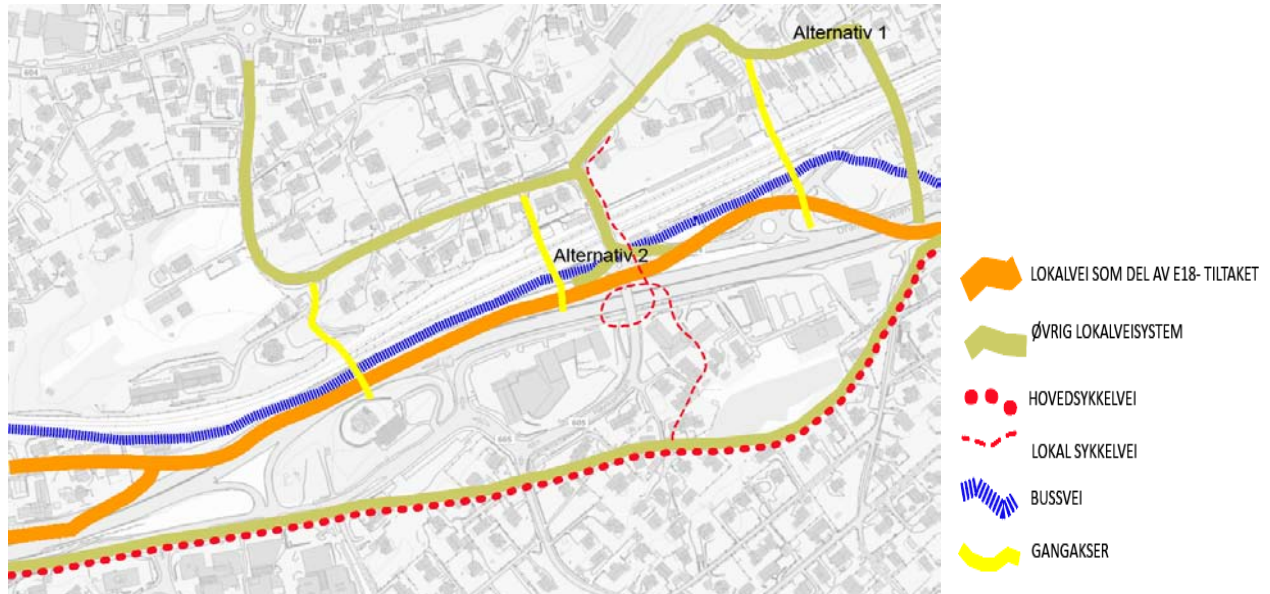


Alternativer for mulighetsstudie Høvik – siste fase med høringsfrist 25. februar 2018, ref. 19/21051/KRUT



Urban landsby Høvik

Vellenes forslag, alternativ 2 ved siv.ark. Niels Torp

1. Lokalvei som del av ny E18-prosjektet

Ny lokalvei forslås lagt nord for det nye Høvik sentrum i parallell med ny bussvei som ligger nærmest Drammensbanen. Ny lokalvei bygges med bredde som normalt gir to kjørefelt, men som ved stenging av tunnel, planlagt eller akutt, kan konverteres til fire felt. I tillegg vurderes bruk av bussvei som avlastningsvei og dessuten bruk av nedre del av Kirkeveien opp til Bærumsveien for ytterligere kapasitet. Løsningen med Kirkeveien vil kreve installasjon av ny prefabrikkert kulvert under jernbanen på Ramstadsletta.

Samlingen av de tre hovedferdselsårer gjennom Høvik gir mulighet for en felles støyskjerming med Drammensbanen i nord og nye bygningskropper i syd.

2. Det øvrige lokalveisystemet

Forslaget mellom Høvik nord via Snoveien og ned til ny lokalvei i kulvert under Drammensbanen, alternativ 1 videreføres ikke. Alternativ 2, med ramper fra Høviksvingen og ned på ny lokalveie anses som den mest realistiske løsning og som samtidig vil spare det nye Høvik sentrum – landsbyen, for en diametralt kryssende trafikk på anslagsvis 3.500 kjøretøy ÅDT. Forslaget vil kreve at kjøretøy som skal østover først må kjøre til nærmeste rundkjøring vest for broen for så å kjøre mot øst, men dette er en begrenset kjørelengde. Tilsvarende må trafikk fra vest som skal til Høvik nord kjøre forbi Høviksvingen til neste rundkjøring for så å kjøre tilbake til avkjøringsrampen opp til Høviksvingen.

Sandviksveien legges langs det nye sentrums søndre side og delvis igjennom Helvikmyren som inkluderes i sentrum. Det er et ønske fra noen at Helvikmyren bevares som grønn lunge og lekeplass, men dette må bli en avveining om hva som er praktisk og økonomisk mulig innenfor rammen av en ny Høvik landsby.

Sandviksveien må bestå som adkomstvei for det nye sentrum og nye og eksisterende boliger. Lagt ned i terrenget vil opplevelse av hjulstøy reduseres. Man kan vurdere om Sandviksveien kan stenges med bom mot øst enten kun i russtrafikken eller generelt, men kunne åpnes ved hel eller delvis sperring av den nye Høviktunnelen (E18) og dessuten for kjøretøyer med spesielt behov for adkomst.

3. Gangforbindelser

Det er vist fire gangforbindelser mellom Høvik nord og nytt Høvik sentrum som alle vil ha forskjellig formål, men vil være alternativer ved vedlikeholdsarbeide m.v.

Den vestre forbindelsen fra krysset Høvikveien/Snoveien i forlengelsen av Høvikveien i bro over Drammensbanen, bussveien og ny lokalvei til kirkehøyden ved Høvik kirke vil være en trygg og planfri overgang som bringer fotgjengere og syklister i moderat tempo mellom Høvik nord og vestre del av Høvik sentrum med direkte tilgang til forslått kultursentrum og dessuten videre til idrettsanlegg og Veritasparken med strandstien langs sjøen.

Det er videre mot øst tegnet inn en kulvert mellom sentrum og vestgående perrong på Drammensbanen. Det finnes alternativ til denne adkomsten gjennom eksisterende kulvert mot øst, men en ny kulvert vil gjøre tilgangen kortere og enklere, men denne adkomsten er antagelig tenkt å krysse ny lokalvei og bussvei i plan før den dukker ned som kulvert under Drammensbanen.

Det neste krysningspunkt mot øst er den eksisterende Høviksvingen i bro over Drammensbanen, bussvei og ny lokalvei. Broen avsluttes mot søndre side av ny lokalvei ved en spiralformet rampe for syklister over til Sandviksveien, for gående og dessuten trapper for disse.

Den fjerde gjennomgående nord-syd forbindelse lengst mot øst krysser ny lokalvei og bussvei i plan fra østre del av sentrum og fortsetter til Høvik stasjon og videre i eksisterende kulvert til vestgående perrong. Veggen i kulvert mot nord åpnes slik at det blir gangvei til og igjennom nytt boligområde i Snoveien 17 & 19 m.fl. (11/24) og opp til Terrasseveien. Bane Nord er villig til en slik løsning.

4. Sykkelveier

Hovedsykkelveien, ekspressruten, følger søndre side av Sandviksveien. Den forbindes med lokalsykkelvei fra Snoveien via Høviksvingen og broen ned den spiralformede rampen. For lokal sykkeltrafikk ned til sjøen og idrettsanleggene kan man følge Høvikveien og broen over til kirkehøyden.

5. Ny E18 og miljøtiltak

Det har gjennom flere år blitt understreket viktigheten av at tunnel luften fra ny E-18 blir rensset og det er derfor fattet politisk vedtak om dette i reguleringsplanen. Luftetårn på Høvik møt vest er tegnet med en høyde på ca. 18 meter inkludert fundament. Det er viktig at det legges til rette for alternativ renseteknologi til den elektrostatiske (5 ved omluft og 1 ved ekstraksjon) som i tidligere prosjekter har vist seg å feile.

SVV må fremlegge prediksjon for tilgjengelighet av ny E-18, planlagt og akutt stengning av tunnel.

6. Utformning av nytt Høvik sentrum

- Ikke bygg for tett, ikke for høyt og avtrappet i høyde og omfang mot eksisterende bebyggelse
Antall etasjer – 3,75 gjennomsnittlig og legg 1. etg. litt opp fra grunnen ~ 1m.
- Lyslinjer øst – vest og oppstyking av bygninger i sentrum og mot syd
- Vannspeil og offentlige arealer i sentrum, mer avskjermet mellom bolighusene
- Kirken som tydelig landemerke
- Adkomst til sentrum fra Sandviksveien

- Nytt kultursenter vis a vis Høvik kirke mot syd
- Mulighet for et mindre hotell i den ene enden av sentrum
- Serveringssted(er) i sentral del av sentrum også med uteservering
- Tilstrebe utvalg av kultur, handel og service som gir en tilnærmet autonom landsby

7. Premissene for en Høvik landsby

Det er viktig at man legger betydelig vekt på utformningen av en landsby som skal fungere som et godt sted for bolig, en møteplass og et sted for handels- og servicenæringer. Ved å gi det nye Høvik en utformning og et innhold som kan imøtekomme 4/5 av innbyggernes daglige behov legger man til rette for et lavere behov for kjøring med bil og de siste 20% kan planlegges til for eksempel ukentlig reiser. Bærum kommunes ambisjon om en redusert bruk av bil kan hjelpes frem ved en slik planlegging.

Det nye Høvik må utformes som en landsby for fremtiden, ikke som et sted man kjører tvers igjennom. Behovet for ny lokalvei må ivaretas på adekvat måte, men dette kan ikke være et førende premiss for det som skal bli et flott sted for boliger, møteplasser og handel for de neste hundrede år. Vellene mener at en ny lokalvei lagt nord for og isolert fra det nye sentrum vil på adekvat måte ivareta den nye veiens funksjon så sant den utformes slik at den enkelt kan konverteres fra normalt to til fire felt ved behov. Det er lagt opp til kryssing i plan av ny lokalvei ved jernbanestasjonen. Dette vil fordre lavere hastighet 40 km/t og/eller brukerstyrt trafikklys ved overgangen.

Høvik 25. februar 2019

Vennlig hilsen

Høvik vel



For styret
Petter Ingeberg
Formann