

Snoveien 17-19 prosjektet – sett fra nabolagets perspektiv

Mars 2021

Utarbeidet av:

Magnus Ankarstrand, George Helmke, Werner Hjelt, Anders Mørch, Lars Wilhelmsen, Hege Wilhelmsen, Camilla Winther og på vegne av 104 naboer.

Arcasa Arkitektfirma har over flere år jobbet med et eiendomsutviklingsprosjekt for Snoveien 17-19 på Høvik.

Vi er over 100 naboer som har engasjert oss fordi vi ser at prosjektets omfang er for stort. Vi visste fra dag én at det ville skape problemer for oss. Vi har prøvd å være løsningsorienterte, men har nå konkludert med at prosjektet er feil for oss og Høviks fremtidige utvikling.

Derfor kommer vi nå med disse anbefalingene:

1. Arcasas «Stasjonsby Høvik»-prosjekt, i sin nåværende form og størrelse må skrinlegges.
2. Politikerne setter seg grundig inn i saken og tar beslutninger ift.:
 - a. Vern av området.
 - b. Riktig fortetting.

Dette dokumentet gir først en rask oppsummering av våre argumenter, og deretter en utdypning av hvert punkt.



Hva skal vi evig forbinde med dette skiltet?

OVERSIKT

Nabolaget ved Snoveien og Terrasseveien har bidratt positivt til Bærum kommune i over 100 år – et historisk område som vil gi balanse til de nye planene for Høvik sentrum

På grunn av sin monsterstørrelse og hensynsløse utforming står Snoveien 17-19-prosjektet i veien for en ellers naturlig overgang mellom gammelt og nytt.

Hva skal reisende med tog evig forbinde med stedsnavnet Høvik?

Høvik Stasjon er ikke et kollektivt knutepunkt - og blir aldri det

Høvik Stasjon er en teknisk endestasjon for parkering av tog som ble bygget for å avlaste Lysaker stasjon og utvide Ski-toget med endestopp på Stabekk. Høvik fikk svarteper her og vil aldri kunne betjene så mange avganger som Stabekk stasjon.

Eiendomsutviklere kan ikke bruke kollektivt knutepunkt som hovedargument for å bygge blokker på Høvik

Et verneverdig område og meget vellykket boligområde for familier

Historisk forankret i over 100 års utvikling.

Mange vernede hus og flere bygg som er representative for sin tid.

Fornuftige eneboliger og rekkehus som gir området det familier vil ha: Praktiske boliger med uteplass.

Dagens fortetningsnivå bidrar positivt til et godt naboskap, hvor folk bor lenge.

Istedenfor å ødelegge det, burde det studeres: Hvorfor fungerer det så bra?

Snoveien og Terrasseveien er transport-åre for myke trafikanter

En lang, verneverdig og hyggelig veistrekning som forbinder Høvik og Stabekk på en god måte for både gående og syklist.

Få biler og smal vei med mange flate partier betyr trygghet for barn og rullestolbrukere. Det er nesten ikke biler parkert i gaten, noe som øker trygghet og skaper et positivt inntrykk for gående.

Den perfekte gågate som bidrar til en grønnere kommune.

Eiendomsutviklerne med sine overdimensjonerte planer er sosiale boligspekulanter som bryter ned nabolaget

De gir inntrykk av at denne type utvikling er uunngåelig: Alt skal bli blokk hevder de. Det eneste de er interessert i er maksimum utnyttelse av oppkjøpte tomter, uansett hva slags problemer det skaper for resten av nabolaget.

Bærums politikere er nødt til å gripe inn for å stoppe denne onde sirkelen.

Tiden er inne for å vurdere vern for dette området - før det er for sent.

NABOLAGETS BIDRAG TIL HØVIKS FREMTID

Nabolaget ved Snoveien, Terrasseveien og Granalleen har bidratt positivt til Bærum kommune i over 100 år – et historisk område som vil gi balanse til de nye planene for Høvik sentrum

Når E18 kommer i tunnel under Høvik sentrum blir denne del av Høvik bygget opp fra bar bakke. Det er kun kirken som blir siste rest av det gamle Høvik sentrum, fordi det forsvant for lenge siden.

Rett over jernbanen ligger Snoveien, Terrasseveien og Granalleen, som har det historiske preg som Høvik sentrum nå mangler: Verneverdige hus, hageanlegg og veistrekninger. Alt dette har tilhørighet til enda eldre Høvik Hovedgård, Store Stabekk Gård og Gamle Drammensvei som binder sammen de mer enn 1000 år gamle gårdene, den mer enn 350 år gamle veien og vårt mer enn 100 år gamle nabolag som ligger midt i mellom.

Hvis vi ser på alt i sammenheng blir det en flott forbindelse mellom fortid, nåtid og fremtid.

Høvik har vært delt i to av E18 og jernbanen i mange år. Når E18 forsvinner blir det en historisk anledning til gjenforening. Jernbanen og stasjonen byr på utfordringer fortsatt, fordi det dominerer visuelt og begrenser overganger mellom sør og nord på Høvik og mellom sjøen og øvre del av østre Bærum.

Det som gjøres med Snoveien 17 og 19 kan enten bidra med å løse dette problemet, eller forverre det. Arcasas prosjekt gjør det dessverre mye verre. Bakveggen til stasjonen er et skille som vi kan angre på nå i ettertid, men som vi må leve med uansett. Men Arcasas prosjekt tar dette skillet og heiser det mange meter oppover og lager et permanent visuelt skille som gjør det motsatte av det vi ønsker. Et hyggelig historisk nabolag blir gjemt bak en høyborg. Forbindelsen mellom gammelt og nytt blir brutt – og det gjør noe med mennesker.

Arcasas planer definerer hvordan hele Høvik/Terrasseveien/Snoveien skal se ut i fremtiden – men tar hverken hensyn til eksisterende bebyggelse, nye utfordringer, og ikke minst dagens innbyggere

- Dette er ikke et lite påbygg eller tomannsbolig, men så stort at det legger premissene for hele området
- Kommuneplanen forholder seg til 150 boliger, men det blir ignorert
- Naboene har forsøkt med innspill og leid inn arkitekt for egen regning
- Ingen av naboinnspillene har blitt tatt hensyn til i vesentlig grad
- Prosjektet er fullstendig overdimensjonert med høyblokkbebyggelse rett på småhusbebyggelsen – selv om tomten er stor nok for både fortetting og stor buffer/nedskalering mot omgivelsene



Arcasas plan for Snoveien 17-19. Det blokkerer fem verneverdige bygg, inkl. hovedhuset fra 1882.

HØVIK STASJON

Høvik Stasjon er ikke et kollektivt knutepunkt og blir aldri det.

Jernbanelinjen bygget om Høvik stasjon av kun én grunn: Nasjonal transportplan inkluderte økte avganger fra Lysaker. Men disse Lysaker-togene måtte snu et sted, og Høvik stasjonsområde var det eneste egnede området.

Stasjonen var ikke bygget for at de som står på perrongen skal få flere avganger enn de hadde fra før. Stabekk stasjon fikk imidlertid gleden av flere avganger, omtrent dobbelt så mange og Flytoget i tillegg. Og de er del av takstsone 1.

Høvik har derimot måtte være en del av takstsone 2, med akkurat samme togtilbud som Blommenholm stasjon.

Vi har blitt fortalt at vi må tåle stor blokkbebyggelse for å rettferdiggjøre at vi fikk en stor og moderne stasjon. Faktum er at Høvik har allerede gjort et stort og permanent bidrag til kollektivtransport i regionen som snuplass for Lysaker togene, men det har ikke gjort oss til et kollektivt knutepunkt. Vi har samme tilbudet som Blommenholm.

Hvis vi skal bli et kollektivt knutepunkt må vi ha samme tilbud som Stabekk, som er teknisk umulig.

Påstandene om at vi nå må «betale» for stasjonen gjennom å akseptere blokkbebyggelse langs jernbanelinjen betrakter vi som hån mot oss.

Vi må faktisk nå gjøre det motsatte: Utvikle området på en måte som reduserer effektene av gigantstasjonen. Dette gjøres ikke ved å putte et monsterprosjekt på toppen av stasjonen!



Høvik som kollektivt knutepunkt stopper ved dette skiltet. Tre spor i midten er, og vil alltid gjøre Høvik stasjon utilgjengelig for reisende som effektivt transporttilbud. Det er mer praktisk å ta toget fra Stabekk (hyppigere avganger), det er billigere og det gir litt mosjon (avstanden er ca. 1 km; 15 min).

BOKVALITET

Et verneverdig område og meget vellykket boligområde for familier

Terrasseveien, Snoveien og Granalleen går minst 100 år tilbake i tid. Mange av villaene og gatene ble bygget på 1920 tallet. Noen av disse er verneverdige, klassiske villaer som trekker på det arkitektoniske formspråket til Høvik Hovedgård (ofte omtalt som Bærums første villa, bygget ca. 1790). De aller fleste av disse er husene er godt bevart av eierne som forstår hvor viktig disse er for områdets historie.



Fullt restaurert villa fra 1920 i Terrasseveien 38, – en av mange

Disse villaene dannet grunnlaget for et godt nabolag som har bygget seg opp over tid, med hus som godt representerer tidsepokene de ble bygget.

Dagens fortetningsnivå bidrar positivt til det gode naboskapet vi har i dag. Folk ser hverandre ofte nok til å bli kjent, barna har det trygt overalt, og det er plass til alle. Dette er fornuftige eneboliger og rekkehus som gir familier det de trenger – god plass og hage.



Rekkehus fra 1969 - typisk for området

Alt dette bidrar til en trygg og hyggelig oppvekst for barn, og gode vennskap som blir dannet i alle aldersgrupper. Vi har gatefester, kulturarrangementer, felles middager og mye annet i løpet av året. Under pandemien har vi passet godt på hverandre.



Gatefest på en sensommers lørdag i Terrasseveien. Alle naboene i nabolaget blir invitert.



Utendørs konsert sommer 2020 – nabolagets bidrag til trivsel under pandemien.

Det er en utfordring som vi, og jernbaneverket, er fullstendig klar over: Usikre grunnforhold langs jernbanen. Bygging vil påvirke jernbanesporene. Det er også en risiko for husene.

Livskvaliteten er høy - og folk trives. Istedenfor å rive det ned burde det studeres: Hvorfor fungerer det så bra?

VEIENE

Snoveien og Terrasseveien er transport-åre for myke trafikanter.

En lang, verneverdig og hyggelig veistrekning som forbinder Høvik og Stabekk på en god måte for både gående og syklister.

Få biler og smal vei med mange flate partier betyr trygghet for barn og rullestolbrukere. Veiene benyttes flittig av Hospice Stabekk og Stabekk Bo- og Behandling i Peter Loranges vei til assisterte spaserturer.

Det er nesten ikke biler parkert i gaten, noe som øker trygghet og skaper et positivt inntrykk for gående.

Granalleen bidrar til den «indre kyststien» og fortjener oppmerksomhet for hva den kan bidra med. Veien opp fra Snoveien over Granalleen og Høvikveien er med å forbinde den populære sjøsiden av Høvik med øvre deler av Høvik og østre Bærum for myke trafikanter; om sommeren valfarter folk ned mot sjøen og de kommer langs våre veier, gående, syklende og med sparkesykler.

Det er viktig å huske noen sentrale forutsetninger og utfordringer:

1. Gamle Drammensvei er fredet. Arcasas storstilte planer vil øke presset på denne veien, som aldri vil bli utbygget.
2. Parkering og trafikk til og fra Barnehagen i Peter Loranges vei er allerede problematisk.
3. Økt trafikk i Snoveien/Terrasseveien vil også gi økt trafikk/press på Granalleen og Peter Loranges vei - og da tenker vi særlig på konsekvensene for barnehagen og beboere på Hospice Stabekk og Stabekk Bo- og Behandlingscenter.

De mest miljøvennlige måtene å reise på i våre tider er enten å gå eller bruke sykkel. Våre gater har lagt til rette for dette i 100 år. Hvorfor ødelegge disse veiene for dette formålet nå, når vi trenger dem mest?

Det er fort gjort å ødelegge disse fremkomstveiene for gående, det er bare å overbelaste området med stor utbygging.



Den perfekte gågate som ikke koster Bærum kommune ei krone for å bidra til en grønnere kommune.

EIENDOMSUTVIKLERE

Eiendomsutviklerne med sine overdimensjonerte planer er sosiale boligspekulanter som bryter ned nabolaget

Eiendomsutviklere skaper en evig usikkerhet i nabolagene de sikter mot. Dette gjøres bevisst for å ødelegge nabolaget slik at de kan overta. Det er som en amerikansk valgkamp: Et evig sirkus som bryter ned det som egentlig skal bygges opp.

De gir inntrykk av at denne type utvikling er uunngåelig. Alt skal bli blokk. Alt skal bli stort. En enkelt familie kan ikke stoppe det. De bruker tvilsomme metoder for å kjøpe opp hus – noe vi kan dokumentere. De fleste vil selge sin kjære bolig til en ny familie som kan bidra til et fortsatt godt nabolag. Utbyggerne sender inn andre folk som utgir seg for å være en familie, eller kupper boligen før den kommer inn på markedet.

Det eneste de er interessert i er maksimum utnyttelse av sine egne tomter, uansett hva slags problemer det skaper for resten av området.

Det er det politikerne må få orden på. Det er ikke bare å se på disse forslagene hver for seg. De er så store at de vil påvirke alt.

Det er ikke bare Arcasa som er inne i bildet. En annen aktør, Helge Hellebust, jobber aktivt nå med å kjøpe opp eiendommer og har presentert planer for naboer som viser leiligheter langs jernbanen, fra Høvikveien og nesten frem til Peter Lorange's vei.

Vi er 100 naboer som har engasjert oss over flere år. Vi er lei av disse evige sirkusene og stor usikkerhet over lang tid, og sikter nå mot vern av området – før det er for sent.

Vårt forslag til løsning

I 2019 engasjerte vi arkitekten Niels Torp for å utarbeide et annet («landsby») konsept for Snoveien 17-19. Vi fikk et nytt forslag til løsning og et design som vi faktisk kunne tenke oss å bo i ved siden av, og vi fikk med dette synliggjort av hva som er en passende størrelse på utbygging i området. Arcasa foreslår over 200 enheter, mens vi fant ut at 110 er den beste størrelsen.



Tegnet av Niels Torp. Alternativt forslag til Snoveien 17-19