

HØVIK FLETTVERK

SAMMENLIGNINGSGRUNNLAG TIL MULIGHETSSTUDIE FASE 2



OPPDRAAGSGIVER: **Statens vegvesen**

KONSULENT: **AAS-JAKOBSEN**

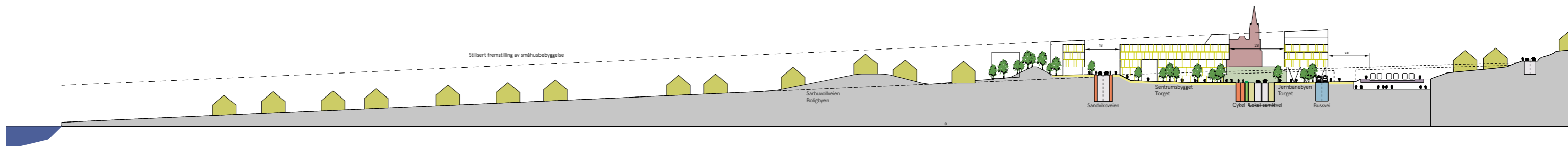




REFERENSE - GÅRDSROM MOT LOKAL SAMLEVEI
(SLUSEHOLMEN - KØBENHAVN)



REFERENSE - SANDVIKSVEIEN
(BORNEO SPORENBURG - AMSTERDAM)



Høvik Flettverk - Snitt
1:2000

HØVIK FLETTVERK :

Tar utgangspunkt i gitte betingelser på Høvik: Topografi og grøntstruktur, bebyggelsesmønster, verdifull bygningsmasse og kulturminner. Viste prinsippløsning for bymessig fortetting er optimalisert med utgangspunkt i disse betingelsene.

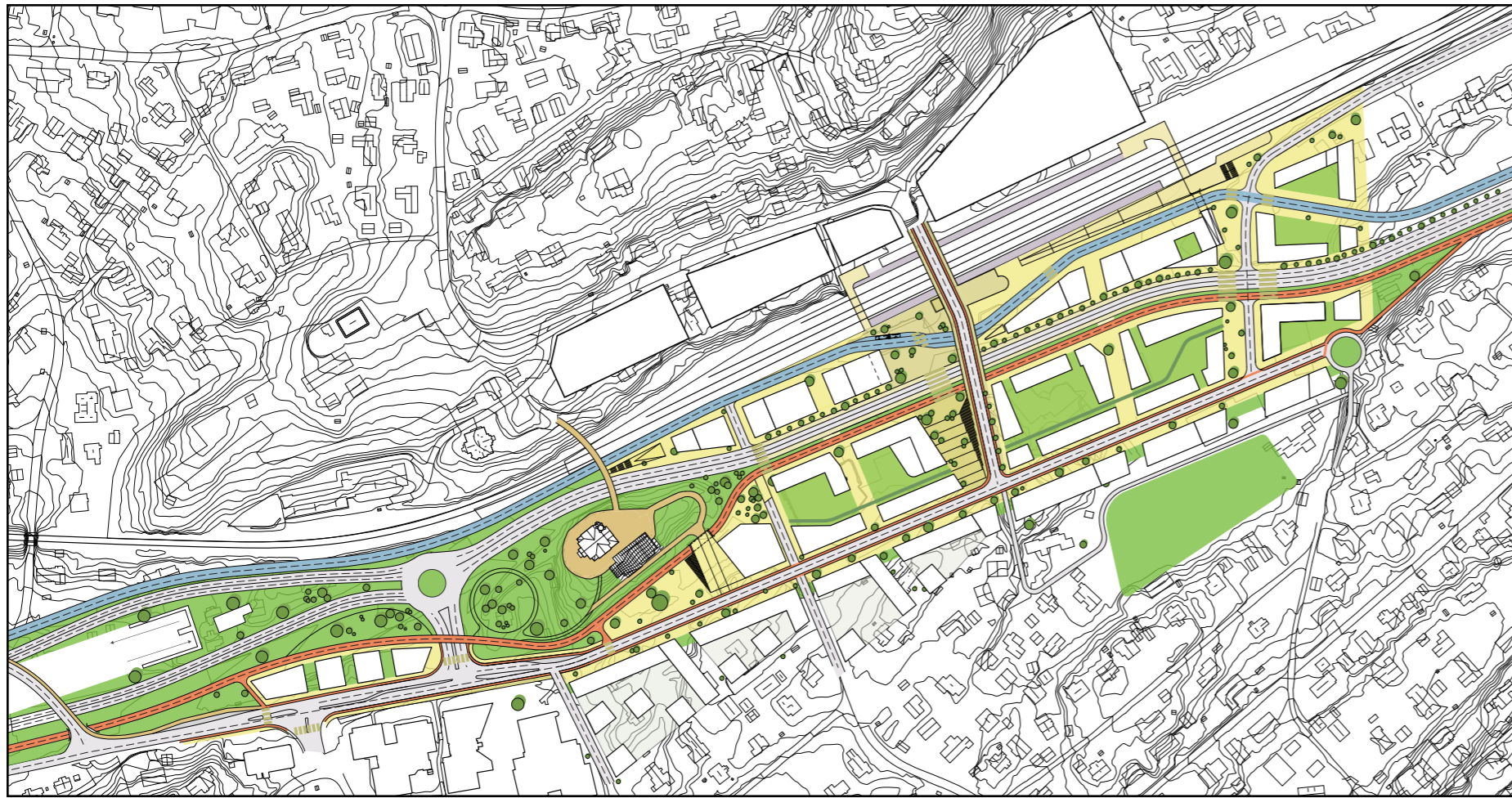
Prioriteringer og arbeidshypoteser i sammenligningsgrunnlaget:

Overordnet planoptimalisering:

- En klart avgrenset båndby. Lokalsenter og prioritert utbyggingsretning.
- Barrierereduksjon / trygghet / byutvikling / fremkommelighet
- Bussvei og sykkelvei på bakkeplan. Sykkelvei sør for kirken.
- Vei- og gangkryss i plan (to planskilte gang- og sykkelkryss)

Lokalt:

- Offentlige rom - tyngdepunkt og attraksjon - tverrforbindelser. Tydelige rom for torg og grønne soner.
- Byplan- og veiføringer tilpasset eksisterende bebyggelsesmønster og topografi.
- Gjennomføring og etappevis utbygging. Reiseopplevelse.
- Et gatehierarki med flere nivåer og sekvensering av lokal samlevei. Mews - mainroad - road. Avvikssituasjoner/ avlastningsvei. Antall felt i tverrsnittet. Framtidsrettet plan for byutvikling og ulike trafikkscenarier.
- Utvidelse av kirkeparken og kirken som landemerke.
- Fordeling av reguleringsformål i planstrukturen.
- Kryssing av bussvei.



HØVIK FLETTVERK

Sentrumsstrengen / båndbyen får med sin parallelle gatestruktur en maksimal utstrekning. Dette kan gi økt fotavtrykkareal innefor et relativt smalt bytverrsnitt, med mulig reduksjon av kvartalenes volumhøyde.

Det er lagt opp til et finmasket, hierarkisk veinett. Dette gir rasjonelle, fleksible og urbane utbyggingsmønstre. Adkomstløsningene til kvartalene gjør det mulig å fjerne O H Bangs vei.

Ved å la lokal samlevei følge eksisterende veifar, med lokale tilpassinger, får vi konsentrert hovedtrafikkstrømmen til planens urbane og lavestliggende tyngepunkt. Dette er også gunstig med tanke på støy. Løsningen gir en rasjonell avvikling i avvikssituasjoner, der Sandviksveien – som også mottar nord- og sydgående lokaltrafikk – ikke berøres direkte. Samtidig kan denne posisjonen redusere samleveiens barrierewirkning. Søndre- og nordre Høvik får barrierefri forbindelse til det nye bysenteret, og hovedgatesnittet med bymessig bebyggelse på begge sider forbinder nord- og sydsida. Kirken eksponeres som fondbygning i hovedgaten. Veien kan etableres uten at eksisterende sentrumsbygg berøres fysisk.

Sandviksveien blir en lokal boliggate, og føyes diskret til eksisterende boligby. Den rette føringen av Sandviksveien er – som Mellemsveien og Fagerstrandveien – begrunnet i lokal topografi og eksisterende bebyggelsesmønster i boligbyen syd for Høvik.

Bussveien følger jernbanebarrieren, og får slik redusert antall gangkryssinger i plan – uten at dette gir redusert framkommelighet for gående. Bussveien er også gitt en lokalt tilpasset kurvatur som muliggjør bevaring av eksisterende adkomst til stasjonen.



RECONNECTING HØVIK

Reconnecting Høvik viser en noe kortere og bredere bystruktur. Intensjonen om å samle ulike veikategorier i en streng er interessant, men virker lite hensiktsmessig i lokal kontekst.

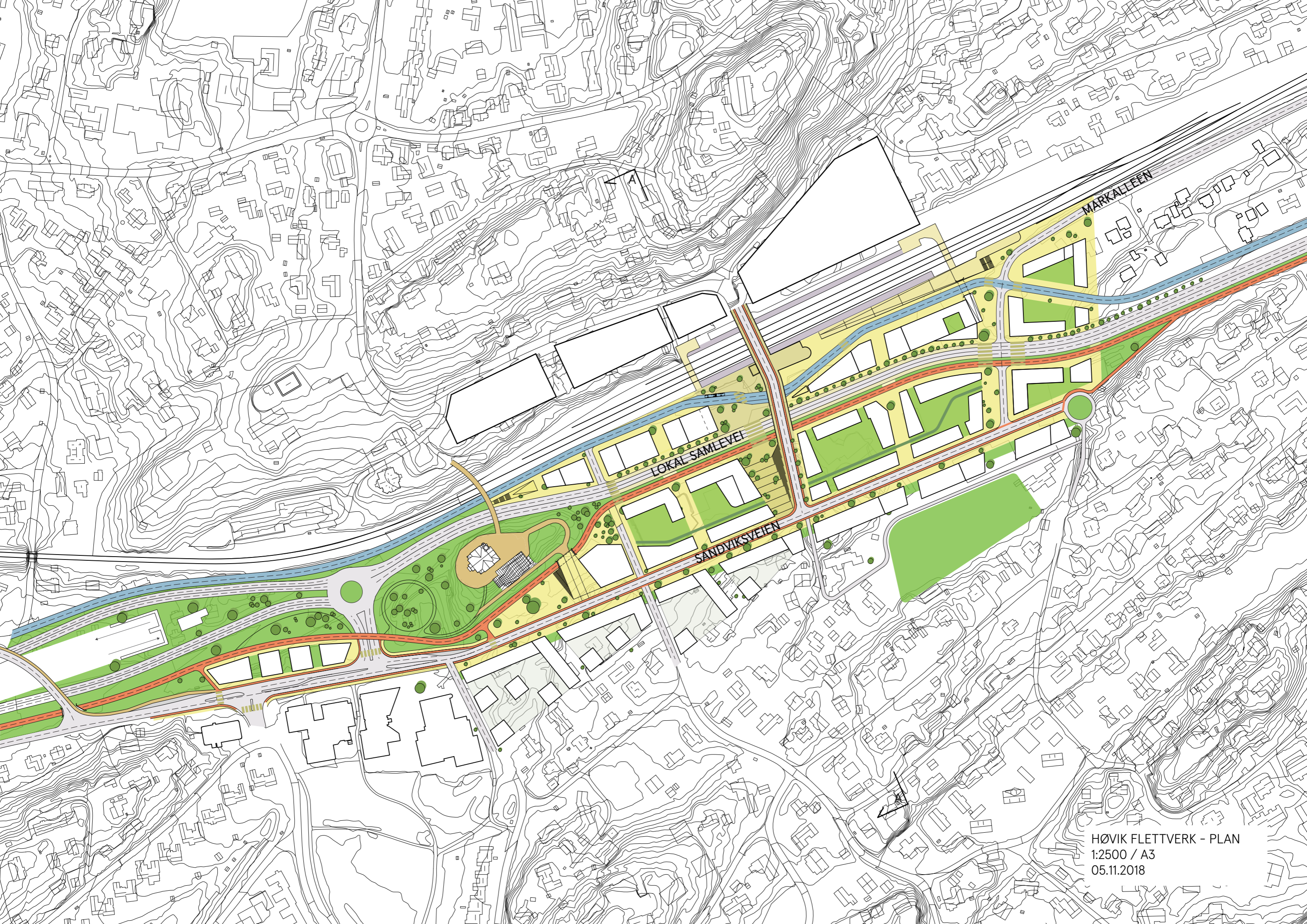
Samføringen av lokal samlevei og lokalvei i overgangen mellom det nye Høvik bysenter og boligbebyggelsen gir en betydelig barriere, og belaster også området syd for kirken. Det må også diskuteres hvorvidt samføringen er hensiktsmessig i avvikssituasjoner. All lokaltrafikk fra nord og syd ledes også direkte inn i samle/lokalveien.

Veitrasseene er også trukket lengre mot syd, slik at grøntområdet ved myra reduseres. Veiens vertikallprofil vil i tillegg gi utfylling eller støttemur mot myra og økt støybelastning for boligene sør for denne.

Det skråstilte, og relativt brede øst-vestgående gatenettet synes å gi begrenset fleksibilitet for etablering av mer sammenhengende kvartalsbånd. Kirken blir heller ikke godt eksponert innenfor dette veisystemet.

Det er heller ikke tydelig hvor Høvikbyens viktigste samlingsplass eller torg er lokalisert. Det er usikkert om det trekantete restarealet mellom tog og bussvei kan fungere som byens hjerte.

Parallellføringen av Bussveien og OH Bangsvei gjennom kvartalsstrukturen innbyr til mange forgjengerkryssinger over bussveien.

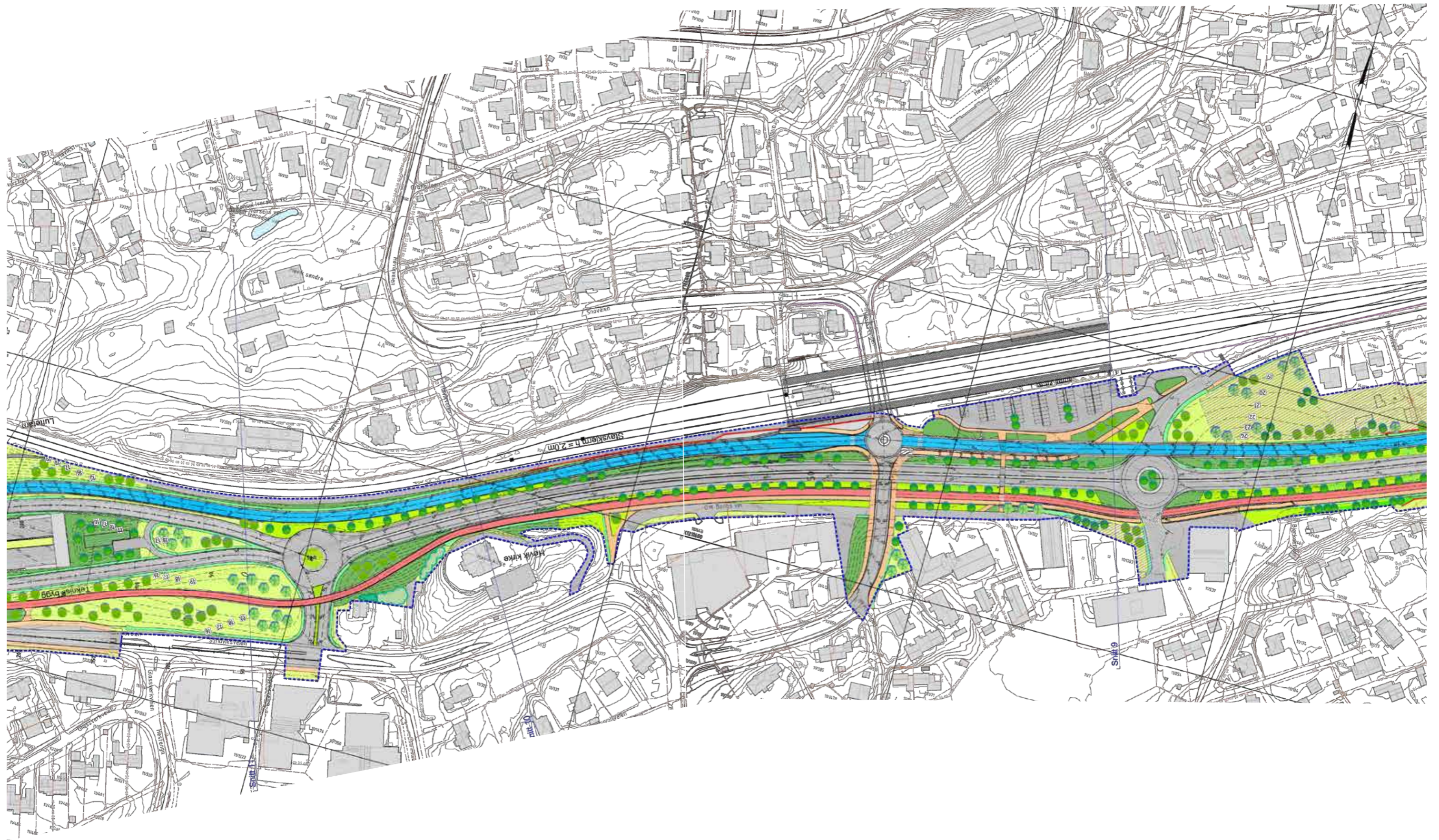


MARKALLEEN

LOKAL SAMLEVEI

SANDVIKSVEIEN

HØVIK FLETTVERK - PLAN
1:2500 / A3
05.11.2018

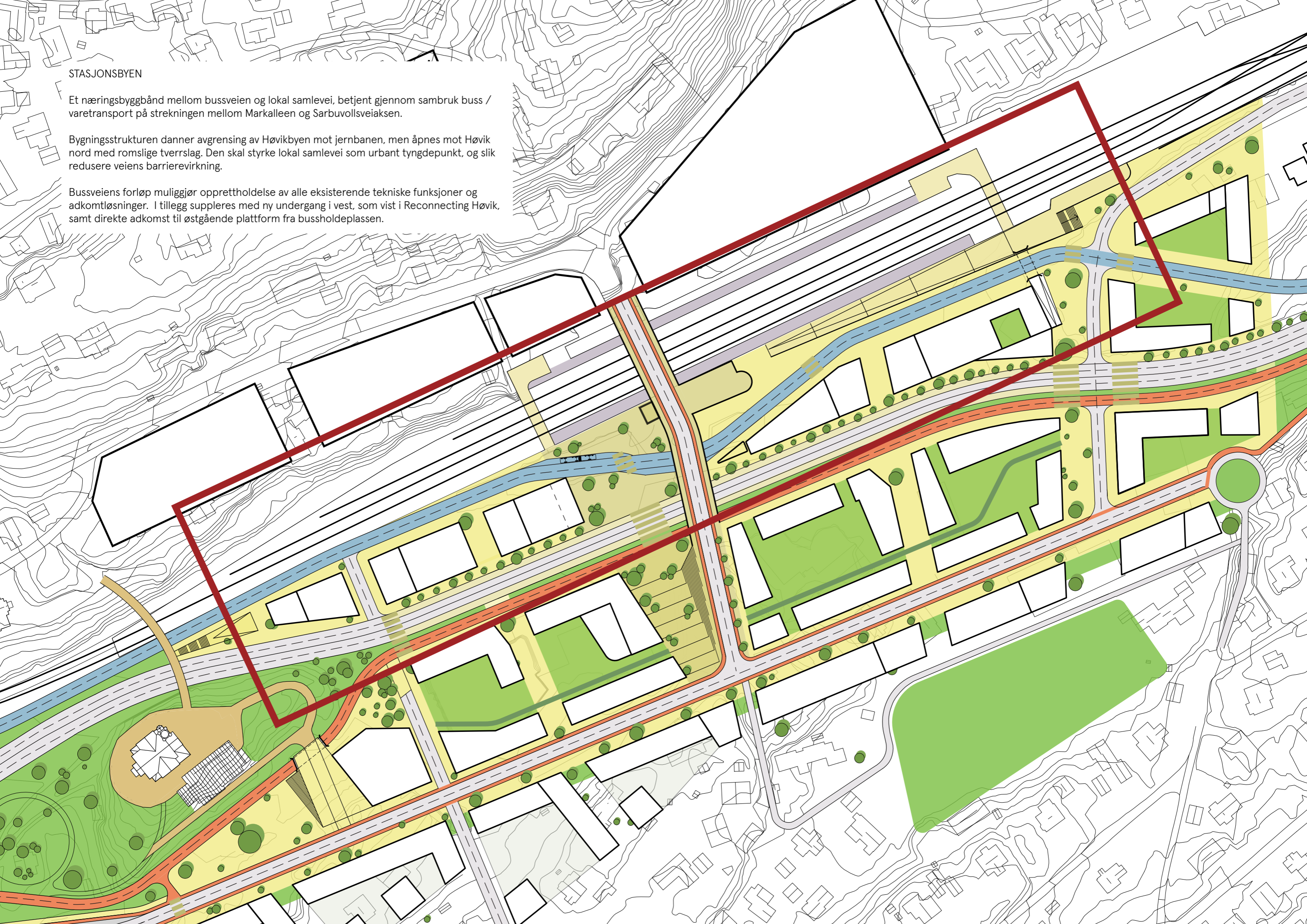


STASJONSBYEN

Et næringsbyggband mellom bussveien og lokal samlevei, betjent gjennom sambruk buss / varetransport på strekningen mellom Markalleen og Sarbuvollsvieiaksen.

Bygningsstrukturen danner avgrensning av Høvikbyen mot jernbanen, men åpnes mot Høvik nord med romslige tverrslag. Den skal styrke lokal samlevei som urbant tyngdepunkt, og slik redusere veiens barrieredevirkning.

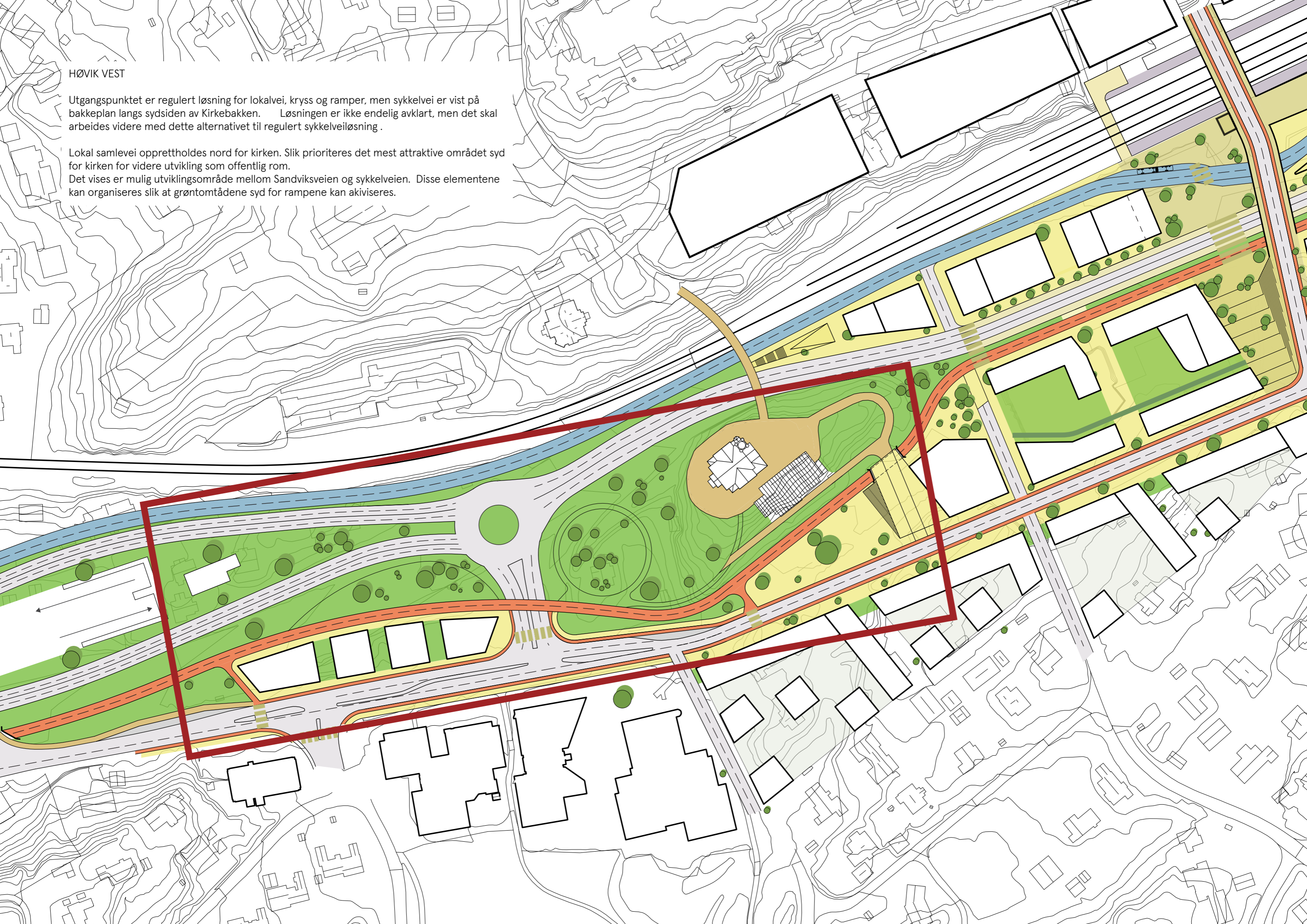
Bussveiens forløp muliggjør opprettholdelse av alle eksisterende tekniske funksjoner og adkomtløsninger. I tillegg suppleres med ny undergang i vest, som vist i Reconnecting Høvik, samt direkte adkomst til østgående plattform fra bussholdeplassen.



HØVIK VEST

Utgangspunktet er regulert løsning for lokalvei, kryss og ramper, men sykkelvei er vist på bakkeplan langs sydsiden av Kirkebakken. Løsningen er ikke endelig avklart, men det skal arbeides videre med dette alternativet til regulert sykkelveiløsning.

Lokal samlevei opprettholdes nord for kirken. Slik prioriteres det mest attraktive området syd for kirken for videre utvikling som offentlig rom. Det vises et mulig utviklingsområde mellom Sandviksveien og sykkelveien. Disse elementene kan organiseres slik at grøntomtådene syd for rampene kan aktiviseres.



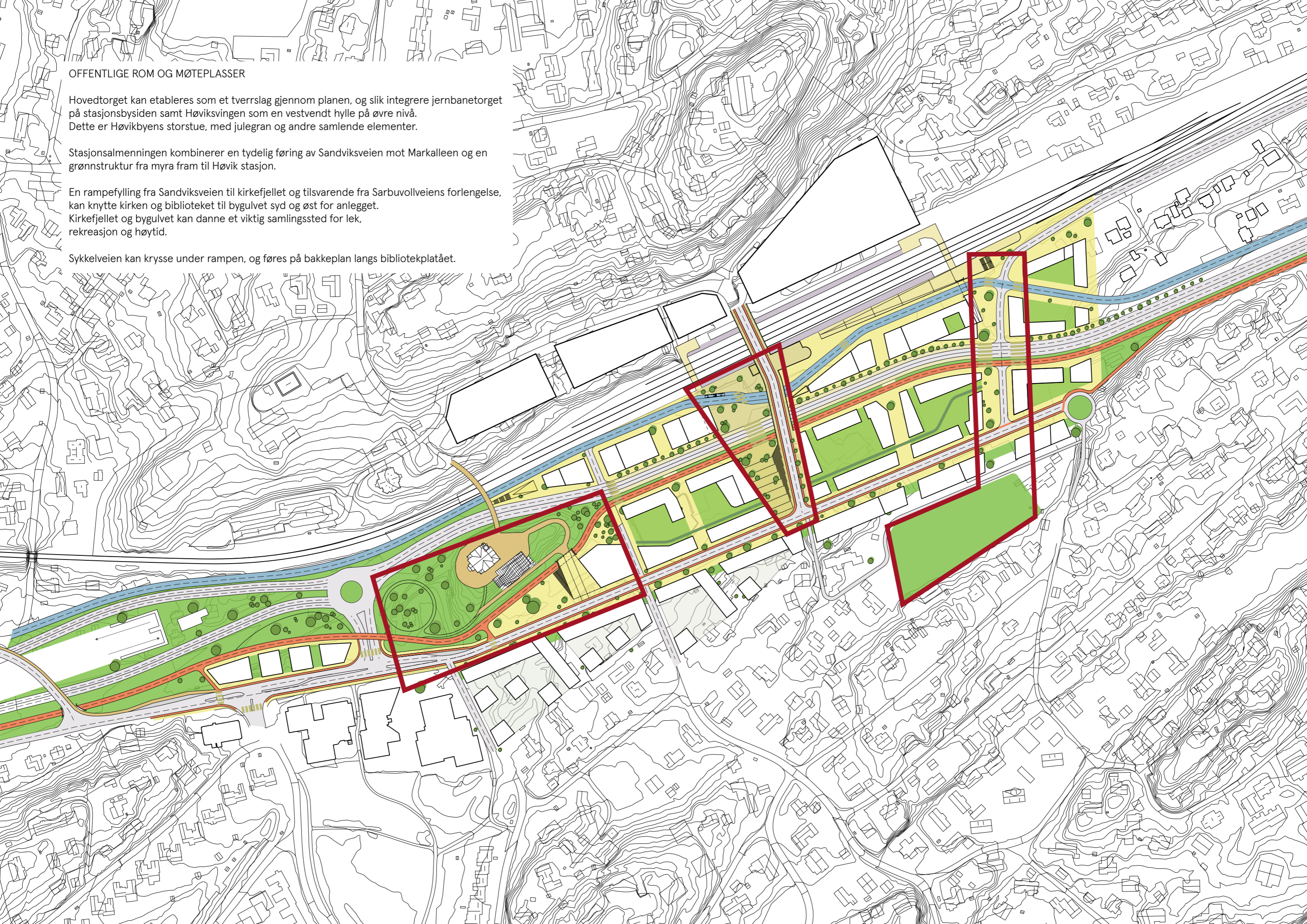
OFFENTLIGE ROM OG MØTEPLASSER

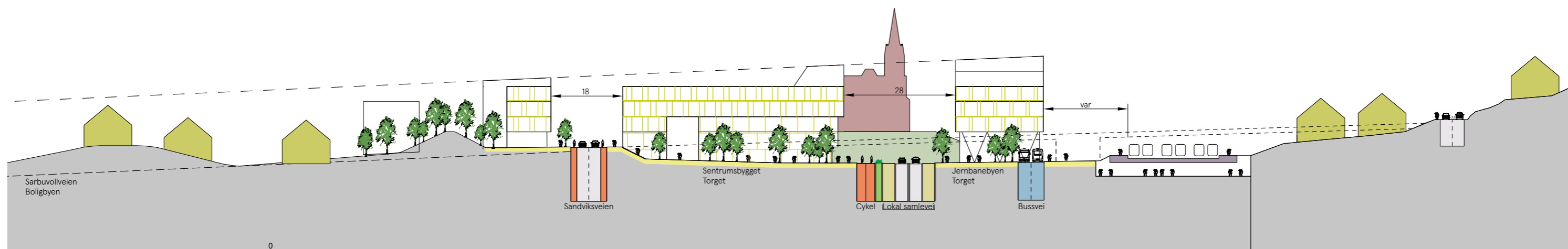
Hovedtorget kan etableres som et tverrslag gjennom planen, og slik integrere jernbanetorget på stasjonsbysiden samt Høviksvingen som en vestvendt hylle på øvre nivå. Dette er Høvikbyens storstue, med julegran og andre samlende elementer.

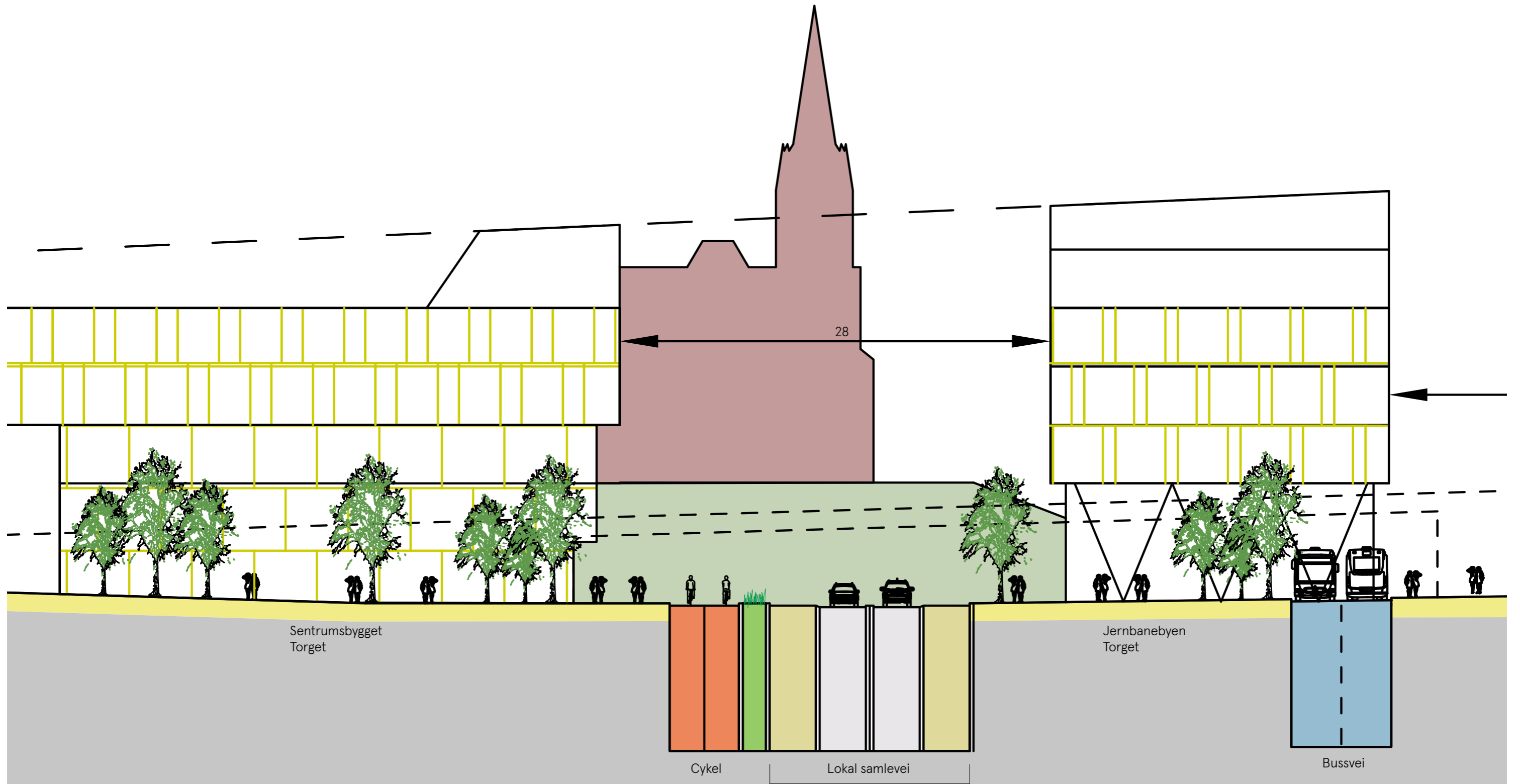
Stasjonsalmenningen kombinerer en tydelig føring av Sandviksveien mot Markalleen og en grønnstruktur fra myra fram til Høvik stasjon.

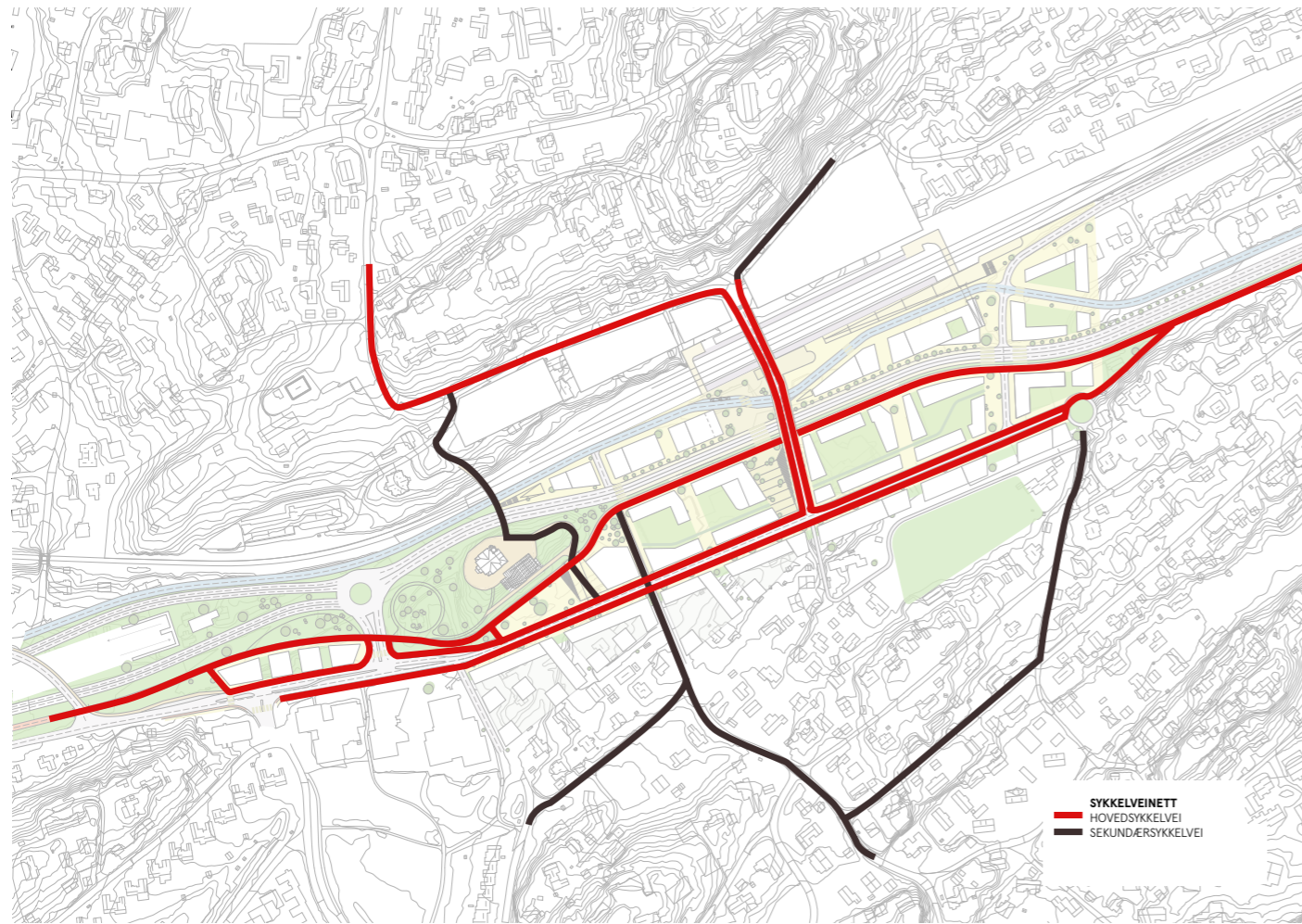
En rampefylling fra Sandviksveien til kirkefjellet og tilsvarende fra Sarbuvollveiens forlengelse, kan knytte kirken og biblioteket til bygulvet syd og øst for anlegget. Kirkefjellet og bygulvet kan danne et viktig samlingssted for lek, rekreasjon og høytid.

Sykkelveien kan krysse under rampen, og føres på bakkeplan langs bibliotekplatået.

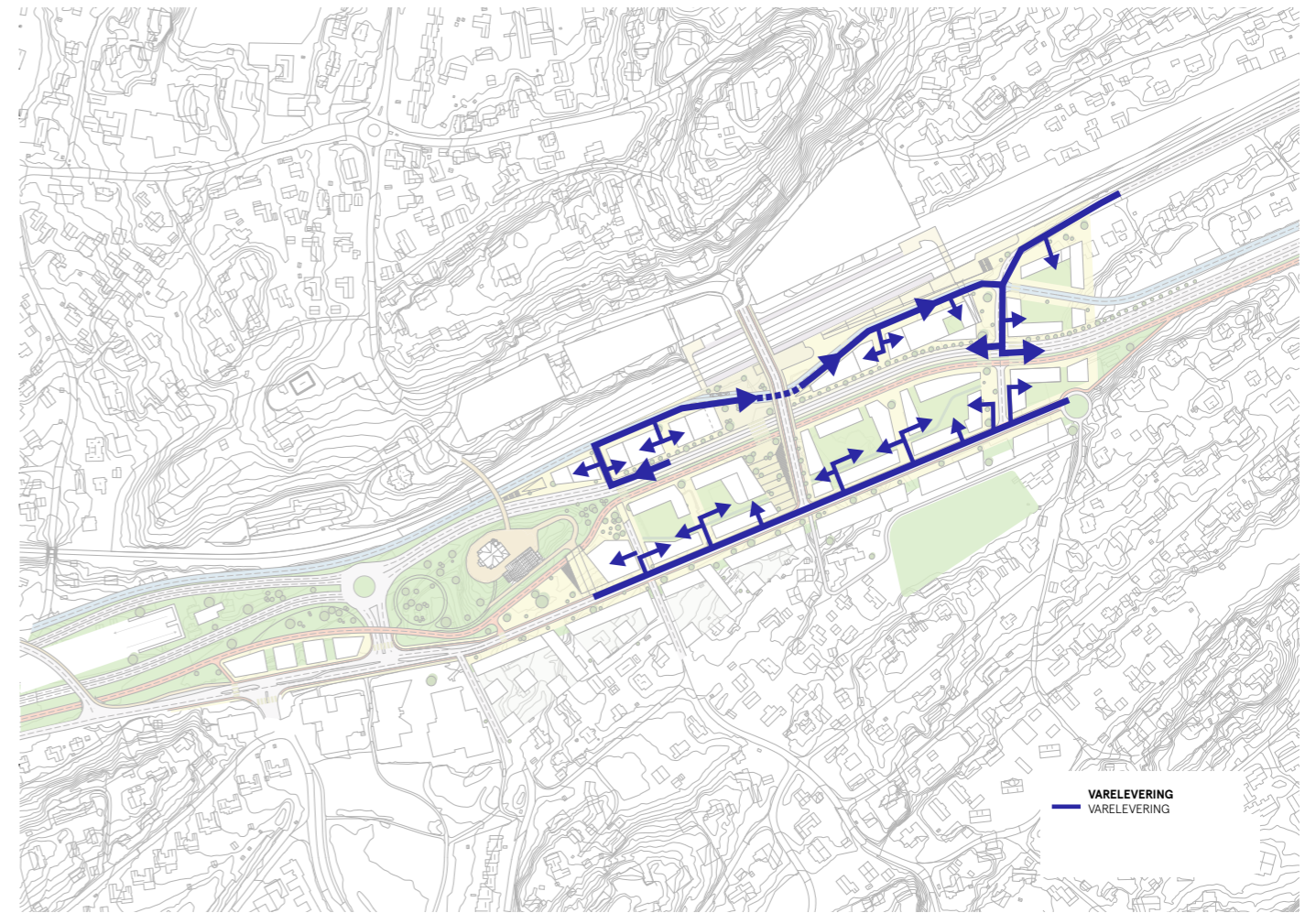




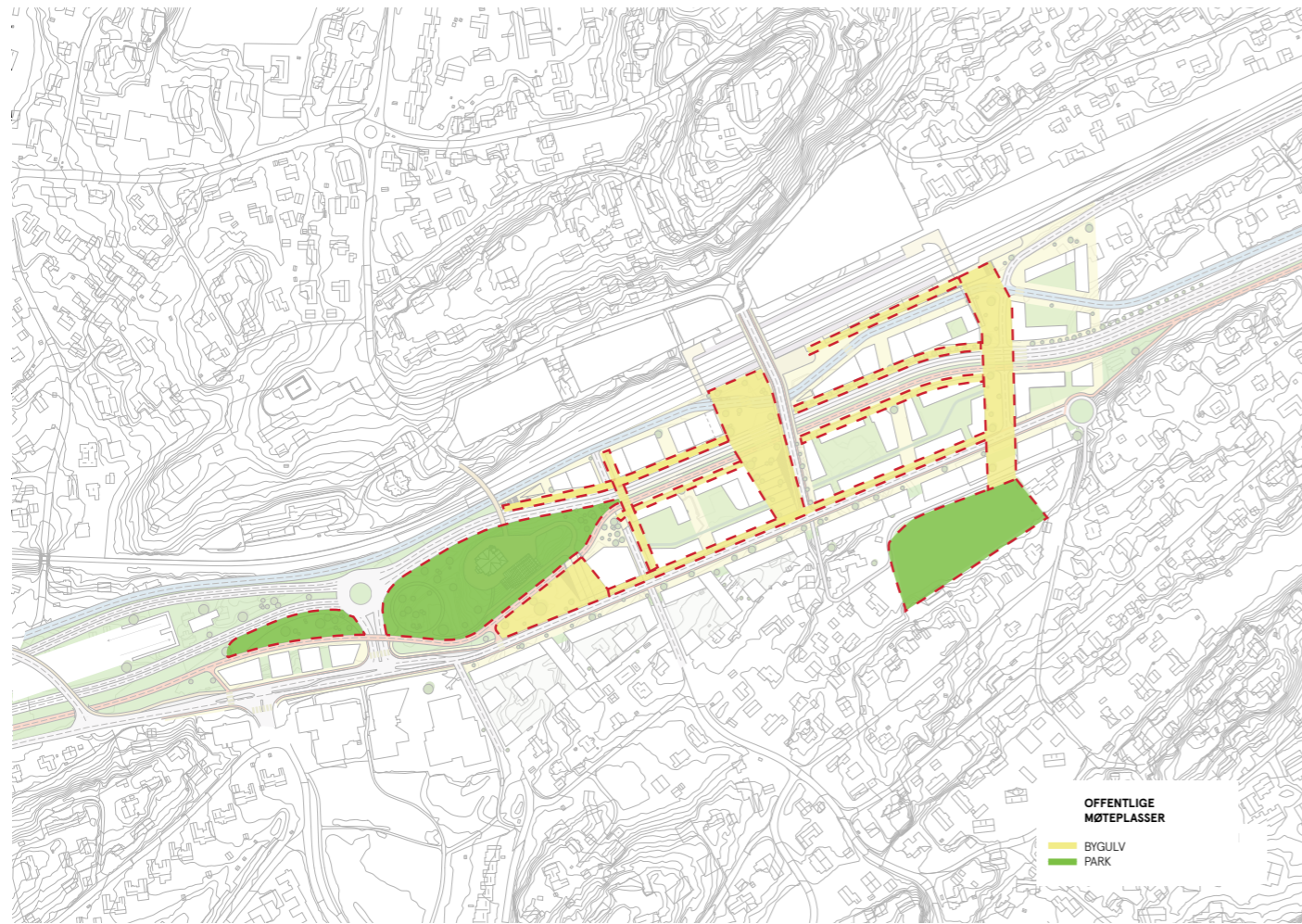




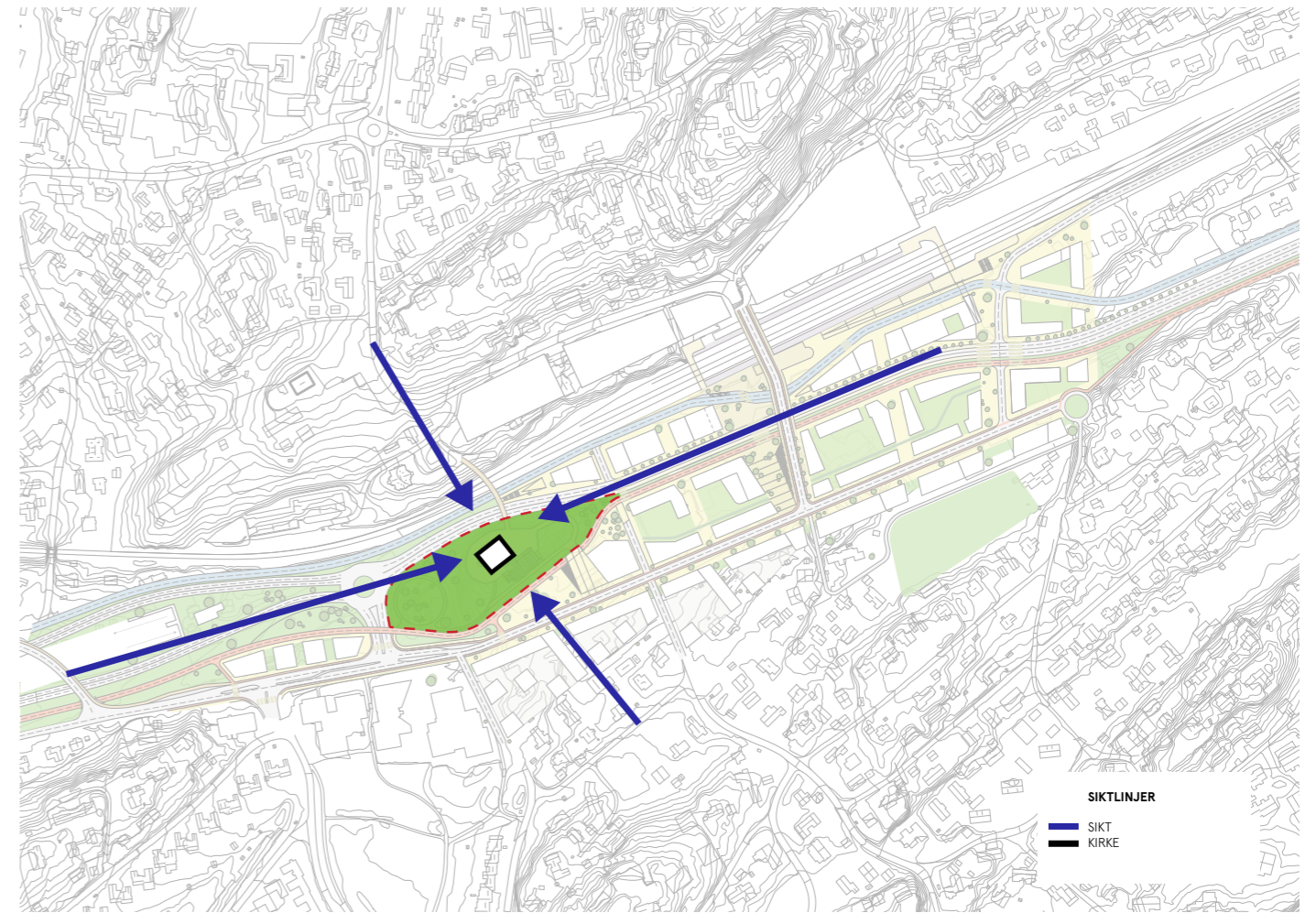
SYKKELVEINETT



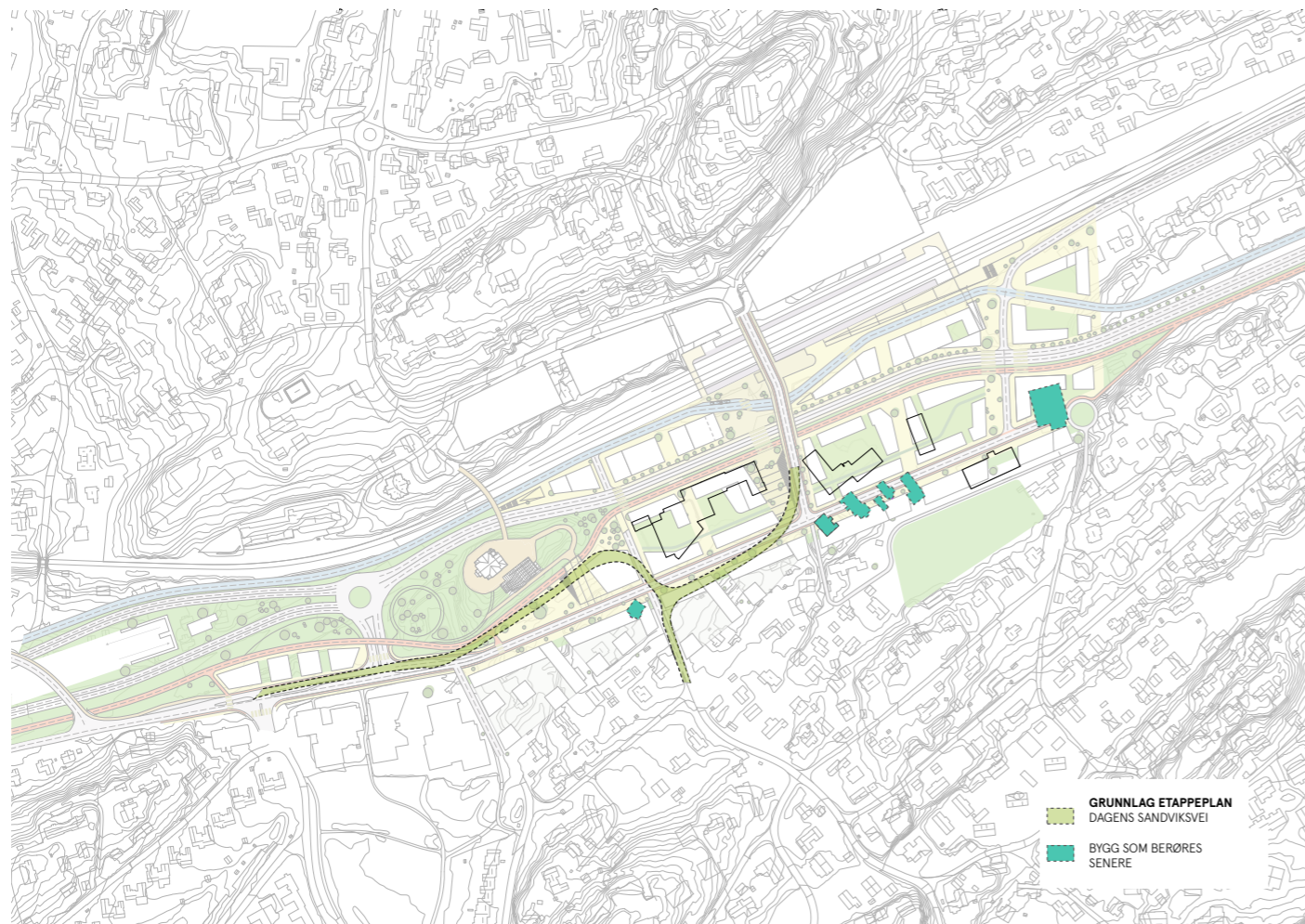
VARELEVERING



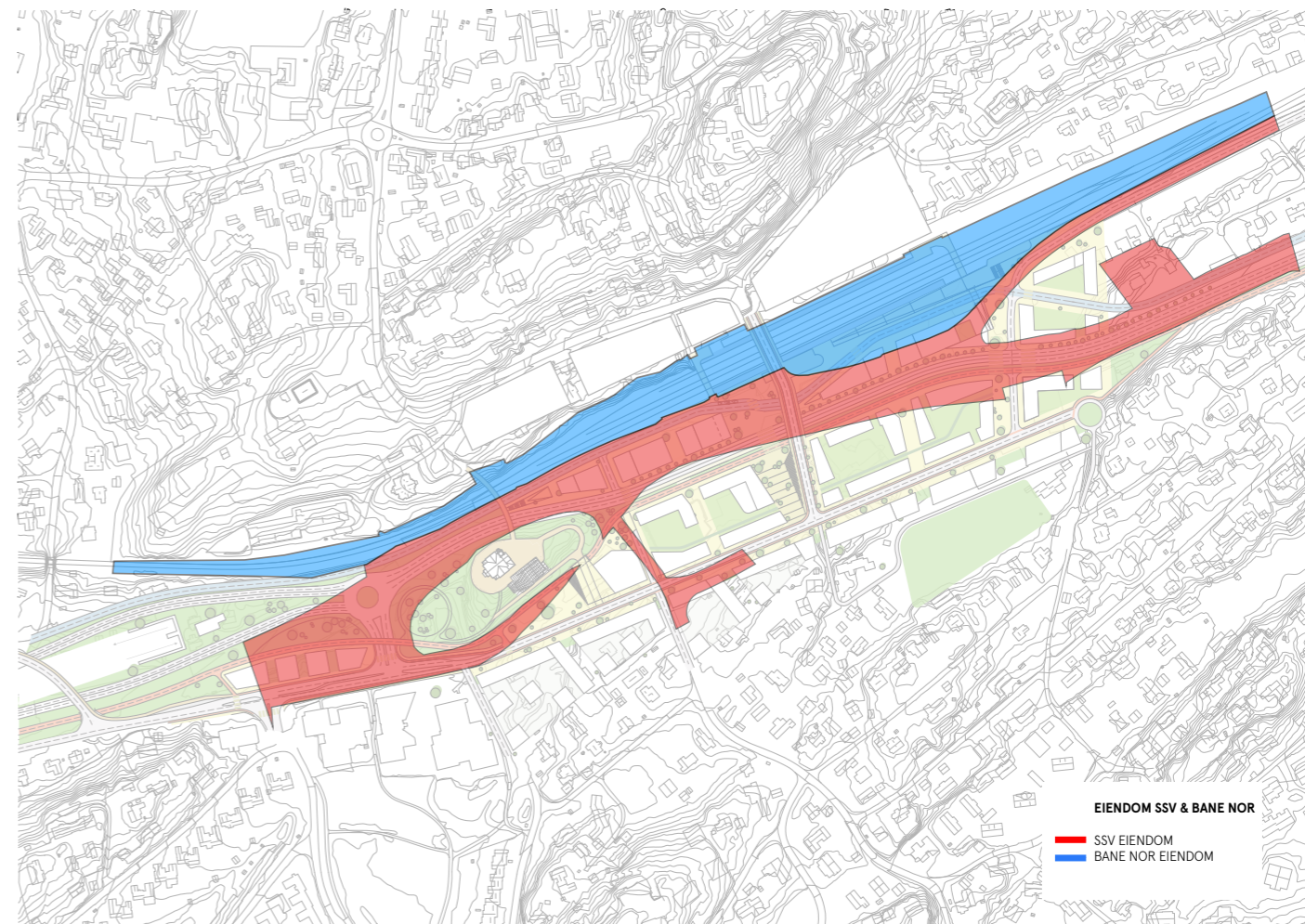
OFFENTLIGE MØTEPLASSER



SIKTLINJER



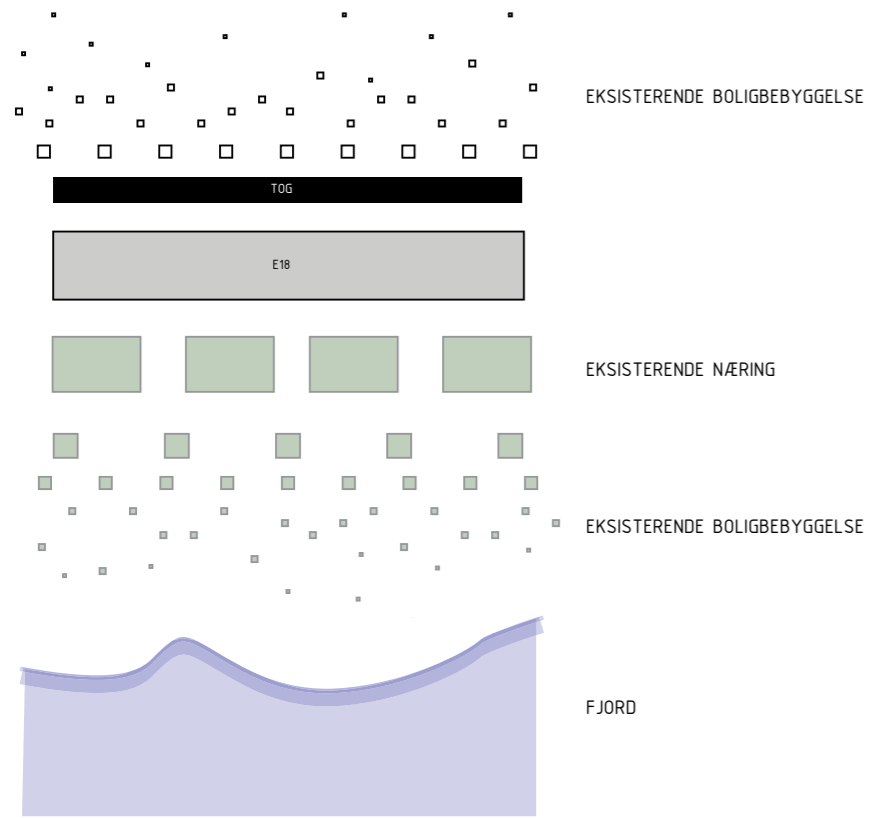
GRUNNLAG ETAPPEPLAN



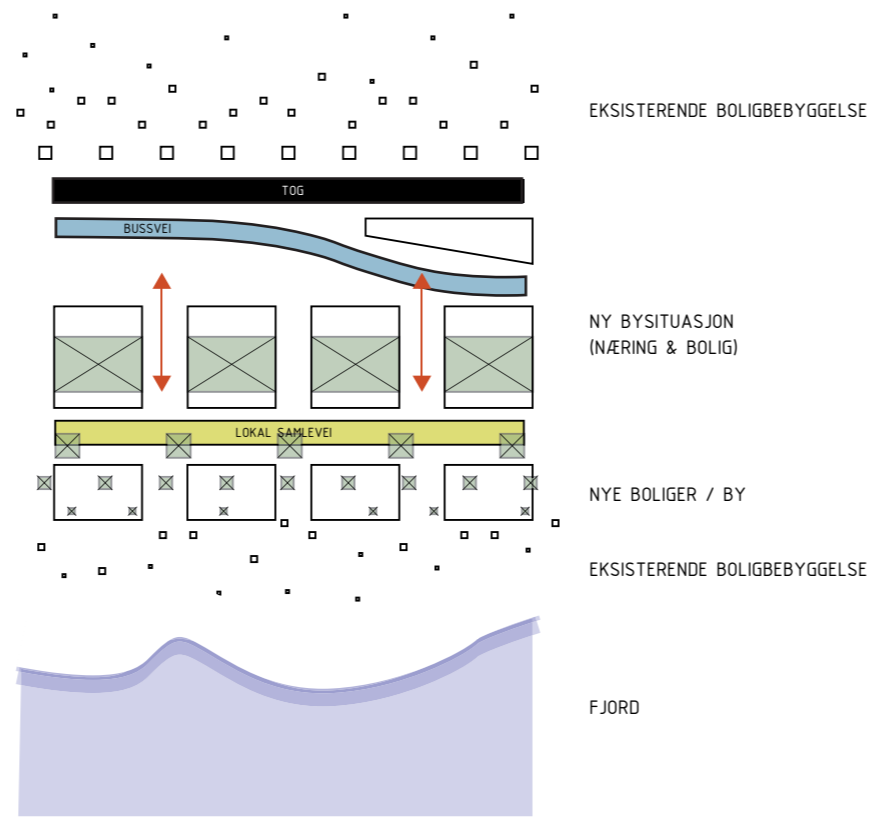
EJENDOM SSV & BANE NOR

VALG AV VEISYSTEM - LOKALE KONSEKVENSER

DAGENS BEBYGGELSE

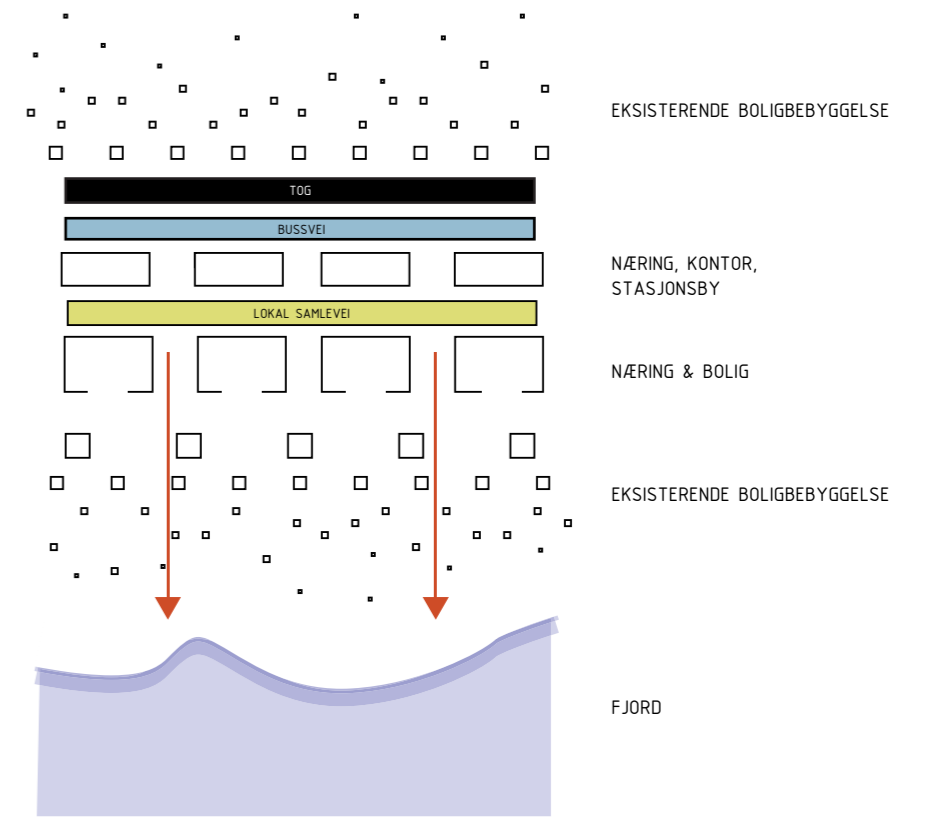


RECONNECTING HØVIK



EKSISTERENDE BEBYGGELSE
 SOM MÅ RIVES FOR Å
 GJENNEMFØRE PLANEN

HØVIK FLETTVERK





SET MOT NORD



SET MOT VEST