

Høvik 05.12.2022

Bærum kommune
e-post: post@baerum.kommune.no

Innspill til Kommuneplanens arealdel
Sak 22/18376

Innspill til Kommuneplanens arealdel 2022-2042 i Bærum kommune.
Sak 22/18376

Avsender av innspillet er Grunneierforum Høvik, en grunneiergruppe bestående av Centra Høvik Eiendom AS og Bane NOR Eiendom AS. Gruppen kontrollerer samlet majoriteten av eiendommene i Høvik sentrum. Konsulent er Rodeo arkitekter as og Rambøll.

Kontaktperson på vegne av grunneiergruppen

Arne S. Eriksen
arne.eriksen@centragruppen.no

Kontaktperson på vegne av konsulent

Magnus Jørgensen
mj@rodeo-arkitekter.no

INNLEDNING

Som de største grunneierne i Høvik sentrumsområde, ønsker Grunneierforum Høvik å gi innspill i forbindelse med revisjon av kommuneplanens arealdel (KPA) i Bærum kommune. Grunneierforum Høvik mener høringsutkastet til KPA generelt har mange forbedringer og gode ambisjoner for en fremtidsrettet og bærekraftig utvikling av kommunen. Samtidig opplever vi at de overordnede føringene som ligger i *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus* ikke følges opp for Høvik sentrumsområde. Rammene og ambisjonene som beskrives for utvikling av Høvik oppleves for passive og med større fokus på dagens situasjon fremfor en langsiktig, fremtidsrettet utvikling.

Høvik er blant de sentrumsområdene i Vestkorridoren som er identifisert til byutvikling når ny E18 er på plass. Legging av E18 i tunnel forbi Høvik endrer forutsetningene for sentrumsutvikling rundt stasjonen betraktelig. Fornebubanen vil, med forbindelser i Lysaker og Skøyen, bidra til at sentrumsområdene langs jernbanen i Bærum vil øke i sin betydning på et regionalt plan. BaneNOR har ambisjon om å øke frekvensen på avganger fra Høvik stasjon til 10-minuttersavganger innen 2030.

Høvik sentrumsområde har et stort utviklingspotensial som bør utnyttes til bymessig utvikling med sentrumsfunksjoner, arbeidsplasser og boligutvikling som bedre svarer ut de overordnede nasjonale og regionale føringene og den generelle utviklingen av Oslo-regionen som bo- og arbeidsmarked. Føringene for utviklingen av Høvik som beskrives i høringsutkastet til KPA gjenspeiler ikke disse målsettingene i tilstrekkelig grad.

Overordnede føringar og de investeringer som gjøres i E18 og Høvik-tunnelen tilsier at utviklingen av Høvik gis en høyere prioritet som vekstområde i kommunen. Slik det er beskrevet i høringsutkastet til KPA fremstår grad av utnytting og foreslåtte bygningshøyder i Høvik sentrum så begrensende for utviklingen at det oppleves å være i strid med nasjonale og regionale føringar. Forestående planarbeid og utredninger av Høvik sentrum må gis større handlingsrom til å utforske potensialet i sentrumskarakter, grad av utnyttelse, høyder, formål og mobilitetskonsept.

Grunneierforum Høvik er også bekymret for at veimyndighetenes prioriteringer av fremkommelighet for bil fremfor gode rammebetingelser for stedsutvikling er til hinder for å oppfylle målsettingene om nullvekstmål for biltrafikk og prioritering av trygge oppvekstmiljøer og prioritering av kollektiv, sykkel og gange.

Dette høringsinnspillet beskriver overordnede føringar som skal legges til grunn for utviklingen av Høvik sentrumsområde og hvor vi mener disse ikke følges opp i kommuneplanens arealdel.

OVERORDNET

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus ble vedtatt av Fylkestinget 14.12.2015. Utgangspunktet for Regional plan er prognoser som viser at folketallet kan øke med 350 000 de neste 20 årene. Flere mennesker betyr behov for flere boliger, flere arbeidsplasser og bedre transportløsninger. De overordnede målene med planen er å konsentrere ny bebyggelse i

de prioriterte utviklingsområdene for å spare grønne arealer, møte boligbehovet, oppnå bedre kollektivtransport, bedre lokale tilbud, enklere hverdag og bedre folkehelse, samt en bedre balanse i transportsystemet og bredere arbeidsplassstilbud flere steder i regionen.

Regional plan legger vekt på at alle aktører må bidra. Offentlige myndigheter må legge til rette for valg som tjener både den enkelte og samfunnet, og som leder til en kursendring i utviklingen. Dette inkluderer at Statens bidrag i kollektivtransporten i regionen må styrkes. De statlige sektorenes areal- og transportpolitikk bør støtte utbygging i tråd med planen, og unngå å bruke innsigelsesinstituttet der planen følges opp. De fylkeskommunale oppgavene knyttet til kollektivtransport, veier og arealpolitikk innrettes etter planen, og til støtte for statlige og kommunale oppgaver. Kommunene skal innrette sin arealplanlegging etter den regionale planen, med tilrettelegging for konsentrert utbygging noen steder og minst mulig spredt utbygging.

Høvik ligger midt mellom Sandvika og Lysaker og er i regional plan en del av bybåndet. Bybåndet er det sammenhengende bebygde området mellom Oslo, Lillestrøm, Ski og Asker. Det overordnede målet er å utvikle bybåndet med bedre sammenhenger i bystrukturen og høy utnyttning av kollektivtransport. Høvik er en stasjonsby og er markert som del av et kollektivnettverk i bybåndet som gir mange reisemuligheter.

Strategien for bybåndet innebærer at

- *Bybåndet skal ta en høy andel av veksten i befolkning og arbeidsplasser. Utbygging bør først og fremst skje i gangavstand til banestasjoner eller langs høyfrekvente busstraseer, og ha høy arealutnyttelse.*
- *Det bør utvikles lokale sentrumsområder.*
- *Småhusområder tett på banestasjoner bør vurderes for tett byutvikling fremfor «eplehagefortetting».*
- *Det er nødvendig med videre samarbeid mellom kommunene i bybåndet om felles areal- og transportstruktur.*

Grunneierforum Høvik forventer at Bærum kommunes kommuneplan følger opp føringene i regional plan. Det henvises til uttalelse fra Statsforvalteren i Oslo og Viken til høring av *Detaljregulering for Snoveien 17-19 med flere*, datert 01.06.2022:

«Vi har følgende konkrete merknader knyttet til nasjonale og viktige regionale interesser:

Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus legger en rekke føringer for arealutviklingen i regionen. Et av planens hovedmål er at utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt og basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur. I planen defineres et utvalg steder som prioriterte vekstområder. De prioriterte vekstområdene er Oslo by, de regionale byene, bybåndet og prioriterte lokale byer og tettsteder. Det er knyttet egne retningslinjer til de forskjellige vekstområdene. Detaljregulering for Snoveien ligger innenfor bybåndet.

Bybåndet defineres som det sammenhengende byområdet mellom Oslo og Asker, Lillestrøm og Ski. Planen legger opp til at Bybåndet skal ta en høy andel av veksten i befolkning og arbeidsplasser. Utbygging i disse områdene bør skje i gangavstand til banestasjoner eller langs høyfrekvente busstraseer, og ha høy arealutnyttelse. Videre kommer det frem at langs bybåndet skal det være en områdeutnyttelse på 80-100 % i gangavstand til skinnegående kollektivtransport. 100 % områdeutnyttelse tilsvarer 150-250 % BRA.

Boligene foreslås oppført i umiddelbar nærhet til Høvik stasjon, med en områdeutnyttelse 120 % BRA inkludert gangforbindelse. Kommunen har valgt en lavere arealutnyttelse med oppføring av ca. 170 boenheter bestående fortrinnsvis av blokkbebyggelse (tilsvarende 4 etasjer) og rekkehusbebyggelse. I så sentrale områder bør det planlegges for en høyere utnyttelse, og vi anbefaler at utnyttelsen økes i tråd med regional plan. I Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging kommer det også frem at man skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet.»

Områderegulering for E18 Lysaker – Ramstadsletta med tverrforbindelsen Fornebu – Gjønnnes

Reguleringsplan for E18 ble vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 08.09.2017. Målene for transportsystemet i Vestkorridoren er utformet med bakgrunn i de nasjonale målene i NTP 2010-2019 og hensynet til de primære interessentene. Det overordnede samfunns målet er beskrevet som følger: *Utviklingen av arealbruk og transportsystem på veg skal forbedre tilgjengeligheten til viktige reisemål og legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativer til bil. Tiltakene skal redusere trafikkskapte miljøproblemer i Vestkorridoren og redusere bilbruken. Dette underbygges av nullvekstmålet som sier at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.*

Effektmålene for E18-utbyggingen sier at det skal tilrettelegges for økt andel reiser med miljøvennlige transportmiddel og at det skal tilrettelegges for konsentrert utbygging av boliger, arbeidsplasser og service i viktige knutepunkt. Videre heter det at man skal begrense

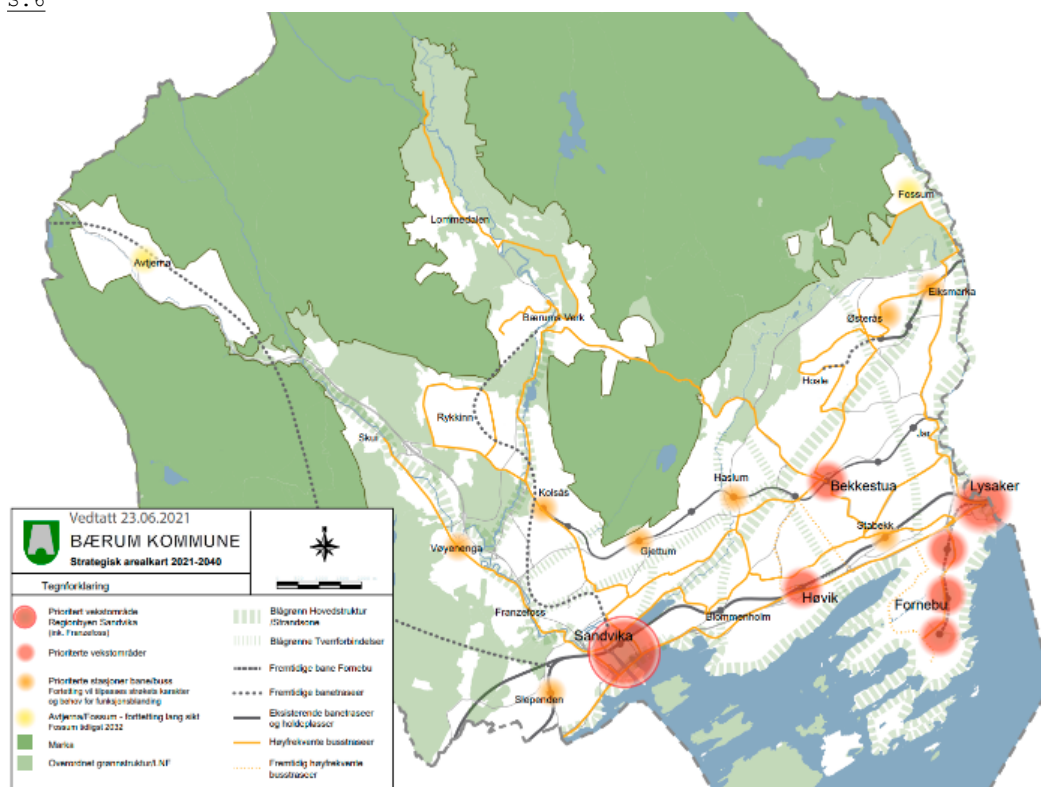
gjennomgangstrafikk i boligområder og redusere barrierer som hindrer ferdsel og reduserer opplevelsesverdier.

Miljøambisjoner og målsettinger for mobilitet og redusert bilbruk i KPA er tråd med disse føringene, men Grunneierforum Høvik etterlyser en sterkere og mer aktiv støtte fra kommunen i dialog med nasjonale og regionale veimyndigheter for å kunne nå disse målene i praksis.

KOMMENTARER TIL PLANBESKRIVELSE

Tekst hentet fra høringsdokumentet for KPA er gjengitt i grå kursiv. Grunneierforum Høvik sine kommentarer følger under hvert punkt.

S.6



Sandvika, Lysaker, Fornebu, Høvik og Bekkestua videreføres som prioriterte vekstområder, med Sandvika som regionby.

Kommentar: Høviks beliggenhet i Vestkorridoren, på jernbanelinjen og E18, midt mellom Sandvika og Lysaker, tilsier at Høvik bør være et høyt prioritert vekstområde for fremtidig utvikling i Bærum. Rammene for utviklingen som beskrives i KPA bør gjenspeile dette.

S.13

VEKST

Langsiktige vekstgrenser

I henhold til føringer gitt i Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus er det utarbeidet langsiktige vekstgrenser for vekstområdene Sandvika, Høvik, Fornebu/ Lysaker og Fossum. Disse ble vedtatt ved forrige kommuneplanrevisjon i 2018. Langsiktige vekstgrenser for Høvik er justert i tråd med kommende planarbeid (Høvik) og politiske vedtak. Øvrige vekstgrenser er videreført som før.

De langsiktige vekstgrensene indikerer hvor veksten skal skje på lenger sikt (ut over gjeldene planperiode). Hovedhensikten med en langsiktig vekstgrense er å sikre at det både er arealer nok til å håndtere boligveksten fremover og hindre at veksten skjer spredt og uplanlagt på en måte som «spiser» opp grønne arealer og landbruksjord utenfor de definerte vekstområdene.

Vekst innenfor planperioden er vist ved krav om felles plan og fremtidig byggeformål for de områder hvor det tilrettelegges for vekst i kommende planperiode. Der hvor det foreligger en helhetlig plan for utvikling, som på Stabekk, er denne planen førende for videre planarbeid/utvikling.

Det tas høyde for at langsiktig vekstgrense kan justeres som del av planarbeid med Høvik senterområde.

S.15-16

Potensial for vekst.

(...)

Med hensyn til den faktiske utbyggingen i de prioriterte vekstområdene, så har utbyggingen av Bekkestua skjedd relativt raskt og anses – inkludert pågående planarbeider – som ferdig. Ballerud skole (antatt ferdigstilt i 2025) vil også øke utbyggingstakten i aksene Bekkestua – Høvik – Stabekk. Videre utbygging av Høvik senter ligger imidlertid noe fram i tid, men dette knytter seg også til framdrift på E18- prosjektet og tidspunkt for når E18 kommer i tunnel under Høvik. (...)

Kommentar: Når Bekkestua nå anses som ferdig utviklet, stilles det spørsmål ved premisset om at Høvik skal være underordnet Bekkestua som områdesenter, jf. KPA s.21-22 Senterstruktur og vekstområder. Fremtidig utvikling av Høvik bør være styrt av befolkningsutvikling, behov for bolig og arbeidsplasser og regionale føringer for areal- og transportplanlegging, ikke interne lokale historiske forhold.

S.16-17

Vekstpotensial Høvik og Ramstadsletta

Kommuneplanen stiller krav om felles plan for Høvik senter. Planen skal avklare både nytt lokalveisystem og rammer for ny tettstedsutvikling. Potensialet for bolig- og næringsutbygging henger sammen med samferdselsløsningene. Det er derfor krevende å anslå hva potensialet vil være. Det vises til igangsatt planprosess for Høvik senter.

~~Tidligere mulighetsstudier og pågående planarbeid i Snøveien, har vist potensial for 900–1 100 nye boliger og mellom 400–600 arbeidsplasser. Disse tallene må ikke anses som en premiss for planarbeidet på Høvik, men er mer et anslag for å vurdere potensialet i kommunen. Det kommende planarbeidet på Høvik vil avklare bolig- og næringstallet.~~

(...)

Kommentar: Det er viktig å påpeke at potensialet som er vist for bolig og næring i tidligere mulighetsstudier ikke kan legges til grunn som premiss for planarbeidet på Høvik, da forutsetningene som lå til grunn for tidligere mulighetsstudier er endret. Blant annet er planområdet siden den gang utvidet og bussveien er tatt ut. Disse tallene vil derfor kunne være misvisende og foreslås tatt ut av KPA, men at setningen «Det kommende planarbeidet på Høvik vil avklare bolig- og næringstallet» beholdes.

S.17

Oppsummering vekstpotensial og arealreserver

(...)

KPA må gjenspeile en bolig- og befolkningsvekst på nivå med Børums relative andel av befolkningsveksten i Oslo-området. Veksttakten i KPA dempes ved bl.a. å ikke innlemme nye forslag til arealformålsendringer i sentrumsområdene; som Høvik, Fornebu og Lysaker.

Oppsummert gir gjennomgang av de prioriterte vekstområdene, arealer avsatt til transformasjon og informasjon fra pågående planprosesser følgende overordnede vekstpotensial og fordeling på bolig/arbeidsplasser⁸:

Estimert fordeling bolig/ næring					
Prioritert vekst-område	Estimert vekst (andel næring av arbeidsplass- og besøksintensiv næring)	Antall nye boliger	Antall m2 næring; 25 m2 per arbeidsplass (foruten Høvik – 50 m2/ plass)	Antall arbeidsplasser	Nye utviklingsområder i denne planen
Sandvika	Minimum 30 % / 30%	Ca 5 000- 6 000	Ca. 135 000 m2	Ca 5 000	
Fornebu	55 % / 45 %	8 300	200 000	8- 10 000	

Lysaker	10 %	1 100- 1 300	Ca 40 000 m ²	1- 1 600	
Høvik	7% / 6 %	900- 1 100	Ca 20- 30 000 m ²	400- 600	
Bekkestua	3 %	Ca 300			
Totalt	Bolig: overstiger 100 % Næring: ca 95%	Ca 15 500- 17 000		14- 18 000	

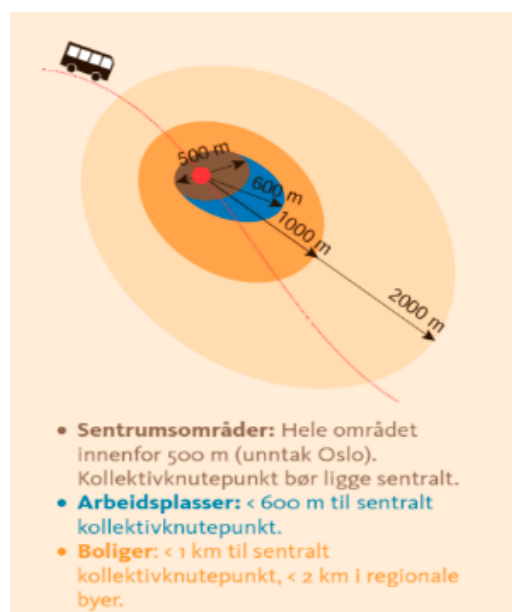
8 Det er lite som tyder på at det er behov for store endringer i angivelse av den %- vise fordelingen siden forrige revisjon, annet enn Fornebu som har fått et økt boligtall.

Kommentar: Det legges til grunn 50m²/ arbeidsplass på Høvik. Det antas at det her er tatt utgangspunkt i nøkkeltall for ansatte i varehandel. Sentrumsutviklingen på Høvik vil åpne for en betydelig større andel servicenæringer og kontorarbeidsplasser. Spesielt langs stasjonen, mellom jernbanelinjen og lokalveien hvor det ikke er egnet for boligutvikling, vil kontor være svært aktuelt. Gjennomsnittlig areal per arbeidsplass vil derfor reduseres betraktelig og tilsvarende potensialet for antall arbeidsplasser oppjusteres. Tallene som presenteres i KPA kan være villedende i forhold til det reelle potensialet. Vi mener de derfor bør tas ut med kommentar om at det kommende planarbeidet på Høvik vil avklare bolig- og næringstallet nærmere.

S.21-22

Senterstruktur og vekstområder

Bærum har senterområder med ulike størrelser og funksjoner. Det spanner fra en dagligvareforretning som på Gjetsum, til senterområder med høyere grad av funksjonsblanding, som på Bekkestua, hvor kafeer, torg og møteplasser danner grunnlag for byliv.



Funksjonsblanding og tilbudet i alle områdene skal bygge opp under ambisjonen om et kortreist hverdagsliv slik at ditt nærmeste senterområde dekker de varer og tjenester man har behov for i hverdagen. Føringer om akseptable gangavstander gitt i Regional plan for areal og transport er et godt utgangspunkt ved planlegging av nye sentre og plassering av funksjoner (jfr. Figur til under).

Senterområdene skal utvikles med sikte på å fremheve det særegne/identitetsskapende ved stedet. For Sandvika, Lysaker og Fornebu, satses det på utvikling av mer bymessige karakter. Her vektlegges kvalitet knyttet til urbane strukturer, byhustypologi og byromsgrammatikk, samt sikring av et mangfold av funksjoner og møteplasser.

Senterområdene danner et hierarki ut fra tetthet og grad av funksjonsblanding, samt senterets rolle i forhold til omlandet og øvrige sentre. De største sentrene er definert som Byområder. Dette er Regionbyen Sandvika, Lysaker og Fornebu (Byen). Grad av funksjonsblanding og hvor stort område et senter betjener, avtar nedover i senterhierarkiet.

Senterhierarkiet har tre nivåer, se tabell nedenfor. I tillegg til de 3 nivåene, vil det være ulikt «styrkeforhold» også internt i nivåene. Et eksempel her er Bekkestua som fortsatt vil være både Høvik og Stabekks «storebror», selv om de er plassert i samme nivå i senterhierarkiet. I senterområder angitt i kursiv i tabellen, er det ikke lagt til rette for vekst.

Framtidig by/ Byområder	Områdesenter	Lokalsenter
Regionbyen Sandvika	Bekkestua	Østerås
Lysaker	Høvik	Haslum
Fornebu (byen)	Stabekk	Eiksmarka
	Kolsås	Vøyenenga
	Bærums Verk	Slependen
		Gjettum
		Rykkinn
		Jar

Kommentar: Det henvises til Regional plan for areal og transport som «et godt utgangspunkt ved planlegging av nye sentre og plassering av funksjoner». I regional plan er Høvik definert som en del av «bybåndet». Det overordnede målet for bybåndet er å utvikle med bedre sammenhenger i bystrukturen og høy utnytting av kollektivtransport. Høvik er en stasjonsby og er markert som del av et kollektivnettverk i bybåndet som gir mange reisemuligheter.

Strategien for bybåndet innebærer blant annet at:

- Bybåndet skal ta en høy andel av veksten i befolkning og arbeidsplasser. Utbygging bør først og fremst skje i gangavstand til banestasjoner eller langs høyfrekvente busstraseer, og ha høy arealutnyttelse.
- Småhusområder tett på banestasjoner bør vurderes for tett byutvikling fremfor «leplehagefortetting».

I høringsutkastet til KPA er Høvik både definert som områdesenter og prioritert vekstområde i Bærum kommune, på samme nivå i senterhierarkiet som Bekkestua. En formulering om at Høvik skal være underordnet Bekkestua fremstår derfor som en svært kunstig begrensning i et langsiktig utviklingsperspektiv. Formuleringen er ikke nærmere begrunnet og synes å være mer basert på historiske styrkeforhold enn overordnede føringer for areal- og transportplanlegging i hovedstadsregionen.

Vi mener Høviks beliggenhet langs jernbanen og investeringene som gjøres med E18 i tunnel forbi Høvik og Bærumsdiagonalen, bør tillegges større vekt enn de historiske styrkeforholdene mellom lokale senterområder.

Bekkestua ble planlagt etter sin tids føringer og idealer, Høvik må planlegges etter gjeldende føringer og med tanke på å dekke fremtidige samfunnsbehov. I lys av dette bør følgende setning på s.21 strykes: «I tillegg til de 3 nivåene, vil det være ulikt «styrkeforhold» også internt i nivåene. Et eksempel her er Bekkestua som fortsatt vil være både Høvik og Stabekks «storebror», selv om de er plassert i samme nivå i senterhierarkiet.»

S.23-25

Rett utnyttelse på rett sted

Senterhierarkiet er også ment å reflektere grad av utnyttelse. Arealstrategien legger føringer for at det skal tilrettelegges for høy utnyttelse i prioriterte vekstområder og moderat utnyttelse ved prioriterte stasjoner. Når dette er konkretisert i senterhierarkiet, vil det bety at det skal tilrettelegges for høy utnyttelse i byområdene (Sandvika, Lysaker og Fornebu), og mer moderat utnyttelse i område- og lokalsentre.

Planen gir ingen eksakte føringer i form av anbefalt utnyttelse, men det er, med utgangspunkt i føringene fra regional plan og gjennomførte prosjekter i Bærum de senere årene, gjort vurderinger for utnyttelse.

Utnyttelse og beregning av denne vil være avhengig av om det er større områder som er planlagt i sammenheng eller om det er enkelttomter som er planlagt for seg. Vesentlige faktorer for å sikre kvalitet vil likevel være krav til størrelse og kvalitet på uteoppholdsareal, herunder solforhold, utforming, organisering av volum og variasjon i utforming av bygningskropper, forhold mellom bebyggelse og gate/torg/omgivelser mv.

Høy tetthet er ikke nødvendigvis sammenfallende med høyde på bebyggelse. Det er heller ikke nødvendigvis en motsetning mellom høy utnyttelse i boligområder og kvalitetsoppnåelse. Høy tetthet og kompakt byutvikling kan innfris ved lavere bebyggelse i tett struktur (4-6 etasjer), der tettheten på funksjoner og tilbud i området er suksesskriteriene.

Anbefalingene gitt i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus indikerer (bildet over), som kommunens egen arealstrategi, at utnyttelsen skal variere ut fra områdetype/vekstområde, og antyder arealutnyttelse i anbefalt % områdeutnyttelse (% OU¹⁴):

- Regionale byer – Sandvika: 80- 100 % OU (tilsvarer 4- 6 etasjer)
- Bybåndet: 80 - 100 % OU i gangavstand til skinnegående kollektivtransport
- Prioriterte lokale byer og tettsteder: 60 - 80 % OU

Dette er en beregningsmodell som legger til grunn planlegging av større områder i sammenheng. For å konkretisere dette og tydeliggjøre konsekvenser på lokalt/ prosjektnivå, er det tatt utgangspunkt i % BRA (bruksareal).

100 % områdeutnyttelse (OU) tilsvarer om lag 150-250 % BRA. Dette betyr at anbefalingene i regional plan har et stort spenn i sine anbefalinger av utnyttelse. Med dette som utgangspunkt kan hensiktsmessig utnyttelse innenfor de prioriterte vekstområdene i Bærum være:

- Høy utnyttelse for byområder:
 - Sandvika: 150-250 % BRA
 - Prioriterte vekstområder: 100-200 % BRA i gangavstand til skinnegående kollektivtransport
- Moderat utnyttelse for område- og lokalsentre:
 - Prioriterte stasjoner: 70-150 %BRA
- Fornebu holdes utenom angivelsene, siden KDP3 gir føringer både for boligbygg og utnyttelse (som igjen legger grunnlag for grunneierbidrag til Fornebuveien).

Dette vil måtte ses i sammenheng med lokale forhold som omkringliggende tilgjengelig areal på bakkeplan som møteplass, torg, park, lekeplass og forhold til bebyggelse, boligtypologi, topografi, kulturminner, naturverdier, hensyn til overvannshåndtering mv. Det vil som nevnt også være av betydning om en eiendom planlegges separat eller som del av et større hele. Planforslaget legger opp til at eiendommer planlegges som del av et større hele for områder prioritert for vekst.

Krav om felles plan og stedsanalyse skal bidra til at byggeprosjekter og utnyttelsen vurderes i en større sammenheng og ses i en kontekst.

Til sluttbehandling av kommuneplanens arealdel vil eksempler på ulik utnyttelsesgrad legges ved.

¹⁴ OU = bruksareal i % av et større områdeareal, inkludert gater, offentlig rom, sosial infrastruktur (skoler, barnehager mm.) og grønnstruktur. Egner seg for beregninger av større områder (helst over 10 da).

Kommentar: Høvik er i KPA både definert som prioritert vekstområde (høy utnyttelse) og områdesenter (moderat utnyttelse). Med tanke på tilgjengelig sammenhengende areal for transformasjon og sentrumsutvikling i direkte nærhet (gangavstand) til togstasjon, bør Høvik være et fremtidig vekstområde med høy prioritet. Endelig utnyttelse på Høvik må sees i sammenheng med overordnede planer for areal og transport, statlige investeringer i infrastruktur, kommunens fremtidige behov og Oslo-regionens vekst i et langsiktig perspektiv.

Innledende volum- og arealstudier av eiendommene til Grunneierforum Høvik viser at de fint kan utvikles med en samlet arealutnyttelse >200 %-BRA og samtidig innfri MUA-kravene som foreslås i KPA. Feltene i sentrumsområdet bør kunne gis en differensiert utnyttelse basert på formål og beliggenhet i planen, jf. praksis i Sandvika, hvor utnyttelsen ligger godt over 250% for enkelte eiendommer. Arealene mellom lokalveien og jernbanen egner seg ikke for bolig og bør kunne utvikles med en langt høyere utnyttelse enn 250%. Sentrumsbebyggelsen med større grad av handel og næring, tåler også en høyere utnyttelse, mens boligfeltene i randsonen mot eksisterende småhusbebyggelse bør ligge noe lavere.

S.32-33

Høvik

Når E18 legges i tunnel er intensjonen å utvikle Høvik med tydeligere senterstruktur med bymessige kvaliteter som gatestruktur, parker, møteplasser samt funksjonsblanding med hovedvekt av boliger. Oppstart av planarbeid ble varslet våren 2022 og har som mål å tilrettelegge for transformasjon av Høvik etter at åpning av E18 i tunnel skjer i perioden 2027/ 2028.

Høvik har vært definert som vekstområde gjennom flere kommuneplaner. Med ny E18 som legger om gjennomgangstrafikk gjennom Høvik i tunnel, åpnes det nye muligheter for utviklingen. Løsning

for lokalgatesystem gjennom Høvik samt rammer for videreutvikling, skal vurderes og fastsettes gjennom planprogram med byplangrep for Høvik. Det skal i dette arbeidet utarbeides et alternativt planforslag som tilrettelegger for et bilfritt Høvik sentrum. Her videreføres arealformål med forutsetning om at endelig arealformål og utnyttelse avklares i videre plan. Krav om felles plan er angitt med forbehold om at avgrensning i felles plan kan avvike noe fra denne ved en mer detaljert vurdering.

I innledende planarbeid med mulighetsstudier for Høvik ble det lagt til grunn kvartalsbebyggelse med en hovedandel av bebyggelse på mellom 3-5 etasjer (høyest mot jernbane og ny lokalgate). Det jobbes i dag med planarbeid for de stasjonsnære senterområdene og tilgrensende områder, som har god tilgang til både jernbane og hovedveisystemet. Dette danner grunnlag for utvikling av et områdesenter, som underordner seg Bekkestua.

Kommentar: Grunneierforum Høvik stiller seg svært positive til at det skal utredes et alternativt planforslag som tilrettelegger for et bilfritt Høvik sentrum. Vi mener dette er det eneste rette valget for en fremtidsrettet og bærekraftig utvikling av Høvik sentrum og håper Bærum kommune vil prioritere de kvalitetene et slikt forslag åpner for fremfor trafikkavvikling og fremkommelighet for bil. Dette er også i tråd med Bærum kommunes klimastrategi og nullvekstmålet som kommunen har forpliktet seg til å følge.

Grunneierforum Høvik mener at formuleringene om etasjehøyder og underordning ift. Bekkestua legger for sterke begrensninger på den fremtidige utviklingen av Høvik sentrum. Siste avsnitt her bør derfor strykes til fordel for en formulering om at høyder og utnyttelse i Høvik sentrum må avklares i det kommende planarbeidet. Ambisjonene for utvikling av Høvik sentrum i KPA bør handle om hvordan man oppnår gode sentrums- og nabolagskvaliteter, oppvekst- og nærmiljø, bærekraft og prioritet for kollektiv, sykkel og gange, ikke om høyder og forholdet til Bekkestua.

S.37

Arealer langs E18- korridoren - mellom Lysaker og Ramstadsletta

Kommuneplanen foreslår ingen konkrete arealbruksendringer langs E18- korridoren i dette revisjonsarbeidet. Først og fremst er det arealstrategien og kommuneplanens samfunnsdel som legger føringer for utviklingspotensialet langs E18- korridoren. I kommuneplanens samfunnsdel ligger det føringer særlig knyttet til næringsarealene langs E18- korridoren; gi forutsigbare rammer for næringsutvikling i knutepunkt, i næringsparker og sikre god adkomst til hovedveinettet E18 og E16. Arbeidsplass og besøksintensiv virksomhet skal lokaliseres til kollektivknutepunkter. Utover dette er det Lysaker, Høvik og Sandvika som har de største fortettings- og transformasjonspotensialet langs korridoren.

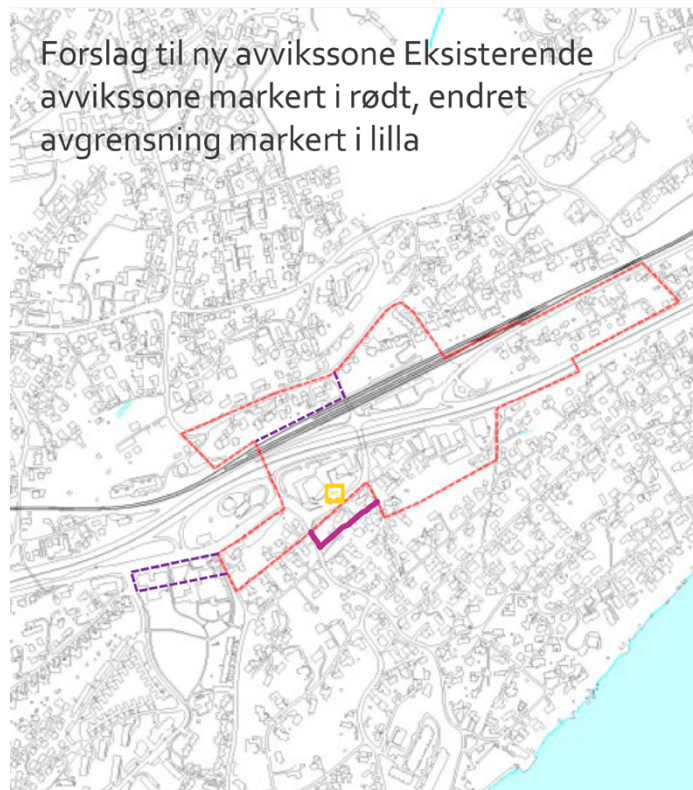
(...)

Det jobbes med vurderinger av videre arealbruk på deler av korridoren for:

- Reguleringsplan for Stabekklokket - endring av reguleringsplan for E18- korridoren.*
- Vurderinger av arealbruk i Riiser Larsens vei*
- Områderegulering Høvik senterområde*

Kommentar: Disse forholdene underbygger argumentet om å ikke begrense handlingsrommet for utviklingen av Høvik i KPA før påbegynt planarbeid er ferdigstilt.

KOMMENTARER TIL AVVIKSSONER FOR STØY OG LUFT



Kommentar: Dersom gjennomgangstrafikk i Høviksvingen opprettholdes, bør eiendommene sør for Høviksvingen inkluderes i avvikssonen. Dette vil ikke være nødvendig dersom broen rives og man kan benytte vestre rampe til trafikk til og fra nordre Høvik, da Høviksvingen kan bli bilfri.