

 Reconnecting Høvik
Mulighetsstudie Fase 2
30-11-2018



Innhold

Innledning
Dagens Høvik
Utfordringer ved Høvik i dag
Fremtidens Høvik - prinsipper for utvikling

Alternativ 1A - regulert forslag fra SVV
Alternativ 1B - tilpasninger av regulert løsning
Alternativ 2 –ny løsning for Høvik
Sammenlikning alternativer

Strategi for etappevis utvikling
Eiendomsforhold
Kostnader

Forord

Arbeidet med denne rapporten ble gjennomført i løpet av første halvdel av 2018, og er utført av Norconsult AS på oppdrag fra Bærum kommune.

Terje Hansen, Kristin Siem Utne og Kjersti Stokke Burheim har vært oppdragsgivers kontaktpersoner og deltatt i arbeidet fra Bærum kommune.

For Norconsult har Nils Helleland vært oppdragsleder. Øvrige fagpersoner som har deltatt har vært Sander Dekker, Rune Westgaard, Isaak Elias Bashevkin, Daniela Bosnjak, Marianne Rye Beck, Sigrid Urnes, Kristine Presterud, Ivar Kufås og Finn Mellum.

Gjennom prosessen har det vært jevnlig møter med berørte aktører hvor arbeidet har blitt presentert og hvor de har hatt mulighet til å komme med innspill i etterkant av møtene. Fase 1 av arbeidet ble presentert i et møte 16.mai 2018. Fase 2 av arbeidet ble presentert i et møte 19.juni 2018.

Involverte aktører har vært, Bærum kommune og involverte etater, Asker kommune, Statens vegvesen, Bane Nor, grunneiere og næringsdrivende i området, samt naboer gjennom Høvik Vel og Høvik Verk Vel.

Arbeidet har blitt positivt mottatt av grunneiere og VEL. Tilbakemeldingene samles i et eget notat.

“E18-prosjektet bidrar til at flere tar bussen, sykler eller går. Vi legger til rette for et funksjonelt vegsystem med gode knutepunkter fra Lysaker til Asker og muligheter for by- og stedsutvikling. Dette vil bedre livskvaliteten til innbyggere og reisende”.

- Samfunns målet for E18 Vestkorridoren

Innledning

Om oppgaven

Bakgrunn

Reguleringsplan for E18-korridoren

31. mai 2016 vedtok Kommunestyret i Bærum kommune områderegulering for E18- korridoren Lysaker – Ramstadsletta med tverrforbindelsen Gjønnes – Fornebu. De viktigste elementene i reguleringsplanen er at gjennomgangstrafikken flyttes over fra overflaten til en tunnel mellom Strand og forbi Høvik, og ny hovedlokalvei samt separat bussvei og hovedsykkelvei anlegges på hele strekningen. Planen ble vedtatt blant annet med følgende reguleringsbestemmelse:

§2.15 Planoptimalisering Strand – Høvik

Planen skal optimaliseres på strekningen Strand – Høvik for å få til bedre stedstilpasning av løsningene knyttet til lokalveg/ bussvei/sykkelveg som kan bygge ned barrierevirkninger, sikre bedre vilkår for fotgjengere og utnytte potensialet for byutvikling, samtidig som buss og sykkel sikres god fremkommelighet gjennom området.

Denne rapporten viser forslag til optimalisering av løsningene for den gjenværende trafikken på overflaten som består av lokal-, buss- og sykkelvei, for å få bedre stedstilpassede løsninger, og ivareta potensialet for byutvikling på Høvik. Etter at gjennomgangstrafikken er borte, åpner det seg muligheter for å utforme Høvik til et attraktivt, barrierefritt lokalsenter. Samtidig har det vært viktig å opprettholde god funksjonalitet for alle transportgrupper, både de som reiser lokalt og regionalt.

Om Høvik

Høvik som sted og knutepunkt skal utvikles. Dette er i tråd med regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus (RPAT), der Høvik ligger inne som en del av bybåndet. Bybåndet skal ta en høyere vekst enn i dag, fordi kollektivtransporten her er særlig kapasitetssterk og konkurransedyktig. RPAT sier blant annet om bybåndet at det skal ta en høy andel av veksten i befolkning og arbeidsplasser, og at utbygging først og fremst bør skje i gangavstand til banestasjoner og ha høy arealutnyttelse.

I kommuneplanen er Høvik definert både som et lokalsenter som skal fortettes og som prioritert utbyggingsretning. Ca. 10 % av den framtidige veksten i Bærum skal skje på Høvik/ Bekkestua i form av transformasjon og fortetting. Høvik skiller seg altså fra de øvrige lokalsentrene i kommuneplanens arealdel, da det skal planlegges for større vekst på Høvik enn på flere av de andre lokalsentrene. Høvik vil ligge et sted mellom lokalsenter og områdesenter sånn som de er definert i kommuneplanen, med følgende funksjoner:

- Minst to høyfrekvente kollektivtilbud
- God tilgang til overordnet veinett
- Dagligvare og enkelte supplerende varegrupper
- Ingen statlige regionale funksjoner
- Kan ha besøksintensive desentraliserte tjenestetilbud
- Kan ha lokale kultur- og fritidstilbud
- Middels bymessighet
- Møteplasser tilrettelagt for opphold og aktiviteter
- Høy tetthet og variert boligtilbud
- Lokalrettet næringsliv utover handel

Kriterier for vurdering

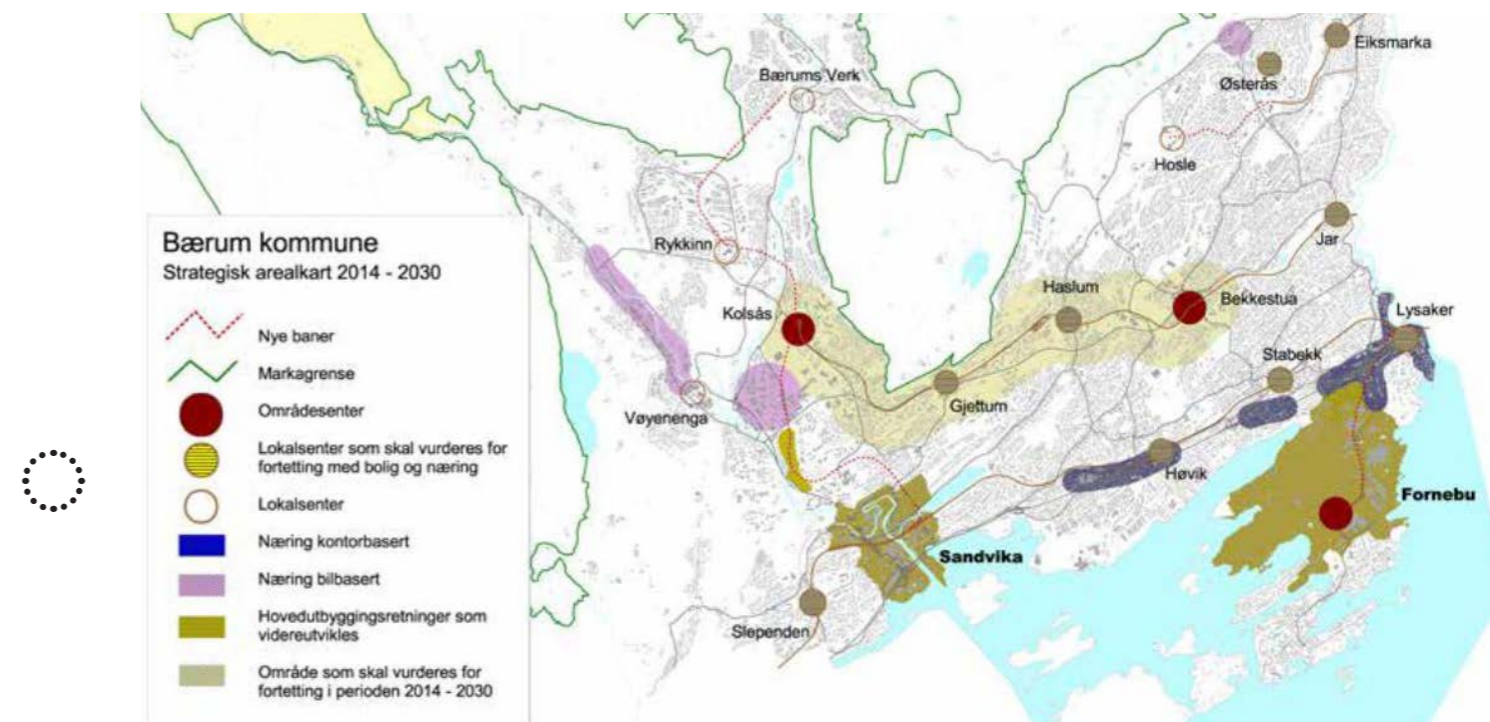
Følgende ambisjoner er nedfelt for optimaliseringen av løsninger på Høvik:

Fra vedtaket i Bærum kommunestyre for områderegulering for E18:

- Bygge ned barrierevirkninger
- Sikre bedre vilkår for fotgjengere
- Utnytte potensialet for byutvikling
- Sikre god fremkommelighet gjennom området for buss og sykkel

Fra Bærum kommunes oppdragsbeskrivelse til dette oppdraget:

- Flere kryssinger i plan for fotgjengere
- Mer bymessig utforming av lokalveien
- Lokalvei som kobler seg til Høvik sentrum
- Opparbeidelse som gir lavere fart for lokalvei
- Gode forbindelser gjennom området, spesielt for gående
- Redusere barrierevirkningen av bussbroen
- Ønsker kobling på bakkeplan mellom stasjonen og senterområdet
- Lokalveinettet er overdimensjonert - ønsker en krymping

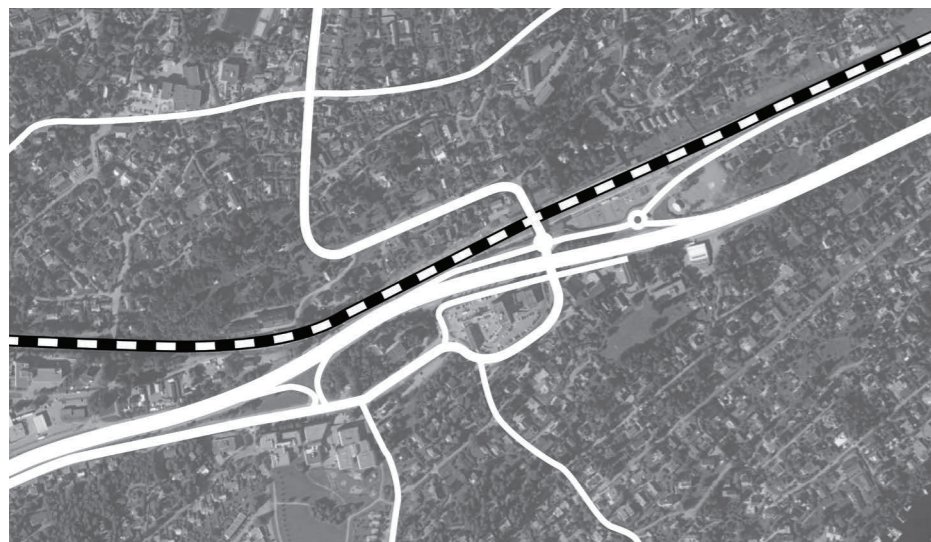


Høvik er definert som lokalsenter som skal fortettes i Bærum kommunes arealstrategi.

Dagens Høvik



Høvik 1880 har en klar parallell struktur med jernbane og vei, og flere nord sør forbindelser.

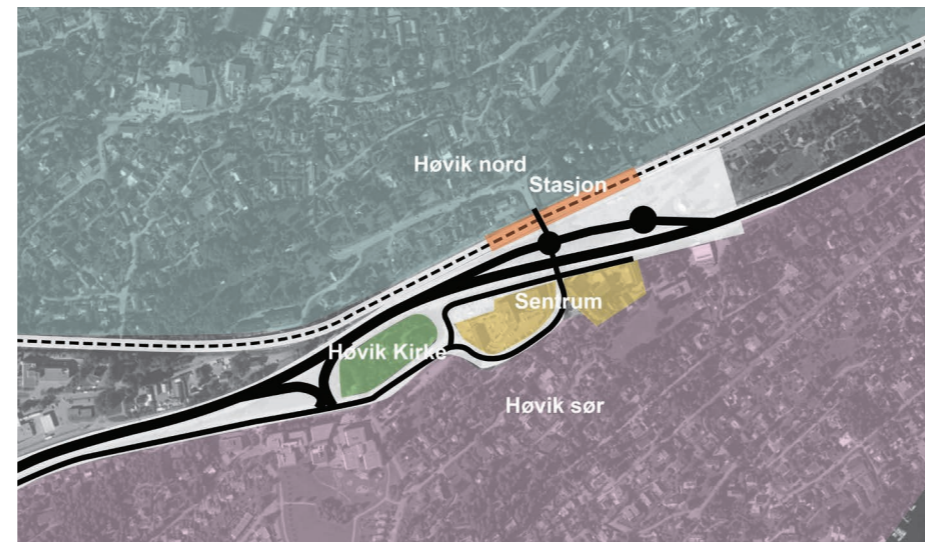


Høvik 2018 preges av to store barrierer og har en uklar struktur som i er orientert i øst-vest-retning.

Store barrierer - store muligheter

Høvik preges i dag av to store barrierer, jernbanen og E18. Disse deler området i to, og skaper avstand mellom de sentrale delene av Høvik. Det er vanskelig å orientere seg i området, det er få forbindelser på tvers, og manglende sammenheng mellom viktige steder. Selv om disse barrierene er utfordrende for Høvik, er det også de som har gitt området sentralitet. Jernbanen og E18 har tilført Høvik en unik tilgjengelighet, og dermed også grunnlag for at stedet kunne utvikle seg. Høvik er i dag et større lokalsenter med godt og variert handelstilbud. Samtidig er kirken et viktig landemerke i området, som markerer seg sterkt visuelt og gir Høvik en klar visuell identitet. Disse tre nøkkelfaktorene, god tilgjengelighet, etablert handelstilbud og sterk visuell profil, gjør at Høvik har stort potensial for videre utvikling.

Når E18 legges i tunnel forsvinner en av de to barrierene i området under bakken, noe som gir en unik mulighet for å åpne opp, og binde Høvik sammen på nytt, og gi rom for fotgjengere og byliv, som har vært fortrenget fra området i lang tid. Høvik har potensial for å bli et attraktivt tettsted, sentralt i kommunen.



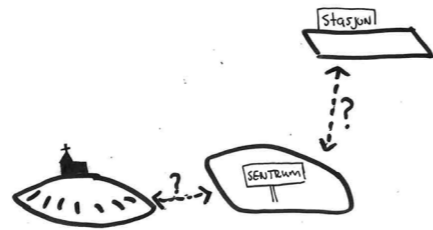
Infrastrukturen er en barriere mellom sentrum og stasjonen, og deler Høvik i to.



Stasjonen ligger sentralt i vestkorridoren, og har mange kvaliteter innen kort avstand.

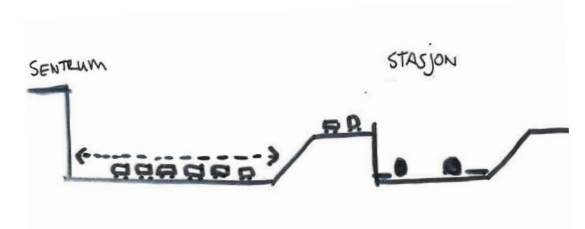
Utfordringer ved Høvik i dag

Vanskelig å orientere seg i området -
visuell barriere mellom sentrum og stasjonen



Av- og påkjøringsramper fra motorveien danner en mur mellom Høvik sentrum og jernbanestasjonen.

Stor avstand mellom sentrum og stasjonen,
E18 er en stor barriere

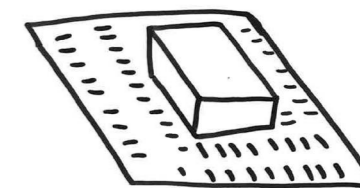


En 6-felts motorvei skjærer i dag gjennom Høvik.

Uklart og ulogisk veisystem



Bilen dominerer uteområdene

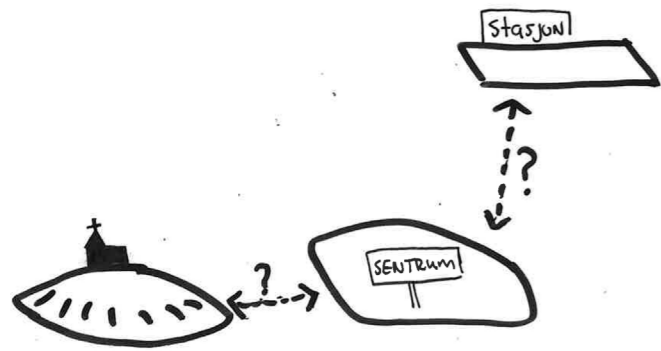


Det er lite intuitivt hvor du skal kjøre, og trafikken fra nord mot Oslo ledes to ganger gjennom Høvik.

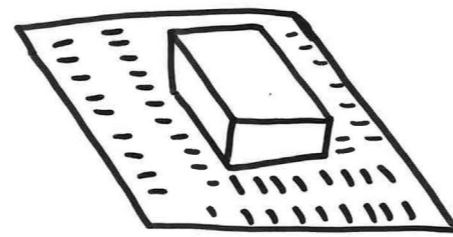


Vanskelig å orientere og bevege seg trygt som fotgjenger.

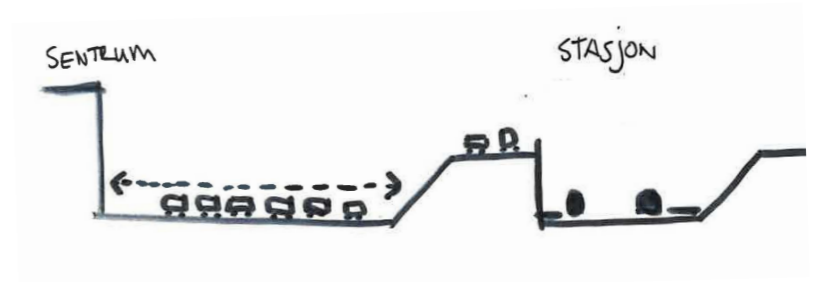
Fremtidens Høvik - prinsipper for utvikling



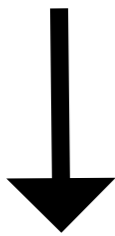
Fra mangel på sammenheng mellom steder



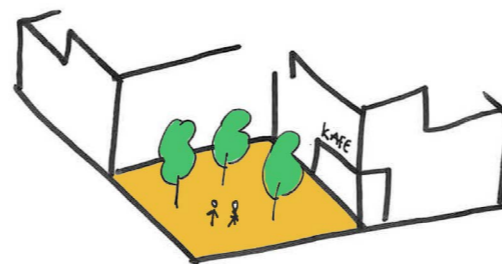
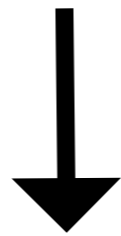
Fra uteområder dominert av bilen...



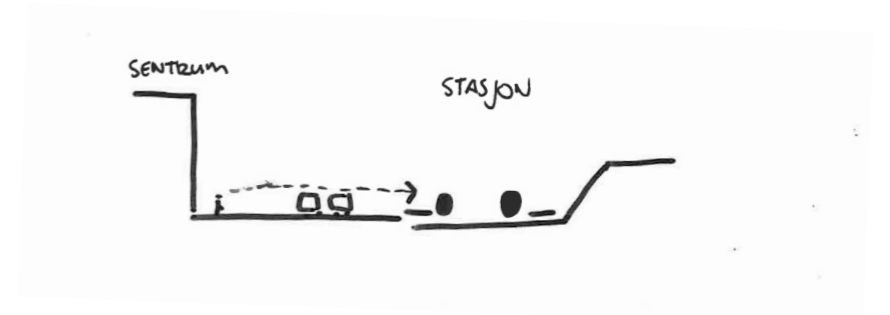
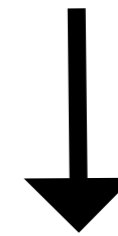
Fra E18 som barriere mellom stasjonen og sentrum



Til å skape sammenheng

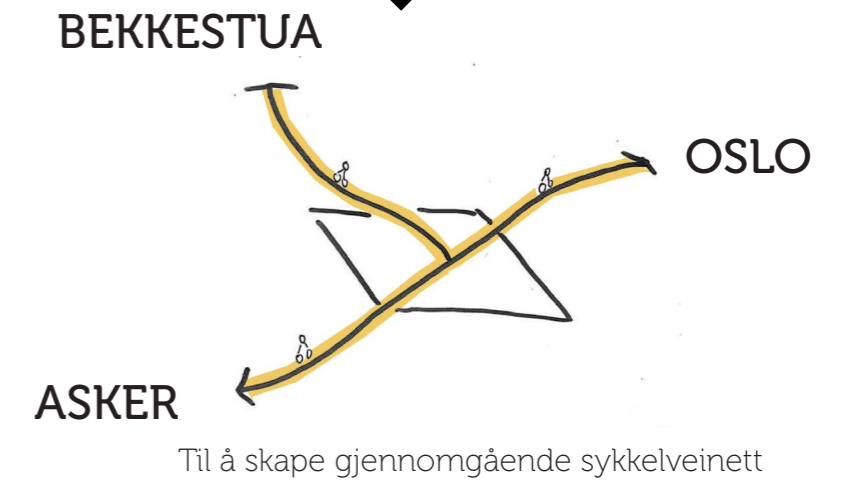
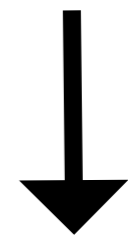
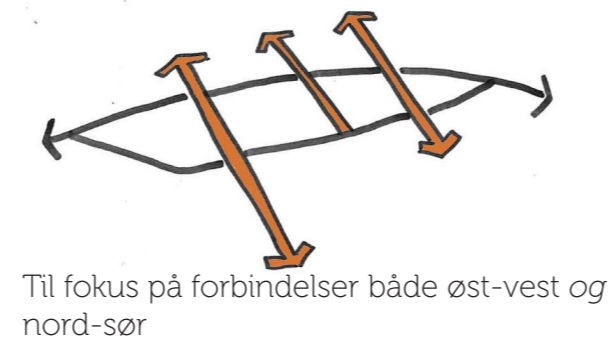
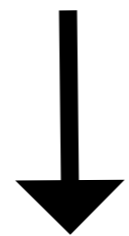
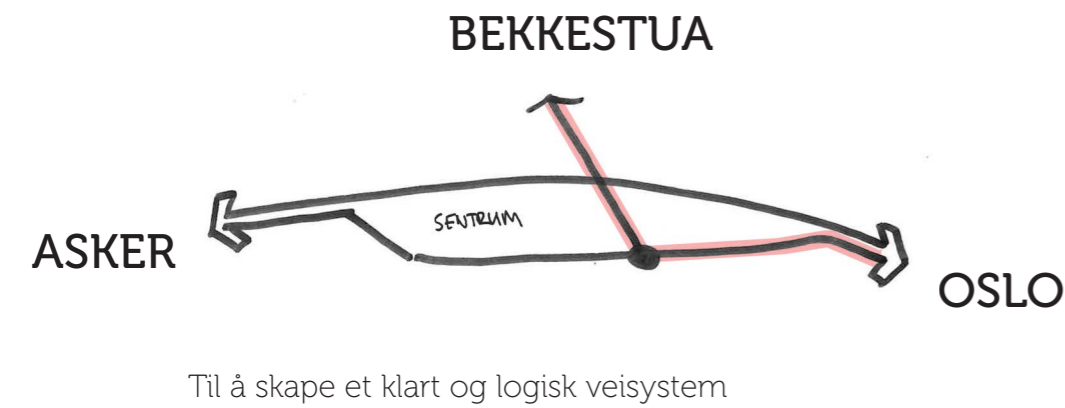
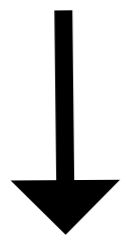


Til å skape attraktive byrom

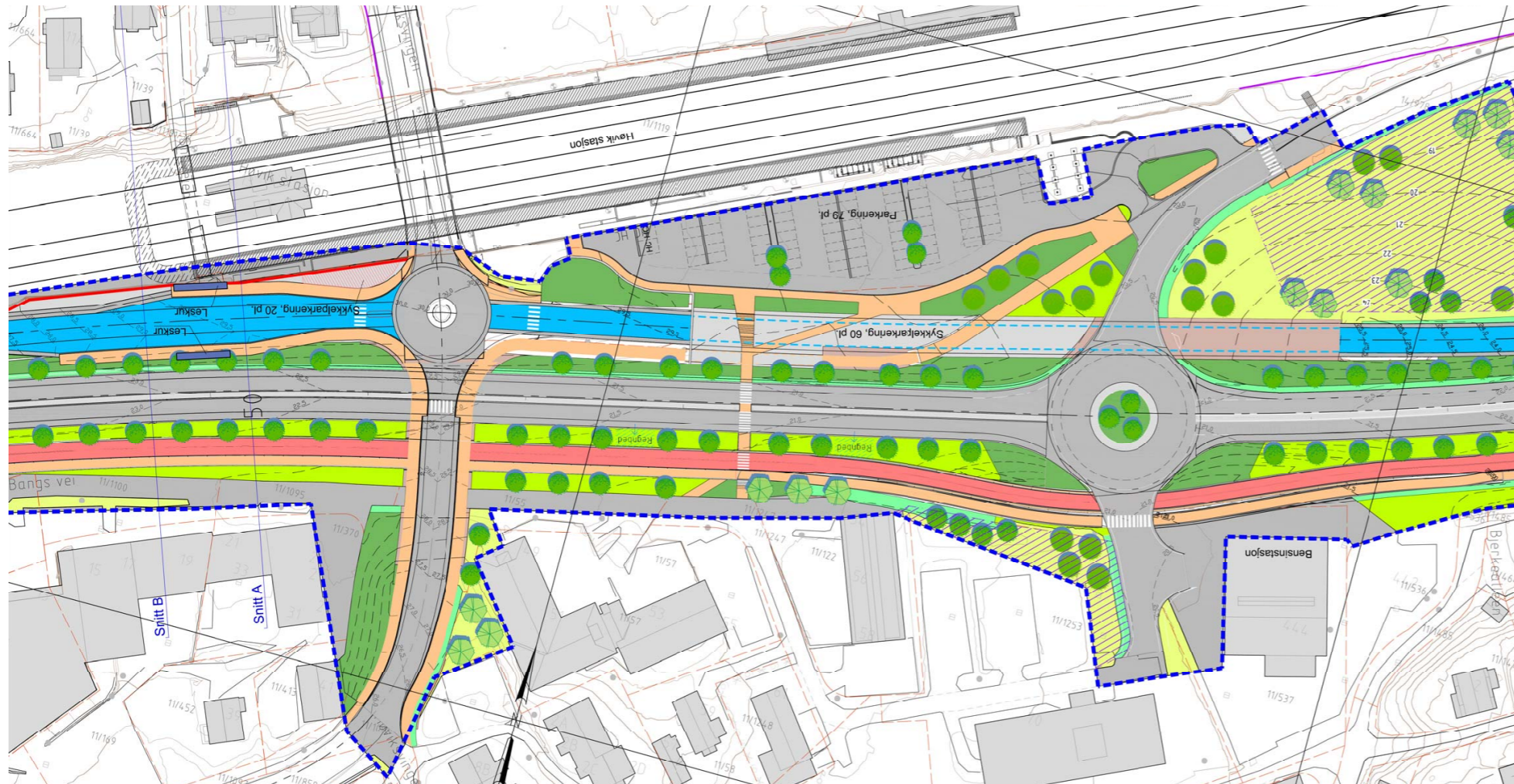


Til redusert avstand mellom stasjon og sentrum

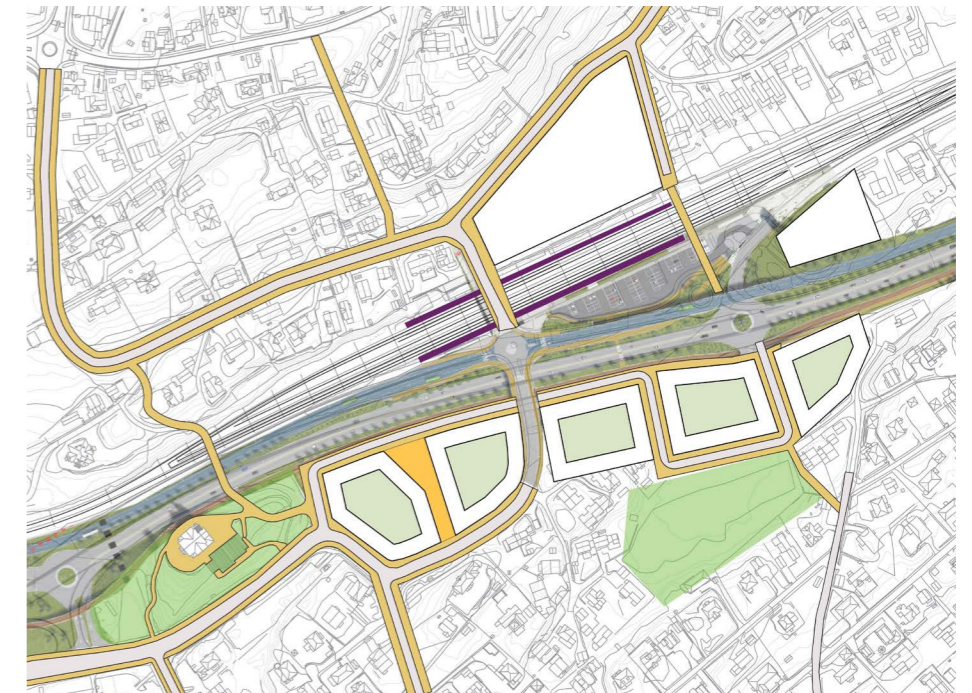
"Høvik kan bli et lokalt knutepunkt og attraktivt tettsted hvor det er godt å bo, drive næringsvirksomhet og å oppholde seg"



Alternativ 1A - regulert forslag fra SVV



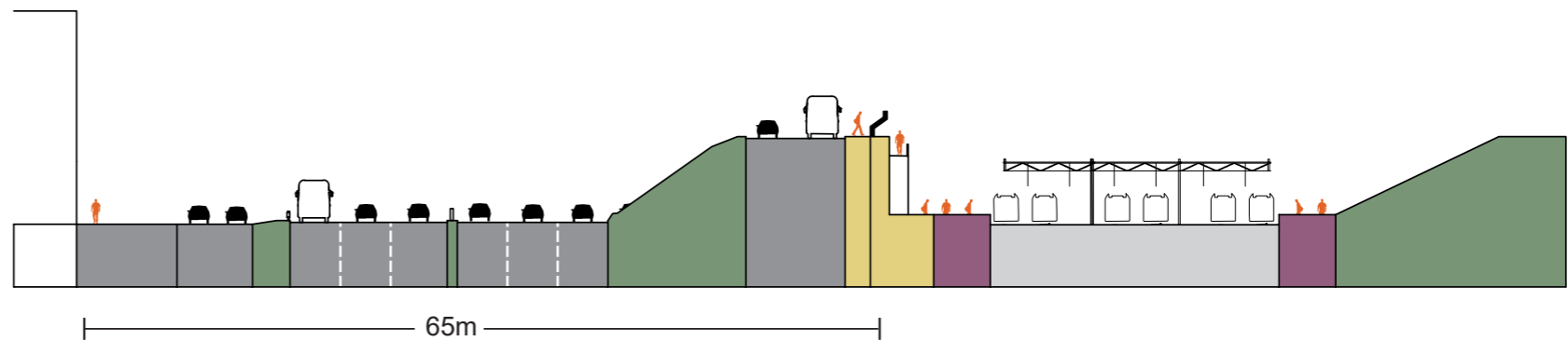
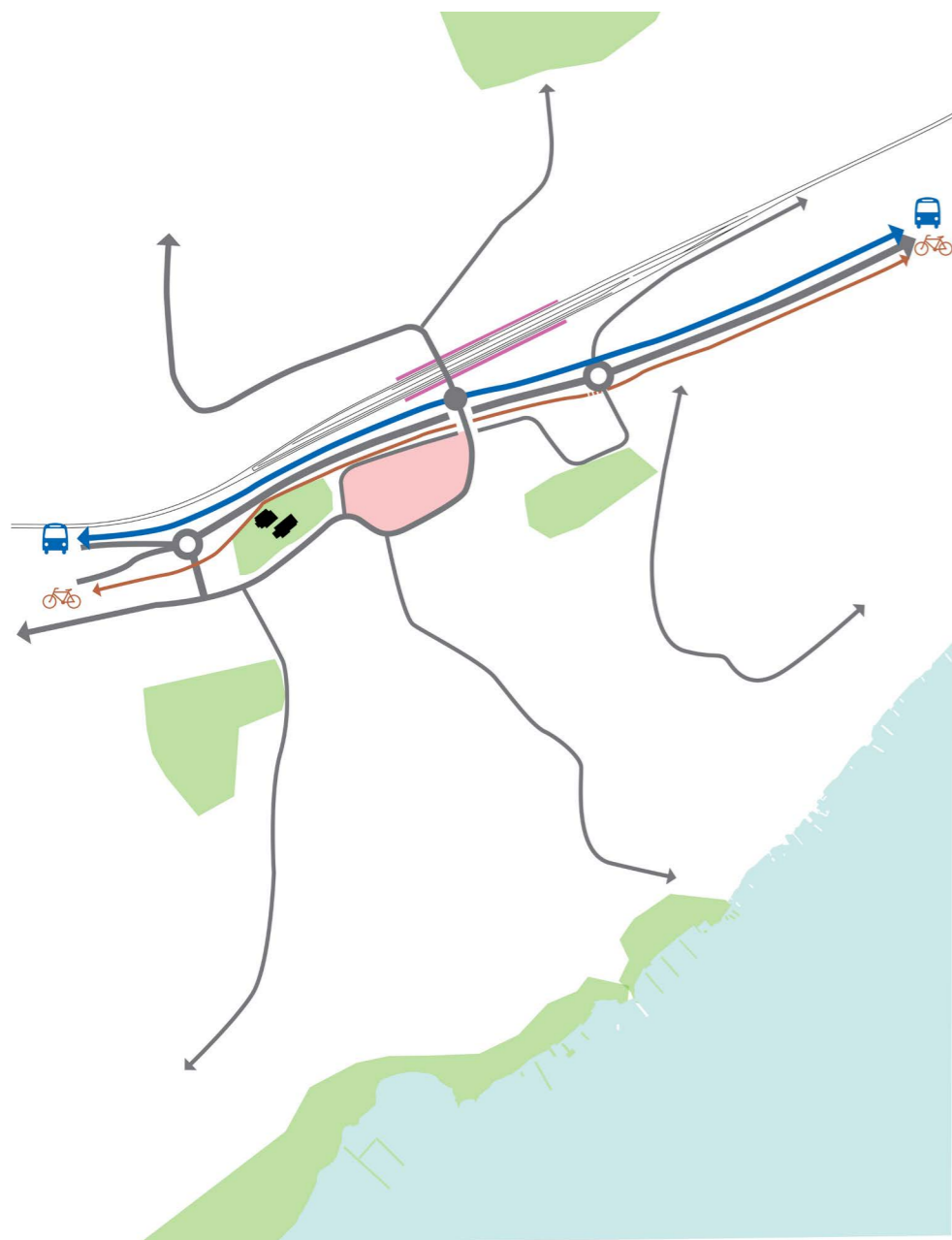
Høvik i forslag til ny E18. Illustrasjon: Statens vegvesen



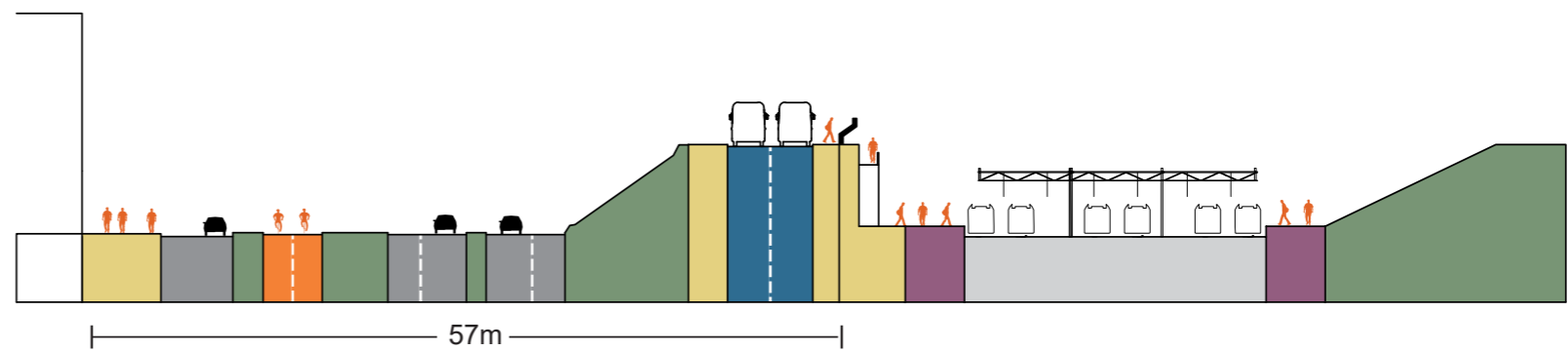
Høvik i forslag til ny E18. Illustrasjon: Norconsult



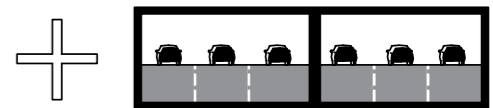
Strekningen Høvik - Strand i forslag til ny E18. Illustrasjon: Statens vegvesen



Dagens snitt E18



Forslag SVV



Hovedgrep

Statens vegvesen sin løsning for Høvik er basert på konseptet om tre separate og uavbrutte hovedveier på strekningen, en for bil, en for buss og en for sykkel. De nye veiarealene er stort sett løst på offentlig veigrunn innenfor dagens veitverrsnitt, med noen unntak, som for eksempel ved Høvik kirke, der det ble for lite plass.

Forslaget løser fremkommelighet gjennom området, men er lite stedstilpasset og er ikke optimalisert for at Høvik skal kunne utvikle seg til et moderne knutepunkt i området, ikke kun for transport, men også for boliger, handel, næring opphold og møteplasser.

Som i dagens situasjon er kjøremønsteret på Høvik ulogisk og preget av unødvendige omveger. Trafikken fra nord mot Oslo ledes som i dag først mot Asker etter broen, før den snur i rundkjøringen og ledes tilbake mot Oslo. Trafikken går rundt Høvik sentrum. Foreslått løsning løser ikke disse flokene lokalt.

Alternativ 1A - regulert forslag fra SVV

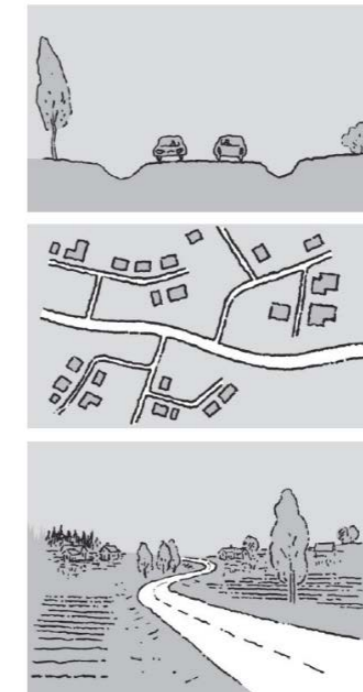


Illustrasjon: Statens vegvesen

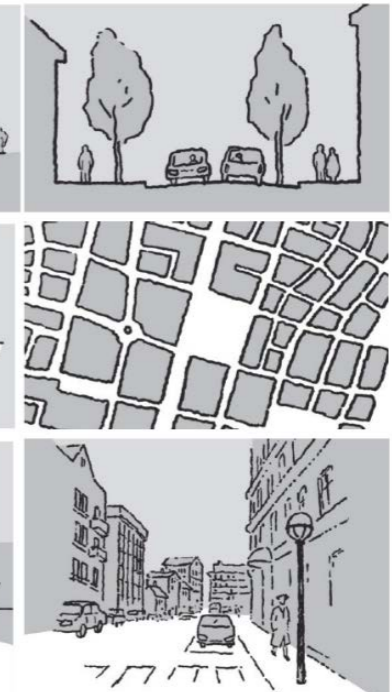
Ikke redusert veiareal på bakken

I forslaget fra SVV har man lagt dagens seks kjørefelt på E18 under bakken i tunnel, men man har likevel ikke redusert veiarealet på bakkeplan. Lokalvei, bussvei og sykkelvei opptar like mye areal som dagens E18. Løsningene som er foreslått er dimensjonert for avvikssituasjoner, det vil si når det ene tunneløpet er stengt på grunn av vedlikehold eller en ulykke, noe som forekommer noen få ganger i året. Konsekvensen er overdimensjonerte og arealkrevende løsninger med for mange kjørefelt og for store rundkjøringer. For et tettsted som Høvik er det ønskelig at veiene utformes som gater som i hovedsak ligger i samme plan.

Veger



Gater



Kjennetegn ved veier og gater. Veier bygges utenfor byen, mens gater bygges i byen.

Kilde: Statens vegvesen



Lokalveien danner en ny barriere

Illustrasjonen øverst viser nytt veisystem i 4 plan:

Nivå -1: Sykkelvei i undergang

Nivå 0: Lokalvei

Nivå +1: Gangvei

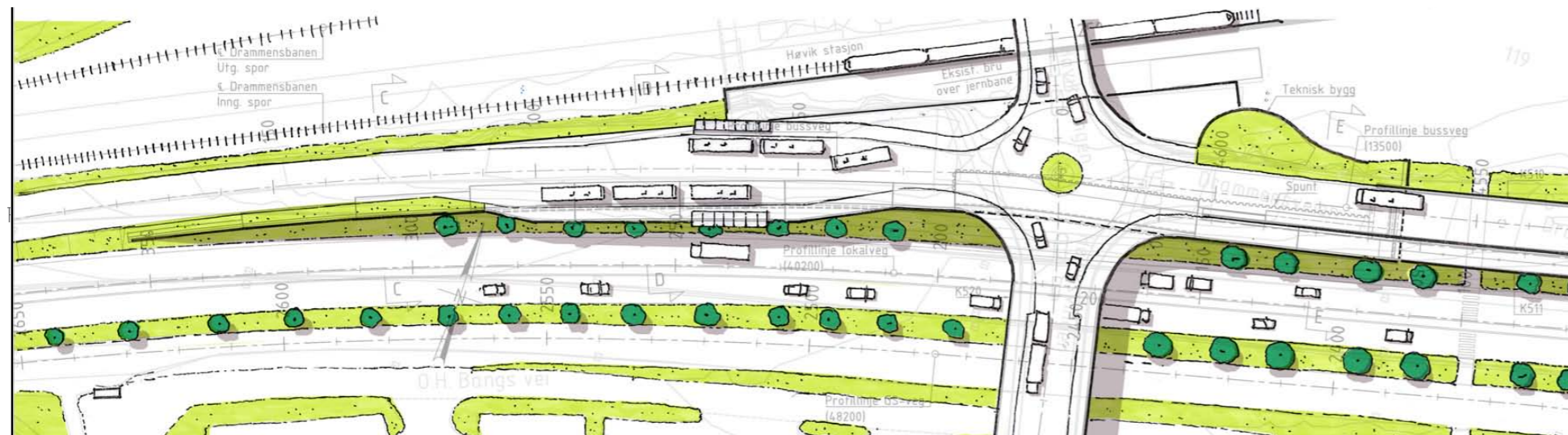
Nivå +2: Bussvei

Illustrasjonen nederst viser veistrekningen mellom Stand og Høvik og at det ikke er mulig å krysse veien på denne strekningen,

Illustrasjoner: Statens vegvesen



Alternativ 1A - regulert forslag fra SVV



Omfattende nye veibroer og rampesystemer

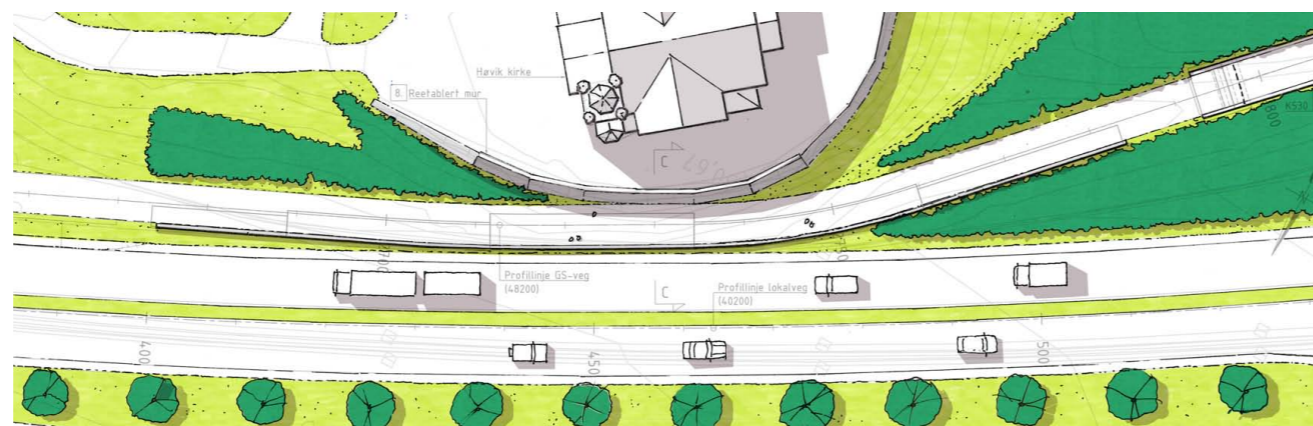
Lokalvei, bussvei og sykkelvei er løst i separate traseer med planskilte krysninger som gir store og kostbare bro- og rampesystemer, mange restarealer og brede gatetverrsnitt. Dette gir et område der infrastrukturen får dominere, og som er lite inviterende for gående, opphold og lokal bruk.

Konseptet med de tre uavbrutte hovedveiene for bil, buss og sykkel forbinder områder sammen regionalt (Asker-Oslo), men skaper barrierer lokalt gjennom Høvik. At løsningene går i tre plan flere steder skaper store barrierer for gående og gjør det vanskelig å gi Høvik en bymessig utforming, som er den foretrukne løsningen for Høvik med dagens overordnede mål for arealbruk og transport. Det gjør det også utfordrende for lokale sykklister å koble seg til /fra ekspressykelveien.

Reisende som benytter kollektivknutepunktet på Høvik gjennomfører i stor grad halve reisen sin til fots eller på sykkel (til og fra stasjonen). Gående ønsker raske og effektive krysninger og unngår lange ramper og omveger som forlenger avstanden. Forbindelsene til kollektivknutepunktet burde vært utredet mer i detalj, men fokus på gode løsninger for gående og syklende lokalt.

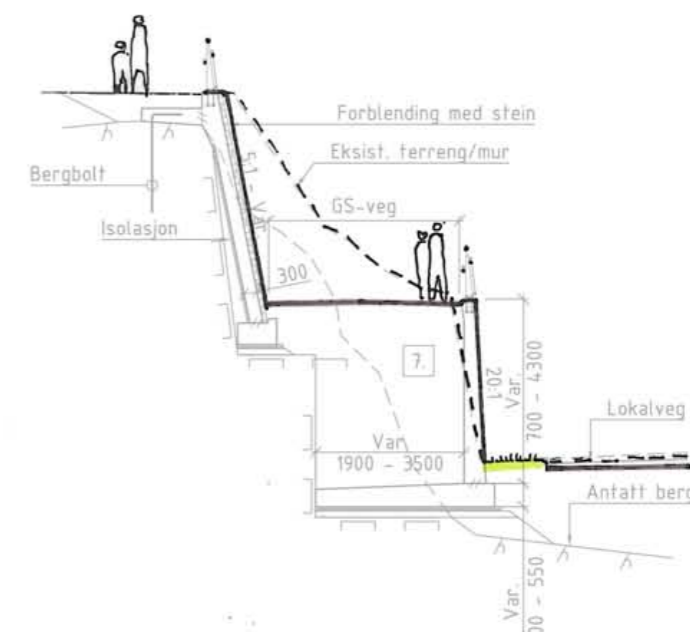
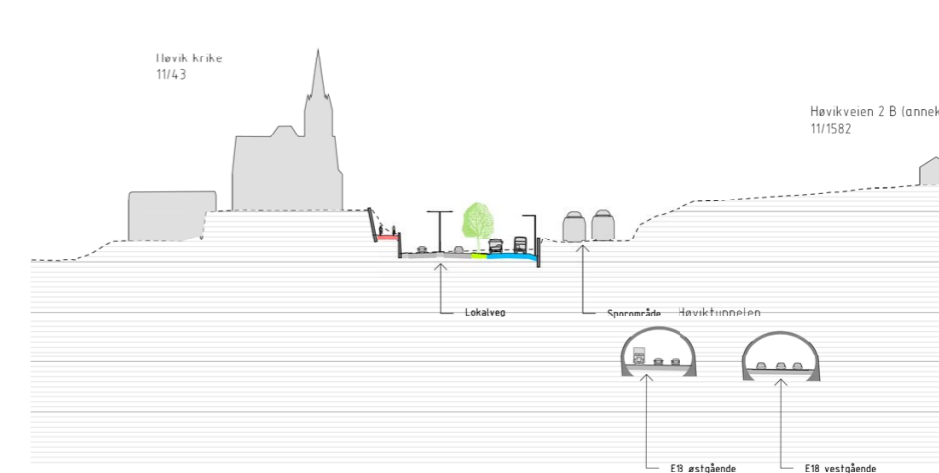


Lokalvei og sykkelvei der dagens E18 ligger. Veiarealet har spist inn på grøntområdene rundt kirken. Egentlig er tverrsnittet på veiarealene enda bredere, da bussvegen ligger bak busken nederst til høyre i bildet. Illustrasjon: Statens vegvesen

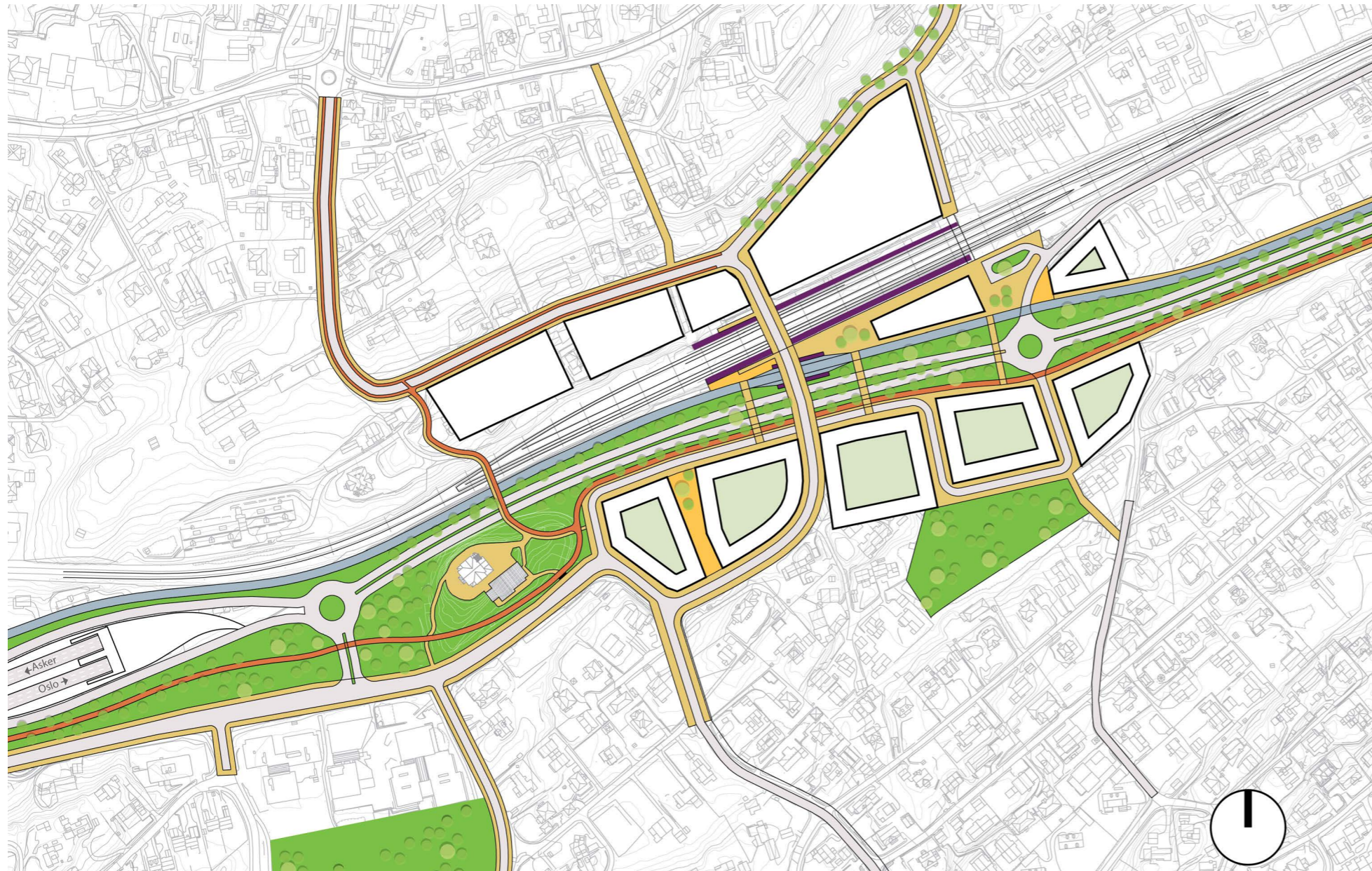


Forringer Høvik kirke som landemerke

Selv om E18 er lagt i tunnel har man ikke klart å løse lokalveiene innenfor eksisterende tverrsnitt. Skjæringen i skrånningen mot kirken og den høye støttemuren gir ikke kirken det rommet den trenger og forringer kirken som kulturminne og landemerke.



Alternativ 1B - tilpasninger av regulert løsning



Hovedgrep

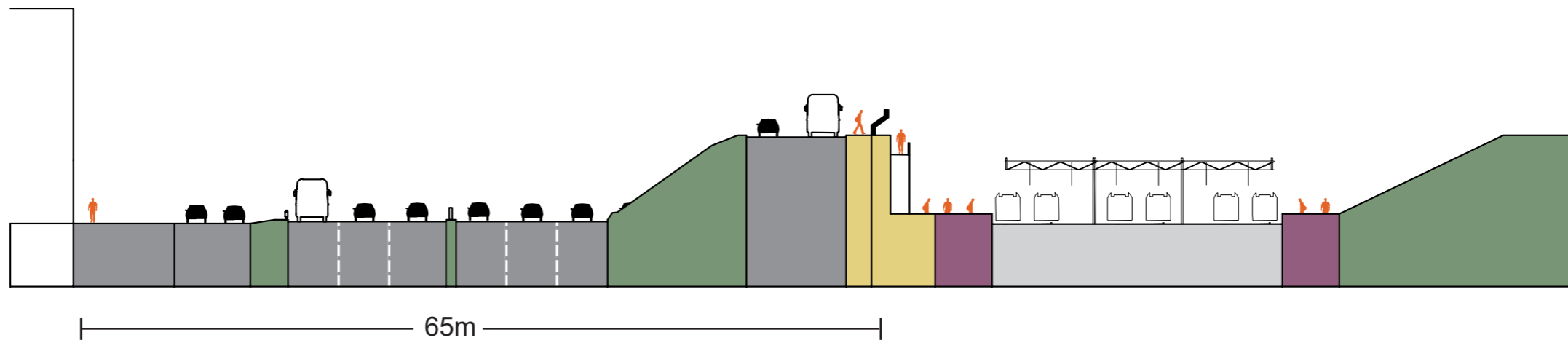
Alternativ 1B tar utgangspunkt i SVVs forslag, og viser en løsning som også holder seg innenfor offentlig veigrunn, men hvor det er gjort tilpasninger for å bedre stedstilpasse løsningene til Høvik. Det er primært to endringer som er gjort:

1: Fjellknausen mellom Høvik stasjon og Høvik sentrum sprenges bort, slik at bussvegen gjennom Høvik kan legges ned på samme nivå som dagens Høvik stasjon /sentrum, og det blir lettere å orientere og bevege seg i området. Bussvegen krysser under Høviksvingen, slik at holdeplassene for buss blir liggende i samme plan som jernbanestasjonen og hele knutepunktet blir samlet på ett plan. Dette letter omstigning mellom buss og tog.

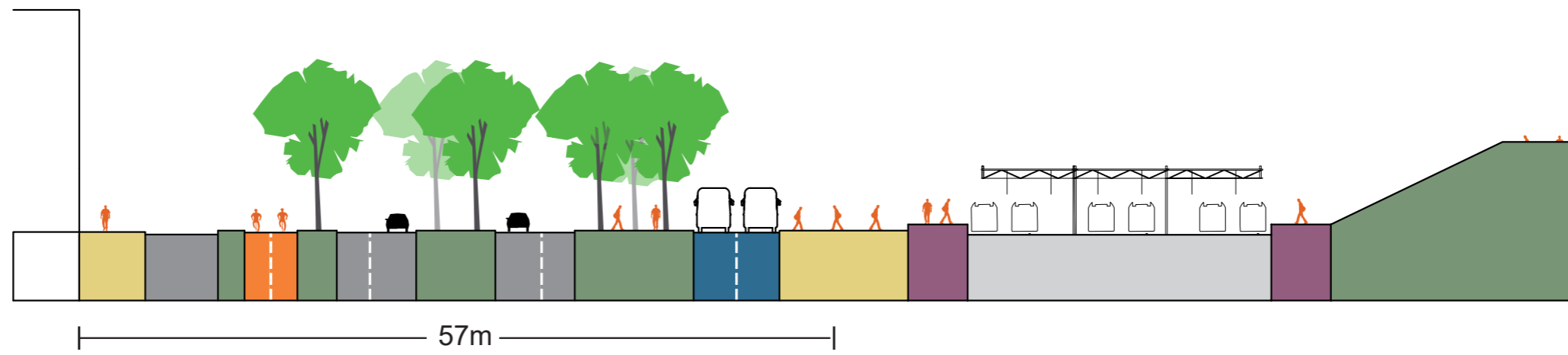
2: Sykkelveien flyttes sør for kirken hvor det er bedre plass, så man slipper å skjære gjennom skråningen i parken ved kirken og unngår skjemmende støttemurer tett opptil kirken. Løsningen gir også større parkareal og rom rundt kirken, som kan videreutvikles til rekreasjonsområde.

Det foreslås også to nye tverrforbindelser for gående under jernbanen i nord-sør-retning i hver ende av plattformene, samt en gangbro ved kirken som krysser over bussvegen og jernbanen. Bilene krysser jernbanen og bussvegen i bro (Høviksvingen) som tidligere.

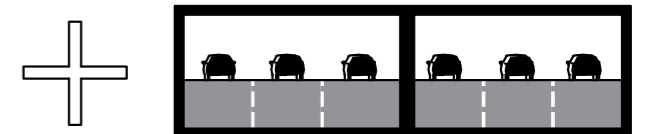
Løsningen gir færre barrierer lokalt, mindre dominerende veianlegg og bedre forbindelser for gående til og gjennom sentrum og stasjonen.

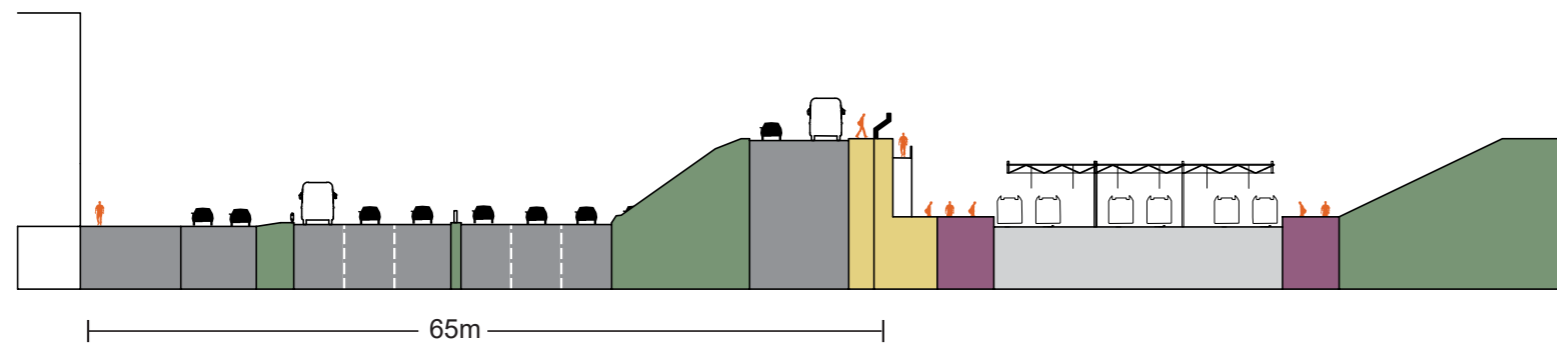


Dagens snitt E18

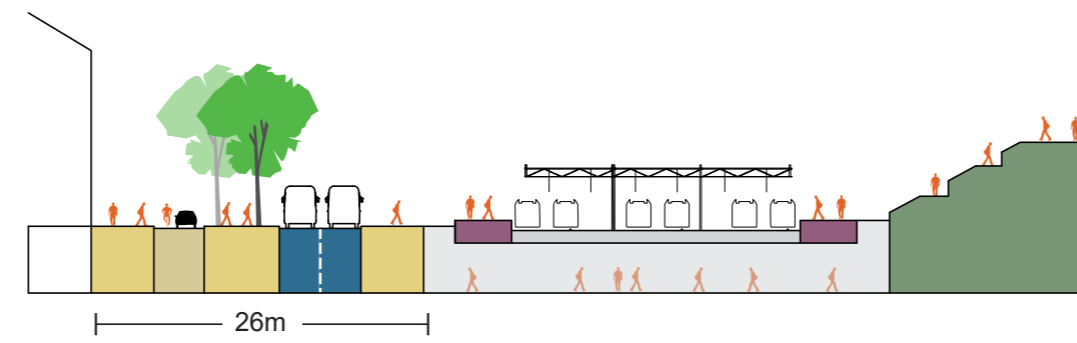


Forslag SVV med innspill

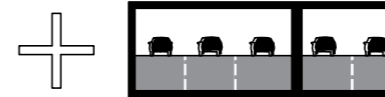




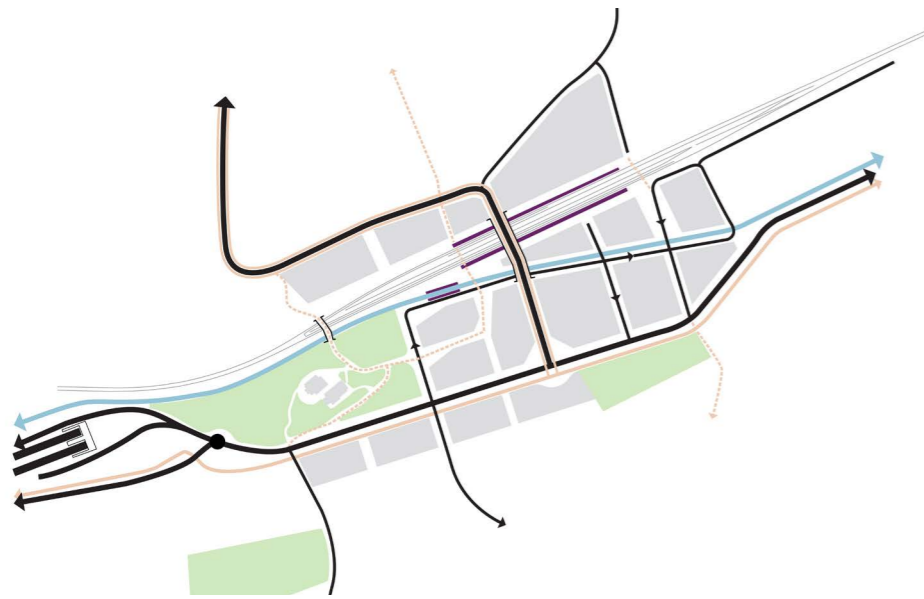
Dagens snitt E18



Reconnecting Høvik

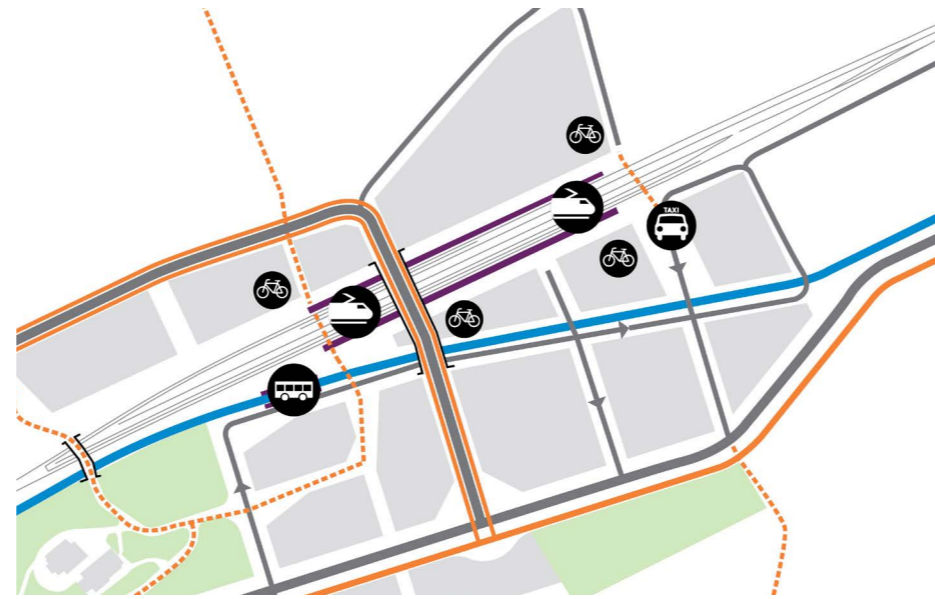


Alternativ 2 - ny løsning for Høvik



Konsekvenser for lokaltrafikken

Alternativ 2 gir et klart og intuitivt hovedveisystem, der sidegater kobler seg direkte til den nye lokalveien, som et bygatenett. Trafikken fra nord mot Oslo ledes direkte østover fra rundkjøringen sør for broen i Høviksvingen, istedenfor i en omveg gjennom Høvik og tilbake igjen som i dag. Ettersom at vegvesenet krever at lokalveien skal kunne fungere som avlastningsveg ved avvikssituasjoner, er den overdimensjonert for lokale forhold og behov.



Konsekvenser for knutepunktet

Bussvegen føres gjennom Høvik sentrum og over det sentrale torget, hvor bussholdeplassene er lokalisert. Ettersom bussvegen er lagt ned på samme nivå som jernbanen, åpnes byrommet mellom sentrum og jernbanen seg opp og gir god visuell kontakt. Dette gir raskere omstigning, gjør det lettere å orientere seg og Høvik oppfattes mer som et samlet sted. Holdeplasser for bussen ligger på det sentrale torget, godt synlig for alle reisende og med god tilgjengelighet for gående. Handel er lokalisert i nærheten til knutepunktet, slik at sentrumsfunksjonene ligger tett opptil kollektivtransporten. I tillegg åpner det for et større utbyggingsareal.

Taxiholdplasser er lokalisert på torget øst i området, der den østlige undergangen under jernbanen kommer opp. Taxiene kjører inn til parkeringsplassene sine fra Markalleen. Ut fra holdeplassen kan de kjøre både til Markalleen og til lokalveien.

All parkering er lagt i en underetasje under de nye kvartalene. Alle adkomster til parkeringskjellerne legges så nærme lokalveien som mulig, dog ikke så nærme at det oppstår tilbakeblokkering på samleveien. Varelevering gjøres via en en-veis sløyfe som går fra Sandviksveien mellom kirken og det første kvartalet, gjennom Høvik parallelt med bussvegen og ut på lokalveien i vest. Denne sløyfen kan utformes som shared space.



Forbindelser i området

For en kollektivreisende er en viktig del av reisen hvordan du kommer deg til stasjonen/holdeplassen. Undersøkelser viser at for en stor andel kollektivreisende er tiden du bruker til og fra holdeplassen like stor som den tiden du faktisk sitter på toget/bussen. Gode forbindelser også til/fra knutepunktet for gående og syklende er derfor avgjørende for å få folk til å reise kollektivt. Planskilte løsninger med store rampesystemer og lange omveger er ikke en heldig løsning for gående. Gående ønsker direkte forbindelser, et intuitivt bevegelsesmønster og gode krysninger i plan der det er mulig.

I alternativ 2 er det lagt opp til at krysning i plan skal være den foretrukne løsningen i Høvik sentrum. For å krysse jernbanen behøves planskilte løsninger.

Alternativ 2 foreslår 4 mulige krysninger av jernbanen, mot 2 i dagens og Statens vegvesens løsning. Man kan krysse i bro på Høviksvingen som i dag, men broen utvides med sykkelfelt iht Bærum kommunes plan for sykkelveinettet. I tillegg foreslås en ny gang- og sykkelbru som utnytter høydeforskjellene ved kirken til å skape en direkte kobling mellom Høvikveien og stasjonen/knutepunktet. På denne måten slipper de syklende som kommer fra områdene nord for jernbanen å sykle omvegen rundt Høvik sentrum via Høviksvingen for å nå stasjonen.

Det er også foreslått åpne eksisterende undergang under jernbanesporene i øst og koble den til Terrasseveien i nord, slik at det er mulig å krysse jernbanen i begge ender av stasjonen.

Sykkeltilrettelegging

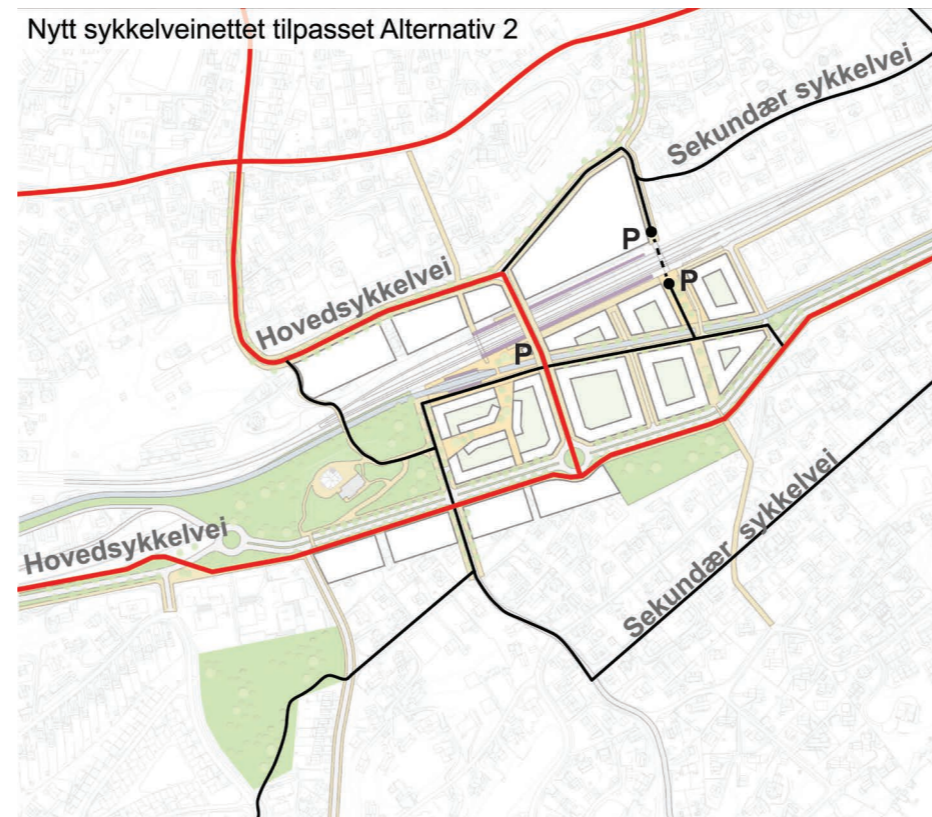
Valgt løsning for sykkel tar utgangspunkt i Bærum kommunes forslag til sykkelstrategi for perioden 2018–2030 med tilhørende plan for sykkelveinettet. Planen skiller mellom et hovedsykkelveinett med separate løsninger av høy standard (røde linjer) og et sekundærsykkelveinett som legger opp til løsninger med sykling i blandet trafikk (sorte linjer).

Foreslått løsning tar utgangspunkt i anbefalte traseer i kommunens plan og tilpasser dette til ny situasjon. Dette innebærer blant annet ny linjeføring og forlengelse østover av hovedsykkelveinettet langs sørsiden av E18, i tillegg til flere sekundære sykkelforbindelser lokalt gjennom Høvik sentrum, inn mot stasjonen og på tvers av jernbanen ved Høvik kirke.

Foreslått løsning på de ulike forbindelsene er som følger:

- Hovedsykkelveien langs sørsiden av nye Høvik sentrum: Sykkelvei med fortau langs sørsiden av ny lokalvei. Foreslått bredde på sykkelvei med toveis trafikk er 3,5 meter, med tilhørende fortau på 3 meter.
- Hovedsykkelvei fra nord, på tvers av jernbanen og frem til ny lokalvei: Tosidig sykkelfelt på 2,2 meter. Om mulig bør sykkelfeltene være opphøyd fra kjørebane.
- Sekundær sykkelforbindelse gjennom nye Høvik sentrum: Tilrettelegging for sykling i blandet trafikk. Nye gateforbindelser bør tilrettelegges for begrenset biltrafikk og lav kjørehastighet.
- Tverrforbindelse på tvers av jernbanen ved Høvik kirke (sekundær sykkelvei): Etablering av ny tverrforbindelse for gående og syklende. Tverrsnitt og grad av separering mellom de to trafikantgruppene må vurderes nærmere.
- Øvrige sekundære sykkelforbindelser: Sykling i blandet trafikk. Tilrettelegging for sykkel i form av trafikk- og hastighetsreducerende tiltak.

Løsningen har også tilrettelagt for sykling til stasjonen gjennom etablering av sykkelhotell integrert i ny bebyggelse (se 'P' i diagram for ny situasjon). I tillegg er det tilrettelagt for sykling frem til undergangen ved østre ende av plattformen. Her bør det også vurderes etablert parkeringsfasiliteter for sykkel.



Alternativ 2 - ny løsning for Høvik



Illustrasjonen viser nytt knutepunkt på Høvik. Bussveien føres gjennom det sentrale byrommet og ligger i samme plan som stasjonen og sentrum. Hele knutepunktet ligger i samme plan, og forbindelsene for gående er direkte, oversiktlige og intuitive. Ny bebyggelse er vist med 3 etasjer i indre gårdsrom og 5(+) etasjer mot gatene. Illustrasjon: Norconsult.



Nye Høvik sett fra nord-øst mot sør-vest. Bygningene er vist med 3 etasjer i indre gårdsrom og 5(+) etasjer mot gatene. Videre prosess med områdeplan vil bestemme endelige høyder i området. Kirken omgis av et ny, utvidet park. Illustrasjon: Norconsult.

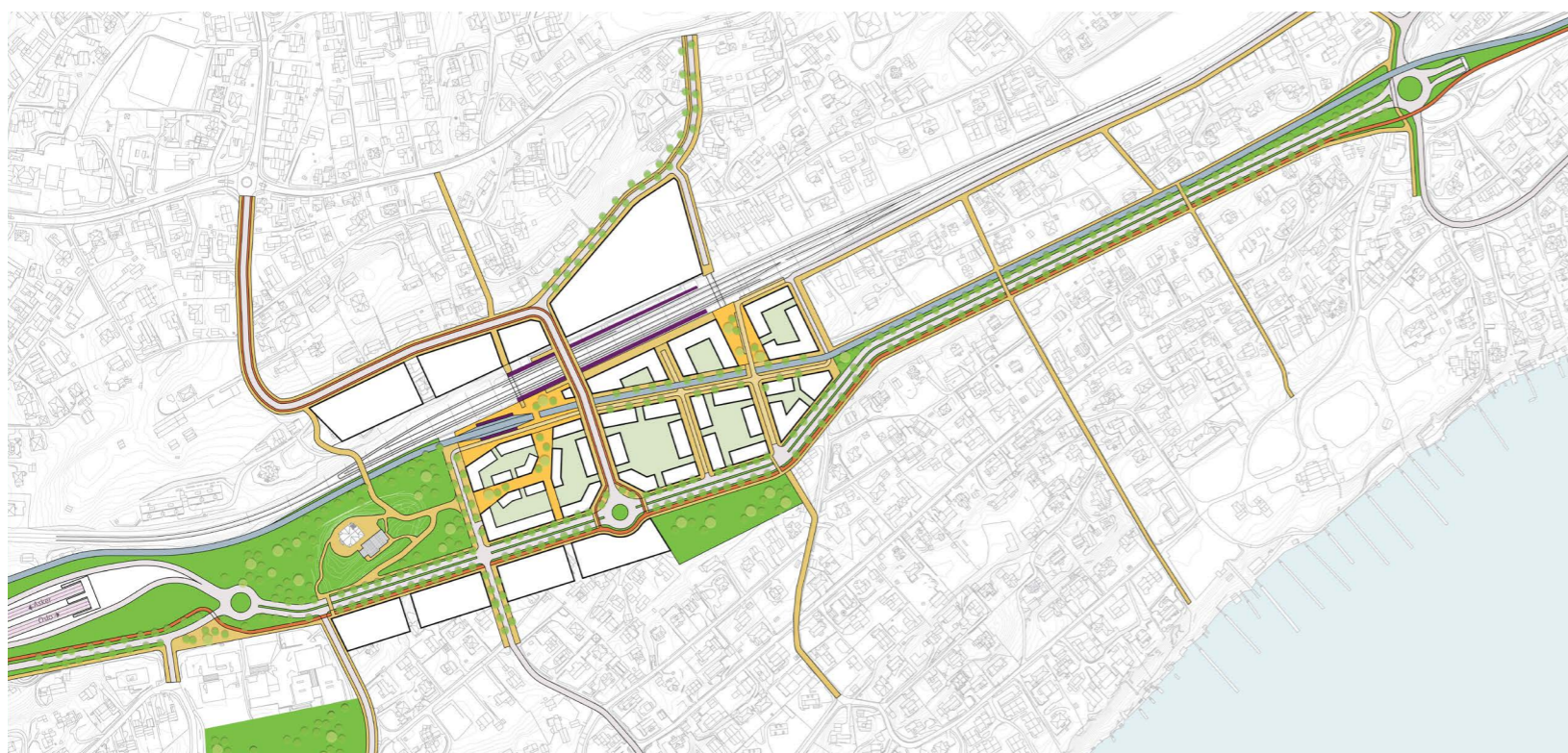
Alternativ 2 - ny løsning for Høvik



Nye Høvik sett fra sør-vest mot nord-øst. Lokalvei og sykkelvei vises sør for byggeområdet, mens bussvegen i blått føres gjennom de sentrale delene av Høvik. Ny bebyggelse er lagt inn med 3-5 etasjer.
Illustrasjon: Norconsult.



Nye Høvik sett fra sør mot nord, samt hele strekningen Høvik - Strand med nye foreslåtte kryssninger i plan. Illustrasjoner: Norconsult.



Referanse kvartalsstruktur fra Växjö, Sverige. Illustrasjon: Kjellander Sjöberg Arkitekter



Referanse kvartalsstruktur fra Växjö, Sverige. Illustrasjon: Kjellander Sjöberg Arkitekter

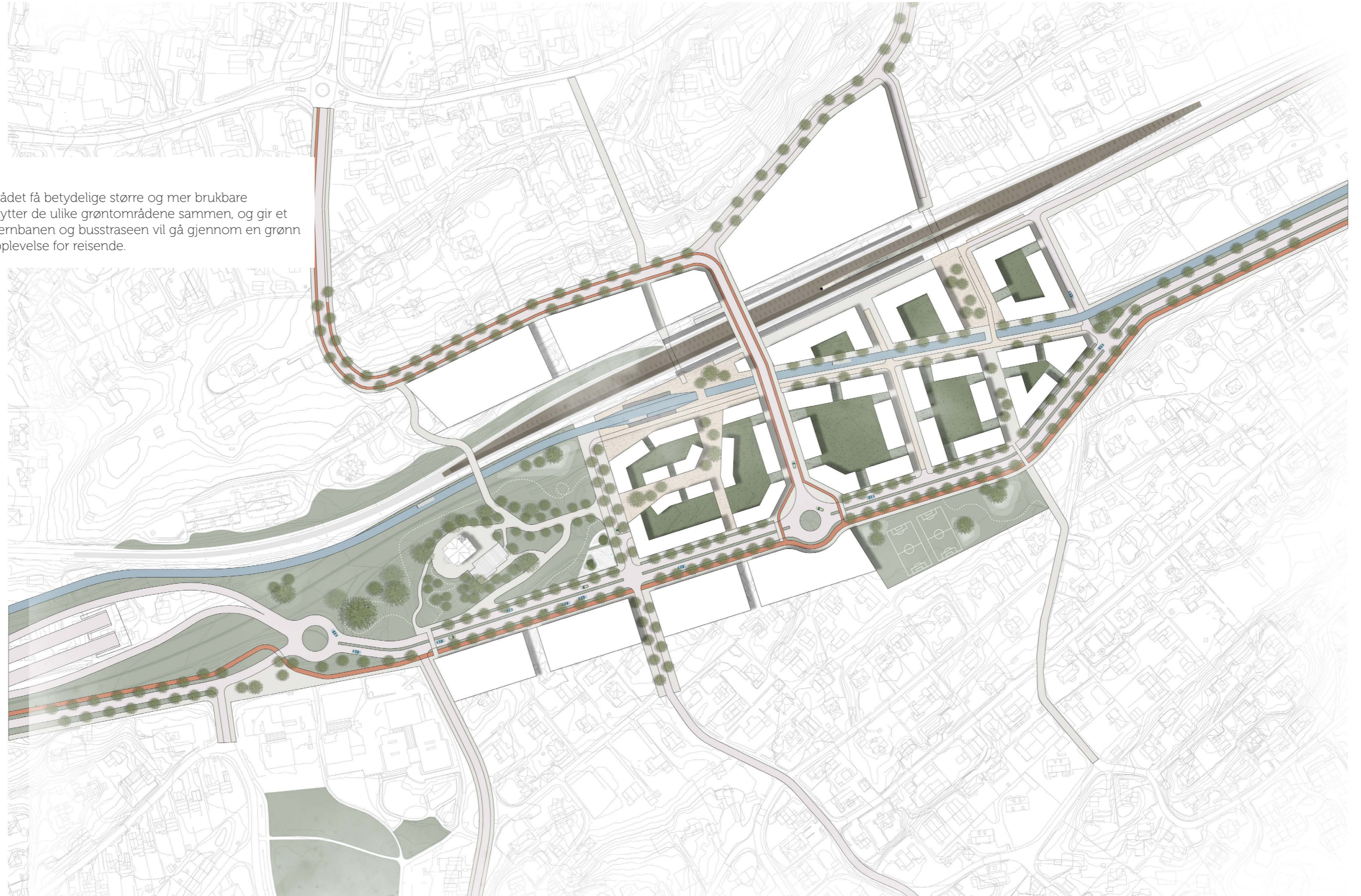


Illustrasjonen viser undergangen under jernbanen og det nye sentrale torget i området med bussholdeplass, stasjon og sentrum med byrom og handel. Undergangen binder sammen de to sidene av Høvik, og forenkler transporten for de gående. Samtidig ser man hvordan bussveien ikke lenger er en barriere, når den utformes på en annen måte og separeres fra de andre gjennomgående veiene. I bakgrunnen ser man Høvik kirke og den utvidede parken, og gangveien som leder til ny gang- og sykkelbru. Ny bebyggelse er lagt inn med 3-5(+) etasjer. Illustrasjon: Norconsult.

Alternativ 2 - ny løsning for Høvik

Landskapsplan

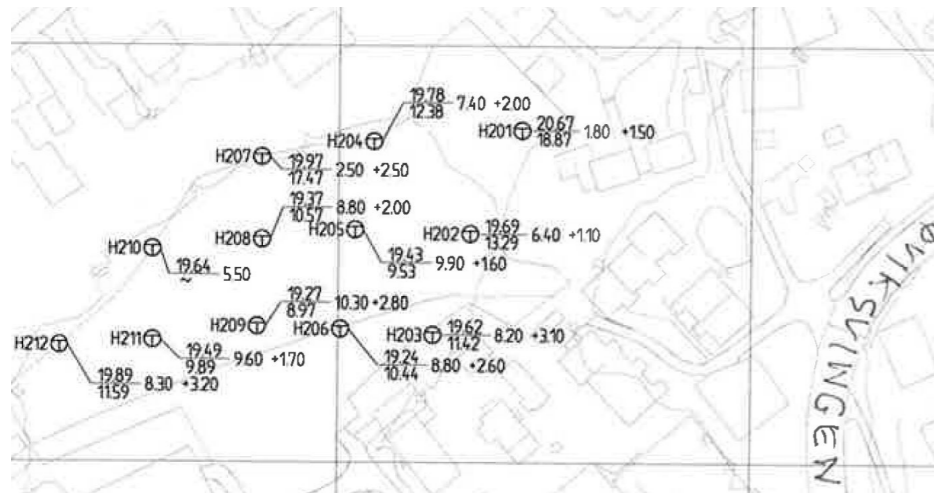
Med ny situasjon vil området få betydelige større og mer brukbare grøntarealer. Trealléer knytter de ulike grøntområdene sammen, og gir et grønt preg til området. Jernbanen og busstraseen vil gå gjennom en grønn dal og vil skape en fin opplevelse for reisende.



Alternativ 2 - ny løsning for Høvik

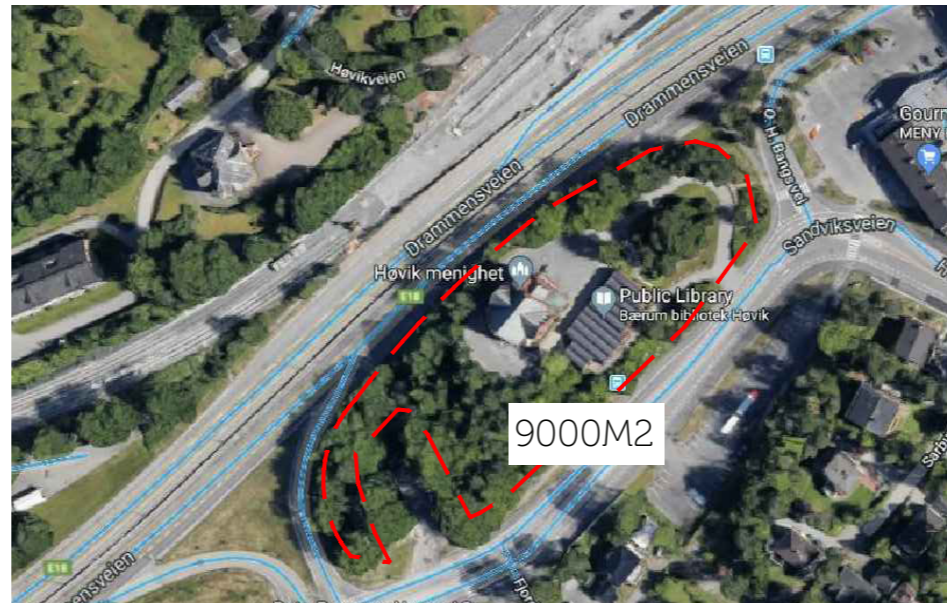
Myra

Utklippet viser grunnboringer som er gjort i myra langs den nye lokalveien. Ut fra boringene ser det ut til at myra ligger som et trau i området, med maks dybde på 10m. Ettersom ikke myra er av betydelig størrelse og det uansett må gjøres inngrep i myra på grunn av ny lokalvei, så foreslås det å fjerne resten av myra og erstatte med drenerbare masser slik at området kan brukes til sportslige aktiviteter med ulike ballbaner.



Høvik kirke

Høvik kirke og grøntområdet rundt kirken vil få mer plass, og kollen som kirken ligger på i dag vil komme til sin rett og fremstå som et viktig landemerke. Grøntområdet rundt kirken er i dag svært bratt og dekket av tett kratt og egner seg dermed lite for opphold. Ny situasjon vil gi slakere grøntarealer som egner seg til bruk og opphold, som vil gi en stor merverdi til området. En kirketomt er likevel et sakralt område der viktige hendelser skjer, og det bør derfor være arealer rundt kirken som er delvis skjermet og som egner seg for ro og kontemplasjon. De flate arealene rundt kollen kan opparbeides til park med en mindre kvartalslekeplass og balløkke.



Dagens situasjon

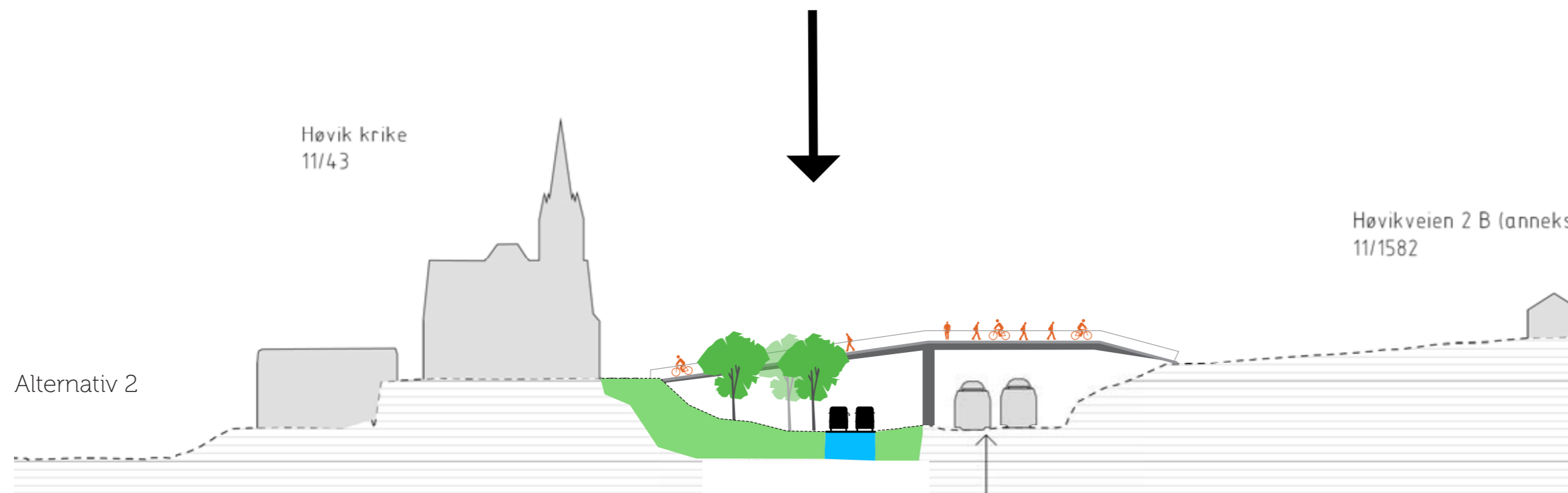
- Eksisterende areal med grøntområder rundt kirken: 9000m2
- Eks. areal med tilfredsstillende krav til helling for opphold: ca. 25%



Alternativ 2 - ny løsning for Høvik

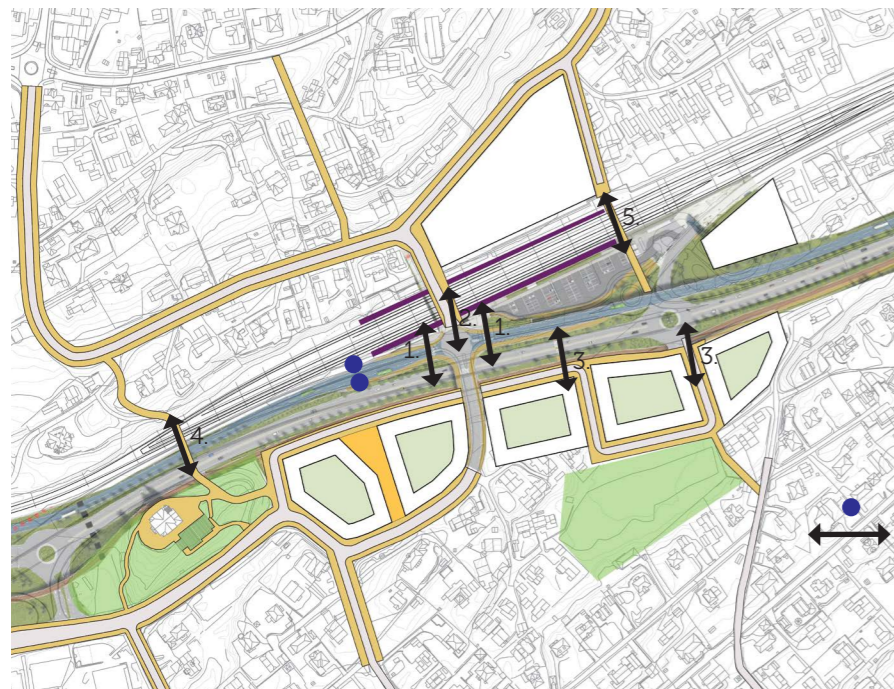
- Nytt areal med grøntområder rundt kirken: 25 000m2
- Eks. areal med tilfredsstillende krav til helling for opphold: ca. 80%

Høvik kirke styrkes som landemerke



Sammenligning av alternativer

Alternativ 1A - regulert forslag SVV



- Bussholdeplass
Krysningspunkter
1. Kryssing av bussvei i plan for fotgjengere
 2. Kryssing av bussvei i plan for biler
 3. Kryssing av sykkelvei/lokalvei i plan
 4. Kryssing av jernbanen i kulvert
 5. Ny gang-/sykkelbru

Vurdering

1. Barrierevirkninger
Forslaget erstatter en eksisterende barriere med en ny. Prinsippet med eksklusive, planskilte traseer for buss, bil og sykkel skaper store barrierer på tvers, både visuelt og reelt.
2. Fotgjengere
- Planskilte løsninger gir store omveger for fotgjengere. Kun en kryssing i plan av sykkelvei og lokalvei.
- Veisystemet er ulogisk og lite intuitivt, også for fotgjengere.
- Dårlig forbindelse mellom stasjonen og sentrum
3. Byutvikling
23.000 m² utviklingsarealer i grunnareal.
4. Fremkommelighet gjennom området
- Bussholdeplassen ligger en etasje over stasjonen og bussen må krysse gjennom rundkjøring i Høviksvingen, og må derfor gjennom tre kryssninger i plan, to for fotgjengere og en for biler. Det er utfordrende å komme seg til og fra holdeplassen for fotgjengere, hvilket gjør busstilbudet mindre attraktivt for lokale brukere.
- Gir god fremkommelighet gjennom området for syklende som allerede er på sykkelveien, men utfordrende å komme seg raskt av og på sykkelveien fra lokale samleveier. Dette gjør sykkelveien mindre attraktiv for lokale brukere.

Alternativ 1B - tilpasninger av regulert løsning

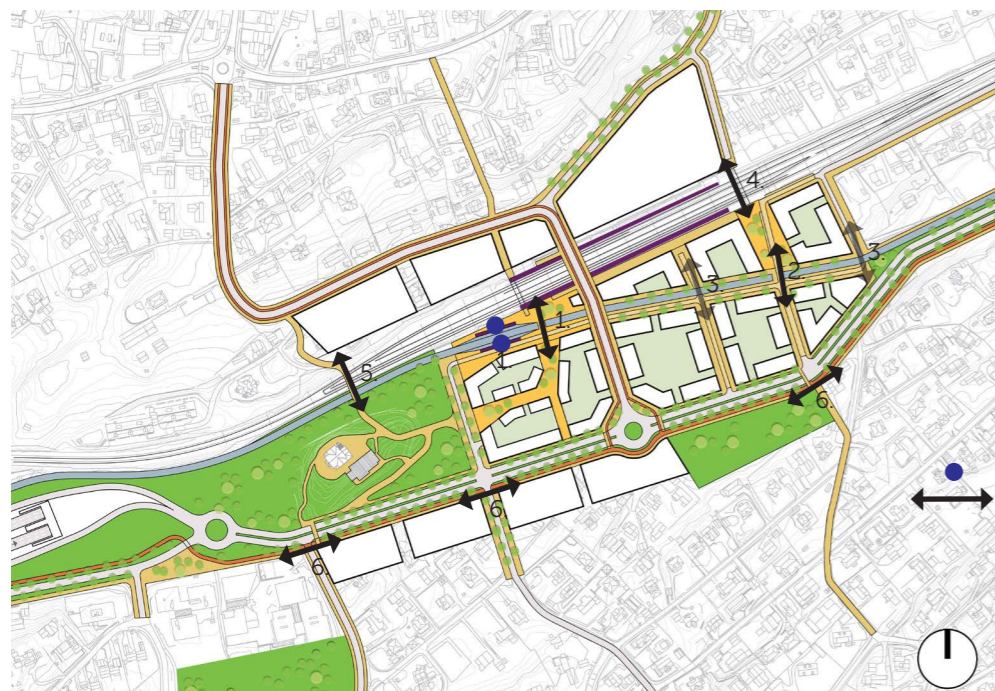


- Bussholdeplass
Krysningspunkter
1. Kryssing av bussvei, sykkelvei og lokalvei i plan
 2. Kryssing av sykkelvei i plan
 3. Kryssing av bussvei i plan
 4. Kryssing av jernbanen i kulvert
 5. Ny gang-/sykkelbru

Vurdering

1. Barrierevirkninger
- Bussvegen legges ned på nivå med jernbanen og reduserer barrieren mellom jernbanen og sentrum.
- Samlet veiareal av bussvei, lokalvei og sykkelvei vil likevel utgjøre en barriere for gående i området.
2. Fotgjengere
- Ny gangbro bedrer tilgjengeligheten mellom nord- og sørsiden av Høvik.
- Flere kryssninger under jernbanen gir kortere avstander og flere valgmuligheter for gående.
- Flere kryssninger i plan gir direkte forbindelser og færre omveier for gående.
3. Byutvikling
27.000 m² utviklingsarealer i grunnareal.
4. Fremkommelighet gjennom området
- Løsningen har tre kryssningspunkter i plan av bussvei, sykkelvei og lokalvei. I tillegg krysser buss- og sykkelveiene Markalleen i plan. Det gir en kryssing mer av bussveien i plan enn i SVV's alternativ. Vi mener uansett at bussene burde holde lavere fart gjennom Høvik. Bussen må likevel bremse ned for å betjene holdeplassen, og at det er naturlig at farten reduseres gjennom byområder. Busser som ikke skal stoppe og vil holde høy fart kan eventuelt kjøre på E18. Tilgjengeligheten til/fra holdeplassen blir bedret, noe som bedrer det lokale busstilbudet.
- Sykkelveien får noen flere kryssninger i plan, som gjør at de raskeste syklistene må holde noe lavere fart gjennom Høvik. Samtidig blir det enklere å koble seg på sykkelveien fra de lokale samleveiene, og tilgjengeligheten sånn sett bedre. Det vil også oppleves tryggere å sykle på en trasé som ikke er så øde, og vanskelig å komme seg vekk fra. Totalt sett mener vi løsningen for syklende er bedret i denne løsningen.

Alternativ 2 - ny løsning for Høvik



- Bussholdeplass
Kryssningspunkter
1. Kryssing av bussvei for fotgjengere i plan
 2. Kryssing av bussvei for fotgjengere og biler i plan
 3. Kryssing av bussvei, kan sløyfes
 4. Kryssing av jernbanen i kulvert
 5. Ny gang-/sykkelbru
 6. Kryssing av sykkelvei i plan

Vurdering

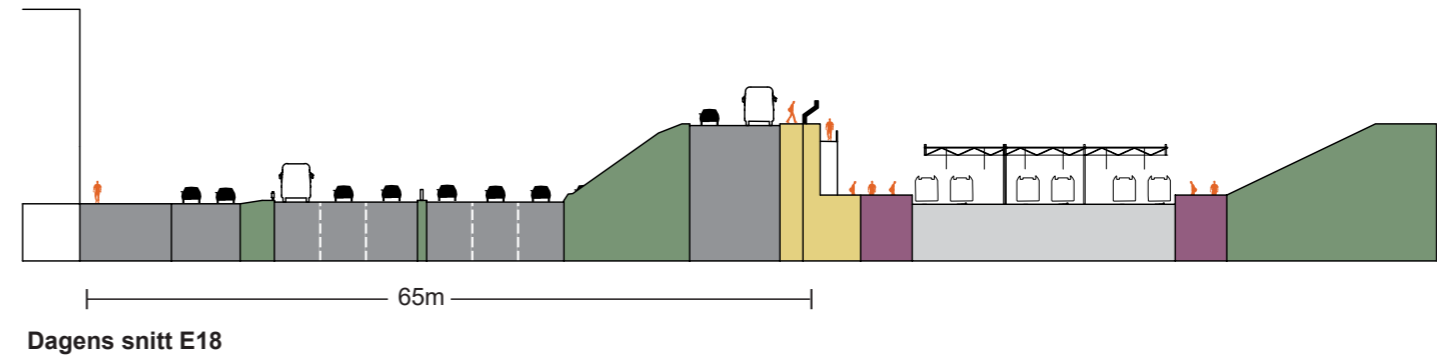
1. Barrierevirkninger
 - Bussvegen legges ned på nivå med jernbanen og reduserer barrieren mellom jernbanen og sentrum.
 - Veiarealene deles opp, og hver for seg blir de mindre barrierer enn samlet.
 - Sentrum, stasjonen og bussholdeplassene samles i et plan, med kryssninger i plan. Høvik vil oppleves som ett, sammenhengende sted. Dette er det forslaget som gir minst barrierer lokalt.
2. Fotgjengere
 - Ny gangbro bedrer tilgjengeligheten mellom nord- og sørsiden av Høvik.
 - Flere kryssninger under jernbanen gir kortere avstander og flere valgmuligheter for gående.
 - Flere kryssninger i plan gir direkte forbindelser og færre omveier for gående.
 - Bilene ledes utenom sentrum, som gir mer plass til fotgjengere.
 - Veisystemet er intuitivt, logisk og uten unødige omveger. Dette gir en mer oversiktlig situasjon også for gående.
 - Dette er det forslaget som gir best situasjon for fotgjengere på Høvik.
3. Byutvikling
 - 35.000 m² utviklingsarealer i grunnareal.
 - Sammenhengende offentlige rom med prioritet for gående/syklende.
 - Utvidet park ved kirken.
 - Dette er det forslaget som gir størst potensial for vellykket byutvikling på Høvik.
4. Fremkommelighet gjennom området
 - Løsningen har fire, eventuelt to kryssninger av bussveien i plan, to av kryssningene kan eventuelt sløyfes. Det er enten en kryssning mer eller en kryssning mindre enn SVVs alternativ. Tilgjengeligheten til/fra holdeplassen bedres betydelig.
 - Sykkelveien får noen flere kryssninger i plan, som gjør at de raskeste sykklistene må holde noe lavere fart gjennom Høvik. Det blir imidlertid mye enklere å koble seg på sykkelveien fra de lokale samleveiene, og sykkelveien er mye bedre integrert med overordnet sykkelveinett i Bærum for øvrig. Løsningen er fleksibel og robust og fungerer god for de syklende, uansett om de reiser fra Asker til Oslo, til stasjonen eller lokalt på Høvik. Den er også godt synlig fra området for øvrig og vil oppleves som trygg å sykle på.

Kriterier for vurdering

I følge vedtaket i Bærum kommunestyre for områderegulering for E18 skal E18 ved Høvik optimaliseres for følgende:

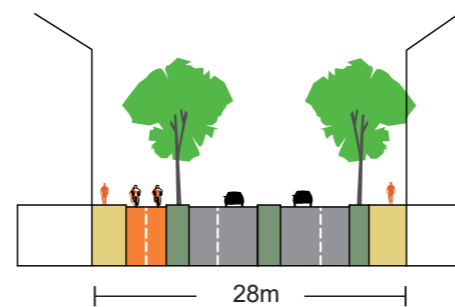
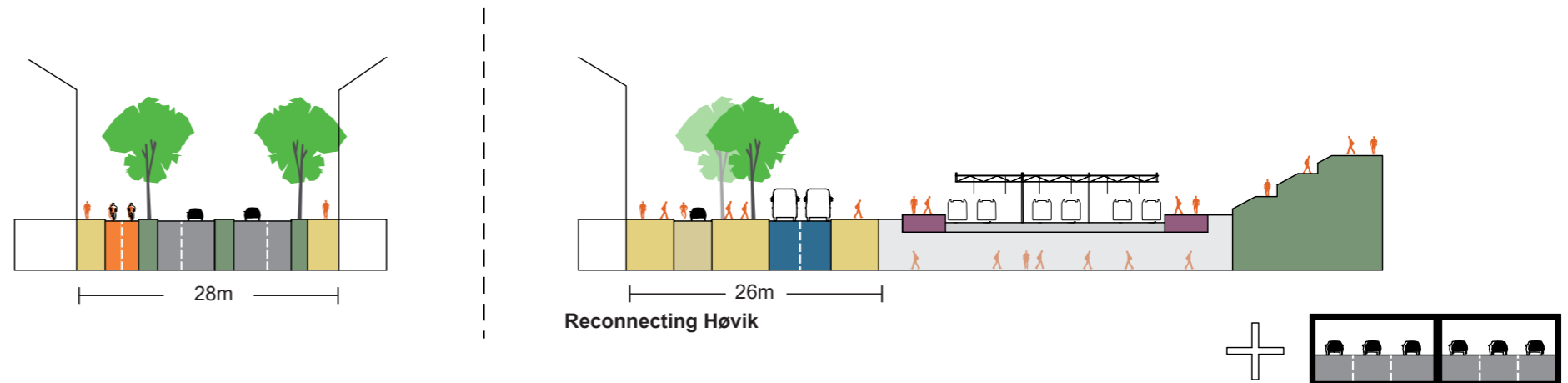
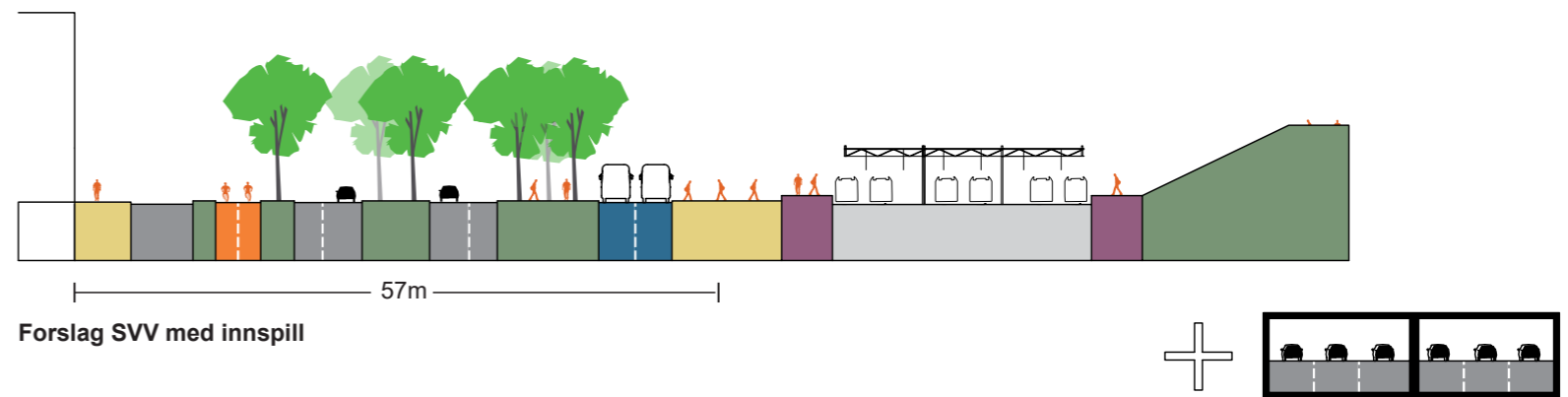
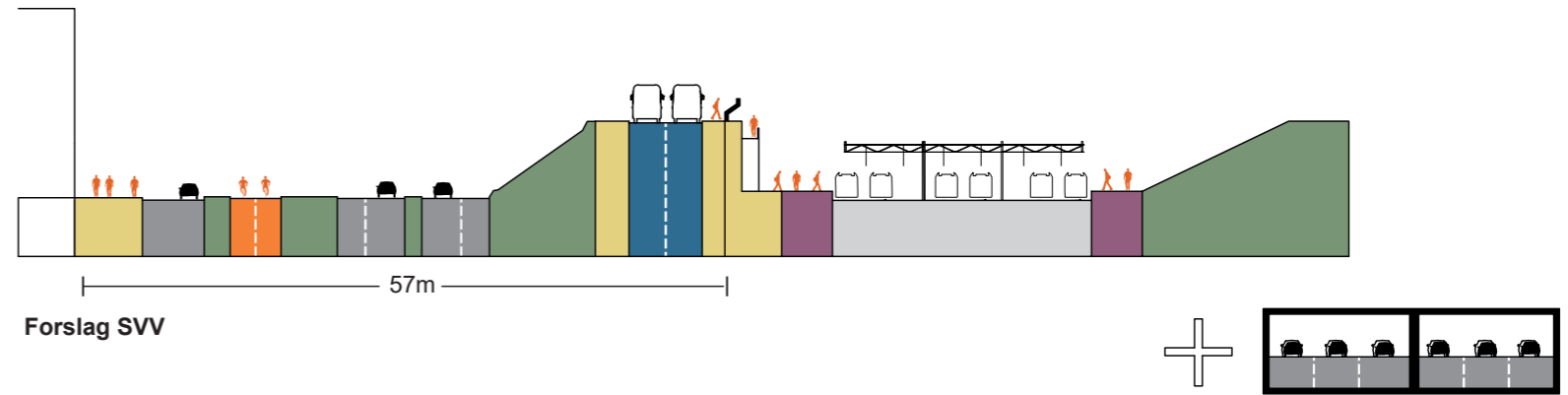
1. Bygge ned barrierevirkninger
2. Sikre bedre vilkår for fotgjengere
3. Utnytte potensialet for byutvikling
4. Sikre god fremkommelighet gjennom området for buss og sykkel

Sammenligning av alternativer



Konsekvenser for lokaltrafikken

Illustrasjonen viser tversnitt for alle alternativene samlet under hverandre. Her ser man tydelig forskjellen på omfang av barrieredivideringene og utstrekning av arealene som er foreslått til veiformål.



Strategi for etappevis utvikling

Som en del av oppdraget ble konsulentene bedt om å beskrive strategi for etappevis utbygging med vekt på tidsperspektivet for ulike tiltak og sammenhenger/ avhengigheter. Nedenfor følger et forslag til fremdriftsplan og en beskrivelse av nye avhengigheter alternativ 2 vil medføre.

Fase 0: Mulighetsstudie

Komme frem til enighet mellom Bærum kommune og Statens Vegvesen om hovedgrepet i mulighetsstudiet:

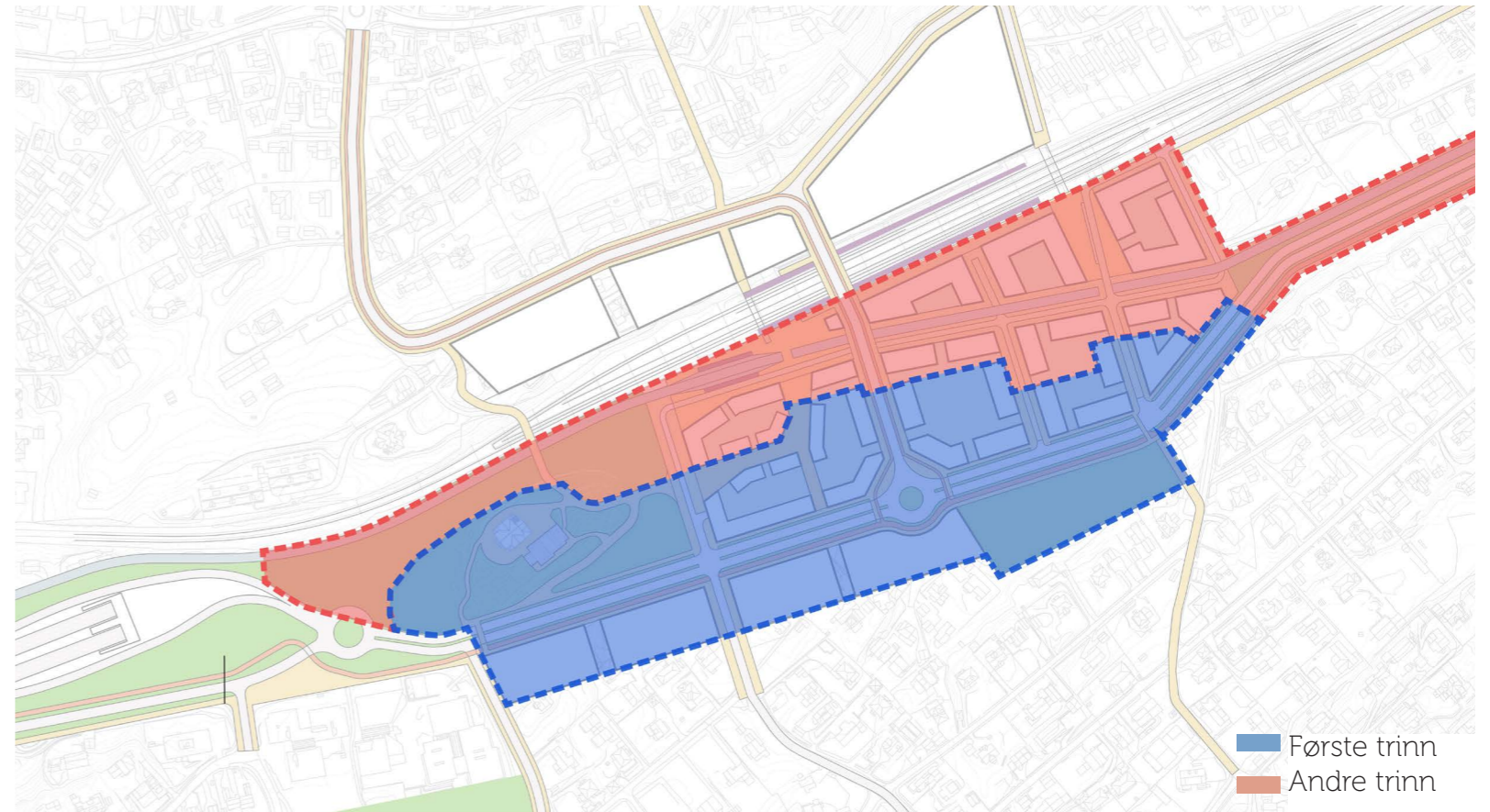
- Lokalvei + sykkelvei legges til sørsiden av Høvik sentrum;
- Bussveien legges gjennom sentrum, med holdeplass sentralt ved ny atkomst til begge plattformer i vestre ende av stasjonen;
- Alle vei- og gangfeltkryssinger av bussvei og lokalvei skjer i plan i Høvik sentrum;
- Det er 4 gangfelt og 3 veikryssinger av bussveien i sentrum og 2 gangfelt i midt mellom Strand og Høvik.

Fase 1: Starte arbeidet med en områdeplan for Høvik

Vurdere utbyggingsavtaler med grunneierne. Det er flere nye tiltak som er med nå som ikke var en del av det opprinnelige forslaget:

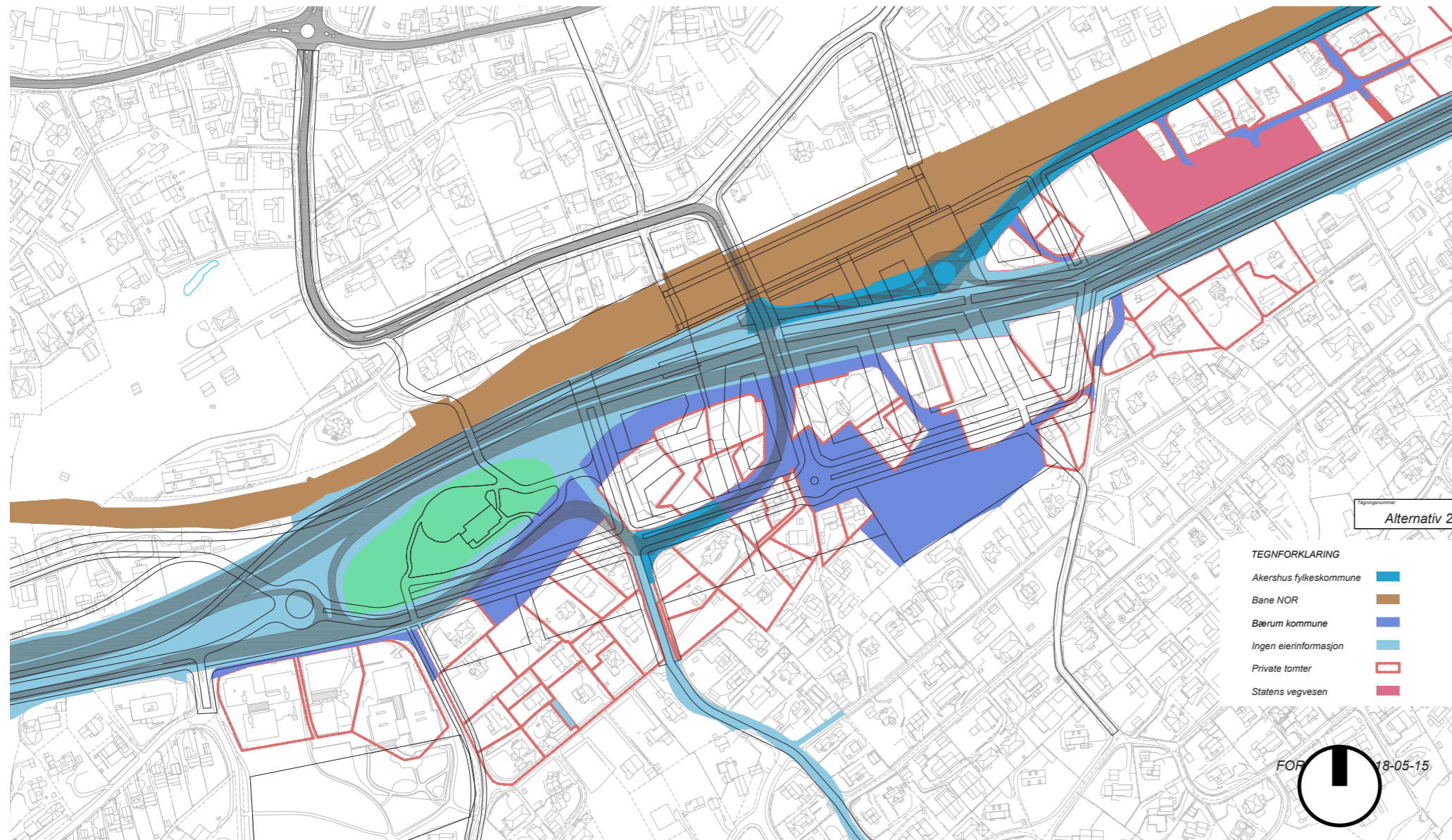
- Bru fra Snoveien til Høvik kirke;
- Undergang mellom plattformen til Høvik stasjon i vest;
- Utvidelse av Høviksvingen for å få plass til sykkelfelt;
- Hull i kulvert som kan knytte områder nord/øst for stasjonen sammen med sydsiden;
- Opparbeidelse av park/ ballplass i sør/øst;
- Utvidelse av park rund Høvik kirke;
- Fortau mellom Strand og Høvik;
- Atkomstveier og teknisk infrastruktur

Disse tiltakene bør en kunne få finansiert gjennom større utbyggingsareal og utbyggingsavtaler med utbyggerne.



Forslag til trinnvis utvikling av Høvik sentrum.

Eiendomsforhold



Kartet viser eiendomsgrenser på Høvik og hvilke eiendommer som blir berørt av "Alternativ 2 - ny løsning for Høvik".