blir fordelt utover og virker mindre dominerende.
- Sandviksbukta er et vannfylt landskapsrom som ved store utfyllinger vil kunne snevres vesentlig, både opplevels- og bruksmessig
- Kjørbo er et område som tåler høyere utnyttelse og kanskje et bygd landemerke
- Båtlivet gjelder kun om sommeren
- Perlekjedet kan bli en sammenhengende og helsebringende kultur-attraksjon, som innbyr til varierte opplevelser, men det fordrer forbindelse mellom Kalvøya og Høvikodden og at perlene utvikles som destinasjoner
- Varierte boliger og delområder kan stimulere til mer mangfoldig byliv og boformer
- Skjermede gårds- og byrom kan føre til ekskludering av tilgang for allmennheten
- Stor utbyggingsplaner medfører flere mennesker i Sandvika, noe som fordrer tilgang på natur- og rekreasjonsområder og mer tilgjengelig areal for allmennheten

## Livet i fjøra v/ LPO / Grindaker/ Rambøll



### Ekspertpanelets tilbakemelding på hovedretning etter midtveisseminaret; retning «land – vann»

- videreutvikle vann- og landskapsplanen og vise hvordan utforme og programmere forholdet mellom vann og land i ulike kontekster
- jobbe videre med foreslått veisystem og at de viser hva effekten og gevinsten er (arealmessig). Samtidig bør de synliggjøre hvordan sykkel er prioritert i konseptet, og hvordan grepet svarer ut ønske om at sykkel, gange og kollektiv er lettest tilgjengelig for flest
- vise hvordan en sportsfunksjon/stadion på Kadettangen kan integreres i en bystruktur

### Konseptet – arkitektteamets egne ord

#### Strategiske grep

- Bryte ned de store barrierene mellom sentrum og fjorden ved å kraftig redusere trafikkarealet.
- Legge til rette for mer blandet arealbruk, også langs fjorden.
- Videreutvikle Sandvika som knutepunktsby og regionhovedstad ved å legge til rette for mer kontorer og næring i tilknytning til sentrum, togstasjonen og annen kollektivtrafikk.
- Styrke Sandvika som et fremtidsrettet handelssentrum og legge til rette for mer aktivitet mot gatene
- Videreutvikle Sandvika som boligby og jobbe for en mer variert boligsammensetting. I dag er det noen leiligheter i sentrum, men ellers er området i stor grad preget av småhusbebyggelse.
- Dyrke og videreutvikle de utrolige kvalitetene langs fjorden og elven. Vannkanten må holdes offentlig og bidra til å skape en vakker by for alle.

#### Byplangrep

- Klipp av E18; ny hovedlokalveg må fjernes som barriere og gjøres om til en bygate som kan krysses i plan og ikke prioritere, men kollektivtrafikk, gående og syklende.
- Bind sammen byen; koblingene mellom eksisterende sentrum og fjorden styrkes slik at både elven og fjorden blir en del av helheten.
- Fortett mot eksisterende sentrum; forsterke eksisterende sentrum, samtidig videreutvikle det grønne i randsonen.
- Prioritere viktige sammenhenger;
  - ved å åpne mest mulig opp i aksene fra rådhuset mot Kadettangen og Høvikodden.
  - Rådhuset skal være et ikon i bybildet, også fra fjorden.
  - Beholde kontakten mellom friområdene på Kadettangen og Sjøholmen.
  - Etablere nye koblinger mellom Sandvika vest og fjorden.
- Overganger; gjøre vannkanten offentlig tilgjengelig, med fokus på by og mer urbane kvaliteter i forlengelsen av sentrum og mer grønne kvaliteter og rekreasjon i øst og vest.

### Kulturminner

*Kjørbo gård med hageanlegg:* Parkanlegget og naturområdet mot sjøen beholdes

*Rådhuset:* Det er skapt et parkrom rundt Rådhuset, men lokalveien er trukket tettere opp mot sørsiden av bygget, for å kunne anlegge et mer bilfritt fjordtorg.

*Malmskrivergården:* Beholdes slik som i dag, men ny lokalvei er lagt rett i forkant av gården, med noe mer utfylling i bukta.

*Sandviksbukta:* kontakten med sjøen er flyttet utover med en fylling. Det er anlagt et nytt fjordtorg innerst i den bearbejdet bryggekanal/poll

*Danmark:* beholdes som grønn øy som ligger i en poll – omgitt av parklignende grøntområde,

*Sjøholmen:* opprinnelig bukt ved Sjøholmen beholdes, men er koblet til den nye utfyllingen ved Lakseberget ved bryggeganget

*Høvikodden:* ny båtrute etablert mellom pollen – Høvikodden og øyene

### Identitetsskapende kvaliteter

- bygger på de sentrale kvalitetene rundt Rådhuset, ved etablering av brygge og sjønært torg og Rådhuset blir et landemerke
- flere ulike typer torg er anlagt for opphold og aktivitet; strandtorg, elvetorg, legoland, våtmark og marina
- Kadettangen med Svane blir et allment fellesbruks- og rekreasjonsområde
- Ytterst på Lakseberget er det anlagt et iøyenfallende marinabygg
- Sammenhengende kyststi innbyr til både urban og sjønær vandring
- Anlagt en by- og vannsykkel med stoppesteder rundt om i bukta

### blågrønne kvaliteter og naturmiljø

- naturlig elvebredde beholdt på vestsiden av elva, mens en mer urban på østsiden
- Kadettangen er det store rekreasjonsområdet
- to utfyllinger langs med Lakseberget, med stor marina på utsiden mot Sjøholmen, som vil ta mye av Sandviksbuktas landskapsrom
- Etablert ny våtmark i bukta mot Sjøholmen
- Danmark er beholdt som en liten øy-kuriositet

### sammenheng og kobling mellom eks.by og sjøfronten - mobilitet

- Viser mulig tverrkoblinger ved Sandvika vest - Kjørbo, hvor storsenteret er vist med aktive fasader mot ny lokalvei og tverrgående gjennomganger
- Ny lokalvei er vist som bymessig 4 feltsgate, med bussfelt i midten
- Tilførselsvei for E16 er lagt som nedsenket kulvert
- Lokalveien er lagt mest mulig i bakkant av bryggetorget – for å skape et bilfritt torg
- Gangvennlige områder langs hele sjøfronten
- Ny bro anlagt mellom Kadettangen og Kjørbo

### balansert og bærekraftig utbygging, arealbruk og muligheter

- Kadettangen er forbeholdt allmennheten
- Utbyggingen viser at Kjørbo har potensiale til et mer urbant boligområde, med både transformasjon av eksisterende kontorbygg og ny utbygging – som kan kobles mot Sandvika vest
- utfyllingen vest for Danmark skaper et skjermet bryggetorg
- Bebyggelsen på østsiden av elva er vist med lange ensidige veggflater
- Det er lagt opp til ca. 6-7 etasjer i snitt innenfor studieområdet, med en skalakonstrast på 3-20 etasjer – med ca. 1300 - 1600 boliger

- Det er lagt opp til variert arealbruk, med forretninger i 1. etasje, stor andel kontorer mot lokalvei og boliger på Kjørbo og Lakseberget

#### *naturbasert og urban rekreasjon - byliv*

- Flere torg og koblinger mellom Rådhuset og fjordtorget som innbyr til byliv
- 



#### **Bærum kommune sin vurdering av "Livet i fjøra"**

- Rådhuset er markert som et viktig landemerke – som bør få rom og luft
- Et nytt fjordtorg som kobler seg opp mot rådhuset og ny bybebyggelse kan skape ny kontakt mellom sjø og by
- Etter hvert som byen vokser blir trolig Kadettangen et viktig som et møte- og pusterom – som kan egne seg til bruk for allmennheten
- Utfylling vest for Danmark er med på å danne et skjermet bryggetorg, med mulighet for solrike og aktive fasader på bakkeplan
- Elvepromenaden på østsiden bør få et mer aktivt innhold enn tilliggende lange fasader
- Sandvika kan gjerne bli en større destinasjon for tilreisende med båt
- private båtplasser tar mye vannareal og mange båter er lite i bruk – båtplasser bør i større grad omdisponeres slik at båtlivet kan komme flere til gode
- Sandviksbukta er en vannfylt landskapsrom som ved store utfyllinger vil kunne snevres vesentlig, både opplevelsels- og bruksmessig
- ny lokalvei over nytt torg bør beslaglegge minst mulig areal og bør trolig ligge nærmest Rådhuset for å skape en et bilfritt bryggetorg
- ny boligbebyggelse ved Lakseberget forholder seg til sjøkanten – kontakten med Sandviksåsen bør i større grad hensynstas
- Kjørbo er et område som tåler høyere utnyttelse og kanskje et bygd landemerke
- båtlivet gjelder kun om sommeren
- kyststien er sammenhengende og tilgjengelig, og den innbyr til varierte opplevelser
- et bygd landemerke i Sandviksbukta kan være en idè
- varierte boliger og delområder kan stimulere til mer mangfoldig byliv og boformer
- utfyllingene vil berøre biologisk mangfold i sjøen og stor marina vil oppta opplevelsen av Sandviksbukta som stort landskapsrom
- skjermede gårds- og byrom vil kunne føre til ekskludering av allmennheten
- stor utbygging og flere mennesker i sjøfronten og Sandvika for øvrig fordrer tilgang på natur- og rekreasjonsområder og mer tilgjengelig areal for allmennheten

## **Ekspertpanelets evaluering - sammendrag av mulighetsstudiet, med konkrete råd**

Ekspertpanelet konkluderer med at Bærum kommune har fått et bredt og godt materiale som viser mange av de mulighetene som ligger i Sandvikas sjøfront.

Parallelloppdragene viser at det er mulig å utnytte fjordlandskapetets potensial for rekreasjon og ferdsel bedre ved å bygge videre på eksisterende kvaliteter og skape nye attraksjoner i sjøkanten. Dette er tiltak som ikke bare er avhengig av E18 utbyggingen, mange av tiltakene kan startes med det samme.

Parallelloppdragene har vist at opplevelsen og bruken av fjordlandskapet er sårbart med tanke på en utfylling av nytt land ved Lakseberget. I tillegg stilles det spørsmålsteget ved de økologiske konsekvensene av selve utfyllingen. Generelt mener ekspertpanelet at ny utbygging bør skje som fortetting og på frigjort byggegrunn som følge av fjerning av motorveien fremfor etablering av ny byggegrunn i sjøen.

Forslagene viser at det er gode muligheter for å utvikle en kompakt og fotgjengervennlig by gjennom å effektivisere arealbruken i eksisterende sentrumsområder, der både Kjørbo og deler av Kadettangen inngår. En eventuell utfylling av nytt byggeareal i sjøen bør ligge så nært Sandvika sentrum som mulig.

Alle forslagene viser gode muligheter for bedre tilgjengelighet mellom stasjonsområdet og fjorden. Mellom Sandvika vest og Kjørbo er det mer utfordrende, men det kan oppstå en interessant mulighet når E18 legges om ved å åpne den innebygde passasjen i kommunehuset. På grunn av terrengforskjellene er det mer utfordrende å få til en god tilgjengelighet mellom en eventuell utbygging ved Lakseberget og bakenforliggende områder.

En av hovedproblemstillingene kommunen ønsker innspill på er hvordan ny lokalgate langs sjøfronten burde utformes etter at E18 er lagt i tunnel. Oppdragene gir ikke noe godt svar på hvordan dette kan løses. Ekspertpanelet er overbevist om at den fremtidige løsningen for lokaltrafikken i Sandvika er et nett av bygater hvor gående og syklende prioriteres. Den fremtidige lokalveien vil bli en viktig del av det fremtidige transportsystemet i Sandvika og må utformes slik at den ikke blir en ny barriere mot fjorden. Å erstatte E18 med en løsning basert på et premiss om at én lokalgate skal kunne håndtere all omkjøringstrafikk fra en stengt tunnel, vil ikke gi de bykvaliteter som Bærum kommune ønsker at Sandvika skal få.

Parallelloppdraget viser at fjerning av E18 kan bidra til å fremheve og aktivisere kulturminnene og Sandvikas historie på en annen måte enn i dag. Besvarelsene har vist løsninger for økt tilgjengelighet og nye koblinger mellom bygninger og gater. Ekspertpanelet vil spesielt peke på potensialet ved å skape nye forbindelser mellom Sandvika og Høvikodden, og den store lokale gevinsten som ligger i en sterkere kobling mellom naturbasert rekreasjon og Sandvikas urbane attraksjoner. Ekspertpanelet har også falt ned på en anbefaling om at en eventuell utbygging på Kadettangen bør være til allmennyttige formål.

Forslagene viser at Sandvika har et potensial for å videreutvikle båtlivet, både som rekreasjon og til nyttetraffikk. Ekspertpanelet mener båtlivet er en viktig del av Sandvikas identitet og kultur, og at det bør legges vekt på å opprettholde og å skape gode løsninger for fritidsbåtene. Etablering av et nytt fjordtorg som sikrer allmenn tilgang til fjorden, samt gode forbindelser til stasjonsområdet, bør prioriteres.

I vurdering av behovet for bærekraftige løsninger har ikke ekspertpanelets tatt stilling til effekten av omlegging av E18 i seg selv, men fokusert på lokale tiltak. Ekspertpanelet er opptatt av at man i forslag til grep og løsninger faktisk følger opp overordnede føringer og prioriterer fremkommelighet for gange og sykkel. Det krever videre en effektiv arealutnyttelse og blandet arealbruk som også tar hensyn til konsekvenser av forventede klimaendringer. Fokus på gjenbruk og bærekraftig utvikling av eksisterende bygningsmasse er like viktig som høye miljø- og energikrav til alle nybygg.

Den videre planleggingen av Sandvika sjøfront bør følge tre spor; ett som fastsetter overordnet infrastruktur; ett som avklarer avhengigheter i gjennomføringen, og ett som integrerer befolkning og beslutningsaktører i planprosessen.

#### *Fjordlandskapets betydning for Sandvikas utvikling*

- Utfylling av overskuddsmasse i fjorbassenget bør være moderat. Utbygging på utfylling ved Lakseberg bør skje vest for den lille holmen «Danmark».
- All utfylling i sjøen ved Lakseberget må vurderes mot Sandviksåsens terreng. Snittet fra Sandviksåsen og ned i sjøen må vurderes mer detaljert i forhold til fjordlandskapets tålegrense mht. oppfyllingsgrad og evt. byggehøyder.
- Det bør lages en «Plan for fjordparken» som ser utfylling av overskuddsmasser i sammenheng med bruk av fjordlandskapet på kort og lang sikt. Planen bør vise hvordan området kan utvikles i etapper og med hvilke avhengigheter, samt avklare de nye arealenes status og betydning som identitetsskaper.
- Arealer til en fjordpromenade som sikrer allmennhetens tilgjengelighet mellom Sandvika og Høvikodden bør avsettes allerede nå.

#### *Identitet i historiebærende elementer*

- Nye utviklingsgrep bør fremheve og aktivisere viktige kulturminner som f.eks en fjordvandring som kobler Høvikodden til Sandvika sentrum og aksene Rådhuset – Kadettangen – Kalvøya.
- Nye bygninger for fellesskapet bør bli viktige orienteringspunkter og plassers slik at de er synlige og lett tilgjengelige. Bygninger og tilstøtende byrom utformes slik at sosiale møteplasser inne i og utenfor viktige, offentlige bygg, blir en integrert urban form.

#### *Det unike Sandvika, aksene stasjonen – Rådhuset - Kadettangen - Kalvøya*

- Frigitt tomt rett sør for Rådhuset bør benyttes primært til offentlige formål og virksomheter med mye aktivitet.
- Det bør etableres et torg i direkte møte med fjorden, som kan bli byens nye «storstue» mellom Rådhuset og fjorden.
- Kadettangen bør fortsatt ha en viktig rolle og identitet som rekreasjons- og idrettsarena. Dagens funksjoner bør videreutvikles og foredles. Parkeringsareal må reduseres.
- Basert på parallelloppdragene bør det gjøres en mer detaljert analyse av forholdet mellom Rådhuset, ny lokalvei, nytt torg og området rett sør for Rådhuset.

#### *Utvidelse av sentrum mot sørøst og sørvest*

- Kjørbo bør fortettes og bli en del av sentrum ved å etablere nye forbindelser til Sandvika vest og til Kadettangen.
- Sentrumsutvidelse på utfylling bør konsentreres nær sentrum (vest for Danmark) og i gangavstand til stasjonen.
- Utviklingen av Kadettangen må sikre tilgangen til sosial infrastruktur for Bærum's befolkning.

### *Strukturer på tvers av ny lokalgate*

- Det må etableres to nye gater mellom Sandvika vest og Kjørbo.
- Det bør etableres nye gangforbindelser (snarveier) mellom Sandviksåsen og Fjordtorget.
- Gode gangforbindelser på begge sider av elva bør prioriteres ved valg av broløsning for ny lokalgate ved kryssing av Sandvikselva. Høyden på bro og hvordan den 'lander' på østsiden av elva bør sees i sammenheng med grønnstrukturplanen slik at både gangforbindelser og siktlinjer til fjorden ivaretas.
- Kvaliteten på gang- og sykkelforbindelsen fra stasjonen og mot elven bør forbedres for å skape en mer attraktiv rute fra Løkketangen/stasjonen og mot Claude Monets Allé.

### *Ny lokal trafikkfordeling – nytt gatenett*

- Premisset om at lokalveien skal være beredskapsvei/omkjøringsvei må diskuteres i lys av flere alternativer. Det bør ses nærmere på forslaget om å etablere ekstra filer i tunnelen. Det anbefales at drøftingen gjøres direkte med Vegdirektoratet, ettersom det er de som vil avgjøre om fravik fra vegvesenets standarder kan tillates.
- Utforming av hovedgaten og hvordan denne føres over elva må studeres nærmere.
- Forbi Lakseberget må utformingen av veisystemets gjøres sammen med vurdering av utfylling og evt. ny bebyggelse.

### *Det bærekraftige (nye muligheter for å øke ambisjonene)*

#### *Miljømessig bærekraft:*

- Med økt urbanisering kommer naturverdiene under press. Verdien av biologisk mangfold målt opp mot sosial bærekraft som følge av boligutbygging eller økonomisk bærekraft ved etablering av nye veier er krevende. Det er en utfordring at klima- og miljøgoder eller -ulempen ikke lar seg beregne godt nok økonomisk. Vi vil derfor anbefale at det settes som mål at den naturlige sjøfronten, fjæra og vannspeilet i bukta får være mest mulig uberørt og minst mulig påvirket. Dette innebærer at utfyllinger i bukta og etablering av «nytt land» bør minimeres. Ved utfylling og/eller inngrep som kan endre de naturlige forholdene i sjøen må det gjennomføres kartlegginger og vurderinger av eksisterende verdier.
- Sandvika har marinaer med et stort antall båtplasser, og alle teamene foreslår båtplasser også i fremtiden. For å sikre miljøvennlige marinaer som ikke slipper ut unødvendige miljøgifter og forurensning i sjøen bør det kreves at det etableres miljøvennlige servicetilbud som vaskeplasser for båtene og oppsamlingssystemer for bunnstoff m.m.
- Sandvika må utvikles slik at folk velger å gå eller sykle i sentrum – og velger offentlig kommunikasjon dersom de skal ut av byen. Det innebærer at gang- og sykkelveier må prioriteres foran bilveier, og at det må etableres bildelingsordninger som er enkle å benytte når det er nødvendig å kjøre bil. Kommunen må etablere et robust kollektivtilbud slik at behovet for egen bil blir minimert.
- Ved nybygging er materialvalg, konstruksjon og form viktig, og byggets miljøegenskaper eller karbonfotavtrykk bør vurderes ved bruk av livsløpsvurderinger. Bærekraftige bygg er avhengig av form, materialer, energibruk og energikilder, samt et drifts- og vedlikeholdssystem som viderefører intensjonene for miljøbygg. Mye har endret seg de siste årene, og smartløsninger for drift av hjem er fremdeles i utvikling. Her er det mange innovasjoner som er klare for å bli tatt i bruk.

#### *Sosial bærekraft:*

- Etablering av gode og tilgjengelige turveisystemer som byr på natur- og kulturopplevelser av ulike slag rundt hele fjordbassenget, samt videreutvikling av Kadettangens kvaliteter med idrettsarena og hyggelige badeplasser, anbefales som et tiltak for å øke trivsel og aktivitetsnivå og tilgjengeligheten til sjøfronten, også for de som ikke bor i vannkanten. Dette vil både styrke folkehelsen og den sosiale bærekraften. Tilgjengeligheten til området for sykkel og gange må styrkes, samtidig som det etableres tiltak som begrenser bilbruk frem til idrettsarenaen.
- Etablering av et offentlig torg ved sjøkanten, som foreslått av alle teamene, vil sannsynligvis bli en fin sosial arena med mange muligheter for samlende aktiviteter.
- For å tilrettelegge for et større boligsosialt mangfold bør kommunen vurdere om økonomiske eller prosessuelle virkemidler/incentiver kan benyttes for å gi et større mangfold i utvikling av kommunens egne tomter.
- Kommunen bør utnytte sitt virkemiddelapparat for å sørge for en bærekraftig utvikling. Politikere har det overordnede ansvaret for å sikre en bærekraftig samfunnsutvikling, mens administrasjonen kan utarbeide forslag til retningslinjer som legger rammer for fremtidig utbyggingen. Retningslinjer må være forutsigbare, men kommunen må også ha anledning til å utvikle krav og forventninger til utbyggere og innbyggere etter hvert som kompetanse og muligheter bedres/endres.
- For bygge- og anleggsprosjekter er det en rekke enkeltforhold som kan vurderes. Kommunen anbefales å vurdere muligheten for å premiere utbyggere som benytter tilgjengelige, og etter hvert velutprøvde miljø-sertifiseringsordninger for både områdeutvikling, anlegg og bolig- og næringsbygg. Da vil bygge- og anleggsprosjektene være i takt med internasjonal og nasjonal kompetanse innenfor klima- og miljøaspekter knyttet til bygg i bymiljø.
- Utslippene fra anleggs- og byggeplasser må ned mot null og Bærum kommune må legge til rette for bruk av fossilfrie og utslippsfrie løsninger. Dette omfatter alt fra utslippsfrie maskiner til oppvarming i anleggs- og byggeperioden.

#### Gjennomføring - Fra visjon til realitet

- Det bør lages en faseplan som sikter mot stor grad av «ferdigstilling» av delområdene Sentrum, Sentrum Vest, Kjørbo, Kadettangen – ett for ett.
- Det bør gjøres en utredning av finansieringsbehovet, konkret rekkefølge for pådrag av utgifter og muligheter for inntekter.
- Bærum kommune må avklare sin rolle i gjennomføringen, ressursbruk og avklare avhengigheter.

#### **Bærum kommune sin anbefaling etter mulighetsstudiet**

Det var et overordnet mål for gjennomføring av mulighetsstudiet, at sjøfronten skal være med å styrke Sandvika sin rolle som hovedsenter i kommunen og som regional by. Bærum kommune mener at parallelloppdragene i mulighetsstudiet viser hvilket stort potensial og muligheter som ligger i bruk og framtidig utforming av Sandvikas sjøfront.

De tre arkitektteamene ble etter midtveisseminaret utfordret av ekspertpanelet til å utforske ulike hovedretninger når det gjelder hvordan tilnærme seg sjøkanten og bruk vannrommet. Teamene har bl.a. utfordret Sandviksbuktas tålegrense når det gjelder utfylling ved Lakseberget, framtidig bruk av Kadettangen og hvordan skal Sandvika i større grad kan bli en destinasjon for både kultur og maritim rekreasjon.







Videreutvikling av «Perler langs en fjord» kan sette Sandvika på kulturkartet. III. Norconsult

Bærum kommune har mål om at utviklingen av sjøfronten skal tilby befolkningen et attraktivt bymiljø - som tilfører Sandvika nye og foredler dagens kvaliteter. Ved gjennomgang av parallelloppdragene og utfra ekspertpanelets evaluering, har kommunen sett at det er flere planelementer som går igjen de tre parallelloppdragene, bl.a. nytt bryggetorg i SandVIKA, vannrommets rekreative muligheter, høyere utnyttelse på Kjørbo, bevaring av holmen «Danmark» og bymessig lokalvei. – som kan være verdt å bygge videre på. Ved videre planlegging av sjøfronten, vil kommunen også fremheve følgende;

#### Møtet mellom byen og sjøen

- Rådhuset – er et viktig landemerke, både i byen og fra sjøen, noe som krever lys og luft
- Fjordtorget – byen kan utvikle en ny storstue ned mot sjøen, og det oppnås ny kontakt mellom byen, Rådhuset og sjøen
- Elva – er et stort aktivumsområde som kan få mer oppmerksomhet i bybildet og bedre tilgjengeligheten på tvers
- Forbindelser, akser og siktlinjer – kontakt mellom sjø og bydeler blir viktig ettersom byen vokser fram
- Møteplass – byen har ingen urbane flerbruks møteplasser i byen, hvor barn/unge og øvrige kan møtes året rundt
- Trinnvis utvikling – byen og sjøfronten vil utvikles over tid

#### Mobilitet

- Bygate – byen bør få en ny lokalgate som er tilpasset byen
- Bussholdeplass – må vurderes utifra de overordnede tanker om Sandvika som trafikkutpunkt
- «Ringvei» - ringveien bør utnyttes i enda større grad
- Prioritering kollektiv /sykkel/gange – legge til rette for at framtidens mobilitet blir grønnere

#### Kadettangen

- Kadettangen – viktig aktivitets- og pusterom som bør være tilgjengelig for allmennheten

- Rekreasjon – nærhet til kollektivknutepunkt, shopping og byliv og sjønære omgivelser er byens store attraksjon
- Arealet nærmest E18 bør utvikles som et allment flerbruksområde
- Elvepromenaden bør få aktive tilliggende fasader

#### *Kjørbo*

- Kjørbo – kan bli en bydel som kan tåle høyere utnyttelse og et nytt landemerke
- Transformasjonsmuligheter – det ligger mulighet for å integrere/ transformere eks. kontorbygg inn i ny bydel, med nye tverrforbindelser og aktive fasader

#### *sjøfronten*

- Kyststien – bør være sammenhengende og intuitiv og den kan videreutvikles til å inngå som et sammenbindende kjede langs sjøen
- En sammenhengende kyststi ala Perlekjedet kan realiseres tidlig for å vise at noe skjer og vil kunne bli ett viktig kulturelt og helsefremmende tiltak som setter Sandvika på kulturkartet
- Sandviksbukta – viktig landskapsrom som i størst mulig grad bør beholdes som et stort åpent vannrom
- SandVIKA – en del av fjordlandskapet som kan gjøres som en destinasjon
- Danmark – kuriositet som gjerne kan få litt oppmerksom
- Utplassering av masser - må skje på en nennsom måte som ivaretar vannrommet
- Lakseberget – moderat utfylling og framtidig arealbruk som bør forholde seg til Sandviksåsen ifht landskap og koblinger
- Båtliv – båter og sjørelatert friluftsliv kan bli en del Sandvikas identitet

#### *Solvik*

- Arealreserve – området ved Solvik kan være en framtidig arealreserve - men bør inngå som et stoppested underveis av perlekjedet