



Sandvika sjøfront og nytt lokalveisystem

Planprogram med byplangrep

Vedtatt 17.6.2026

saksID 21/7039
jpostID 26/64321
planID 2021019

Kommunestyret 17.06.2026 081/26:

Vedtak:

Planprogram med byplangrep for Sandvika sjøfront og nytt lokalveisystem som vist i dokument 7739162 fastsettes, jf. plan- og bygningsloven § 12-9 med følgende tillegg:

- Det vises til notat om mulige og egnede tomter til idrettsformål i Sandvika-området. Det bes om at arealene/tomtene som er identifisert i dette notatet vurderes avsatt til slike formål i fremtidige reguleringsprosesser, og at vurdering av dette skal fremkomme i saksfremstillingene. Det bes også om at de nevnte arealene/tomtene vurderes avsatt til idrettsformål i neste KPA-rullering.
- Trekant-tomten anses som mindre vesentlig i forhold til ny hovedlokalvei og den kan planlegges med eller uten bebyggelse.
- Det legges til grunn for videre regulering av Sandvika sjøfront og nytt lokalveisystem at overvann, veivann, tunnelvaskevann, drensvann og anleggsvann skal håndteres og renses slik at utslipp i anleggs- og driftsfase ikke fører til forringelse av vannkvalitet, økologisk eller kjemisk tilstand i Sandvikselva, Sandviksbukta, Sandviksbassenget eller Oslofjorden. Reguleringsplanen skal sikre høy rensegrad og renseløsning som oppfyller miljømålene for relevante forurensningskomponenter, herunder partikler, partikkelbundet forurensning, tungmetaller, olje, PAH, nitrogen, salt og mikroplast fra bildekk og veislitasje. Det skal dokumenteres hvordan utslipp unngås, reduseres, renses, overvåkes og følges opp. Før reguleringsplan legges ut til offentlig ettersyn, skal det foreligge en samlet vannmiljøplan som viser utslippspunkter, renseløsninger, dimensjonering, driftsansvar, overvåkingsprogram og hvordan vannforskriftens miljømål oppfylles

FORORD

Bærum kommune har store byutviklingsambisjoner for Sandvika. Byen skal videreutvikles som en tydelig og attraktiv kultur- og regionby sentralt plassert i hovedstadsområdet. Sjøfronten vil spille en nøkkelrolle i byutviklingen med etablering av nye bolig- og rekreasjonsområder. E18 planlegges i tunnel under Sandvika som i større grad gjør det mulig å gjenetablere kontakten mellom by, elv og fjord.

Sjøfronten inngår som en viktig del av kommunens byutviklingsstrategi for Sandvika. Gjennom prinsippaken om fremtidig utvikling av Sandvika sjøfront (november 2021), ble det vedtatt prinsipper for hvordan sjøfronten skal utvikles over tid ut fra et helhetlig plangrep basert på ny E18 i tunnel. Utviklingen av sjøfronten skal knytte byen til fjorden, ivareta biologisk mangfold, sikre alle god tilgjengelighet til kystlinjen og en bærekraftig byutvikling. Kommunen ønsker å reetablere en blågrønn og levende kystlinje både over og under vann. Utviklingen skal skje på de gåendes premisser med gode gang- og sykkelforbindelser som bygger opp under nullvekstmålet - og ikke minst tilrettelegging for mangfoldige offentlige rom til det beste for byens bosatte og brukere.

Statens vegvesen har i dialog med bl.a Akershus fylkeskommune, Bærum og Asker kommuner igangsatt utarbeidelse av reguleringsplan for nytt veisystem for andre etappe av E18 Vestkorridoren på strekningen Ramstadsletta–Nesbru (E18VKP2). Planarbeidet inkluderer ny hovedlokalvei forbi Sandvika.

E18-prosjektet omfatter ny E18, ny hovedlokalvei, ny hovedsykkelvei og nytt system for gående på hele strekningen mellom Ramstadsletta og Nesbru. Det nye veisystemet skal sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken, og sørge for sikker og forutsigbar fremkommelighet for E18-trafikken i omkjørings situasjoner. Planarbeidet følger opp vedtatt kommunedelplan for E18 Vestkorridoren Lysaker–Slependen fra 2014, og kommunedelplan for E18 Slependen–Drengsrud fra 2017.

I kommuneplanens arealdel 2022-42 for Bærum kommune stilles det krav om felles planlegging av Sandvika sjøfront. Planprogram med byplangrep for Sandvika sjøfront og nytt lokalveisystem skal svare ut kravet om felles planlegging. Planen er utarbeidet i samarbeid mellom Bærum kommune ved Plan- og bygningstjenesten og Statens vegvesen v/Utbyggingsdivisjonen med faglige rådgivere fra Norconsult. LPO arkitekter har bistått Bærum kommune med illustrasjoner og faglig grunnlag.

Bærum, Mai 2026

INNHold

1.	Innledning.....	6
1.1	Bakgrunn	6
1.2	Felles Planprogram med byplangrep for Sandvika sjøfront og lokalveisystem.....	7
1.3	Planprogram med byplangrep som verktøy.....	8
1.4	Planavgrensning for felles planprogram	9
1.5	Medvirkning underveis i prosessen	9
1.6	Oppfølging av tidligere politiske vedtak.....	10
2.	Overordnede føringer og pågående planarbeid.....	14
2.1	Nasjonale og regionale føringer.....	14
2.2	E18-prosjektet og ny hovedlokalvei	17
2.2.1	Målsetting for E18 Vestkorridoren.....	17
2.2.2	Prosess for utvikling av konsept E18.....	18
2.2.3	Utvikling av alternativer for hovedlokalvei	22
2.3	Kommunale føringer og gjeldende planer	24
2.4	Pågående planarbeid	34
3.	Planområdet	35
3.1	Beliggenhet og sjøfrontens delområder	35
3.2	Eiendomsforhold.....	37
3.3	Historisk utvikling og kulturminner	38
3.4	Landskap, arealbruk, naturmangfold og blågrønn struktur	40
3.5	Byrom og forbindelser	47
3.6	Mobilitet	48
3.7	Miljø- og risikoforhold.....	52
3.8	Stedsanalyse Sandvika (2020) – anbefalingskart	54
4.	Byplangrep for Sandvika sjøfront	56
5.	Inndeling i fremtidige reguleringsplaner	63
6.	Områderegulering E18 Ramstadsletta–Nesbru, lokalveisystem i Sandvika sjøfront – krav til utredning, dokumentasjon og prosess	65
6.1	Innledning	65
6.1.1	Unntak fra byggesaksbehandling.....	65
6.2	Utredningsalternativer.....	66
6.3	Utredningsmetode	70
6.4	Temaer som skal konsekvensutredes iht. metoden i V712/M-1941.....	72
6.5	Andre utredningstemaer.....	79

6.6	Øvrige dokumentasjonskrav	81
6.7	Medvirkning	82
7.	Øvrige reguleringsplaner – planfaglige anbefalinger og føringer, krav til utredninger, dokumentasjon og prosess.....	83
7.1	Planfaglige anbefalinger og føringer	83
7.2	Generelle krav til utredning, dokumentasjon og prosess	90
7.2.1	Plan- og utredningsalternativer	90
7.2.2	Konsekvensutredning – metode og fremstilling	90
7.2.3	Medvirkning – metode og dokumentasjon	92
7.2.4	Landskapsplan	93
7.2.5	Terrengmodell.....	94
7.3	Områderegulering Kadettangen–Rådhusparken – krav til utredninger, dokumentasjon og prosess	95
7.3.1	Hensikt med planen.....	95
7.3.2	Organisering og prosess.....	98
7.3.3	Temaer som skal utredes i konseptfasen for utvikling av indre del av Kadettangen, inkludert Sandvika stadion	99
7.3.4	Temaer som skal utredes i områdereguleringsplanen.....	99
7.4	Områderegulering Kjørbo–Sandvika vest – krav til utredninger, dokumentasjon og prosess	102
7.4.1	Hensikt med planen.....	102
7.4.2	Organisering og prosess.....	103
7.4.3	Temaer som skal utredes	104
7.5	Detaljreguleringsplan Sandviksveien 183 og Jongsåsveien 3 – krav til utredninger, dokumentasjon og prosess.....	106
7.5.1	Hensikt med planen.....	106
7.5.2	Organisering og prosess.....	107
7.5.3	Temaer som skal utredes	108
7.6	Detaljregulering Sjøholmen – spesielle krav til utredninger, dokumentasjon og prosess .	110
7.6.1	Hensikt med planen.....	110

1. INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Sandvika sjøfront er vist som et langsiktig byutviklingsområde i kommuneplanens arealdel, og det er krav om felles plan før nye detaljreguleringer kan igangsettes innenfor dette området.

Statens vegvesen utarbeider reguleringsplan for ny E18 på strekningen Ramstadsletta–Nesbru i tråd med kommunedelplan for ny E18 Lysaker–Slependen (2014) og kommunedelplan for E18 Slependen–Drengsrud fra 2017. Nytt lokalveisystem i Sandvika sjøfront inngår i denne planen.

Bærum kommune og Statens vegvesen har samarbeidet om å utarbeide et felles planprogram med byplangrep for Sandvika sjøfront. Planprogrammet beskriver rammer, utrednings- og undersøkelseskrav for fremtidig planarbeid i området, både for ny hovedlokalvei og øvrige delområder. Byplangrepet skal sikre en helhetlig byutvikling hvor veiltak og arealutvikling sees i sammenheng. Sjøfronten skal utvikles som et langsgående sjønært område med en helhetlig og sammenhengende bystruktur. Dette skal bygge opp under Sandvika som regionby og Sandvika byvisjon.

Planprogrammet legger til grunn føringene fra Prinsippsak for fremtidig utvikling av Sandvika sjøfront som ble vedtatt av kommunestyret i Bærum 24. november 2021 og foreløpig prinsippløsninger for det nye lokalveisystemet. Planprogrammet var på høring 5. mai-20. juni 2022.

Planprogrammet var også til 2.gangsbehandling i planutvalget (PU) i januar 2023, men ble sendt tilbake for bearbeidelse / tilleggsvurdering av følgende:

- utrede ytterligere ett alternativ for ny hovedlokalvei i traseen der Sandviksveien går i dag.
- utredes hvordan trafikkmengden på sjøsiden av rådhuset kan reduseres ved å utvikle ringveien fra Sandviksåstunnelen via Hamang til Kjørbo slik at den fungerer som fylkesvei alene eller sammen med ny hovedlokalvei over Kadettangen.
- Utrede/klarlegge de helhetlige konsekvensene av alle planlagte utfyllinger i sjø for nåværende dyreliv i Sandviksbukta.

I perioden september–desember 2024 inviterte Statens vegvesen Bærum kommune og Akershus fylkeskommune til en prosess for nærmere undersøkelse og konkretisering av prinsippløsninger for ny hovedlokalvei langs Sandvika sjøfront. Gjennom dette arbeidet framkom to hovedalternativer til lokalveisystem; A3 og F2, i planprogrammet omtalt som alternativ 1 (A3) og 2 (F2). Alternativene er ulike i området vest for Sandvikselva og like på østsiden av Sandvikselva. Alternativ 1 viser løsning der ny hovedlokalvei følger traseen til Sandviksveien på vestsiden av Sandvikselva iht. vedtaket i planutvalget i januar 2023. Alternativ 2 går i dagens motorveitrasé vest for elva. Løsningene skal legges til grunn i den kommende reguleringsplanen for E18 Ramstadsletta–Nesbru og er innarbeidet i planprogram med byplangrep for Sandvika sjøfront.

Statens vegvesen har på oppdrag fra Bærum kommune også utredet en alternativ løsning med hovedlokalvei i betongtunnel, samt mulighet for parklokk over hovedlokalveien som en oppfølging av tidligere politiske vedtak. Basert på faglige anbefalinger, byggetid, kostnader og utfordringer knyttet til drift og vedlikehold er disse ikke anbefalt tatt med videre.

Den nye hovedlokalveien går langs hele sjøfronten og byplangrepet viser hvordan veien og tilliggende delområder forholder seg til hverandre og omgivelsene. Siden det legges opp til to alternative traséer for den nye hovedlokalveien i områdene vest for Sandvikselva, er det utarbeidet to byplankart med tilhørende illustrasjoner.

Historikk - viktige milepæler for byutvikling, E18 og nytt lokalveisystem i Sandvika sjøfront:

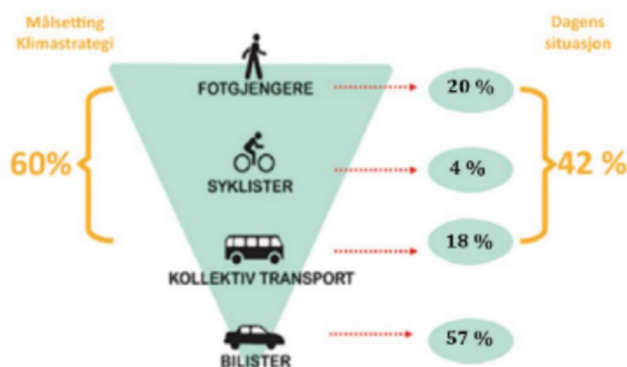
- Kommuneplanens arealdel: Sandvika sjøfront er vist som et langsiktig byutviklingsområde.
- 2014: Kommunedelplan for ny E18 Lysaker–Slependen.
- 2021: Statens vegvesen varslet oppstart av planarbeid for regulering av E18 Ramstadsletta - Nesbru. Bærum kommune og Statens vegvesen skal utarbeide et felles planprogram for Sandvika sjøfront og for det nye lokale veisystemet langs sjøen.
- 2021: Prinsippsak for fremtidig utvikling sjøfronten i Sandvika vedtatt i kommunestyret.
- 2021: Vedtak av detaljregulering med konsekvensutredning for Lakseberget friluftsområde.
- Mai 2022: Planprogram til 1.gangs behandling i Formannskapet, høring 5. mai-20. juni 2022.
- Januar 2023: Planprogram til 2. gangs behandling i Planutvalget. Vedtak: saken sendes tilbake til kommunedirektøren for bearbeidelse.
- 27. november 2025: Planprogram til ny 1.gangsbehandling i Planutvalget. Vedtas lagt ut på høring og legges ut til offentlig ettersyn.
- Februar 2026: Statens vegvesen varsler om oppstart av planarbeid for E18 Ramstadsletta–Nesbru på nytt

1.2 Felles Planprogram med byplangrep for Sandvika sjøfront og lokalveisystem

Felles Planprogram med byplangrep for Sandvika sjøfront og nytt lokalveisystem svarer ut krav om felles planlegging for Sandvika sjøfront i Kommuneplanens arealdel.

Bærum kommune og Statens vegvesen legger til grunn følgende premisser for planarbeidet;

- *FNs bærekraftsmål inkorporeres ved utvikling av sjøfronten når det gjelder mobilitet, bygg og ressursforvaltning både på land og i vann- og ved opparbeidelse av sosial infrastruktur (møteplasser og boliger).*
- *Byveksttalen - med nullvekstmål for personbiltrafikken legges til grunn når det gjelder fremtidens mobilitet i Sandvika. Gatene utformes ut fra dette. I Klimastrategien er målsettingen skjerpet med mål om at andelen av personreiser med kollektiv, sykkel og gange skal være 60 % innen 2030. Dette er en økning på 18 %- poeng fra dagens 42 %. Gatene utformes ut fra dette.*
- *Kommuneplanens langsiktige vekstgrense for Sandvika viser sjøfronten som mulig byutviklingsområde.*
- *Planprogrammet for nytt lokalveisystem langs sjøfronten legger til grunn optimalisert konsept B for hovedveisystemet, med øst- og vestvendte ramper mellom E18 og E16.*



Figur 1-1: Reisemiddelfordelingen 2019, - sett i sammenheng med målsettingene i Bærum kommunes klimastrategi.

Bærum kommune og Statens vegvesen har som formål at felles planprogram med byplangrep for Sandvika sjøfront og nytt hovedlokalveisystem skal;

- *redusere miljøbelastningene og veiens barrierevirkning – for å muliggjøre byutvikling langs sjøfronten ved å skape gode koblinger og et nettverk av forbindelser mellom byen og fjorden.*
- *tilrettelegge for bolig, næring, rekreasjon og attraktive fellesarealer.*
- *bedre forholdene for gående, syklende og kollektivtrafikk langs korridoren, og skape mer forutsigbar fremkommelighet for kollektiv- og næringstransport, og jobbe for å gjøre det mer konkurransedyktig å reise kollektivt og med gange og sykkel.*
- *etablere bymessig lokalvei som skal betjene omkringliggende områder med gode koblinger i plan for kryssende gangtrafikk.*
- *ved planleggingen av hovedlokalveien skal det søkes å frigjøre areal til byutvikling, med særlig vekt på boligformål.*
- *sikre at forutsigbar fremkommelighet for E18-trafikken ivaretas også i avvikssituasjoner.*
- *bygge opp om høy kvalitet i byrom, arkitektur og blågrønn struktur.*
- *redusere antall trafikkulykker.*
- *utvikle Sandvika som kommunesenter og en mangfoldig og attraktiv regional by i Viken*
- *være robust og sikre muligheten for endringer ved behov.*

1.3 Planprogram med byplangrep som verktøy

Planprogram med byplangrep brukes som et styringsverktøy i Bærum kommune og svarer på krav om felles plan for større utviklingsområder i kommuneplanens arealdel og kommunedelplaner.

Planprogrammet med byplangrep skal sikre en helhetlig områdeutvikling. Viktige tema som går på tvers av delområder skal vurderes helhetlig for å sikre nødvendige avklaringer tidlig i byutviklingsprosessen. Planprogrammet skal følge Plan- og bygningslovens krav til prosess og medvirkning, og gir mulighet for tidlig og bred innbyggermedvirkning på områdenivå.

Planprogrammet gir politisk vedtatte føringer, ikke juridiske føringer. Føringene kan gjøres juridisk bindende i påfølgende reguleringsplaner og byggetillatelser innenfor området.

Byplangrepet (kap. 4) skal vise overordnede prinsipper og føringer for byutviklingen (utarbeides. jf. Forskrift om konsekvensutredninger § 32.)

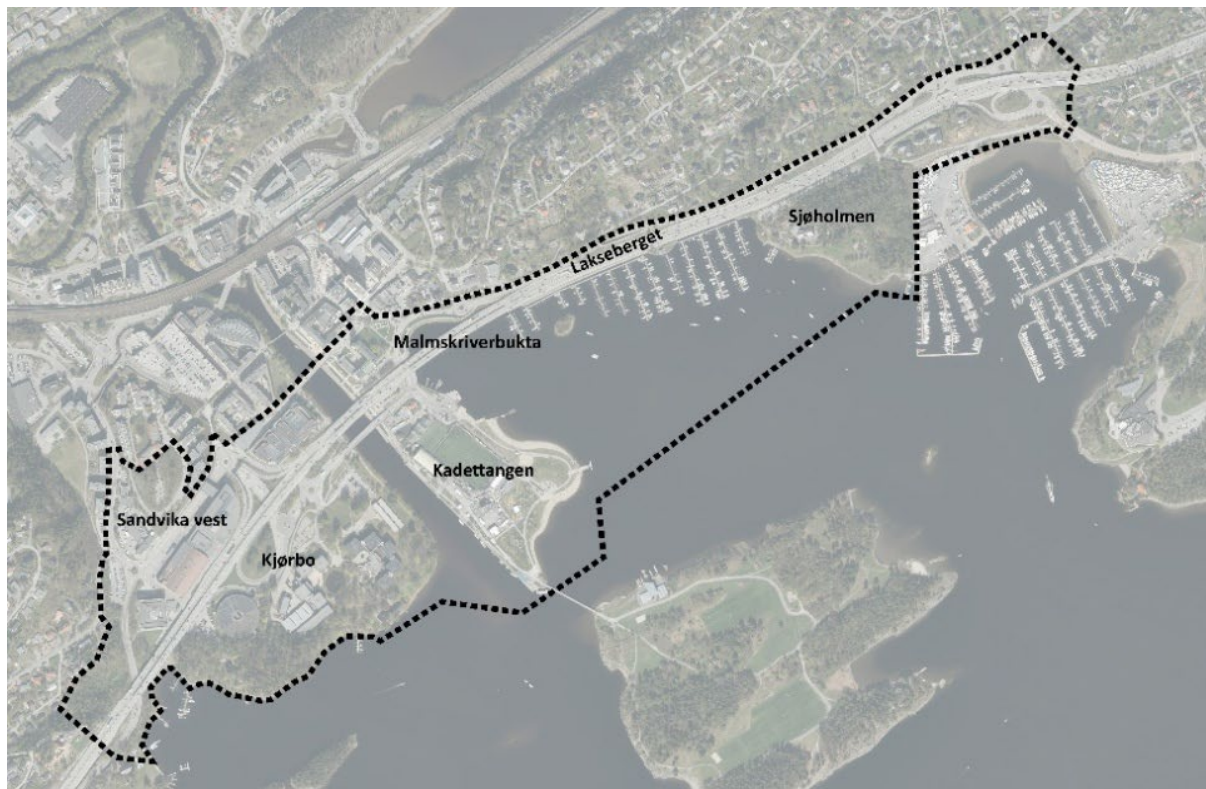
- Mål og strategier for byutviklingen i og trafikkavvikling langs Sandvika sjøfront.
- Et overordnet byplangrep for Sandvika sjøfront i to alternativer.
- Generelle føringer for utvikling av ny hovedlokalvei og delområder.
- Føringene og temakartene skal følges opp i videre reguleringsplaner.

Planprogramdelen (kap. 1, 2, 5, 6 og 7) svarer ut § 4.1 i PBL:

- Gjøre rede for formålet med planarbeidet.
- Gjøre rede for planprosessen med frister og deltakere, inkl. inndeling i kommende reguleringsplaner.
- Opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt,
- Hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger.
- I kapittel 7 angis også utdypende planfaglige tematiske planfaglige anbefalinger og føringer for byutviklingen som skal legges til grunn i reguleringsplaner 2-5 jf. inndeling i planer vist i kapittel 5..

1.4 Planavgrensning for felles planprogram

Planavgrensningen (se figur 1-2) er justert noe etter høring og offentlig ettersyn som følge av tilpasning til konsepter for nytt lokalveisystem og byplangrepet.



Figur 1-2: Planavgrensning for felles planprogram

1.5 Medvirkning underveis i prosessen

Statens vegvesen, sammen med Bærum og Asker kommuner, kunngjorde 03.05.21 oppstart av planarbeid for reguleringsplan E18 Ramstadsletta–Nesbru, med utviklingsområder i Sandvika sjøfront, Ramstad/Solvik og Slependen/Billingstad.

Høring og offentlig ettersyn av planprogrammet ble første gang gjennomført i perioden 05.05.22 – 20.06.22. I høringsperioden holdt Statens vegvesen og Bærum kommune et felles informasjonsmøte 11.05.22. Ved en inkurie falt enkelte høringsparter ut av listen, slik at det ble sendt tilleggsvarsel 04.08 – med frist 05.09.22. Det kom totalt inn 31 merknader. Det gjennomført en rekke møter med direkte berørte grunneiere, Sandvika byutvikling, Satsforvalteren i Oslo og Viken, Statnett/NVE m.fl.

Det gjengis her et utdrag fra merknadene;

- Planarbeidet må bygge på nullvekst i trafikk og nullutslipp.
- Behov for vurderinger av de helhetlige konsekvenser for sjøfrontområdet, herunder hensyn til naturmangfold, utfylling i sjø, sjøområdet som biotop, hensyn vannmiljø, sikre sammenhengende grønnstruktur, vannrommet som aktivitets- og friluftsområde, barn og unge i planleggingen, forurensning, støyforhold mv. Konsekvenser for Kadettangen og småbåthavner.
- Det må tas hensyn til naturfarer, eksisterende og fremtidige klimaendringer.

- utrede hvordan arealendringer berører områder som i dag brukes til friluftsliv; her Sandviksbukta og øvrige friluftsområder.
- planene må bidra til høy arealutnyttelse for å nå mål i regionalt planarbeid.
- muligheter for byutvikling og tilpasning til eksisterende og fremtidig utbygging.
- sikre framkommelighet for buss, sykkel og gående.
- behov for grep som gjør at delområdene kan utvikles uavhengig av hverandre.
- ønskelig/ ikke ønskelig med betongtunnel under Sandvikselva.
- konsekvenser for lokalveinettet – behov for helhetlig trafikkanalyse.
- ny hovedlokalvei må ikke bli en ny barriere.
- behov for konsekvensutredning for kulturminner og kulturmiljøer.
- behov for buffersoner mellom inngrep og natur- og kulturminneområder.
- varelevering og annen nyttetransport må vurderes.
- konsekvenser for teknisk infrastruktur.

Ny høring og offentlig ettersyn av planprogrammet ble gjennomført i perioden 4.12.2025 –

1.2.2026. Det kom totalt inn 31 merknader. I høringsperioden ble det holdt et felles informasjonsmøte med Bærum kommune og Statens vegvesen den 13.1.2026. I for- og etterkant av informasjonsmøtet ble det avholdt åpent kontor fra med mulighet for dialog med Statens vegvesen og Bærum kommune. Det ble også avholdt særmmøter med grunneiere, vel m.fl.

Det gjengis her et utdrag av temaer i merknadene;

- Ny lokalvei må bli en bygate, ikke en ny barriere.
- Ny lokalvei må sikre framkommelighet for buss og håndtere avvikssituasjoner og beredskapssituasjoner.
- Gående, syklende og kollektiv må prioriteres tydelig.
- Store muligheter for byutvikling, bolig og kobling til fjorden – hvis veivalget gjøres riktig.
- Store naturverdier på land og i vann og mange kulturminner – må hensyntas og sikres.
- Stort behov for idrett, aktivitet og sosiale møteplasser.
- Forventninger og ønsker om bred, åpen og strukturert medvirkning.
- Alternativ 1 og 2 gir ulike betingelser for by- og boligutvikling
- Begge alternativer krever mer detaljerte vurderinger av terreng, støy, kryssinger og byrom.

Sammendrag og kommentarer til merknader til begge høringene finnes i eget dokument, jp.nr. 26/60398.

1.6 Oppfølging av tidligere politiske vedtak

Underveis i planprosessene for E18 Ramstadsletta–Nesbru og utvikling i Sandvika har det blitt fattet flere politiske vedtak som skal følges opp i planene. Bærum kommune har utarbeidet et eget notat der det gis en oversikt over alle vedtak og kommentar til hvordan disse er fulgt opp i planforslaget som ble lagt ut på ny høring november 2025, «*Notat om oppfølging av politiske vedtak*» (jp. 25/184008). Statens vegvesens vurderinger og anbefalinger knyttet til på de politiske vedtakene er i tillegg samlet i egne dokumenter; «*Rapport om konseptutvikling for lokalveisystemet*» (25/229925), «*Rapport som dokumenterer løsningsutvikling for lokalveisystemet i Sandvika*» (jp. 25/229930), «*Rapport om trafikkberegninger og alternativ bruk av Sandviksringen som avlastningsvei*» (jp. 25/229932) og «*Mulighetsvurdering av betongtunnel under Sandvika og parklokk*» (jp. 25/229933). Alle dokumentene følger planprogrammet som vedlegg. En kort oppsummering av vedtak og utredninger er gjengitt her.

Statens vegvesen har vurdert flere alternative løsninger og tilleggselementer til hovedlokalveien som oppfølging av politiske vedtak i planutvalget og i formannskapet i kommunen.

I forbindelse med politisk 1. gangs behandling av planprogrammet ble det stilt krav om at følgende ble utredet:

- a) betongtunnel under Sandvikselva.
- b) kobling Bjørnegård- og Vesttunnelen.
- c) parklokk.
- d) Samlet oversikt over kjøremønster og trafikkmengder på veisystemet i Sandvika.

I januar 2023 var det en ambisjon om å få fastsatt planprogrammet. Kommunedirektørens innstilling var positiv, men planutvalget sendte saken tilbake til kommunedirektøren for videre bearbeidelse.

I forbindelse med planutvalgets behandling ble det fattet tre tilleggsvedtak som oppsummert gjelder følgende:

- e) Sandvika ring – hvordan kan trafikkmengden på sjøsiden av Rådhuset reduseres ved å utvikle ringveien fra Sandviksåstunnelen via Hamang til Kjørbo, slik at den fungerer som fylkesvei alene eller sammen med ny fylkesvei (hovedlokalvei) over Kadettangen.
- f) De helhetlige konsekvensene av alle planlagte utfyllinger i sjø for nåværende dyreliv i Sandviksbukta skal klarlegges.
- g) Bærum kommune utreder ytterligere ett alternativ for ny fylkesvei (hovedlokalvei) i traseen der Sandviksveien går i dag.

a) Betongtunnel/tunnel under Sandvikselva

Høst/vinter 2024/25 ble det gjennomført en tverrfaglig studie for å undersøke muligheten for etablering av betongtunnel under Sandvikselva. Studien følger som vedlegg til planprogrammet, dokumentet «*Mulighetsvurdering av betongtunnel under Sandvika og parklokk*», og viser at konseptet er gjennomførbart, men at det vil medføre behov for tilleggsfinansiering på minimum ca. 3 milliarder 2023-kroner. Dersom alternativet skal reguleres må videre prosjektering og utredning i sin helhet finansieres av Bærum kommune. Før høring av reguleringsplanen må kommunen i tillegg stille finansieringsgaranti for merkostnaden ved utbygging. Bygging av betongtunnel vil også medføre et betydelig større klimagassutslipp enn dagsonealternativene og vil gi større negative konsekvenser, blant annet anleggsulemper knyttet til støv og støy samt forlenget byggetid i Sandviksbukta og Sandvikselva, enn tiltaksalternativet. Videre vil konseptet medføre betydelig høyere drifts- og vedlikeholdskostnader enn dagsonealternativene. Fylkeskommunen som fremtidig veieier er negative til dette.

Planutvalget vedtok 27.11.2025 at hovedlokalvei i kulvert under Sandvikselva og parklokk over hovedlokalveien ved Rådhusparken ikke skal utredes videre.

b) Kobling Bjørnegård- og Vesttunnelen («Rapport om konseptutvikling for lokalveisystemet»)

Som svar på politiske vedtak ble det vurdert tre konseptideer for kobling mellom Bjørnegårdtunnelen og Vesttunnelen. Det mest realistiske konseptelementet ble vurdert å bestå i en kobling av Bjørnegårdtunnelen til ny rundkjøring i Jongsåsveien nordvest for Vesttunnelen. 600 meter av tunnellopene her må da justeres i høyde og trasé. Resterende del av Bjørnegårdtunnelen mot Kjørbo kan saneres. Denne varianten har kryss i dagsone og ikke inne i tunnel. Dette gjør at man unngår utfordringer knyttet til kryss i tunnel.

Løsningen bidrar i større grad til å oppfylle kommunens visjon i byplangrepet, om arealeffektivisering med færre kryss på Kjørbo og at kryssing av gående og syklende kan foregå i plan. Samtidig vil dette

kunne medføre nye arealbeslag i et sentralt byområde og tilføre mer trafikk i et allerede belastet trafikksystem lokalt og sentralt i Sandvika sentrum.

En kobling av Bjørnegård- og Vesttunnelen ligger utenfor kostnadsrammen for E18-prosjektet. Statens vegvesen vil derfor motsette seg denne løsningen. Koblingen fordrer tilleggsfinansiering på samme måte som løsning med betongtunnel.

Kobling Bjørnegård-Vesttunnelen utredes ikke videre i reguleringsplan for E18 etappe 2.

c) Parklokk («Mulighetsvurdering av betongtunnel under Sandvika og parklokk»)

Parklokk er et element som er vanskelig å innpasse i byen på en god måte, særlig på grunn av høydeforskjellene i Malmskriverbukta. Dette gjør at et parklokk vil bli en fysisk og visuell barriere mellom byen og sjøfronten/Malmskriverbukta, og det vil bli et element der man går «opp og ned», ikke direkte over.

En kulvert for parklokk over lokalveien krever minimum 4,8 meter innvendig frihøyde, deretter må det avsettes plass til skilt og tekniske anlegg. Konstruksjonen krever en tykkelse på takplaten på 0,7–1 meter. Skal det plantes vegetasjon på toppen av kulverten vil det i tillegg kreves et jordvolum med dybde 1,5–2 meter. Totalt kreves dermed en tykkelse på 7–8 meter fra topp vei til ny overflate.

Dagens terreng høyde i Rådhusparken ligger på ca. kote 7 ned mot Sandviksveien. Dersom parklokk skal inkluderes i byen på en god måte, bør overflaten av dette helst være noe lavere enn Rådhusparken, slik at terrenget kan være fallende mot sjøen i Malmskriverbukta. For å oppnå dette må veioverflaten under parklokket eventuelt ligge under kote 0. Dette er ikke mulig å få til da lokalveien skal passere over elvepromenaden med tilstrekkelig frihøyde til at kvalitetene langs elva ikke forringes. Terreng høyden på gangarealet i bakkant av elvepromenaden er i underkant av 2 meter. Kravet til frihøyde er 3,1 meter, men med tanke på bruas bredde kan det være ønskelig med større frihøyde enn dette. Konstruksjonstykkelse vil være minst en meter. For å få til dette må veien ligge på mellom kote 6 og 7 øst for Sandvikselven, altså betydelig høyere enn forutsetningen for et eventuelt parklokk.

Det er ca. 70–80 meter fra elvepromenaden til det sørøstre hjørnet av Rådhuset. På denne avstanden kan en med stigningskravene som er til gater hvor det skal anlegges holdeplasser, komme ca. tre meter lavere enn ved elva. Det vil si mellom kote 3 og 4 for topp vei. Terrengoverflate over kulvert vil da ligge omtrent på kote 11–12, altså fire til fem meter høyere enn Rådhusparken. Topp lokk vil først være nede på høyde med Rådhusparken omtrent ved Malmskrivergården, men her er eksisterende terreng enda lavere enn ved Rådhusparken.

Eventuelt parklokk vil derfor måtte hensynta adkomst til både Kadettangen og sentrum i dagen, som ytterligere vil begrense utstrekningen av et eventuelt lokk.

Plasseringer av parklokk i Sandvika vest er også vurdert overordnet. Her er det utfordringer med høydeforskjeller og adkomster, noe som gjør det vanskelig å passe inn i Sandvika by. Løsningen foreslås derfor ikke som en del av planprogrammet og det videre arbeidet med regulering av lokalveisystemet i Sandvika.

d) Samlet oversikt over trafikkmengder og kjøremønster

En samlet oversikt over trafikkmengder og kjøremønster er dokumentert i «Rapport om trafikkberegninger og alternativ bruk av Sandviksringen som avlastningsvei» som følger planprogrammet som vedlegg.

e) Sandvika ring

Det er gjort en vurdering av Sandvika ring som alternativ eller avlastende omkjøringsvei gjennom Sandvika. Helhetlige vurderinger finnes i dokumentet «*Rapport om trafikkberegninger og alternativ bruk av Sandviksringen som avlastningsvei*» som følger planprogrammet som vedlegg.

Forslaget om å bruke Sandviksringen som erstatning for en ny hovedlokalvei langs Sandvika sjøfront, vil ha store negative trafikale konsekvenser, det er teknisk krevende og medfører betydelige kostnader. Tiltaket forventes å kreve en investeringskostnad på flere milliarder og vil innebære at biltrafikantene vil bli påført økte reisetidskostnader på i størrelsesorden ca. 120 millioner kroner hvert år. Samfunnsnyttene ved tiltaket vil være svært negativt.

Ny E18-tunnel under Sandvika må i perioder stenges helt eller delvis. Stengning kan skyldes både planlagte hendelser (vedlikehold etc.) og uforutsette hendelser (trafikkulykker etc.). I perioder med stengning vil det være behov for omkjøringsruter på overflaten. Dersom Sandviksringen i sin helhet skal benyttes som omkjørings- og avlastningsvei i Sandvika, som erstatning for en ny hovedlokalvei langs sjøfronten, så vil trafikkavviklingen i avvikssituasjoner bli enda mer svekket, mer sårbar og mindre robust enn det en ny hovedlokalvei langs sjøfronten vil innebære.

Økt bruk av Sandviksringen vil også ha negativ innvirkning på bussenes fremkommelighet. Dette gjelder særlig på Sandviksringen i øst mellom Brynsveien, Sandvika bussterminal og rundkjøringen på sørsiden av Sandviksåstunnelen, men også på tverrforbindelsen øst-vest gjennom sentrum (Elias Smiths vei). Økt risiko for forsinkelser kan føre til at reguleringsstidene for busser på Sandvika bussterminal må økes. Dette vil bidra til å forsterke kapasitetsutfordringene som bussterminalen har i dag. Det anbefales derfor at Sandviksringen ikke utvikles til å ta store deler av gjennomgangstrafikken på den nye hovedlokalveien mellom Kadettangen og Kjørbo. Imidlertid spiller Sandviksringen en viktig rolle som omkjørings- og avlastningsvei for vegsystemet langs sjøfronten i dag, og ringveien vil fortsatt spille en viktig rolle i veisystemet. Sandviksringen er også viktig for trafikk som skal til/fra Sandvika sentrum og for å avlaste sentrumsgatene (bl.a. Elias Smiths vei). Samtidig har Sandviksringen begrenset kapasitet til å håndtere ytterligere trafikkvekst, både i normal trafiksituasjon og i avvikssituasjoner.

Videre utredning av Sandviksringen som avlastningsvei vurderes ikke gjennom reguleringsplan for E18 etappe 2.

f) Helhetlig vurdering Sandviksbukta

Det er stilt krav til vurdering av miljømessige konsekvenser for Sandviksbukta i planprogrammet og E18 etappe 2. Konsekvensutredningene som utarbeides i forbindelse med reguleringsplan for E18 etappe 2 vil sikre en samlet vurdering av det planlagte tiltakets belastning i området.

g) Alternativ trasé for hovedlokalvei

Bærum kommune og Statens vegvesen har vurdert en rekke alternative traseer for hovedlokalveien forbi Sandvika. I Sandvika øst er hovedlokalveien flyttet til traseen der dagens Sandviksvei ligger.

I Sandvika vest over Kjørbo og forbi Sandvika Storsenter fastsetter planprogrammet at det legges opp til at det utarbeides to likeverdige planalternativer for hovedlokalveien hvor fremkommelighet for kollektivtrafikk og en sikker og forutsigbar fremkommelighet for E18-trafikken i omkjørings situasjoner vektlegges. Beslutningen om valg av løsning tas gjennom vedtak av reguleringsplan for E18 etappe 2. «*Rapport om konseptutvikling for lokalveisystemet*» dokumenterer løsningsutvikling, medvirkning og silingsprosess knyttet til utvikling av hovedlokalvei gjennom Sandvika.

2. OVERORDNEDE FØRINGER OG PÅGÅENDE PLANARBEID

2.1 Nasjonale og regionale føringer

Byvekstavgift mellom Oslo kommune, Bærum kommune, Skedsmo kommune, Oppegård kommune, Akershus fylkeskommune (Viken) og Staten 2019–2029

Det overordnede målet for byvekstavgiften er nullvekstmålet. Løsninger som velges må bidra til å sikre bedre fremkommelighet totalt sett, ved sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange og spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbilen.

Nullvekstmålet for persontransport, innebærer at hele denne veksten i personreiser må tas ved vekst i kollektivtransport, sykkel og gange. Kapasiteten i kollektivsystemet og sykkelveinettet i Oslo og Akershus må utvides i tråd med dette.

Avtalen forplikter videre samarbeidspartene til å tilrettelegge for høy arealutnyttelse blant annet i Sandvika og å sikre en samordnet planlegging av areal og transport for å sikre et miljøvennlig transportsystem, god stedsutvikling og effektiv arealbruk.

Ved behov for restriktive eller stimulerende tiltak for å sikre måloppnåelse er partene forpliktet til å ta nødvendige initiativ. Eksempler på tiltak er parkering, framkommelighet for buss, arealbruk, bedre kollektivtransporttilbud og brukerfinansiering.

Oppfølging av byvekstavgiften skal skje gjennom rapportering på ulike indikatorer.

FNs bærekraftsmål

Bærekraftsmålene er hele verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen år 2030. Dette krever felles innsats fra myndigheter, sivilsamfunn, privat sektor og akademia i alle land.

Folkehelseloven

Folkehelseloven legger til rette for et langsiktig, systematisk og kunnskapsbasert folkehelsearbeid. Loven er nylig revidert, og hensynet til miljø og helse er ytterligere forsterket. Det fremgår nå av selve loven at virksomheter og eiendommer skal planlegges, tilrettelegges og drives på en helsemessig tilfredsstillende måte, slik at de ikke medfører helseskade eller helsemessig ulempe. Dette innebærer at helse så langt som mulig skal ivaretas gjennom alt kommunen planlegger og beslutter.

Ansvarliggjøring av kommunen som helhet og av de aktuelle sektorene krever god politisk forankring, tverrsektorielt samarbeid, samt at konsekvenser for folkehelse og utjevning er godt beskrevet og integrert i kommunens plan- og styringssystem. Folkehelseloven og plan- og bygningsloven må derfor henge godt sammen.

Forskrift om sikkerhet og beredskap i kraftforsyningen (kraftberedskapsforskriften)

Forskriften har som formål å sikre en trygg og pålitelig kraftforsyning gjennom krav til forebygging, beredskap og håndtering av ekstraordinære hendelser. Forskriften stiller krav til planlegging, beredskapsorganisering og samordning for virksomheter og funksjoner av betydning for kraftforsyningen, og gjelder både i normalsituasjoner, ved beredskap og i krig.

Innenfor planområdet har kaianlegget på Kadettangen en viktig funksjon for beredskapen og forsyningsikkerheten i kraftforsyningen, i fred, krise og krig.

Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv

Tiltaksplanen legger vekt på å samordne, supplere og forsterke ivaretagelse av miljøet og for å fremme friluftsliv i og ved Oslofjorden. Tiltak fra ulike sektorer; fra arealpolitikk, avrenning i landbruket, kommunalt avløp og nedkjemping av fremmede arter til kulturmiljø og lokale klimatiltak blir sett i sammenheng. Planen viser en økosystembasert forvaltning på lokalt og regionalt nivå. Den helhetlige tiltaksplanen viser de viktigste prioriteringene for Oslofjorden, i første omgang fram mot 2026. Planområdet berører et sårbart vannmiljø i Indre Oslofjord, der flere vannforekomster har utilfredsstillende tilstand og hvor måloppnåelse forutsetter reduksjon i samlet belastning. Kravene i vannforskriften og føringene i Helhetlig tiltaksplan for Oslofjorden må hensyntas i videre reguleringsarbeid.

Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)

Naturmangfoldloven har som formål at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold samt økologiske prosesser skal tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden. Loven om naturmangfold omfatter alle sektorer som fatter beslutninger med konsekvenser for naturen

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027

Regjeringen legger hvert fjerde år fram nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling i hele landet. Fylkeskommunene og kommunene skal følge opp de nasjonale forventningene i planstrategier og planer. Forventningene skal også legges til grunn av statlige styresmakter når de medvirker i planleggingen.

Norge har sluttet seg til FNs 17 bærekraftsmål, som blant annet skal sikre sosial rettferdighet, god helse og stanse tap av naturmangfold og klimaendringer. Bærekraftmålene danner del av grunnlaget for samfunns- og arealplanlegging.

I forventningene vektlegges:

- Fylkeskommunene og kommunene skal legge til rette for trygge, bærekraftige og levende lokalsamfunn.
- Regjeringen har ambisiøse mål for klima, miljø og jordvern, og forventer at disse målene integreres i planleggingen.
- Med flere eldre og færre i yrkesaktiv alder, kreves bedre ressursbruk og prioriteringer.
- Det er viktig å sikre vekst og utvikling i områder med svak eller negativ befolkningsutvikling.
- 2030-agendaen: De 17 bærekraftsmålene skal bidra til gode prioriteringer i usikre tider.

Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036

Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 legger vekt på at veksten i persontrafikk skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I byområdene er det lagt til grunn nullvekstmål for personbiltrafikk.

Nasjonal transportplan fokuserer på å utvikle et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele Norge. Planen prioriterer trafiksikkerhet sammen med sikker og forutsigbar fremkommelighet spesielt for nærings og kollektivtrafikken, vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur, samt satsing på klimavennlige løsninger og digitalisering.

Regjeringen legger følgende til grunn for prioriteringene av ressursbruken i den kommende planperioden: – Vi skal ta vare på det vi har, – vi skal utbedre der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre, – vi skal bygge nytt der vi må.

Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus (2015) – RPAT

Planens overordnede strategi er blant annet å styrke regionale byer og arbeidsplasskonsentrasjoner i Akershus. Vekst skal i stor grad skje som konsentrert bolig- og arbeidsplassvekst i prioriterte vekstområder, samt at det skal legges til rette for en effektiv utnyttelse av arealer i «bybåndet» som har god kollektivdekning. Sandvika er definert som regional by i bybåndet.

RPAT har til hensikt å utvikle prioriterte vekstområder med bykvalitet. Innenfor de prioriterte vekstområdene skal vei- og gatenettet særlig tilrettelegges for gang-, sykkel og kollektivtrafikk, næringstrafikk, samt byutvikling med høy utnyttelse av areal og miljø. Gang-, sykkel- og kollektivtransporttraseer prioriteres foran andre trafikantgrupper i prioriterte vekstområder.

Regional plan for masseforvaltning i Akershus (Viken, 2016)

Den regionale planen har til hensikt å ivareta en mer langsiktig og helhetlig masseforvaltning i fylket.

Rikspolitiske retningslinjer for Oslofjorden

Retningslinjene har som mål at Oslofjordens naturverdier, kulturminneverdier og rekreasjonsverdier skal forvaltes som en ressurs av nasjonal betydning, - til det beste for befolkningen i dag og i fremtiden.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjene skal bidra til at barn og unges interesser i planleggingen ivaretas, og de angir overordnede mål for barn og unges oppvekstmiljø.

Rom for kvalitet – Nasjonal arkitekturstrategi (2025)

«Rom for kvalitet» er regjeringens nye nasjonale arkitekturstrategi. Regjeringens ambisjon er at vi sammen skal forvalte og utvikle arkitektur med varierte nabolag, varsom ressursbruk, vakre omgivelser og varige kvaliteter. For å følge opp ambisjonen har regjeringen fem hovedgrep som skal gi rom for kvalitet:

1. Styrket samordning av statlige sektorer og virkemidler.
2. Bidra til plan- og byggesaksprosesser som gir kvalitet.
3. Kompetanse og verktøy for arkitektonisk kvalitet.
4. Løfte forbilder og stimulere til nytenkning.
5. Forsterket arealplanlegging.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2025)

Retningslinjene gir føring om at byutvikling i større byområder skal skje arealeffektivt, med fortetting og transformasjon før nye arealer tas i bruk. Utbygging skal støtte opp under kollektivtransport, sykkel og gange, redusere transportbehovet og bidra til nullvekstmålet. I knutepunkt som Sandvika skal hoveddelen av bolig- og arbeidsplassvekst lokaliseres nær kollektivtilbudet, med høy arealutnyttelse og gode by- og uterom. Kulturmiljø, grønnstruktur, klimatilpasning og universell utforming skal ivaretas. Planleggingen skal samtidig minimere nedbygging av natur- og jordbruksarealer og sikre robuste, trygge og attraktive bymiljøer.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Kommunene/fylkeskommunene skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging, herunder blant annet planlegge for redusert transportbehov og økt bruk av gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Vannforskriften

Forskrift om rammer for vannforvaltningen gjennomfører EUs vanndirektiv i norsk rett og stiller krav til helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannressursene. Forskriften pålegger myndighetene å sikre god økologisk og kjemisk tilstand i alt overflatevann, grunnvann og kystvann, samt å utarbeide regionale vannforvaltningsplaner med tilhørende tiltaksprogram. Den legger føringer for at planlegging og tiltak i kommuner og regioner skal vurderes opp mot miljømålene i vannforekomstene, og at eventuelle inngrep eller arealendringer ikke skal forringe vannmiljøet. Dette gjør Vannforskriften til en sentral ramme for all areal- og sektorplanlegging som berører vann

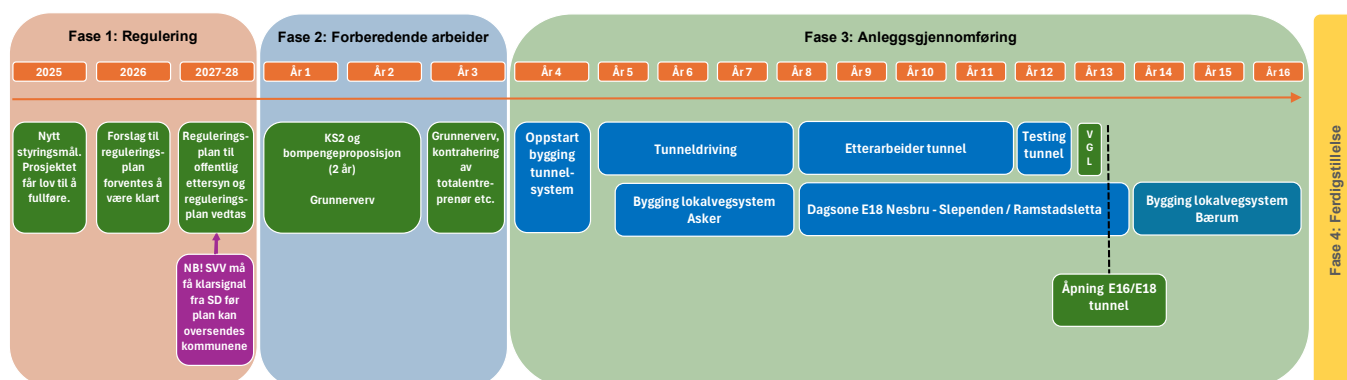
2.2 E18-prosjektet og ny hovedlokalvei

2.2.1 Målsetting for E18 Vestkorridoren

Med vedtaket av kommunedelplan for E18 i 2014, ble det gjort vedtak for hele E18-strekningen gjennom Bærum, fordelt på to etapper. Reguleringsplanen for etappe 1 mellom Lysaker og Ramstadsletta ble vedtatt i september 2017. Byggingen er i gang og forventet ferdigstillelse er 2029/30. Varsel om oppstart av planarbeid for etappe 2, hvor dette planprogrammet inngår, ble gjort i mai 2021 og på nytt i februar 2026

Det er en forutsetning for planarbeidet å holde seg innenfor prosjektets godkjente økonomiske rammer. Prosjektet skal optimalisere de anbefalte løsningene i videre planarbeid. Standardvalg og løsninger på strekningen Lysaker–Ramstadsletta (parsell 1) skal videreføres i reguleringsplanen for E18 Ramstadsletta–Nesbru. Det skal aktivt søke etter inntektsgenererende/kostnadsreducerende tiltak.

Foreløpig fremdriftsplan for etappe 2 av E18-utbyggingen er vist i figur 2-1.



Figur 2-1: Foreløpig fremdriftsplan for regulering av E18 vestkorridoren etappe 2.

Statens vegvesen planlegger E18 Ramstadsletta–Nesbru ut ifra definerte prosjektmål.

Samfunns mål E18 Vestkorridoren

Utvikling av arealbruk og transportsystem på veg i Vestkorridoren skal forbedre tilgjengeligheten til viktige reisemål og legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativ til bil. Tiltakene skal redusere trafikkskapte miljøproblemer i Vestkorridoren og redusere bilbruken.

For etappe 2 innebærer dette:

- Prosjektet skal planlegge, regulere og prosjektere nytt hoved- og lokalveisystem mellom Ramstadsletta og Nesbru.
- Prosjektet skal redusere de lokale miljøproblemene på hoved- og lokalveiene. Med det menes nedbygging av barrierer for gående og syklende, samt reduksjon i støy og luftforurensning fra veitrafikken.
- I planleggingen av nytt hoved- og lokalveisystem skal prioriteringen av miljøvennlige transportformer (gående, syklende og kollektivtrafikk), næringstransport og byutvikling vektlegges. Bruken av personbil skal ikke øke og veksten i persontransport skal tas med gående, syklende og kollektivtrafikk (nullvekstmål).

Effektmål E18

- Redusere rushtidsforsinkelser. Næringslivet og kollektivtransport skal prioriteres.
- Legge til rette for økt andel reiser med miljøvennlige transportformer (kollektiv, sykkel og gange).
- Transportsystem som håndterer regional og lokal transport.
- Redusere luftforurensning og støyplage for «naboene».
- Redusere barrierer som hindrer ferdsel og øke opplevelsesverdier.
- Begrense gjennomgangstrafikk i boligområder.

Bærekraftsmål E18

Bærekraft er et av Statens vegvesens strategiske mål og prosjektet planlegges med en tydelig bærekraftsprofil.

Klima/klimatilpasning

Statens vegvesen vil aktivt bidra til å redusere klimagassutslippene fra veitransport, anlegg, drift og egen virksomhet med 55 prosent innen år 2030 samt å tilpasse veisystemet til et endret klima. Mulighet for gjennomføring av anlegget med 0-utslipp vil bli vurdert.

2.2.2 Prosess for utvikling av konsept E18

Planleggingen av E18 Vestkorridorens etappe 2 Ramstadsletta–Nesbru er delt opp i tre fokusområder/soner:

- Sone 1: Ramstadsletta–Blommenholm (hovedvei E18, inkludert lokalveisystem)
- Sone 2: Blommenholm–Sandvika sjøfront–Slependen (lokalveisystem parallelt med E18 i fjell)
- Sone 3: Slependen–Nesbru (hovedvei E18, inkludert lokalveisystem)



Figur 2-2: Etappe 2 er delt opp i tre soner.

Totalkonsept E18

- **Nytt hovedveikonsept E18 - med tilkoblingsramper** (innbefatter tunnel + tilkoblingsramper lokalvei)
- **Nytt hovedlokalveisystem** (innbefatter ny hovedlokalvei i dagen til bruk for motoriserte kjøretøy, kollektivløsning, hovedsykkelvei, samt tilrettelegging for gående på hele prosjektstrekningen).

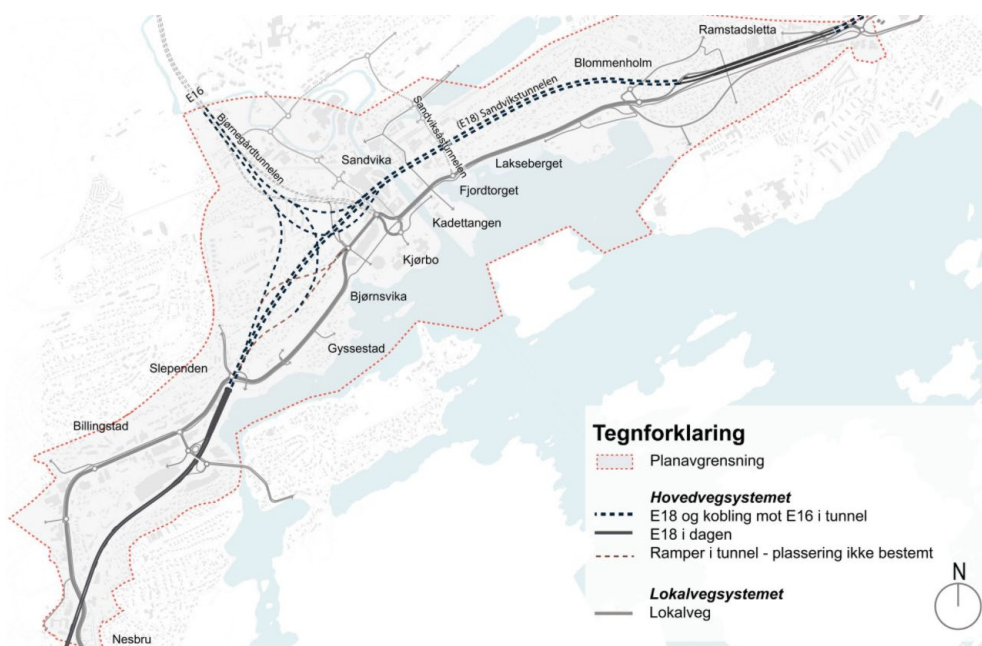
Utvikling av konsepter for ny E18 har blitt gjort i flere omganger. I første omgang gjennom forprosjektet der konsept B ble anbefalt, deretter i forbindelse med kostnads- og løsningsoptimalisering der optimalisert konsept B ble valgt som erstatning for konsept B.

Hovedveisystem i konsept B – høringsalternativ for planprogrammet

Mellom Ramstadsletta og Slependen ligger E18 i tunnel. Koblingen mellom Oslo/Drammen (E18) og Hønefoss/Bergen (E16) skjer via østvendte og vestvendte ramper i berg. Trafikk mellom Oslo og Sandvika håndteres via kryss i dagen ved Blommenholm, og følger hovedlokalveien mot Sandvika og på- og avkjøringsramper fra Sandvikstunnelen. Trafikk mellom Drammen og Sandvika håndteres via nytt kryss ved Sandviksveien x Jongsåsveien, relatert til ramper fra tunnelen.

Løsningene medfører en betydelig reduksjon i biltrafikk gjennom Sandvika og legger godt til rette for fremtidig byutvikling.

Utviklingen av konsept B som lå til grunn ved høring av planprogrammet er beskrevet nærmere i vedlegg 5 forprosjektrapport.



Figur 2-3: Kartillustrasjon som viser konsept B som lå til grunn ved høring av planprogrammet

Hovedveisystem i optimalisert konsept B – Kostnadsoptimaliseringsprosess

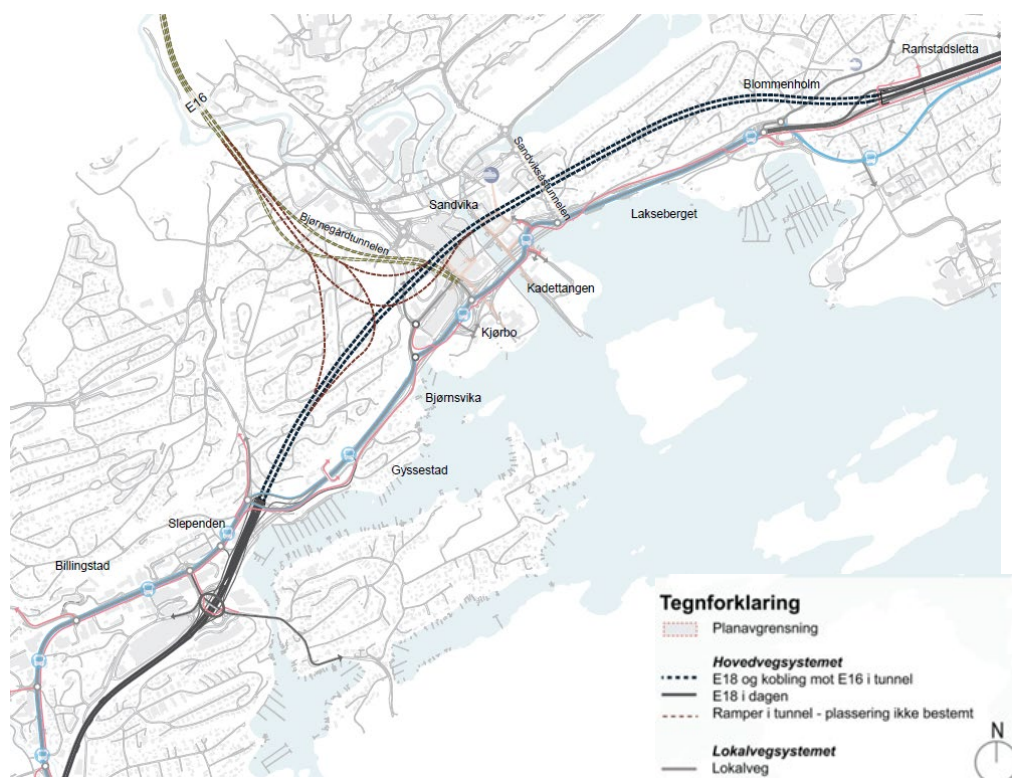
Høsten 2022 gjennomførte Statens vegvesen en ny kostnadsvurdering av prosjektet. Resultatet av vurderingen var at prosjektet lå over gjeldende godkjente styringsramme og at det var behov for å se på muligheten for kostnadsreduserende tiltak.

I februar 2023 ble det gjennomført to ideverksteder for å få identifisert muligheter og ideer til kostnadsutt på E18 og tilhørende kryss/ramper (prosess 1); ett for hovedvegsystemet (HVS) med deltakere fra Statens vegvesen og Norconsult, og ett for lokalvegsystemet (LVS), hvor også representanter for de to berørte kommunene (Asker og Bærum) og Viken fylkeskommune (nå: Akershus) deltok.

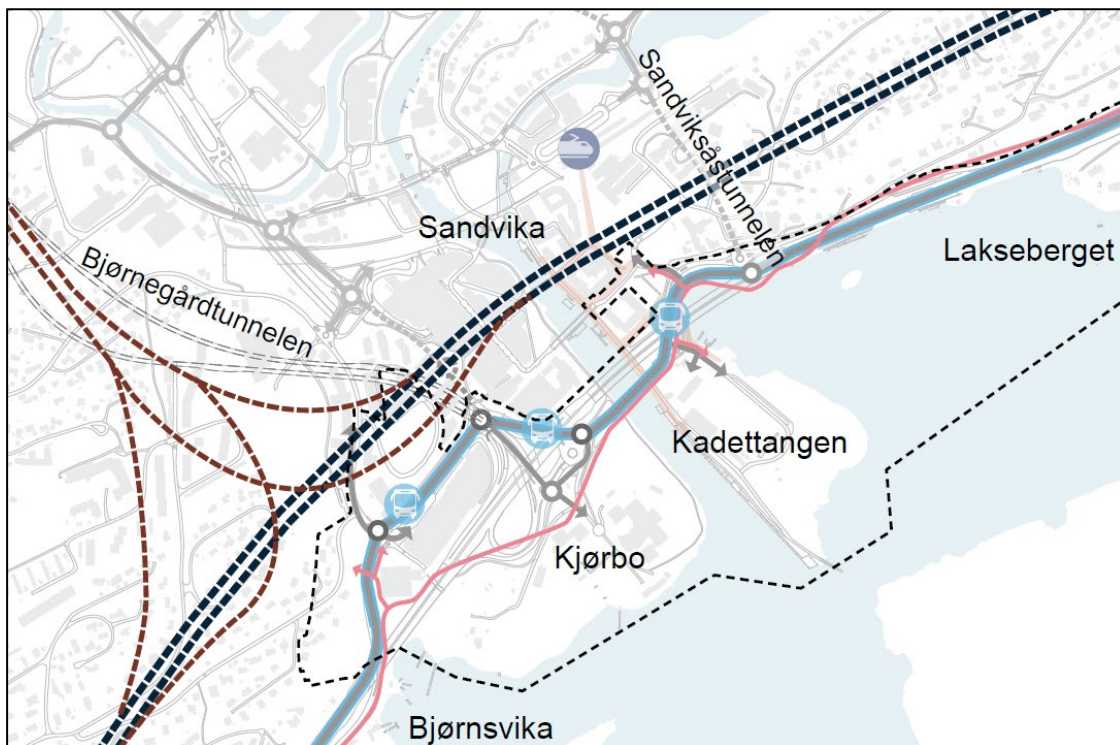
Gjennom disse verkstedene ble det identifisert mer enn 60 ideer/tiltak, som har blitt nærmere vurdert med hensyn til om og eventuelt i hvor stor grad de representerer noen kostnadsbesparelse eller om de medfører ekstra kostnader. I tillegg ble det vurdert tiltak som kunne være aktuelle, men som krever nærmere analyser og vurderinger, samt kutt som ikke er aktuelle nå.

Basert på analyser og vurderinger av de kostnadsreduserende tiltak som ble vurdert som mest aktuelle, ble det utviklet et kostnads- og løsningsoptimalisert konsept B. Et viktig grep i dette konseptet var å fjerne de to rampetunnelene til rundkjøringen ved Thon Hotel Oslofjord som representerte kryssløsningen mellom Sandvika og E18 i vestgående retning. Disse rampetunnelene ble erstattet med nye ramper i dagen lenger vest ved Gyssestad. Dette medførte både færre og kortere rampetunneler. Optimalisert konsept B legges derfor til grunn for den videre utvikling av hovedlokalveien forbi Sandvika.

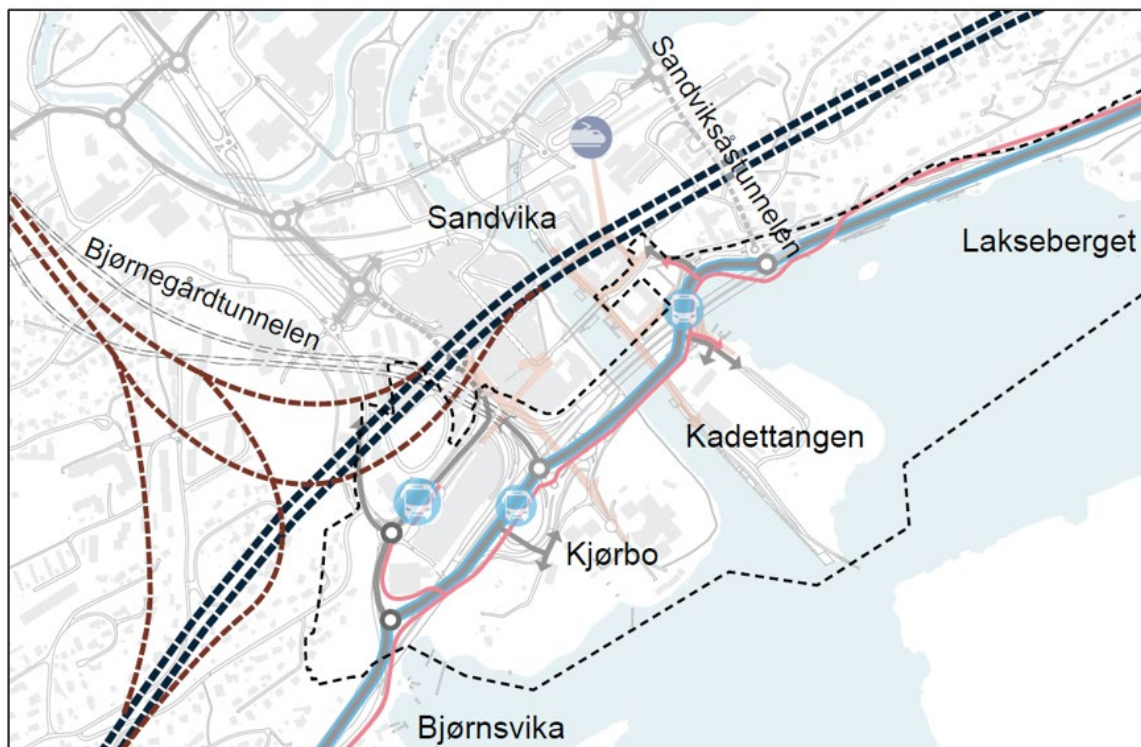
Prinsipløsninger for optimalisert konsept B er illustrert i figur 2-5. Her fremgår det at de to rampetunnelene til rundkjøringen ved Thon Hotel Oslofjord som opprinnelig representerte kryssløsningen mellom Sandvika og E18 i vestgående retning er fjernet. Figur 2-6 og figur 2-7 viser systemskisser for hovedlokalveien gjennom Sandvika, og det fremgår at hovedveikonseptet lar seg kombinere med begge disse.



Figur 2-4: Planprogrammet legger til grunn østvendte og vestvendte tunnelramper for kobling av E18 med E16. Vestvendte ramper mellom Sandvika og E18 er koblet til Slependekrysset ved Gyssestad. Illustrasjon fra hovedveikonseptet. Illustrasjon: Norconsult for Statens vegvesen 2025



Figur 2-5: Systemskisse for planalternativ 1 i Sandvika Illustrasjon: Norconsult for Statens vegvesen 2025



Figur 2-6: Systemskisse for planalternativ 2 i Sandvika Illustrasjon: Norconsult for Statens vegvesen 2025

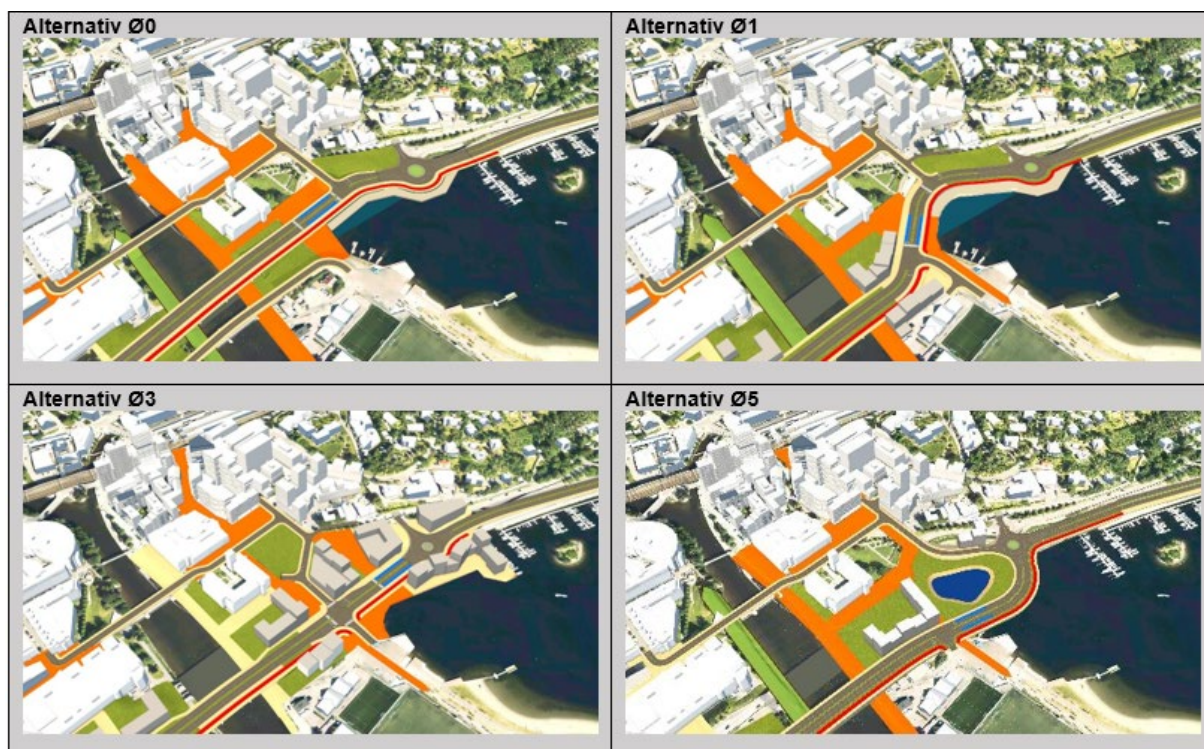
I Bærum skal totalkonseptet for etappe 2 (det vil si ny E18 og ny hovedlokalvei) munne ut i én reguleringsplan.

2.2.3 Utvikling av alternativer for hovedlokalvei

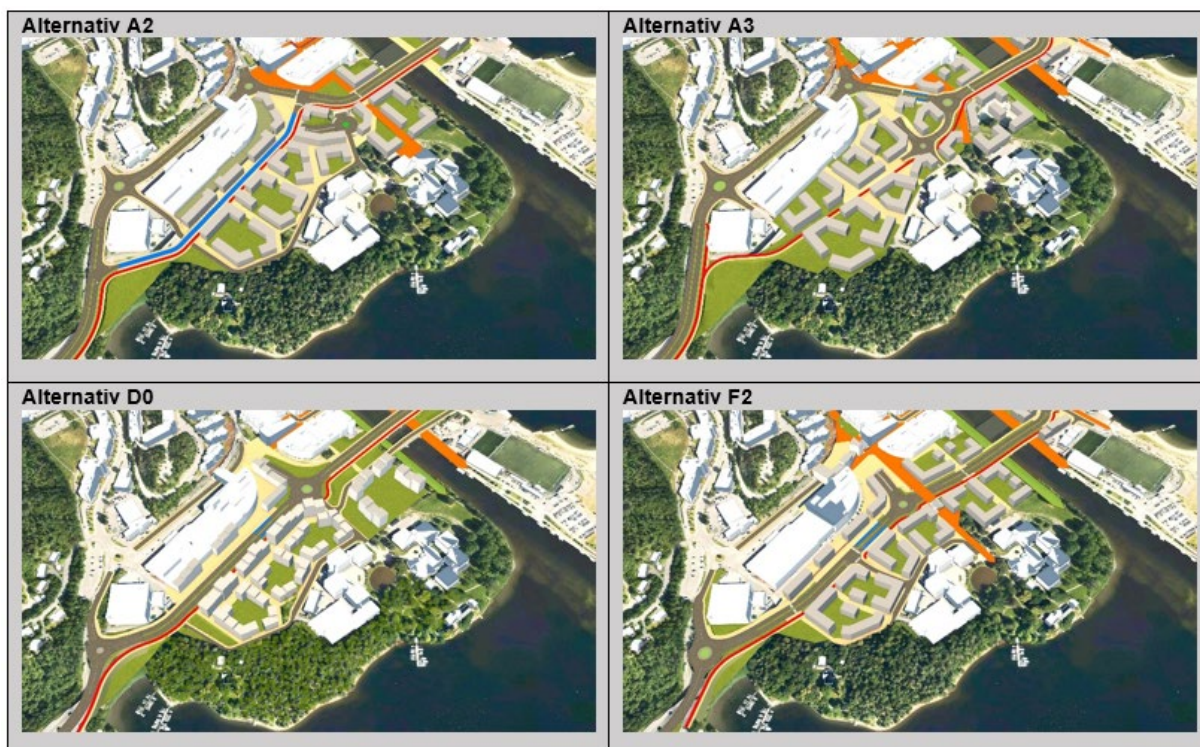
Gjennom dialog mellom Statens vegvesen og Bærum kommune våren 2024 ble det identifisert et behov for tettere samarbeid for å avklare prinsipper for hovedlokalveien forbi Sandvika. Partene hadde en målsetning om å finne én felles løsning som grunnlag for regulering. Optimalisert konsept B for hovedlokalveien ble lagt til grunn for arbeidet.

Med bakgrunn i dette ble det etablert en arbeidsgruppe med representanter fra Statens vegvesen, Bærum kommune, Akershus fylkeskommune og Statens vegvesens rådgiver, Norconsult. Arbeidsprosessen for utvikling av løsninger for lokalvegssystemet i Sandvika ble innledet med at det ble avholdt et kreativt verksted med om lag 35 representanter fra partene. Hensikten med verkstedet var å gi innsikt i hvilket mulighetsrom foreliggende ideer hadde, herunder hvordan kulvert og parklokk kan innpasses i løsningene, og gjennom dette etablere et grunnlag for senere å kunne velge mellom alternative løsninger. Arbeidsprosessen er oppsummert i eget vedlegg til planprogrammet.

Etter grovsilingen satt man igjen med fire alternativer i Sandvika øst (se figur 2-8) og fire alternativer i Sandvika vest (se figur 2-9).



Figur 2-7: Alternativer i Sandvika øst som ble videreutviklet, detaljert og vurdert videre etter siling



Figur 2-8: Alternativer i Sandvika vest som ble videreutviklet, detaljert og vurdert videre etter siling

I prosessen som har pågått ble det ikke enighet om løsningene for hovedlokalveisystem i Sandvika. I videre prosess skal det utarbeides to planforslag dersom det ikke blir enighet mellom Statens vegvesen, Bærum kommune og Akershus fylkeskommune om valg av alternativene underveis. De to alternativene skal baseres på alternativ F2+Ø1 og A3+Ø1. Valget av alternativ skal gjøres ved vedtak av reguleringsplan for E18. Valgte løsninger vil kunne påvirke trafikk og utforming av veiltaket i Asker.

2.3 Kommunale føringer og gjeldende planer

Kommuneplanens samfunnsdel 2021–2040, med langsiktig arealstrategi vedtatt 23.6.2021

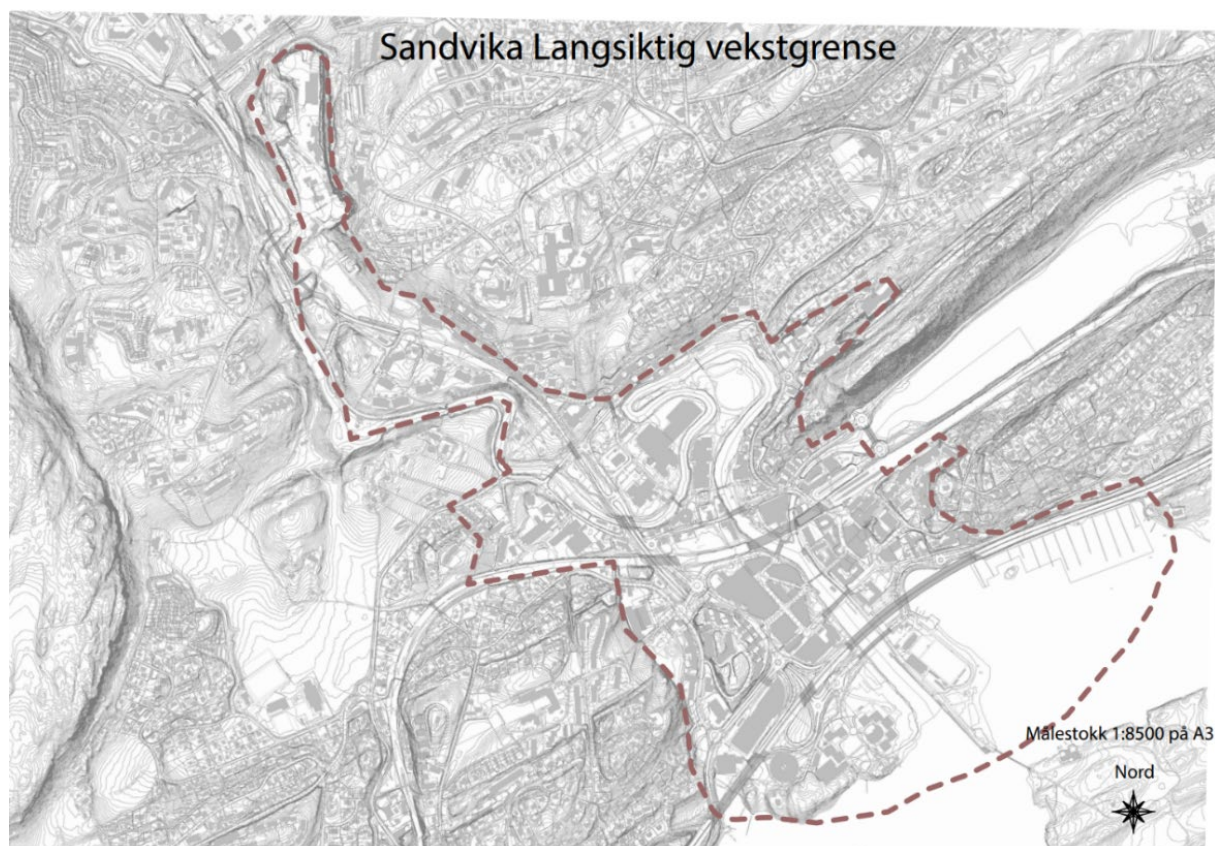
Kommuneplanens samfunnsdel har fire hovedmål for utviklingen av Bærum:

1. I Bærumsamfunnet jobber vi sammen for å skape gode liv og like muligheter.
2. Bærumsamfunnet er attraktivt og inkluderende.
3. Bærumsamfunnet er klima- og miljøkløkt.
4. Bærum kommune er handlekraftig og innovativ.

Hovedmålene i samfunnsdelen bygger også opp under FNs bærekraftsmål og de tre dimensjonene for bærekraftig utvikling.

Kommuneplanens arealdel

Arealdelen bygger videre på Samfunnsdelens målsettinger og søker å reddyke arealstrategiens føringer ved å legge til rette for at hovedandelen av veksten i Bærum kommune kan tas innenfor prioriterte vekstområder og stasjoner, og i tråd med kommunale investeringer for sosial infrastruktur. De største sentrene er definert som Byområder. Dette er Regionbyen Sandvika, Lysaker og Fornebu (Byen). Byområdene skal ha tydelige urbane strukturer og kvaliteter, et mangfold av funksjoner og et regionalt tilbud innen næring, rekreasjon og bolig, byhustypologier, økonomisk og kulturell intensitet osv. Utforming av gater og byrom skal legge til rette for gode møteplasser. Regionbyen skal betjene hele kommunen og/ eller regionen. Her skal det legges til rette for en høyere grad av intensitet for et pulserende byliv og en levende bykultur. Eksisterende vekstgrense for Sandvika (se figur 2-10) videreføres.



Figur 2-9: Kommuneplanen for Bærum – langsiktig vekstgrense for Sandvika

Kommuneplanen legger til rette for at minimum 30 % av den samlede veksten for bolig og arbeidsplasser i kommunen legges til Sandvika. Utbyggingspotensialet innenfor arealer avsatt til vekst

i Sandvika (inklusive Sjøfronten), tilsvarer i overkant av 5 000–6 000 boliger og litt i overkant av 5 000 arbeidsplasser. Siden vedtak av forrige kommuneplan, er kun prosjektene i Bjørnegårdssvingen og Elias Smiths vei realisert, og utbyggingen av Sandvika sentrum øst er i gang. Gjennomgang av resterende arealer viser at det fortsatt er rom for at Sandvika kan ta minimum 30 % av den framtidige veksten på bolig og arbeidsplasser, basert på pågående planprosesser og øvrig areal avsatt til fortetting.

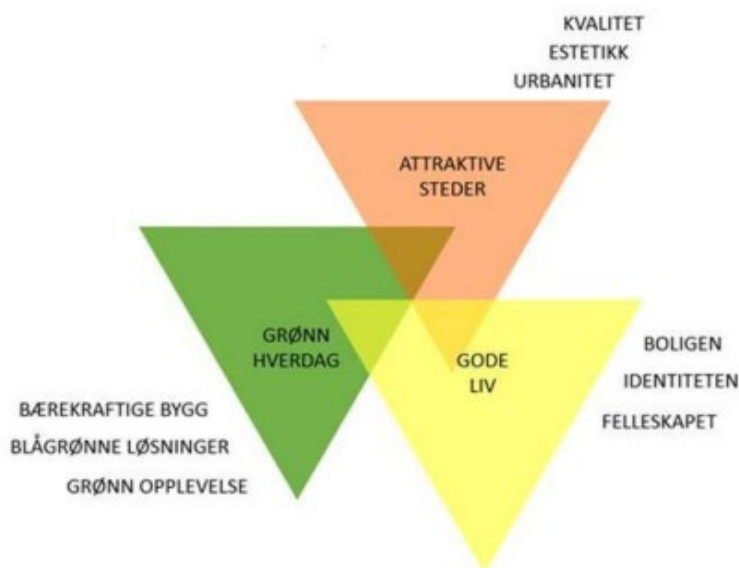
Grønn mobilitet er et viktig tema i kommuneplanen og kommunen har mål om at minimum 60 % av alle reiser skal skje med gange, sykkel og kollektiv innen 2030. Geografiske soner med god tilgjengelighet for gange, sykkel og kollektivtransport må bidra mest til oppnåelse av målet. Sandvika ligger i sone 1, hvor kommuneplanen peker på at målet her er 80 % grønn mobilitet, for at klimastrategiens mål om 60 % grønn mobilitet skal nås i kommunen sett under ett. Det krever betydelige endringer i reisevaner.

Fortetting og nedbygging er den største trusselen mot naturmangfold, og det er derfor viktig å unngå nedbygging av natur.

Kommuneplanens arealdels stiller krav om felles planlegging for Sandvika sjøfront. Planprogram med byplangrep skal svare ut dette kravet. Sandvika sjøfront spiller en viktig rolle som byutviklingsområde på litt lengre sikt.

Ved fastsettelse av kommuneplanen ble det vedtatt at parkområdet på Kjørbo og grøntområdet på Kjørbokollen skal beholde sitt arealformål og ikke være gjenstand for nye vurderinger.

Temaplan Arkitektur- og byformingsstrategi for Bærum kommune



Figur 2-10: Arkitekturstrategien med tre hovedtema. Kilde: Arkitektur- og byromsstrategi til Bærum kommune

Arkitektur- og byformingsstrategien skal bidra til et bedre samvirke mellom ulike aktører: private utbyggere, prosjekterende, entreprenører og kommunen som planmyndighet og utbygger. Den definerer tre hovedtema som til sammen gir 75 prinsipper for gode omgivelser.

Kommunedelplan E18 Lysaker–Slependen (2014)

KDP E18 Lysaker–Slependen inngår som en del av E18 Vestkorridoren. Planen legger opp til at E18 føres i tunnel fra Ramstadsletta, under Sandvika og kommer ut ved Slependen. E18 kobler seg på E16

ved avkjøring i tunnel under Kjörbokollen. For biltrafikanter som kommer vestfra som skal i retning E16 Hønefoss, er det kjøring i dagen fra Slependen til Sandvika, og inn i eksisterende Bjørnegårdtunnel ved Kjörbo. Dagens E18-trasé skal erstattes av et mindre omfattende lokalveisystem langs sjøfronten.

Kommunedelplan for Sandvika (2010)

Kommunedelplanen (KDP) for Sandvika har lagt mye av grunnlaget for veiløsningen i KDP E18. Planen legger til rette for åpning av Jørgen Kanitz gate og har intensjonen om å skape en ny forbindelse mellom Sandviksbukta og Otto Sverdrups plass. KDP nevner viktigheten av å skape forbindelser og sammenhenger mellom det urbane Sandvika og naturområdene rundt byen. Planen sier noe om å legge til rette for allmennheten i de fjordnære områdene av Kadettangen og Kjörbo.

Kommunedelplan E16 Björum–Kjörbo (2008)

Statens vegvesen, i samarbeid med Bærum kommune, fikk vedtatt kommunedelplan med konsekvensutredning for ny E16 delstrekning Kjörbo–Wøyen 26.03.2008. Ny E16 ble åpnet høsten 2020. Ny E16-tunnel ved Kjörbo muliggjør kobling mellom ny E16 og ny E18 under Sandvika.

Ny E16 muliggjør påkobling til/fra Sandviksringen, noe som medfører at ringveien rundt Sandvika er blitt komplett.

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Bærum kommune 2010–2020 (2010)

Planens hovedmål er bevaring av kulturhistoriske, arkitektoniske og miljømessige verdier som et ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Planen skal gjenspeile særpreget og mangfoldet ved Bærum kulturminner, kulturmiljøer og lokalområdenes identitet.

Hovedplan Vannforsyning, avløp og vannmiljø 2017–2020 (2017)

Hovedplanen dekker hele tjenesteområdet sin virksomhet, med vannforsyningen fra kilde til abonnent, avløpssystemet med spenning fra spredt bebyggelse via kommunalt ledningsnett til avløpsrensaneanlegg og vannmiljøet i våre vassdrag og fjorden.

Temaplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2023–2026

Planen setter fokus på folkehelse, fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv. Det er foreslått visjon, mål og tiltak for kommunens engasjement i planperioden. Planen omfatter også en prioritert plan for anleggsutvikling hvor kommunal delfinansiering foreslås.

Temaplan Aldring, mestring og muligheter, vedtatt i kommunestyret 30.10.2024

Kommuneplanen setter de langsiktige målene for Bærum kommune og bærumssamfunnet. Temaplanen er særlig forankret i de to målene:

- Bærum kommune har innbyggere som mestrer eget liv og har god livskvalitet gjennom livet.
- Bærum kommune har gode og målrettede tjenester med riktig kvalitet og omfang.

Planen peker på fire innsatsområder som skal bidra til måloppnåelse og gi retning for kommunens arbeid med mestring og muligheter i et aldringsperspektiv:

- Samfunnsdeltakelse og medvirkning.
- Bolig.

- Nærmiljø og transport.
- Kvalitet og kompetanse.

Planen inneholder en beskrivelse av dagens situasjon, utviklingstrekk, utfordringer og mål knyttet til tematikken aldring, og hvordan vi skal jobbe for å nå målene.

Å skape et aldersvennlig samfunn handler om hva vi som samfunn kan gjøre for at hver enkelt skal kunne bruke sine ressurser. Bærum skal være et inkluderende og tilgjengelig samfunn for alle. Tjenestene skal bidra til økt deltakelse og aktivitet, og forebygge ensomhet og isolasjon. Kommunen skal i større grad være en tilrettelegger, med oppmerksomhet rettet mot å styrke innbyggernes mulighet for selvhjelpenhet og mestring.

Temaplan «På samme lag for og med barn og unge i Bærum», vedtatt av kommunestyret 25.09.2024

Kommuneplanen setter de langsiktige målsettingene for Bærum kommune og bærumsamfunnet. Temaplanen skal bidra til å konkretisere delmålet «Bærum har et trygt og godt oppvekstmiljø, som bidrar til like muligheter for alle barn og unge.» 7 strategier skal bidra til måloppnåelse og gi retning for kommunens forebyggende arbeid med barn og unge:

- Styrke barn og unges psykiske helse.
- Støtte opp under foreldrerollen og legge til rette for foreldresamarbeid.
- Sikre alle barn og unge gode og likeverdige muligheter til læring og utvikling.
- Legge til rette for at alle barn og unges kan delta i fritids-, samfunns-, og arbeidsliv.
- Fremme trygghet og tilhørighet for barn og unge i nærmiljøene.
- Prioritere innsats for barn og unge i levekårsutsatte områder.
- Sørge for at barn og familier opplever sammenhengende tilbud med trygge og gode overganger.

Utenforskap er en av de store samfunnsutfordringene vi står ovenfor fremover, og over tid kan konsekvensene bli store og varige, både for den det gjelder, og for samfunnet. Vi må derfor forebygge og hindre at barn og unge faller utenfor, og ta felles ansvar for å gi alle barn og unge muligheten til et godt liv.

Temaplan naturmangfold for Bærum kommune (2023)

Temaplanen er et viktig verktøy for å følge opp målene i kommuneplanens samfunnsdel, og skal bidra til at Bærum tar bedre vare på sin vakre og verdifulle natur. Planen skal sørge for kunnskapsbasert, helhetlig og forutsigbar forvaltning av naturmangfoldet. Bærum jobber for å bli en foregangskommune innen vern av naturmangfold. Temaplan for naturmangfold viser hvilke grep Bærum kommune bør ta for å stanse tap av naturmangfold, og restaurere og styrke ødelagte områder i de kommende årene. Planen skal ligge til grunn for daglig saksbehandling som angår naturmangfold. Her spiller temakart for naturmangfold og blågrønne strukturer knyttet til kommuneplanens arealdel en viktig rolle.

Temaplan for naturmangfold bygger opp under følgende oppgave i klimastrategien: Unngå nedbygging av arealer med høy karbonlagring og sikre god forvaltning av skog, myr og [dyrket og] dyrkbar mark. Å ta vare på eksisterende vegetasjon, berggrunn og jordsmonn, spesielt myrer, er svært viktig for å unngå utslipp og opprettholde lagring av karbon.

Kommunens klimamål og klimastrategi 2030

Klimastrategien er en del av satsningen «Klimaklok kommune» som skal bidra til «det grønne skiftet» i Bærum. Klimastrategien skal bidra til å redusere Bærums klimafotavtrykk, gi bedre folkehelse og mer kortreist liv med lavere transportbehov.

Klimastrategien indikerer Sandvika som en tettbygd- og klimaklok by, hvor det tilbys et kortreist liv og de daglige gjøremålene skal kunne nås med 5–10 min. gang-/sykkeltid fra bykjernen/ knutepunkt. Målsetting innenfor mobilitet er at andel personreiser med kollektivtransport, sykkel og gange skal være 60 % innen 2025. Det legges opp til konsentrert bygging rundt knutepunkt. Videre skal gange og sykkel prioriteres fremfor bil.

Strategi for overvannshåndtering 2017–2030 / Handlingsplan for overvann (2020)

Handlingsplan for overvann følger opp og er en videreføring av kommunens overvannsstrategi «Overvann fra problem til ressurs – Strategi for overvannshåndtering 2017–2030» som ble politisk behandlet i desember 2017. Handlingsplanen er videre en oppfølging av utarbeidet skybruddsplan som identifiserte flere risikoområder i kommunen med hensyn til ansamling av vann ved kraftig nedbør. Målsettingene om at overvann skal være en naturlig del av miljøet i eksisterende bebyggelse og planlagte bebygde områder, med tiltak for å dempe flomtoppene og sikring av kvaliteten på overvannet, legger særlige føringer for dette planområdet.

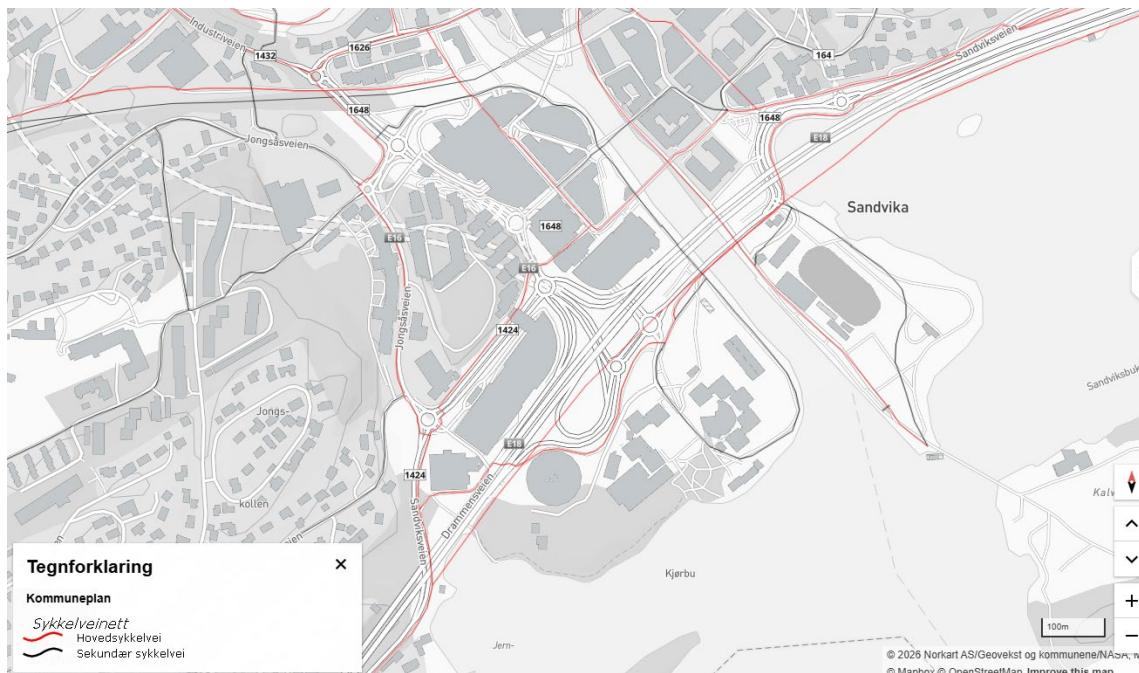
Mobilitetsstrategi Bærum (2018)

Strategien har satt som innsatsområde blant annet å utvikle helhetlige mobilitetsløsninger, samt utvikle mangfoldig, grønn og urban bykvalitet. Mobilitetsstrategien har satt som målsetting å bidra til helhetlige mobilitetsløsninger for alle trafikantgrupper, som er enkle å bruke, effektive, klimakloke, trafiksikre, tilgjengelig for alle, samt lavest mulig behov for biltransport.

Sykelstrategi – Plan for sykkelveinett 2018–2030 Bærum kommune (2019)

Strategien påpeker at det er et stort potensial for at folk kan velge sykkel, gange og kollektiv som transportform fremfor bil. Sykelstrategien påpeker klima- og helsegevinst ved bruk av sykkelreiser mellom 1 og 7 km. Målsettingen er at innen 2030 skal det være 20 % sykkelandel i områder med bymessig karakter.

Sykelstrategien hjemler dessuten en plan for sykkelveinettet som skiller mellom hoved- og sekundærsykelveier. Innenfor hovedsykelveinettet skal gående, syklende og bil separeres (med mindre ÅDT for bil er svært lav – kan åpne for sykkelgate der sykkel er prioritert foran et svært begrenset antall biler). Gjeldende sykkelveinett er fastsatt i kommuneplanens arealdel (KPA) hvor det er et eget temakart (se figur 2-12). For Sandvika er det i sykkelveinettverket lagt til grunn hovedsykel- og sekundærruter, her angitt med henholdsvis røde og svarte linjer.



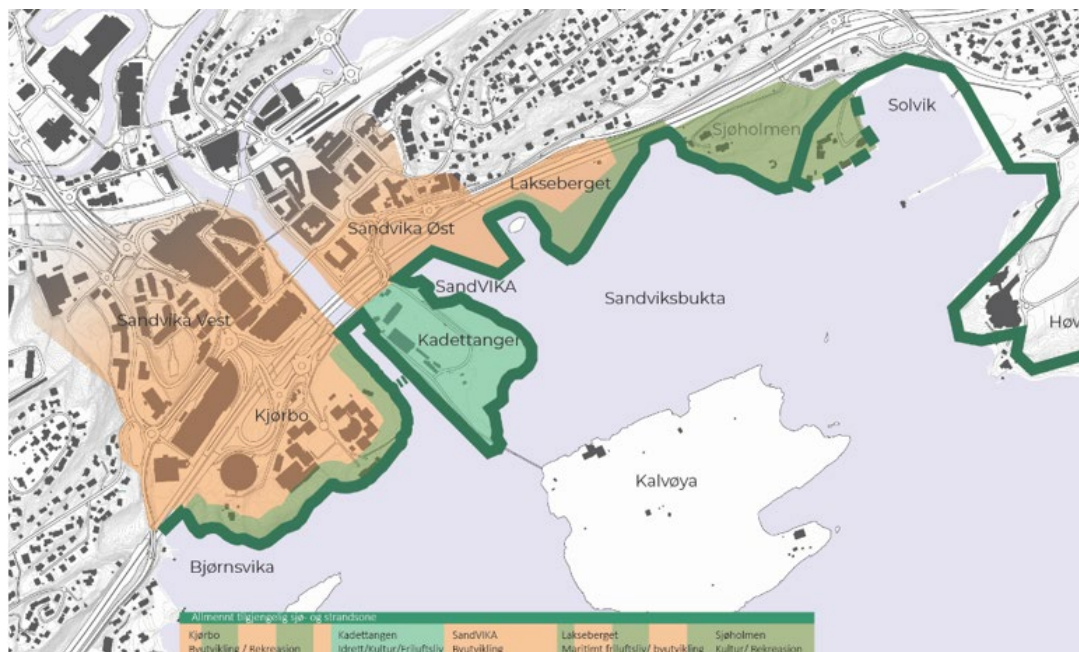
Figur 2-11: Temakart KPA med angitte hovedsykkelruter gjennom Sandvika.

Det utarbeides en årlig handlingsplan som er det operative oppfølgingsdokumentet til den overordnede strategien.

Prinsipper for fremtidig utvikling av Sandvika sjøfront (2021)

Prinsippaken om sjøfronten ble vedtatt av Kommunestyret i Bærum 24.11.21.

For å sikre helhetlig utvikling av Sandvika sjøfront med byområder, har kommunen utarbeidet overordnede prinsippkart (se figur 2-13) – med prinsipper for det videre planarbeidet knyttet til; tilgjengelighet, medvirkning, natur og landskap, fremtidig byutvikling, rekreasjon og identitet. Prinsippaken skal legges til grunn for videre planlegging av sjøfronten – og deriblant ny lokalvei (sak 120/21).



Figur 2-12: Prinsippkart for fremtidig utvikling av Sandvika sjøfront.

Prinsipper for fremtidig utvikling av Sandvika sjøfront jf. vedtak:

Prinsipper om tilgjengelighet:

- Hele Sandvikas strandsone langs sjøfronten skal være allment tilgjengelig og tilrettelegges for allmennhetens ferdsel og opphold.
- Flere, attraktive gang- og sykkelforbindelser skal etableres mellom sjøfrontens delområder og Sandvikas øvrige byområder.
- Det legges til grunn at det opprettholdes gang- og sykkelvei mellom Kadettangen og Sjøholmen/Høvikodden i hele perioden sjøfronten utvikles.

Prinsipp om medvirkning:

- Bærum kommunes visjon er «sammen skaper vi fremtiden». Sandvika sjøfront skal utvikles gjennom samarbeid.

Prinsipper om natur og landskap:

- Biologisk mangfold innenfor Sandvikas sjøfront, på land og i vann skal ivaretas, styrkes og restaureres.
- Grøntstruktur langs Sandvikas sjøfront skal videreutvikles og styrkes.

Prinsipper om byutvikling:

- Utviklingen av sjøfronten skal skje ut fra et helhetlig plangrep basert på ny E18 i tunnel. Eksisterende motorveibruer skal fjernes.
- Ny lokalvei langs sjøfronten, med ny bru over Sandvikselva, skal redusere dagens barriere mellom by og sjø.
- Ny lokalvei skal muliggjøre byutvikling og skape nye byrom – som legger til rette for byliv.
- Delområdene langs sjøfronten skal framstå som varierte og inneholde en blanding av bolig, kultur, rekreasjon, næring og rause torg og attraktive møteplasser – som bidrar til bærekraftig byutvikling.
- Det skal tilrettelegges for midlertidige tiltak som skaper Sandvika-entusiasme.
- Et aktivt og tilgjengelig fjordtorg ved SandVIKA skal koble Sandvika sentrum øst og Rådhuset til fjorden.
- Viktige siktlinjer og landemerker skal styrkes gjennom byforming.
- Sandvika sjøfront skal utvikles på de gående og syklendes premisser.

Prinsipper om rekreasjon:

- Sandvikas sjøareal og sjøfront skal være byens felles byrom med fokus på rekreasjon – til glede for alle brukere.
- I Sandviksbukta skal omfanget av sjøarealer avsatt til allment friluftsliv søkes opprettholdt.
- I videre planarbeid skal ikke-motoriserte sjøtrafikanter prioriteres, gjennom regulering av ferdsel, utprøving av ny teknologi og klimavennlige løsninger.

Prinsipper om identitet:

- Sandvikas historie skal synliggjøres langs sjøfronten, ved at kulturminner og - miljøer gis rommelighet og integreres som en del av ny bystruktur.
- Sjøfronten skal styrke Sandvikas identitet som kunst- og kulturby, regionhovedstad og kommunesenter med gode rekreative tilbud.
- Sandvika sjøfront skal bli en destinasjon – som innbyr til kulturelle attraksjoner og nye turmål.

Mulighetsstudie Sandvika sjøfront fra 2018 dannet et viktig grunnlag for prinsippssaken

Mulighetsstudiet ble gjennomført som et parallelloppdrag, hvor tre tverrfaglige arkitektteam fikk i oppdrag å se hva slags potensiale som ligger i sjøfronten, og hva dette kunne gi av innspill til et helhetlig, fremtidsrettet og robust plangrep. Gjennom studiet kom det blant annet forslag om å tilrettelegge for et «perlekjede langs en fjord», hvor både natur- og kulturperler kobles sammen via en kultur- og helsebringende kyststi fra Bjørnsvika til Høvikodden med Henie Onstad kunstsenter.



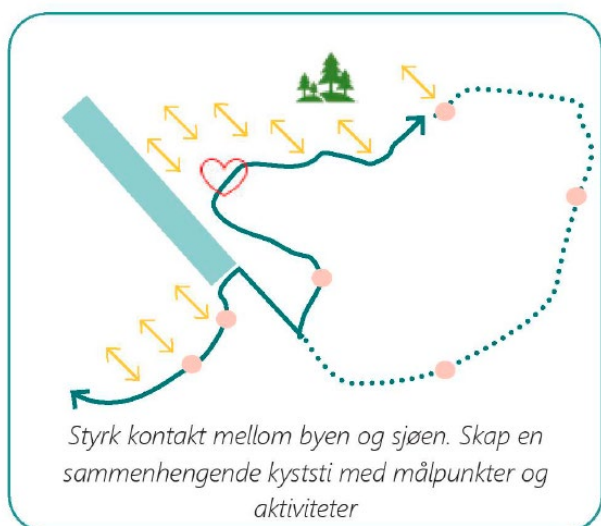
Figur 2-13: Bidrag i mulighetsstudiet for Sandvika sjøfront i 2018. Fra venstre mot høyre: Team Rodeo/COWI, Team Norconsult/Bjørbekk&Lindheim og Team LPO/Grindaker/Rambøll

Et eksternt tverrfaglig oppnevnt ekspertpanel sto for evalueringen. For kommunen sin del munnet mulighetsstudiet i en større bevissthet i forhold til utfylling, fjordtorg, rekreasjonsområder, kuriosa, ny lokalvei og utviklingsområder (vedlegg sak 120/21).

Stedsanalyse Sandvika fra 2021 var vedlegg til prinsippssaken for sjøfronten. Stedsanalysen danner et kunnskapsgrunnlag for å forstå den historiske utviklingen, belyse dagens situasjon og hvilke utviklingsmuligheter Sandvika har i forhold til naturgitte og fysiske forhold (vedlegg sak 120/21).



Figur 2-14: Kartutsnitt fra Stedsanalyse Sandvika, her med anbefalinger for sjøfronten.



Figur 2-15: Prinsippkisse fra Stedsanalyse Sandvika om å styrke kontakten mellom byen og sjøen, og å skape en sammenhengende kyststi med målpunkter og aktiviteter.

Viktige anbefalinger for videre planlegging av Sandvika vest og Sjøfronten:

- Styrke forbindelsen mellom Sandvika vest, øst og fjorden.
- Verne om Sandvikselva som landskapsrom, blågrønn korridor og siktlinje.
- Etabler ny strandlinje mellom Kadettangen og Sjøholmen ved moderat utfylling over og under vann.
- Reetablere og legge til rette for økt marint biologisk mangfold i Sandviksbukta.
- Utvikle Sandviksbukta som et rekreativt og aktivt vannrom, med tilgang til sjøen for alle.
- Aktivisere kyststien rundt Sandviksbukta som en helse, sport- og kulturfremmende rundløype.
- Videreutvikle Kadettangen som aktivitets- og rekreasjonsområde.
- Tilrettelegge for gang- og sykkelforbindelser over og langs elva.
- Videreutvikle det lokalhistoriske veifaret fra Kjørbo/Kjørbotangen park.
- Styrke Kjørbo gård og tilhørende parkanlegg og naturområde – som et rekreativt stilleområde.
- Tilrettelegge for mer gangvennlighet og byliv.
- Oppgrader torg og byrom for opphold.
- Styrke forbindelsen mellom Sandvika vest og fjorden/ Kjørbo.
- Knytte sammen områdene Jongsåsveien–Sandviksveien vest med den øvrige byen. Transformer Sandviksveien og Jongsåsveien fra vei til gate.
- Videreutvikle det lokalhistoriske veifaret fra Kjørbo til Kjørbotangen park.
- Bevar siktlinjene Rådhuset - Kulturhuset, og tilgjengeliggjør akseforbindelsen i Kinoveien.
- Marker Kjørbokollen som et kunstnerisk landemerke i landskapet.

Generelle anbefalinger om arealbruk i Sandvika:

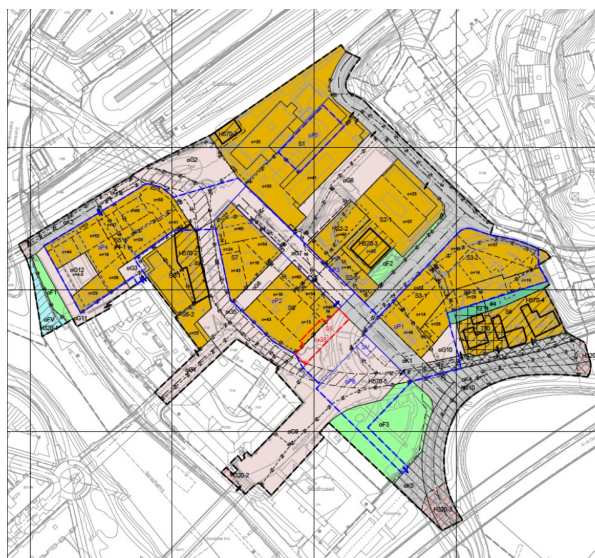
- Utvikle ett Sandvika gjennom å dempe og bygge ned barrierer, og ved å skape «samsnakkende» bydeler i handel og aktivitet.
- Bygge byen innenfra og ut, ved å bygge ut bydeler som stimulerer til kortreist byliv, bydelstorg, livsløp, aldersspenn, boformer og særpreg.
- Legge til rette for flerfunksjonelle delområder, med publikumsrettede funksjoner på bakkeplan for å oppnå bymessighet og byliv.
- Utnytte midlertidighet til utprøving av nye former for arealbruk, aktivitet og attraksjoner.

- Opprettholde landemerker, utsiktspunkt og siktlinjer i bylandskapet som orienterings- og identitetsmarkører.

Områderegulering Sandvika sentrum øst (2017)

Planen tilrettelegger for en fremtidsrettet utvikling av «gamle» Sandvika, slik at denne delen av byen på ny skal bli en sentral plass og sted for befolkningen i Bærum. Utbyggingen legger opp til utadvendte næringsarealer på bakkeplan, kontorer i etasjene over og boliger videre oppover. Gater, torg, parker og plasser skal være attraktive for ferdsel, opphold og opplevelse. Rådmann Halmrast vei er regulert til gategate, mens Jørgen Kanitz gate gjenåpnes som ny bygate med en akse ned mot Sandviksbukta. Områdereguleringen forutsetter rivning og oppføring av fire sentrale kvartaler, Helgerudkvartalet er under oppføring, Tinghuskvartalet, Andenæskvartalet og Finstadkvartalet planlegges deretter. Planen legger opp til flere underjordiske parkeringskjellere som skal kobles sammen, med inn-/utkjøring fra Sandviksveien.

Områderegulering for E18 Ramsadsletta – Nesbru vil avklare plassering og utforming av koblingen mellom ny hovedlokalvei og Jørgen Kanitzgate.



Figur 2-16: Områderegulering for Sandvika sentrum øst – plankart

Lakseberget friluftsområde – detaljreguleringsplan (2021)

Reguleringsplanen er en oppfølging av kommunedelplan for E18. Planen ble vedtatt 27.10.21

Planen for Lakseberget legger opp til en utfylling i sjø på vel 40 daa, hvor det tenkes å benytte deler av overskuddsmassene fra kommende samferdselsprosjekter i Bærum.

Langs Lakseberget er det forslag om å (re-)etablere en strandsone som forbinder Sandvika øst med Sandviksbukta – og hvor kyststien skaper sammenheng og kobler Lakseberget på veien til Henie Onstad kunstsenter/Sandvika. Friluftsområdet skal utvikles i etapper, hvor Lakseberget i første omgang utformes som et maritimt område for rekreasjon for allmennheten med ulike former for sjøkontakt, møte-/aktivitetsplasser, service/servering. Når E18 er fjernet fra overflaten, kan det vurderes å åpne for noe byutvikling som både hensyntar Sandviksåsen og sikrer tilstrekkelig rom for en kyststi og fjordpark mot sjøen.



Figur 2-17: Vedtatt detaljreguleringsplan for Lakseberget.

2.4 Pågående planarbeid

Gate- og byromsplan i Sandvika

Planen har til hensikt sikre å gode forbindelser gjennom byen, samt sikre gode uterom og byliv. Foreløpig kunnskapsgrunnlag tilsier at gater- og byrom bør planlegges for mer enn tre ganger så mange fotgjengere og syklistere. Planen vil definere tilrettelegging og prioritering av ulike trafikantgrupper og funksjoner i gate- og byromsnettverket i Sandvika. Dette bør ses i sammenheng med hvordan trafikantstrømmene kobles til ny veiinfrastruktur.



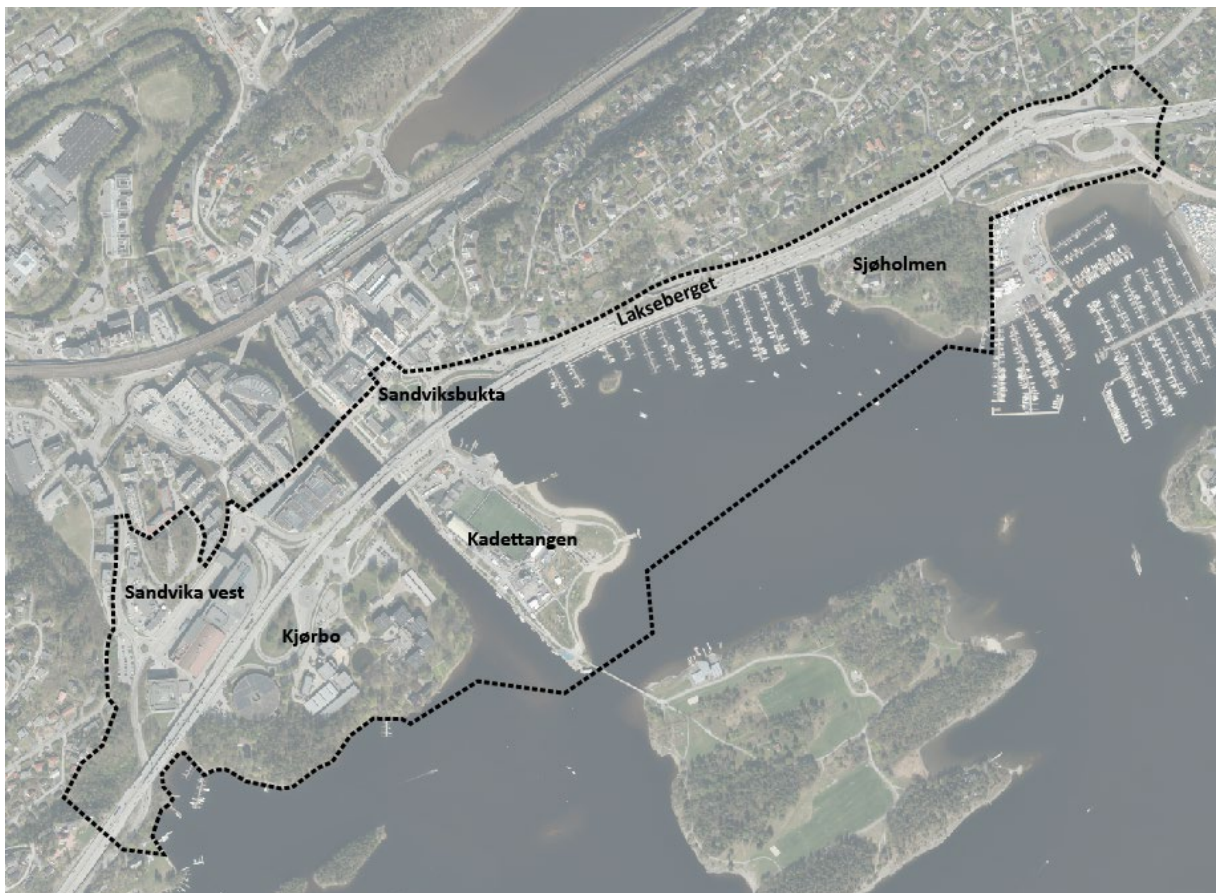
Figur 2-18: Illustrasjon fra «Mobilitetsnotat Reisemiddelanalyse Sandvika». Beregning v/Civitas, illustrasjon v/LaLa Tøyen.

Planprogram for Hamang, Smedbyen og nedre del av Jongsåsveien

Planprogrammet omfatter områdene som er avsatt til byutviklingsområdene nord for dagens sentrum. Hamang, Smedbyen og nedre del Jongsåsveien forutsettes transformert fra dagens bruk som næringsområde til flerfunksjonelle bymessige områder tett sammenknyttet med dagens Sandvika. Planprogrammet forutsettes fulgt opp av tre områdereguleringsplaner. Planprogrammet har vært til offentlig ettersyn og planlegges fastsatt i juni 2026.

3. PLANOMRÅDET

3.1 Beliggenhet og sjøfrontens delområder



Figur 3-1: Planområdets beliggenhet og sjøfrontens delområder.

Sandvika sjøfront er avgrenset til å gjelde den sjønære landstrekningen som omfatter områdene Blommenholm/Sjøholmen–Lakseberget–Sandviksbukta–Kadettangen på østsiden av Sandvikselva og Kjørbo med Bjørnsvika, samt områdene langs med Sandviksveien nord for Storsenteret på vestsiden av Sandvikselva.

Gjennom historien har Sandvika alltid vært et handels- og samferdselsknutepunkt, idet en rekke hovedveier møtes i byen, i tillegg ligger en travel jernbanestasjon midt i bykjernen. Samferdselshistorien kan leses ut fra hvordan bygningsmassen i Sandvika opp igjennom tidene har forholdt seg til hovedveiene.

I 1964 ble ny E18 åpnet utenfor sentrum av Sandvika; en moderne firefelts-europavei som var dimensjonert for både større fart og flere biler. Selv om den nye europaveien var et fremskritt, vanskeliggjorde den også kontakt mellom delområdene seg imellom – og med byen for øvrig.



Figur 3-2: E18 Lakseberget 1964. Foto: Digitalmuseum.no / Åsgeir Valldal.



Figur 3-3: E18 Kjørbo 1967. Foto: Digitalmuseum.no / Johan Brun.

De sjønære områdene er i dag preget av det store veianlegget rundt E18 og Kjørbokrysset/koblingen til E16, slik at sjøfronten fremstår som usammenhengende med til dels uklare arealbruk. Over tid har likevel hver av delområdene utviklet seg med sine særpreg, noe som igjen vil medføre behov for stedstilpassing av ny hovedlokallvei. Videre utvikling av delområdene vil derfor kunne skje med ulik hastighet og retning, avhengig av grad av kompleksitet og arealavklaringer. Særlig knytter det seg utviklingspotensial til Kadettangen og Kjørbo, - områder som i dag ligger avskåret fra resten av Sandvika som følge av E18. Begge delområdene innehar særpreg og store areal- og friluftskvaliteter som det kan bygges videre på.

Utløpet av Sandvikselva deler Sandvika og sjøfronten inn i en østre og vestre side/ delområder – hvor delområdene hver for seg representerer den mangfoldige byen både når det gjelder innhold, kvaliteter og utfordringer. Delområde Sandvika vest er i stor grad preget av Storsenteret, kontorbebyggelsen som ligger som en enklave nede på Kjørbo og by-logistikken som knytter til av/påkjøringsramper E18/E16 og ankomst Sandvika by.

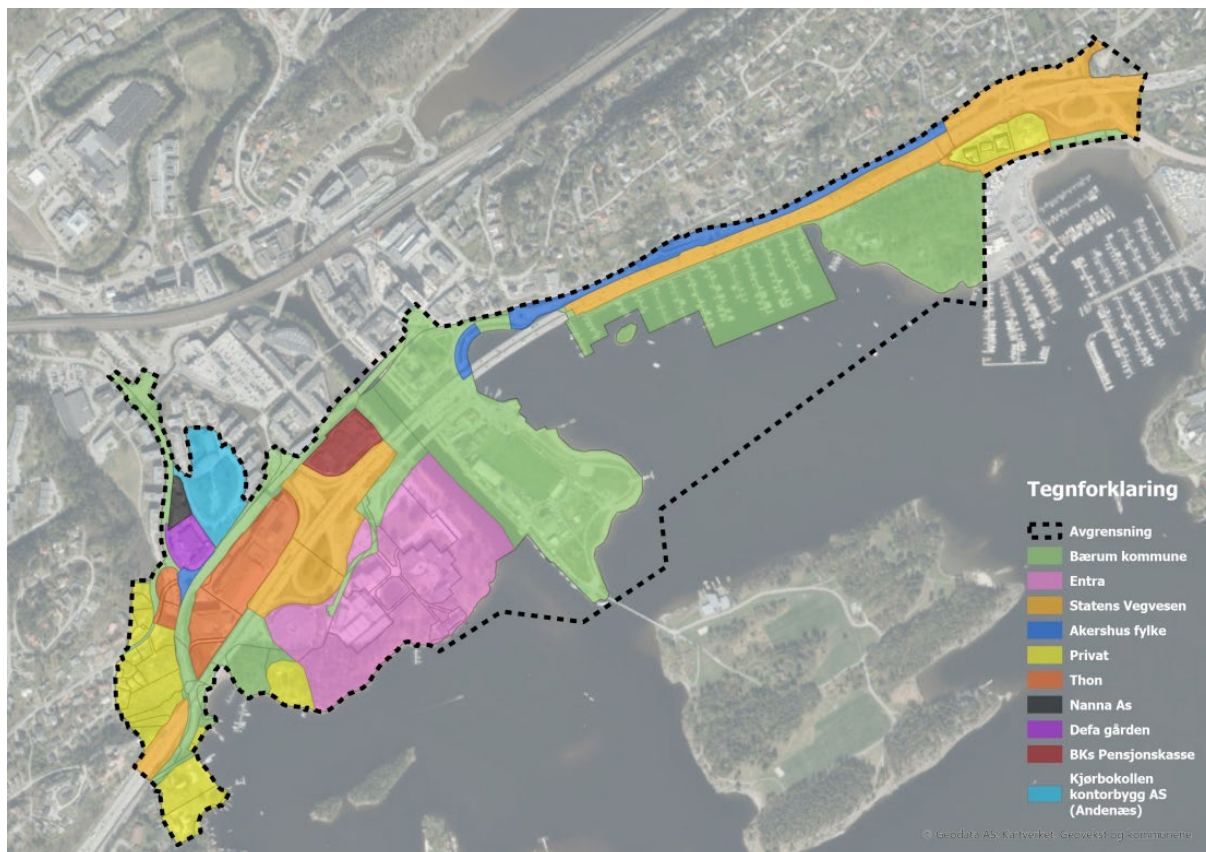
Sandviksbukta utgjør en betydelig del av delområde Sandvika øst. Bukta har en historisk tilknytning til Malmskrivergården og er av kulturell betydning for Sandvika, selv om ikke historien vises så tydelig i bybildet i dag. Rådhuset utgjør et tydelig landemerke langs E18, selv om bygget riktignok etter hvert har fått konkurranse med den nye bybebyggelsen bakover. Kadettangen ligger som en halvøy uti Oslofjorden og er en populær friluft- og idrettsdestinasjon for både Bærums-beboere og utenbygdsfolk.

Som et ledd i å koble kultursentrene Sjøholmen og Henie Onstad senteret nærmere til Sandvika, ble det i sin tid anlagt en provisorisk kyststi langs veifyllinga ved Lakseberget. Kyststien har vært avstengt på denne strekningen i flere år. Byen trenger sårt en oppgradert helsebringende kyststi som kan være viktig supplement til byens friluftstilbud, samtidig som et slikt tiltak kan kombineres med opprydding av forurensende masser i arbeidet med en friskere Oslofjord.

3.2 Eiendomsforhold

Bærum kommune er eier av flere viktige rekreasjons- og grøntområder langs sjøfronten, som friområdet på Kadettangen og naturområdet Bestemorskogen/Bjørnsvika ved Kjørbo. Kommunen eier også flere bygg, blant annet Rådhuset, Bærum kulturhus og Sjøholmen. Småbåtforeningen ved Lakseberget fester tomt av kommunen.

Staten er en betydelig grunneier i Sandvika, blant annet som følge av arealkrevende veianlegg som E18 og E16. Ved Kjørbo eier Entra store eiendommer. Olav Thon eiendomsselskap eier store områder i bydel Sandvika vest, blant annet området rundt nedre og øvre del av Jongsåsveien, Storsenteret og Inforama (eget selskap).



Figur 3-4: Eiendomsforhold iht. eiendomsmatrikkelen. **Merk:** Akershus fylkeskommune er reell eier av fylkesvegene fv. 164, fv. 1648 (inkludert Vesttunnelen) og fv. 1424. Vegloven gir fylkeskommunen full disposisjonsrett over fylkesveier, og dermed også reelt eierskap, selv om vegarealet etter kommunens eiendomskart per i dag er matrikkelført på andre grunneiere.

3.3 Historisk utvikling og kulturminner

Sandvika har en mangfoldig handels-, samferdsels- og industrihistorie. Tettstedet Sandvika oppsto som følge av at det gjennom århundrer har blitt lastet og losset jernmalm, jernprodukter, kalkstein, kalk, tømmer og trelast i Sandviksbukta. Malm ble transportert sjøveien til Sandvika og derfra fraktet videre med hest og kjerre til Bærums verk. Sandvika hadde laste- og lagringsplass på stranden nedenfor Malmskrivergården fra omkring 1640.



Figur 3-5: Malmskrivergården og Kadettangen - siste halvdel 1800-tallet (kilde: digitalmuseum.no)



Figur 3-6: Sandvika 1906 (kilde: Kartverket.no)

Flere av kulturminnene i Sandvika ligger som fysiske spor i tilknytning til de gamle samferdselsårene. Innenfor planområdet ligger blant annet Gamle Drammensvei og Kjørbo allé. Sistnevnte er av mer lokalhistorisk betydning, i det den går nordover fra den verneverdige Kjørbo gård mot Sandvika kirke og den tidligere hamnehagen, nå Kjørbotangen park. Ved Sjøholmen var det opprinnelig et gammelt gårdsbruk, som i sin tid lå under Kjørbo gård. Gårdsbruket er senere ombygget som en stor villa med tilhørende driftsbygninger.

Etter at jernbanen og Sandvika stasjon kom i 1872, tok industrireisningen seg opp i tettstedet. Fra midten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet hadde Sandvika status som feriested og rekreasjonssted for middelklassen i Oslo, hvor det kom til flere gjestgiverier/sveitservillaer langs innfartsveiene.

Sandvika ble etter hvert administrasjonssentrum i Bærum, noe som ble manifestert med rådhuset fra 1927 med sitt klassiske tårn. Byen vokste utover 1970-80-tallet, med stadig nye kontor- og boligbebyggelse, både på Kjørbo og vestsiden av Sandvikselva. Radionettebygget fra 1968, som i dag er integrert i bebyggelsen til Sandvika Storsenter, har kulturhistorisk verdi. Kontorbebyggelsen på Kjørbo er et interessant eksempel på samtidsarkitektur fra 1980-tallet. Kommunegården sto ferdig i

1980 og gjennomgikk en større ombygging i 2019–2023. Thon Hotel Oslofjord, som ble bygget i 1984, er et interessant eksempel på postmodernismen.

I 1993 ble Sandvika Storsenter åpnet. Senteret ble fort en handelsmagnet for det ganske omland. Ved siste utvidelse i 2007 ble det tidligere Info-Rama-bygget ombygd og innlemmet som en del av senteret. Både Kommunegården og Storsenteret har tilpasset sin arkitektoniske utforming etter veigeometrien av Kjørbokrysset – koblingen mellom E18 og E16 mot Hønefoss.

Gjennom Sandvika finnes flere veihistoriske spor. Langs Sandviksåsen er opp igjennom tidene blitt bygd flere parallelle veier; Gml. Drammensvei, Sandviksveien og dagens E18.

Kadettangens navn kommer av at Krigsskolens kadetter hadde sommerleir her 1869–1896. Bærum Sportsklubb har hatt fotballbane her siden 1910, tidligere også med bandy og ishockeybane om vinteren. Idrettslaget Tyrving hadde 400 m løpebane her, men den er flyttet til Rud-Hauger Idrettspark.

Sandvika fikk bystatus først i 2004. Selv om det har tatt sin tid, er nye Sandvika nå i ferd med å vokse seg fram som den regionbyen den er, med den nye bybebyggelsen i Sandvika øst - og flere storstilte utbyggingsplaner er på gang. Byen skal vokse fra dagens 6000 innbyggere til rundt 15-20 000 innbyggere fram mot 2040. For å sette felles retning, ble det gjennomført en inviterende visjonsprosess våren 2023, hvorpå videre utvikling av Sandvika skal bygge på visjonen: «*Pulserende Sandvika – et kraftsenter for kultur og kunnskap – ved elv og fjord*».

Kulturminneverdiene i Sandvika er omtalt og beskrevet i en rekke sammenhenger, deriblant rapporten «Kulturminner i Sandvika» (Bærum kommune 2005) og «Stedsanalyse Sandvika» (Bærum kommune 2020). Det foreligger et godt kunnskapsgrunnlag for området.



Figur 3-7: Utsnitt fra Stedsanalyse Sandvika – som viser kulturminner og -miljøer langs sjøfronten.



Figur 3-8: Kjørbo gård ca.1880 (Kilde: Digitalmuseum.no/ukjent fotograf)

3.4 Landskap, arealbruk, naturmangfold og blågrønn struktur

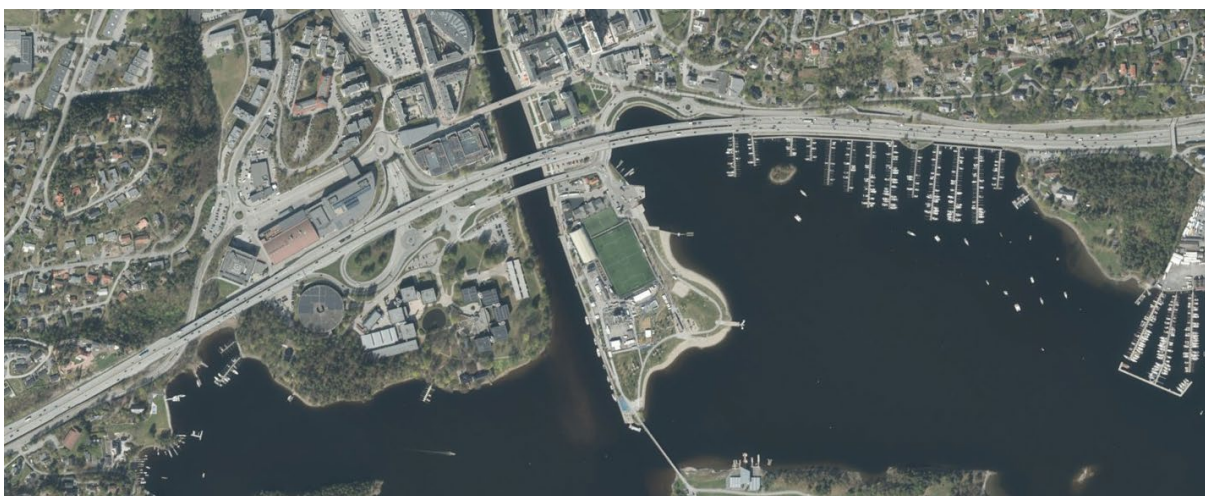
Sandvika har en solvendt og lun beliggenhet i Oslofjorden, omkranset av grønnkledte koller og åser, med fjorden og øyene i front. Den meandrerende Sandvikselva ligger som en blågrønn livsnerve som bukker seg gjennom og deler av byen. Elva er en viktig identitetsskaper for byen. Langs sjøfronten dominerer E18 idag landskapsbildet.

Navnet Sandvika knytter seg til tidligere elveavsetninger i tilknytning til utløpet av Sandvikselva. På hver sin side av utløpet er det dannet elvetange/-slette, slik at elva er på flere vis med på å dele opp Sandvika i en vest- og østside.

Langs hele sjøfronten av Sandvika er det anlagt en kyststi som kan følges fra Bjørnsvika i vest, via Sjøholmen og frem til Henie-Onstad kunstsenter og videre til friluftsområdene ved Høvikodden i øst.

Innenfor planområdet finnes det i dag ingen sosial infrastruktur som barnehage, eldreheim eller skole.

Innenfor planområdet er det store naturverdier på land og i sjø.



Figur 3-9: Dagens landskap (kilde: norgebilder.no)

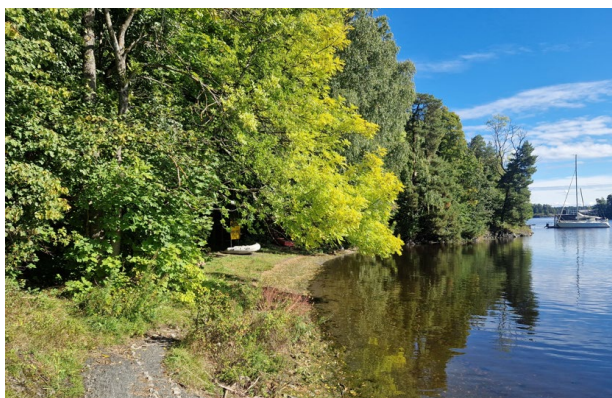
På vestsiden av Sandvikselva (Kjørbo/Sandvika vest/Bjørnsvika)

Langs elvebredden er det avsatt en naturlig vegetasjonssone som er regulert til parkformål. Vegetasjonsbremmen følger rundt strandkanten ved Kjørbo, langs Bestemorsskogen og fram til Bjørnsvika. Grøntområdene danner en grønn omramming av byen mot vest, og er avsatt til park og angitt med hensynssone bevaring naturmiljø i kommuneplanen. Langs Jongsåsen lengst vest er det grønnstruktur med kartlagt naturtype frisk lågurtedelløvskog og lågurt alm-lind-hasselskog.

Bjørnsvika er i utgangspunktet en liten naturperle, men området er i stor grad berørt av veianlegg. E18 er ført i viadukt/ bru over vika, mens Sandviksveien ligger i underkant av det sørlige bruhodet, noe som stenger for den visuelle, men også den fysiske kontakten med Jongsåsen. I Bjørnsvika finnes registrerte naturverdier på land med takrørsump og i bløtbunnsområde i sjø.



Figur 3-10: Bjørnsvika sett mot E18 broen (Foto: Bærum kommune).



Figur 3-11: Strand ved Bjørnsvika/Bestemorsskogen (Foto: Bærum kommune).

Det grønn-glassklede Thon hotell er et slags signatur-/landemerke som ligger tett på E18. Hotellet er omgitt av veier på alle kanter. Den langstrakte bygningsmassen som utgjør Sandvika Storsenter, i tillegg til den omfattende veigeometrien med av-/ påkjøringsrampene for E18 og E16, dominerer i stor grad bybildet på vestsiden av elva. I likhet med europaveiene, forholder Storsenteret seg i liten grad til omgivelsene og hindrer kobling mellom byområdene Kjørbo- Sandvika vest. Storsenteret er et av de største handelssentrene i Norge. Det er to innkjøringer til senteret, hvorav den ene innkjøringen skjer fra rundkjøringen Sandviksveien x Jongsåveien.

På nordsiden av Storsenteret ligger Sandviksveien, delvis med fjellskjæring mot Kjørbokollen. Sandvika er omgitt av mange koller, som er del av det typiske landskapsbildet. Selv om deler av Kjørbokollen er nedbygd har kollen fortsatt viktige natur- og landskapsverdier. Her er det kartlagt kalklindeskog, sannsynlige naturverdier i skråning ned mot Sandviksveien og utvalgt naturtype med eget vern etter naturmangfoldloven § 53.



Figur 3-12: Kjørbokollen ved Sandviksveien (Kilde: Google Street View).



Figur 3-13: Sandviksveien nord for Thon hotell (Kilde: Google Street View)

Både Storsenteret og Kommunegården, dels også Kulturhuset, gjenspeiler E18 sin veigeometri gjennom den arkitektoniske utformingen. For å oppnå tilstrekkelige kjørehøyde under dagens E18 bru over Sandvikselva, er det 3–4 meter høydeforskjell fra Kommunegården ned til elveflata på Kjørbo. Ved rehabiliteringen av Kommunegården er det tverrgående glassatriet blitt hensyntatt, for eventuelt senere kobling til Kjørbo-området.

Kjørbo gård ligger nede på den tidligere elveflaten. Gården med tilhørende parkanlegg med store trær, dam og gresslette er regulert til park og bevaring. Minnesmerket for Utøya ligger i parkområdet. Grøntområdene, med Bestemorsskogen, er beskjedent i bruk og utgjør en rolig og fredfull lunge i Sandvika. De framstår som gjemte naturperler rett utenfor bykjernen. I Kjørboparken er det kartlagt flere store gamle trær av blant annet alm, lønn og lind etter eldre kartleggingsmetodikk i 2004. Hule eiker kartlagt i 2019 har svært høy lokalitetskvalitet. Hule eiker er en utvalgt naturtype med eget vern etter naturmangfoldloven.

Bestemorsskogen nærmest dagens E18 er kartlagt som lågurt alm-lind-hasselskog med stort naturmangfold og høy lokalitetskvalitet. Skogen lenger øst er kartlagt som naturtypen gammel furuskog med gamle trær med noe lavere verdi. Tidligere kartlagt som henholdsvis tørr kalkfuruskog og alm-lindeskog. Ved sjøen er det kartlagt to naturtyper med åpen grunnlendt kalkmark som er en utvalgt naturtype med eget vern etter naturmangfoldloven § 53.

I forkant av gårdsanlegget ligger et kontorkompleks fra tidlig 1980-tall. Kontorbyggene har karakteristisk arkitektonisk utforming, med sorte innadvendte fasader. Den indre flateområdet på Kjørbo er preget av E18 med tilhørende arealkrevende veianlegg - som er avsatt til veiformål.



Figur 3-14: Kjørbodammen og kontorbygg (foto: Bærum kommune)



Figur 3-15: Kjørboparken (foto: Bærum kommune).



Nasjonalt viktige arter

- ◻ Fremmede arter område
- ◻ Stor forvaltningsinteresse område
- ◻ Særlig stor forvaltningsinteresse område
- ◻ Fremmede arter punkt
- ◻ Stor forvaltningsinteresse punkt
- ◻ Særlig stor forvaltningsinteresse punkt

Naturtyper - DN håndbok 13

- ◻ Naturtyper - DN håndbok 13
- ◻ Område - Svært viktig og viktig
- ◻ Område - Lokalt viktig
- ◻ Punkt - Svært viktig og viktig
- ◻ Punkt - Lokalt viktig

Naturtyper NiN etter Miljødirektoratets instruks

- ◻ Dekningskart
- ◻ Ikke ferdig vurdert
- ◻ Svært lav lokalitetskvalitet
- ◻ Lav lokalitetskvalitet
- ◻ Moderat lokalitetskvalitet
- ◻ Høy lokalitetskvalitet
- ◻ Svært høy lokalitetskvalitet

Marine Naturtyper - DN håndbok 19

- ◻ Ålegressamfunn
- ◻ Svært viktig
- ◻ Viktig
- ◻ Lokalt viktig
- ◻ Bløtunnsoner i strandsonen
- ◻ Svært viktig
- ◻ Viktig
- ◻ Lokalt viktig
- ◻ Littoralbasseng
- ◻ Svært viktig
- ◻ Viktig
- ◻ Lokalt viktig
- ◻ Fjorder med naturlig lavt oksygeninnhold i bunnvannet
- ◻ Svært viktig
- ◻ Viktig
- ◻ Lokalt viktig
- ◻ Poller og spesielt dype fjordområder
- ◻ Svært viktig
- ◻ Viktig
- ◻ Lokalt viktig
- ◻ Skjellsand
- ◻ Svært viktig
- ◻ Viktig
- ◻ Lokalt viktig
- ◻ Tare
- ◻ Svært viktig
- ◻ Viktig
- ◻ Lokalt viktig
- ◻ Tidevann
- ◻ Svært viktig
- ◻ Viktig
- ◻ Lokalt viktig

Andre viktige naturtyper

- ◻ Svært viktig
- ◻ Viktig
- ◻ Lokalt viktig
- ◻ Korallforekomster
- ◻ Svært viktig
- ◻ Viktig
- ◻ Lokalt viktig
- ◻ Løstiggende kalkalger
- ◻ Svært viktig
- ◻ Viktig
- ◻ Lokalt viktig
- ◻ Østersforekomster
- ◻ Svært viktig
- ◻ Viktig
- ◻ Lokalt viktig
- ◻ Større kamskjellforekomster
- ◻ Svært viktig
- ◻ Viktig
- ◻ Lokalt viktig

Figur 3-16: Utsnitt med utvalgt tema fra Bærumskart, som viser viktig blågrønt og naturforekomster på vestsiden av Sandvikselva

På østsiden av Sandvikselva

Mens vestsiden av elva har en mer naturlig elvebredd, har den østre elvekanten fått en desto mer urban utforming. Elvepromenaden hadde sin offisielle åpning i 2020. Brambanis vei ble også oppgradert og følger parallelt med promenaden. Veien er ikke åpen for gjennomkjøring, den er mer å regne som en intern beredskapsvei. Langs ytre del av promenaden er det bygd gjestebrygger, hvor også de rutegående og historiske trefergene «Rigmor» og «Rigfar» har tilhold og anløp. Fra Kadettangen går det en gangbru over til Kalvøya; en annen naturperle og et viktig rekreasjonsområde for hele Bærum.



Figur 3-17: Fra Kadettangen mot Sandvikselva (foto: Bærum kommune)



Figur 3-18: Kadettangen oversiktsbilde (foto: Bærum kommune).

Kadettangen er et yndet friområde om sommeren og et godt utgangspunkt for turer på isen om vinteren. Friområdet er nylig oppgradert med badestrand, det nye landemerket stupetårnet «Svanen», servicehus og arealer til lek og fysisk aktivitet. På indre del av tangen ligger en mye brukt fotballstadion. Det er bygd en dypvannskai inn mot vannbassenget ved Sandviksbukta. Kadettangen er avsatt med reguleringsformålet annet friområde.

E18 går i bru over Sandviksbukta. Området under brua blir på fastlandet benyttet til parkering, i tillegg til at Sandviksveien passerer her. Rådhusårnet, med Rådhusparken og -plassen i framkant, ligger på et høyere nivå enn elvetangen nedenfor. Området på begge sider av E18-brua fram til Rådhuset er avsatt til kjørevei.



Figur 3-19: E18 på bru over Sandviksbukta (foto: Bærum kommune).



Figur 3-20: E18 på bru forbi Sandvika rådhus (foto: Google Street View).

Det hvitkalkede Rådhuset er et landemerke i byen og er regulert til offentlig formål med bevaringsområde, mens rådhusparken er regulert til park. Store deler av sentrumsområdet gjennomgår for tida stor transformasjon. Rådhusplassen er også i støpeskjeen, hvor endelig utforming en venter avklaring med hensyn til gate- og trafikkmønster og tilpasning til den nye bybebyggelse. Jørgen Kanitz gate er en gate som har “gjenoppstått” i Sandvika øst. Denne toveis-gaten har avkjøring fra Sandviksveien og er en viktig adkomstvei til denne delen av byen.

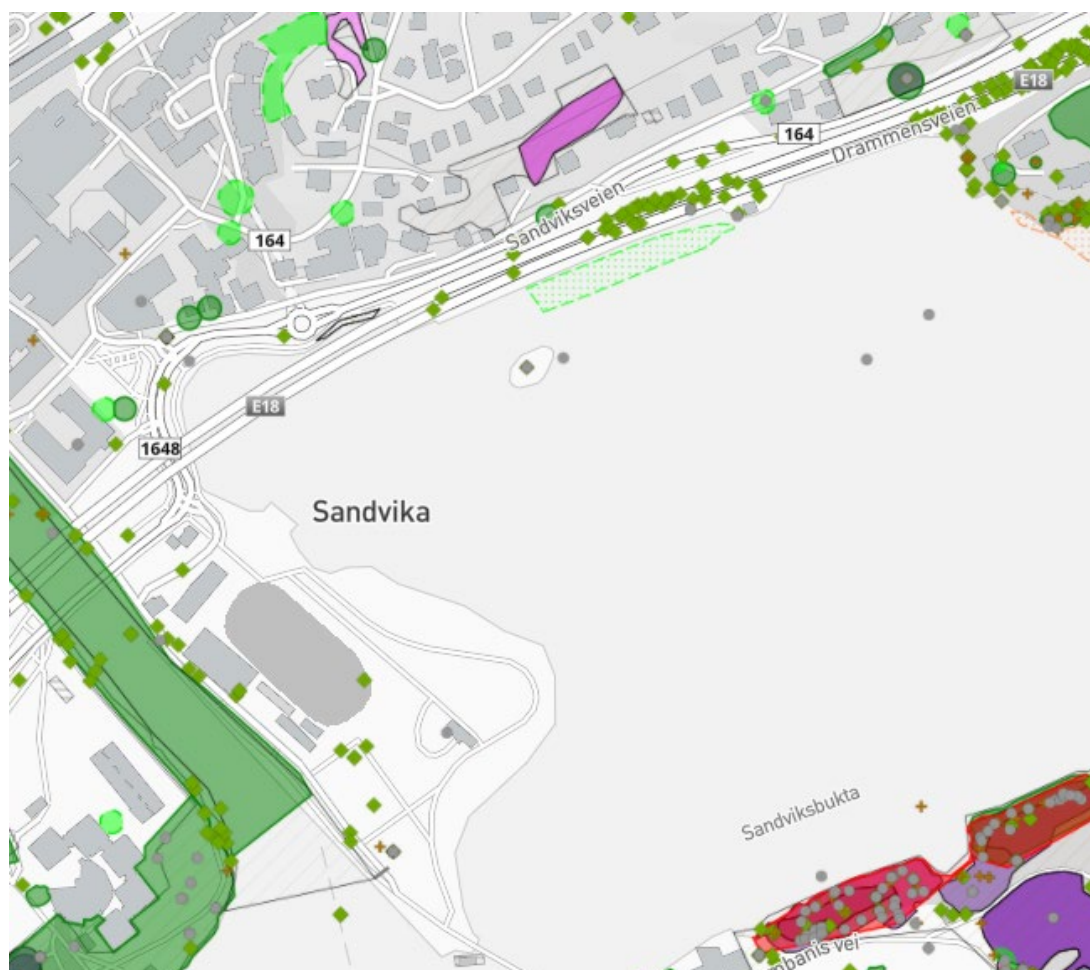
Malmskriverbukta har som tidligere nevnt en kulturhistorisk tilknytning til Malmskrivergården. De rødmalte bygningene er avsatt til bevaring. Bukta møter sjøen med en gang-/sykkelvei som følger den parkmessige opparbeidede bukta rundt.

Holmen «Danmark» utgjør i dag mest en kuriositet, fra tidligere å huse et badeanlegg til at det i dag står igjen en dansk vimpel fra tidligere feiring av danskenes nasjonaldag. Holmen inngår som en del av det store Sandviksbassenget og er avsatt til friområde i sjø og vassdrag.

Utenfor Lakseberget ligger det i dag større småbåthavn. Kyststien går tett opp mot E18 veifyllinga, men stien er i dag avstengt grunnet sviktende bærekonstruksjon. Kommunen har vedtatt

detaljreguleringsplan for etablering av nytt friluftsområde ved Lakseberget. Planen legger til rette for utfylling, som skal reetablere strandsonen, legge til rette for ny kyststi og et maritimt friluftsområde på flaten. Statsforvalter har godkjent utfyllingsplanene, men det er satt strenge vilkår for utfylling ut i fjorden. Som et ledd i å bevare Oslofjorden og redusere utfyllingsbehovet, ser kommunen nå på en løsning som heller legger til rette for en folkehelse-/kultursti langs Lakseberget.

Det uregulerte naturområdet ved Sjøholmen innbyr til opphold med gapahuker på grassletta nede ved sjøen, lek-/trimaktivitet i skogholtet og videre vandring langs kyststien. På Sjøholmen er det store naturverdier med frisk kalkfuruskog, åpen grunnlendt kalkmark og store gamle trær. Eldre naturkartlegging fra 2000 kan trenge en ny vurdering.



Figur 3-21: Utsnitt med utvalgt tema fra Bærumskart, som viser viktig blågrønt og naturforekomster på østsiden av Sandvikselva (for tegnforklaring se figur 3-16 med tilsvarende kart av områdene vest for Sandvikselva).

Sandvikselva

Svært viktig vassdrag for anadrom laksefisk med store verdier knyttet til naturmangfold, grøntstruktur og som viltkorridor.

Sjøområdet utenfor Sandvika

Oslofjorden regnes som en av Norges mest artsrike, men betydelig menneskelig påvirkning har forringet livsvilkårene for mange arter og medført dårligere økologisk tilstand. Sjøområdet utenfor Sandvika inngår som del av vannforekomsten «Bærumsbassenget» og derav også en del av Oslofjorden. Bærumsbassenget er i dag i dårlig økologisk tilstand, og svært dårlig kjemisk tilstand. Målene for Bærumsbassenget er minst god tilstand innen 2033. Det må derfor settes inn nødvendige tiltak for å forbedre vannforekomstens tilstand.

Sandvikselva renner ut i Oslofjorden og fungerer som levested og spredningskorridor for vilt og ferskvannsorganismer. Sandviksvassdraget er det største og viktigste lakse- og sjøørretvassdraget i Oslo og Akershus.

Øyene utenfor Sandvika danner avgrensning av et sjøområde, også kalt Sandviksbassenget. Høvikodden, Kalvøya og Nesøya skjærer av et indre sjørom i dette "bassenget", hvor brua over til Kalvøya deler av sjørommet i henholdsvis Sandviksbukta og sjøområdet innenfor Kalvøyrenna-Bjørnsvika. I sjørommet som ligger innenfor planavgrensningen ligger det to båtforeninger, hhv. Lakseberget båtforening (600 båtplasser, fester av kommunen) og en mindre båtforening i Bjørnsvika (privat).

Strandsonen og sjøarealet har stor verdi for allmennhetens rekreasjon. Sjøområdet utenfor Sandvika innbyr til et aktivt sjøliv, være seg padling, svømming eller båtliv – brukergrupper med til dels kryssende interesser. Strandsonen ved Kjørbo og Kadettangen er tilrettelagt for turgåing.

Strømforholdene i Sandviksbukta i hovedsak er styrt av vind og tidevann. Dominerende strømreretning for overflatestrøm er inn i Sandviksbukta fra Slepa, under Kalvøybroen og gjennom Kalvøygrunnen. Dette underbygges av vindforholdene i området.

Sjøområdene utenfor Sandvika har flere forekomster av ålegress definert som A-område, svært viktig område, i henhold til DN-håndbok 19. Videre er det også områder med bløtbunn satt som B (viktig) og C (lokalt viktig). Ålegressenger utgjør en viktig naturtype som huser et rikt biologisk mangfold og produserer en rekke økosystemtjenester. Slike enger er særlig viktig for sjøørret.

Langs sjølinja på fastland og øyene er det forekomster av kalkrike svaberg med særegen flora som er typisk for indre Oslofjord. I forbindelse med planene for Lakseberget er det registrert felter med ålegras, hvorav enkelte er av stor verdi. Det ble også observert rødlisteartene europeisk ål (bestanden er vesentlig redusert de siste 10-20 årene) og østers, samt fremmedarten stillehavsøsters.



Figur 3-22: Utsikt mot Kalvøya fra Kjørbo (foto: Bærum kommune).



Figur 3-23: Sandviksbukta/Svanen (foto: Bærum kommune).

3.5 Byrom og forbindelser

Forbindelser

Sandvika er den eneste av de omkringliggende regionbyer rundt Oslo som ligger ved sjøen. Den sjønære beliggenheten, i tillegg til en meanderende elv med en tilrettelagt promenade som går gjennom byen, er av Sandvikas store fordeler. Den blåmerkede kyststien langs store deler av Sandviksbukta er et verdifullt friluftstilbud til både Bærums beboere og besøkende. Kyststien er av varierende standard. Visse partier av kyststien innbyr til landskapsopplevelser og rekreasjon, mens andre partier av stien er vanskelig tilgjengelig og lite innbydende. Med elvepromenaden fikk publikum et nytt solvendt rekreasjonsområde som fører fra indre deler av Sandvika til tuppen av Kadettangen.

Dagens E18 i Sandvika danner en visuell og funksjonell barriere mellom byen og fjorden, noe som vanskeliggjør koblinger og forbindelser på tvers. På østsiden av elva fungerer Sandviksveien og Brambanis vei som forbindelser under E18-brua, men det skapes dårlig byrom og koblinger for gående og syklende. På vestsiden av elva er det kun mulighet for gangkryssing under E18 sør for Thon Hotel Oslofjord, samt langs elva. Langstrakte bygningsmasser, arealkrevende veianlegg og terrengforskjeller vanskeliggjør ytterligere kobling mellom delområdene Kjørbo–Sandvika vest.



Figur 3-24: E18 danner både en visuell, fysisk og funksjonell barriere mellom byen og fjorden (foto: Bærum kommune).



Figur 3-25: Det er mange bruer over Sandvikselva, hvor flere av disse verken skaper trygghet eller god gangopplevelse (foto: Bærum kommune).

Med unntak av boligen som ligger ved Bjørnsvika, er det i dag ingen beboere som bor på sjøsiden av E18. Barrierevirkning, støy- og luftforurensning har ført til områder og passasjer langs E18-strekningen hvor det er lav sosial kontroll og utrivelige forbindelser, spesielt på kveldstid.

Adkomst til Sjøholmen skjer over E18-brua, med avkjøring fra Sandviksveien og videre kjøring nedover en parallellvei til E18. Det er anlagt en langstrakt grusplass mellom E18 og parallellveien som blir brukt som bilparkering sommertid til båteiere ved Lakseberget og gjester til barnekunst- og kulturhus/maritimt skolesenter på Sjøholmen. På nordsiden av avkjøringen ligger det et par boliger som bruker samme bruadkomst som Sjøholmen.

Byrom

Friområdet på Kadettangen og parkanlegget på Kjørbo utgjør mye brukte rekreative byområder ved sjøfronten. Badeparken og idrettsanlegget på tangen er viktige møteplasser i byen som innbyr til opphold, badeliv og fysisk aktivitet. Det gamle hage- og parkanlegget tilhørende Kjørbo gård, med Bestemorskogen ved Bjørnsvika utgjør «stille» sentrumsnære grøntområder.

Det er ingen hyggelige møteplasser eller byrom i tilknytning til den vestre delen av Sandvika Storsenter eller Thon-hotellet. Introvert bygningsmasse og dominerende veianlegg medfører manglende byrom og kobling til Kjørbo-området i sør.

Sandvika øst er under transformasjon. Den nye bybebyggelsen bygger opp om en viktig byromsakse i Rådmann Halmrastsvei og ny siktakse gjennom Jørgen Kanitz gate. Plassen foran Rådhuset fremstår ikke som et samlende bytorg, grunnet utforming og gjennomkjøring for bil. Kommunen har ambisjoner om at dette byrommet i framtiden skal bli en attraktiv møteplass. Rådhusparken ligger på samme høyde som inngangspartiet for Rådhuset. Parken utgjør et prydelig grøntanlegg, men parken er i lite bruk grunnet E18 sitt nærvær.

3.6 Mobilitet

Dagens transport og mobilitet

Sandvika er et trafikalt knutepunkt, blant annet som følge av at E18 og E16 møtes i et stort veikryss på Kjørbo og et travelt Sandvika kollektivknutepunkt.

Byen Sandvika er i stor grad planlagt og utbygd på bilens premisser. Enkel adkomst fra europaveiene og flust med parkeringsplasser gjør at mange foretrekker bilen som fremkomstmiddel. Dette gjenspeiles også i deler av bystrukturen, ved mangel på tilrettelegging og/ eller ikke-logiske gang- eller sykkelforbindelser.

I arealstrategien i Kommuneplanens samfunnsdel er Sandvika avsatt som prioritert vekstområde, som sammen med Fornebu skal ta mesteparten av veksten i kommunen. Flere av delområdene langs sjøfronten er aktuelle for transformering og byutvikling. Foreløpige trafikkberegninger viser at lokalveinettet i Sandvika kan få stedvis høy trafikkbelastning i fremtiden. I henhold til forpliktelsene i byvekstavtalen, vil trafikale virkemidler og parkeringsrestriksjoner i nye utbyggingsområder være nødvendig for å forhindre biltrafikkvekst, og derav bidra til oppnåelse av nullvekstmålet for persontransport.

Biltrafikk

E18 har i dag to kjørefelt i hver retning, med avkjøringsfelt til E16 ved Kjørbo, samt kollektivfelt inngående mot Oslo, det vil si seks kjørefelt. E18 har fartsgrense 80 km/t og en stiv veigeometri og linjeføring forbi Sandvika, noe som gjør at europaveien ikke forholder seg til omgivelsene eller at byen ikke kan forholde seg til veien. I det E18 ligger såpass tett på byen, gjør at europaveien blir benyttet både som gjennomfarts- og lokalvei.

E18 gjennom Sandvika har årsdøgntrafikk (ÅDT) på mellom 78 500 ved Lakseberget til litt over 83 000 vestover mot Gyssestad, noe som fører med seg støy, støv og skaper lite trivelige og tidvis helsefarlige oppholdsarealer, i tillegg til dårlig kobling mellom by og sjø.

Statens vegvesen åpnet parsellen E16 Kjørbo–Wøyen i 2019. E16 er hovedforbindelse for veitrafikk mellom Oslo og Bergen, samtidig som den er en av hovedveiene i Bærum. E16 har ÅDT på ca. 24 000 biler. E16 og E18 møtes/kobles rett ut fra tunnelen ved Kjørbokollen – med dertil av- og påkjøringsramper og store rundkjøringer.

Lokalveinettet i Sandvika består av Sandviksringen og et nettverk av bygater. Sandviksringen går gjennom flere åser og gjør det mulig å kjøre rundt byen, uten å måtte bruke hovedveiene. Sandviksringen sørger for forbindelsen mellom hovedveiene (E16 og E18), bygatene, i tillegg til at den fungerer som forbindelse mellom de ulike byområdene og er viktig trasé for busstrafikken. Det er anlagt et stort antall rundkjøringer i tilknytning til «ringen».

Sandviksveien er en viktig fylkesvei og inngår som del av Sandviksringen. Store deler av sjøfronten har avkjøring fra denne to-felts veien. Sandviksveien har ÅDT på mellom 7 000–11 000 kjt/døgn og går parallelt med E18 på nordsiden fra sentrum innover mot Oslo, mens veien ligger på sørsiden av E18

velger i stedet Lysaker eller Asker for enklere omstigning enn å kjøre innom Sandvika busstasjon. Noen av regionbusser har imidlertid busstopp langs Sandviksveien.

Taxi

Taxiholdeplassen ligger på nordsiden av stasjonsområdet. Holdeplassen ligger tett opp til både togstasjon og bussterminal. Det er også en mindre taxi-holdeplass i Claude Montes allé.

Parkering

Sommeren 2019 ble det registrert totalt 8 000 parkeringsplasser i Sandvika. Innenfor de urbane byområdene det ca. 4 000 parkeringsplasser tilgjengelig for allmennheten. Nær 1 900 av disse parkeringsplassene ligger på bakkeplan. Ved Sandvika Storsenter er det 2 500 av parkeringsplasser, med 2 timer gratis parkering. Senteret har to innkjøringer, en til parkeringsanlegget i vest ved Info-Rama-bygget/hotellet og en til parkeringsanlegget i Brodtkorbs i nord.

Det er også mange private parkeringsplasser som knyttet til ulike bedrifter i Sandvika. I tilknytning til næringskomplekset på Kjørbo er det blant annet et sirkulært parkeringshus med 650 parkeringsplasser. Parkeringshuset har i dag overkapasitet i forhold til antall brukere.

Ved den nye sentrumsbebyggelsen i Sandvika øst er det lagt opp til parkeringskjeller. Adkomst til p-kjeller skjer fra midlertidig nedkjøring fra Jørgen Kanitz gate/Anton Walles vei.

Områdereguleringsplanen for Sandvika øst legger opp til at alle disse underjordiske parkeringskjellerne skal kobles og ha fremtidig inn-/utkjøring fra Sandviksveien.

På Kadettangen er det anlagt en kombinert sirkus- og parkeringsplass. Sommerstid er det ofte parkeringskaos i området, grunnet mange kjørende badegjester, idrettslige aktiviteter og trang adkomstvei.

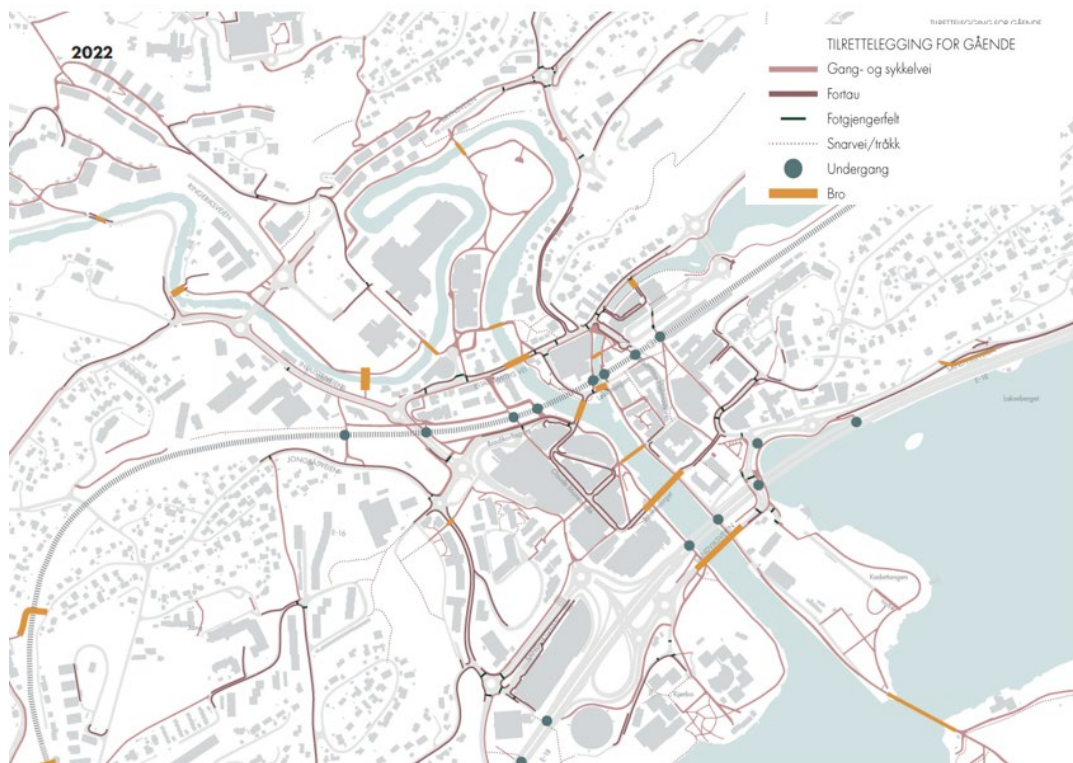
Båteiere tilhørende Lakseberget båtforening parkerer ved den avlange grusplassen/dalforsenkningen mellom Sjøholmen og E18.

Gående

Tilgjengeligheten og tilretteleggingen for de myke trafikanter er varierende i Sandvika. De gående har et godt rekreasjonstilbud langs elvepromenaden, rundt Kadettangen og på gangstiene rundt om i parkanlegget på Kjørbo. I de mer urbane byområdene er det tilrettelagte med fortau. Tross byggeaktivitet er det fortsatt mulig å gå gjennom Rådmann Halmrast vei, hvor gågata etter endt byggeperiode i enda større grad vil kunne bli en aktiv bygata tilrettelagt for fotgjengere.

Siden kyststien er avstengt ved Lakseberget, må de gående i stedet bruke Gamle Drammensvei eller dele fortau med syklistene langs Sandviksveien og videre ta gang-/kjørebrua videre over til Sjøholmen. Fotgjengere må også dele gang-/sykkelveien med syklistene som skal i retning Kjørbo/Asker.

I Sandvika er det mange fysiske barrierer, som de store veianleggene, jernbanen, massive bygningsstrukturer eller elva, som leder gående i bestemte og til dels ikke-naturlige gangretninger og omveier. Flere av broundergangene er lite trivelige og kan føles utrygge på kveldstid.



Figur 3-27: Tilrettelegging for gående 2022. Kilde: Bærum kommune/La La Tøyen.

Syklister

Hovedsykkelveinettet i Sandvika framstår som lite sammenhengende, med dårlig eller manglende tilrettelegging på flere strekninger av byen. Riktignok er det anlagt sykkelfelt i Claude Montes vei, men ellers er det ingen egen tilrettelagt sykkeltrasé i eller gjennom byen. Syklistene må velge å sykle på de gående sine premisser på gang- og sykkelvei eller fortau, eller på bilens premisser i blandet trafikk i kjørebanelen.

Kommunen er i gang med Gate- og byromsplan for Sandvika. Planen skal blant annet avklare og prioritere trafikkmønster for ulike brukergrupper gjennom byen.

Syklister som skal retning Oslo eller Asker må sykle på fortau langs med Sandviksveien. Sykkeltilbudet er ikke tilfredsstillende, særlig ikke på en strekning som har potensiale til å få stor økende andel sykkeltrafikk framover. Sykkeltelleren ved Solvik viser 1500 registrerte sykklister på en godværsdag.

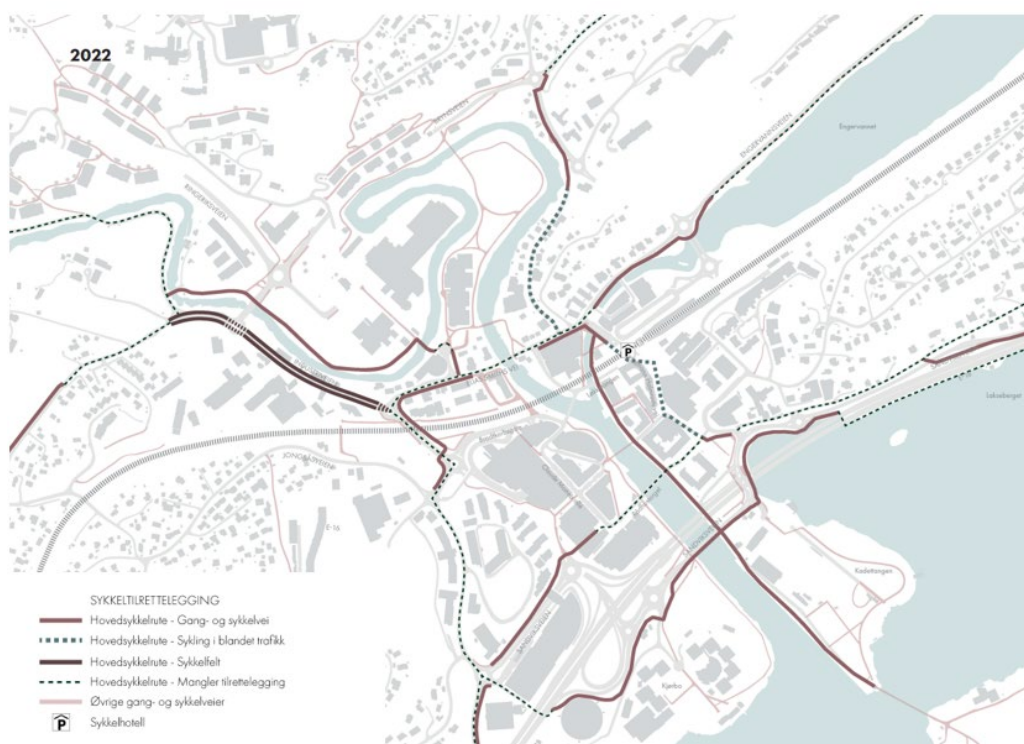
Mobilitetspunkt for ulike transportformer er ikke utviklet i særlig grad i Sandvika, men det finnes leietilbud om mikromobilitet/sparkesykler og bysykler.



Figur 3-28: Det er trangt og kan bli farlig når syklister i begge retninger, i tillegg til gående, benytter seg av det smale fortauet langs Sandviksveien. Foto: Karl Braanaas/Budstikka.



Figur 3-29: Gang- og sykkelforbindelse langs Sandviksveien vest – hovedforbindelse mellom Claude Monets allé / Kommunegården og Sandvika vest. (foto: Bærum kommune).



Figur 3-30: Sykkeltilrettelegging pr. 2022 (kilde: Bærum kommune/La La Tøyen)

3.7 Miljø- og risikoforhold

Flom

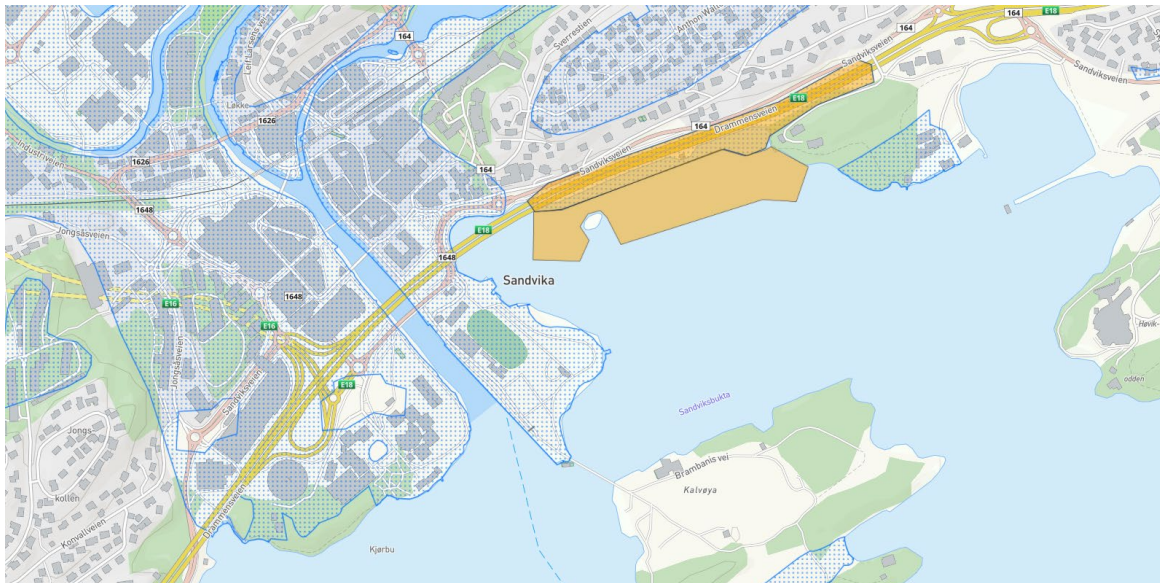
Planområdet ligger nær både sjø og Sandvikselva, noe som gjør dette langstrakte området utsatt for både stormflo og flom i fra elva, hvor spesielt Kadettangen og deler av Kjørbo er utsatt.



Figur 3-31: Flomsituasjonen i Sandvika. Kilde: Alle utsnitt Norkart/Geovekst/Bærumskart.

Grunnforhold

Norges geotekniske institutt (NGI) har gjort funn av kvikkleire ved Lakseberget. Dette er redegjort for i forbindelse med utfyllingsplanene ved utarbeidelse av reguleringsplanen for Lakseberget. Nærheten til sjø tilsier at det trolig ligger marin leire innenfor store deler av planområdet.

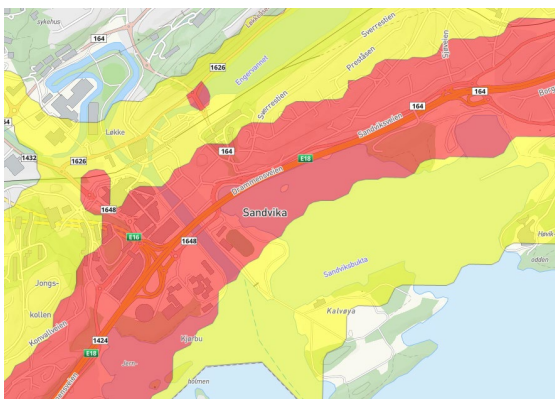


Figur 3-32: Store deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for kvikkleire-skred (blå-prikkete markering). Gul markering viser funn av kvikkleire etter nærmere undersøkelse ved Lakseberget. Kilde: Norkart/ Geovekst/ Bærumskart.

Forurensning

Dagens vegsystem er en stor kilde til luftforurensning i Sandvika. Forurensningen ligger stedvis over anbefalte grenseverdier. Luftforurensningen følger hele E18-veikorridoren øst- og vestover. Forurensning fra kommunale og fylkeskommunale veier bidrar også til det totale forurensningsbildet.

Det er ikke registrert større funn av forurensning i grunnen innenfor planområdet. I 2022 foretok Norsk institutt for vannforskning undersøkelse av sjøbunnen utenfor Sandvika. Undersøkelsen viser at sjøbunnen i Sandviksbukta har forurensete sedimenter.



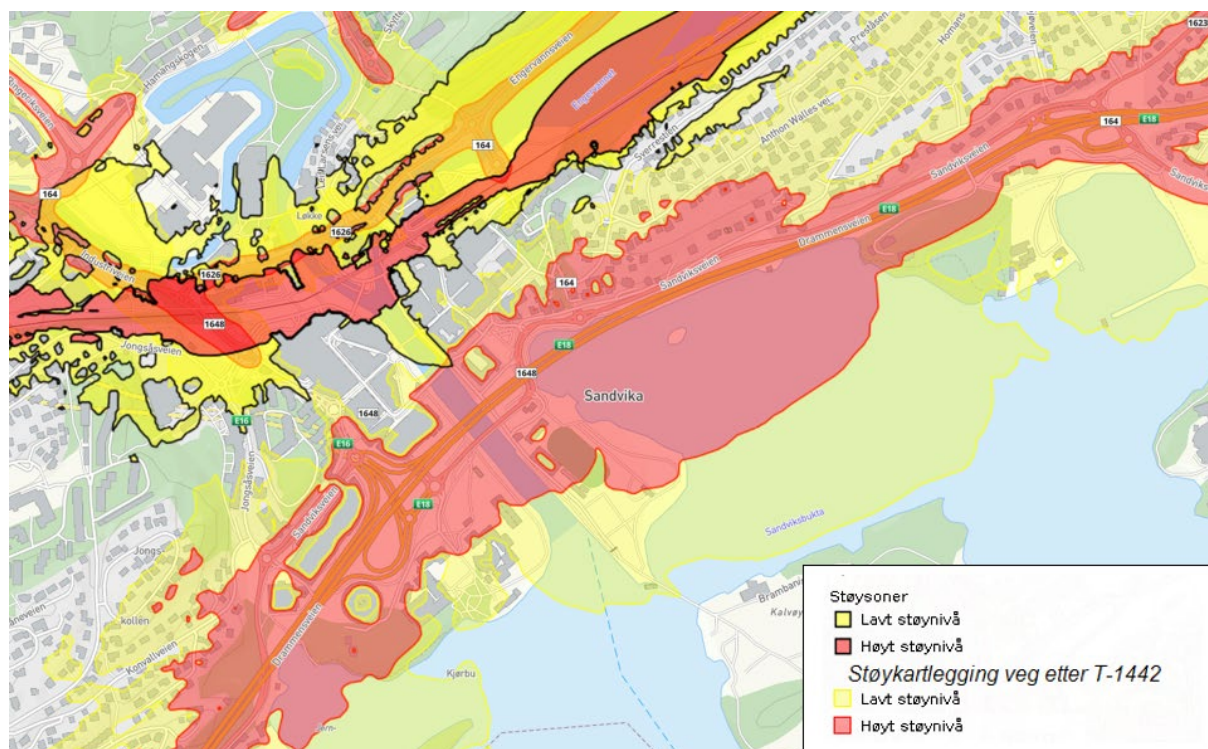
Figur 3-33: Luftforurensning. Kilde: Norkart/Geovekst/Bærumskart.



Figur 3-34: Forurensning i grunnen Kilde: Norkart/Geovekst/Bærumskart

Støyforhold

Støysonekartet viser at en betydelig del av sentrumsområdet ligger innenfor henholdsvis gul og rød støysone (basert på dagens E18 og jernbane).



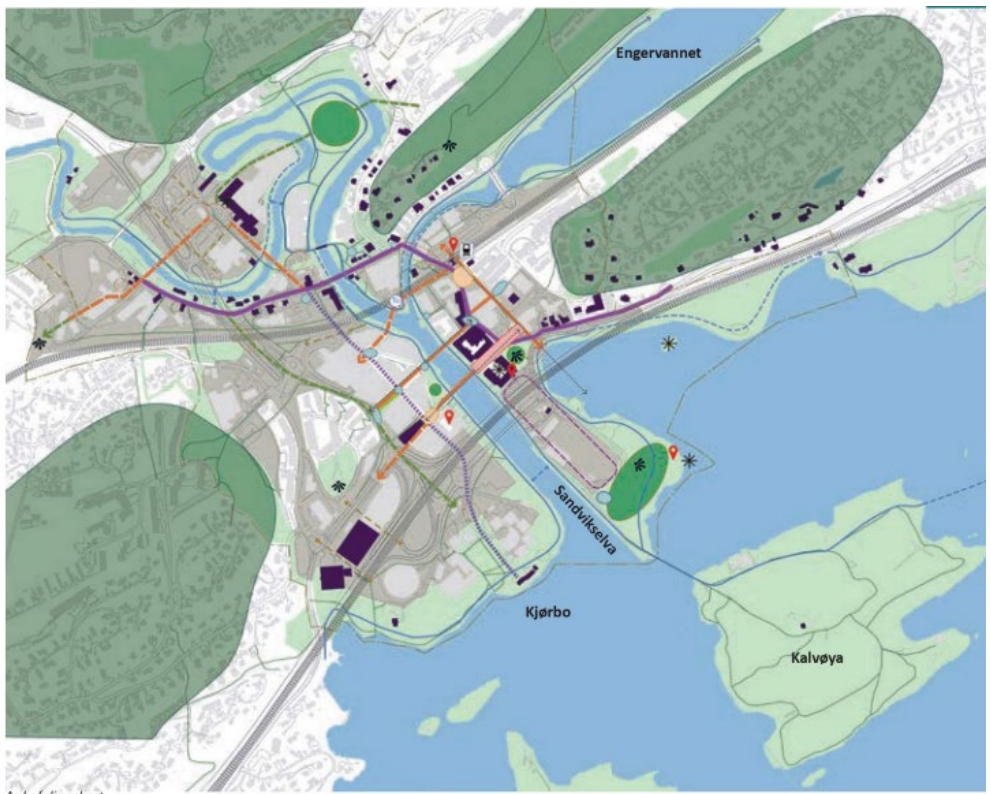
Figur 3-35 :Dagens støyforhold, som viser støysoner langs BaneNORs jernbanenett og støykartlegging vei etter T-1442. Kilde: Norkart/Geovekst/Bærumkart.

3.8 Stedsanalyse Sandvika (2020) – anbefalingskart

Som kunnskapsgrunnlag til Prinsippaken for Sandvika sjøfront (2020) ble det utarbeidet «Stedsanalyse Sandvika». Anbefalingskartet viser at en rekke kulturminner som Malmskrivergården, Rådhuset, Kjørbo gård og Thon hotellet, i tillegg til InfoRama-delen av Sandvika Storsenter vitner om tidligere historie og skaper tidsdybde i Sandvika. Likeså er Gamle Drammensvei og den historiske aksene ned mot Kjørbo viktige historiske ferdselsspor.

Anbefalingen legger opp til en ny byakse som går fra Jørgen Kanitz gate og ned til Malmskriverbukta. Det er også angitt en byakse fra Rådhusbrua, forbi Kulturhuset og videre mot Sandvika vest. Langs hele sjøfronten er det markert en sammenhengende kyststi - fra Sjøholmen til Kjørbo, med ny gangbru over Sandvikselva.

Foran Rådhuset er det markert et stort rådhusorg. Torget flukter med både Rådhusparken, Rådhusbrua og Jørgen Kanitz gate.



Anbefalingskart



Figur 3-36 :Stedsanalyse Sandvika (2020) – anbefalingskart.

4. BYPLANGREP FOR SANDVIKA SJØFRONT



Utviklingen av Sandvika sjøfront skal gjenspeile byens unike beliggenhet ved fjord og elv, med klimakloke bydeler med særpreg og et attraktivt bolig-, kultur- og rekreasjonstilbud. Bebyggelse og gater skal koble byen til fjorden, og danne levende byrom og møteplasser for innbyggerne. Naturmangfold og blågrønne kvaliteter skal stå sentralt i utviklingsarbeidet.

Byplangrepet skal sikre en helhetlig byutvikling hvor veiltak og arealutvikling sees i sammenheng. Sjøfronten skal utvikles som et langsgående sjønært område som inngår i en sammenhengende bystruktur. Byplangrepet gir føringer for alle etterfølgende planer og tiltak. Dette skal bygge opp under Sandvika som regionby og Sandvikas byvisjon.

Den nye hovedlokalveien går langs hele sjøfronten og byplangrepet viser hvordan veien og tilliggende delområder forholder seg til hverandre og omgivelsene. Siden det foreligger to alternative traséer for den nye hovedlokalveien vest for Sandvikselva, er det utarbeidet to byplankart med tilhørende illustrasjoner. Alternativene er like på østsiden av Sandvikselva. For nærmere beskrivelse av hovedlokalveien vises det til kapittel 6.

Sjøfronten bindes sammen av en allment tilgjengelig kystlinje og en grønn randsone mot fjorden, hvor viktige naturområder bevares. De to buktene, den urbane bukta Sandviksbukta (Malmskriverbukta) og den naturlige Bjørnsvika, markerer avgrensningen av Sandvika by mot sjøen.

På østsiden av Sandvikselva kan Sandvika bli avgrenset av en ny urban sjøfront med et fjordtorg. Her skal den nye hovedlokalveien planlegges som en grønn bygate som tilpasses Malmskriverbukta, og deretter fortsetter videre langs Lakseberget i dagens E18-trasé. Ved Lakseberget tilrettelegges det for etablering av et maritimt rekreasjonsområde for allmennheten. Området er regulert med stor utfylling, men betingelser for utfylling gjør at gjennomføring av reguleringsplanen ligger langt frem i tid. I en mellomfase kan det være aktuelt å tilrettelegge for en mindre omfangsrik løsning som sikrer god forbindelse langs fjorden og tilgang til båthavna.

Rådhusorget og fjordtorget skal knyttes sammen gjennom en tydelig forbindelse og siktlinjé videre ut mot Høvikodden. Malmskrivergårdens historie synliggjøres ved å ivareta visuell kobling til fjorden.

For Kadettangen videreføres arealbruken i vedtatte prinsipper for fremtidig utvikling av Sandvika sjøfront iht. vedtak i Kommunestyret 24.11.2021 - 120/21, hvor området videreutvikles som byutviklings-, aktivitets- og rekreasjonsområde med idrett, kultur og friluftsliv. Dagens strandpark ivaretas og videreføres. I forbindelse med behandling av planprogram for Hamang, Smedbyen og Jongsåsveien nord vedtok planutvalget at administrasjonen skal anvisse alternative plasseringer av fullverdig fotballbane og idrettens hus – hvis Kadettangen skal frigjøres til byutvikling. Planutvalget viser også til K-sak 120/21 hvor kommunestyret ba administrasjonen vurdere alternative lokaliseringer av Sandvika stadion i Sandvikaområdet

Kjørbo ligger på vestsiden av Sandvikselva, og området vil på sikt bli en ny bydel med hovedvekt på utvikling av boliger for alle aldre - tett på grønne friluftsområder og Bjørnsvika naturområde. Eksisterende bebyggelse på Kjørbo opprettholder sin funksjonalitet og kan være i bruk - i påvente av eventuell transformasjon og utvikling. På sikt vil Storsenteret kunne transformeres fra å være et bilbasert kjøpesenter til å framstå som en mer utadrettet, funksjonsblandet og bymessig bebyggelse. Fremtidig utvikling av DEFA gården og eiendommer vest for Jongsåsveien vil være viktig for å bidra til transformasjon av Sandviksveien til bygate og å markere inngangen til Sandvika fra vest.

Byplangrepet viser prinsipielle traseer og prinsipielt viktige forbindelser for myke trafikanter. I tilknytning til dette nettverket er det angitt plassering av nye byrom som skal tilrettelegges som viktige møteplasser og tilrettelegges for byliv. Byplangrepet viser også en gangbroforbindelse mellom Kadettangen og Kjørbo som på sikt kan knytte disse byområdene nærmere sammen.

Hovedlokalleien styrker forbindelsen mellom by og sjø, og gir gode utviklingsmuligheter for nærliggende områder. Det er et mål at veiens plassering og utforming ikke skal være til hinder for ønsket om byutvikling med gode bo- og rekreasjonsområder.

Føringer for utviklingen av Sandvika sjøfront

«Bygrense» – to bukter

- Sandvika sjøfront avgrenses av to bukter – den blågrønne Bjørnsvika i vest og den urbane Malmskriverbukta i øst.

Arealbruk, funksjoner og sosial infrastruktur

- Kjørbo skal utvikles til en bydel med boliger og byrom for alle generasjoner.
- Det skal etableres et aktivt og tilgjengelig fjordtorg som skal knytte Sandvika sentrum øst og Rådhuset til fjorden.
- Bjørnsvika videreutvikles som natur- og parkområde som styrker kontakten mellom hotellet, byen og fjorden.
- Utviklingen skal bidra til en trygg og kortreist hverdag for innbyggerne og et inkluderende byliv med møteplasser, lek, kultur og idrett.
- Sandvika sjøfront skal være et attraktivt sted med levende byområde mens det bygges og utvikles. Midlertidige tiltak skal brukes aktivt for å skape engasjement, medvirkning, økt aktivitet, byliv og opplevelser i planområdet under utbyggingsperioden. Midlertidighet skal brukes til å teste nye former for aktivitet og arealbruk.

Nettverk av forbindelser og fjordkontakt

- Det skal etableres en sammenhengende bystruktur med et nettverk av offentlig tilgjengelige gater, plasser, parker og naturområder.
- Gående og syklende skal prioriteres.
- Det skal tilrettelegges for en sammenhengende gangvei langs sjøfronten og videre til Sjøholmen.
- Det skal etableres en gangbro mellom Kadettangen og Kjørbo.
- Utforming av løsninger skal bidra til å forebygge kriminalitet.

Ny hovedlokcalvei (fylkesvei) og bystruktur

- Hovedlokcalveien utformes slik at det bidrar til en helhetlig og funksjonell bystruktur, med gode kvaliteter tilrettelagt for gående og syklende.
- Hovedlokcalveien utformes som en bymessig gate med kryssinger i plan for gående og syklende. Forbindelsene mellom by og sjø styrkes og dagens barrierer reduseres.
- Hovedlokcalveien skal sikres god fremkommelighet for busstrafikken og en forutsigbar og effektiv avvikling av E18-trafikken i omkjøringssituasjoner.
- Bussholdeplasser lokaliseres slik at de effektivt betjener nye og gamle bydeler, og med kortest mulig overganger til annen kollektivtransport/-knutepunkt.
- Ved planleggingen av hovedlokcalveien skal det søkes å frigjøre areal til byutvikling, med særlig vekt på boligformål.
- God arkitektonisk og estetisk kvalitet skal brukes for å gjøre det lett og attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.
- Tatt i betraktning den tidshorisont minimum 10 - 15 år, arbeidet med realisering av Sandvika sjøfront vil ha vil partene søke å innarbeide fleksibilitet i plankart og bestemmelser som vil gjøre det enklere å følge opp endringer som følge av utvikling av teknologi, endringer i normaler, regelverk, løsningsoptimalisering i byggefase mv.

Rekreasjon, kultur og historie

- Sjøfronten skal ha kunst og rekreative tilbud og turmål som bidrar til å styrke bylivet og Sandvika som kommunesenter.
- Byutviklingen må styrke sammenhengen mellom urban rekreasjon og naturbasert rekreasjon på fjord og elv
- Kulturminner og -miljøer skal integreres i ny bystruktur og synliggjøre Sandvikas historie.

Klima og natur

- Utviklingen skal ta høyde for økt nedbør, flom og havstigning. Overvann skal håndteres i åpne blågrønne løsninger.
- Grønnstruktur og naturmangfold på land og i vann skal bevares, restaureres og styrkes. Sandvikselva skal fremheves som blågrønn korridor, og Bjørnsvika som et naturpreget område med restaurerte strandsoner, ålegressenger og grønt. Nye tiltak må tilstrebe å ikke å øke den samlede belastningen på naturmangfoldet og grønnstrukturen området.
- Kunnskapsgrunnlaget om marine naturtyper, økologiske sammenhenger og effekter av endrede strøm- og sedimentforhold må styrkes før irreversible inngrep besluttet.

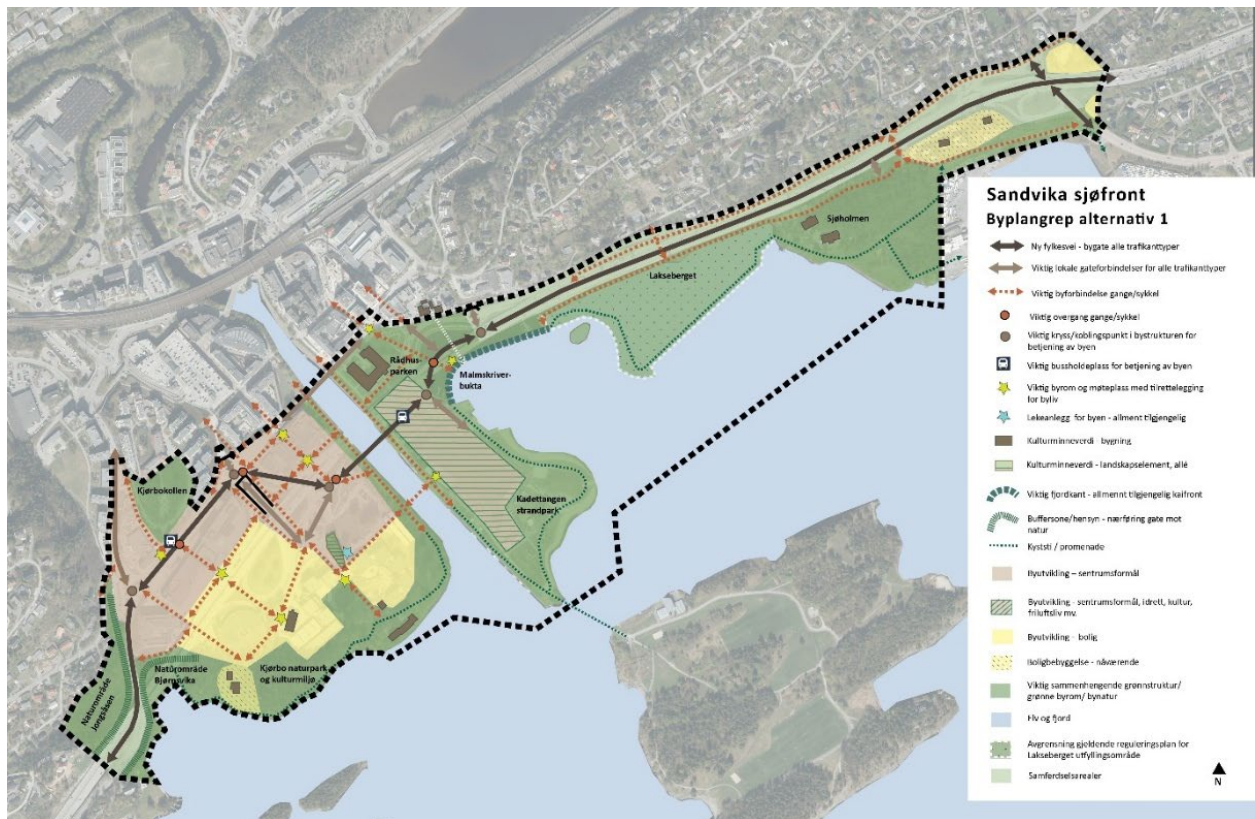
Boligutvikling

- Nye boliger skal ha variasjon i typologi, uttrykk, materialer og høyder og bidra til særpreg, identitet og attraktivitet.
- Boligtilbudet skal møte ulike behov og livssituasjoner.
- Fellesløsninger og deleløsninger skal være et sentralt virkemiddel for å styrke sosial bærekraft.

Arkitektonisk og estetisk kvalitet

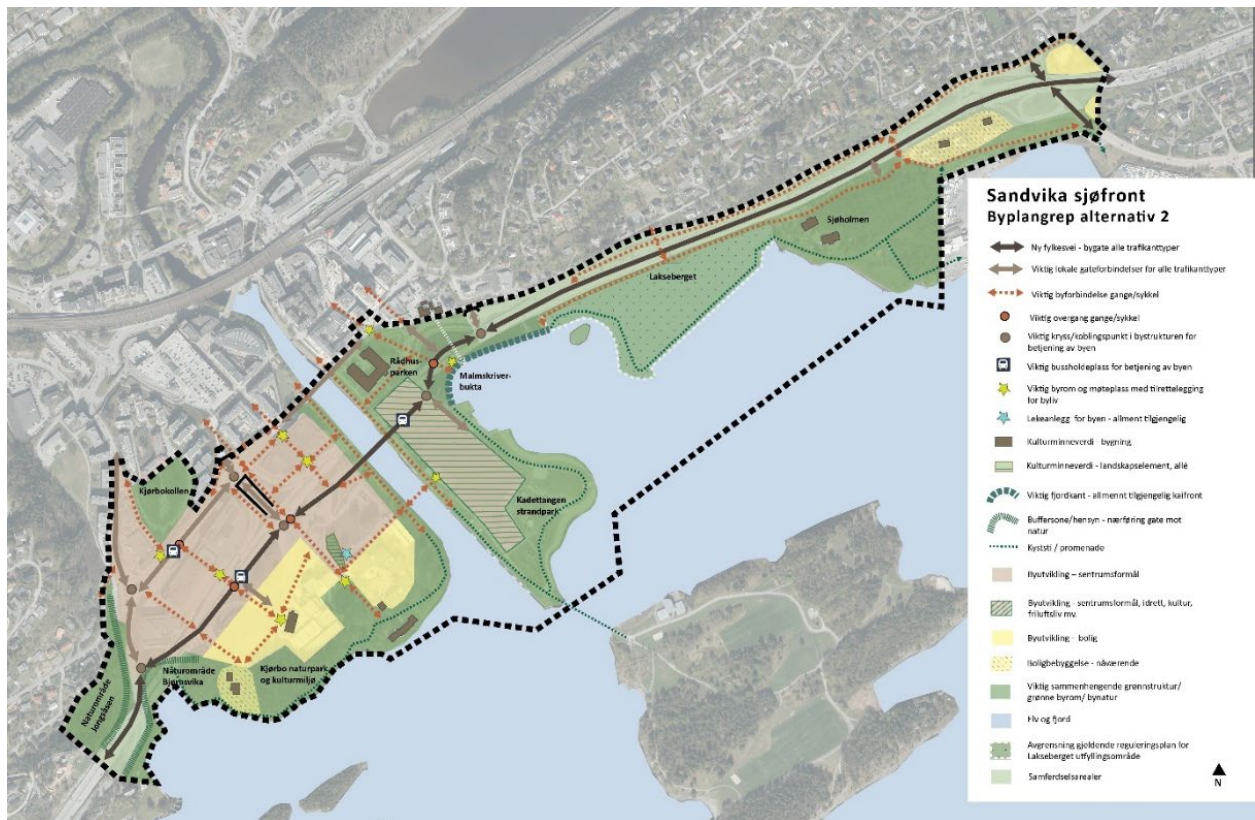
- God arkitektonisk og estetisk kvalitet skal prege utviklingen av Sandvika sjøfront og gjøre det lett og attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.
- Bygninger, anlegg, felles utearealer, offentlige gater, plasser og parker skal samspille både estetisk og bruksmessig.
- Overgangen mellom bygg og offentlige rom må gis særlig oppmerksomhet.

Prinsippkart byplangrep – alternativ 1



Figur 4-1: Prinsippkart byplangrep – alternativ 1.

Prinsippkart byplangrep – alternativ 2



Figur 4-2: Prinsippkart byplangrep – alternativ 2.

Mulighetsstudie LPO arkitekter

Ny E18 i tunnel er avgjørende for å frigjøre arealer til byutvikling i Sandvika og bygge opp under Sandvika som regionby. LPO arkitekter utarbeidet i 2025 på vegne av Bærum kommune et mulighetsstudie som illustrerer prinsipielle byutviklingsmuligheter innenfor rammene av byplangrepet, se eget vedlegg til planprogrammet, «*Mulighetsstudie fra LPO arkitekter – illustrasjoner som viser byutviklingspotensial med E18 i tunnel*». Merk at dette ikke er detaljert avklarte illustrasjonsplaner og at illustrasjonene er basert på tidlige utkast til veigeometri fra Statens vegvesen per 2025. Detaljering og avklaring av veianleggets utforming skjer i reguleringsplanen for E18 Ramstadsletta–Nesbru.

Øst for Sandvikselva



Figur 4-3: Prinsippkisse for mulig løsning øst for Sandvikselva (felles for begge planalternativene). Kilde: LPO arkitekter for Bærum kommune



Figur 4-4: Prinsippkisse for mulig løsning øst for Sandvikselva (felles for begge planalternativene). Kilde: LPO arkitekter for Bærum kommune.

Vest for Sandvikselva

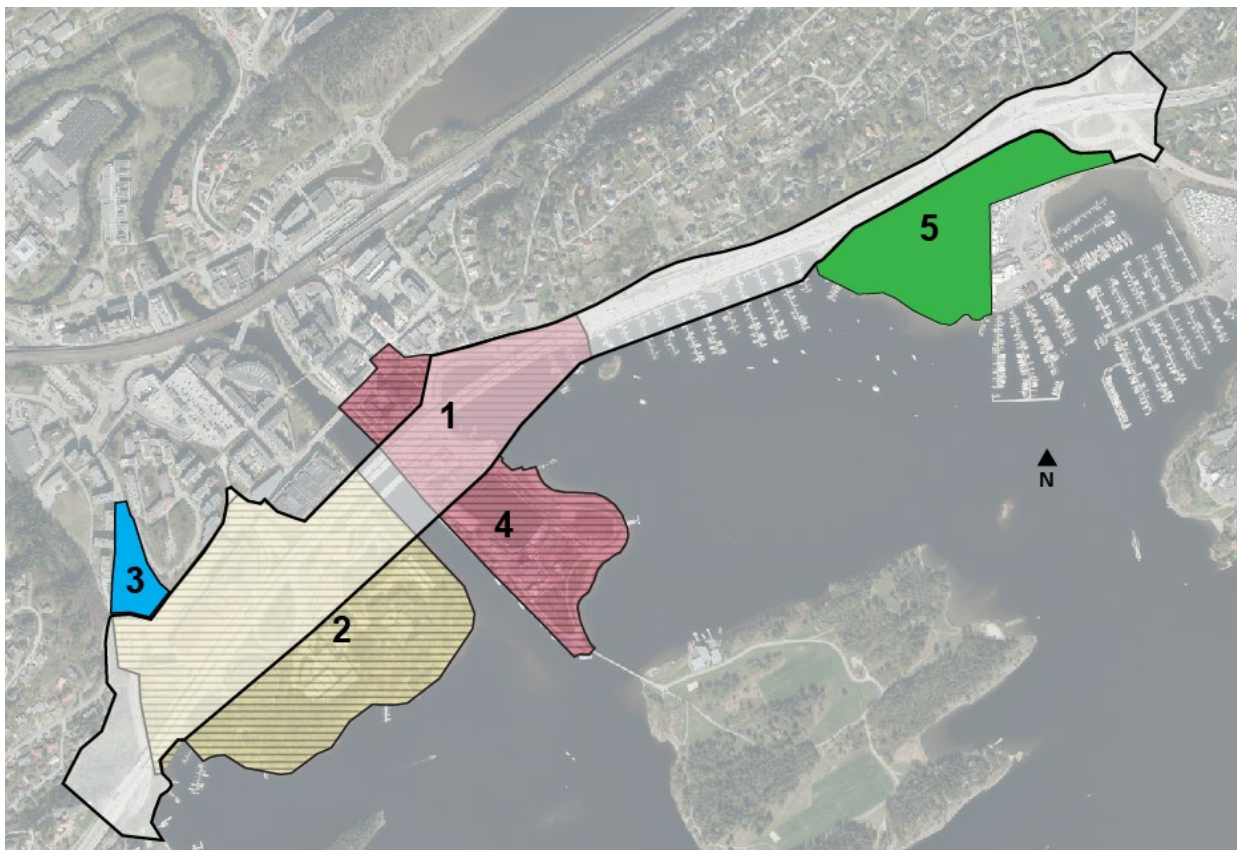


Figur 4-5: Byplangrep vest for Sandvikselva i alternativ 1. Kilde: LPO arkitekter for Bærum kommune.



Figur 4-6: Byplangrep vest for Sandvikselva i alternativ 2. Kilde: LPO arkitekter for Bærum kommune.

5. INNDELING I FREMTIDIGE REGULERINGSPLANER



Figur 5-1: Inndeling i fremtidige reguleringsplaner langs Sandvika sjøfront.

Planprogram med byplangrep for Sandvika sjøfront svarer ut krav om felles plan i kommuneplanens arealdel for dette området og skal etterfølges av flere reguleringsplaner. Avgrensning av de etterfølgende planen er vist på figuren over. Endelige planavgrensninger må vurderes nærmere ved oppstart av reguleringsplanene.

Ny hovedlokalvei med tilhørende anlegg skal reguleres som del områdereguleringsplan for ny E18 Ramstadsletta–Nesbru. Utredning, høring og valg av alternativ for nytt lokalveisystem i Sandvika skal skje i denne planprosessen.

Det foreslås to større områdereguleringsplaner for sammengende byutviklingsområder øst og vest for Sandvikselva og en egen detaljreguleringsplan i vest for et mindre byutviklingsområde nord for Sandviksveien.

I tillegg må reguleringsmessig avklaring av Sjøholmen-området skje i egen plan. Området er i dag uregulert.

Tabell 5-1: Inndeling i fremtidige reguleringsplaner langs Sandvika sjøfront med angivelse av planform, rekkefølge og ev. krav om konsekvensutredning (KU).

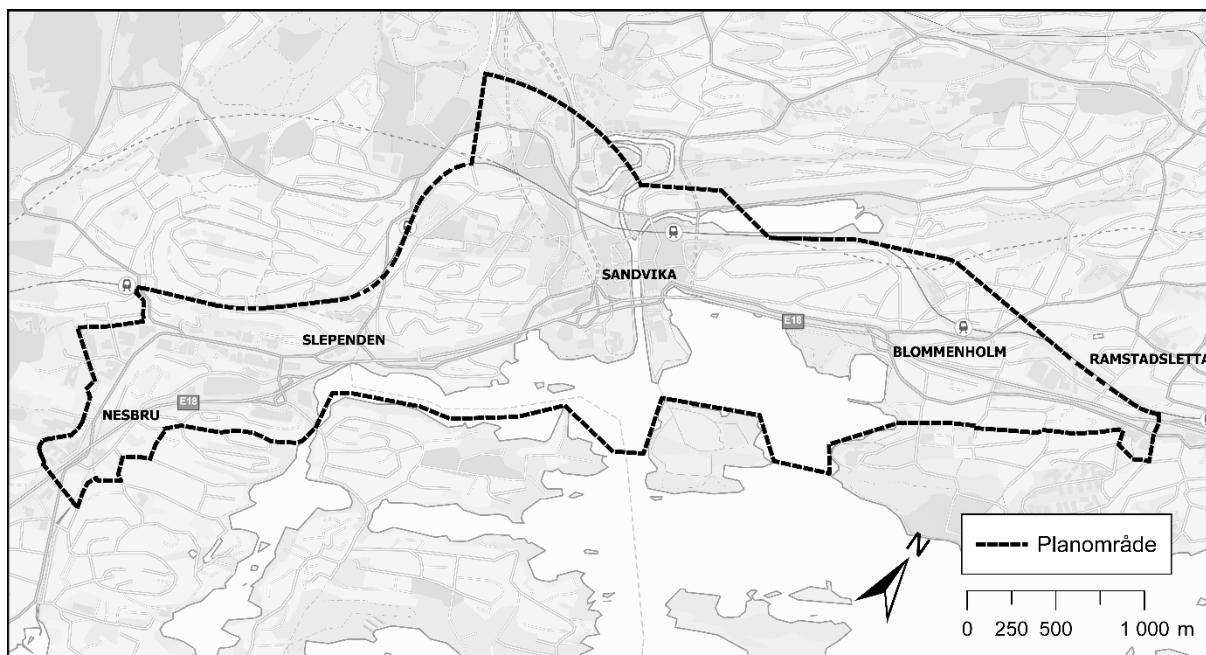
	Reguleringsplan	Planform	Rekkefølge	Krav om KU
1	Områderegulering E18 Ramstadsletta–Nesbru, lokalveisystem i Sandvika sjøfront. Ny hovedlokalvei med hovedsykkelvei - To planalternativer	Områderegulering, del av områderegulering E18 Ramstadsletta–Nesbru.	Regulering av ny hovedlokalvei definerer omfanget av veiltaket med tilhørende infrastruktur. Reguleringsplanen må være vedtatt før reguleringsplan 2–5 kan vedtas.	Ja
2	Områderegulering Kjørbo – Sandvika vest. Byutviklingsområdet Kjørbo – Sandvika vest	Områderegulering	Kan ikke vedtas før reguleringsplan 1 er vedtatt	Ja
3	Detaljreguleringsplan Sandviksveien 183 og Jongsåsveien 3 Byutviklingsområde Defagården mfl.	Detaljregulering	Kan ikke vedtas før reguleringsplan 1 er vedtatt	Ja
4	Områderegulering Kadettangen – Rådhusparken Helhetlig utvikling av Rådhusparken – urban sjøfront – Kadettangen	Områderegulering	Kan ikke vedtas før reguleringsplan 1 er vedtatt	Ja
5	Detaljregulering Sjøholmen	Detaljregulering	Kan ikke vedtas før plan 1 - ny hovedlokalvei er vedtatt	Nei

6. OMRÅDEREGULERING E18 RAMSTADSLETTA–NESBRU, LOKALVEISYSTEM I SANDVIKA SJØFRONT – KRAV TIL UTREDNING, DOKUMENTASJON OG PROSESS

6.1 Innledning

Dette kapitlet omfatter krav til utredning, dokumentasjon for nytt lokalveisystem, både innenfor Sandvika sjøfront, og for delstrekninger utenfor Sandvika sjøfront. Nytt lokalveisystem skal inngå i en større områderegulering for hele E18 Ramstadsletta–Nesbru, og planprogrammet for lokalveisystem utarbeides etter plan- og bygningsloven § 4-1, jfr. Forskrift om konsekvensutredninger § 14. Her redegjøres for formålet med planarbeidet, planprosessen, medvirkning, vurdering av alternativer og behovet for supplerende utredninger. Det er en del av den ordinære planprosessen for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

I tillegg til de utredninger og dokumentasjonskrav som er beskrevet i kapittel 6.4, 6.5 og 6.6 vil reguleringsplanen for E18 Ramstadsletta – Nesbru inneholde planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser. Eventuelle andre dokumentasjonskrav vil avklares i dialog med planmyndighet.



Figur 6-1 Plangrense ved varsling av planoppstart for reguleringsplan E18 Vestkorridoren, etappe 2 Ramstadsletta–Nesbru (mai 2021).

6.1.1 Unntak fra byggesaksbehandling

Offentlige veganlegg som anlegges etter bestemmelser gitt i eller med hjemmel i veglov 21. juni 1963 nr. 23 kan jf. byggesaksforskriftens § 4-3, bokstav a kan unntas fra krav om byggesaksbehandling så langt tiltaket er detaljert avklart i gjeldende reguleringsplan etter plan- og bygningsloven, herunder når det gjelder trasé, utforming og nødvendige tekniske løsninger.

Med bakgrunn i dette vil tekniske tegninger følge reguleringsplanen på høring og politiske behandlinger i kommunene.

6.2 Utredningsalternativer

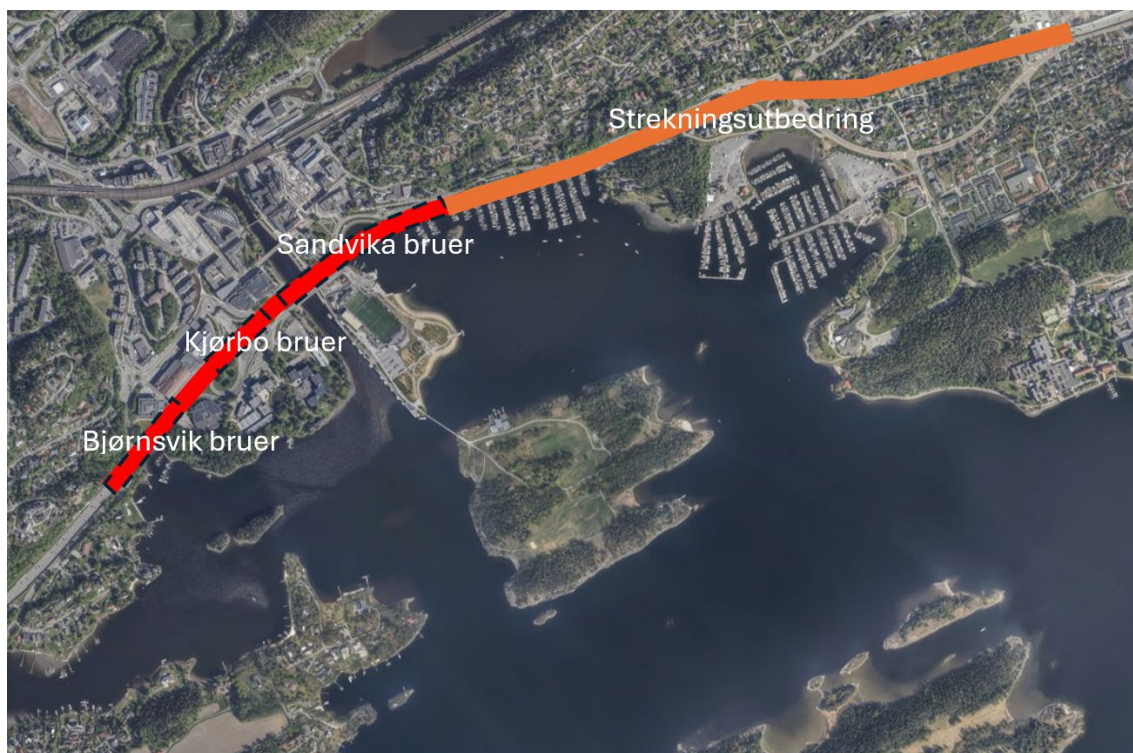
Nullalternativet

Nullalternativet legges til som et sammenligningsgrunnlag for utredning av planalternativene.

I forbindelse med arbeid med kostnadsoptimalisering og søknad om nytt styringsmål for prosjektet har det kommet ny kunnskap om E18-bruene gjennom Sandvika. Bruenes levetid er vurdert å være kortere enn tidligere forventet og må skiftes ut innenfor referanseperioden prosjektet vurderes mot. Med utgangspunkt i dette er nullalternativet endret til utskifting av E18-bruene forbi Sandvika, samt strekningsutbedring mellom Sandvika bruer og Ramstadsletta. Strekningsutbedringen er viktig for å unngå standardsprang og for å sikre tilfredsstillende trafiksikkerhet på strekningen.

Når bruene skiftes ut, vil det være behov for omlegging av dagens E18 ved etablering av midlertidige bruer på sjøsiden. Konsekvensene av dette vil også inngå i referansealternativet.

Referansealternativet vil utredes til et nivå der det gir grunnlag for sammenligning mot planalternativ 1 og 2.



Figur 6-2: Utskifting av Bjørnsvik, Kjørbo og Sandvika bruer (vist med rødt) og strekningsutbedring fra Sandvika bruer til Ramstadsletta (oransje) er referansealternativ for utredningsarbeidet

Generelt om planalternativene

Felles for begge planalternativene er:

Alternativene er relativt like fra østover fra Sandvikselven der alternativ Ø1 vist i figur 2-8 legges til grunn for videre arbeid med reguleringsplan. Planalternativene vil være ulike fra og med brua over Sandvikselven og vestover. Begge planalternativene bygger på optimalisert konsept B beskrevet i kapittel 2.2.2.

Konseptet består av 4-felts hovedlokalvei i samlet trasé (kollektiv/bil), hovedsykkelvei på separat anlegg i tillegg til fortau for gående på hele strekningen, se figur 6-3.

Veisystemet kan få ulik utforming avhengig av tilpasning til landskap og terreng, eksisterende byområder, fremtidig utviklingsområder og påkobling til eksisterende veisystem. Det skal jobbes videre med gatesnitt, men hovedprinsippet er etablering av en bymessig fire felts hovedlokalvei, med

grønne rabatter og fortau. Endelig plassering av veien i plan og høyde skal sees i sammenheng med eksisterende bystruktur og mulighetene for ny by- og boligutvikling.

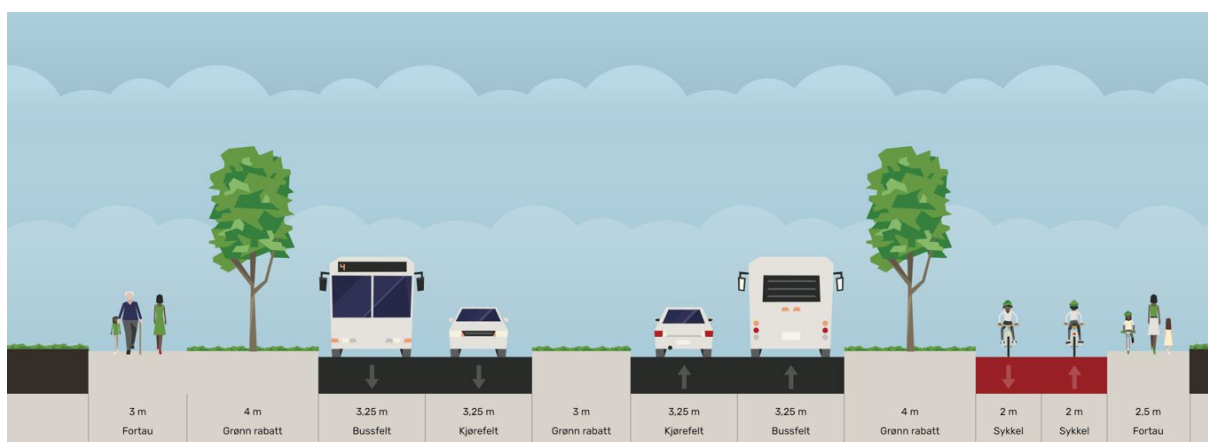
To felt på hovedlokalveien vil være forbeholdt kollektiv og de to andre øvrig motorisert trafikk. Ved alvorlige hendelser i tunnelsystemet vil tunnelene stenge i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften, og trafikken vil gå på lokalveisystemet i dagen. Ved planlagt ordinær drift og vedlikehold vil to-veis trafikk søkes opprettholdt i ett tunnellop. Disse arbeidene vil normalt gjennomføres på natt. I avvikssituasjoner kan kollektivfelt bli benyttet til omkjøringstrafikk. Bruk av kollektivfeltene vil i slike situasjoner øke kapasiteten på lokalveisystemet.

Mellom Sandvikselva og Sandviksåstunnelen følger hovedlokalveien i stor grad traséen for dagens Sandviksvei og kystlinjen langs Sandviksbukten. Veifyllingen i Sandviksbukten søkes utformet slik at den ikke er til hinder for senere etablering av en urban kaifront med publikumsareal.

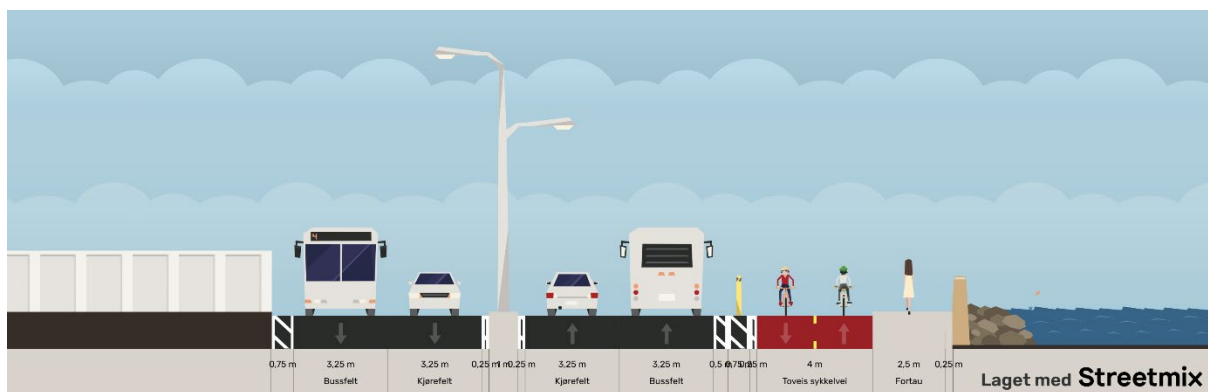
Mellom Blommenholm og Sandviksåstunnelen vil ny firefelts hovedlokalvei, samt hovedsykkelvei med gangforbindelse/kyststi ligge i eksisterende E18-trasé. Koblinger mot sideområdene langs strekningen vil vurderes i planarbeidet. Ved Sandviksåstunnelen etableres det et nytt kryss som kobler ny hovedlokalvei til Sandviksringen. Det er lagt opp til adkomst mot Sandvika sentrum og Kadettangen. Endelig kryssutforming vil gjøres i senere planfase.

For buss er det tilrettelagt med kollektivfelt i begge retninger langs hovedlokalveien. Veigeometrien er lagt slik at bussholdeplasser kan anlegges i tilknytning til Rådhuset.

I Sandvika øst vil hovedsykkelveien ligge på sørsiden av hovedlokalveien over Sandvikselven. Den får en plankryssing med adkomstvegen til Kadettangen. Krysningpunkter over hovedlokalveien bør etableres som lysregulerte gangfelt.



Figur 6-3: Illustrasjon av generelt prinsippsnitt for ny hovedlokalvei gjennom Sandvika. For planalternativ 2 vil snittet være representativt for hele strekningen. For planalternativ 1 er strekningen nord for Storsenteret vist i figur 6-6.



Figur 6-4: Illustrasjon av generelt prinsippsnitt for ny hovedlokalvei øst for Sandviksåstunnelen.

Planalternativ 1 – Ny hovedlokalvei nord for Sandvika Storsenter (tidl. alt. A3)

Hovedlokalveien krysser Sandvikselva ved dagens Kadettangen bru. Gjenbruk av Kadettangen bru vil vurderes i det videre planarbeidet. Det kommer en ny rundkjøring ved Kommunegården. Rundkjøringen gir adkomst ned til en ny rundkjøring på Kjørbo, som igjen har armer til eksisterende bebyggelse/Kjørbo og Bjørnegårdtunnelen/E16. Vesttunnelens arm mot Kjørbo er stengt.

Hovedlokalveien går deretter til eksisterende rundkjøring utenfor den vestre armen av Vesttunnelen (over Bjørnegårdtunnelen). Veien videreføres med fire felt til rundkjøringen Sandviksveien x Jongsåsveien. Rundkjøringen må utvides, og Sandviksveien må utvides til fire felt mot Jongsåsen ved passering Thon Hotel. Det skal etableres kollektivfelt på strekningen. Kollektivfeltets utforming i forhold til kryss og plassering av holdeplasser vurderes i det videre planarbeidet. Veien i dagens E18-trasé fjernes.

Hovedsykkelveien vil gå i egen trasé på sørsiden av Storsenteret fra Bjørnsvika til kryssingen over Sandvikselva. Ved rundkjøringen på Kjørbo vil det bli kryssing av armen mot bebyggelsen. Det skal sikres et krysningpunkt for gående og syklende på tvers av Sandviksveien i området rundt Thon Hotel. Krysningpunktet skal bidra til å binde gang- og sykkelveisystemet i Jongsåsveien sammen med ny hovedsykkelvei. Det vil kunne være aktuelt å etableres krysningpunktet via kulvert. Trasé for sykkelveien skal sees i sammenheng med by- og boligutvikling på Kjørbo. Krysningmuligheter på tvers av den nye hovedlokalveien skal sikres og plassering vil vurderes i sammenheng med ønskede gangforbindelser, trafiksikkerhet og trafikkavvikling i det videre planarbeidet.



Figur 6-5 :Planalternativ 1 (A3) der hovedlokalveien med kollektivfelt er lagt nord for Sandvika Storsenter. Hovedsykkelvei sør for Storsenteret.



Figur 6-6: Prinsippsnitt av hovedlokalveien nord for Sandvika Storsenter i planalternativ 1.

Planalternativ 2 – Ny hovedlokalvei sør for Sandvika Storsenter (tidl. alt. F2)

Hovedlokalveien krysser over Sandvikselva ved dagens Kadettangen bru. Gjenbruk av Kadettangen bru vil vurderes i det videre planarbeidet. Den går videre til en ny rundkjøring utenfor Bjørnegårdtunnelen/E16. Rundkjøringen knytter seg til Bjørnegårdtunnelen og til hovedlokalveien i begge retninger. Hovedlokalveien fortsetter videre mot Bjørnsvika på sørsiden av Sandvika Storsenter. Det kommer en ny rundkjøring i Bjørnsvika med arm mot rundkjøringen Sandviksveien x Jongsåsveien og hovedlokalveien i begge retninger. Rundkjøringen knytter seg til Sandviksveien som forblir en del av veinettet. På nordsiden av Storsenteret vil dagens Sandviksvei kunne bygges ned med bedre prioritering av gående og syklende og det vil kunne etableres nye koblinger mellom Storsenteret og Kommunegården. Det skal sikres et krysningspunkt for gående og syklende på tvers av Sandviksveien i området rundt Thon Hotel.



Figur 6-7: Planalternativ 2 (F2) med hovedlokalvei med kollektivfelt, hovedsykkelvei og anlegg for gående sør for Sandvika Storsenter.

Adkomsten til Kjørbo er løst med et lysregulert T-kryss. I Bjørnsvika ligger hovedlokalveien så lavt i terrenget som mulig for å redusere inngrep og fylling. Avkjørsel til vareleveringen til Thon Hotel løses med avkjøring fra den nye hovedlokalveien. Det skal etableres kollektivfelt på strekningen. Kollektivfeltets utforming i forhold til kryss og plassering av holdeplasser vil vurderes i det videre planarbeidet.

Hovedsykkelveien ligger gjennomgående på sørsiden av hovedlokalveien. I krysset mot Kjørbo blir denne en del av signalanlegget. Det skal sikres et krysningpunkt for gående og syklende på tvers av Sandviksveien i området rundt Thon Hotel. Krysningpunktet skal bidra til å binde gang- og sykkelveisystemet i Jongsåsveien sammen med ny hovedsykkelvei. Det vil kunne være aktuelt å etableres krysningpunktet via kulvert. Øvrige krysningmuligheter på tvers av den nye hovedlokalveien skal sikres og plassering vil vurderes i sammenheng med trafikksikkerhet og trafikkavvikling i det videre planarbeidet.

6.3 Utredningsmetode

Konsekvensutredninger er tidligere gjennomført i forbindelse med kommunedelplan for E18 Lysaker–Slependen (2014). Utgangspunktet for vurderingene er imidlertid vesentlig endret siden den tid, da nullalternativet nå inkluderer utskifting av bruer, samt at det er betydelige forskjeller mellom vedtatt kommuneplan og planalternativene som skal utredes. KU-forskriften fra 2017 og reviderte håndbøker i utredningsmetodikk stiller videre mer omfattende krav til konsekvensutredninger. I tillegg er det behov for å oppdatere kunnskapsgrunnlaget.

Som følge av dette vil det være nødvendig å gjennomføre nye konsekvensutredninger av beslutningsrelevante temaer i henhold til anerkjent metodikk. De fagtemaene som dekkes av Statens Vegvesens håndbok V712 skal utredes i henhold til denne metoden, med supplement fra M-1941 dersom denne stiller mer omfattende krav til utredningen eller gir tydeligere føringer for hva som skal vurderes. Øvrige fag utredes i henhold til Miljødirektoratets håndbok M-1941 eller annen relevant metodikk. En oversikt over beslutningsrelevante utredningstemaer er vist i tabell 6-1 nedenfor.

Tabell 6-1: Oversikt over fagtemaer som skal utredes i områdereguleringsplan for E18 Vestkorridoren, etappe 2 Ramstadsletta–Nesbru.

Temaer som skal konsekvensutredes iht. metodikken i V712/M-1941	Andre utredningstemaer
<ul style="list-style-type: none"> • Trafikk • Støy • Luftforurensning • Klimagassutslipp • Naturmangfold (terrestrisk og marint) • Vannmiljø • Landskapsbilde • Friluftsliv/byliv • Kulturarv • Forurenset grunn • ROS-analyse 	<ul style="list-style-type: none"> • Byutvikling • Konstruksjoner • Teknisk infrastruktur • Anleggsgjennomføring og riggområder • Massehåndtering • Permanent og midlertidig erverv

Det bemerkes at utredningen av konsekvenser for lokalveisystemet vil inngå som en del av den samlede utredningen av prosjektet E18 Ramstadsletta–Nesbru, som vil omhandle de samme temaene, og gjennomføres etter samme metodikk som beskrevet over. Temaer og

utredningsmetodikk er også aktuelle i konsekvensutredning av øvrige delområder omtalt i dette planprogrammet.

Metodikk iht. Statens vegvesens håndbok V712 / Miljødirektoratets håndbok M-1941

En utredning iht. V712/M-1941 gjennomføres i flere trinn:

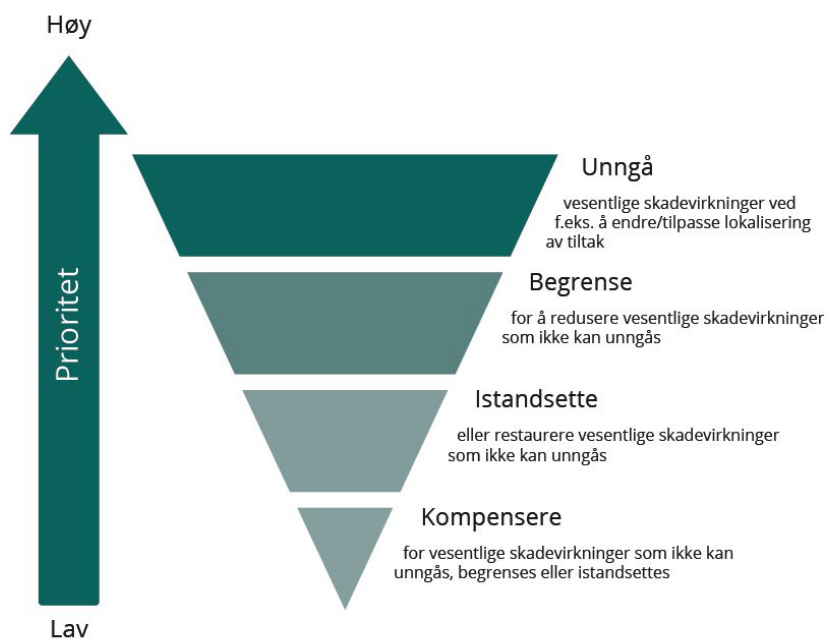
- Innhenting av kunnskap gjennom eksisterende informasjon og nye kartlegginger/beregninger.
- Inndeling av delområder iht. fagspesifikke registreringskategorier.
- Vurdering av verdi iht. fagspesifikke kriterier.
- Vurdering av påvirkning i henhold til fagspesifikk veiledning og i forhold til nullalternativet,
- Vurdering av konsekvens gjennom sammenstilling av verdi og påvirkning ved hjelp av en konsekvensmatrise. Sammenstilling av konsekvens for delområder til samlet konsekvens for det aktuelle fagtemaet.
- Vurdering av avbøtende tiltak ved bruk av tiltakshierarkiet.

Usikkerhet

I henhold til KU-forskriften § 22 skal usikkerhet ved konsekvensutredningen gjøres rede for. Usikkerhet kan være knyttet til kunnskapsgrunnlag, påvirkning og effekt av avbøtende tiltak.

Nærmere om avbøtende tiltak

Av KU-forskriften § 23 fremgår det at konsekvensutredningen skal «beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen». Dette er illustrert i tiltakshierarkiet som vises i figur 6-8.



Figur 6-8: Tiltakshierarkiet, som definert i Statens vegvesens håndbok V712 og Miljødirektoratets veileder M-1941.

Det vil gis en beskrivelse av hvilke avbøtende tiltak som er vurdert, og hvilke tiltak som er innarbeidet i planen. Det er kun tiltak som er sikret gjennom plankart og bestemmelser, eller som er innarbeidet i det omsøkte tiltaket, som kan legges til grunn for vurdering av konsekvens.

Vurdering av planalternativer

Det må lages en samlet oppsummering av vurderingene av de to planalternativene for alle utredningstemaer. Oppsummeringen vil bli en del av planbeskrivelsen for områderegulering E18 Ramstadsletta–Nesbru.

6.4 Temaer som skal konsekvensutredes iht. metoden i V712/M-1941

Konsekvensutredningene av temaene nedenfor vil omfatte både planalternativ 1 og planalternativ 2 og vil inngå i en helhetlig konsekvensutredning for hele E18 Ramstadsletta–Nesbru. Utgangspunktet for vurderingene er nullalternativet slik det er beskrevet i kap. 6.1, med utskifting av E18-bruene gjennom Sandvika, samt strekningsutbedring for å unngå standardsprang på strekningen mellom Sandviksbruene og Ramstadsletta. Konsekvensene av dette for de ulike temaene vil vurderes, slik at sammenlikningsgrunnlaget blir tydelig.

Trafikk

Problemstilling

Bygging av ny E18 og nytt lokalveisystem gjennom Sandvika vil innebære vesentlige endringer i trafikksituasjonen. Trafikkmengden gjennom Sandvika vil reduseres betydelig, men vil fremdeles være ganske høy, med risiko for kødannelser og redusert framkommelighet. Lokalveiens funksjon som busstrasé og beredskaps- og omkjøringsvei i perioder med stengt tunnel(er) er også en avgjørende faktor.

Nullvekstmålet og framkommelighet for busstrafikken er et viktig premiss for planarbeidet, og ligger til grunn i planalternativ 1 og 2.

Arbeidet med kommuneplanen har vist at for å oppnå nullvekstmålet i Bærum som helhet, må reisemiddelfordelingen i Sandvika være 80 % kollektiv, sykkel og gange.

Utredningsbehov

Analysen skal vise trafikkflyt og strømmer med ÅDT og timestrafikk på de ulike delene av veisystemet, samt kødannelser, kapasitetsbegrensninger og veisystemenes tålegrense basert på forventet framtidig bruk. Analysen skal også svare ut hvor stor andel av transporten som forventes å foregå med bil i forhold til gange, sykkel og kollektiv.

Det skal gjennomføres trafikkberegninger ved bruk av modellverktøyene RTM23+ og AIMSUN. Transportlanleggingsverktøyet RTM23+ benyttes for å beregne reiseetterspørsel på veilenkenivå. Trafikkmodelleringsverktøyet AIMSUN benyttes for å prognostisere dynamiske fremtidige trafikkforhold basert på dagens nettverkstilstand. Analysen vil utarbeides med bakgrunn i beregninger gjort med AIMSUN-modellen for Sandvika, som er etablert av Statens vegvesen, Viken fylkeskommune og Bærum kommune. Det skal gjennomføres detaljerte trafikkberegninger av utvalgte kryss med tung belastning. Den fremtidige situasjonen baseres på beregninger for år 2050.

Trafikkanalysen skal inneholde:

- Redegjørelse for dagens trafikksituasjon.
- Vurdering av kapasitetsbehovet på hovedlokalveien med tanke på å redusere tverrsnitt.
- Trafikkberegninger av ny situasjon i planalternativ 1 og 2, med utgangspunkt i alternativenes løsninger når det gjelder:
 - Fartsgrenser.
 - plassering og utforming av kryss.
 - plassering av fotgjengeroverganger.

- plassering av holdeplasser for buss.
- Vurdering av konsekvenser av at fremtidig hovedlokalvei får funksjon som beredskaps-/omkjøringsvei.
- Vurdering av fremkommelighet for buss på ny hovedlokalvei og eksisterende gatenett rundt Sandvika bussterminal.
- Vurdering av løsning for hovedsykkelvei med fokus på:
 - tverrforbindelser, krysningspunkter og påkoblinger til lokalveisystemet.
 - trafikkstrømmer til og fra viktige målpunkter.
 - trygge og sikre ferdselsforbindelser for barn og unge.
- Vurdering av løsning for gående med fokus på:
 - tverrforbindelser, krysningspunkter og påkoblinger øvrig gangnett.
 - trafikkstrømmer til og fra viktige målpunkter.
 - trygge og sikre ferdselsforbindelser for barn og unge.
- Vurdering av tiltak for å redusere rushtidsforsinkelser og tilrettelegge for økt andel reiser med kollektivtrafikk/miljøvennlige transportformer.
- Vurdering av alternative trafikkarealer, fleksible avviksarealer, alternative ruter og intelligente transportsystemer (ITS).
- Vurdering av trafikkavvikling i anleggsperioden.

Støy

Problemstilling:

Støy fra veitrafikk utgjør et lokalt miljøproblem. En rekke boliger langs E18 har i dag støy over gjeldende grenseverdier. Reduksjon av støy til omgivelsene er et viktig mål for prosjektet.

Utredningsbehov:

Det skal gjennomføres en støyutredning iht. metodikken i V712, som skal omfatte:

- Støyberegninger i tråd med retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021). Estimerte trafikkmengder for sammenlikningsåret 2050 legges til grunn for beregningene.
- Støysonekart for nullalternativet og planalternativ 1 og 2.
- Kartlegging av hvilke eiendommer og fastsatte stilleområder som er og forventes utsatt for støy over de anbefalte grenseverdiene i T-1442/2021.
- Vurdering av hvilke avbøtende tiltak som er aktuelle og hvilken effekt de vil ha.
- Særskilt vurdering av støy ved tunnelmunninger.
- Oversikt over boliger og eventuelle andre støyfølsomme bygninger som skal vurderes for lokale støytiltak.
- Vurdering av anleggsstøy og behov for tiltak i anleggsfasen.

Det skal gjøres en vurdering av samspillseffekter mellom støy og luftforurensning, både i ferdig situasjon og i bygg- og anleggsfasen i tråd med T-1442./2021.

Luftforurensning

Problemstilling:

Lokal luftforurensning fra veitrafikk, svevestøv (PM10) og nitrogendioksid (NO₂) kan være et problem for folkehelsen, spesielt i større byer eller tettsteder med stor trafikk, langs høytrafikkerte veier eller ved luftstagnasjon. En rekke boliger langs E18 har i dag luftforurensning over gjeldende grenseverdier. Reduksjon av luftforurensning til omgivelsene er et viktig mål for prosjektet.

Utredningsbehov:

Det skal gjennomføres en utredning av luftforurensning iht. metodikken i V712, som skal omfatte:

- Beregninger av luftforurensning i tråd med retningslinjer for behandling av luftforurensning i arealplanlegging (T-1520/2012). Estimerte trafikkmengder for sammenlikningsåret 2050 legges til grunn for beregningene.
- Kartlegging av hvilke områder som er og forventes bli utsatt for luftforurensning over de anbefalte grenseverdiene i T-1520.
- Luftsonekart for nullalternativet og planalternativ 1 og 2.
- Særskilt vurdering av utslipp ved tunnelmunninger og ventilasjonstårn.
- Vurdering av hvilke avbøtende tiltak som er aktuelle og hvilken effekt de vil ha.
- Vurdering av luftforurensning og avbøtende tiltak i anleggsfasen.

Klimagassutslipp

Problemstilling:

Økende utslipp av klimagasser utgjør et globalt problem, og utbygging av infrastruktur står på verdensbasis for en betydelig andel av disse utslippene. Statens vegvesen har som mål å kutte både de direkte og indirekte klimagassutslippene fra anlegg, drift og vedlikehold med 55 prosent innen år 2030. Som klimaklok kommune skal Bærum redusere lokale klimagassutslipp frem mot år 2030 og omstille kommunen til et lavutslippssamfunn innen år 2050. Dette innebærer et høyt fokus på klimavennlige løsninger og materialer samt prioritering av myke trafikanter.

Klimagassberegninger søker å kvantifisere både direkte og indirekte klimagassutslipp som følge av utbyggingen. Det vil si at både utslipp som skjer utenfor landegrensen, f.eks. som følge av materialproduksjon, samt utslipp som skjer innfor anleggsplassen inkluderes i beregningene. Ved kvantifisering av klimagassutslippene vil det være mulig å identifisere hvilke materialgrupper eller aktiviteter som har de største bidragene til tiltakets totale klimagassutslipp. Dette kan benyttes til å vurdere hvor utslippsreducerende tiltak bør implementeres, samt til å måle effekten av de utslippsreducerende tiltakene.

Utredningsbehov:

Det skal gjennomføres en utredning av klimagassutslipp iht. metodikken i V712, som skal omfatte:

- Beregning av klimagassutslipp for nullalternativet og planalternativ 1 og 2, ved bruk av Statens vegvesen sitt klimagassverktøy VegLCA. Klimagassberegningen skal inneholde alle relevante livsløpsfaser iht. EN 15879, og omfatte:
 - Arealbruksendringer.
 - produksjon av materialer.
 - transport av materialer til anleggsplass.
 - Anleggsfase.
 - drift og vedlikehold.
- Følsomhetsanalyse for å identifisere hvor man har størst mulighet for å redusere utslippene.
- Beskrivelse og kvantifisering av klimagassreducerende tiltak i anleggs- og driftsfasen.

Naturmangfold (terrestrisk, limnisk og marint)

Problemstilling:

Planområdet omfatter flere områder med store naturmangfoldverdier, og noen av disse forventes påvirket av lokalveisystemet. I Sandviksbukta og i Bjørnsvika er det registrert forekomster av ålegresseng (kartlagt i henholdsvis 2024 og 2025), som er viktige oppvekst- og næringsøksområder for fisk. Hele Bærumsbassenget er fredet som sone for laks og sjøørret. Sandvikselva har mange økologiske funksjoner, blant annet som trekk-korridor og overvintringsområde for fugl, og som det viktigste vassdraget for laks og sjøørret i indre Oslofjord. Innenfor planområdet, blant annet på Kjørbo og ved Bjørnsvika, er det registrert forekomster av rødlistede arter og rødlistede naturtypelokaliteter, herunder lokaliteter med rik edelløvskog og store gamle trær. Områdene i Sandvika er allerede kartlagt iht. Miljødirektoratets instruks.

Utredningsbehov:

Det skal gjennomføres en utredning av terrestrisk, limnisk og marint naturmangfold iht. metoden i V712, som skal omfatte:

- Gjennomgang av eksisterende kunnskapsgrunnlag, samt vurdere behovet for eventuelle supplerende feltkartlegginger i tråd med ny kartleggingsinstruks for marine og limniske naturtyper (NiN 3.0).
- Verdivurdering av naturtyper, arter og økologiske funksjonsområder, samt landskapsøkologiske funksjonsområder.
- Vurdering av hvordan veiutbyggingen vil påvirke naturtyper, arter og økologiske funksjonsområder, samt landskapsøkologiske funksjonsområder på land, i vassdrag og i sjø, gjennom bl.a. arealbeslag, barrierevirkninger, støy/forstyrrelser og avrenninger.
- Spesifikk vurdering av hvordan utfylling i sjø vil påvirke marint naturmangfold i Sandviksbukta gjennom arealbeslag, avrenning og spredning av forurensede sedimenter. Bruk av sprengstein skal vurderes særskilt.
- Spesifikk vurdering av hvordan etablering av ny bru over Sandvikselva vil påvirke ferskvannsnaturen knyttet til elva, gjennom inngrep i kantsoner og vannstreng, samt avrenning fra anleggsområder.
- Vurdering av avbøtende tiltak i henhold til tiltakshierarkiet, herunder muligheter for å unngå eller begrense inngrep i områder med naturverdier og muligheter for restaurering av natur.
- Vurdering av samlet belastning på terrestrisk, limnisk og marint naturmangfold, som følge av planlagte tiltak innenfor utredningsområdet.

Vannmiljø

Problemstilling:

Tiltaket vil berøre vannforekomstene Bærumsbassenget (Sandviksbukta) og Sandvikselva i forbindelse med henholdsvis utfylling og bygging av ny bru. Det ble sommeren 2024 gjennomført sedimentprøvetakinger i Sandviksbukta som konkluderte med at sjøbunnen i tiltaksområdet er sterkt forurenset, og økologisk og kjemisk tilstand er dårlig. Økologisk og kjemisk tilstand i Sandvikselva er registrert som henholdsvis moderat og dårlig. Det må vurderes om utbyggingen kan medføre forringelse av miljøtilstanden i vannforekomstene (økologisk og kjemisk tilstand), eller muligheten for å nå miljømålene om god økologisk og kjemisk tilstand. Det må også gjøres en spesifikk vurdering av utbyggingens mulige konsekvenser for Oslofjorden, jf. målene i tiltaksplanen.

Utredningsbehov:

Det skal gjennomføres en utredning av vannmiljø iht. Miljødirektoratets veileder M-1941.

Utredningen vil danne grunnlag for en vurdering av tiltaket etter vannforskriftens §12, og vil omfatte:

- Gjennomgang av eksisterende kunnskapsgrunnlag, samt vurdering av behov for eventuelle supplerende feltkartlegginger.
- Vurdering av om utfylling og etablering av veganlegg i Sandviksbukta vil kunne påvirke strømforholdene og miljøtilstanden gjennom fysiske endringer av sjøbunnen, spredning av forurensede sedimenter, tilførsel av nitrogen og mikroplast, samt avrenninger fra vei.
- Vurdering av om etablering av ny bru over Sandvikselva vil påvirke miljøtilstanden som følge av avrenninger i anleggs- og driftsfasen.
- Vurdering av tiltaket i forhold til målsetningene i "Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv" (Klima- og miljødepartementet 2021).
- Vurdering av avbøtende tiltak i henhold til tiltakshierarkiet, herunder vurdering av tiltak for håndtering av overvann fra vei og håndtering av avrenninger i anleggsfasen.

- Vurdering av samlet belastning på berørte vannforekomster som følge av planlagte tiltak innenfor utredningsområdet. Vurdering av tiltaket opp mot miljømålene i vannforskriften og den regionale vannforvaltningsplanen.

Landskapsbilde

Problemstilling:

I et planområde som er i betydelig endring er det viktig å ha bevisst forhold til både de overordnede landskapstrekkene og de mest verdifulle lokale by- og landskapselementene, f.eks. strandsonen Lakseberget-Kadettangen-Kjørbo-Bjørnsvika, den blågrønne strukturen langs Sandvikselva, bygninger med verne-/symbolverdi, trekker/treklynger m.m. By- og landskapsbildet kan bli påvirket av lokalveisystemet på ulike måter, gjennom fjerning eller opprettholdelse av barrierer, terrenginngrep eller frigjøring av arealer, samt øvrige positive eller negative visuelle virkninger av veianlegget.

Utredningsbehov:

Det skal gjennomføres en utredning av landskapsbilde iht. metoden i V712, som skal omfatte:

- Gjennomgang av eksisterende kunnskapsgrunnlag, samt befarings i felt med fotografering fra utvalgte standpunkter.
- Verdivurdering av delområder (avgrenset iht. registreringskategoriene i V712, f.eks. topografiske hovedformer, vegetasjon og menneskeskapt nøkkelementer).
- Vurdering av lokalveisystemets nær- og fjernvirkninger for by- og landskapsbildet gjennom:
 - Forankring og lokalisering.
 - linjeføring og skala sett i forhold til omgivelsene.
 - forsterking, opprettholdelse eller reduksjon av visuelle barrierer.
 - Terrenginngrep.
 - utforming av konstruksjoner, kryss m.m.
 - mulighet for siktlinjer og koblinger mellom by og fjord.
 - mulighet for å skape gode landskapsrom.
- Visualiseringer ved hjelp av 3D-modell/kunstig intelligens og før/etter illustrasjoner
- Vurdering av tiltak som kan redusere negative virkninger eller forsterke positive virkninger, bl.a.:
 - tiltak som kan redusere visuelle barrierenvirkninger.
 - tiltak som muliggjør gode landskapstilpasninger.
 - tiltak som kan bidra til å gjenskape kontakt mellom by og fjord.
 - tiltak som styrker grønne/blågrønne strukturer og andre viktige sammenhenger i by- og landskapsbildet.
- Vurdering av samlede virkninger av planlagte tiltak innenfor utredningsområdet.

Friluftsliv/byliv

Problemstilling:

Sandvika omfatter noen av kommunens viktigste friluftslivs- og rekreasjonsområder, f.eks. Kadettangen, Elvepromenaden, Kjørbo-parken og Bestemorsskogen. Områdene har store opplevelseskvaliteter, er godt tilrettelagt for aktiviteter og opphold og har stor betydning for sårbare grupper som f.eks. barn og unge. I utgangspunktet er områdene lett tilgjengelige via dagens gang- og sykkelforbindelser, men E18 utgjør en betydelig fysisk og visuell barriere. Den trafikkerte motorveien påvirker opplevelsen av områdene; blant annet reduserer arealbeslag, støy og barrierenvirkninger områdekvalitetene i stedvis betydelig grad. Et nytt lokalveisystem kan også medføre negative virkninger, men forventes samtidig å kunne gi vesentlige positive virkninger for friluftsliv.

Utredningsbehov:

Det skal gjennomføres en utredning av friluftsliv/byliv iht. metoden i V712, som skal omfatte:

- Gjennomgang av eksisterende kunnskapsgrunnlag, samt innhenting av supplerende kunnskap gjennom kontakt med lokale og regionale lag/organisasjoner, barnetråkkregistreringer og feltbefaring.
- Verdivurdering av delområder (avgrenset iht. registreringskategoriene i V712, f.eks. strandsone, nærturområder, leke- og rekreasjonsområder, ferdselsforbindelser for gående og syklende).
- Vurdering av lokalveisystemets virkninger for områder og ferdselsforbindelser, med fokus på:
 - opplevelseskvaliteter og tilgang til friluftslivs- og rekreasjonsområder, herunder strandsonen.
 - barn og unges og andre sårbare gruppers tilgang til friluftslivs- og rekreasjonsområder.
 - opplevelseskvaliteter for gående og syklende, herunder gang- og sykkelforbindelser og tverrforbindelser.
 - tilgang til urbane uteområder.
 - virkninger for sjøbaserte friluftslivsaktiviteter og båt plasser/båttrafikk i Sandviksbukta.
- Vurdering av tiltaket i forhold til målsetninger i «Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen» og «Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv»
- Vurdering av tiltak som kan redusere negative virkninger eller forsterke positive virkninger, bl.a.:
 - tiltak som kan redusere barrierevirkninger.
 - tiltak som muliggjør gode koblinger mellom områder som benyttes til friluftsliv, opphold og rekreasjon.
 - tiltak som kan bidra til å videreutvikle friluftslivs- og rekreasjonsområder og urbane uteområder.
- Vurdering av samlede virkninger av planlagte tiltak innenfor utredningsområdet.

Kulturarv

Problemstilling:

Sandvika har i dag store kulturminneverdier, til tross for at området er preget av utbygging og samferdselsanlegg. Sandvika har spilt en viktig rolle i industrien på Bærums Verk, og Malmskrivergården, som ligger rett nord for dagens E18-trasé, er fredet. Rådhuset, Brambanigården og Budstikkagården utgjør kjernen i «Den hvite byen ved sjøen», arkitekt Magnus Poulsens visjon for Sandvika på 1930-tallet. På Kjørbo er det store verdier knyttet til det fredede gårdskomplekset, i tillegg til lokalhistorisk veifar Kjørbo allé med verneverdige trerekker, Sandvikas sentrumsfunksjon og boligvekst i nyere tid har også gitt bygninger og miljøer som i dag har kulturminneverdi. Lokalveisystemet kan potensielt medføre visuell eller direkte konflikt med kulturminner.

Utredningsbehov:

Det skal gjennomføres en utredning av kulturarv iht. metoden i V712, som skal omfatte:

- Gjennomgang av eksisterende kunnskapsgrunnlag, samt innhenting av supplerende kunnskap gjennom kontakt med kulturminnemyndigheten og eventuell feltbefaring.
- Verdivurdering av delområder (avgrenset iht. registreringskategoriene i V712, f.eks. bygningsmiljøer, enkeltbygninger og parkanlegg).
- Vurdering av hvordan veianlegget påvirker kulturminner og kulturmiljøer (også de som ikke har formelt vern i dag) gjennom:

- Arealbeslag.
- forsterking, opprettholdelse eller reduksjon av visuelle barrierer.
- andre visuelle nær- og fjernvirkninger.
- støy.
- Vurdering av tiltak som kan redusere negative virkninger eller forsterke positive virkninger, bl.a.:
 - tiltak som kan redusere visuelle barrierenvirkninger.
 - tiltak som kan bidra til å gjenopprette sammenhenger mellom kulturminner/kulturmiljøer.
 - tiltak som kan forbedre kulturminners opplevelsesverdi.
- Vurdering av samlede virkninger av planlagte tiltak innenfor utredningsområdet.

Kulturminnelovens undersøkelsesplikt (§ 9) for automatisk fredete kulturminner skal være oppfylt før sluttbehandling av reguleringsplanen. Nyregistreringer av automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet gjennomføres av offentlige myndigheter (KML § 9). Dette gjelder både for land- og sjøområdene. Resultatene vil innarbeides i utredningen.

Forurenset grunn

Problemstilling

Veiutbyggingen vil potensielt kunne påvirke områder med forurenset grunn. Ved utbygging i områder med forurenset grunn må det ryddes opp slik at forurensningen fremover ikke kan utgjøre noen fare for mennesker eller miljø. Forurenset grunn konsekvensutredes i de tilfellene hvor forurensningen er så krevende å håndtere at det er behov for å avklare om forurensningssituasjonen kan håndteres på en akseptabel måte, eller om det er så store tekniske utfordringer at det ikke er realistisk å rydde opp til et akseptabelt nivå av restforurensning.

Utredningsbehov

Det skal gjøres en skrivebordsstudie for å vurdere om forurensningssituasjonen i planområdet tilsier at det er nødvendig med en konsekvensutredning av forurenset grunn i henhold til M-1941. Denne skrivebordsstudien vil omfatte innledende historisk kartlegging av planområdet for å avdekke eventuell mistanke om forurensning. Kartleggingen vil blant annet identifisere mulige kilder for og antatt spredning av forurensning. Om det i kartleggingen avdekkes områder med begrunnet mistanke om forurensning, vil det også gjøres en vurdering av om det bør gjennomføres miljøtekniske undersøkelser som en del av tiltaksplan for forurenset grunn. Disse undersøkelsene vil gjennomføres i neste fase.

ROS-analyse

Det skal utarbeides en egen ROS-analyse (risiko- og sårbarhetsanalyse) for planarbeidet i samsvar med krav i plan- og bygningsloven § 4-3. Analysen skal i hovedsak følge metode beskrevet i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sitt temahefte «Samfunnssikkerhet i arealplanlegging» (2017) og hovedprinsippene i NS 5814:2021 Krav til risikovurderinger.

Krav om ROS-analyse er et generelt utredningskrav som gjelder alle planer. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Analysens detaljeringsgrad og metodikk vil tilpasses tiltaket. Dersom det i utarbeidelsen av ROS-analysen blir identifisert særlige forhold knyttet til anleggsperioden og som vurderes å ha betydning for 3.-part/samfunnssikkerhet, håndteres slike forhold som en del av analysen. Det er tidligere gjennomført en HAZID-samling (fareidentifikasjonsmøte) for prosjektet. En HAZID-samling er en innledende fareidentifisering av overordnede elementer ved konseptene som representerer en risiko og som må følges opp i ROS-analysen og i videre planarbeid.

Fremtidig utforming av Sandvika sjøfront og nytt lokalveisystem må ivareta kravene til anløp ved Kadettangen, slik at Statnett fortsatt kan legge til for å sette i land eller hente ut spesialtransporter med svært tunge komponenter for energiforsyningen, typisk transformatorer. I tillegg må fremkommelighet for disse spesialtransportene på veinettet innenfor planområdet ivaretas. I ROS-analysen vil konsekvenser av veiltaket for å avdekke om beredskapen og forsyningssikkerheten i kraftforsyningen blir opprettholdt (jf. kraftberedskapsforskriften), bli utredet.

6.5 Andre utredningstemaer

Byutvikling

Problemstilling

Etablering av E18 Sandvikstunnelen er den viktigste premissgiveren for videre byutvikling i Sandvika. Samtidig vil utformingen av lokalveisystemet gjennom Sandvika i stor grad påvirke hvordan byen kan utvikle seg. Valg av løsninger vil derfor ha konsekvenser for arealbruk og bevegelsesmønster, både lokalt i Sandvika og i kommunen for øvrig. Dette innebærer at tilpasning av veianlegget til lokale forhold i Sandvika blir særlig avgjørende, slik at det oppnås gode og helhetlige løsninger som svarer på flest mulig av interessentenes behov.

Utredningsbehov

Det skal gjøres en vurdering av hvordan lokalveisystemet i planalternativ 1 og 2 kan bidra til byutviklingen i Sandvika gjennom:

- Plassering, struktur og mulighet for bymessig utforming, med bl.a. trær, holdeplasser, fortau, lav fart og kryssinger i plan.
- Tilpasninger til lokalt terreng, høyder og eksisterende bystruktur.
- Eksisterende og nye tverrforbindelser og hvordan disse påvirker myke trafikanters bevegelsesmønster.
- Ivaretagelse og forbedring av opplevelseskvaliteter.
- Kriminalitetsforebyggende utforming.
- Det skal redegjøres for hvordan det kan tilrettelegges for hensiktsmessige utviklingsarealer gjennom plassering og utforming av lokalveisystemet, samt hvor mye areal som frigjøres til byutvikling.
- Som en del av utredningen av byutvikling skal det vurderes hvordan ny hovedlokalvei kan bidra til å realisere byplangrepet illustrert og beskrevet i kapittel 4.
- Utviklingsområdenes egnethet for bolig skal inngå i vurderingen.

Dokumentasjon og metode

Byutvikling skal vurderes som et selvstendig tema, og utgjøre del av det samlede beslutningsgrunnlaget. Det foreligger ikke noen konkret metodikk for utredning av byutviklingspotensial, og vurderingene vil derfor ta utgangspunkt i faggrunnlag fra tidligere planer, utredninger og analyser, supplert med prosjektspesifikke forhold. Utredningen skal gjøre rede for byutviklingspotensialet knyttet til de to planalternativene, herunder veiens tilpasning til eksisterende bystrukturer og veiens forhold til fremtidige byutviklingsområder.

Som del av utredningen skal det utarbeides enkle illustrasjoner av byutviklingspotensial, snitt som viser forholdet mellom eksisterende og fremtidig bystrukturer og terreng, systemtegninger som viser koblinger på tvers av veisystemet og koblinger mellom det nye gang- og sykkelveinettet og eksisterende nettverk. Det vil også utarbeides en forenklet oversiktstegning som viser nytt veisystem i sammenheng med en mulig fremtidig byutvikling.

Utviklingspotensial vil vurderes i sammenheng med frigjort areal, samt vurderinger av støy, og luftforurensing.

Kriminalitetsforebyggende utforming vil beskrives tekstlig og gjennom oppriss av eventuelle koblinger for gående og syklende under bakkenivå.

Gående og syklende

Arbeidet med kommuneplanen har vist at for å oppnå nullvekstmålet i Bærum som helhet, har kommunen satt et mobilitetsmål om at reisemiddelfordelingen i Sandvika må være 80 % kollektiv, sykkel og gange.

Det vil bli utarbeidet et eget notat med kvalitative vurderinger av forhold og konsekvenser ved tilrettelegging for gående og syklende i Sandvika knyttet til etablering av ny hovedlokalvei gjennom Sandvika for de to planalternativene. Notatet vil belyse i hvilken grad veiltaket vil bidra til å oppfylle kommunens mobilitetsmål for Sandvika.

Konstruksjoner

Tiltaket medfører etablering av nye konstruksjoner. Statens vegvesens håndbøker for prosjektering vil ligge til grunn for disse. Landskapstilpasning og estetikk vil være forutsetninger for prosjekteringen, og det tilstrebes å utforme løsninger og velge materialer som hensyntar klima og miljø og framtidig behov for vedlikehold. Tiltaket vil også medføre rivning av eksisterende konstruksjoner i Sandvika, jf. avsnittet om anleggsgjennomføring nedenfor.

Teknisk infrastruktur

Det skal utarbeides en samlet vann-, overvanns- og avløpsplan (VOA-plan). Eksisterende rør- og ledningsnett, fjernvarme- og kjøling og eventuelt avfallssug i grunnen skal i størst mulig grad hensyntas. Eventuelle omlegginger, utskiftninger og nye anlegg skal beskrives og vises. VOA-planen skal blant annet beskrive hvordan brannvannsdekning og avrenning fra veiareal til resipient eller kommunalt nett blir håndtert. Det vil vurderes tiltak for å sikre at vannkvaliteten i resipienter som vil påvirkes av anleggsarbeidene og driften av veganlegget ikke forringes. Oppsamling og håndtering av overvann skal omtales særskilt. Håndtering av overvann skal følge tretrinnsstrategien i henhold til Bærum kommunes handlingsplan for overvann. Flomveier skal sikres i planarbeidet.

Eventuelle konsekvenser tiltaket har for elektriske anlegg og kabler, herunder nettstasjoner, vil redegjøres for i planbeskrivelsen. Energibehov og forsyning av tekniske installasjoner til nytt anlegg vil vurderes.

Nødvendig areal for ny teknisk infrastruktur og eventuelle omlegginger vil komme frem og sikres i plankart med tilhørende bestemmelser.

Anleggsgjennomføring og riggområder

Anleggsgjennomføringen for lokalveisystemet i Sandvika må ses i sammenheng med anleggsgjennomføringen for E18, og er et stort prosjekt som vil foregå over flere år. Mange vil oppleve ulemper og konsekvenser som følge av utbyggingen, og det er derfor viktig at anleggsgjennomføringen foregår så effektivt og skånsomt som mulig.

Anleggsvirksomhet og tilhørende anleggstrafikk medfører behov for midlertidige trafikkkløsninger i byggeperioden, der både kollektivtrafikk, gående/syklende og øvrige trafikantgrupper må benytte andre veier og kjøremønster. Det vil også være behov for midlertidige arealer for anleggs- og riggområder. Lokalisering av slike områder må sees opp mot muligheten for gjenbruk av masser i anlegget, samt rivning av eksisterende konstruksjoner innenfor planområdet. Plassering av adkomster til riggområder skal gis en sikker og effektiv plassering og bl.a sees i sammenheng med kjøreruter som reduserer belastningen på lokalveinettet.

Det skal utarbeides faseplaner som omfatter både rivning av eksisterende anlegg og bygging av nye anlegg. Innenfor planområdet skal det settes av nødvendig areal til rigg og anleggsvirksomhet for bygging av E18 og fremføring av ny hovedlokalvei.

Det skal utarbeides en anleggsgjennomføringsplan hvor konsekvensene av nytt kjøremønster i anleggsperioden, samt midlertidige arealer for anleggs- og riggområder beskrives. I planen skal også aktuelle avbøtende tiltak vurderes.

Massedisponering

Etablering av ny tunnel for E18 forbi Sandvika forventes å gi et betydelig masseoverskudd. Både sprengstein og løsmasser er en ressurs som i størst mulig grad må utnyttes, i tråd med prinsipper for bærekraft og Miljødirektoratets retningslinjer for massehåndtering.

For E18-prosjektet, inkludert lokalveisystemet i Sandvika, vil det utarbeides en massedisponeringsplan. Massehåndteringen vil følge prinsipper fra ressurspyramiden for masser, som bygger på optimaliserte løsninger for å redusere overskuddet og gjenbruke en størst mulig andel av massene innenfor anlegget. Blant annet legges det opp til at deler av massene kan benyttes i forbindelse med utfyllingen i Malmskriverbukta. Gjenbruk av masser vil redusere blant annet kostnader og klimagassutslipp.

6.6 Øvrige dokumentasjonskrav

Permanent og midlertidig erverv

Bygging av nytt lokalveisystem vil medføre behov for permanent og midlertidig erverv av eiendommer innenfor planområdet. Eiendommer som blir berørt vil synliggjøres gjennom reguleringsplanprosessen. Statens vegvesen vil i samarbeid med Bærum kommune legge opp til en god medvirkningsprosess, og vil særskilt følge opp grunneiere som berøres direkte av fremføring av nytt veianlegg.

Flom og overvann

Det skal utarbeides detaljerte terrengmodeller for vei og landskap. Det skal sikres at veiløsningen er robust for flom og overvann og tilpasset stormflo (min. 2,85 moh.) Løsninger for overvannshåndtering skal beskrives og eventuelle konsekvenser for 3. part skal synliggjøres.

6.7 Medvirkning

I henhold til plan- og bygningsloven skal alle som fremmer et planforslag legge til rette for medvirkning. E18-prosjektet har allerede gjennomført bred medvirkning i tråd med prosjektets medvirkningsplan og det er planlagt en rekke medvirkningsprosesser i det videre planarbeidet:

- Det vil varsles ny oppstart av planarbeid da det har gått fire år siden dette ble gjennomført sist. Nytt varsel vil sikre bred medvirkning og gi nye og gamle interessenter mulighet til igjen å komme med innspill til planarbeidet. Varslingen vil skje gjennom Bærum kommune og Statens vegvesen sine nettsider, annonsering i avis, samt utsendelse av brev som sendes direkte til berørte interessenter. Innkomne bli behandlet. Svar på merknadene vil følge plansaken ved offentlig ettersyn.
- Det skal også legges til rette for aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Som del av medvirkningen skal det gjennomføres barnetråkk med involvering av en rekke barne- og ungdomsskoler i nærheten av prosjektområdet. Ungdomsråd i begge kommuner skal orienteres om planarbeidet. Det er også planlagt møter med berørte velforeninger.
- Faste kontaktmøter med Asker og Bærum kommuner, samt Akershus fylkeskommune.
- Jevnlig orientering til politiske beslutningstakere.
- Informasjonsmøter med direkte berørte grunneiere og interessenter i begge kommuner.
- Møter med ekstern samarbeidsgruppe.
- Møter i regionalt planforum.
- Statens vegvesen vil etablere en digital medvirkningsportal, som vil være tilgjengelig for alle. Medvirkningsportal skal brukes for å enkelt å kunne gi innspill underveis i planprosessen. I tillegg til medvirkningsportalen.

7. ØVRIGE REGULERINGSPLANER – PLANFAGLIGE ANBEFALINGER OG FØRINGER, KRAV TIL UTREDNINGER, DOKUMENTASJON OG PROSESS

Her presenteres krav til videre undersøkelser, dokumentasjon og planprosess for reguleringsplanene 2–5 iht. inndeling i kapittel 1, samt utdypende tematiske planfaglige anbefalinger og føringer som skal legges til grunn i disse reguleringsplanene.

7.1 Planfaglige anbefalinger og føringer

Her beskrives utdypende, tematiske planfaglige anbefalinger og føringer for byutviklingen som skal legges til grunn i planene 2-5. Ved regulering må det redegjøres for hvordan planene oppnår anbefalingene og føringene.

Mobilitet og tilgjengelighet

- Sandvika sjøfront skal utvikles med vekt på bærekraftig mobilitet, der gående prioriteres høyest, etterfulgt av sykkel og kollektivtransport. Hverdagsreiser skal i størst mulig grad løses med disse transportformene.
- Gang- og sykkelforbindelser skal være en integrert del av bystrukturen med gater og byrom langs sjøfronten og mellom Sjøfronten og resten av byen.
- Veier skal utformes som bygater, barrierer skal reduseres og det skal tilrettelegges for byliv. Gatene skal ha en arealeffektiv geometri med fotgjenger-kryssinger i plan, kantsoner (overgang mellom gate og bygninger), og soner for opphold og vegetasjon. Bygninger har innganger fra gater.
- Det skal tilrettelegges for ny gangbro mellom Kjørbo og Kadettangen.
- Parkering skal planlegges slik at det bidrar til å redusere bilavhengighet og støtter opp under nullvekstmålet for persontransport
- Bussholdeplasser skal effektivt betjene nye og gamle bydeler, og med kortest mulig overgang til annen kollektivtransport.
- Hele strandsonen skal være allment tilgjengelig.
- Det skal tilrettelegges for en sammenhengende gangvei/havnepromenade langs sjøfronten og videre til Sjøholmen.
- Gater, gangveier, sykkelanlegg og løsninger for varelevering, nødetater og renovasjon skal tilpasses stedlige forhold og ta hensyn til naturverdier.



Figur 7-1: Foto: Bærum kommune.



Figur 7-2: Foto: Bærum kommune.

Arkitektur, bystruktur og byrom

- God arkitektonisk og estetisk kvalitet preger utviklingen av Sandvika sjøfront.
- Byens identitet og attraktivitet skal styrkes gjennom ny arkitektur og bevaring av landskap og eksisterende kvaliteter.
- Materialer i bygg og byrom skal være varige og klimavennlige.
- Det skal utvikles et sammenhengende bygulv og tilrettelegges for byliv med lek og opphold
- Ny bebyggelse må ta opp høydeforskjeller, høye murer og lukkede fasader skal unngås. Nedkjørslser til underjordiske anlegg skal integreres i bygninger.
- Overgangen mellom bygg og offentlige rom må gis særlig oppmerksomhet (kantsonen).
- Det skal legges vekt på et tydelig skille mellom offentlige, halvoffentlige og private rom.
- Det skal etableres offentlige tilgjengelige torg og møteplasser tilrettelagt for variert bruk og med gode solforhold, trær og vegetasjon.
- Siktlinjer og landemerker skal ivaretas.
- Kunstnerisk utsmykking skal brukes for å forsterke viktige steder og skape opplevelsrike omgivelser.
- Broer skal ha god landskapstilpasning og arkitektonisk kvalitet.
- Området mellom Rådhuset og fjorden, inkludert overgangen mot Kadettangen, skal gis en samlet landskapsutforming og hvor ny fylkesvei oppleves som en integrert del av helheten.
- Det skal etableres en urban og allmenn tilgjengelig kaifront med fjordtorg og havnepromenade i Malmskriverbukta/ Sandviksbukta. Kaifronten omfatter arealer i tilknytning til hovedlokalveien på sjøsiden og skal ha direkte kontakt med fjorden.
- Rådhusstorget og fjordtorget skal knyttes sammen med en tydelig fysisk forbindelse, og siktlinjen mot Høvikodden skal opprettholdes.
- Rådhusparken skal videreutvikles som bypark.
- Felles uteområder for nye boligområder på Kjørbo må tilrettelegges og utvikles slik at de oppleves som åpne og inkluderende og sikrer og gangforbindelser i reguleringsplan.



Figur 7-3: Engervannsveien – grønn byggate i Sandvika sentrum. Foto: Bærum kommune.



Figur 7-4: Kaifront, Kadettangen. Foto: Bærum kommune

Føringer for bebyggelse

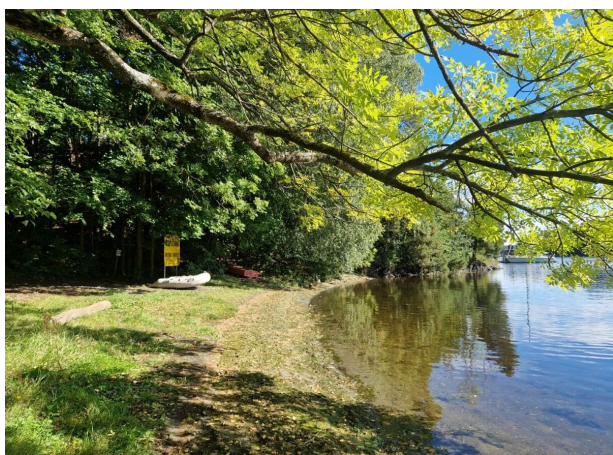
- Bebyggelse skal definere offentlige gater og byrom og ha innganger fra offentlige rom. Også boliginnganger skal primært være mot gate eller byrom.
- Bebyggelsen skal vise god arkitektonisk kvalitet og ha variasjon i uttrykk, høyder og typologi, og bidra til områdenes identitet og attraktivitet.
- Bebyggelsen skal ta hensyn til bevaringsverdige miljøer, mulighet for sol i byrom og felles uterom, samt behov for støyskjerming mot hovedgater.
- Fasader skal være inndelt i tre markerte deler; en første etasje som møter bylivet, en midtre del og en øvre del mot himmelen. Lange, ensartede fasader skal unngås.
- Balkonger, tekniske oppbygg og konstruksjoner skal være integrert i arkitekturen.
- Bygninger over 12 etasjer må utformes med særlig høy arkitektonisk kvalitet.



Figur 7-5: Mulig framtidig bystruktur og ny kaifront med fjordtorg (her vist for alternativ 1). Mulighetsstudie LPO arkitekter for Bærum kommune

Landskap og naturmangfold

- Utvikling av Sandvika sjøfront skal styrke blågrønne strukturer og biologisk mangfold som integrert del av bylandskapet.
- Biologisk mangfold og verdifulle naturområder på land og i vann skal ivaretas, styrkes og restaureres.
- Blågrønne elementer skal omramme Sandvika og inngå som del av byens identitet og landskap.
- Sandvikselva skal ivaretas som landskapsrom, siktlinje og blågrønn korridor. Kantsonen og kantvegetasjonen skal ivaretas.
- Vegetasjonsbeltet langs Sandvikselva, parkområdet på Kjørbo og Bestemorsskogen skal opprettholdes som grøntområde.
- Det skal være variert og stedstilpasset vegetasjon i gater, parker og byrom, med tilstrekkelig jordvolum for god vekst.
- Alle viktige gater og byrom skal ha trær/trerekker. Viktige eksisterende trær, trerekker og alléer skal bevares.
- Natur- og grøntområdet ved Bjørnsvika skal gjenskapes. Ved hotellet etableres en park som styrker kontakten mellom fjorden og byen.
- Landemerker, utsiktspunkt og siktlinjer skal opprettholdes som orienteringspunkter og identitetsmarkører.
- Tiltak langs Sandviksåsen må bidra til å reetablere et sammenhengende landskap / dempe uheldige landskapsinngrep tilknyttet eksisterende samferdselsanlegg.
- Parkområdet på Kjørbokollen skal ivaretas som landskapselement og bynatur. Det skal tilrettelegges for naturrestaurering av resterende landskap.
- Kjørbokollen opprettholdes som parkområde med utsiktspunkt, som krever nye forbindelser fra Sandviksveien.



Figur 7-6: Strand ved Bjørnsvika/Bestemorsskogen. Foto: Bærum kommune.



Figur 7-7: Rådhusparken og dyreliv i byen. Foto: Bærum kommune

Arealbruk, funksjoner og sosial infrastruktur

- Sandvika sjøfront skal utvikles som et variert og levende sentrumsområde med blanding av boliger, næring, kultur, undervisning, natur og rekreasjon – tilrettelagt for et kortreist og aktivt byliv.
- Det skal tilrettelegges for arealbruk og funksjoner som bygger opp under Sandvika som regionby.
- Mest mulig veiareal skal frigjøres til byutvikling, grøntområder og natur.
- Hovedvekten av ny bebyggelse skal være boliger, med noe utadrettet virksomhet langs hovedgater.
- Boligområder skal ha varierte boligtyper, med særlig vekt på attraktive løsninger for barnefamilier og gode fellesløsninger.
- Kjørboparken skal bevares som offentlig tilgjengelig område, med tydelig skille mot private boligarealer.
- Det skal etableres en utendørs ikke-kommersiell attraksjon på Kjørbo tilknyttet offentlig byrom som gir merverdi både lokalt og regionalt.
- Thon Hotel Oslofjord videreføres som et viktig hotell i Sandvika med god tilknytning til de blågrønne omgivelsene. Hotellet og uteområdene skal framstå som åpne og inkluderende, og bidra til å knytte hotellet sammen med de nye byutviklingsområdene.
- Området mellom Rådhuset og fjorden skal fremheves som et symboltungt byrom med maritimt preg og helårsaktivitet.
- Kadettangen skal fortsatt være et viktig lokalt og regionalt målpunkt i Sandvika, og skal videreutvikles som et allment tilgjengelig, aktivt og inkluderende byutviklingsområde med blant annet idrett, kultur og friluftsliv. Det skal legges vekt på helårsaktiviteter, samt servicetilbud langs elvepromenaden. Fjordparken med badeanlegg skal opprettholdes.
- Sjøholmen skal knyttes nærmere Sandvika gjennom utvikling av sjøfronten og etablering av kyststi. Sjøholmen bevares og videreutvikles som kulturdestinasjon og maritimt rekreasjonsområde. Fremtidige planer og tiltak skal styrke dagens bruk og bedre tilrettelegge for den maritime virksomheten rettet mot barn og ungdom.
- Det skal sikres sosial infrastruktur som skole, barnehage og idrettsanlegg gjennom reguleringsplaner. Sosial infrastruktur som skal lokaliseres innenfor området må bidra til utvikling av et godt nærmiljø og gode nabolag.



Figur 7-8: Foto: Bærum kommune.



Figur 7-9: Foto: Bærum kommune

Kulturminner, kulturmiljø og identitet

- Sandvikas historie og kulturmiljø skal integreres i bystrukturen og bidra til identitet.
- Rådhuset skal fortsatt være fremtredende i bybildet. Viktige siktakser mot Rådhuset opprettholdes.
- Malmskrivergården skal ha visuell kontakt med fjorden.
- Gamle Drammensvei skal ivaretas som en del av byens historie.
- Kaiplass for de gamle fergene Rigmor og Rigfar på Kadettangen skal sikres som kulturminne.
- Holmen «Danmark» bevares som et landskapselement.
- Stupetårnet «Svanen» skal opprettholdes som landemerke.
- Kjørbo gård med parkanlegg skal bevares og opprettholdes. Utforming av ny bebyggelse må ta hensyn til eksisterende bebyggelse og landskap.
- Kjørbo allé skal ivaretas.
- Bevaringsverdig stallbygning på Kjørbo bør vurderes benyttet til utadrettete felleskapsfunksjoner.



Figur 7-10: Kjørbo gård, foto: Bærum kommune.



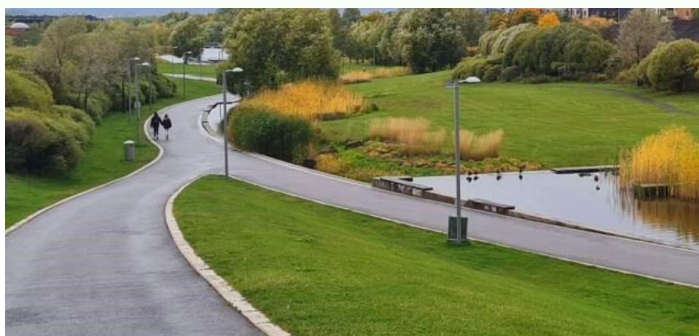
Figur 7-11: Utsyn mot Rådhuset og Malmskriverbukta. Foto: Oslo museum/ukjent.

Miljø og klima

- Byutviklingen skal bidra til redusert klimagassutslipp, økt klimarobusthet og redusert transportbehov.
- Gjenbruk av veiareal bør etterstrebes.
- Det skal brukes støydempende materialer på underlag så langt det er mulig.
- Byutviklingen skal håndtere økte nedbørsmengder og minimere tilførsel av overvann til avløpsnett. Overvannet skal håndteres åpent og integreres som en ressurs i grønnstruktur og byrom.



Figur 7-12: Foto: Bærum kommune.



Figur 7-13: Foto: Bærum kommune

Folkehelse og rekreasjon

- Sandvikas sjøareal og sjøfront skal være byens felles byrom med fokus på rekreasjon – til glede for alle brukere.
- Byutviklingen skal legge til rette for kortreist byliv, sosial trygghet og møteplasser for alle aldersgrupper.
- Eksisterende parker skal ivaretas og fungere som viktige rekreasjonsområder.
- Omfanget av sjøarealer avsatt til allment friluftsliv søkes opprettholdt.
- Byutviklingen skal gi rom for ungdom og unge voksne med ulike arenaer for møter og opphold.
- Utforming av omgivelsene må bidra til å forebygge kriminalitet uten å ekskludere noen grupper eller individer.
- Utforming av bebyggelsen må bidra til gode nabolag og sosial bærekraft. Deleløsninger skal inngå.



Figur 7-14: Foto: Bærum kommune.



Figur 7-15: Foto: Bærum kommune

7.2 Generelle krav til utredning, dokumentasjon og prosess

Alle reguleringsplaner skal legge byplangrepet med tilhørende føringer i kapittel 4 og planfaglige anbefalinger i kapittel 7.1 til grunn, og redegjøre for hvordan planene oppnår disse.

Alle reguleringsplaner skal utarbeide dokumentasjon iht. maler og informasjon på Bærum kommunes internettsider. Her finnes blant annet mal for bestemmelser, krav til digitalt plankart, mal for miljøprogram, krav til ROS-analyse, krav til rammeplan for vann, avløp, overvann og flom (VA-rammeplan), gebyrregulativ og andre relevante opplysninger.

I tillegg skal det utredes og dokumenteres iht. det som framkommer under i dette avsnittet, samt i avsnittene 7.3–7.6.

Det er gjort en vurdering av krav om konsekvensutredning (KU) i henhold til KU. Aktuelle temaer er angitt i egen tabell for den enkelte plan i avsnitt 7.4–7.6. Tabellen er utarbeidet med utgangspunkt i forskriftens § 21 og er supplert med andre temaer som vurderes å være viktige og relevante planfaglige temaer i saken. Noen temaer skal både undersøkes og utredes. Tabellen er ikke nødvendigvis uttømmende. Dersom forhold blir kjent under arbeidet med reguleringsplaner som utløser krav om KU, vil listen suppleres.

Alle tiltak som berører fylkesvei, må utformes i henhold til Statens vegvesens håndbøker (vegnormalene). Det skal utarbeides teknisk plan for samtlige tiltak som berører fylkesveiene. Teknisk plan må omfatte nødvendige modeller/tegninger for å dokumentere at vegnormalene er ivaretatt, og at det er avsatt tilstrekkelig areal i planen til at tiltakene lar seg gjennomføre. Teknisk tegningsgrunnlag bes oversendt fylkeskommunen for gjennomsyn før reguleringsplanene for de delområdene 2–5 legges ut til offentlig ettersyn. Eventuelle søknader om fravik bør være behandlet før offentlig ettersyn. Teknisk tegningsgrunnlag skal være godkjent før vedtak av reguleringsplan.

Det forutsettes at krav til utredning, dokumentasjon og prosess vurderes nærmere ved oppstart av den enkelte reguleringsplan.

7.2.1 Plan- og utredningsalternativer

Planalternativ

Planprogram med byplangrep bygger på en forutsetning om ny E18 i tunnel under Sandvika og byutviklingsmulighetene som følger av dette tiltaket. Konsept for nytt lokalveisystem og byplangrep avklares ved vedtak av plan 1, enten Alternativ 1 eller 2 som beskrevet i kap.4 og med byplangrep som beskrevet i kap.5. Utredninger som skjer i en forfase før konsept for nytt lokalveisystem er endelig avklart med vedtak må omfatte begge alternativer.

Utredningsalternativer

Det er ikke definert noen egne utredningsalternativer.

0-alternativ

Tilsvarende som referansealternativet beskrevet av Statens vegvesen i kapittel 6.

7.2.2 Konsekvensutredning – metode og fremstilling

I undersøkelsene skal det vektlegges hvilke muligheter og utfordringer planalternativet gir, og hvordan disse skal håndteres. I konsekvensutredningen skal konsekvensene av planalternativet belyses, og det skal vurderes og presenteres eventuelle avbøtende tiltak der det er aktuelt.

Konsekvensutredninger i oppfølgende reguleringsplaner skal bygges opp av tre hovedtrinn for hvert fagtema som utredes:

- Beskrivelse/ verdivurdering av dagens situasjon.
- Beskrivelse av tiltaket.
- Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets effekt på og konsekvenser for de ulike temaene.

I konsekvensutredningen skal konsekvensene av 0-alternativet belyses, og det skal vurderes eventuelle avbøtende tiltak der det er aktuelt.

De enkelte utredningsteamene skal belyses gjennom analyse, tekst og hensiktsmessige illustrasjoner. Utredningen skal kartlegge verdi-, omfang- og konsekvensgrad for alternativer sammenliknet med 0-alternativet. Metode og fremstilling av konsekvensene kan variere avhengig av tema. Det skal redegjøres for datagrunnlag og metoder som er brukt for å beskrive konsekvensene.

For utredning av klima og miljøtema skal Miljødirektoratets håndbok M-1941 brukes som metodikk.

Forhold som er tilstrekkelig utredet i andre gjeldene planer skal gjengis i reguleringsplan og ikke utredes på nytt. Temaene må derfor tilpasses den enkelte situasjon og behov.

For konsekvensutredning av byform, byrom og landskapsbilde må både fysiske / visuelle virkninger og virkninger knyttet til opplevelse og helsefremmende utforming utredes. Med opplevelse menes her hvordan byrom og bebyggelse fungerer for mennesker og den menneskelige skalaen med utgangspunkt i Jan Gehls prinsipper for gode byrom.

GEHL ARCHITECTS 12 KVALITETSKRITERIER FOR BYROM



Figur 7-16: Gehl Architects prinsipper for gode byrom. Kilde: https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issue_1242_oslo_bylivsunders_kelse/16

7.2.3 Medvirkning – metode og dokumentasjon

Reguleringsplanene skal legge vekt på gode medvirkningsprosesser iht. Plan- og bygningsloven og sikre dokumentasjon av innspill og hvordan disse er behandlet. Det skal være mulig å etterprøve prosessen. Medvirkning skal skje tidlig i planprosessen, helst fra oppstart. Medvirkningen skal oppleves som reell.

Det er ønskelig med et bredt utvalg av metoder og verktøy for å nå et mangfold av innbyggerne.

Det skal være tydelig hva innbyggerne kan medvirke på.

Kommunen har en særlig oppgave med å tilrettelegge for at grupper som ellers ikke så lett kommer til orde i planprosesser, aktivt skal bringes inn, herunder barn og unge og grupper med forskjellige funksjonsnedsettelse. Det kan også være nødvendig å vurdere tilretteleggingen for medvirkning særskilt for minoriteter med annet språk. Det kan også gjelde ivaretagelse av allemannsretten (rett til ferdsel og opphold i utmark).

I reguleringsplanene må det legges vekt på tidlig involvering av direkte berørte grunneiere og interessenter. I høringsuttalelser til planprogrammet ber blant annet Sandvika vel, Bærum idrettsråd, sentrale grunneiere (Entra, Thon, Defa-gården mfl.) om involvering og samarbeid. Ved oppstart av planarbeid må det gjøres en aktør- og interessentanalyse som grunnlag for medvirkningsopplegget.

I tråd med Plan- og bygningsloven og anbefalinger i og veiledere fra regjeringen, skal følgende dokumenteres i reguleringsplanene:

- Opplegg for medvirkning: Hvordan medvirkning er planlagt og gjennomført.
- Hvem som har deltatt: Hvilke grupper, organisasjoner og enkeltpersoner har kommet med innspill.
- Hvordan innspillene er behandlet: Hva som er tatt hensyn til, og hva som eventuelt er avvist – med begrunnelse.
- Tidspunkt og metode: Når og hvordan medvirkningen har skjedd (f.eks. folkemøter, spørreundersøkelser, digitale plattformer).

Forslag/eksempler på praktiske metoder som kan brukes:

- Diskusjon og idedugnader for å skape et tydeligere bilde av hva som må sikres for å skape en god by.
- Referater fra møter og verksteder.
- Spørreundersøkelser og intervjuer – med oppsummering av svar.
- Idékasser og digitale innspillportaler – med logg over innspill.
- Medvirkningsnotat – et eget dokument som følger planforslaget og oppsummerer medvirkningsprosessen.
- Vedlegg til planprogram eller planforslag – som viser hvordan medvirkning er gjennomført.

Forslag til dokumentasjon:

Et medvirkningsnotat som kan inneholde:

- Innledning: Formål med medvirkning.
- Metoder brukt: F.eks. spørreundersøkelse, folkemøte.
- Deltakelse: Antall deltakere, grupper representert.
- Oppsummering av innspill: Hovedtemaer og synspunkter.
- Vurdering og respons: Hvordan innspillene er vurdert og eventuelt innarbeidet.

7.2.4 Landskapsplan

Det stilles krav om landskapsplan til alle reguleringsplaner. Landskapsplanen skal utarbeides av landskapsarkitekt, med nødvendige faglige innspill og kvalitetssikring fra andre fagområder. Før oppstart av landskapsplan, skal planlegger normalt sjekke ut alle relevante og kjente forutsetninger for planen: Eksisterende teknisk anlegg over under bakken, grunnforhold, eiendomsforhold, reguleringsplan, kulturminner, farlige forhold mv. Grensesnitt mot andre fag og medvirkning i planarbeidet skal avklares.

Landskapsplanen skal sannsynliggjøre at byplangrepet, planfaglige anbefalinger/føringer og de krav som stilles i de juridisk bindende plandokumentene i reguleringsplan kan gjennomføres i videre detaljering. For å sikre at løsningene som planlegges er gjennomførbare bør veiløsninger som vises i landskapsplanen baseres på veigeometri prosjektert av veiplanlegger.

I reguleringsbestemmelsene kan det stilles krav om at hovedløsning/ prinsipper/ arealstørrelser vist i landskapsplanen, skal legges til grunn for utarbeidelse av teknisk plan, utomhusplan eller situasjonsplan. Landskapsplanen kan også benyttes som illustrasjonsplan.

Hensikten med landskapsplanen er bl.a.:

- Utredning og dokumentasjon av landskapstilpasning av bebyggelse og landskapsutforming av bygulvet (dvs. alle utearealer, både offentlige og private), både innenfor planområdet og koblingen mot tilstøtende områder.
- Sikre bærekraftig overvannshåndtering for hele området. Overvannsløsninger skal være en integrert del av landskapsutformingen.
- Sikre og styrke bynatur og biologisk mangfold.
- Sikre at det kan etableres store trær innenfor området.
- Sikre høy landskapsarkitektonisk kvalitet og byrom som gir god by- og bokvalitet med gode ale møteplasser, tilpasset ulike brukere til ulike tider av døgnet og til ulike årstider.
- Sikre at krav til MUA blir tilfredsstillt.
- Sikre realistiske/gjennomførbare løsninger og tilfredsstillende areal til nødvendige funksjoner.

Landskapsplanens detaljeringsgrad skal tilpasses plannivået og behovet for avklaringer. Den kan bl.a. vise:

- Utforming av landskap med gater, plasser, gangareal, sykkelanlegg, uteoppholdsareal, lekearealer, gjerder, murer, trapper, ramper, grøntanlegg og bevaringsområder innenfor angitt planavgrensning og kobling mot tiliggende områder.
- Omsøkt tiltak og eventuell eksisterende bebyggelse.
- Viktige grenser: Reguleringsgrenser, eiendomsgrenser, byggegrenser, mv.
- Avkjørsler med sikotlinjer, herunder nedkjøring/ innkjøring til parkeringsanlegg.
- Areal til parkering og snuplass for bil på overflaten.
- Areal til varelevering.
- Sykkelparkering (ca. arealbehov og lokalisering).
- Lekeplassutstyr og annen møblering angitt med type funksjon og omfang.
- Avfallshåndtering og brannbiloppstilling (inkl. sikre tilfredsstillende manøvreringsareal / tilkomst).
- Områder for snøopplag.
- Tilstrekkelig areal for drift og framkommelighet av veier, også vinterstid.
- Eksisterende og planlagt terreng samt terrengtilpassing mot naboeiendommene. Illustrert ved snitt og koteplan (0.5 m) som viser eksisterende terreng (heltrukne koter) og framtidig

terreng (stiplede koter). Med kotehøyder for bygninger og tilpasninger til tilgrensende arealer. Koterings skal synliggjøre flomveier og/ eller infiltrasjonsarealer.

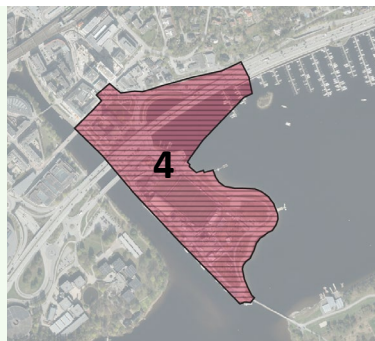
- Flomveier og infiltrasjonsarealer.
- Teknisk anlegg i grunnen, med VA, elektro, fiber, sluk og evt. annet offentlig eller privat anlegg.
- Eksisterende vegetasjon som skal bevares / fjernes og ny vegetasjon. Vegetasjon angis på overordna nivå, som buskfelt, nye trær, bevaring av trær/vegetasjonsflater mv.
- Plassering og utførelse av varige og midlertidige sikringstiltak for eksisterende terreng og vegetasjon med angivelse av type tiltak.
- Overordnet belyningsplan, med plassering av lyspunkt inntegnet i landskapsplanen.
- Eventuell kunst i det offentlige rom.
- Volumer, materialbruk og designprinsipper spesifiseres.
- Universell utforming.
- Areal medregnet til oppfyllelse av krav til uteoppholdsareal.

7.2.5 Terrengmodell

Knyttet til flom og overvann, må det utarbeides detaljerte terrengmodeller av fremtidig terreng som kan brukes som grunnlag inn i hydrodynamiske modellberegninger for å synliggjøre teoretiske flomveier, mulige barrierer for vannet og områder som teoretisk kan være utsatt for vannansamling.

7.3 Områderegulering Kadettangen–Rådhusparken – krav til utredninger, dokumentasjon og prosess

Omfatter byområdet øst for Sandvikselva, hvor viktige offentlige områder blir liggende på hver sin side av ny hovedlokalvei. Byområdet skal knytte Sandvika by til fjorden, koble byen til kyststien mot Sjøholmen – Høvik, samtidig som den nye hovedlokalveien må innpasses som en del av ny urban sjøfront.



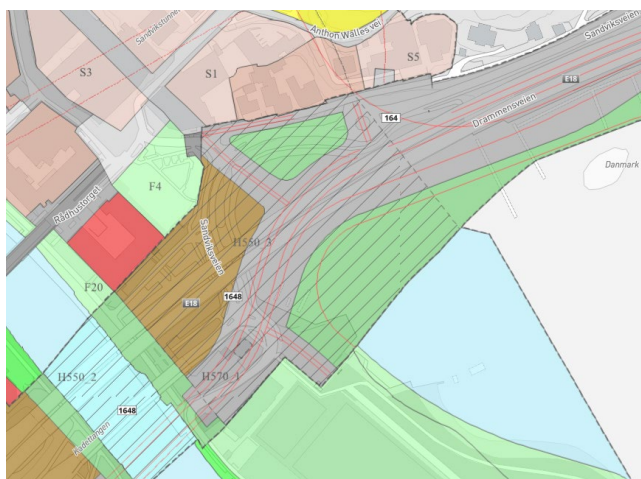
7.3.1 Hensikt med planen

Planen skal tilrettelegge for en helhetlig utvikling som bygger opp under byplangrepet i kapittel 4, planfaglige anbefalinger og føringer i kapittel 7.1 og overordnede mål for utviklingen av Sandvika sjøfront.

Viktige elementer i planen er:

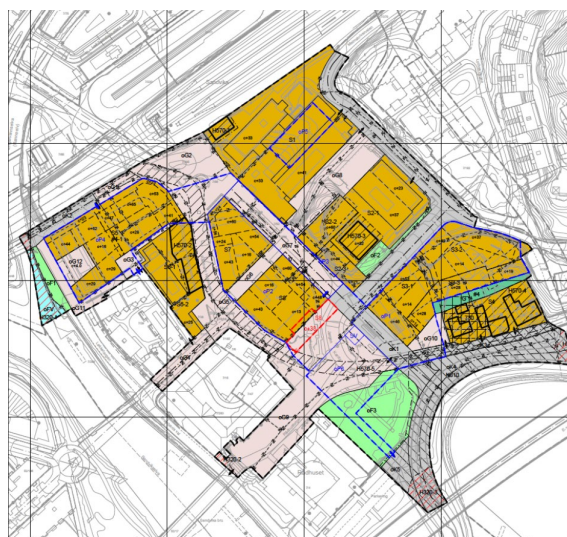
- Avklare framtidig utvikling av Kadettangen, herunder utrede alternative konsepter for framtidig byutvikling på indre del av Kadettangen.
- Etablering av et aktivt og tilgjengelig fjordtorg/ -amfi ved Malmskriverbukta som skal koble Sandvika sentrum øst og Rådhuset til fjorden.
- Avklare ulike trafikkstrømmer, parkeringsforhold og overganger til byens storstue Rådhusstorget.
- Ivareta og styrke koblingen mellom kulturmiljøet Malmskrivergården–Malmskriverbukta og Gamle Drammensvei som ferdselsminne.
- Restaurering av sjøbunnen - som del av forpliktelsen om forbedring av miljøtilstanden i Oslofjorden.
- Legge til rette for en allment tilgjengelig kyststi Malmskriverbukta–Lakseberget–Sjøholmen.

Sentrale deler av området rundt Rådhuset i Sandvika er i dag regulert i kommunedelplan for E18 (2014), hvor planen viser et omfattende samferdselsanlegg. Det er behov for en ny områderegulering for dette området, for å samordne og sikre god kobling mellom byen – ny lokalvei og sjøen. Selve utformingen av nytt lokalveisystem skal avklares nærmere i områderegulering for ny E18 Ramstadsletta–Nesbru. Den valgte veiløsningen må koordineres mot en helhetlig områdeutvikling av Kadettangen–Rådhusparken – i tråd med byplangrepet og overordnede mål for utviklingen av Sandvika sjøfront.



Figur 7-17: Utsnitt av kommunedelplan for E18 Lysaker–Ramstadsletta ved indre del av Kadettangen og Rådhusparken.

Den pågående utbyggingen i Sandvika øst bygger på områdereguleringsplan for Sandvika sentrum øst (2017). I tillegg til å skaffe byen flere innbyggere i form av høyhus med næring/kontor på bakkeplan og boliger oppover i etasjene, legger områdereguleringsplanen opp til flere torg og plasser, bilfrie gater og underjordiske parkeringsanlegg. Drammensveien og Malmskrivergården er markert som viktige kulturminner. Jørgen Kanitz gate, som er en ny siktakse ned mot fjorden, har avkjøring direkte fra Sandviksveien. Ny områdereguleringsplan for Rådhuset–Kadettangen må blant annet sikre gode overganger til Rådhuset med tilliggende byrom/park, avklare framkommelighet til eksisterende og framtidig bebyggelse, samt sikre at kulturminnene blir framhevet i bybildet.



Figur 7-18: Områderegulering for Sandvika sentrum øst.

Med E18 i tunnel, åpner det seg muligheter for å etablere et større rekreasjons- og friluftsområde langs Lakseberget. Detaljreguleringsplanen for Lakseberget (2021) legger opp til utfylling, ved å nyttiggjøre masser fra store samferdselsanleggene rundt om. Som et ledd i å styrke kontakten mellom Sandvika–Sjøholmen–Høvikodden legger planen opp til en kyststi langs sjøen som skal være allment tilgjengelig. Selv om kanskje de store utfyllingsplanene for Lakseberget drøyer i tid, må områdereguleringsplanen for Rådhuset - Kadettangen avklare hvordan en slik kyststi kan inngå og springe ut fra fjordtorget/-amfiet innerst i Malmskriverbukta.



Figur 7-19: Reguleringsplan for Lakseberget.

Områdereguleringsplanen bør også vurdere tilgjengelighet til «Danmark».

Etter omfattende utfylling og oppgradering åpnet Fjordparken på Kadettangen i 2020. Utfyllingsarbeidene bygger på reguleringsplan for Kadettangen (1989, men flere senere planendringer og dispensasjoner) som viser at hele tangen er avsatt som friområde, turvei, idrett, gjestebrygge, strand og trafikkområde. Kadettangen er et populært rekreasjonsområde i Sandvika, særlig sommerstid. Idrettsanleggene består av utendørs kunstgress 11-er fotballbane og 7-er bane med flomlys og undervarme, fotballhall med 7-er kunstgressbane, klubbhus med garderober, kjøkken og kontorer, tribuneanlegg for ca. 1000 tilskuere med arrangørkontor, kiosker, garderober, lager og redskapsrom, og en fjernvarmesentral for undervarmen på banene.



Figur 7-20: Reguleringsplan for Kadettangen.

Det er mange barn og unge som har Kadettangen som sin treningsarena.

Prinsippaken om fremtidig utvikling av Sandvika sjøfront (2021) skal over tid, i tillegg til å øke tilgjengeligheten til kystlinjen, frigjøre nye områder for rekreasjon og byutvikling. Prinsippaken legger blant annet opp til reetablering av en blågrønn levende kystlinje både over og under vann, hvor det skal sikres gode gang og sykkel forbindelser og offentlige rom. Det er angitt en allment tilgjengelig kyststi langs hele sjøfronten, mens Kadettangen er avsatt til idrett/kultur og friluftsliv.



Figur 7-21: Illustrasjon fra prinsippaken om Sandvika sjøfront.

Områdereguleringsplanen for Rådhuset–Kadettangen skal gjennom en innledende konseptvurdering avklare hvordan denne sjønære tangen skal brukes og utvikles – med tanke på byutvikling og byliv, avklaringer rundt friluftsliv/ idrettsformål/ kultur, grønstruktur, kobling mot elvepromenaden og de ulike trafikkstrømmer ut til området.

Teknisk infrastruktur:

Anbefalt renovasjonsløsning er avfallssug.

7.3.2 Organisering og prosess

Ettersom området kun omfatter offentlig eide arealer, vil dette være en planprosess som skal gjennomføres i regi av Bærum kommune. Planarbeidet vil kreve utredningsbistand fra faglige rådgivere.

Som del av en forfase skal det gjennomføres et konseptstudie for utvikling av indre del av Kadettangen inkl Sandvika stadion for å undersøke ulike utviklingsmuligheter bredere og danne grunnlag for et konseptvalg som kan legges til grunn i områdereguleringen.

Arbeidet i forfasen skal også ha fokus på forhold og detaljer omkring ny hovedlokalvei som bidrar til å sikre en attraktiv sjøfront med et fjordtorg og en helhetlig landskaps- og bygulvsutforming mellom Sandvika by og fjorden. Arbeidet i forfasen bør også vurdere planavgrensningen for områdereguleringen nærmere, herunder om denne bør inndeles i flere planer.

Tabell 7-1: Organisering og prosess for områderegulering av Kadettangen–Rådhusparken.

Planprosess	Faser i planarbeidet	Deltakere	Tidsrom
1. Forfase	Konseptfase / mulighetsstudie for utvikling av Kadettangen – Rådhusparken, herunder: <ul style="list-style-type: none"> • Utvikling av indre del av Kadettangen inkludert Sandvika stadion • Landskaps- og bygulvsutforming omkring ny hovedlokalvei mot Rådhuset/Sandvika øst og Malmskriverbukta 	Bærum kommune / konsulenter / aktører som skal medvirke	Høsten 2026
2. Oppstart	Varsle oppstart Internt / eksternt	Bærum kommune/aktører som skal medvirke	Vurderes nærmere etter gjennomført forfase
3. Utarbeiding av planforslag	Utarbeiding planforslag, samarbeid med grunneiere og andre	Bærum kommune / konsulenter	Som ovenfor
	Medvirkningsopplegg	Bærum kommune / konsulenter / aktører som skal medvirke	Som ovenfor
	Utredninger/ stedsanalyse	Bærum kommune / konsulenter	Som ovenfor
	ROS	Bærum kommune / konsulenter	Som ovenfor
	1.gangsbehandling planforslag	Planutvalget	Som ovenfor
4. Offentlig ettersyn/ høring	Offentlig ettersyn/ høring	Alle	Som ovenfor
	Folkemøte	Alle	Som ovenfor
	Bearbeiding planforslag	Bærum kommune / konsulenter	Som ovenfor
	2.gangsbehandling i planutvalget	Planutvalget	Som ovenfor
5. 2. gangs behandling/ Vedtak	2.gangsbehandling i Formannskapet	Formannskapet	Som ovenfor
	2.gangsbehandling i Formannskapet	Formannskapet	Som ovenfor

7.3.3 Temaer som skal utredes i konseptfasen for utvikling av indre del av Kadettangen, inkludert Sandvika stadion

Det skal utredes ulike konsepter for utvikling av indre del av Kadettagene inkl. Sandvika stadion innenfor rammene av byplangrepet for Sandvika sjøfront. Det vil være en oppfølging av lokaliseringstudningen som skal gjøres i forbindelse med områderegulering for Hamang.

Aktuelle konsepter kan være:

1. Videreutvikle kadettangen for idrett, kultur og fritid.
2. Beholde dagens fotballbanekapasitet og en idrettshall/ idrettens hus. Vurdere utbyggingspotensial for handel, service, kontor og boliger
3. Dagens idrettsinfrastruktur fjernes, og Kadettangen utvikles med annen arealbruk, eksempelvis handel, service, kontor og boliger. Ingen større idrettsanlegg (definert som anlegg som krever mer enn 2 000 m² grunnflate) skal legges til området

7.3.4 Temaer som skal utredes i områdereguleringsplanen

Tabell 7-2: Oversikt over fagtemaer som skal utredes i områdereguleringsplan for indre del av Kadettangen.

Plan- og utredningstemaer	Temaer som skal undersøkes	Temaer som skal konsekvensutredes
Overordnede planer og retningslinjer inkludert nasjonalt fastsatte miljømål	X	
Overordnet stedsutvikling <ul style="list-style-type: none"> • Forhold til tilgrensende område og koblinger til eksisterende by- og tettstedsstruktur • Landskap og topografi • Arealbruk og formål 	X X X	X
Bebyggelse og byrom <ul style="list-style-type: none"> • Gate- og byromsstruktur • Aktive førsteetasjer, byliv, torg og møteplasser • Park og grønt arealer, friluftsområder, kyststi • Bebyggelsesstruktur • Utnyttelse og høyder • Arkitektur / estetikk • Forhold kulturminner 	X X X X X X X	
Teknisk infrastruktur og infrastruktur under bakken	X	
Vann, avløp, overvann og flom (Kapasitet på avløpsnett må vurderes under samlet vann-, overvanns- og avløpsplan)	X	
Grunnforhold/ geoteknikk/hydrologi	X	
Trafikk og mobilitet		

Plan- og utredningstemaer	Temaer som skal undersøkes	Temaer som skal konsekvensutredes
<ul style="list-style-type: none"> Trafikk, adkomst og parkeringsforhold, trafikale virkemidler for bil- og parkeringsreduksjon i Sandvika sentrum Bylogistikk: kjøremønstre, nød og nytte, renovasjon, eksisterende parkeringskjellere mv. Mobilitet; gange, sykkel og kollektiv Havnelogistikk: dypvannskai, farvann Kyststi 	X X X	X
Støy og luftforurensing *	X	X
Stedsidentitet og kulturminner	X	X
Naturmangfold og blågrønnstruktur ** <ul style="list-style-type: none"> Naturverdier land/ sjø Naturmangfold land/ sjø Grønnstruktur Vannveier og flom Vannmiljø*** Naturrestaurering Utfylling i sjø Massehåndtering 	X X X X X X X X	X X X X X X
Klima og miljø <ul style="list-style-type: none"> Miljø og energi Ekstremvær og klimatilpasning Nullutslippsområde Sirkulær økonomi Ytre miljø 	X X X X X	
Folkehelse og friluftsliv <ul style="list-style-type: none"> Bokvalitet Tilgjengelighet til uteområder, idretts-, tur- og friområder Bruk av sjøareal og sjøsikkerhet 	X X X	
Barn og unges oppvekstvilkår <ul style="list-style-type: none"> Møteplasser, lekeområder og fritidstilbud 	X	
Sosial infrastruktur (herunder barnehager, idretts- og aktivitetsanlegg)	x	
Samfunnssikkerhet <ul style="list-style-type: none"> Farer og risikoforhold (ROS) Forurensning Kraftforsyningssikkerhet 	X X	
Realisering av planen/anleggsgjennomføring <ul style="list-style-type: none"> Økonomiske konsekvenser / kostnader Avhengigheter, tomteervervelse og utbyggingsavtaler Utbyggingsfaser, bygge- og anleggsperioden Anleggsgjennomføring og riggområder Permanent og midlertidig erverv 	X X X X X	

*For tema støy og luft må utredninger inkludere:

-Vurdering av samspillseffekter mellom støy og luftforurensning, både i ferdig situasjon og i bygg- og anleggsfasen i tråd med T-1442.

-Anleggsveier hvor omleggingen har en varighet på mer enn to år skal ikke anses som et bygge- og anleggstiltak og skal behandles etter anbefalinger i T-1442, beskrevet i kapittel 5.2.1

**Tema Naturmangfold og blågrønnstruktur: I utredninger skal det gis en beskrivelse både av hvilke avbøtende tiltak som er vurdert, og hvilke tiltak som er innarbeidet i planen

***For tema Vannmiljø må konsekvensutredninger og underlagsanalyser inkludere:

-Vurdering av kumulative effekter av vei, byutvikling, utfyllinger i sjø, småbåthavner, midlertidige anleggsarbeider og fremtidig utbyggingspotensial

-Dokumentere samlet belastning opp mot miljømålene i vannforskriften

-Beskrive avbøtende tiltak som reduserer både anleggs- og driftsfasebelastning (herunder spredning av finstoff, resuspensjon av sedimenter og partikkelbundet forurensning)

Spesielle krav jf. politiske vedtak:

- Det må lages en konseptutredning for sjøarealene – dette må sees i lag med Kommuneplanens arealdel. Kaiplass for øyfergene Rigmor/Rigfar, plassering av gjestebrygge og dypvannskai må undersøkes. Sikkerhet for myke trafikanter og småbåter i sjøområdene skal håndteres i utredningen, hvor reguleringsplanen viderefører prinsippene som legges til grunn i utredningene.
- I videre planarbeid skal ikke-motoriserte sjøtrafikanter prioriteres. Sjøsikkerhet og bruken av vannareal må utredes.
- Det må utredes/klarlegges de helhetlige konsekvensene av alle planlagte utfyllinger i sjø for nåværende dyreliv i Sandviksbukta.
- Det utredes hvordan Henie-Onstad kunstsenter kan knyttes sterkere til Sandvika og sjøfronten, bl.a. gjennom en sjøpromenade hvor kunst og kultur forbinder Henie Onstad med Kadettangen og Sandvika.

7.4 Områderegulering Kjørbo–Sandvika vest – krav til utredninger, dokumentasjon og prosess

Omfatter et større byområde vest for Sandvikselva med et stort transformasjons og byutviklingspotensial som følge av ny E18 i tunnel mellom Ramstadsletta og Nesbru. Området er i dag beslaglagt av arealkrevende samferdselsanlegg, men har også unike kvaliteter med naturområder langs fjorden og kulturmiljøet omkring Kjørbo gård. Sandvika Storsenter (ny del) og Thon hotell Oslofjord ligger også innenfor området.



7.4.1 Hensikt med planen

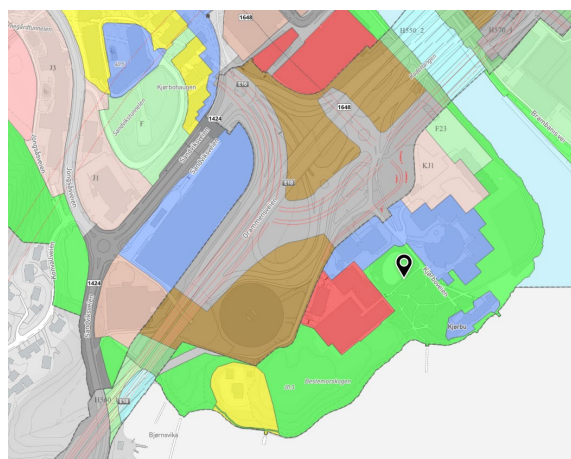
Planen skal tilrettelegge for en helhetlig utvikling som bygger opp under byplangrepet i kapittel 4, planfaglige anbefalinger og føringer i kapittel 7.1 og overordnede mål for utviklingen av Sandvika sjøfront.

Viktige elementer i planen er

- Avklare framtidig arealbruk med bymessig funksjonsblanding og attraktive, helsefremmende og varierte boliger.
- Tilrettelegge for en helhetlig bystruktur med bymessige gater og et nettverk av forbindelser.
- Tilrettelegge et for et sammenhengende bygulv med varierte byrom for lek, opphold, aktivitet og byliv.
- Ivareta og styrke natur- og kulturverdiene.
- Avklare utbyggingsfaser, herunder hva som kan bygges ut før ny E18 og nytt lokalveisystem er etablert.

Området er i dag regulert i kommunedelplan for E18 fra 2014 og kommunedelplan for Sandvika fra 2004, som i hovedsak avsetter store samferdselsanlegg, offentlig formål, kontor, sentrumsformål og grønnstruktur. Det er behov for en ny områderegulering for dette området å avklare en bymessig utvikling med boliger og større funksjonsblanding innenfor eksisterende byggeområder og veiarealer som frigjøres gjennom E18-tiltaket. Selve utformingen av nytt lokalveisystem skal avklares nærmere i områderegulering for ny E18 Ramstadsletta–Nesbru (plan 1). Den valgte veiløsningen må koordineres mot en helhetlig områdeutvikling av Kjørbo–Sandvika vest i tråd med byplangrepet og overordnede mål for utviklingen av Sandvika sjøfront.

Området har store naturverdier på land og i vann som må ivaretas og hensyntas, herunder



Figur 7-22: Kommunedelplan for E18 og kommunedelplan for Kjørbo–Sandvika vest.

Bjørnsvika, Kjørboparken, Bestemorskogen og kantsoner mot Sandvikselva.

Teknisk infrastruktur:
Anbefalt renovasjonsløsning er avfallssug.

7.4.2 Organisering og prosess

Området omfatter både større privateide utbyggingsarealer og offentlig eide samferdselsarealer. Det kan være aktuelt med både områderegulering i kommunal regi, privat regi eller et offentlig privat plansamarbeid. Dette må avklares nærmere av Bærum kommune før formell oppstart av planarbeidet igangsettes.

Som følge av behov for tidlig koordinering mot Statens vegvesen sin reguleringsplan for E18 (plan 1) som har stram framdrift, anbefales det at det startes med en forfase der det utarbeides et skisseprosjekt/forprosjekt før planprosessen for områdereguleringen formelt starter opp. Arbeidet i forfasen skal ha fokus på forhold og detaljer omkring ny hovedlokalvei som bidrar til å sikre et attraktivt by- og boligområde med en helhetlig landskaps- og bygulvsutforming der den nye hovedlokalveien inngår som en bymessig gate. Arbeidet i forfasen bør også vurdere planavgrensningen for områdereguleringen nærmere, herunder om denne bør inndeles i flere planer.

Forfasen kan gjennomføres som et offentlig – privat samarbeid.

Tabell 7-3: Organisering og prosess for områderegulering av Kjørbo–Sandvika vest.

Planprosess	Faser i planarbeidet	Deltakere	Tidsrom
1. Forfase	Mulighetsstudie for bystruktur, bylogistikk og landskaps- og bygulvsutforming Må utarbeides i to alternativer tilpasset foreliggende alternativer for ny hovedlokalvei i dette området.	Grunneierne med konsulenter – samarbeid / koordinering med Bærum kommune	2026
2. Oppstart	Varsle oppstart Internt / eksternt	Avhenger av valg av planform	Vurderes nærmere etter gjennomført forfase
3. Utarbeiding av planforslag	Utarbeiding planforslag	Avhenger av valg av planform	Som ovenfor
	Medvirkningsopplegg	Avhenger av valg av planform	Som ovenfor
	Utredninger/ stedsanalyse	Avhenger av valg av planform	Som ovenfor
	ROS	Avhenger av valg av planform	Som ovenfor
	1.gangsbehandling planforslag	Planutvalget	Som ovenfor
4. Offentlig ettersyn/ høring	Offentlig ettersyn/ høring	Alle	Som ovenfor
	Folkemøte	Alle	Som ovenfor
	Bearbeiding planforslag	Avhenger av valg av planform	Som ovenfor
	2.gangsbehandling i planutvalget	Planutvalget	Som ovenfor
5. 2. gangs behandling/ Vedtak	2.gangsbehandling i Formannskapet	Formannskapet	Som ovenfor
	2.gangsbehandling i Formannskapet	Formannskapet	Som ovenfor

7.4.3 Temaer som skal utredes

Tabell 7-4: Oversikt over fagtemaer som skal utredes i områdereguleringsplan for Kjørbo–Sandvika vest.

Plan- og utredningstemaer	Temaer som skal undersøkes	Temaer som skal konsekvensutredes
Overordnede planer og retningslinjer inkludert nasjonalt fastsatte miljømål	X	
Overordnet stedsutvikling <ul style="list-style-type: none"> • Forhold til tilgrensende område og koblinger til eksisterende by- og tettstedsstruktur • Landskap og topografi • Arealbruk og formål, boligtyper • Handel og næringsutvikling 	X X X X	X X
Bebyggelse og byrom <ul style="list-style-type: none"> • Gate- og byromsstruktur * • Aktive førsteetasjer, byliv, torg og møteplasser * • Park og grønt arealer • Bebyggelsesstruktur • Utnyttelse og høyder • Typologi • Arkitektur / estetikk 	X X X X X X X	
Teknisk infrastruktur og infrastruktur under bakken	X	
Vann, avløp, overvann og flom (Kapasitet på avløpsnett må vurderes under samlet vann-, overvanns- og avløpsplan)	X	
Grunnforhold/ geoteknikk/hydrologi	X	
Trafikk og mobilitet <ul style="list-style-type: none"> • Trafikk, adkomst og parkeringsforhold, trafikale virkemidler for bil- og parkeringsreduksjon i Sandvika sentrum • Bylogistikk: Nød og nytte, renovasjon mv. • Mobilitet; gange, sykkel og kollektiv, inkl. kartlegging av snarveier og uformelle forbindelser • Kyststi 	X X X X	X
Støy og luftforurensing **	X	X
Stedsidentitet og kulturminner	X	X
Naturmangfold og blågrønnstruktur **** <ul style="list-style-type: none"> • Naturverdier • Naturmangfold • Grønnstruktur • Vannveier og flom • Vannmiljø*** • Naturrestaurering • Utfylling i sjø • Massehåndtering 	X X X X X X X X	X X X X X X

Plan- og utredningstemaer	Temaer som skal undersøkes	Temaer som skal konsekvensutredes
Klima og miljø		
• Miljø og energi	X	
• Ekstremvær og klimatilpasning	X	
• Nullutslippsområde	X	
• Sirkulær økonomi	X	
• Ytre miljø	X	
Folkehelse og friluftsliv		
• Bokvalitet	X	
• Tilgjengelighet til uteområder, tur- og friområder	X	
Barn og unges oppvekstvilkår		
• Møteplasser, lekeområder og fritidstilbud	X	
Sosial infrastruktur (herunder barnehager, idretts- og aktivitetsanlegg)	X	
Samfunnsikkerhet		
• Farer og risikoforhold (ROS)	X	
• Forurensning	X	
• Kraftforsyningssikkerhet		
Realisering av planen/anleggsgjennomføring		
• Økonomiske konsekvenser / kostnader	X	
• Avhengigheter, tomteervervelse og utbyggingsavtaler	X	
• Utbyggingsfaser, bygge- og anleggsperioden	X	
• Anleggsgjennomføring og riggområder	X	
• Permanent og midlertidig erverv	X	

*Merk: Dersom alternativ 2 for nytt lokalveisystem velges i reguleringsplanen for E18 (plan 1) må områderegulering Kjørbo – Sandvika vest avklare og regulere Sandviksveien vest som byggate

**For tema støy og luft må utredninger inkludere:

-Vurdering av samspillseffekter mellom støy og luftforurensning, både i ferdig situasjon og i bygg- og anleggsfasen i tråd med T-1442.

-Anleggsveier hvor omleggingen har en varighet på mer enn to år skal ikke anses som et bygge- og anleggstiltak og skal behandles etter anbefalinger i T-1442, beskrevet i kapittel 5.2.1

***For tema vannmiljø må konsekvensutredninger og underlagsanalyser inkludere:

-Vurdering av kumulative effekter av vei, byutvikling, utfyllinger i sjø, småbåthavner, midlertidige anleggsarbeider og fremtidig utbyggingspotensial

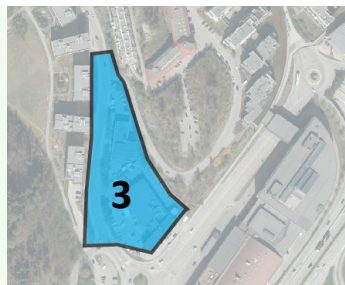
-Dokumentere samlet belastning opp mot miljømålene i vannforskriften

-Beskrive avbøtende tiltak som reduserer både anleggs- og driftsfasebelastning (herunder spredning av finstoff, resuspensjon av sedimenter og partikkelbundet forurensning)

****Generelt krav: I utredninger skal det gis en beskrivelse både av hvilke avbøtende tiltak som er vurdert, og hvilke tiltak som er innarbeidet i planen

7.5 Detaljreguleringsplan Sandviksveien 183 og Jongsåsveien 3 – krav til utredninger, dokumentasjon og prosess

Omfatter et transformasjons- og byutviklingsområde på nordsiden av Sandviksveien i Sandvika vest. Området består i dag av to frittstående næringsbygg med tilhørende utendørs parkeringsarealer



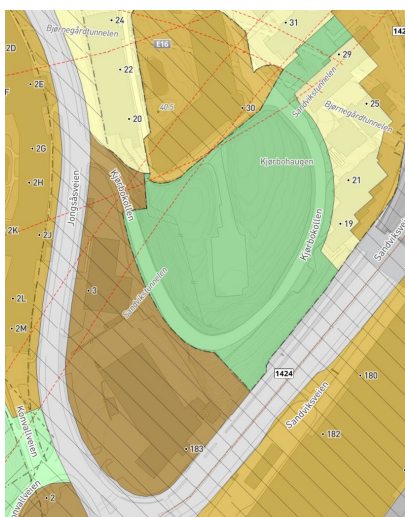
7.5.1 Hensikt med planen

Planen skal tilrettelegge for en helhetlig utvikling som bygger opp under byplangrepet i kapittel 4, planfaglige anbefalinger og føringer i kapittel 7.1 og overordnede mål for utviklingen av Sandvika sjøfront.

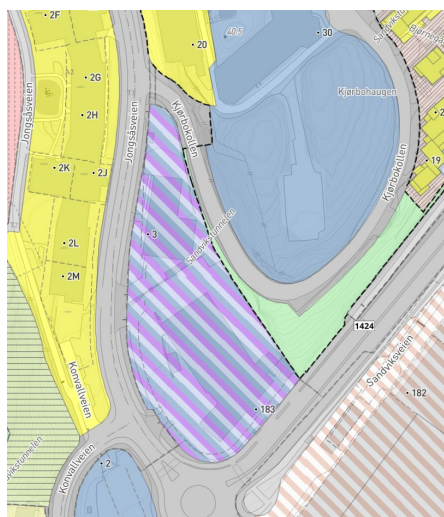
Viktige elementer i planen er

- Avklare framtidig arealbruk med bymessig funksjonsblanding og attraktive, helsefremmende og varierte boliger.
- Tilrettelegge for en utbygging som inngår i en helhetlig bystruktur, bygger opp under Sandviksveien som bymessig gate og sikrer nye forbindelser i et bymessig nettverk.
- Tilrettelegge et for et sammenhengende bygulv med varierte utearealer for lek, opphold, aktivitet og byliv.
- Hensynta natur- og landskapsverdiene på Kjorbokollen.

Området er i dag avsatt til fremtidig sentrumsformål i kommuneplanens arealdel og forretning/fontor/industri i gjeldende reguleringsplan for Jongsåsveien, søndre del fra 1989. Det er behov for ny regulering for å avklare bymessig utvikling med boliger og funksjonsblanding.



Figur 7-23: Utsnitt fra Kommuneplanens arealdel for Jongsåsveien, søndre del.



Figur 7-24: Utsnitt fra reguleringsplan for Jongsåsveien, søndre del (1989).

Teknisk infrastruktur

Ifølge Bærum kommunes avfallstekniske norm skal avfallssug vurderes for nye boligområder med mer enn ca. 300 boenheter. Dette kravet regnes imidlertid som urealistisk for området Jongsåsveien, fordi det vil bli for teknisk krevende å koble området til terminal T4, som vil bli plassert øverst i Leif Larsens vei.

7.5.2 Organisering og prosess

Området omfatter et privateid utbyggingsområde som skal avklares gjennom en privat detaljreguleringsplan.

Som følge av behov for tidlig koordinering mot Statens vegvesen sin reguleringsplan for E18 (plan 1) som har stram framdrift, anbefales det at det startes med en forfase i privat regi der det utarbeides et skisseprosjekt/forprosjekt før planprosessen for detaljreguleringen formelt starter opp. Arbeidet i forfasen bør ha et spesielt fokus på forhold og detaljer inntil nytt lokalveisystem som kan bidra til å sikre god koordinering mellom byutviklingsområdet og E18-tiltaket med vekt på å finne bymessige løsninger.

Tabell 7-5: Organisering og prosess for detaljreguleringsplan for Sandviksveien 183 og Jongsåsveien 3.

Planprosess	Faser i planarbeidet	Deltakere	Tidsrom
1. Forfase	Mulighetsstudie for bebyggelse og kantsoner mot nytt lokalveisystem Bør utarbeides i to alternativer tilpasset foreliggende alternativer for ny hovedlokalvei i dette området.	Grunneierne med konsulenter	2026-2027?
2. Oppstart	Varsle oppstart Internt / eksternt	Arbeidsgruppe/ prosjektgruppe	Vurderes nærmere etter gjennomført forfase
3. Utarbeiding av planforslag	Utarbeiding planforslag		Som ovenfor
	Medvirkningsopplegg	Arbeidsgruppe/ prosjektgruppe/ konsulenter	Som ovenfor
	Utredninger/ stedsanalyse	Arbeidsgruppe/ prosjektgruppe, alternativt konsulent	Som ovenfor
	ROS	Arbeidsgruppe/ prosjektgruppe	Som ovenfor
	1.gangsbehandling planforslag	Planutvalget	Som ovenfor
4. Offentlig ettersyn/ høring	Offentlig ettersyn/ høring	Alle	Som ovenfor
	Folkemøte	Alle	Som ovenfor
	Bearbeiding planforslag	Avhenger av valg av planform	Som ovenfor
	2.gangsbehandling i planutvalget	Planutvalget	Som ovenfor
5. 2. gangs behandling/ Vedtak	2.gangsbehandling i Formannskapet	Formannskapet	Som ovenfor
	2.gangsbehandling i Formannskapet	Formannskapet	Som ovenfor

7.5.3 Temaer som skal utredes

Tabell 7-6: Oversikt over fagtemaer som skal utredes i detaljreguleringsplan for Sandviksveien 183 og Jongsåsveien 3.

Plan- og utredningstemaer	Temaer som skal undersøkes	Temaer som skal konsekvensutredes
Overordnede planer og retningslinjer Inkludert nasjonalt fastsatte miljømål	X	
Overordnet stedsutvikling <ul style="list-style-type: none"> • Forhold til tilgrensende område og koblinger til eksisterende by- og tettstedsstruktur • Landskap og topografi • Arealbruk og formål, boligtyper • Handel og næringsutvikling 	X X X X	X
Bebyggelse og byrom <ul style="list-style-type: none"> • Gate- og byromsstruktur * • Aktive førsteetasjer, byliv, torg og møteplasser • Park og grønt arealer • Bebyggelsesstruktur • Utnyttelse og høyder • Typologi • Arkitektur / estetikk 	X X X X X X X	
Teknisk infrastruktur og infrastruktur under bakken	X	
Vann, avløp, overvann og flom (Kapasitet på avløpsnett må vurderes under samlet vann-, overvanns- og avløpsplan)	X	
Grunnforhold/ geoteknikk/hydrologi	X	
Trafikk og mobilitet <ul style="list-style-type: none"> • Trafikk, adkomst og parkeringsforhold, trafikale virkemidler for bil- og parkeringsreduksjon i Sandvika sentrum • Bylogistikk: Nød og nytte, renovasjon mv. • Mobilitet; gange, sykkel og kollektiv 	X X X	X
Støy og luftforurensing **	X	X
Stedsidentitet og kulturminner	X	
Naturmangfold og blågrønnstruktur *** <ul style="list-style-type: none"> • Naturverdier • Naturmangfold • Grønnstruktur • Vannveier og flom • Vannmiljø • Naturrestaurering • Massehåndtering 	X X X X X X X	
Klima og miljø <ul style="list-style-type: none"> • Miljø og energi • Ekstremvær og klimatilpasning 	X X	

Plan- og utredningstemaer	Temaer som skal undersøkes	Temaer som skal konsekvensutredes
<ul style="list-style-type: none"> • Nullutslippsområde • Sirkulær økonomi • Ytre miljø 	X X X	
Folkehelse og friluftsliv <ul style="list-style-type: none"> • Bokvalitet • Tilgjengelighet til uteområder, tur- og friområder 	X X	
Barn og unges oppvekstvilkår <ul style="list-style-type: none"> • Møteplasser, lekeområder og fritidstilbud 	X	
Sosial infrastruktur (herunder barnehager)	x	
Samfunnsikkerhet <ul style="list-style-type: none"> • Farer og risikoforhold (ROS) • Forurensning • Kraftforsyningssikkerhet 	X X	
Realisering av planen/anleggsgjennomføring <ul style="list-style-type: none"> • Avhengigheter, tomteervervelse og utbyggingsavtaler • Utbyggingsfaser, bygge- og anleggsperioden • Anleggsgjennomføring og riggområder • Permanent og midlertidig erverv 	X X X X	

*Merk: Dersom alternativ 2 for nytt lokalveisystem velges i reguleringsplanen for E18 (plan 1) må områderegulering Kjørbo – Sandvika vest avklare og regulere Sandviksveien vest som byggate

**For tema støy og luft må utredninger inkludere:

-Vurdering av samspillseffekter mellom støy og luftforurensning, både i ferdig situasjon og i bygg- og anleggsfasen i tråd med T-1442.

-Anleggsveier hvor omleggingen har en varighet på mer enn to år skal ikke anses som et bygg- og anleggstiltak og skal behandles etter anbefalinger i T-1442, beskrevet i kapittel 5.2.1

***Tema Naturmangfold og blågrønnstruktur: I utredninger skal det gis en beskrivelse både av hvilke avbøtende tiltak som er vurdert, og hvilke tiltak som er innarbeidet i planen

7.6 Detaljregulering Sjøholmen – spesielle krav til utredninger, dokumentasjon og prosess

Omfatter arealer på sørsiden av dagens E18 / ny hovedlokalvei med verneverdig bebyggelse og et større område med grønnstruktur og naturverdier. Bygningene inneholder i dag et privatdrevet kulturhus, Bærum alternative skole, Sandviksbukta, Sjøholmen maritime senter som gi opplæring i sjøvett og maritime ferdigheter for skoleelever m.m.



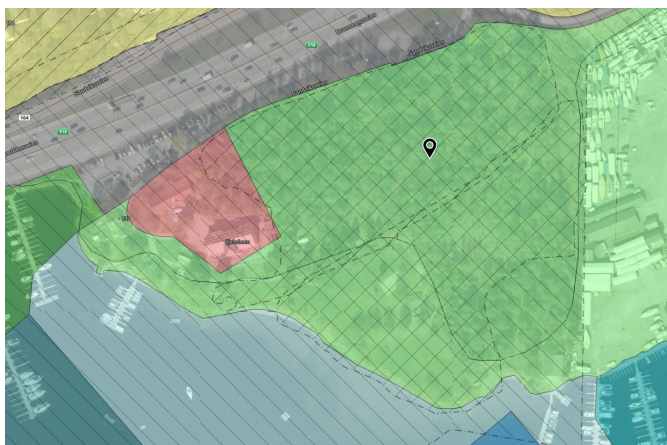
7.6.1 Hensikt med planen

Sjøholmen skal opprettholde dagens bruk og funksjon og tilpasses mot øvrig utvikling av Sandvika Sjøfront iht. byplangrepet i kapittel 4, planfaglige anbefalinger og føringer i kapittel 7.1 og overordnede mål for utviklingen av Sandvika sjøfront. Området har store naturverdier med behov for kartlegging og restaurering.

Planen skal ha særlig fokus på å sikre viktige hensyn og verdier for kultur, natur og vannmiljø, og områdets verdi som rekreasjonsområde for byen og læringsarena for barn og unge. Eventuell tilrettelegging for allmennheten må ikke gå på bekostning av naturverdiene.

Nærmere rammer for regulering, herunder behov og rammer for konsekvensutredning må avklares i oppstartsmøte og ta utgangspunkt i gjeldene overordnede rammer.

Området er i dag uregulert og har derfor behov for reguleringsmessig avklaring og sikring. I kommuneplanens arealdel er området avsatt til offentlig formål og grønnstruktur/turdrag.



Figur 7-25: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel ved Sjøholmen.