



# DEN **BLÅ** STASJONSBYEN

Mulighetsstudie for Sundvollen tettsted  
Parallelloppdrag  
Mars 2017

REJLERS NORGE  
DRONNINGA LANDSKAP  
ARKITEMA ARCHITECTS





INTRODUKSJON



SUNDVOLLENS IDENTITET



FREMTIDEN



NYE TANKER



SITUASJONSPLAN



BESKRIVELSE AV BYPLANEN



PERSPEKTIVER

## INTRODUKSJON

Byers konkurransestyrke er direkte proporsjonal med deres forbindelse med omverdenen. Tradisjonelt ble byer lagt der elver møtte havet, eller der det var en trygg havn, fordi, bokstavelig talt, fjorden var veien. Mennesker og varer ble fraktet på båt til og fra markedene i byene. Dette la grunnlaget for urbanisering. Bedre forbindelser, mer handel, bedre økonomi.

Før jernbanen kom til Norge i 1854 hadde vi to innlandsbyer, Kongsberg og Røros, begge Bergsteder. Steder som Ski, Elverum, Asker, Otta, Geilo, Bø, Bryne med flere kom til, eller utviklet seg på bakgrunn av, jernbaneutbyggingen som skjøt fart i første halvdel av 1900-tallet. Byene vokste opp fordi man kunne nå frem til nye ressurser i innlandet med et effektivt transportmiddel. Det norske jernbanenettet nådde sin største utbredelse i 1962 med ferdigstillelsen av Nordlandsbanen til Bodø. Siden da har det ikke kommet nye stasjonsbyer i landet. Før nå.

## INNHold

<b>INTRODUKSJON</b>	3
<b>SUNDVOLLENS IDENTITET</b>	4
<b>FREMTIDEN</b>	5
<b>NYE TANKER</b>	6
Den nye stasjonsbyen	
<b>SITUASJONSPLAN</b>	10
Den blå stasjonsbyen	
<b>BESKRIVELSE AV LØSNINGSFORSLAGET</b>	12
Fjordlinjen - natur, historie og rekreasjon	
Kanalbyen - origo i vannet ved stasjonen	
Blågrønn struktur - mellom fjorden og marka	
Bebyggelsesstruktur - kanalhus og hageby	
Trafikk og parkering	
Gå og sykle	
Byaksen	
Kulturminner og eksisterende bebyggelse	
Etapper og gjennomførbarhet	
Funksjoner og utnyttelse	
<b>Perspektiver</b>	24
Dagens situasjon	
Ny situasjon "Den blå stasjonsbyen"	

## SUNDVOLLENS IDENTITET

Sundvollen er stedet der man krysser Kroksundet, og har i ”århundrer vært et trafikknutepunkt med både skysstasjon og vertshus”, skriver Sundvollen hotell om sin historie. Før sto sundmenn for å frakte konger og meningsmann over med ferge, så kom veien, nå kommer jernbanen. Fra å være et sted man passerer gjennom kan stasjonsbyen Sundvollen bli en destinasjon.

Sundvollen og Ringerike har en rik historie og en mektig natur. Helleristningene på Sundvollen er fra minst 500 år før Kristus, og dronning Ragnhilds drøm om Norges samling er fra 800-tallet. På 1800-tallet skrev Asbjørnsen og Moe om en sommernatt

på Krokskogen, og kong Karl Johan ga navn til Kongens utsikt. Steinsfjordens bestand av edelkreps er den største i Norge, og fjordkanten har våtmarker som er Ramsar-områder av internasjonal betydning, særlig som fuglehabitat.

Fra Kongens utsikt er det en enestående utsikt over Ringerike. Slik skrev holeværingen Jørgen Moe i 1850: «*Det lysnet i skogen da ilte jeg frem, snart sto jeg hvor bakkestupet skrånet. Jeg så den vide bygd og jeg så mitt kjære hjem, jeg så hvor de fjerne åser blånet. Jeg så de brede fjorder som skar seg inn i bukt, og elven så jeg blinke og krumme seg så smukt, jeg lengtes til de sollyse sletter.*»

«*Det lysnet i skogen da ilte jeg frem, snart sto jeg hvor bakkestupet skrånet. Jeg så den vide bygd og jeg så mitt kjære hjem, jeg så hvor de fjerne åser blånet. Jeg så de brede fjorder som skar seg inn i bukt, og elven så jeg blinke og krumme seg så smukt, jeg lengtes til de sollyse sletter.*»



«Med Krokskogen i ryggen og Tyrifjorden for sine føtter»

- Sundvollen Hotell



## FREMTIDEN

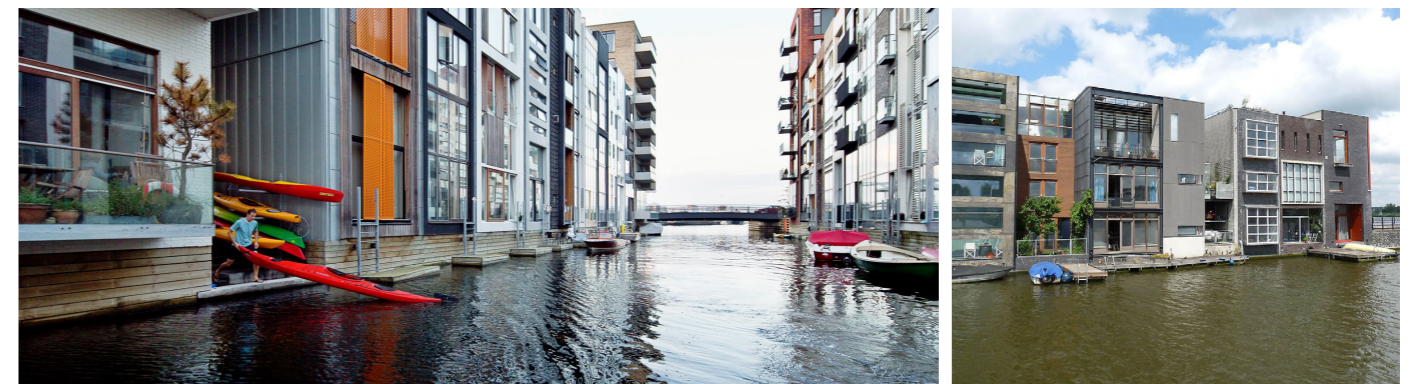
Med utbyggingen av Ringeriksbanen blir Sundvollen den første nye stasjonsbyen i Norge på over 50 år. Sundvollen kan oppleve en stor vekst som direkte følge av bedre forbindelse mot Osloområdet og Hønefoss og Hallingdal. Sundvollen er i dag best tilgjengelig med bil. I et samfunn der flere unge utsetter å skaffe førerkort og privatbil er god tilgang til kollektive transportmidler et konkurransefortrinn.

Stasjonsbyer kjennetegnes av en tydelig sentrumstruktur med en stasjonsbygning som fokuspunkt i byen. I Hamar er det et klassisk monumentalbygg, på mindre steder mer anonymt. Stasjonsparker var vanlig, jernbanens plass i byen ble feiret. Man finner Jernbanegaten som leder til stasjonen, eller

Jernbanetorget som i Oslo og på Lillehammer. På nyere knutepunkter er ikke stasjonen et landemerke, men en integrert del av byens øvrige transportsystem og gatestruktur. Livet i gatene finner veien til plattformene.

Stasjonsbyer bærer noen ganger preg av å være ensidige. Byene fikk utvikle seg mot den ene siden av jernbanen, men spredte seg ikke over på den andre – jernbanen er en barriere. Man må søke å skape så gode forbindelser på tvers som mulig, slik at man kan utnytte stasjonen tett på begge sider.

Sluseholmen, København, Danmark. ►  
Foto: Arkitema.



▲ Sydhavnen, København, Danmark. Foto: Arkitema.

▲ Borneo-eiland, Amsterdam, Nederland. ▲  
Foto: Arkitema.

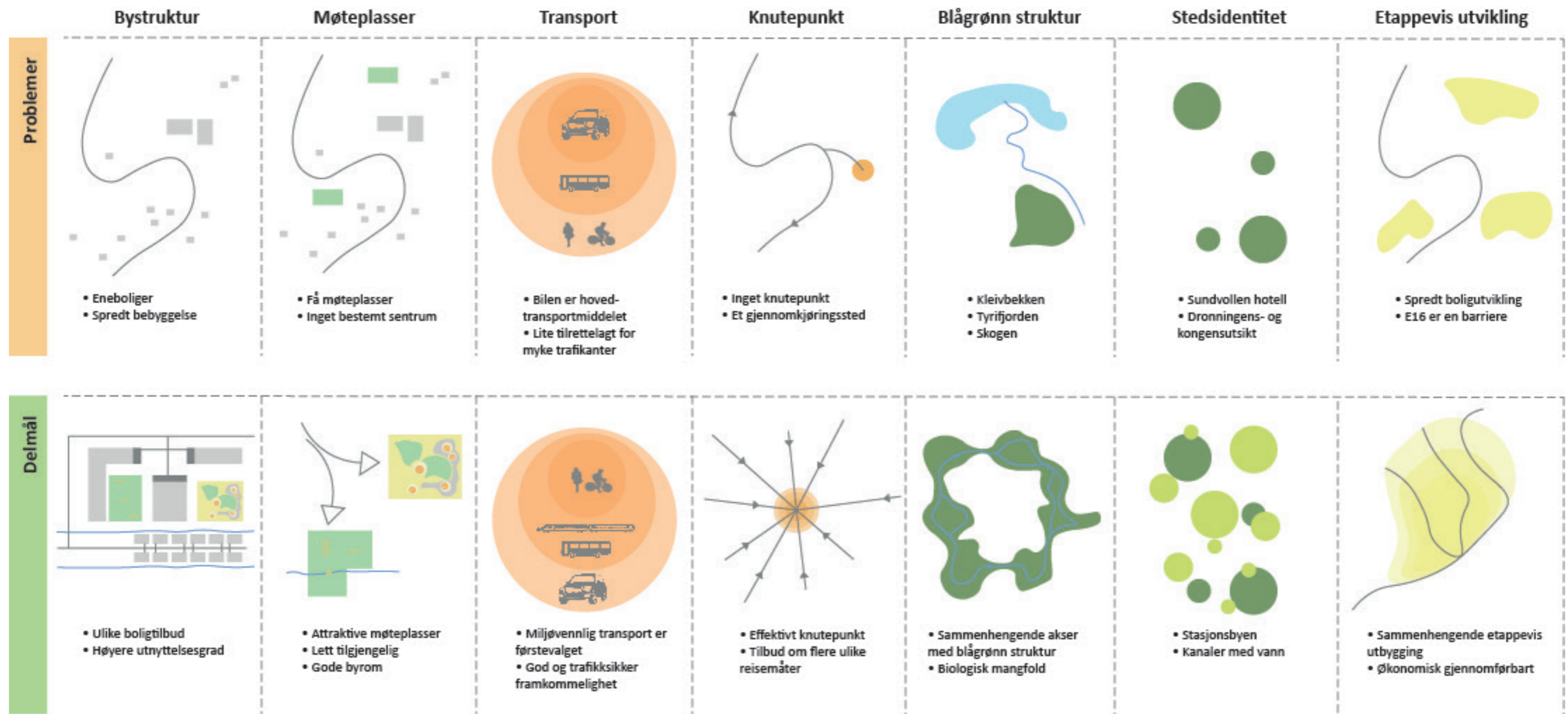
“ Sundvollen blir den første nye stasjonsbyen i Norge på over 50 år

## NYE TANKER

Utvikling av en stasjonsby krever en modig kommune fordi utvikling tar tid. For at toget skal bli det foretrukne transportmiddelet må utviklingen skje i hovedsak etter at toget har kommet. Hvis ikke kan man risikere utvikling som på

Fornebu, der næringer og boliger må tilrettelegge for bilbruk mens de venter på t-baneutbyggingen. Man bør derimot gjøre som i Københavns Nordhavn – banen først, deretter kan man bygge by.

“ Først bane - så by



INTRODUKSJON

SUNDVOLLENS IDENTITET

FREMTIDEN

NYE TANKER

SITUASJONSPLAN

BESKRIVELSE AV BYPLANEN

PERSPEKTIVER

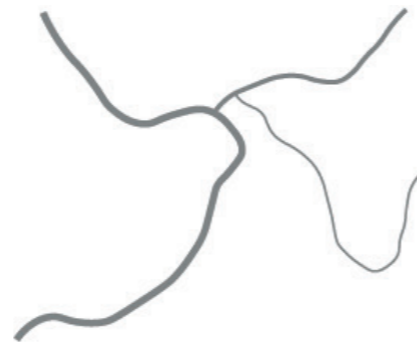
## “ Sundvollen - en stasjonsby der...

...bystrukturen er tilrettelagt for miljøvennlig transport.

...man ønsker en anderledes tettstedsutvikling med høy utnyttelsesgrad.

...naturen og landskapet er en del av det urbane miljøet.

..det finnes et mangfold av tilbud og byopplevelser.



2017: Sundvollen preges av en tung trafikkåre gjennom tettstedet som er som en stor barriere gjennom Sundvollen.



2019 - 2025: Et nytt nettverk etableres og gammel E16 blir til gate.



2025: Sundvollen preges av et godt nettverk som er tilrettelagt for myke trafikanter og miljøvennlig transport.



2017: Sundvollen har en fantastisk vannkant hvor blant annet Kleivbekken renner ut.



2019 - 2025: Eksisterende bekkeløp oppgraderes og nye kanaler etableres.



2025: Sundvollen preges av et lekent nett av bekker og kanaler hvor det oppstår fler oppholdsrom.

INTRODUKSJON

SUNDVOLLENS IDENTITET

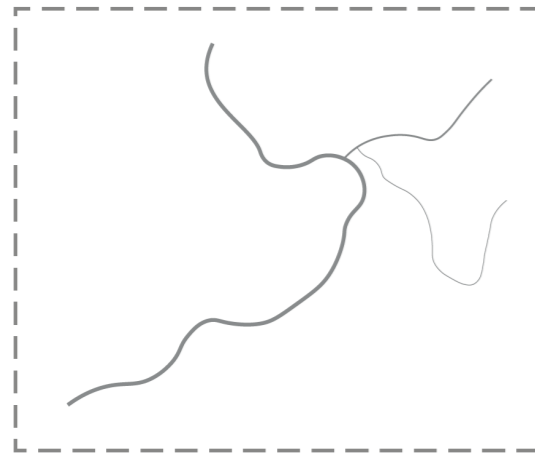
FREMTIDEN

NYE TANKER

SITUASJONSPLAN

BESKRIVELSE AV BYPLANEN

PERSPEKTIVER



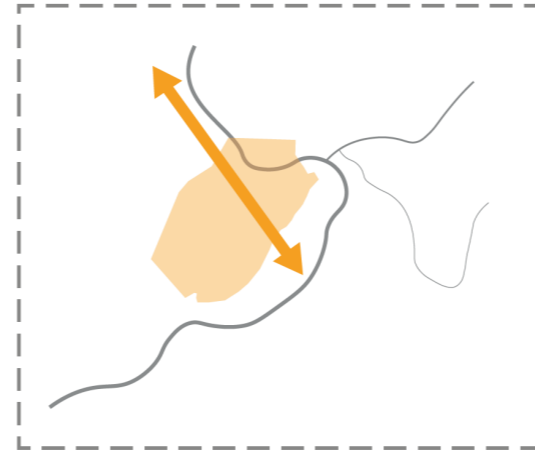
#### Dagens hovedstruktur

E16 ligger som en barriere gjennom Sundvollen sammen med Dronningveien og Åsaveien.



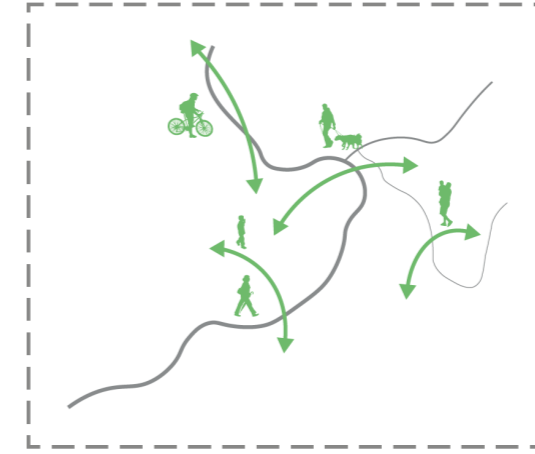
#### Dagens form

Spredt boligbebyggelse, sammen med tre hovedveier i området.



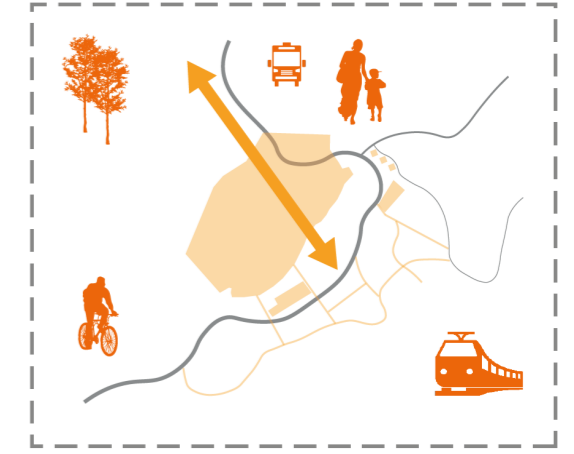
#### Fremtiden

Ringeriksbanen vil få en ny jernbanestasjon på Sundvollen, samt et nytt område for utvikling.



#### Hva mangler?

Sundvollen bør ha et sammenhengende nettverk som er lagt til rette for myke trafikanter og miljøvennlig transport.



#### Sundvollen 2025

Kort reisetid til arbeidsplasser og fritidstilbud samtidig som at Sundvollen er et sted som er attraktivt å bo og leve i.



## DEN NYE STASJONSBYEN

Ikke vær redd for å bygge litt høyt i den nye stasjonsbyen. Sundvollen blir en kompakt og blå boligby med høy tetthet rundt stasjonen, mange nye innbyggere, kanaler, parker og kort vei til det omkringliggende natur- og kulturlandskapet. Et hovedtema er den tette kontakten med vannet. Broer, brygger og vanntrapper gir mulighet for å komme tett på vannspeilet, dykke tærne i vannet og sette ut kajakken. Opplevelser som understreker kvaliteten av å bo ved vannet.

Sundvollen tilrettelegges for gående og syklende. Dagens veier bygges om til beplantede gater med gode forhold for fotgjengere, syklistere og kollektivtrafikk, og nye gater skaper nye forbindelser på tvers av Holeveien (E16) til fjorden og marka. Folk skal kunne gå til "alt", ha kort vei til tog og buss, og være uavhengige av bilen. Det er sunt å bevege seg og det er lettvinnt å gå når det er lagt til rette for det. Sundvollens byakse får tydelige start-/endepunkter i Sundvollen hotell og «Tyribadet», og knytter sammen «Kleivparken», fjordkanten, stasjonen og «Jernbanekaia».

« Det er sunt å bevege seg, og det er lettvinnt når det er lagt til rette for det.

Ski stasjon  
Foto: CF Salicath



INTRODUKSJON

SUNDVOLLENS IDENTITET

FREMTIDEN

NYE TANKER

SITUASJONSPLAN

BESKRIVELSE AV BYPLANEN

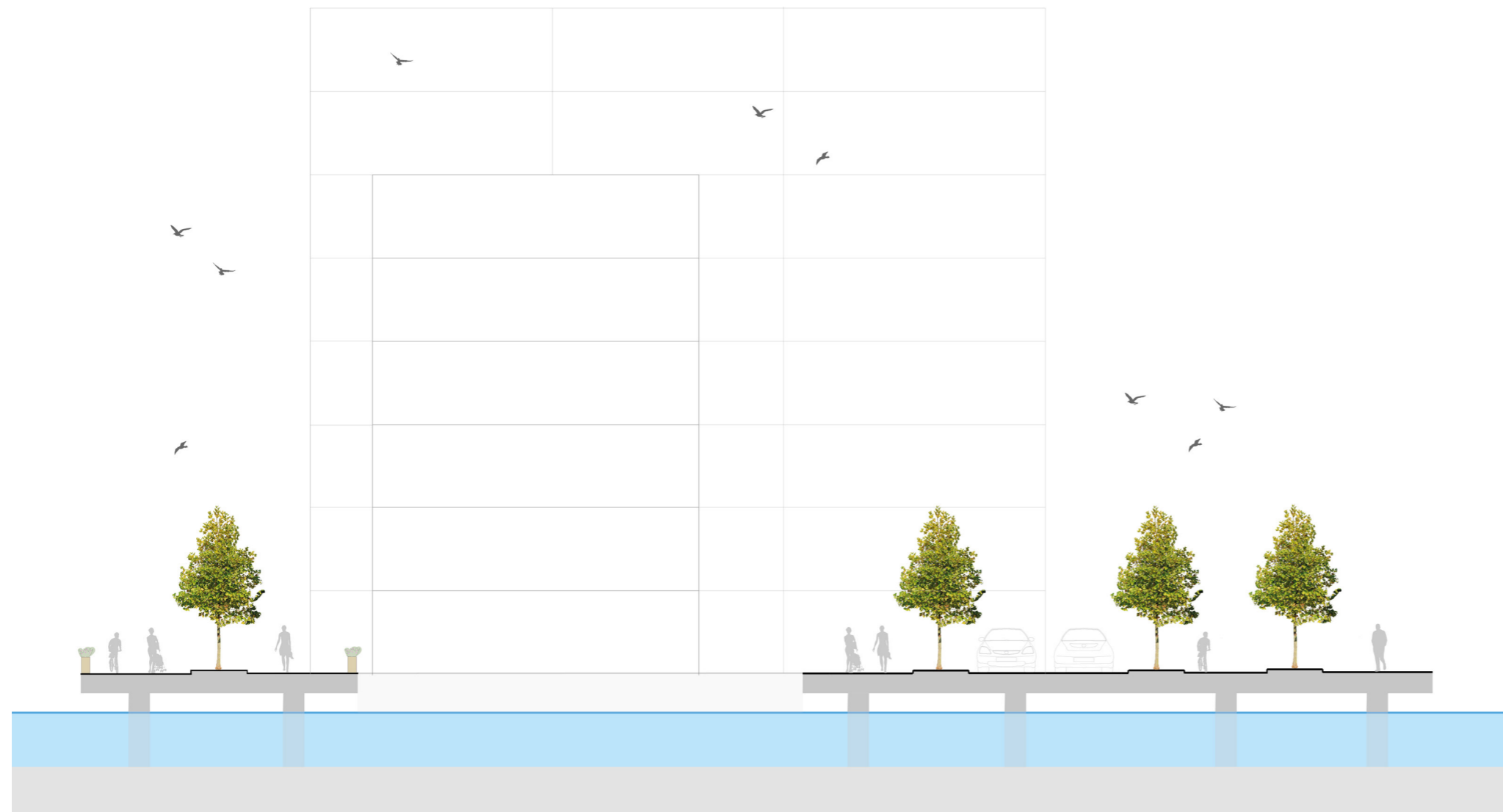
PERSPEKTIVER

# SITUASJONSPLAN

## DEN BLÅ STASJONSBYEN

Stasjonsbyen Sundvollen bygges opp rundt jernbanestasjonen og Kroksundet, med jernbanestasjonen og «Jernbanekaia» som «strøket» i byen. De to hovedkanalene «Jernbanekanalene» og «Kleivkanalen» bringer Kroksundet inn i sentrumskjernen og feirer vannet. Dagens fjordkant med verdifullt biologisk mangfold bevares og tilrettelegges med turveier. «Kleivparken» ved Kleivbakkens os etableres som sentrumspark på Sundvollen. Det nye fjordbadet «Tyribadet» blir en attraksjon ved Tyrifjorden.

“Jernbanekaia” blir det nye “strøket” på Sundvollen



Snitt A Holeveien 1:100

Fra fjorden til marka på 5 minutter



Situasjonsplan 1:2000



## BESKRIVELSE AV BYPLANEN

### 1 - FJORDLINJEN - NATUR, HISTORIE OG REKREASJON

Krokskogens dramatiske møte med Tyrifjorden utgjør en viktig del av Sundvollens identitet. Den eksisterende fjordlinjen bevares av økologiske, geologiske og historiske årsaker, og etableres som en «tynnpark» gjennom Sundvollen.

Geologisk er området en del av Oslofeltet, som har et rikt plante- og dyreliv med store lokale variasjoner. I «Silingsrapporten for økologisk kompensasjon» er områdene ved Kroksundet merket som verdifulle naturmiljø/naturtypelokaliteter. «Kroksund» er en viktig overvintringslokalitet for fugler, der det neste alltid er åpent vann på vinteren. Det er også funnet kreps innenfor influensområdet.

### 2 - KANALBYEN – ORIGO I VANNET VED STASJONEN

Et hovedtema i «den blå stasjonsbyen» er den tette kontakten med vannet og Tyrifjorden. Bevaring av dagens fjordlinje sikrer en ringkanal med et frodig naturmiljø og et mer «organisk» løp. I tillegg etableres det to hovedkanaler gjennom sentrum. Kleivbekkens os bevares, og bekkeløpet forlenges i «Kleivkanalen» med retning nordøst-sydvest. «Kleivkanalen» møter den kryssende «Jernbanekanal» rett syd for jernbanetraseen. Kanalene danner fire «sentrumøy»: Sundøya, «Stasjonsøya», «Tyriøya» og «Kanaløya».

Kanalkrysset ved midten av jernbaneplassene utgjør origo i den nye stasjonsbyen, og hovedtyngden av ny sentrumsbebyggelse etableres innenfor en radius på 700 meter fra stasjonen. «Jernbanekaia» blir det sentrale byrommet på Sundvollen. «Jernbanekaias» plassering sydvest

Kleivbekkens er en gytebekk for ørret, og bekkeoset bevares. Områdene rundt osen utvikles til en sentral natur- og aktivitetspark for hele Sundvollen.

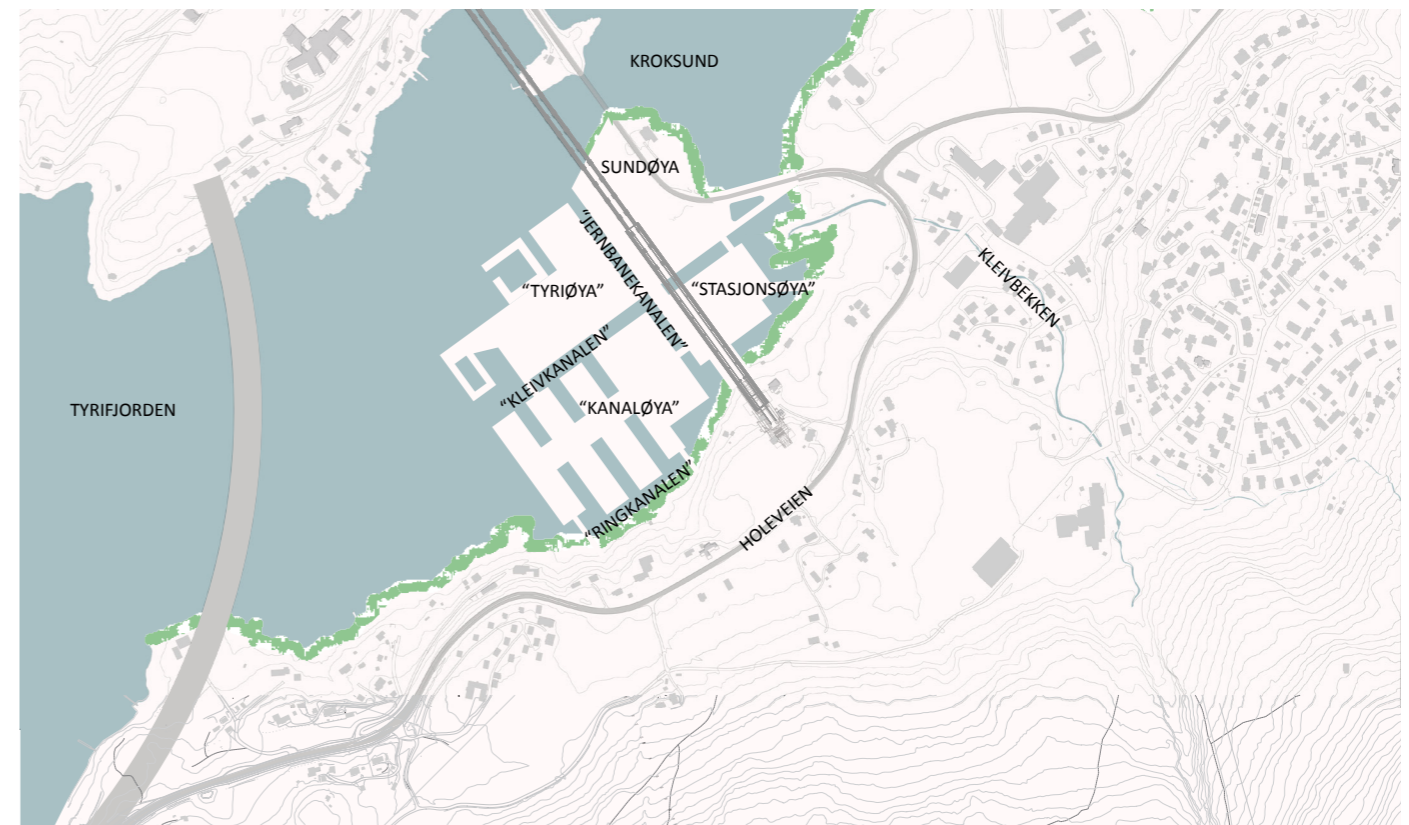
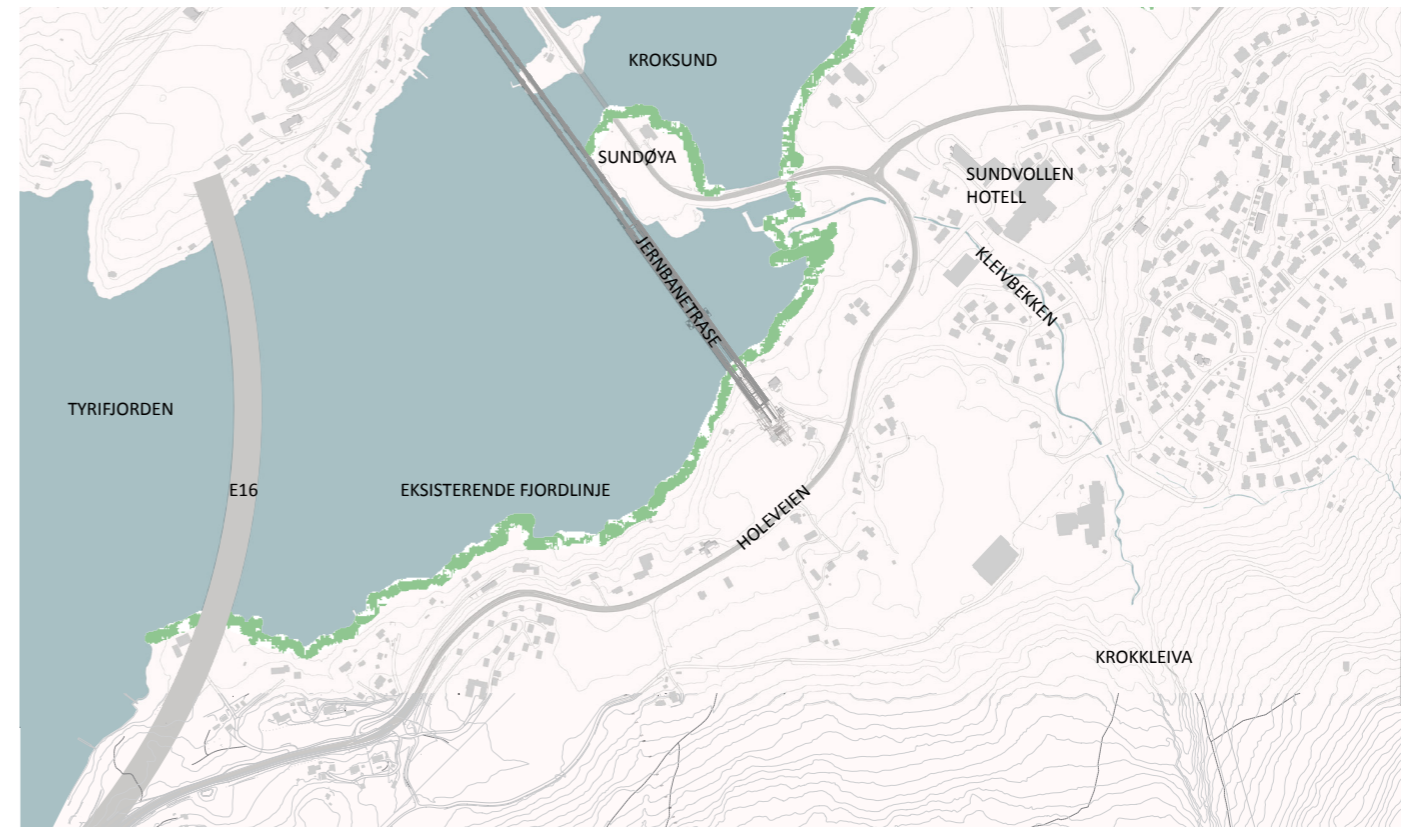
Andre byer bruker store ressurser på formidling av historiske strukturer og vannkanter. Som eksempel har Oslo kommune etablert Middelalderparken i Gamlebyen, som gjenskaper middelalderbyens møte med Oslofjorden for rundt 800 år siden. Ved å bevare fjordlinjen på Sundvollen vil man sikre en viktig historie om stedet for fremtiden.

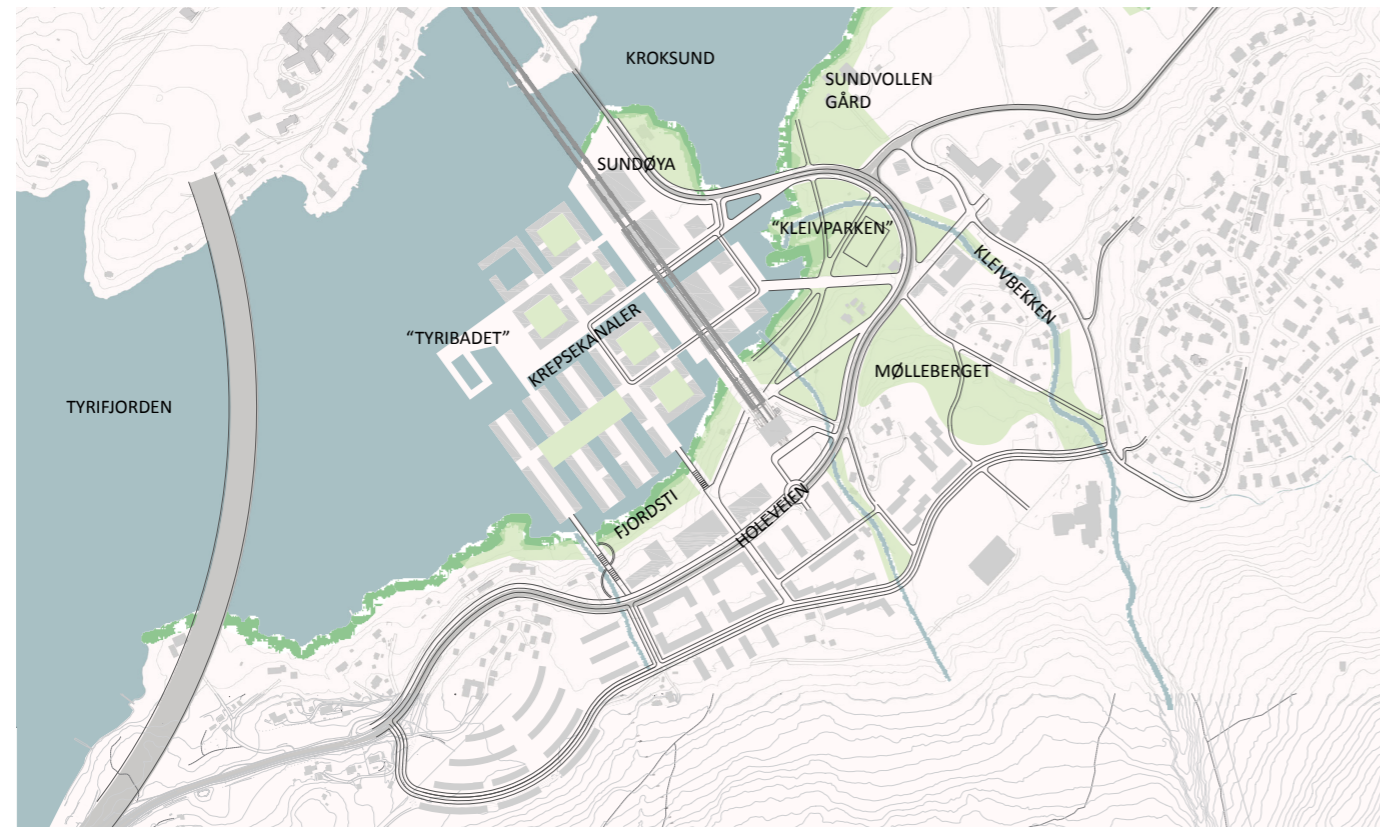
for plattformene sikrer gode solforhold i sentrumskjernen. Plattformene får en midtre adkomst direkte fra «Jernbanekaia», i tillegg blir det adkomst i begge endene.

Plattformene blir den øverste av tre offentlige «byterrasser». Fra plattformnivå på K+73 meter får man utsikt til «Jernbanekaia» på K+66 meter, som avtrappes videre ned til «Jernbanekanal». «Jernbanekanal» blir en blå terrasse på K+63 meter. Vanntrapper, amfier og brygger vil gi mulighet til å komme helt ned til vannspeilet og dyppe tærne i vannet.

For å maksimere vannkvalitetene foreslås det i tillegg et mer finmasket nett med småkanaler innimellom boligbebyggelsen, som vil supplere de to hovedkanalene. Dette er først og fremst aktuelt på «Kanaløya» i syd. «Kanaløya» kan bebygges med rekkeleiligheter med direkte tilgang til vannet. På «Tyriøya» i vest er det mulighet for å bygge en kvartalsstruktur med «blå kvartaler».

« Kanale vil skape en helt spesiell attraksjon og et særegent bomiljø på Sundvollen.





### 3 - BLÅGRØNN STRUKTUR – MELLOM FJORDEN OG MARKA

Tyrifjorden, Sundvollen gård og de tre bekken (Kleivbekken og to mindre bekker) utgjør grunnlaget for den blågrønne strukturen på Sundvollen. Det etableres en sentral natur- og aktivitetspark ved Kleivbekkens os («Kleivparken»). Turveien langs fjordlinjen sikrer en blågrønn forbindelse med stor opplevelsesrikdom gjennom sentrum. Når sentrumskjernen etableres ved jernbanestasjonen, vil Sundvollen hotell bevare åpenheten mot kulturlandskapet og fjorden også i fremtiden.

Kanalene i sentrum utgjør en viktig del av den blågrønne strukturen. Kanalene kan være 2-3 meter dype, med et lyst bunnsstrat slik at vannet fremstår asurblått. Beboerne på Sundvollen kan hekte ned kajakken og padle rett ut fra leiligheten. Bunnsstratet og kanalkantene skal etableres med små huler og gjemmesteder, slik

at kanalene også blir habitater for edelkreps (*astacus astacus*).

Befolkningens behov for offentlige blågrønne rekreasjonsområder skal sikres innenfor kjerneområdet. Kollen Mølleberget har en karakteristisk form og er et sentrumsnært utsiktspunkt med naturskog. Mølleberget bør ikke bebygges, men innlemmes i grønnstrukturen, slik at det dannes en sammenhengende sentrumspark fra Sundvollen oppvekstsenter og ned til fjorden og «Kleivparken». Kontakten til Krokkleiva og Krokskogens skråning skal forsterkes.

Bebyggelsen i «det ytre området» (mindre detaljert plan) bygger ned eksisterende kulturlandskap. Det tilsier at det bør bygges forholdsvis tett boligbebyggelse i dette området. Bebyggelsen foreslås avsluttet rundt K +110 meter. Slik vil Krokskogens skogkledte skråninger ned mot Sundvollen bevares. De grønne skråningene helt ned til sentrumskjernen

er et viktig identitetsskapende landskapselement på Sundvollen.

Overvann fra tak og harde flater samles i åpne, frodige fordrøynings- og infiltrasjonsbassenger med rensende funksjon.



### 4 - BEBYGGELSESTRUKTUR – KANALHUS OG HAGEBY

Det bør legges opp til en tett, funksjonell og mangfoldig by, med klar avgrensning mot omlandet og kort vei fra byliv til naturopplevelser. Fortetting med ulike funksjoner og ny bystruktur skal bidra til samling rundt stasjonen. Det etableres sammenhengende strukturer under og på tvers av jernbanen og Holeveien. Boligenes nærhet til naturen, fjorden og gode byrom er grunnleggende kvaliteter. Alle leilighetene får «blå utsikt». Variert arkitektur og ulike boligstørrelser og -typer gir mulighet for ulike familiestrukturer og sosiale konstallasjoner. Etasjetall, tilgjengelighet og differensierte private/halvprivate/offentlig soner vil være avgjørende for hvor trygt miljøet oppleves. Sosiale møter kan muliggjøres og fremmes av en lang rekke tiltak, også uten at boligenes behov for privatliv tilsesettes. Sambruk blir viktig. Fellestilbud kan

omfatte for eksempel sykkelverksted og tilgjengelige spise- eller gjesterom med utsikt. Vinterhager kan utvide arealet. Eventuelle utearealer på terrenget, som er tilgjengelige for allmennheten, vil være en kvalitet også for omgivelsene.

Sundvollen får flere ulike boligtyper. Langs «Jernbanekanalene» på «Tyrifjorden» og «Kanaløya» etableres kvartalsbebyggelse med grønne, offentlig tilgjengelige gårdsrom. I gårdsrommene blir det plass til opphold, lek og forskjellige aktiviteter. På søndre del av «Kanaløya» er det rekkeleiligheter med forhager og direkte tilknytning til vannet. Disse boligene er samlet rundt en offentlig bydelspark («Møteparken»). Langs jernbanen på Sundøya og «Stasjonsøya» ligger det i hovedsak nærings- og forretningsbebyggelse som en buffer langs (og under) sporet. Bebyggelsen under sporet får fasade direkte mot «Jernbanekaia»

med areal som enkelt kan tilpasses ulike typer forretninger, eventuelt med parkering i bakkant. Nord for jernbanen foreslås punktthuser med et høyere etasjetall og utsikt mot «Kleivparken». I skråningen langs E16 Holeveien ligger det terrassert boligbebyggelse, med varierte uteplasser og flott utsikt over fjorden i sydvest.

I det ytre området sydøst for Holeveien anlegges «Sundvollen hageby». Hagebyen kan få en variasjon av rekkebebyggelse og kvartalsbebyggelse. Fellestrekk vil være frodige forhager og grønne fellesområder. Bebyggelsen kan ha ulike i etasjetall, tilpasset landskapet og sol-/skyggeforhold. Mellom Kleivbekken og Dronningveien vis-a-vis Sundvollen hotell foreslås en åpen bebyggelsesstruktur med tre punktthuser. Området ved dagens butikk kan på sikt fortettes med nye boliger.

## 5 - TRAFIKK OG PARKERING

Det skal bygges gater og ikke veier. Holeveien bygges om til «Holegata» når tettstedet vokser til en liten by. Levende gater er en forutsetning for levende byer, og fortauene danner basis og scene for bykulturen. Et sammenhengende gate- og fortausnett er ett av de virkemidlene vi kan bruke for å få liv inn i byen. Gateplanen viser et hierarki fra sykkelgater og bolig-gater til hovedgater. Bygatene skal utformes på stedets og de myke trafikantenes premisser. Brede fortau med universell utforming vil øke trafikksikkerheten og gi plass til beplantning, forhager og fleksibel bruk.

Det meste av gjennomgangstrafikken vil ledes på ny E16 utenom Sundvollen. Det blir stort sett lokal trafikk til Sundvollen og Vik på Holeveien gjennom sentrum. Sentrumskjernen ved stasjonen blir «privatbilfri», på den måten at parkering skjer i parkeringsanlegg i ytterkant av sentrum. Det etableres sykkelgater som er tilrettelagt for nødvendig kjøring

## 6 - GÅ OG SYKLE

Folkehelseperspektivet er en viktig faktor i byplanleggingen. Helsedirektoratet anbefaler minst 30 minutter gange hver dag. Dette vil gi en helsegevinst, man lever lenger og man blir gladere av å være i aktivitet. Eller som Søren Kierkegaard sier det: «Mist for all del ikke lysten til å gå. Jeg går meg til det daglige velbefinnende hver dag og går fra enhver sykdom; jeg har gått meg til mine beste tanker og jeg kjenner ingen tanke så tung at man ikke kan gå fra den».

I massebilismens barndom var bilen utgangspunktet for planleggingen, og fotgjengeren var nederst på rangstigen, med byspredning og døde sentre som resultat. Bilismen kommer ikke til å ha en like stor rolle i fremtidens byer. Prioriteringen må endres, og fotgjengeren må bli utgangspunktet for planleggingen. Folk vil gå og sykle hvis det gjøres attraktivt. Byen skal være et 5 km/t-landskap, og ikke et 80 km/t-landskap. Bilavhengigheten reduseres, og byutviklingen gir folk

(varelevering, taxi, utrykning m.m.).

Prinsippet for parkering på Sundvollen skal være «like langt til bil som til kollektiv». Sentrum føres fra ytterkantene, og fra boligene vil det være like langt å gå til parkeringsplassen som å gå til jernbanestasjonen. Dette vil både bidra til redusert trafikk i sentrum og favorisering av kollektivtrafikken. Eventuell innfartsparkering bør ikke løses som overflateparkering rett ved stasjonen, men kan innpasses i det søndre parkeringsanlegget. De to parkeringsanleggene er skissert med ca. 7000 m<sup>2</sup> per plan, til sammen ca. 14.000 m<sup>2</sup>. Ved to plan blir det ca. 28.000 m<sup>2</sup>. Det tilsvarer rundt 1.120 parkeringsplasser. Hvis det er ønskelig med flere plasser gir situasjonen rom for å øke arealet begge stedene.

et reelt valg mellom bilisme og andre transportformer.

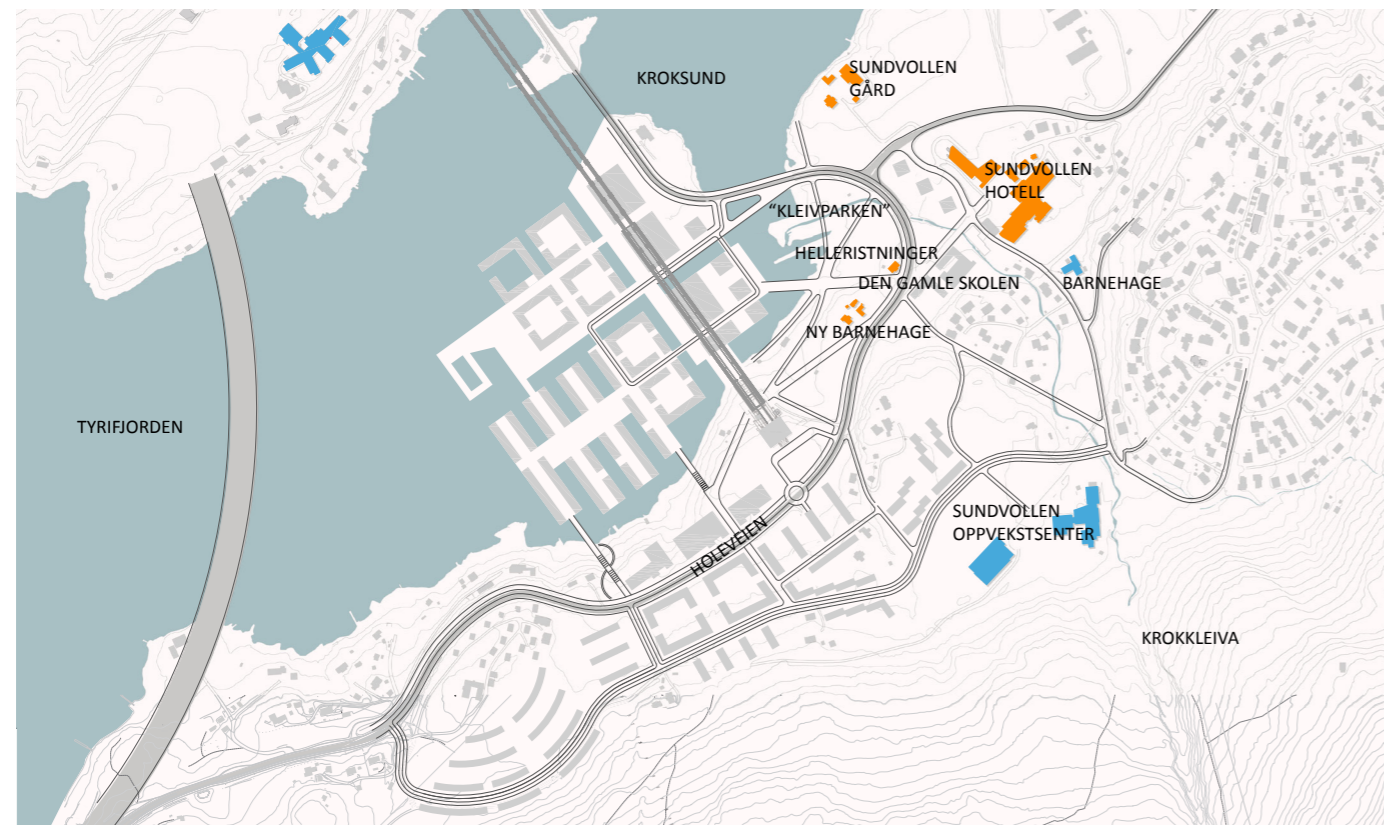
Sundvollen sentrumsjerne forbindes med Holeveien, Sundvollen hotell og «Sundvollen hageby» med et finmasket nett av gå- og sykkelgater. Holeveien blir hovedsykkeltrasé gjennom sentrum videre til Vik. Ved enkle grep kan det skapes nye turveier. Korte turrunder henger sammen med hverandre og lager lengre runder. På denne måten oppstår det mange variasjonsmuligheter. Turveien langs fjordlinjen knytter sammen sentrum fra nord til syd. Det etableres enkle forbindelser fra Krokkleiva og Sundvollen oppvekstsenter ned til stasjonen. Alle rundene skal møtes i sentrumskjernen, slik at folk møtes ved stasjonen når de skal ut på tur. Taubanen opp Krokkleiva til Kleivstua kan reetableres, slik at dette blir et attraktivt utgangspunkt for turer over Krokkogen.





### 7 - BYAKSEN

Sundvollen får en tydelig byakse fra «Tyribadet» i sydvest, via stasjonen til Sundvollen hotell i nordøst. Aksen har en sterk attraksjon i hver ende, og opplevelsesrikdom og et mangfold av aktiviteter underveis. Langs aksen ligger fjordbadet, «Kleivkanalen», «Stasjonskanalen», «Jernbanekaia» med byens møteplass og kommersielle sentrum, stasjonen, fjordstien, «Kleivparken» med ballbane og helleristninger, Kleivbekken og hotellet. Den andre viktige byaksen går langs jernbaneplattformene fra Holeveien og ned til fjordlinjen, deretter over til «Jernbanekaia». Denne aksen fortsetter til Holeveien over Kroksundet i nord.



### 8 - KULTURMINNER OG EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Sundvollen får en stor andel nybygg. Det gjør det ekstra viktig å ta vare på bevaringsverdige eldre bygg og kulturminner. En variasjon av nytt og gammelt gir gjenkjennelse og skaper «historisk dybde». Helleristningene er automatisk fredet, og får en fremtredende plassering i «Kleivparken». Sundvollen hotell beholder kontakten med kulturlandskapet. Veien i Krokkleiva er fredet, men forbindelsen ned til Sundvollen sentrum forbedres med nye gangveier via Mølleberget til byaksen og «Kleivparken». Det gamle skolehuset foreslås bevart. Det samme gjelder gården sydvest for skolehuset, med adresse Holeveien 1410. Gården kan utvides og benyttes til ny sentrumsbarnehage, med ideell beliggenhet ved stasjonen og «Kleivparken». Sundvollen gårds synlighet og prominente plassering ved fjorden opprettholdes.

### 9 - ETAPPER OG GJENNOMFØRBARHET

Utbyggingen av Sundvollen bør skje i etapper som i størst mulig grad ivaretar stedets kvaliteter også underveis, slik at det fremstår som et attraktivt område selv om det ikke er ferdig utbygget. Det blir viktig å starte på ett sted og etablere forutsigbare planer, slik at private aktører kan følge opp. Videre planlegging bør trekke lokalbefolkningen med for å sikre en god plan med høy grad av legitimitet. Start med utbygging av sentrumskjernen langs jernbanetraseen (felt A på diagrammet). Det skal bygge mange nye boliger i sentrum. For at sentrum skal bli attraktivt som boligområde må infrastrukturen og møteplassene være på plass. Folk skal komme lett til og fra sentrum til fots, på sykkel, og med tog, buss og bil.

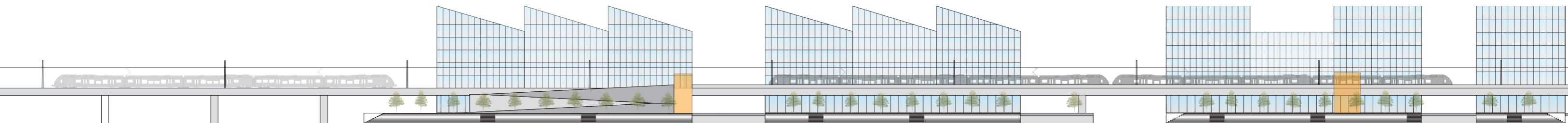
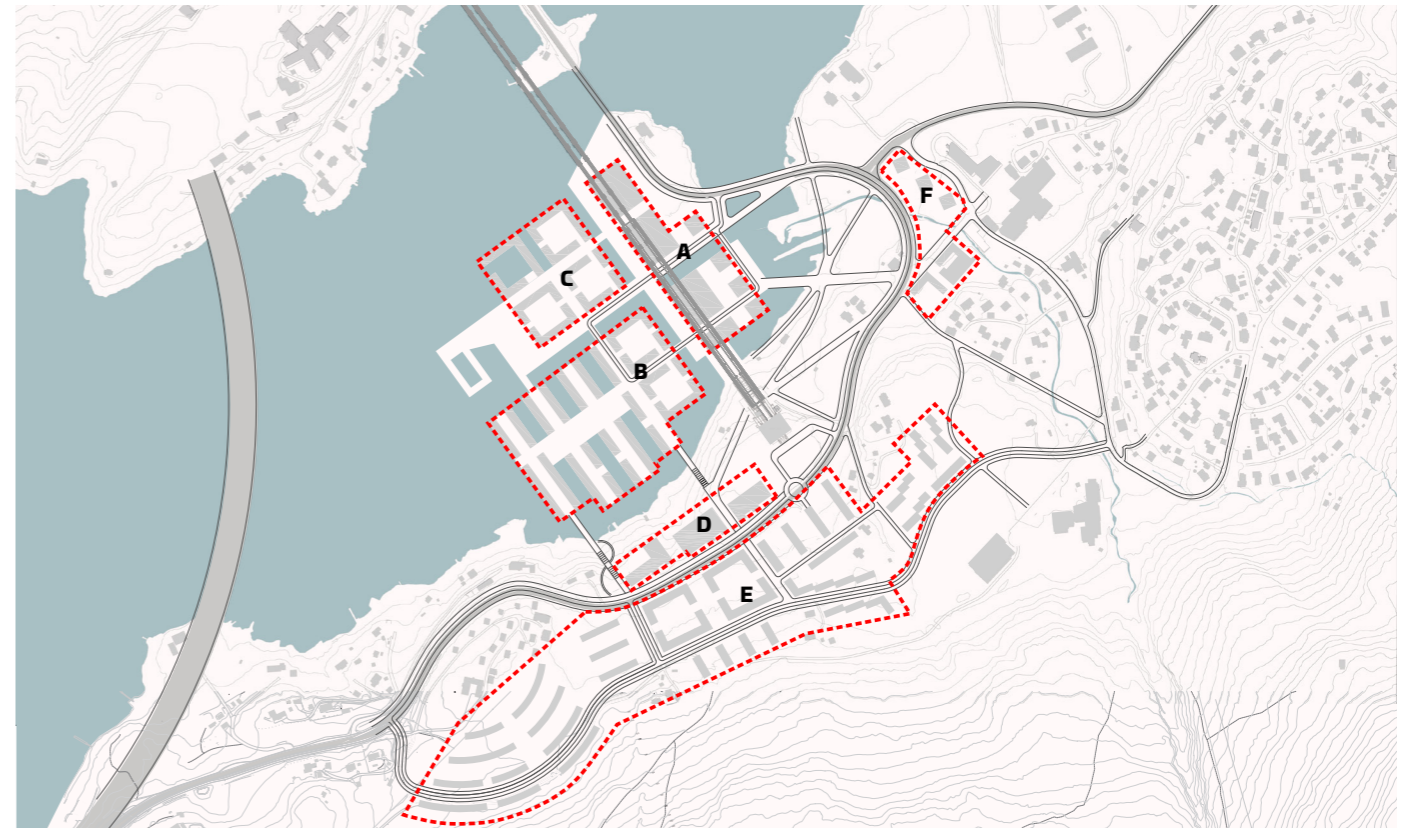
Utbygging av felt B og C («Tyriøya» og «Kanaløya») vil ikke nødvendigvis skje samtidig med utfyllingen av

massene. Områdene kan beplantes med gress og trær, og det kan etableres midlertidige trenings- og lekefelt. Treplantingen kan planlegges slik at mange av trærne kan bevares i byggeperioden, på den måten vil boligbebyggelsen ha velvokst vegetasjon fra dag én. Bebyggelsen i sentrum kan bygges uten kjellere, da parkeringen løses i utkanten av sentrum (enten underjordisk eller i parkeringshus).

Det skal legges stor vekt på arealeffektive og rasjonelle planløsninger, samt at prosjektene lar seg gjennomføre innenfor fornuftige økonomiske rammer. Sambruk av arealer kan gi god økonomi. Bygningskroppene bør være kompakte, med en lav brutto/netto faktor (BNF), det vil si begrenset gangareal, vegger, sjakter og teknisk areal. Dette vil også medføre redusert energibruk. Et konsekvent konstruksjonssystem uten mange unntak og rasjonell plassering av våtrom og tekniske

føringer blir viktig. Eventuell elementproduksjon på fabrikk kan sikre effektivitet og høy kvalitet. Et kostnadsdrivende element kan være utstrakt bruk av inntrukne balkonger, men dette kan samtidig tilføre ekstra bokvalitet.

På Sundvollen kan det utvikles et rasjonelt konstruksjonssystem for kvartals- og rekkebebyggelsen, med overordnede spilleregler for proporsjoner, materialer og farger. Disse spillereglene kan danne utgangspunkt for forskjellige arkitekter, som inviteres til å utforme fasadene og den indre planløsningen. Koordineringen av arbeidet med fasadene kan styres av kontoret som har utviklet helhetsplanen/spillereglene. Spillereglene kan f.eks. dreie seg om variasjon i bygningenes høyde og etasjetall, og at husenes fasader er vertikalt inndelt med «individuelle ansikter» mot det offentlige rommet.





**10 - FUNKSJONER OG UTNYTTELSE**

Sundvollen får stor andel boligbebyggelse. Det er først og fremst i områdene langs «Jernbanekaia» og plattformene at det foreslås nærings- og forretningsbebyggelse.

Forretningene kan ligge i 1. etasje, under plattformene, og vil på den måten henvende seg mot det offentlig byrommet. Nordre plattform får inngang direkte til næringsbebyggelsens 3. etasje.

Under følger en tabell over utnyttelse for de ulike bygningstypene og delområdene. For området for den detaljerte planen er total bruttoareal (BTA) ca. 212.000 m<sup>2</sup>. I dette området er det estimert en boligandel på ca. 80 % (i snitt), det betyr ca. 166.000 m<sup>2</sup> bolig og 46.000 m<sup>2</sup> næring/offentlig. Det kan tilsvare ca. 1840 nye boenheter i området for den detaljerte planen, ved en gjennomsnittlig boligstørrelse på 90 m<sup>2</sup> BTA. Det tilsvarer et gjennomsnittlig boareal per leilighet

på knapt 70 m<sup>2</sup>.

I det utvidete området er total bruttoareal (BTA) ca. 93.000 m<sup>2</sup>. I dette området er det estimert en boligandel på tilnærmet 100 %. Det kan tilsvare ca. 1040 nye boenheter, ved en gjennomsnittlig boligstørrelse på 90 m<sup>2</sup> BTA.

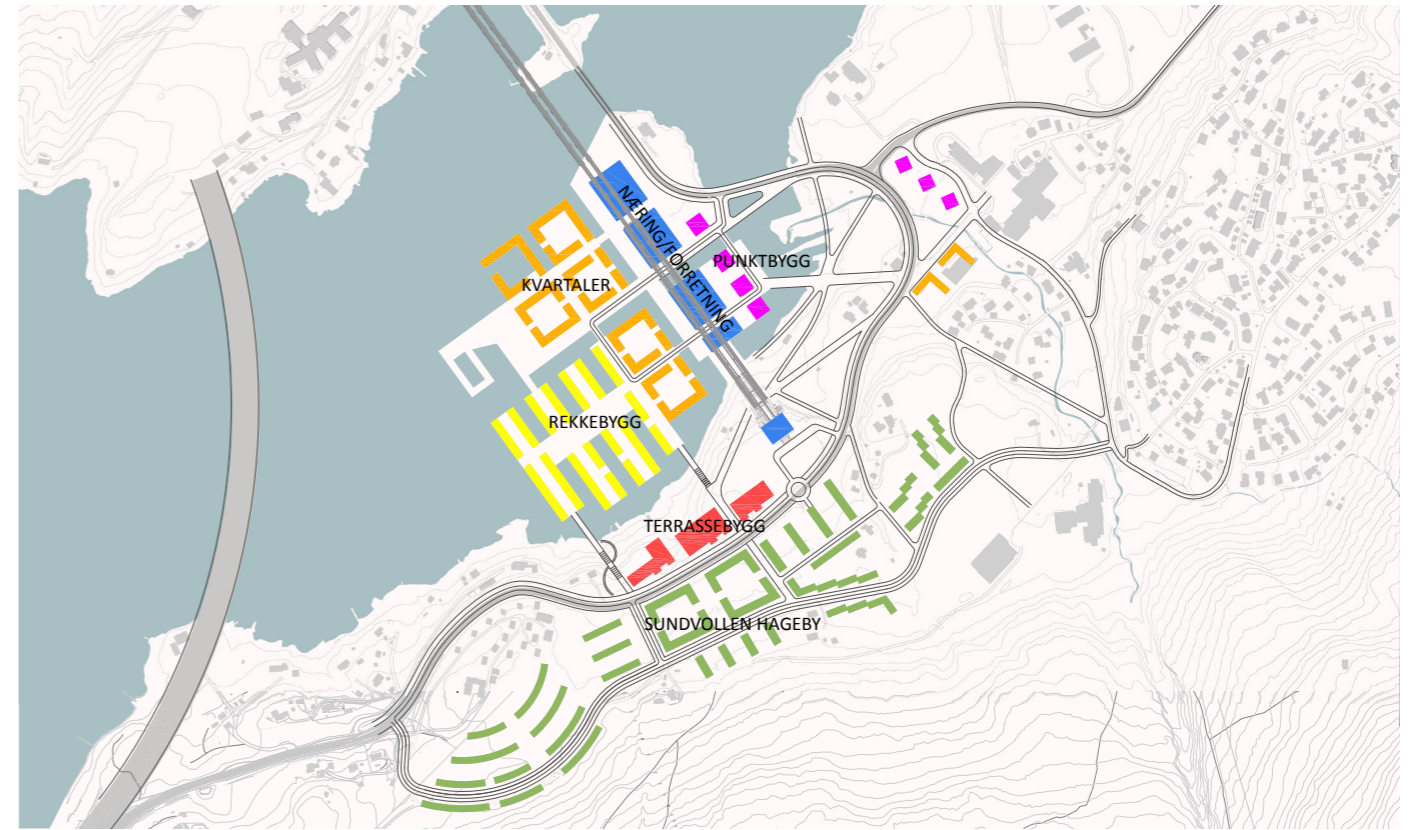
Totalt gir dette BTA ca. 306.000 m<sup>2</sup>. Det tilsvarer ca. 260.000 m<sup>2</sup> BTA bolig og 46.000 m<sup>2</sup> næring/offentlig. Totalt kan de bli i underkant av 3000 nye boliger på Sundvollen.

Planforslaget legger opp til stor variasjon i boligtyper. Det bør også være variasjon i boligstørrelse, mellom for eksempel 50, 75 og 100 m<sup>2</sup> boareal per leilighet. En mangel på mindre boliger og en forholdsvis stor andel enslige, aleneforsørgere og eldre i sentrumsområdet kan tilsa en fordeling med rundt 1/3 på hver av boligstørrelsene, med litt større andel mindre boenheter. Det er også et poeng at boligene får en overkommelig pris for en stor andel

av de aktuelle kjøperne.

Området for den detaljerte planen (inkludert fyllingene, gater og parker, men ikke kanalene) har et areal på ca. 250 dekar. BTA for bebyggelsen i dette området er ca. 212.000 m<sup>2</sup>. Det gir en områdeutnyttelse på ca. 85 %. I regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus anbefales en områdeutnyttelse på i underkant av 100 % i gangavstand til stasjoner. Danske undersøkelser tyder på at en områdeutnyttelse på ca. 80 % er nødvendig for å oppnå et godt hverdagsstilbud i komfortabel gangavstand.

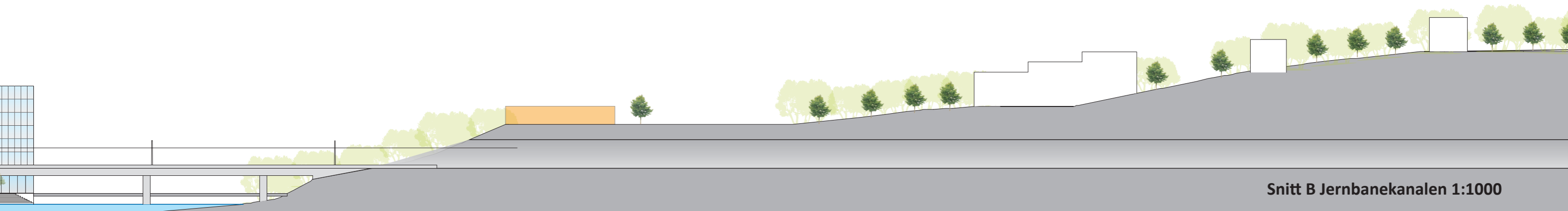
Området for den detaljerte planen får ca. 7,5 boliger per dekar. Det kan tilsvare ca. 15 innbyggere per dekar. Som et eksempel har Trondheim kommune et krav til minimum boligtetthet i fremtidige planer på 10 boliger per dekar i sentrumsformål, og 6 boliger per dekar langs kollektivåre og i lokalsentre.



FARGEKODE	OMRÅDE/BYGNINGSTYPE	BRUTTOAREAL PR ETASJE	ETASJETALL SNITT	BRUTTOAREAL (BTA)	BOLIGANDEL ANSLÅTT	BTA BOLIG	BTA NÆRING/OFFENTLIG	BOENHETER A 90m <sup>2</sup> BTA
	"Stasjonsallmenningen"	5875	5,0	29375	0,00	0	29375	0
	Areal 1. et. (under plattf.)	6200	1,0	6200	0,00	0	6200	0
	Kvartalsbygg	16355	5,0	81775	0,90	73598	8178	818
	Rekkebygg	13320	3,5	46620	1,00	46620	0	518
	Tårnbygg	3700	8,0	29600	0,90	26640	2960	296
	Terrassebygg	6290	3,0	18870	1,00	18870	0	210
<b>SUM</b>	Område detaljert plan	51740		212440		165728	46713	1841
	"Sundvollen hageby"	26715	3,5	93503	1,00	93503	0	1039
<b>SUM</b>	Alle delområdene	78455		305943		259230	46713	2880

Arealoppstilling for "den blå stasjonsbyen" på Sundvollen  
Alle arealer i m<sup>2</sup>

« Fra fjorden til marka på fem minutter



Snitt B Jernbanekanalen 1:1000

INTRODUKSJON

SUNDEVOLLENS IDENTITET

FREMTIDEN

NYE TANKER

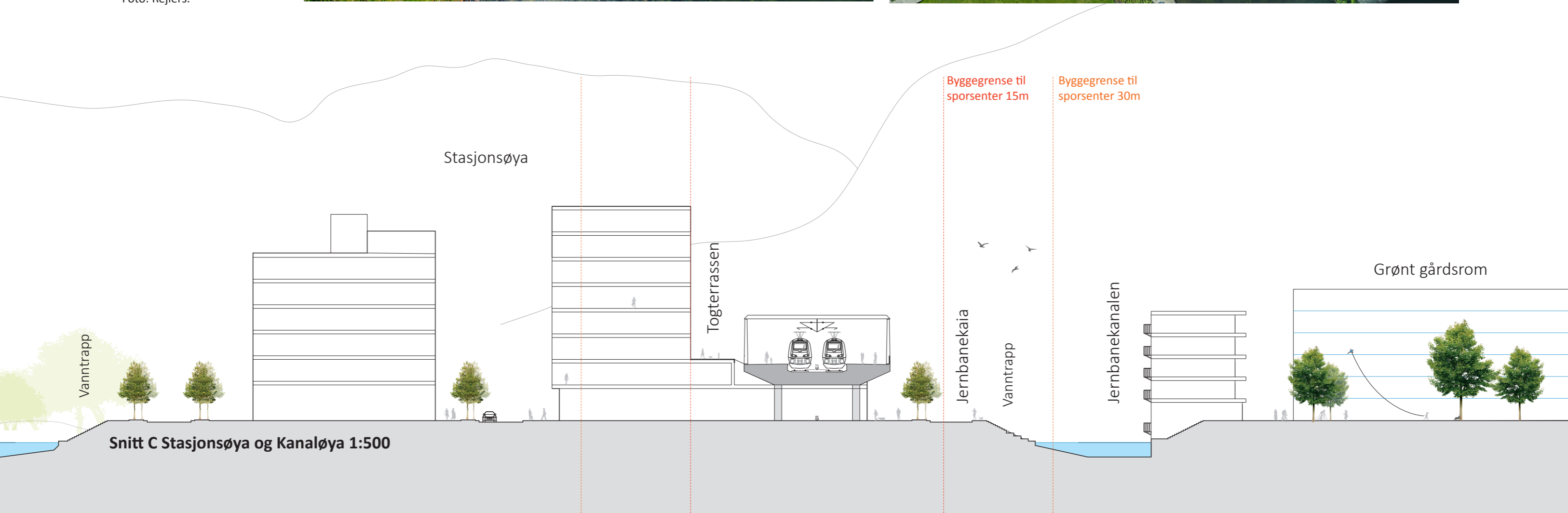
SITUASJONSPLAN

BESKRIVELSE AV BYPLANEN

PERSPEKTIVER



Västra Hamnen, Malmö, Sverige.  
Foto: Rejlers.



INTRODUKSJON

SUNDVOLLENS IDENTITET

FREMTIDEN

NYE TANKER

SITUASJONSPLAN

BESKRIVELSE AV BYPLANEN

PERSPEKTIVER



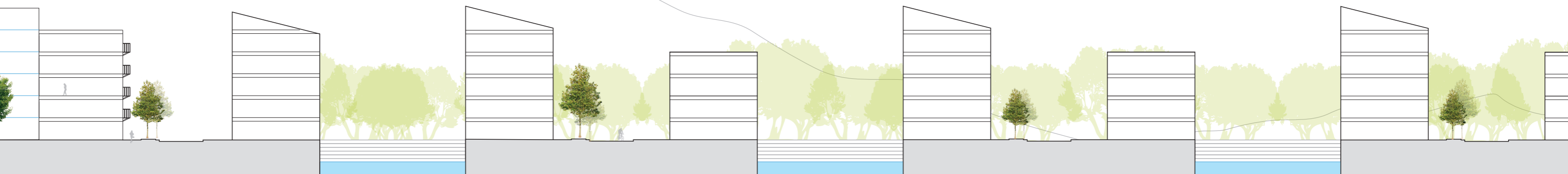
Saltbrygga, Larvik, Norge.  
Foto: Dronninga Landskap.



Sørenga, Oslo, Norge  
Foto: CF Salicath



Kanaløya



## SOL- OG SKYGGEDIAGRAMMER



21. mars kl. 09



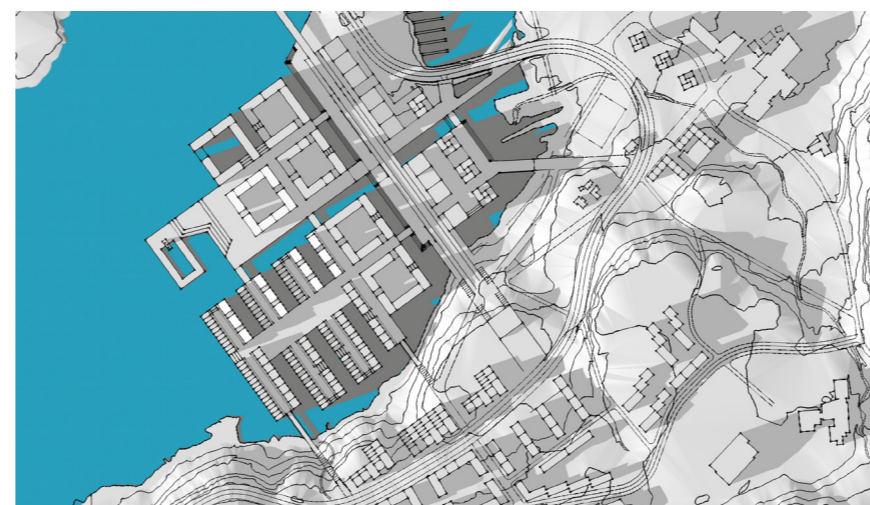
1. mai kl. 09



21. mars kl. 13



1. mai kl. 13



21. mars kl. 17



1. mai kl. 17

INTRODUKSJON

SUNDVOLLENS IDENTITET

FREMTIDEN

NYE TANKER

SITUASJONSPLAN

BESKRIVELSE AV BYPLANEN

PERSPEKTIVER



23. juni kl. 09



23. juni kl. 17



23. juni kl. 13



23. juni kl. 19



## Bystruktur

## Møteplasser

## Transport

## Knutepunkt

## Blågrønn struktur

## Stedsidentitet

## Etappevis utvikling

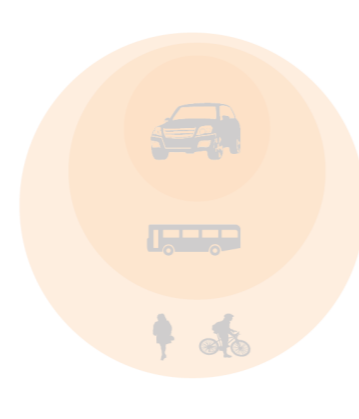
## Problemer



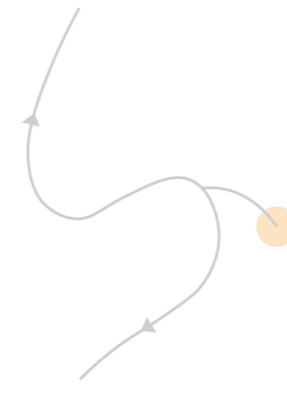
- Eneboliger
- Spredt bebyggelse
- Usammenhengende



- Få møteplasser
- Ubestemt sentrum



- Bilen er hovedtransportmiddelet
- Lite tilrettelagt for myke trafikanter
- Lange avstander



- Intet knutepunkt
- Et "gjennomkjøringssted"



- Kleivbekken
- Tyrifjorden
- Nordmarka



- Sundvollen hotell
- Dronningens- og kongensutsikt
- Fjordkrysning
- Eventyr

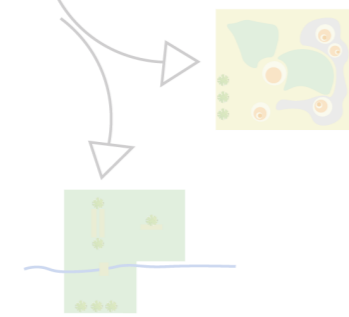


- Spredt boligutvikling
- E16 er en barriere

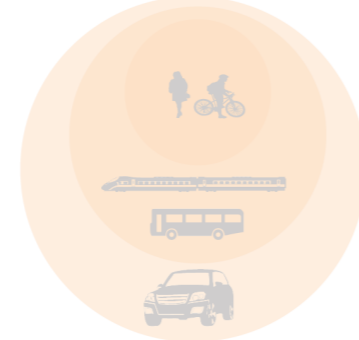
## Delmål 1 - 9



- Ulike boligtilbud
- Høyere utnyttelsesgrad



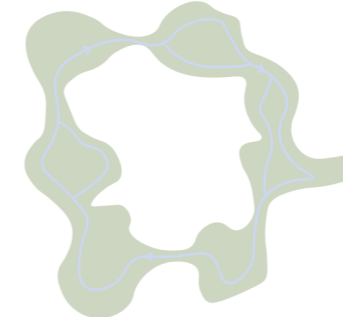
- Attraktive møteplasser
- Lett tilgjengelig
- Gode byrom



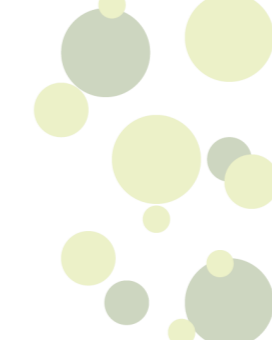
- Miljøvennlig transport er førstevalget
- God og trafikk sikker framkommelighet



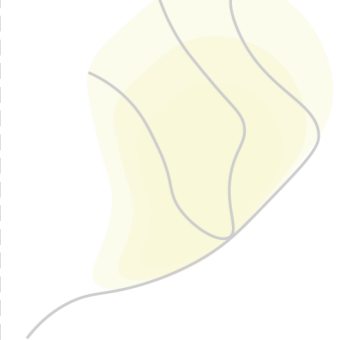
- Effektivt knutepunkt
- Tilbud om flere ulike reisemåter



- Sammenhengende akser med blågrønn struktur
- Biologisk mangfold



- Kulturhistorien som ressurs



- Sammenhengende etappevis utbygging
- Økonomisk gjennomførbart

## Løsning



- Har allerede eneboliger, tilfører leiligheter og rekkehus
- Bygge tettere og høyere



- Urban utforming
- Ulike former og materialer



- Planlegging med hensyn på gående og syklende
- Lett tilgjengelig



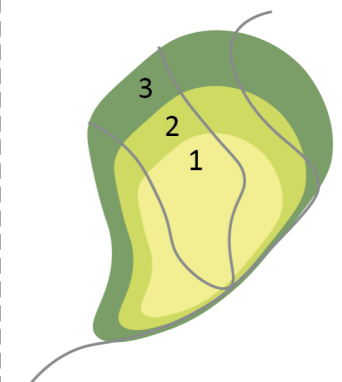
- Stasjonen i sentrum
- Bytte mellom ulike reisemåter



- Utnytte dagens kvaliteter
- Tilgjengelighet til vann



- Stasjonsbyen
- Kanaler med vann



- Bruk av område mens det pågår utbygging
- Sundvollen skiller seg ut fra andre byer og tettsteder

INTRODUKSJON

SUNDVOLLENS IDENTITET

FREMTIDEN

NYE TANKER

SITUASJONSPLAN

BESKRIVELSE AV BYPLANEN

PERSPEKTIVER

## PERSPEKTIV: TYRIBADET





INTRODUKSJON

SUNDVOLLENS IDENTITET

FREMTIDEN

NYE TANKER

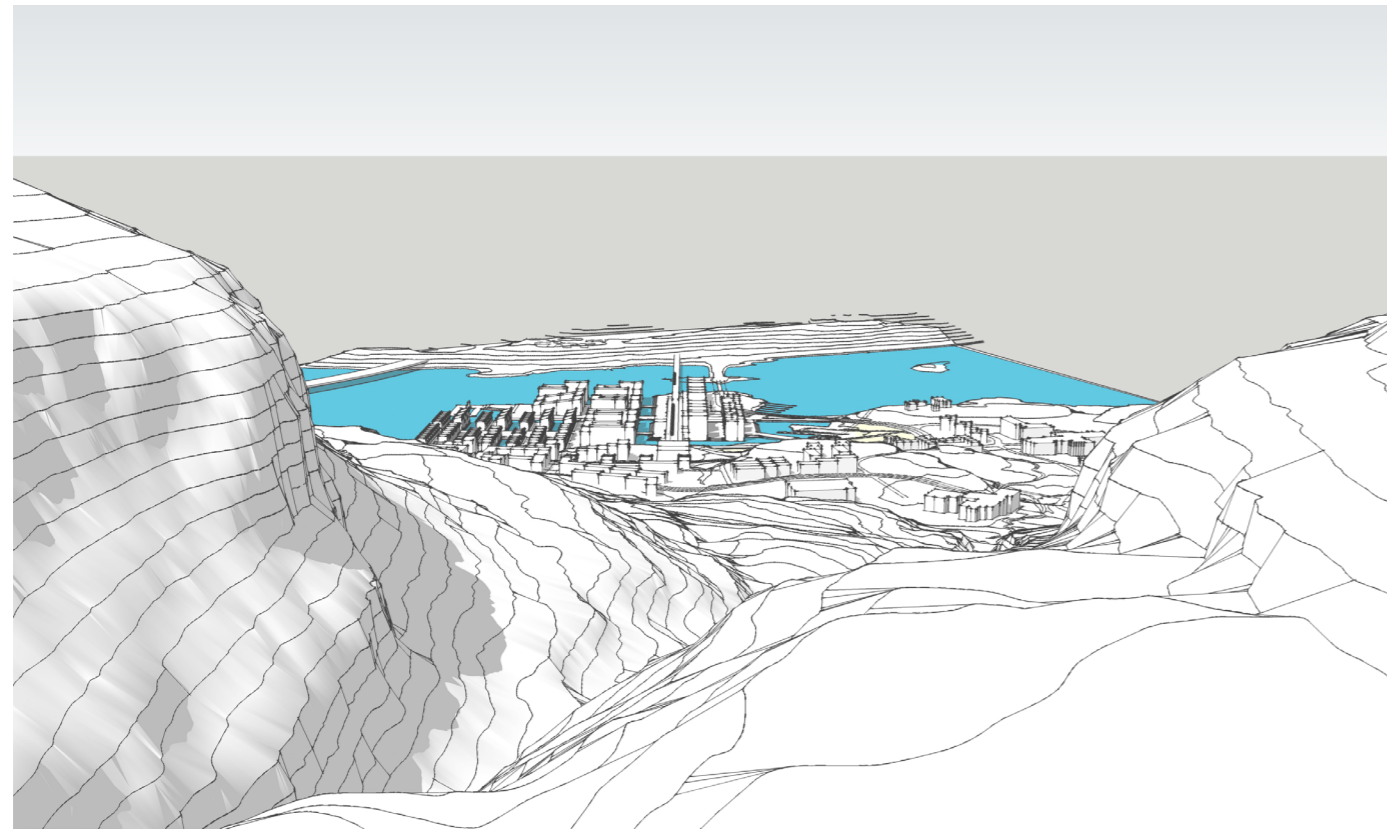
SITUASJONSPLAN

BESKRIVELSE AV BYPLANEN

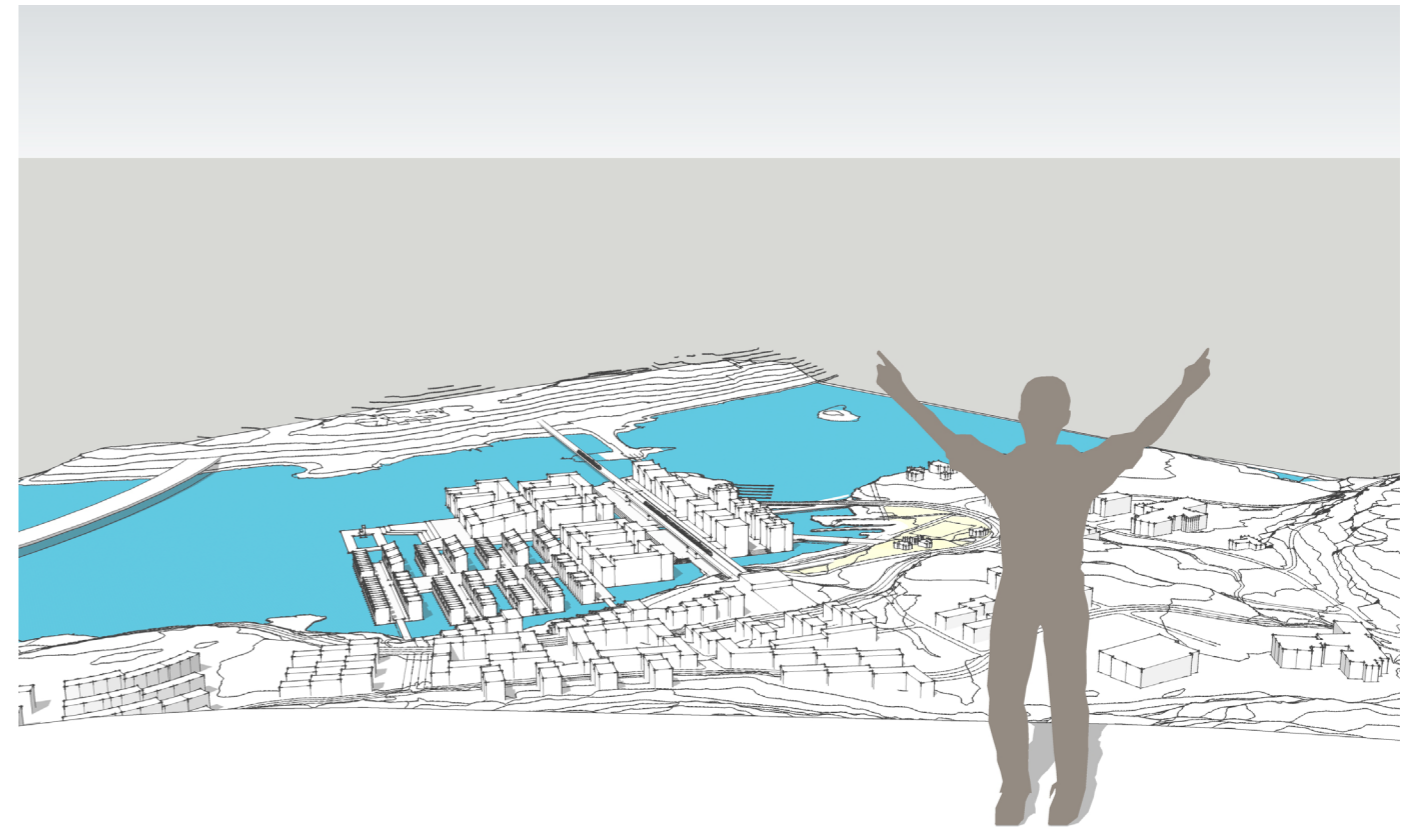
PERSPEKTIVER

## PERSPEKTIV: KLEIVBEKKENS UTLØP



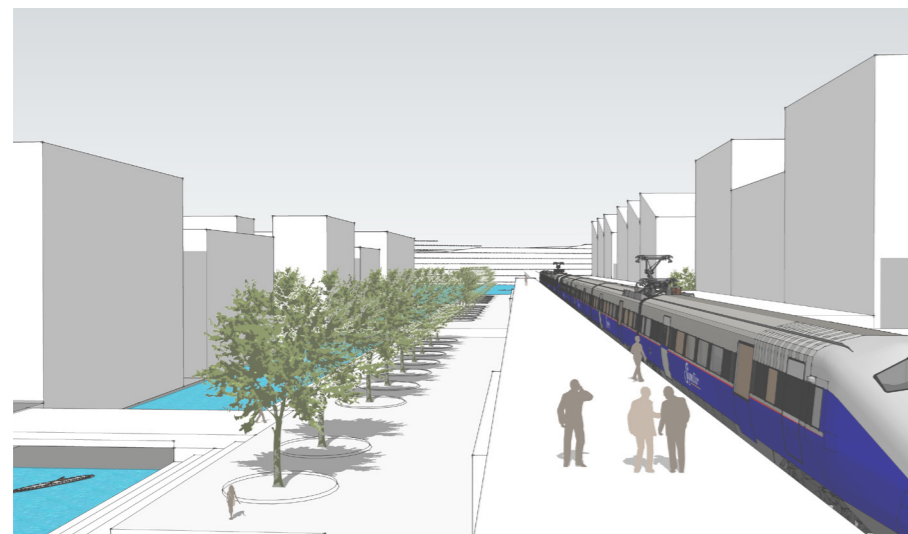


▲ Teknisk perspektivskisse fra Krokkleiva



▲ Teknisk perspektivskisse fra Kongens utsikt

▼ Teknisk perspektivskisser fra plattformen



▼ Teknisk perspektivskisser fra Jernbanekaia



▼ Teknisk perspektivskisser fra Kleivkanalen

