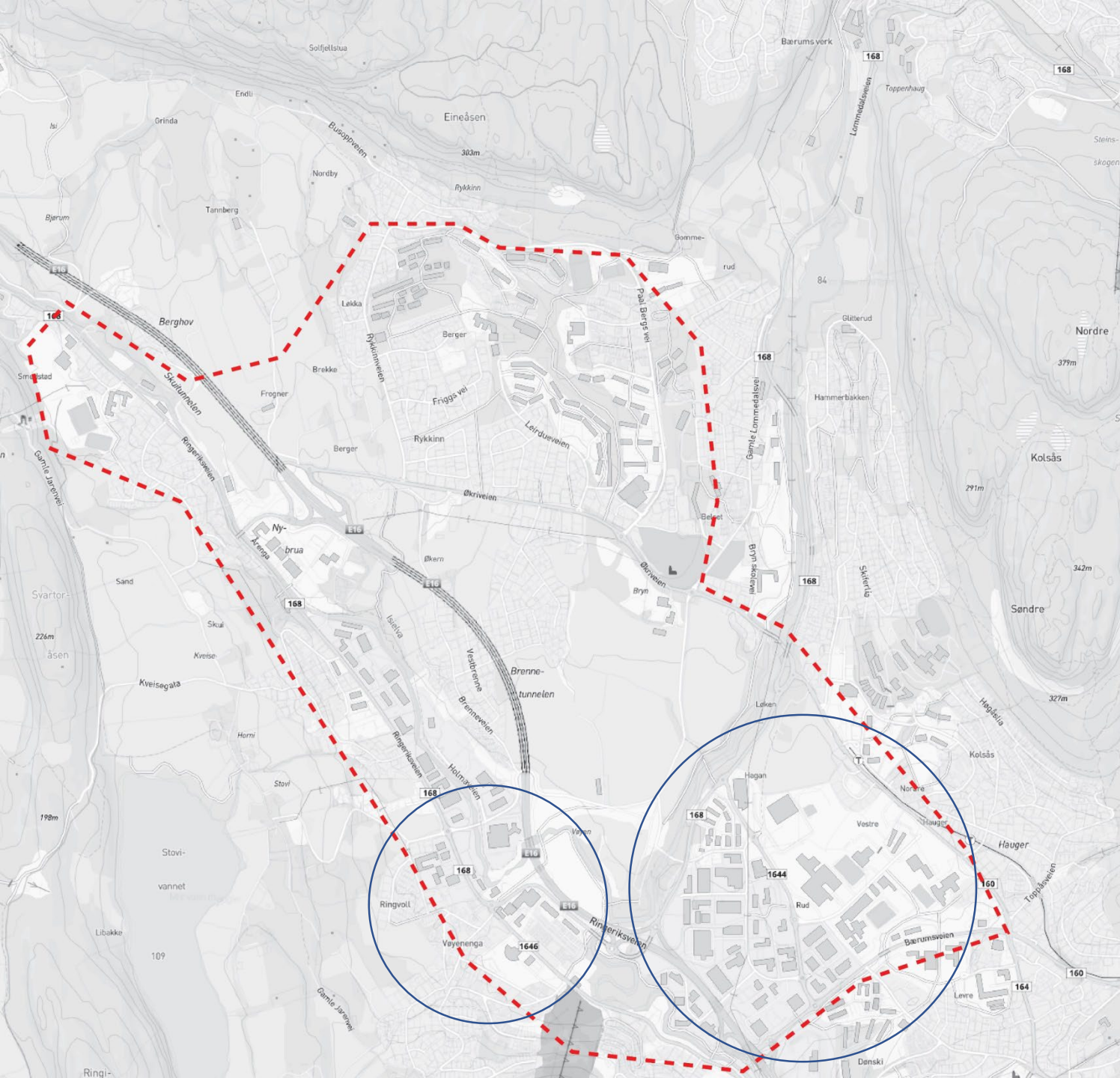


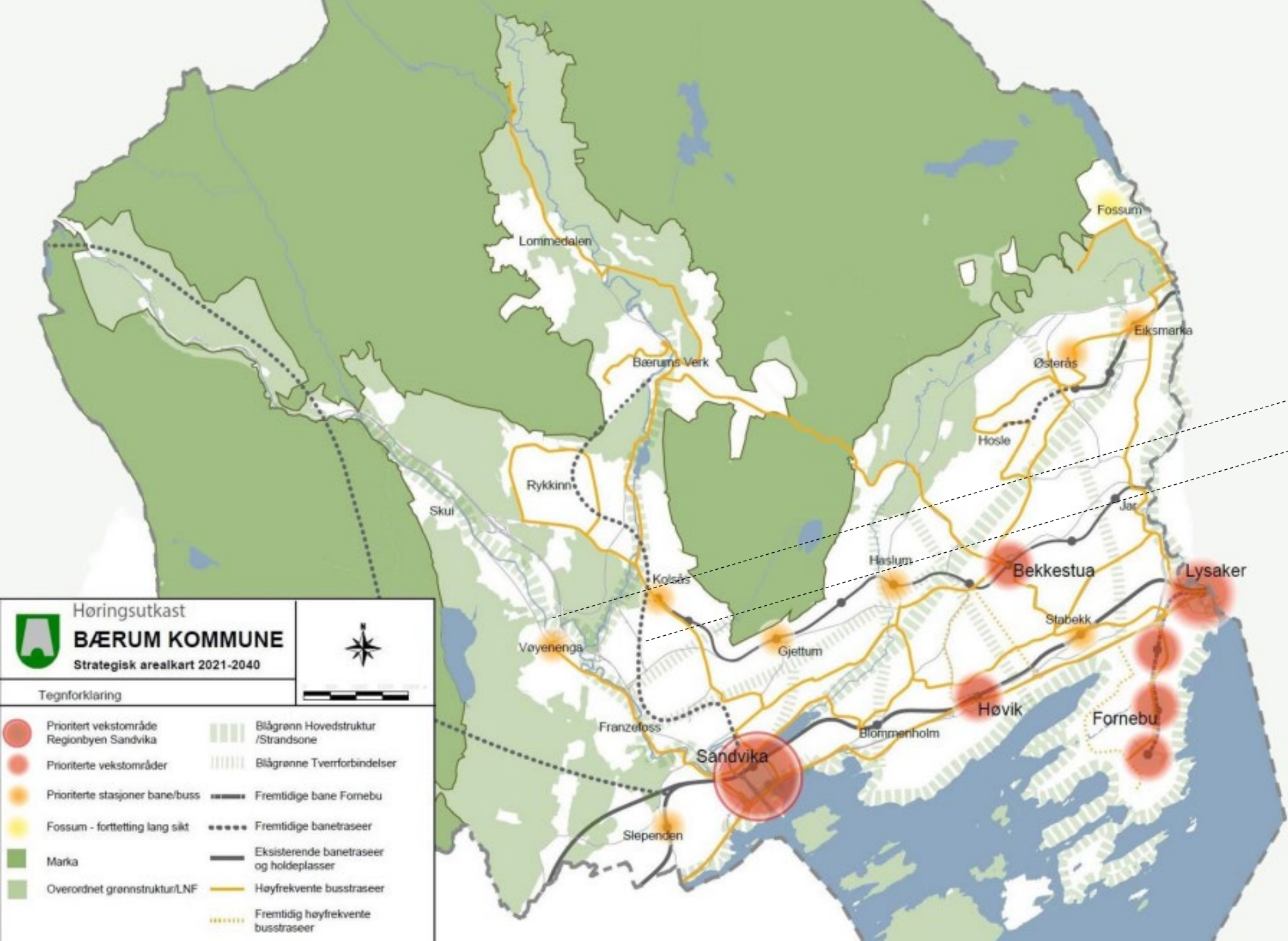
STEDSANALYSE VESTRE BÆRUM

TO FOKUSOMRÅDER

- VØYENENGA
- RUD/HAUGER



— — Analyseområdet

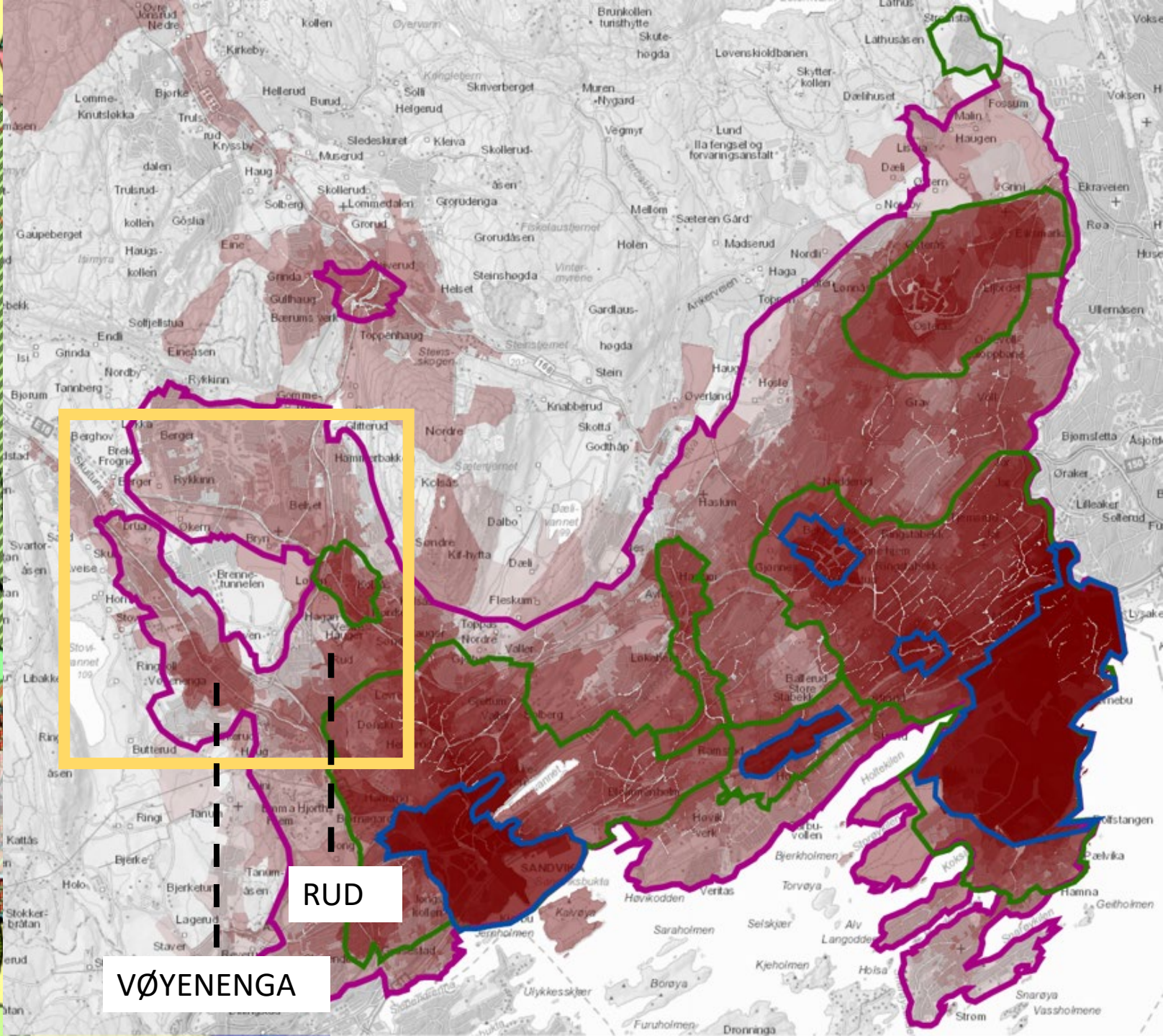
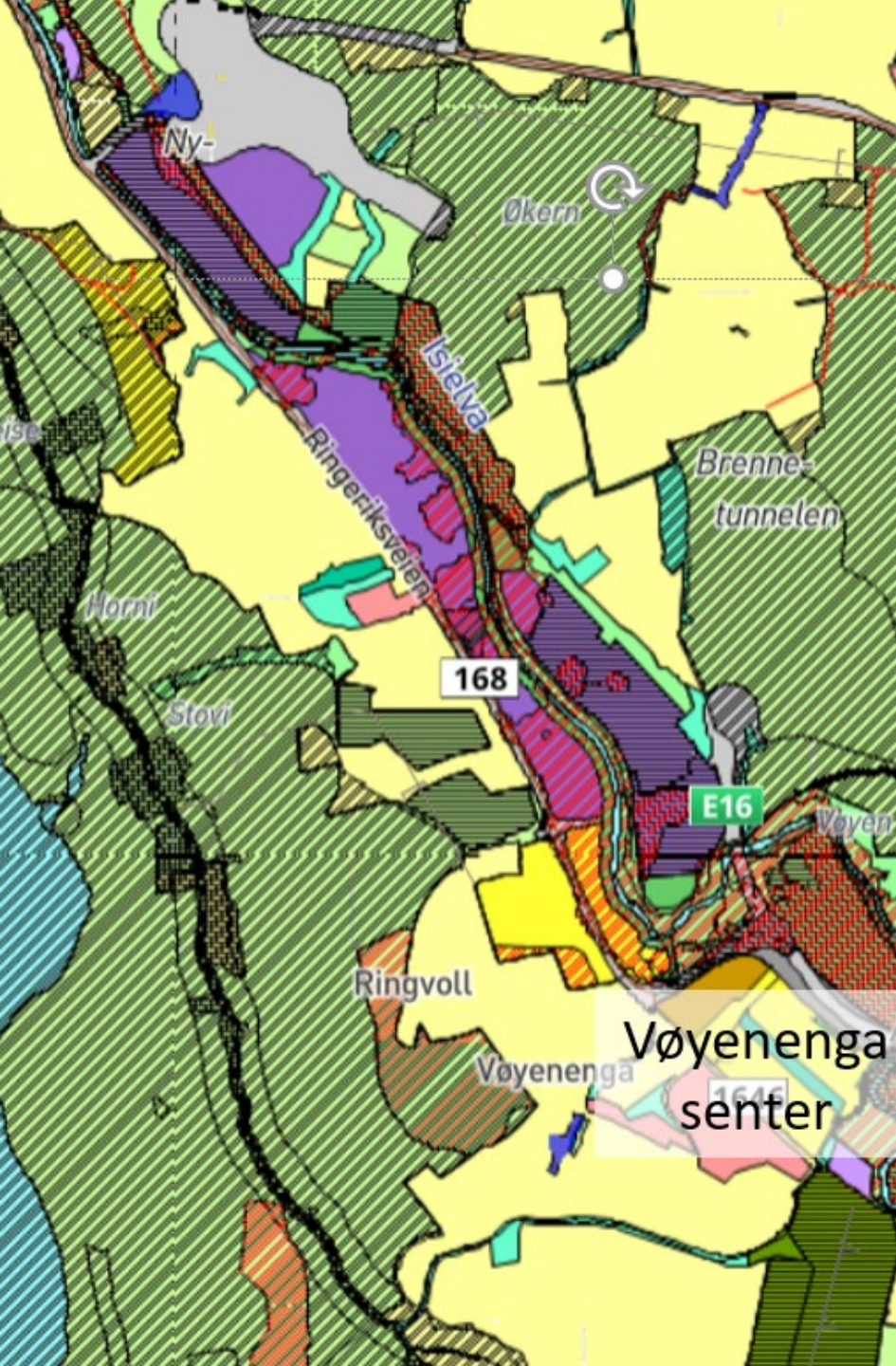


VØYENENGA
RUD/HAUGER

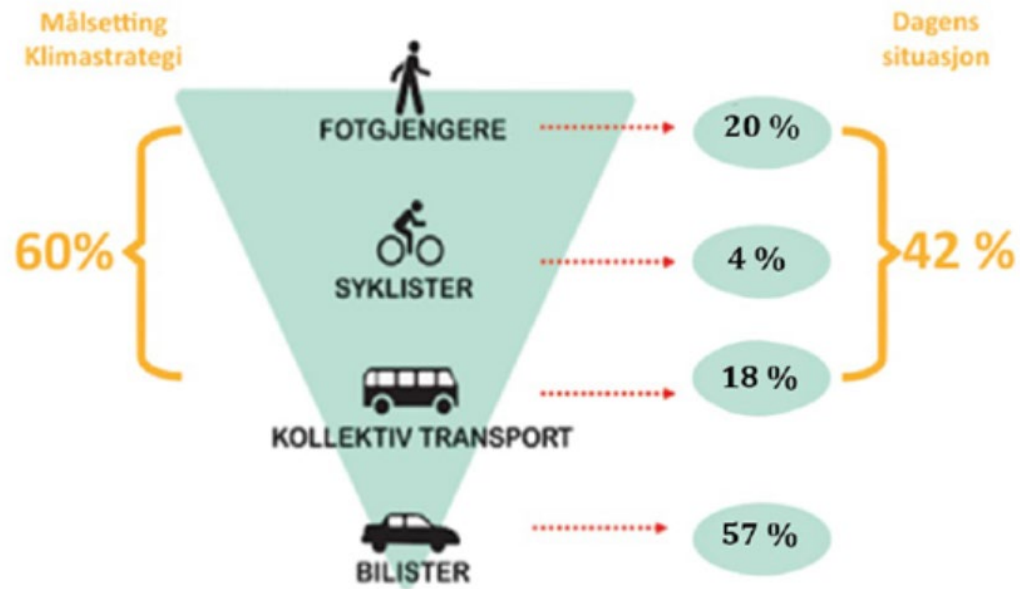
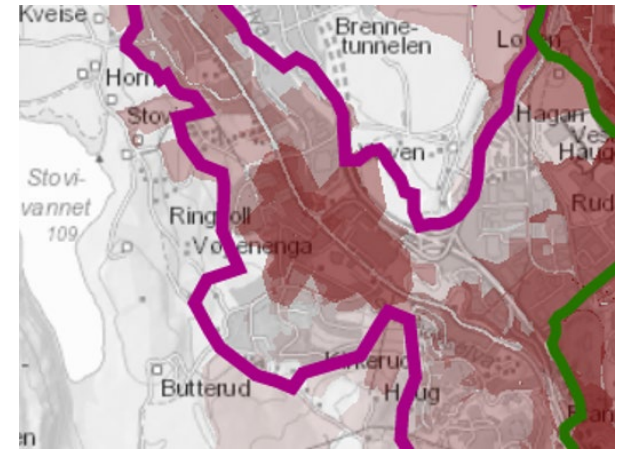
Høringsutkast
BÆRUM KOMMUNE
 Strategisk arealkart 2021-2040

Tegnforklaring

	Prioritert vekstområde Regionbyen Sandvika		Blågrønn Hovedstruktur /Strandsone
	Prioriterte vekstområder		Blågrønne Tverrforbindelser
	Prioriterte stasjoner bane/buss		Fremtidige bane Fornebu
	Fossum - fortetting lang sikt		Fremtidige banetraseer
	Marka		Eksisterende banetraseer og holdeplasser
	Overordnet grønnstruktur/LNF		Høyfrekvente busstraseer
			Fremtidig høyfrekvente busstraseer

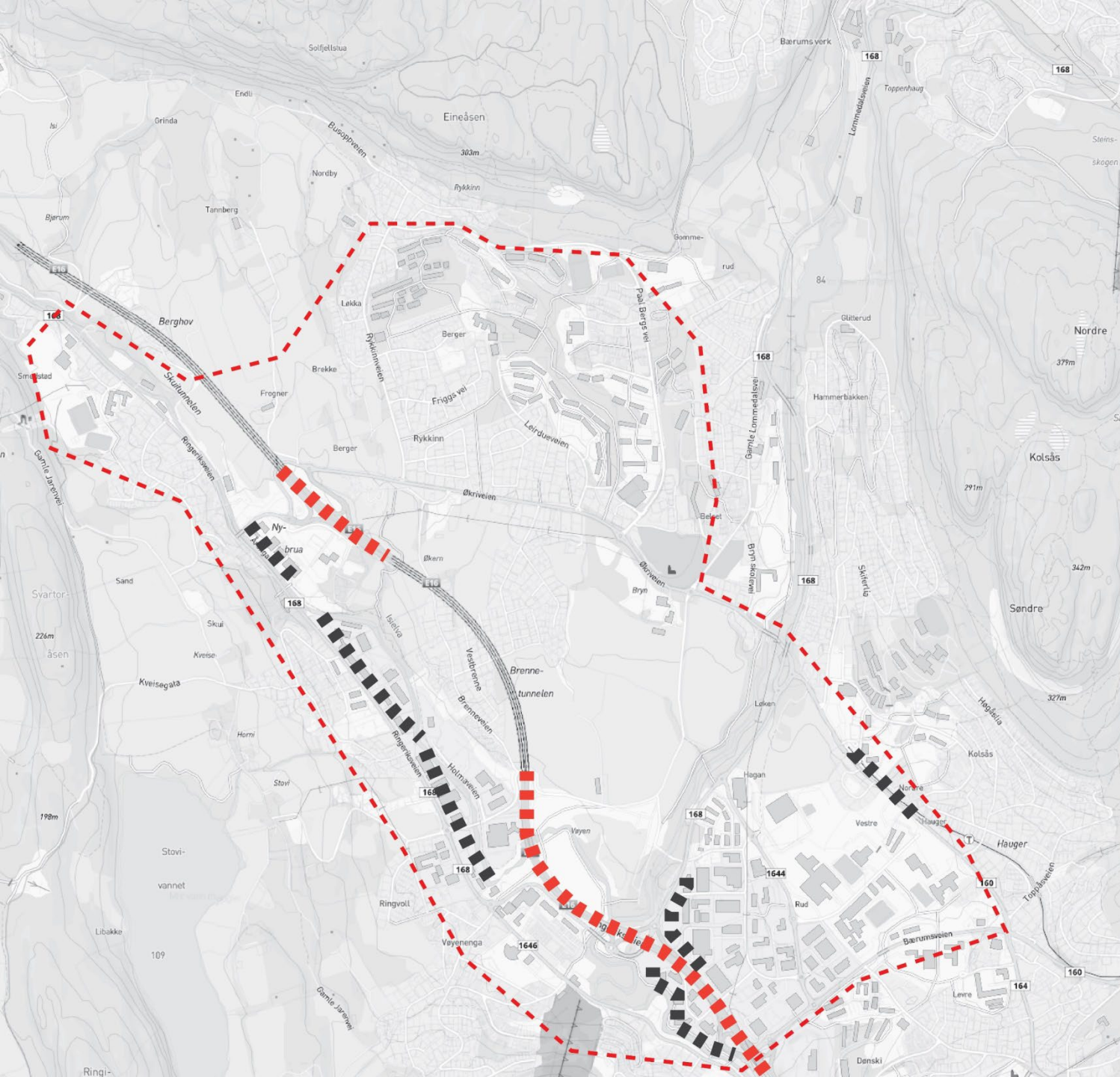


Utgangspunkt og målsettinger



Transportmål for Bærum kommune (Klimastrategi, revidert i 2021)

	Dagens	Mål	%-poeng
Gåing	15 %	20 %	5 %
Sykkel	6 %	8 %	2 %
Kollektivtransport	15 %	20 %	5 %
Bil	63 %	52 %	-11 %
Sum		100 %	
Befolkning 2042	57162		



BARRIERER

«E16 ligger delvis i dagen og delvis i tunell, og er en tydelig barriere gjennom analyseområdet. I syd stykker den opp Rud næringspark i to deler. Ved Vøyenenga er motorveien en barriere mot kulturlandskapet og elven mot øst. Industribbyggelsen langs Isielva utgjør en barriere mot elva.»

■ ■ ■ BARRIERER

■ ■ ■ BARRIERE E16

TOPOGRAFI OG LANDSKAP

«Landskapet preges av de to elvene Sandvikselva og Isielva. Langs Isielva ligger næringsbebyggelsen tett på, og det kan være vanskelig å komme inntil elva flere steder. Isielva har gjennom årenes løp blitt bearbeidet og rettet noe ut får å motvirke flom.

Utenfor analyseområdet ligger Kolsåstoppen mot sydøst og Eineåsen i nordøst ovenfor Rykkinnfeltet. Mot vest er kirkerudbakken, Ringiåsen og Svartoråsen definerende landskapsformer.»



UTSIKT



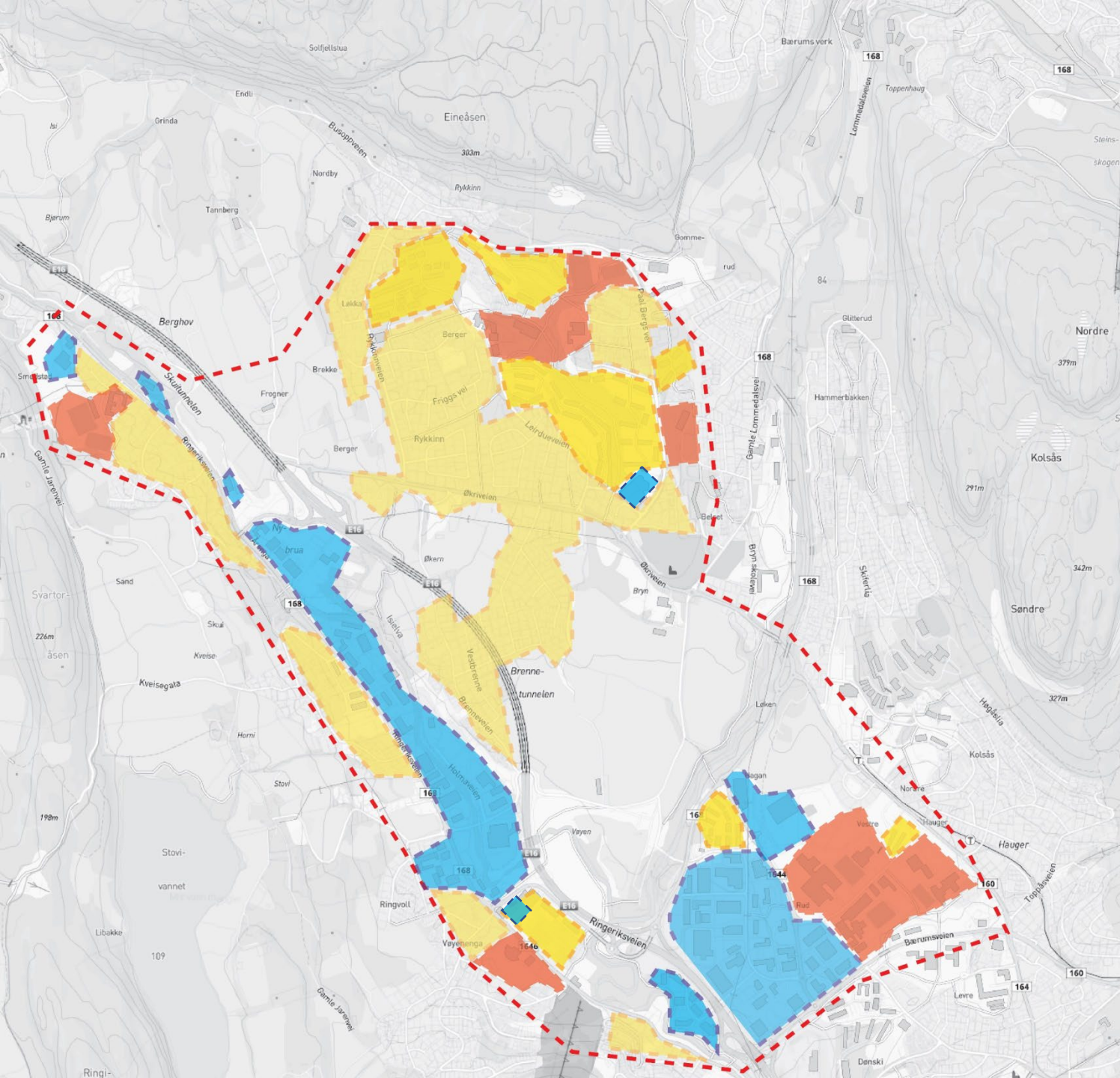
LANDSKAPSFORM

AREALBRUK

«Ringeriksveien er den fremtredende veien i området langs Isielva. Her ligger næringsbebyggelsen hovedsakelig på østsiden mens boligbebyggelse ligger på vestsiden. Det er per nå ingen tydelige bymessige områder i analyseområdet. Men Vøyenenga har med nyere bebyggelse fått et mer sentralt preg.»


Næringsbebyggelsen er i stor grad konsentrert i næringsparkene»

-  Næringsbebyggelse
-  Boligbebyggelse
-  Blokkbebyggelse
-  Skole og idrett



JORDBRUKSOMRÅDER

«En betydelig del av historien i området knytter seg til jorbruket i dalen. Gårdsanleggene på Bryn og Wøyen markerer seg med sin størrelse, og eksponerte beliggenhet. Innenfor området finnes også et stort antall bosetningsspor fra jernalder, middelalder og nyere tid. Bryn og Wøyen danner et åpent kulturlandskap som avgrenses av Isielva og Lomma.»



 Jordbruk/LNFR

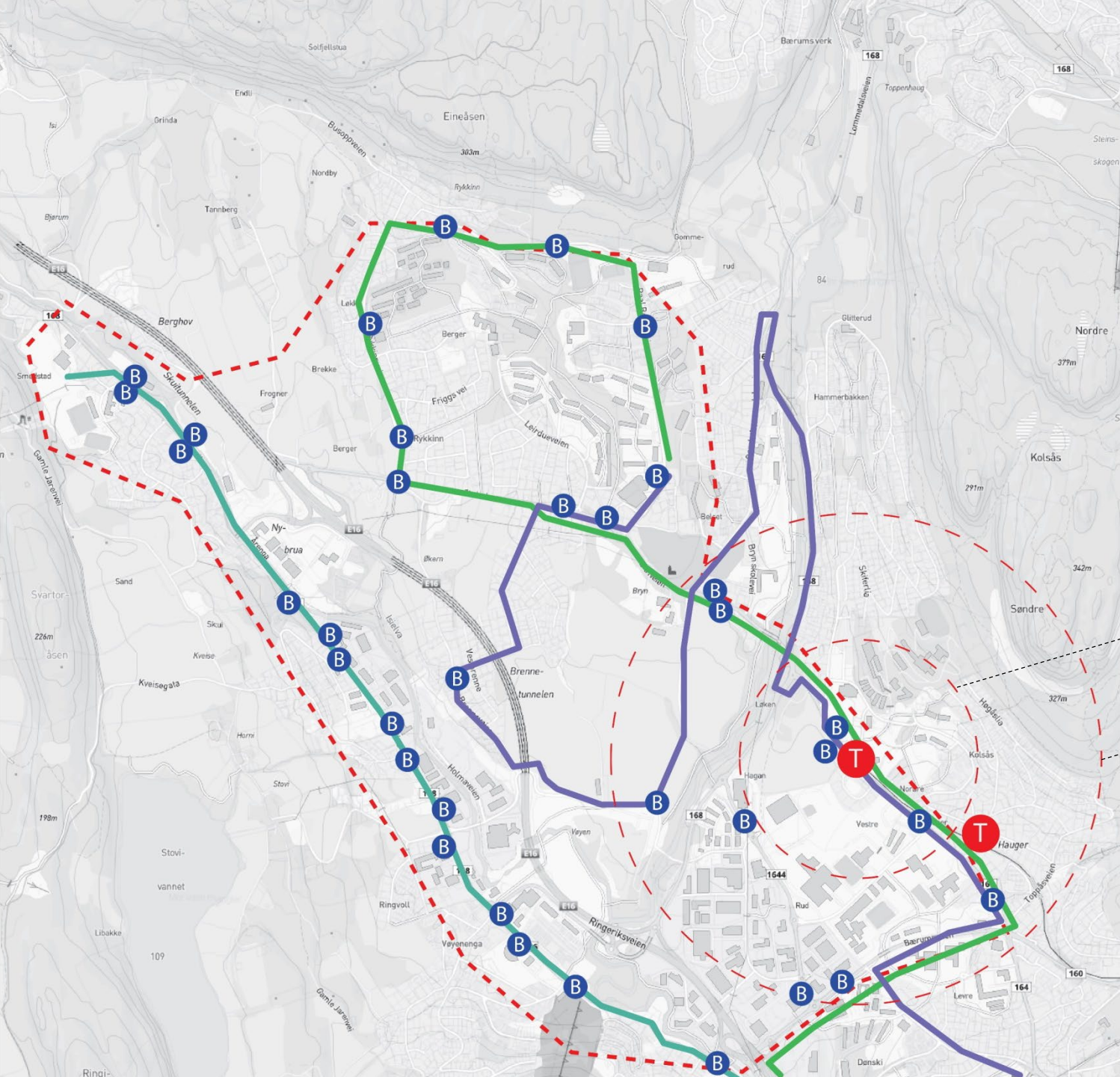
KOLLEKTIVTRAFIKK

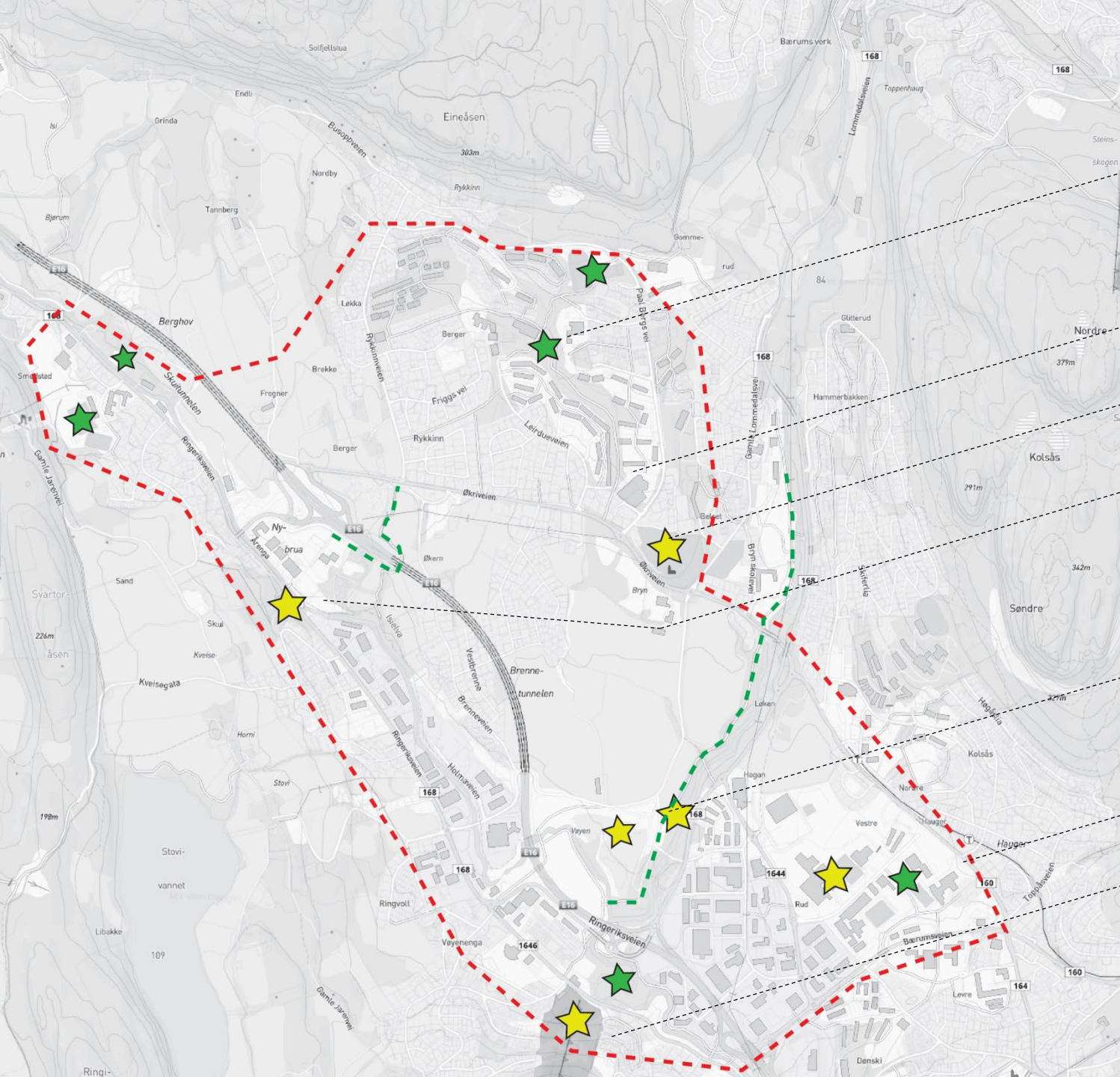
«Skuidalen vest for Isielva betjenes med buss som har 10- minuttersavganger i rush og 15- minutters avganger utenom rush. Særlig i forhold til bosettingskonsentrasjonene er busstilbudet bra. Det er utfordringer med bussfremkommeligheten inn mot Sandvika, særlig i rushtidstimene, og det samme gjelder videre innover mot Oslo. Utenom rush er reisetid med buss fra Skui skole til Sandvika 19 min. Tilsvarende reise med bil tar 9 minutter.»

500 meter

1000 meter

-  Bussholdeplass
-  T-bane





MÅLPUNKTER

RYKKINNHALLEN

RYKKINN SENTER

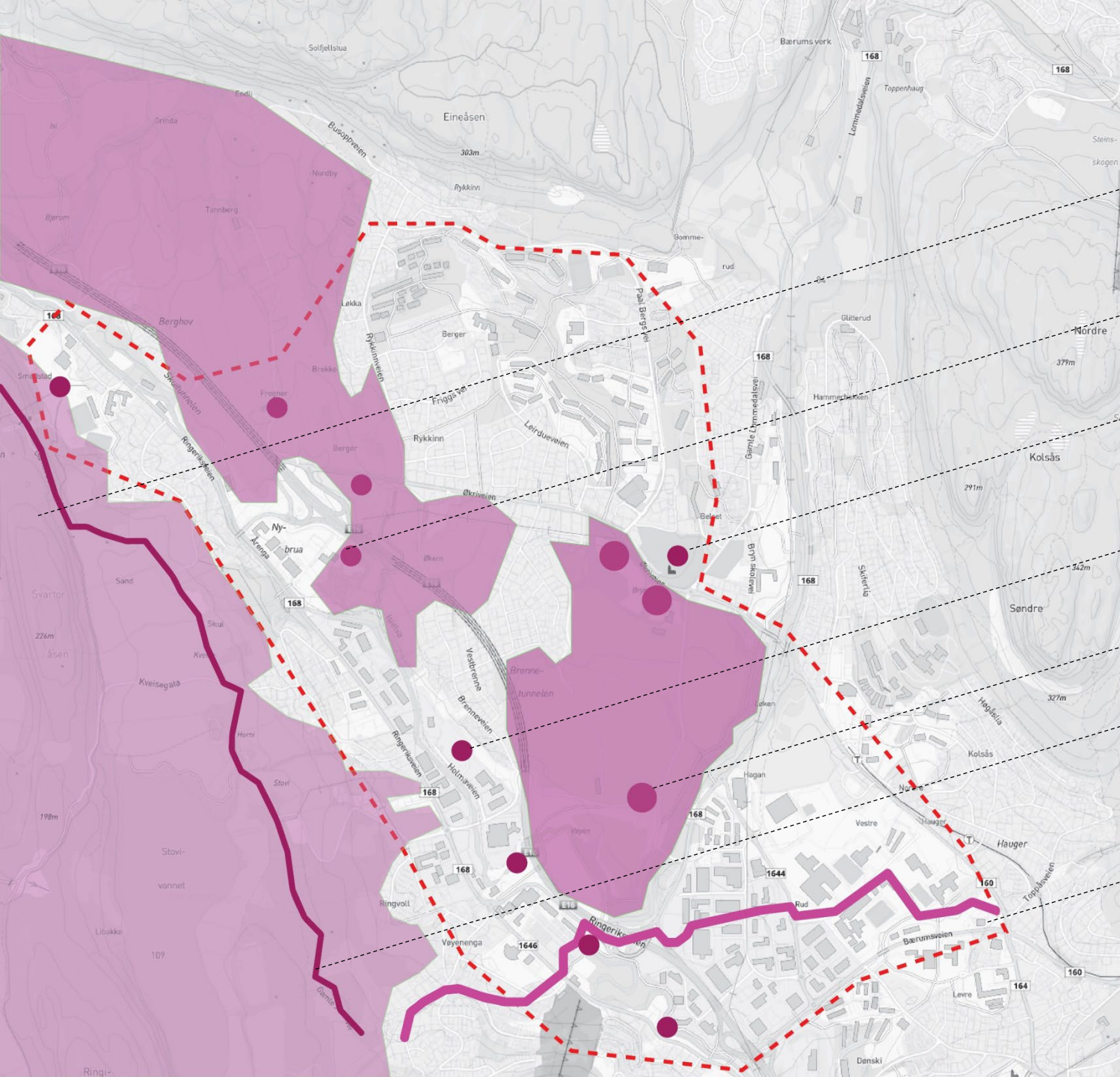
BRYN KIRKE

AL-NOOR MOSKE

WØYEN GÅRD

BÆRUM IDRETTSPARK

KIRKERUDBAKKEN



KULTURHISTORIE

VIKTIG KULTURHISTORISK
LANDSKAP TANUMPLATÅET

ELDRE BEBYGGELSE - SKOLE

BRYN KIRKE

HISTORISKE FISKEPLASSER

WØYEN GÅRD

HISTORISK VEI

PILGRIMSLED

Utvalgte arealinnspill

Arealinnspill transformasjon til bolig

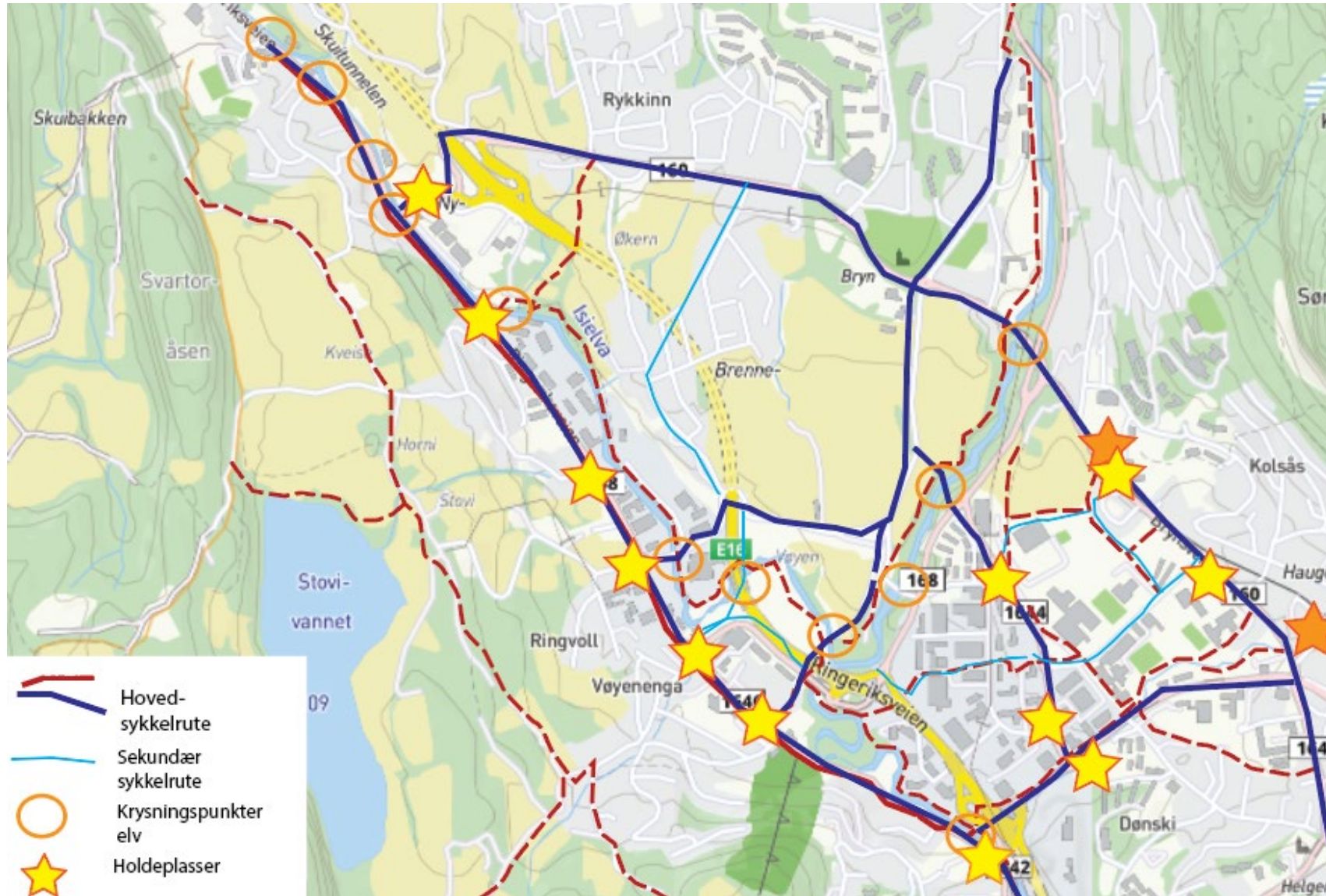
- Ringeriksveien 193
- Johs Haugeruds vei 20(plantasjen)

- Arealinnspill Ringeriksveien Teglverksveien Skui vei

Grønn mobilitet - status

Styrker:

- Relativt tett gangveinett
- Flere krysningspunkter over elva
- Tett med bussholdeplasser i Skuidalen
- Godt tilrettelagt med skoler, større idrettsanlegg osv.
- Natur og elv



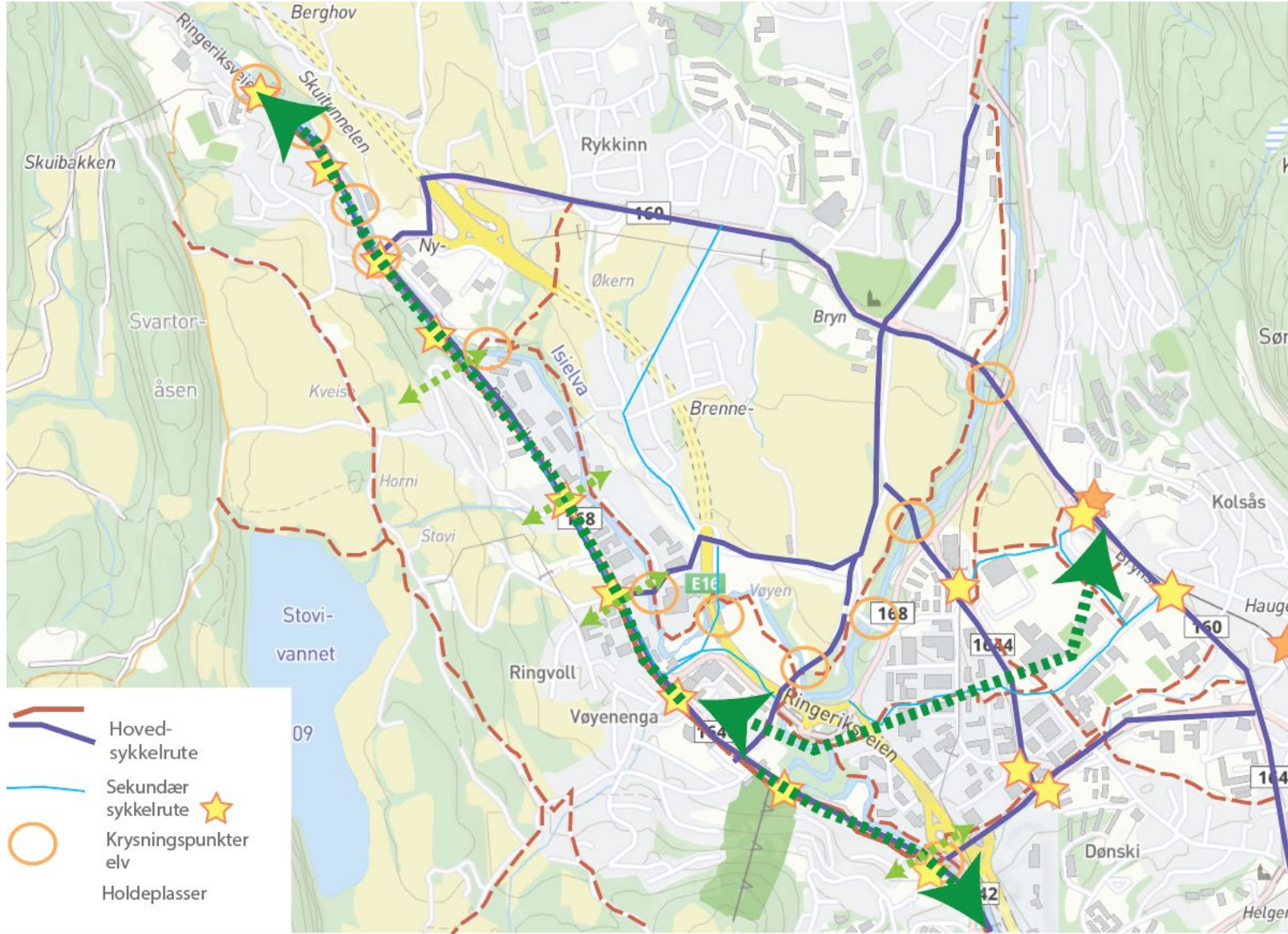
Svakheter:

- Svært bilbasert tilrettelegging. Mye trafikk og arealer til bil. Ingen restriksjoner på gjennomkjøring
- Buss lite konkurranse-dyktig sammenlignet med bil
- Monotone og delvis «rotete» omgivelser
- Lange, rette strekker
- Lite opplevelser langs hovedaksene
- Delvis manglende sosial trygghet
- Trafikksfarlige løsninger
- Dårlig tilgjengelighet natur

Grønn mobilitet – muligheter og utfordringer

Muligheter:

- Brede veisnitt – ikke bygninger tett på vei
- Krav om felles plan for østlige områder langs elva
- Ny bebyggelse kan revitalisere gate – nærmest Vøyenenga senter
- Næringsparken ønsker endring og mer arealeffektive løsninger. Sambruk parkering?
- Nytt senter under planlegging? Kan ses i sammenheng med boligfortetting?
- Sykkel som framkomstmiddel



Utfordringer (i forhold til gående og syklende):

- Fortsatt næringspark – transformasjon tar tid
- En del av målpunktene er gitt – avstander
- Transformasjon kun for mindre deler av området – hvordan sikre kvalitetsheving generelt?
- Liten funksjonsblanding for deler av området og stedvis lav tetthet på funksjoner

Gående - status

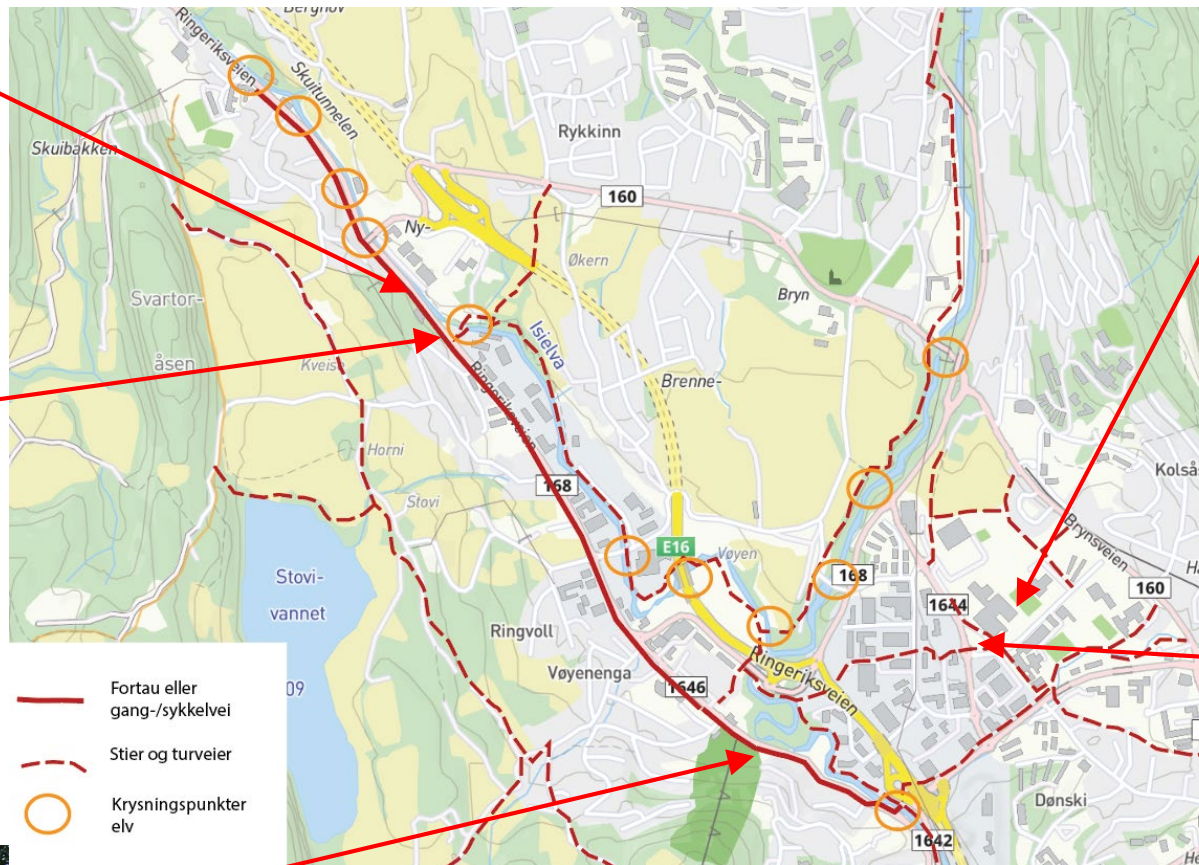


Ringeriksveien; gang- og sykkelvei. Lite gangvennlige omgivelser og lange rette strekninger. Skolen viktig målpunkt i nord og skole/ handel viktige målpunkt i sør



Rud/ Hauger; tett gangnett og mange målpunkt. Likevel; lav gangvennlighet i flere områder. Utflytende parkering og bebyggelse, mye intertrafikk osv.

Flere kryssinger på tvers av elva. Likevel oppfattes ikke adkomsten/ tilgjengeligheten til elva som god. «Ruskete» industriområder som grenser til elva



Skuiveien; ensidig fortau. Lite som «skjer» langs traseen. «Langt» til Sandvika og andre målpunkt

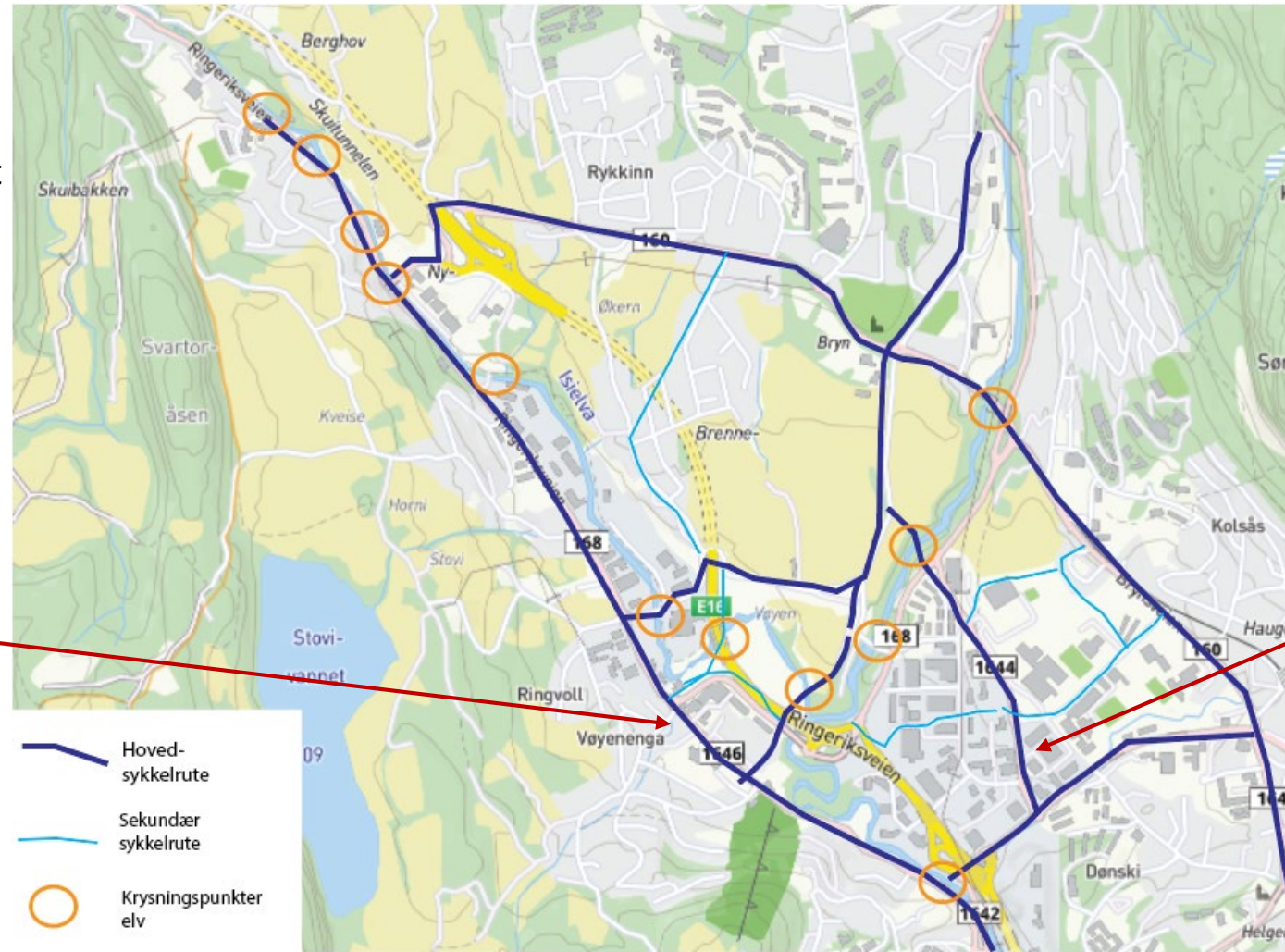


Syklende - status

Ingen av hovedsykkelveiene tilrettelagt i henhold til anbefalt standard. Gang- og sykkelveier, sykling på fortau og/ eller i kjørbane



Vøyenenga senter



Johs. Haugeruds vei på Rud/ Hauger. Gang-/ sykkelvei

Avstander:

Vøyenenga senter – Skui skole; 2,75 km

Vøyenenga senter – Kolsås stasjon; 2,5 km

Vøyenenga senter – Sandvika stasjon; ca 4 km



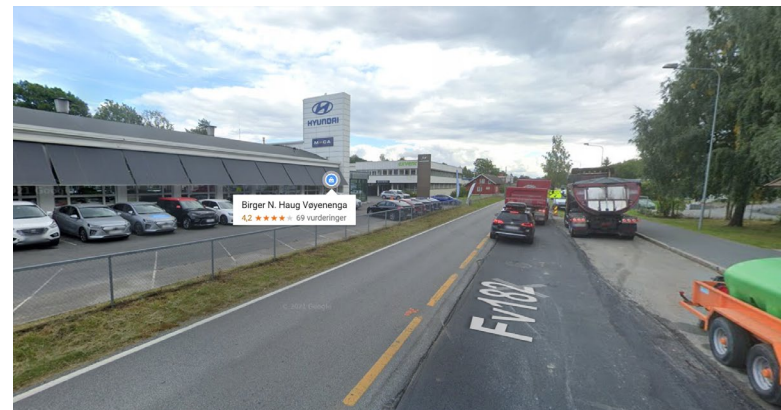
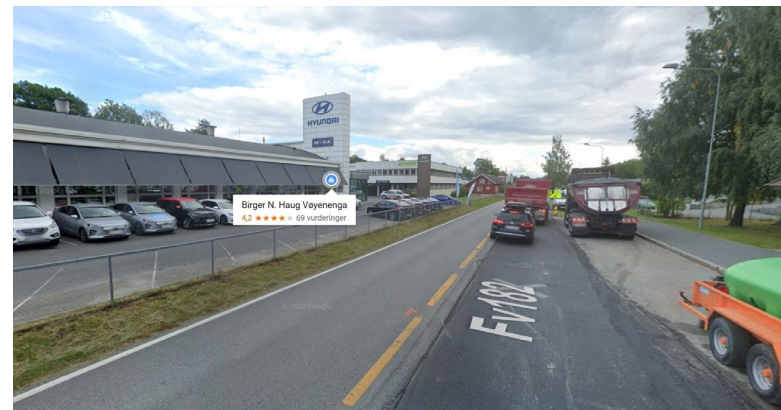
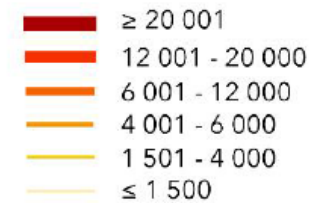
Sykel potensielt foretrukne transportmiddel?

Motoriserte kjøretøy/ biltrafikk

- Mye grå arealer
- En del tyngre trafikk/ tungtrafikk
- Enkel adkomst til hovedveinettet
- Overdimensjonerte, rette veier, lite friksjon → fart og gjennomkjøring. Skiltet 50- sone i Ringeriksveien
- Flomproblematikk og parkering
- Ingen begrensninger for bilkjøring (?) – rushtidsbommer eller lignende

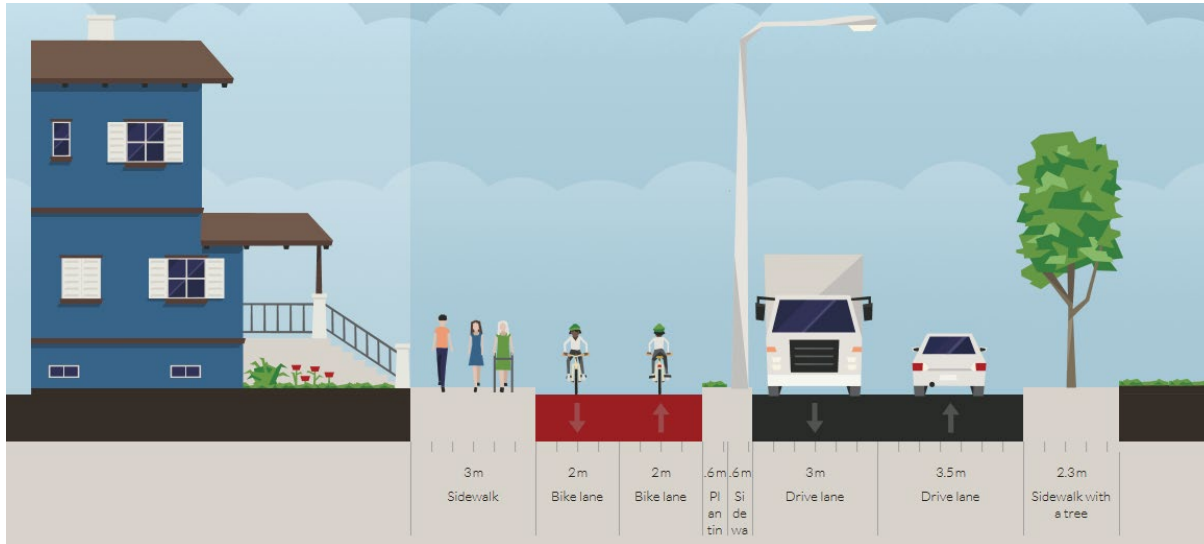
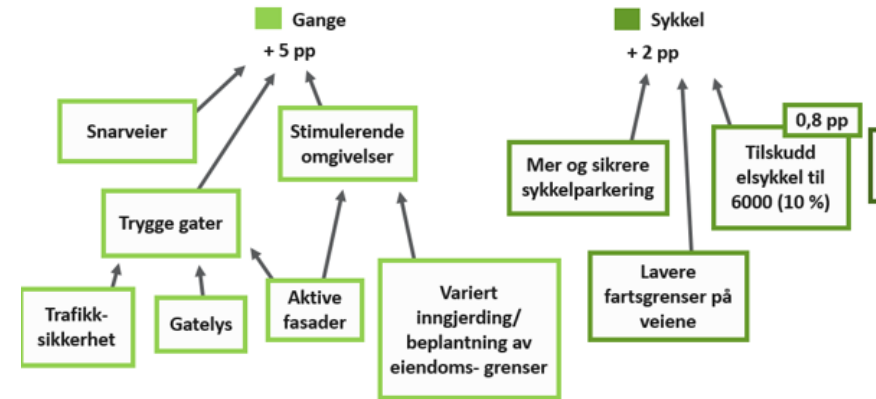


Årsdøgntrafikk [kjt/døgn]



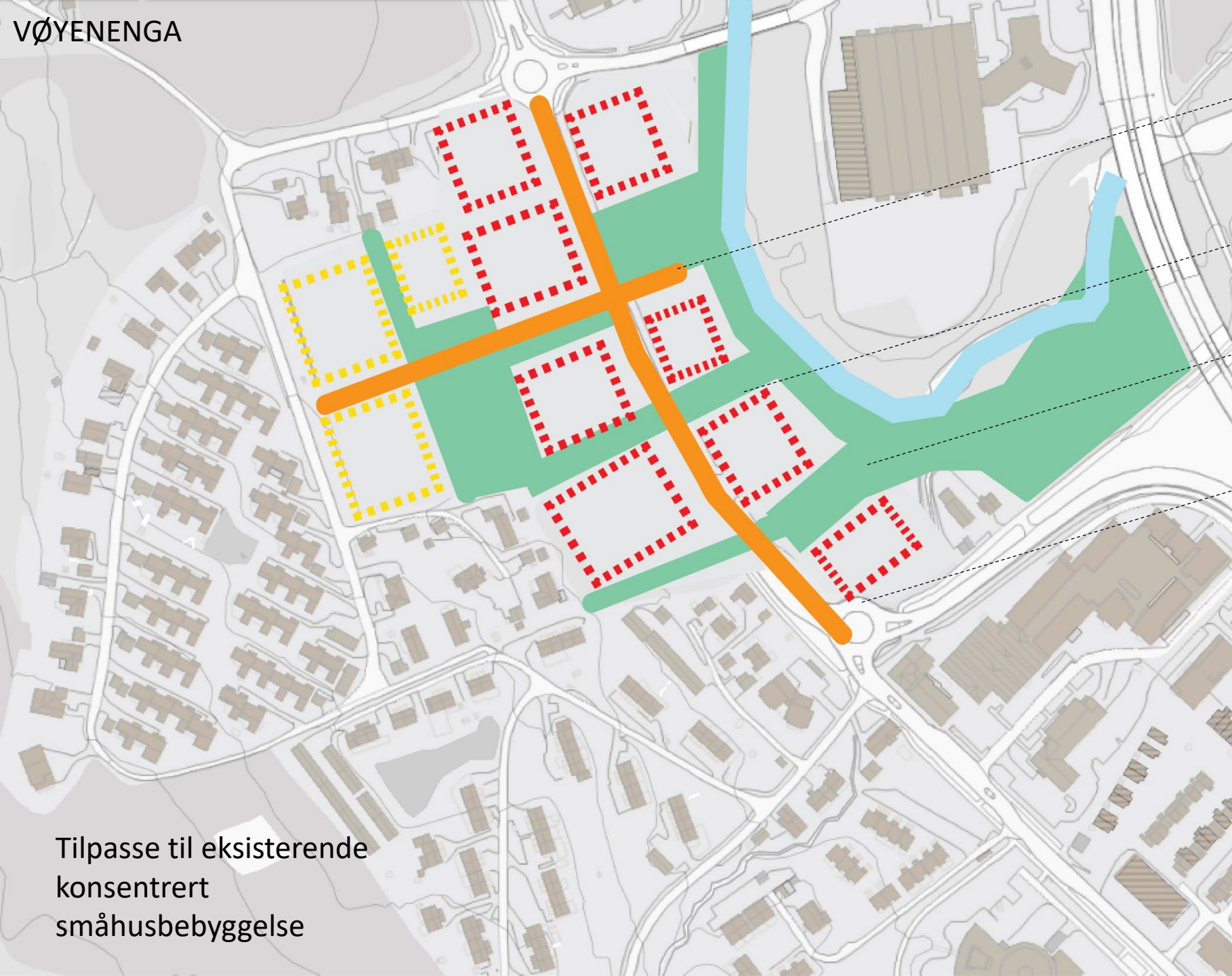
Delområde Vøyenenga/Skuidalen

- **KRAV OM FELLES PLAN/ gate- og byromsplan som ser deler av Skuidalen sammen med Vøyenenga senter. Viktigste forbindelser, mulighet for opprustning, trafikkregulerende tiltak osv.**
- Fra vei til gate – stimulerende omgivelser. Høy friksjon i gata (nedre del), lavere fart, beplantning
- Vurdere å stenge for gjennomkjøring med bil
- Separate løsninger gange og sykkel
- Mobilitetspool
- Parkeringsnorm, lokalisering parkering, sambruk
- Snarveier og tilgang til elva
- Fasader ny bebyggelse, møblering, beplantning
- Møteplasser og plasser for rekreasjon
- Snarveier
- Gatelys
- Bevisst utforming fasader og plassering funksjoner



Anbefalinger Vøyenga/Skui

- Felles planlegging av eksisterende næringsområde langs Ringeriksveien og elven. Kommunen bør vurdere å igangsette planarbeid for området.
- Stille krav om felles planlegging for gult område ved Vøyenenga.
- Planene må bidra til oppgradering av gang- og sykkeløsninger samt ombygging fra landevei til gate.
- Flere av områdene langs elvene er utsatt for flom. Ved ny boligbebyggelse vil man derfor sannsynligvis måtte gjøre store tiltak for å flomsikre bebyggelse. Dette kan ofte være vanskelig å kombinere med estetisk gode løsninger. Samtidig vil mulige flomsikringstiltak kunne ha negative konsekvenser for andre områder langs vassdragene.



Etablere et gatenettverk

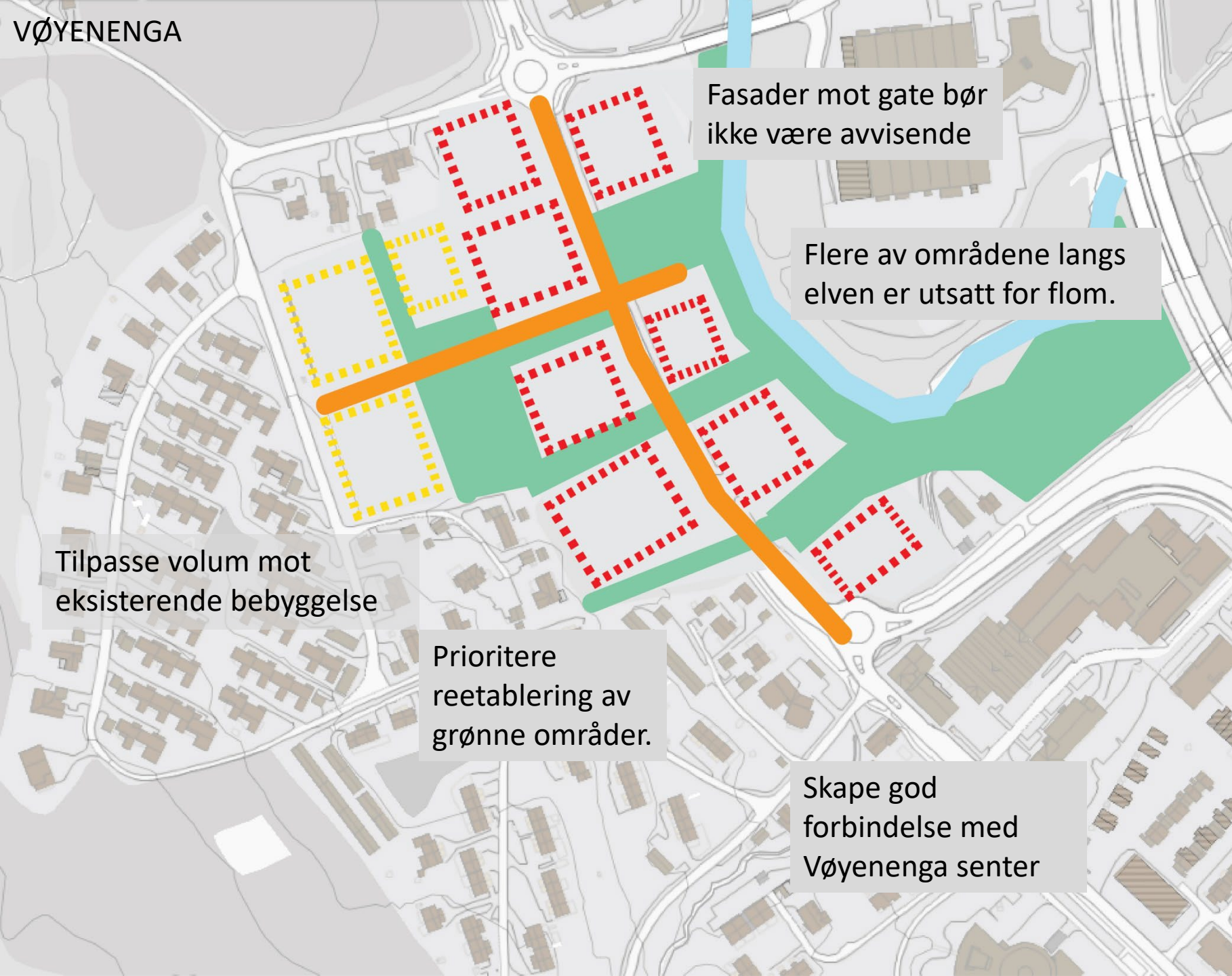
Mer konsentrert mot gate
lavere bebyggelse mot
eksisterende bebyggelse

Etablere grønne
forbindelser til elv

Redusere landeveispreg

Tilpasse til eksisterende
konsentrert
småhusbebyggelse

-  Gate
-  Grønt/park
-  Grense for utvikling
-  Mer urbane kvartaler
-  Lavere bebyggelse
-  Elv



Fasader mot gate bør ikke være avvisende

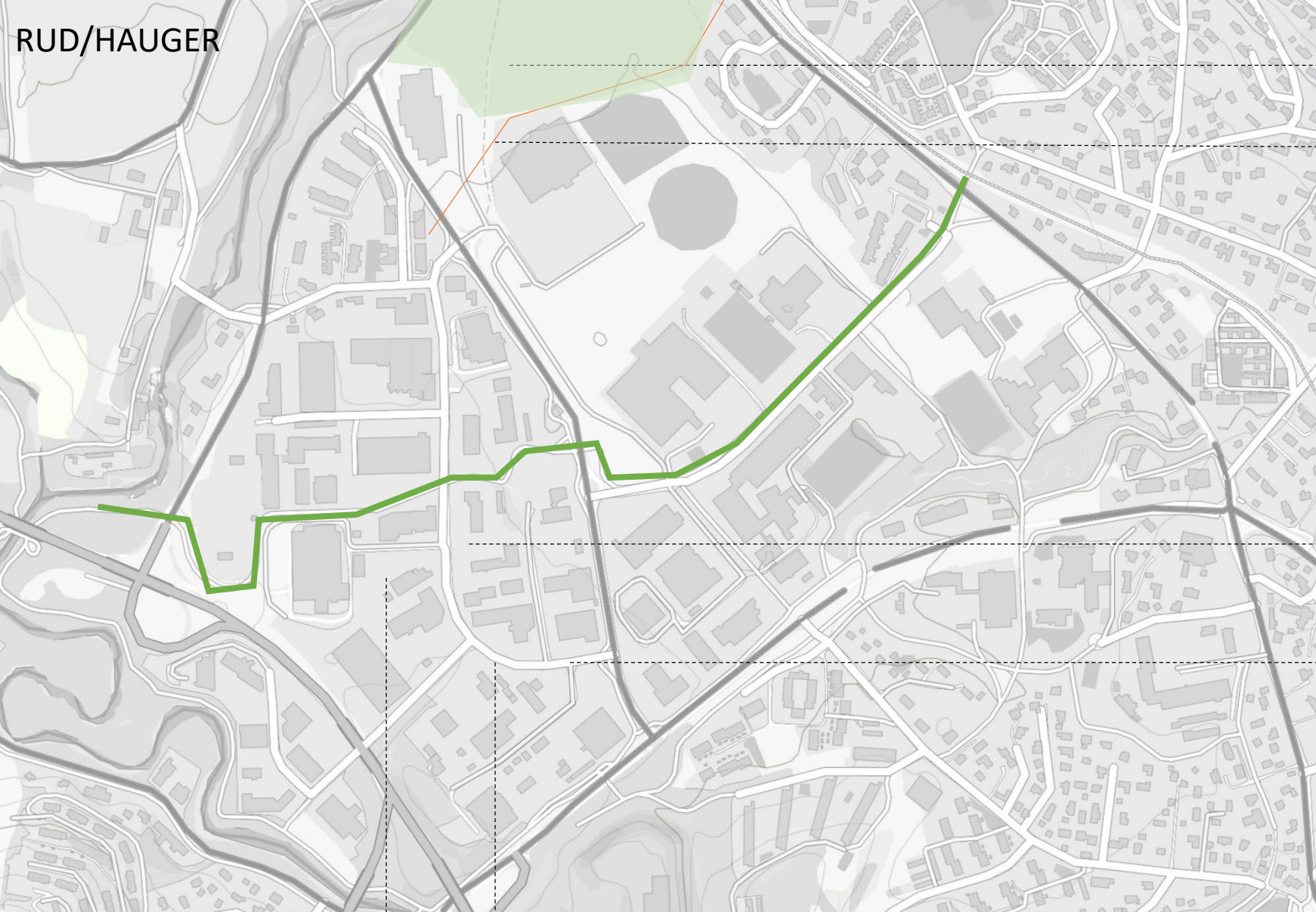
Flere av områdene langs elven er utsatt for flom.

Tilpasse volum mot eksisterende bebyggelse

Prioritere reetablering av grønne områder.

Skape god forbindelse med Vøyenenga senter

- Ringeriksveien har, etter omklassifisering fra hovedvei til Bergen til omkjøringsvei, et stort potensiale for å få en mer gatemessig opparbeidelse med tilfredsstillende sykkeløstninger og enklere krysningsmuligheter/ økt friksjon.
- Transformasjon langs Ringeriksveien er utfordrende. Områdets langstrakte struktur gjør det vanskelig å skape et komprimert bomiljø med nærhet til tjenester og handel. Ved transformasjon bør nærhet til eksisterende handel og senterstruktur vektlegges.(nærhet til Vøyenenga)
- Flere av områdene langs elvene er utsatt for flom. Ved ny boligbebyggelse vil man derfor sannsynligvis måtte gjøre store tiltak for å flomsikre bebyggelse. Dette kan ofte være vanskelig å kombinere med estetisk gode løsninger.
- Ivaretagelse/ styrking av rekreasjonsområder og blågrønne strukturer inklusive biologisk mangfold



RUD/HAUGER

BEVARE JORDBRUKSAREALER

OPPGRADERE SNARVEI MOT
KOLSÅS

VURDERE
BELYSNING/TRYGGHET VED
GANGVEI

STIMULERE TIL
SYKKELPARKERING VED
NÆRINGSBYGG

VURDERE MULIG SEKUNDÆRE
SYKKELVEIER

MULIG MED ØKT TREPLANTING LANGS VEI

VURDERE MULIG AREALEFFEKTIVISERING

Anbefalinger Rud/Hauger

- Arealeffektivitet (beholde næringsarealer)
- I samarbeid med næringen vurdere en helhetlig plan for de overordnede strukturene (gange/sykkel/fremtidens mobilitetsløsninger/grønt/parkering mm.)
- Tilrettelegge for en forutsigbar og fremtidsrettet næringspark

- Mer effektiv arealbruk og utnyttelse kan gi plass til flere virksomheter i næringsparkene. Kommunen bør legge til rette for at næringsparkene kan utvikles som næringsområder, og oppgraderes. Sikre både langsiktighet og fleksibilitet
- Tilrettelegging for mobilitetstiltak
- Man bør avvente transformasjon til bolig av flere næringsområder. Områdene er viktige for balansen mellom boliger og arbeidsplasser i kommunen.
- Eventuell transformasjon bør vurderes helhetlig i form av en større regulering som også hensyntar behov for lokale arbeidsplasser. Transformasjonen bør søke å bevare eksisterende næringsvirksomhet og lokale arbeidsplasser.
- Det er viktig med forutsigbare rammebetingelser for næringsparkene. Dersom linjene for utvikling er fastlagt, vil oppgradering av bebyggelse med tanke på miljø og teknologi også være mer aktuelt. Det vil kunne utløse ytterligere investeringer.
- Smarte bygg, smart energiutveksling og energieffektivisering er temaer som kan være mer aktuelt å utforske dersom tidsaspektet for driften er fastsatt.
- Det bør satses på en generell oppgradering av infrastruktur for sykkel. I samarbeid med næringslivet bør det bli enklere å benytte sykkel for handel i området og innad i næringsparken.
- Vurdere mulig bedre logistikk-løsninger

Pilotering og nyskapende boligarkitektur



Vindmøllebakken er en nyskapende, bærekraftig og inkluderende boform i et homogent boligmarked. Den er utviklet for det åpne markedet av en kommersiell aktør og skiller seg fra andre boligmodeller ved at man eier mindre og deler mer. Dette gir både sosial, miljømessig og økonomisk verdi.

Pilotering og nyskapende boligarkitektur

- Pilotering for nye boformer og nyskapende boligarkitektur bør gjøres på de samme områder som arealstrategien peker ut som egnet for boligbebyggelse.