



Statens vegvesen

PLANPROGRAM



Lysaker kollektivknutepunkt Reguleringsplan med konsekvensutredning

Kommuner: Bærum og Oslo

Region øst

1. september 2017

FORORD

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning for Lysaker kollektivknutepunkt i Oslo og Bærum kommune. Forslag til planprogram er utarbeidet som felles dokument i samråd med kommunene.

Lysaker kollektivknutepunkter en del av E18 Vestkorridoren, og er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029. Prosjektet er også en del av Oslopakke 3. Reguleringsplanen omfattes av «Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven». Tiltaket skal konsekvensutredes i henhold til fastsatt planprogram (dette dokumentet).

Planprogrammet er utarbeidet etter plan- og bygningsloven (PBL) § 4-1 og forskrift om konsekvensutredninger § 12, annet ledd. Planprogrammet gjør rede for formålet med planen, planområdet, behovet for nødvendige utredninger, forhold som en tar sikte på å belyse i konsekvensutredningen og opplegg for informasjon og medvirkning.

I tråd med forskrift om konsekvensutredninger blir planprogram for Lysaker kollektivknutepunkt nå lagt ut til offentlig ettersyn. Forslag til planprogram er tilgjengelig på Statens vegvesen sine hjemmesider, www.vegvesen.no, hos Plan- og Bygningsetaten (PBE), www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn, (saksnummer 201704273), og på Bærum kommunes hjemmesider, www.baerum.kommune.no.

Høringsperioden for forslag til planprogram er seks uker, med **høringsfrist mandag 23. oktober 2017**.

Uttalelser til programmet **merkes med saksnummer 15/216892** og sendes til:

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål – 2605 Lillehammer
E-post: firmapost-ost@vegvesen.no

Eventuelle spørsmål vedrørende planprogrammet kan rettes til:

planleggingsleder Matilde Anker
e-post: matilde.anker@vegvesen.no
tlf. 2405 8386 eller 9282 9682

og:

assisterende planleggingsleder Snorre Vaagland
snorre.vaagland@vegvesen.no
24058084 eller 92826366

En konsulentgruppe med Dr. Ing A. Aas-Jakobsen har bistått Statens vegvesen med utarbeidelse av planprogrammet.

INNHOLD

SAMMENDRAG	5
1 DEL 1 MÅL OG RAMMER FOR PLANARBEIDET	9
1.1 Innledning.....	9
1.1.1 Bakgrunn	9
1.1.2 Formål med plan- utredningsarbeidet.....	11
1.1.3 Gjennomføring av plan- og utredningsarbeidet.....	13
1.1.4 Begrunnelse for utredningsplikt	13
1.1.5 Samfunnsnytte	13
1.1.6 Kvalitetsprogram for design.....	13
1.2 Planområdet.....	14
1.2.1 Beliggenhet og avgrensning	14
1.2.2 Eierforhold.....	15
1.2.3 Dagens situasjon.....	16
1.3 Planstatus og andre rammebetingelser	24
1.3.1 Statlige bestemmelser og retningslinjer.....	24
1.3.2 Regionale planer.....	25
1.3.3 Kommunale planer og føringer	27
1.3.4 Pågående planarbeid som må hensyntas.....	30
1.3.5 Gjeldende regulering	31
2 DEL 2 PLANFAGLIGE ANBEFALINGER, PLAN- OG UTREDNINGSSALTERNATIVER ...	34
2.1 Anbefalt hovedgrep	34
2.2 Vurdering av de viktigste planfaglige temaene	35
2.2.1 Kollektivtransport og myke trafikanter	36
2.2.2 Støy- og luftforurensning	37
2.2.3 Landskaps- og bybilde.....	37
2.2.4 Nærmiljø- og friluftsliv	37
2.2.5 Naturmangfold.....	38
2.2.6 Kulturminner og kulturmiljø	38
2.2.7 Flom, stormflo, klimaforhold og overvannshåndtering.....	38
2.2.8 Grunnforhold	38
2.2.9 Teknisk infrastruktur	38
2.2.10 Lokale og regionale virkninger	38
2.2.11 Bygge- og anleggsperioden	39
2.2.12 Risiko- og sårbarhet.....	39
2.2.13 Overordnede planer og mål	39
2.3 Plan- og utredningsalternativer og begrunnelse for disse.....	41

2.3.1	0-alternativet (utredningsalternativ)	41
2.3.2	Planalternativ: buss, ramper og Lilleakerveien i samme plan, E18 på bru over (2- plans løsning), venteareal i Bærum.....	43
2.3.3	Utredningsalternativ 1: Lilleakerveien og ramper i eget plan, buss i egen trasé, E18 på bru over (3-plass løsning).	48
2.3.4	Utredningsalternativ 2: Venteareal for buss øst for Lysakerelva	49
3	DEL 3 KRAV TIL PROSESS OG METODE	50
3.1	Utredningstemaer	50
3.1.1	Kollektivtransport og myke trafikanter	50
3.1.2	Støy og luftforurensing.....	50
3.1.3	Landskaps- og bybilde.....	52
3.1.4	Nærmiljø og friluftsliv.....	52
3.1.5	Naturmangfold.....	53
3.1.6	Kulturminner og kulturmiljø	53
3.1.7	Flom, stormflo, klima- og overvannshåndtering	54
3.1.8	Grunnforhold	55
3.1.9	Teknisk infrastruktur	55
3.1.10	Lokale og regionale virkninger	55
3.1.11	Bygge- og anleggsperioden	55
3.1.12	Risiko og sårbarhet	55
3.2	Metode og fremstilling	56
3.2.1	Metode.....	56
3.2.2	Temavis fremstilling av undersøkelser og utredninger	56
3.2.3	Statens vegvesen anbefaling.....	56
3.3	Videre planprosess og medvirkning	57
3.3.1	Medvirkning	57
3.3.2	Samarbeid og koordinering	58
3.3.3	Planprosess og fremdrift.....	58
4	REFERANSELISTE	60

SAMMENDRAG

Lysaker skal utvikles til et regionalt kollektivknutepunkt med etablering av ny busstasjon, metro (T-bane) og nytt dobbeltspor for jernbane. Lysaker skal også utvikles til by med blandet arealbruk som boliger, næring, plasser og torg. Kollektivknutepunktets utforming vil få avgjørende betydning for hvorvidt Lysaker skal fungere som et naturlig punkt for omstigning fra buss til bane for å oppnå målet om å avlaste vegnettet i Oslo.

Bakgrunn for prosjektet

E18 gjennom Vestkorridoren er prioritert i Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP) med igangsetting i første halvdel av planperioden, og inngår i Oslopakke 3. Lysaker kollektivknutepunkt er omtalt som et regionalt knutepunkt i KVU Oslo-Navet som Byport vest. Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus legger opp til en større satsing på kollektivtransport, sykkel og gange.

Lysaker var opprinnelig inkludert i reguleringsplanen for E18 Lysaker-Ramstadsletta, men på grunn av endrede forutsetninger og løsninger på Lysaker behandles området nå i en egen reguleringsplan. På Lysaker kollektivknutepunkt er det i dag kort avstand mellom togstasjonen og busstopp for vestgående busser. Mellom busstopp for vestgående busser og østgående busser ligger E18. Hensikten med planen er å samle bussholdeplassene mellom E18 og jernbanen, og å redusere E18 som barriere. Fornebubanen er planlagt med oppgang fra T-banestasjonen på nordsiden av jernbanestasjonen. Med en slik lokalisering av holdeplasser for ulike kollektivmidler blir avstandene korte, og det vil være mulig for brukerne å lett bytte mellom buss, tog og t-bane. Tiltaket Lysaker kollektivknutepunkt vil dermed bli et regionalt knutepunkt for kollektivtransport.

Lysaker er definert som et fremtidig byområde i kommuneplanen for Bærum. I Oslos kommuneplan planlegges Lysaker for bymessig utvikling med blanding av boliger og arbeidsplassintensiv næringsutvikling. På oppdrag fra Bærum og Oslo kommuner og Statens vegvesen, er det utarbeidet en mulighetsstudie for å vurdere hvordan et utvidet knutepunkt kan bidra til en urbanisering av Lysaker og gi området en mer bymessig utforming enn det har i dag. Mulighetsstudien er lagt til grunn for reguleringsplanarbeidet som nå gjennomføres av Statens vegvesen.

Hovedmål for planarbeidet

Hovedmålet er å legge til rette for å gjennomføre etablering av et funksjonelt kollektivknutepunkt på Lysaker. Det skal bli enkelt å reise kollektivt, sykle og gå til, fra og gjennom Lysaker. For å klare å ta veksten i persontrafikken med kollektivtransport, gange og sykling må Lysaker planlegges og utformes som et regionalt kollektivknutepunkt der reisende fra regionen og forstedene møter byens kollektivtilbud med forbindelser både til sentrum, indre by og på tvers. Det skal ikke legges til rette for en økning i personbiltrafikk på E18 gjennom Lysaker.

Statens vegvesens oppdrag er å lage reguleringsplan for ny busstasjon, mens stasjoner for bane og tog utarbeides i egne planer. I planarbeidet til Statens vegvesen inngår venteareal for buss, bussholdeplasser, hovedsykkelveg, tilhørende gatenett og offentlige rom i og rundt knutepunktet. I tillegg inngår transformering av eksisterende byggeområder og etablering av nye byggeområder.

Prosjektet skal tilrettelegge for en effektiv fremføring av buss, et kompakt kollektivknutepunkt og et attraktivt byttepunkt for kollektivreisende. Det skal være god tilgjengelighet for gående og syklende. Det planlagte kollektivknutepunktet på Lysaker skal på en god måte kobles til eksisterende kollektivløsninger i Oslo og bussløsninger i Vestkorridoren fra Lysaker og vestover. Det er i tillegg et formål med planarbeidet at det tilrettelegges for en effektiv hovedsykkelveg med færrest mulig konfliktpunkter med biltrafikk og gående. Planene skal også gi gode og lesbare løsninger for gående. Planarbeidet skal bidra til en bymessig utvikling av Lysaker gjennom å binde sammen de atskilte byområdene som har oppstått som følge av utbygging av næringsareal, veg og jernbane.

Hensikten med dette planprogrammet er å avklare hvilket alternativ som skal utredes videre og reguleres, samt beskrive problemstillinger og utredningsbehov for konsekvensutredningen som skal gjennomføres. Planprogrammet beskriver også et opplegg for informasjon og medvirkning.

Begrunnelse for utredningsplikt

Tiltaket er utredningspliktig. Dette er hjemlet i plan- og bygningslovens § 12-10 første ledd, jf § 4-2 med tilhørende forskrifts vedlegg I pkt. 15 og 17, samt vedlegg II pkt. 10, som krever at det skal utarbeides konsekvensutredning i tilknytning til planforslaget.

Kvalitetsprogram for design

Som en del av reguleringsplanen skal det utarbeides et kvalitetsprogram for design med formål om å sikre helhet og arkitektonisk kvalitet for det nye kollektivknutepunktet. Kvalitetsprogrammet skal bygge videre på formingsveilederen for reguleringsplan E18 Lysaker-Ramstadsletta.

Anbefalt hovedgrep

Tiltaket omfatter en fullstendig ombygging av dagens busstasjon mellom E18 og jernbanen slik at alle busstopp i begge retninger samles der vestgående busser stopper i dag. Dette vil gi et kompakt knutepunkt med god overgang til jernbanen og den framtidige Fornebubanen. Busstasjonen kobles sammen med dagens vegsystem i Bærum og Oslo slik at det sikres attraktive og effektive busstraseer. Vestover i Bærum føres bussen videre i egen bussveg. Mot Oslo må det etableres en løsning der bussene krysser over Lysakerelva, under E18 til et kollektivfelt på sjøsiden av E18. Forbindelsene til Lilleakerveien og Vollsveien skal opprettholdes.

I tillegg er det behov for at busser som benytter stasjonen får snumulighet både i østgående og vestgående retning. Dette løses ved at hele E18 heves på bru etter utløpet fra Lysakerløkka i øst og i retning Vækerøkrysset. Dette vil frigjøre arealer under en ny motorvegbru til fremføring av buss mot Oslo, venteeareal og snumuligheter for busser. En slik heving vil øke kontakten mot stasjonsområdet, Lysakerelva, fjorden, Sollerud og Lysaker brygge, og vil kunne bidra til et sammenhengende bygulv.

Tilpasning og optimalisering av hovedsykkelveg, øvrige sykkel- og gangforbindelser, samt tiltak på lokalvegsystemet inngår som en del av planforslaget. Videre skal planen legge til rette for en bymessig utvikling av Lysakerområdet i tråd med kommunenes målsettinger.

Planfaglige temaer som skal undersøkes og utredes

Følgende planfaglige temaer vil behandles:

- Kollektivtransport og myke trafikanter
- Støy- og luftforurensning
- Landskaps- og bybilde
- Nærmiljø- og friluftsliv
- Naturmangfold
- Kulturminner og kulturmiljø
- Flom, stormflo, og overvannshåndtering
- Grunnforhold
- Teknisk infrastruktur
- Lokale og regionale virkninger
- Bygge- og anleggsperioden
- Risiko og sårbarhet

Plan- og utredningsalternativene

Lokalisering av kollektivknutepunktet er bestemt i forutgående prosess i KVVU Oslo-Navet som sier at Byport vest skal være et regionalt knutepunkt på Lysaker.

Vinteren 2016/2017 ble det utarbeidet en mulighetsstudie «Lysaker – fra trafikkmaskin til levende by» i samarbeid mellom Oslo og Bærum kommune og Statens vegvesen. I dette arbeidet forelå to alternativer for arealer til venting og vending av buss; øst eller vest for Lysakerelva. Det ble også diskutert om bussen skulle fremføres på egen bru mellom E18 i Oslo og busstasjonen. Om bussen går på egen bru, vil dette medføre et treplanskryss øst for Lysakerelva hvor E18 ligger øverst, busstrasé under og Lilleakerveien og E18-ramper nederst. Hvis bussen ikke føres frem på egen bru vil busstraseen ligge i samme plan som Lilleakerveien. Det vil si et toplanskryss med E18 øverst og Lilleakerveien, busstrasé og ramper nederst.

Statens vegvesen har til hensikt gjennom planprosessen å utvikle ett anbefalt alternativ i samarbeid med Oslo og Bærum kommune, kalt planalternativet. Den anbefalte løsningen vil legges til grunn for utarbeidelse av planforslag med planbeskrivelse og konsekvensutredning, plankart og bestemmelser.

I tillegg til planalternativet vurderes to andre løsninger, kalt utredningsalternativ. Et av disse kan bli aktuelt dersom det viser seg at planalternativet ikke gir tilfredsstillende måloppnåelse.

Planalternativet bygger på følgende forutsetninger:

- Heving av E18
- Busstrasé og ramper til og fra E18 i samme plan
- Venteareal for buss i Bærum
- Omlegging av lokalvegsystemet (herunder Lilleakerveien, Strandveien, Frantzebråtveien og Vollsveien)
- Omlegging av hovedsykkelvegen
- Omlegging av fortau og gangarealer
- Etablering av offentlige rom

Alternativet er basert på at E18-ramper øst for Lysakerelva føres sammen under E18 til et kryss med Lilleakerveien. Venteareal for buss plasseres under ny E18-bru i Bærum med direkte tilknytning til busstasjonen. Det vil bli en omlegging av lokalvegsystemet på Lysaker. Lokalvegsystemets utforming, herunder valg av kryssløsninger i Lilleakerveien og Vollsveien (rundkjøring eller lyskryss) utredes. I planalternativet inngår også omlegging av hovedsykkelvegen og sykkelforbindelsen til Fornebu.

Utredningsalternativ 1 har løsning hvor det er direkte forbindelse for buss mellom busstasjonen og E18 i øst via egen bussbru over Lysakerelva og Lilleakerveien, dvs. en løsning i tre plan hvor E18 ligger øverst, busstrasé under og Lilleakerveien og E18-ramper nederst.

Utredningsalternativ 2 innebærer at venteareal for buss er plassert i Oslo, på østsiden av Lysakerelva. Om ventearealet for busser skjer utenfor de sentrale delene av Lysaker, frigjøres arealet under hevet E18 til økt potensial for byutvikling på vestsiden av Lysakerelva.

Metode og fremstilling

Konsekvensutredningen gjennomføres i prinsippet etter Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser (2014). For temaer som det ikke er hensiktsmessig å benytte metodikken i Håndbok V712, beskrives anvendt metode.

Konsekvensene av planalternativet fremstilles i ett samlet dokument der de enkelte undersøkelser og utredninger dokumenteres temavis. Forslagsstiller skal, med grunnlag i undersøkelsene og utredningene som gjennomføres, komme med en faglig begrunnet anbefaling for valg av planalternativ.

Videre prosess og medvirkning

Statens vegvesen ønsker en åpen medvirkningsprosess. Vi vil arrangere et åpent informasjonsmøte i perioden planprogrammet ligger ute til offentlig ettersyn, og vi vil invitere til åpen kontordag, hvor interesserte kan få informasjon og diskutere spesifikke problemstillinger i en direkte en-til-en-dialog med Statens vegvesen og deres rådgivere. I tillegg vil det bli gjennomført kontaktmøter med direkte berørte aktører, organisasjoner og myndigheter etter behov gjennom hele planprosessen. Offentliggjøring av dato for informasjonsmøte og åpen kontordag vil annonseres i aviser og på prosjektets hjemmeside.



Figur 1: Lysakerelva sett mot E18 og jernbanen.

1 DEL 1 MÅL OG RAMMER FOR PLANARBEIDET

Kommunal- og moderniseringsdepartementet beskriver at et planprogram skal gjøre rede for:

- Formålet med planarbeidet.
- Hvordan planprosessen skal gjennomføres med angivelse av frister og deltakere.
- Opplegg for medvirkning, spesielt for aktører som antas å bli særlig berørt.
- Hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger.

Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsling av planoppstart. Planprogrammet er utarbeidet som et felles dokument for både Bærum og Oslo kommune. Ved fastsettelse vil den enkelte kommune ta stilling til det som er felles og det som gjelder innenfor den respektive kommunens eget område.

1.1 Innledning

1.1.1 Bakgrunn

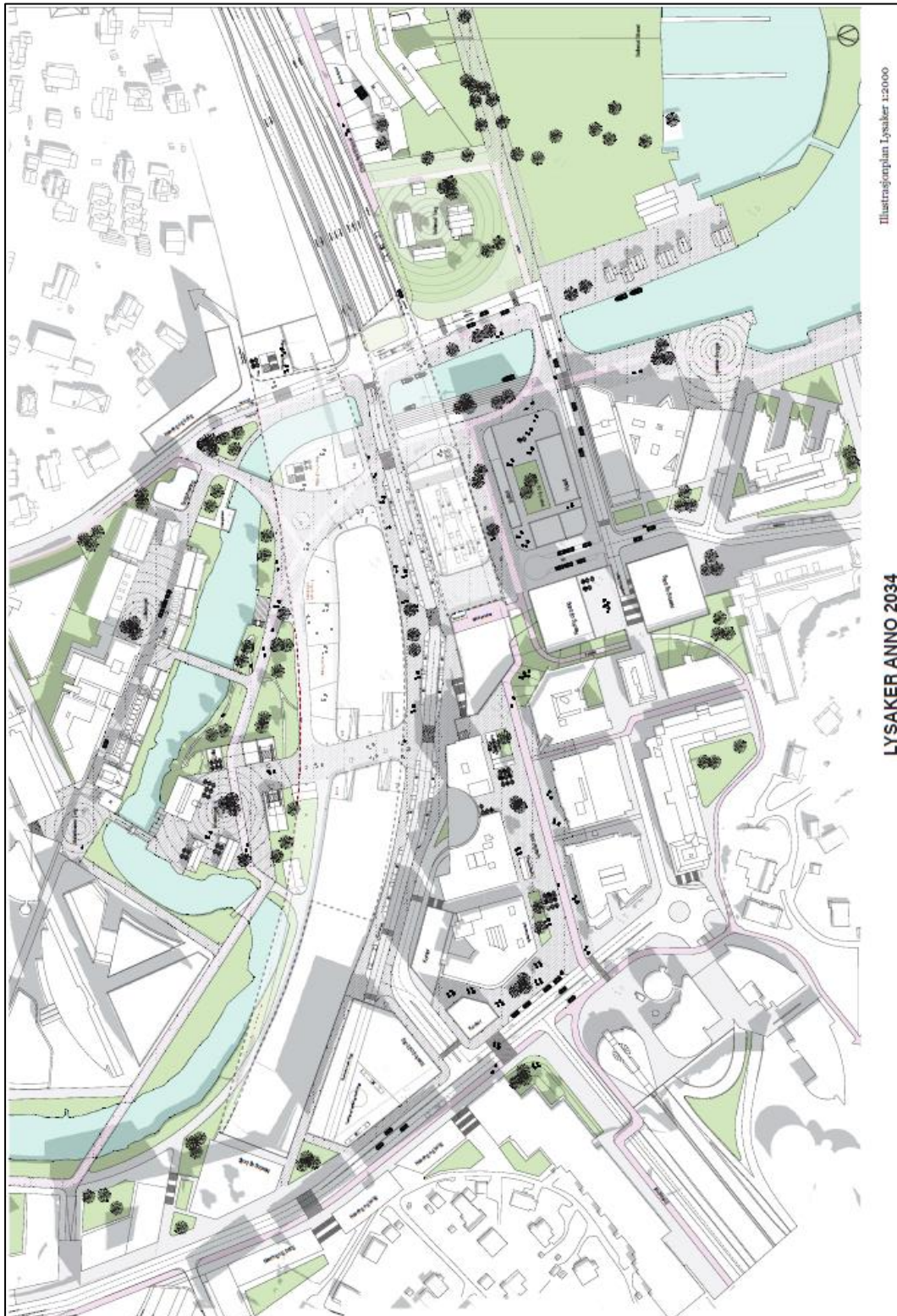
Lysaker kollektivknutepunkt var opprinnelig inkludert i reguleringsplanen for E18 Lysaker-Ramstadsletta. Parallelt hadde Statens vegvesen startet reguleringsplanarbeid med kollektivløsning mellom Lysaker og Vækerø, for å sikre at planlagte løsninger for kollektivtrafikk i Lysaker-Ramstadsletta-planen i Bærum kunne kobles til eksisterende kollektivløsninger i Oslo på en god måte. På bakgrunn av kommunenes ambisjoner om utviklingen av området med en mer bymessig utforming var mandatet for utviklingen av Lysaker endret. Oslo kommune ønsket også at Vegvesenet så på løsninger som ikke inkluderte en ombygging av Vækerøkrysset. På bakgrunn av dette ble Lysaker kollektivknutepunkt trukket ut som egen reguleringsplan da man vil se på planleggingen av kollektivknutepunktet på tvers av kommunegrensen og i samsvar med kommunens ambisjoner. Dette ble bekreftet ved 1. gangs behandling av reguleringsplan for Lysaker-Ramstadsletta (juni 2016) hvor Formannskapet i Bærum vedtok følgende:

«I videre planlegging for Lysaker skal fotgjengere og syklister gis høyere prioritet. Utforming av trafikkområder og byrom skal sikre god lesbarhet og gode koblinger mot kollektivknutepunktet. Løsninger for buss og bussterminal som kan løse opp dagens samferdselsbarrierer og tilrettelegge for en mer urban gatestruktur må inngå i videre planarbeid på Lysaker.»

Bærum og Oslo kommune har ambisjoner om å utvikle Lysaker til en by. Områdene ved kollektivknutepunktet ønskes utviklet og fortettet med en mer bymessig og variert arealbruk. Statens vegvesen har som oppgave å etablere en ny og effektiv busstasjon på Lysaker slik at flere velger å reise med kollektivt. Flere nye transportfunksjoner skal innpasses: Busstasjon, metrostasjon og nye jernbanespor. I tillegg skal det bli mer attraktivt og tryggere for gående og syklende. Samordning av areal og transportløsninger skal vektlegges.

Kommunene arbeider med en «Veiledende plan for offentlig rom for Lysakerbyen (VPOR)» som har som hensikt å ivareta en helhetlig struktur for offentlige rom i Lysakerbyen. Anbefalinger fra VPOR er blant annet å tilrettelegge et gate- og byromstruktur med publikumsrettede tilbud, møteplasser og andre målpunkter og attraksjoner. Lysakerelva skal fremheves, og VPOR beskriver at elva skal være en del av bystrukturen, og det skal etableres nye broer som sørger for å binde området sammen. For å kunne tilrettelegge for en byutvikling må arealeffektive løsninger legges til grunn. Tiltakets utforming skal bidra til å redusere barrierevirkningene, både visuelt og fysisk, spesielt gjennom stasjonsområdet og til Lysakerelva. På bakgrunn av dette gikk Bærum og Oslo kommune og Statens vegvesen i 2016 sammen om å utarbeide en mulighetsstudie for hvordan Lysaker kan bli: «Lysaker – fra trafikkmaskin til levende by». Studien ble avsluttet i januar 2017. Hovedfokus i mulighetsstudien har vært å bedre

tilgjengeligheten for gående og syklende samt tilrettelegge for opphold, samtidig som det opprettholdes god fremføring av buss gjennom stasjonen og knutepunktet. Studiet har også vist hvordan knutepunktet kan integreres i en fremtidig bymessig struktur, hvordan arealeffektive samferdselsløsninger kan frigjøre nye byggeområder, hvordan vegene kan endres til gater og Lysakerelva kan integreres som et urbant parkdrag gjennom knutepunktet.



Figur 2 Illustrasjonsplan fra Mulighetsstudien «Lysaker – fra trafikkmaskin til levende by»

Hovedgrepene i mulighetsstudien er (utdrag):

- Heve E18 fra Lysakerlokket forbi Sollerud gård for å frigjøre areal til funksjoner for ny busstasjon.
- Lage et sammenhengende bygulv fra stasjonsområdet til Lysaker brygge.
- Omstrukturere og forenkle lokalvegsystemet til en mer lesbar bystruktur. Veger blir til gater med fokus på fortau og aktive fasader, som gir en mer urban og levende opplevelse av området.
- Knytte sammen sykkelvegnettet.
- Samle kollektivtilbudene som i dag er spredt utover et stort område.
- Minimere barrieren høydeforskjellene skaper ved at nye bygg tar opp høydeforskjeller og knytter sammen Lysaker som sted.
- Tilrettelegge for byutvikling gjennom å frigjøre arealer til nye byggeområder, samt transformasjon av eksisterende bebyggelse.

Ved å utvide Lysaker som kollektivknutepunkt, åpne opp mot Lysakerelva og sjøen, og redusere barrierer viser studien at Lysaker kan bli det nye store kollektivknutepunktet i vest med urbane kvaliteter og åpne linjer ut mot Lysakerelva og fjorden.

Mulighetsstudien er et viktig grunnlag for reguleringsplanarbeidet. Mulighetsstudien viser at Lysaker kan utvikles til en by samtidig som et effektivt og stort kollektivknutepunkt etableres. Studien viser at også «Lysakerbyen» kan utvikles i flere trinn og at kollektivknutepunktet med busstasjon vil være et trinn i byutviklingen. Utvidelse av jernbanen, øvrig arealutvikling og eventuell transformering av eksisterende områder vil komme senere.

1.1.2 Formål med plan- utredningsarbeidet

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for miljøvennlige transportformer gjennom en effektiv fremføring av buss, et kompakt kollektivknutepunkt og et attraktivt byttepunkt for kollektivreisende. Vi ønsker at flere skal velge å reise med kollektivt, sykkel eller å gå fremfor å reise med bil.

Det er et felles overordnet mål at planarbeidet skal bidra til en byutvikling med konsentrert bolig- og arbeidsplassvekst i tråd med regionale og statlige føringer.

Planprogrammet for Lysaker kollektivknutepunkt skal i Bærum føre frem til en **områderegulering** som både omfatter arealer som hører inn under Vegvesenets utbyggingstiltak for nytt kollektivknutepunkt, og tilstøtende gater og byrom. I områdereguleringen som Statens vegvesen utarbeider, er det infrastrukturen og rammer for *arealbruken* som defineres, mens ytterligere detaljer for eksisterende byggeområder bestemmes i etterfølgende detaljreguleringer. I Oslo skal planarbeidet resultere i en **detaljregulering** for arealer som hører inn under Vegvesenets utbyggingstiltak for nytt kollektivknutepunkt, tilstøtende gater og byrom.

Bussens konkurransefortrinn skal styrkes ved at den kan betjene den nye og kompakte stasjonen på Lysaker uten tidstap som følge av at den må krysse E18. Planene skal også gi en effektiv hovedsykkelveg med færrest mulig konfliktpunkter med kryssende biltrafikk og gående på strekningen, i tillegg til et godt tilbud til fotgjengere og syklistene. Det skal tilstrebes sømløse overganger mellom de ulike kollektivformene. Formålet med planarbeidet er videre konkretisert gjennom samfunns mål og effektmålene som er definert for prosjektet:

Et samfunns mål beskriver hvilken samfunnsutvikling prosjektet skal bygge opp under. Hvilke virkninger prosjektet vil ha på miljø og samfunn.

Samfunns målet for E18 Vestkorridoren Lysaker-Drengsrud, inklusive Lysaker kollektivknutepunkt er:

«E18-prosjektet bidrar til at flere tar bussen, sykler eller går. Prosjektet legger til rette for et funksjonelt vegsystem med gode knutepunkter fra Lysaker til Asker og muligheter for by- og stedsutvikling. Dette vil bedre livskvaliteten til innbyggere og reisende.»

Effektmål skal vise effekter som tiltaket gir brukere og omgivelsene. Eksempelvis kapasitet for buss, sammenhengende sykkeltilbud, forsterke lesbarheten av Lysaker.

Effektmålene for Lysaker kollektivknutepunkt er:

EFFEKT MÅL LYSAKER KOLLEKTIVKNUTEPUNKT	Kollektivtrafikk
	Bussen skal være i rute.
	Det skal være sømløse overgangsmuligheter mellom kollektivformene.
	Begrense trafikkbelastningen av busser på gatenettet mellom Lysaker og Oslo bussterminal.
	Byrom/stasjon
	Fokus på byutvikling og mulighet for rekreasjon på Lysaker.
	Trygghet og sikkerhet skal være en viktig premiss ved bymessig utforming av planen.
	Det skal tilrettelegges for velfungerende og tilgjengelige møteplasser. Materialvalg og møblering skal bidra til bykvalitet og øke lesbarheten av kollektivknutepunktet.
	Anlegget skal fremstå med like god kvalitet fem år etter åpning. Med kvalitet menes holdbare løsninger, materialer uten synlig slitasje og godt etablert grøntstruktur som er i god vekst.
	Fotgjengere
	Fremkommelighet og trafiksikkerhet for fotgjengere skal prioriteres høyt.
	Redusere barrierer for å sikre korte gangavstander og enkle kryssingssituasjoner ved overganger mellom buss, tog og bane.
	Sikre god tilgjengelighet til Lysakerelva og fjorden.
	Sykkel
	Etablere et sammenhengende, lesbart og sikkert sykkeltilbud i området, med god tilgjengelighet til hovedsykkelvegen.
	Sørge for et attraktivt parkeringstilbud for syklistene.
	Doble antall syklistene ved Oslos grense to år etter åpning sammenliknet med 2017.
	Trafikkavvikling
	Antall personbiler ved Oslo grense skal ikke øke sammenliknet med 2017.
Det skal legges til rette for et oversiktlig trafikkbilde.	
Det skal være tilgjengelighet for privatbiler ulike steder på Lysaker, men fremkommeligheten for bussen skal prioriteres på lokalvegene.	

1.1.3 Gjennomføring av plan- og utredningsarbeidet

Plan- og utredningsarbeidet gjennomføres i tråd med prinsippene i samordnet areal- og transportplanlegging, og i et samarbeid med de berørte kommuner. Arbeidet tar utgangspunkt i Oslo og Bærum kommune og Statens vegvesens felles mulighetsstudie «Lysaker – fra trafikkmaskin til levende by» (2017) og VPOR. Arbeidet består i å utvikle og vurdere alternative løsninger for de enkelte deler av planen og planen som helhet.

Arbeidet har til hensikt å utvikle en omforent løsning. Samarbeidet organiseres i en referansegruppe på ledernivå med kommunene og Statens vegvesen, og en samarbeidsgruppe på saksbehandlernivå. I samarbeidsgruppen vil også Ruter, Bane NOR (tidligere Jernbaneverket), Akershus fylkeskommune, Bymiljøetaten og Akershus kollektivterminaler (AKT), delta etter behov.

I arbeidet med utvikling av planen vil løsninger og virkninger undersøkes. Det gjennomføres jevnlig arbeidsmøter i samarbeidsgruppen hvor alternativer blir vurdert. Konklusjonene i samarbeidsgruppen blir presentert og beslutning om det videre arbeid blir tatt i referansegruppen.

Prosessen fram til en omforent plan, og grunnlaget for valg av løsninger skal dokumenteres i beskrivelsen av anbefalt planforslag med konsekvensutredning, notater, plankart og bestemmelser.

Plandokumentene vil bli utarbeidet med ett forslag for hver kommune.

Medvirkning i gjennomføring av planprosessen følger plan- og bygningslovens bestemmelser beskrevet i kapittel 5. Første medvirkningsperiode er ved varsel om oppstart av planarbeidet og offentlig ettersyn av planprogrammet. I høringsperioden for planprogrammet er det særlig viktig å gi innspill knyttet til hvordan planarbeidet skal gjennomføres. Videre planprosess, medvirkning og fremdrift er beskrevet i kapittel 3.4.

1.1.4 Begrunnelse for utredningsplikt

Planforslaget er vurdert i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med tilhørende forskrift. Det vurderes at planforslaget utløser krav om konsekvensutredning og faller inn under forskriftens § 2 «Planer som alltid skal behandles etter forskriften», bokstav f) «reguleringsplaner for tiltak i vedlegg 1». Pkt. 15 og 17 i vedlegg 1 definerer at hhv. «Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk» og «Veier med investeringskostnader på mer enn 500 millioner kroner» alltid skal konsekvensutredes.

1.1.5 Samfunnsnytte

Kollektivknutepunktet legger til rette for store endringer i bussrutesystemet med terminering av mange bussruter på Lysaker, og overgang til tog og fremtidig T-bane (Fornebubanen). Det nye ruteopplegget med det nye reisemønsteret er ikke mulig å konkretisere fordi usikkerheten er for stor. Kost-nytteberegninger vil ikke kunne gjennomføres på forsvarlig måte, og vil derfor ikke være et aktuelt utredningstema for denne planen.

1.1.6 Kvalitetsprogram for design

Som en del av reguleringsplanen skal det utarbeides et kvalitetsprogram for design med formål å sikre helhet og arkitektonisk kvalitet for det nye kollektivknutepunktet. Kvalitetsprogrammet skal bygge videre på formingsveilederen for reguleringsplan E18 Lysaker-Ramstadsletta. Ny busstasjon alene utløser behov for nye bruer, ramper og større trappeanlegg. Prosjektering av bruer er et særlig viktig tema, både hva gjelder valg av dekker, kanter og undersider, søyler (utforming, dimensjonering og plassering), rekkverk, eventuelle andre fundamenter med mer. Andre elementer som bør innarbeides i et slikt kvalitetsprogram er design for et sammenhengende og gjenkjennelig bygulv, letak/-vegger,

benker/sitteelementer, informasjonselementer, belysningselementer, sykkelstativer, grønne elementer (grønne vegger, bruk av trær, vegetasjon for øvrig, flomdemping og regnbed i forbindelse med overvannshåndtering).

Overvannshåndtering skal sørge for at det ikke forekommer avrenning av forurenset vann til Lysakerelva. Et viktig prinsipp er at overvannshåndtering skal skje lokalt, slik at vannets naturlige kretsløp ivaretas. Der det er et naturlig vegetasjonsdekke fra før, skal det bevares og helst utvides. Der dette ikke er tilfellet, skal overvannet håndteres etter naturens egne prinsipper gjennom bruk av renner, fordrøyningskanaler, grøfter, regnbed, permeable overflater og grønne tak. Overvannshåndteringen skal følge de prinsippene som er vedtatt i Oslos strategi for overvannshåndtering og nedfelt i Vann- og avløpsetatens veileder for håndtering av overvann, samt Bærum kommunes strategi for overvannshåndtering 2017-2030.

Egen belysningsplan bør også inngå, både som trygghetsskapende elementer for personer som oppholder seg i området, og som en kunstnerisk del av byrommet.

Kvalitetsprogrammet bør også omhandle anleggsperioden; anleggsplan med plan for trafikksikkerhet og midlertidig gange- og sykkeltilrettelegging. Faseplan for anleggsgjennomføring legges til grunn. Bruk av fossilfrie energikilder til anleggsdrift, og plan for gjenbruk materialer forutsettes innarbeidet

1.2 Planområdet

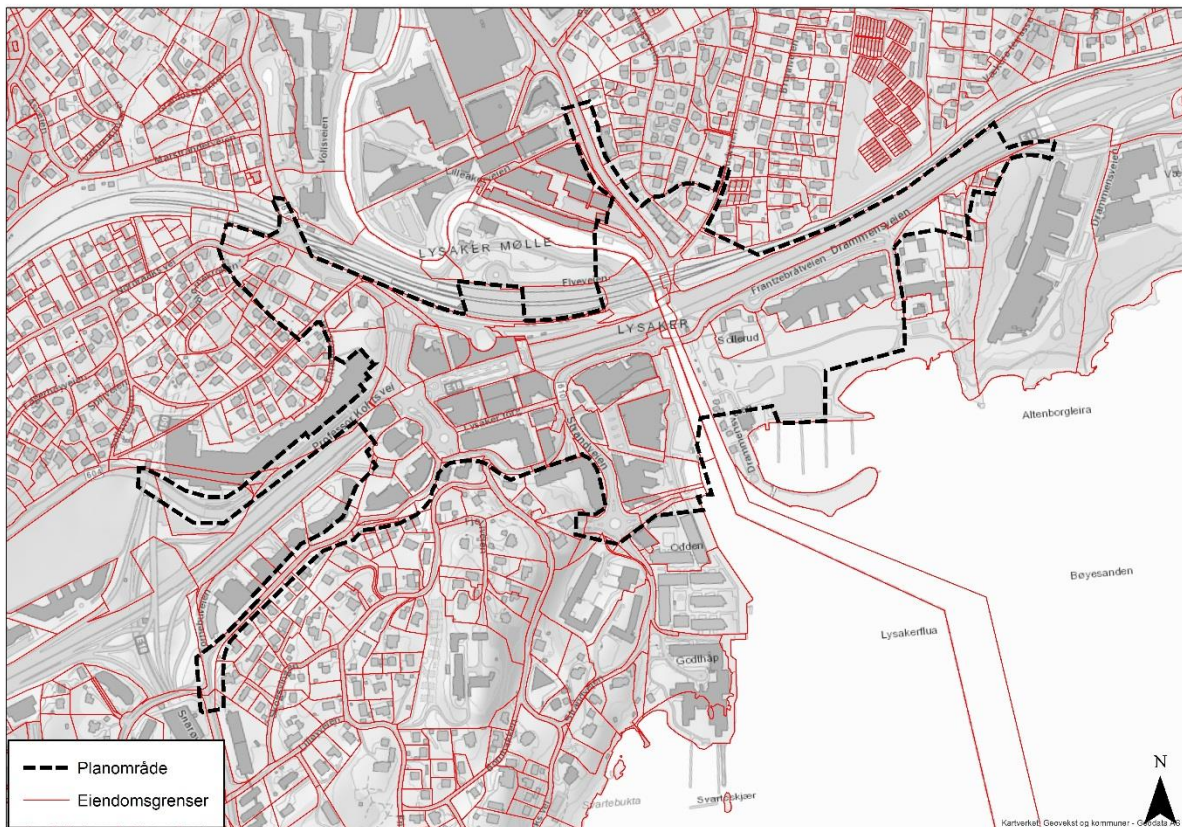
1.2.1 Beliggenhet og avgrensning

Planområdet ligger i Bærum kommune og bydel Ullern i Oslo. Området er totalt ca. 289 daa fordelt på henholdsvis 111 daa i Oslo og 178 daa i Bærum. Administrativ fylkes- og kommunegrense følger Lysakerelva.

Omfanget av tiltaket er bestemt ut fra foreløpige vurderinger av tiltakets størrelse og hvilke arealer som antas å være nødvendig for å gjennomføre tiltaket (for eksempel midlertidig omlegging av vegger og areal for rigg og anlegg). Når planforslaget legges frem, vil plangrensen være mindre enn planområdet.

Området ligger i hovedsak sør for eksisterende jernbanespor, og omfatter arealer tilknyttet dagens kollektivknutepunkt, øvrig transportsystem rundt Lysaker, samt næringsbebyggelse langs og over E18 (Lysakerlokket). På grunn av behov for å se på ulike sykkeløsninger over Lysaker er planområdet trukket helt bort til Granfosslinjen, over E18 mot Teleplan og sør for næringsbebyggelse i Fornebuveien. Rekreasjonsområdet og båtopplaget sør for Sollerud gård inngår i planområdet da det kan være aktuelt å benytte deler av dette arealet som midlertidig rigg- og anleggsområde. Disse områdene vil bli tilbakeført etter endt anleggsarbeid.

Planområdet for Lysaker kollektivknutepunkt overlapper delvis med planavgrensningen for reguleringsplan E18 Lysaker-Ramstadsletta. Løsningen for kollektivknutepunktet antas å kunne medføre endringer ved Vollsveien og vestover langs Professor Kohts vei og mot Teleplan, og østlig ende av busstunnelen. Reguleringsplan for Lysaker kollektivknutepunkt vil kunne erstatte deler av reguleringsplan for Lysaker-Ramstadsletta i dette området.



Figur 3: Området som kan bli berørt av planene for Lysaker kollektivknutepunkt.

1.2.2 Eierforhold

Planområdet dekker et stort område med mange eiendommer.

Planområdet i Oslo kommune omfattes av eiendommene gnr/bnr 0/0, 7/85, 7/85, 7/90, 9/551, 9/533, 9/500, 9/1, 9/1, 9/5, 9/5, 9/6, 9/509, 9/77, 9/82, 9/81, 9/86, 9/97, 9/112, 9/110, 9/177, 9/178, 9/180, 9/171, 9/169, 9/167, 9/166, 9/193, 9/191, 9/192, 9/237, 9/224, 9/262, 9/265, 9/244, 9/285, 9/310, 9/413, 9/406, 9/429, 9/480, 9/479, 9/510, 9/546, 9/545, 9/544, 9/542, 9/543, 9/541, 9/548, 9/547, 9/550, 9/552, 250/1, 999/856.

Planområdet i Bærum kommune omfattes av eiendommene gnr/bnr 40/13, 40/482, 40/11, 40/11, 40/14, 40/16, 40/63, 40/62, 40/73, 40/93, 40/105, 40/97, 40/142, 40/155, 40/106, 40/153, 40/154, 40/151, 40/180, 40/183, 40/205, 40/3, 40/227, 40/106, 40/270, 40/349, 40/388, 40/385, 40/391, 40/402, 40/403, 40/415, 40/406, 40/404, 40/438, 40/441, 40/422, 40/442, 40/428, 40/444, 40/433, 40/460, 40/454, 40/450, 40/461, 40/449, 40/452, 40/465, 40/443, 40/480, 40/12, 40/207, 40/262, 40/455, 40/1, 40/1, 40/484, 40/485, 41/690, 41/706, 41/937, 41/68, 41/146, 41/15, 41/17, 41/18, 41/24, 41/47, 41/57, 41/63, 41/61, 41/134, 41/133, 41/151, 41/195, 41/384, 41/417, 41/416, 41/393, 41/403, 41/418, 41/523, 41/519, 41/518, 41/546, 41/555, 41/554, 41/553, 41/566, 41/582, 41/606, 41/616, 41/684, 41/688, 41/687, 41/691, 41/710, 41/708, 41/707, 41/705, 41/715, 41/703, 41/714, 41/713, 41/702, 41/758, 41/98, 41/415, 41/629, 202/2, 202/1, 202/1, 202/13, 251/1, 251/1, 251/1, 251/1, 252/1, 253/1, 300/2371.

1.2.3 Dagens situasjon

Beskrivelse av dagens situasjon er i stor grad hentet fra stedsanalyser gjennomført i forbindelse med mulighetsstudien for Lysaker og VPOR Lysakerbyen. Det henvises til disse dokumentene for utfyllende beskrivelse.

Områdets utvikling og bygningshistorie

Kulturminner i Lysakerområdet er i hovedsak knyttet til fire ulike historiske kontekster:

- *Lysakerelva som kraftkilde* for ulike virksomheter som møller, sagbruk, og senere større industrivirksomheter. Ingen av disse kulturminnene ligger innenfor planområdet.
- *Samferdsel* har opp gjennom historien preget området. I 1872 åpnet Drammensbanen. I 1915 ble Lysaker bru bygget, brua er regulert til bevaring. I løpet av 1950- og 60-tallet ble E18 utbygget som firefelts motorveg. Lysakerlokket ble etablert i 1992.
- *Boligbygging på åsene* rundt Lysaker fra 1890 til tidlig 1900-tall. Disse områdene har en bygningstypologi (hus med hage) som skiller seg fra den øvrige bygningstypologien på Lysaker (kompakt og høy bebyggelse). Innenfor planområdet ligger bevaringsverdig bygningsmiljø i Solliveien, vest for Vollsveien i Bærum. Noen av disse eiendommene går tapt som følge av reguleringsplanen for Lysaker-Ramstadsletta.
- *Gårdsanlegg*: Det gamle gårdsanlegget på Sollerud er kulturmiljø vernet etter plan- og bygningsloven. Anlegget danner et tun med hovedhuset i front mot sjøen og stranden.



Figur 4: Eksempel på kulturminne innenfor planområdet: Lysaker bru over Lysakerelva. Foto: Asplan Viak



Figur 5: Eksempel på kulturminne innenfor planområdet: Sollerud gård. Hovedbygningen ble oppført i 1871 ved arkitekt H.E. Schirmer. Foto: Asplan Viak

Eksisterende bebyggelse

På Lysaker er det i dag ca. 20 000 arbeidsplasser i gangavstand til Lysaker stasjon. Området preges av næringsbebyggelse hvor det er beskjedent med publikumsrettede aktiviteter på bakkeplan.



Figur 6: Lysaker torg med kontorbebyggelse på 4-5 etg. I tillegg til kontorer på Lysakerlokket finnes det noe servicetilbud som tannlege, postkontor, treningssenter, optiker og spisesteder. Foto: Asplan Viak.



Figur 7: Drammensveien 288, oppført i 1999, og har ansvar for drift av strandområdet på Sollerudstranda. Flere leietakere holder til her. Kilde Bærum kommune.



Figur 8: Sjøboder langs elven på Oslo-siden. Inneholder aktiviteter for båtbrukere, undervisningslokaler for Sollerudstranda skole mm. Foto: Asplan Viak.



Figur 9: Strandveien. Innadvendt næringsbebyggelse uten kontakt med Strandveien. Foto: Asplan Viak

Bebyggelsesstruktur, arealbruk og sosial infrastruktur

Topografien, Lysakerelva og sjøfronten strukturerer området på overordnet nivå, men det er dagens trafikkanlegg som styrer utforming av stedet. E18 og jernbanen ble tidlig etablert gjennom området. Dagens hevede toglinje med bruer og underliggende stasjon er et godt synlig element på tvers over elva. Parallelt med toglinjen går E18 på bakken, delvis skjult av Lysakerlokket og forbundet til Lysaker med flere av- og påkjøringer. Bebyggelse langs E18 og Lysakerlokket er over de senere år i økende omfang organisert etter hovedinnsfartsåren til Oslo, der eksponering mot vegen er en viktig lokaliseringfaktor for næringsbygg. Nedre del av næringsområdet på Mustad like nord for planområdet, er delvis strukturert etter tidligere industribebyggelse langs elva og delvis etter eldre eiendomsgrense. Området er kjennetegnet av en høy konsentrasjon av arbeidsplasser og få boliger, og er omkranset av store sammenhengende boligområder både på Bærumssiden og Oslosiden. Lilleakerveien og Vollsveien skiller småhusområdene fra næringsområdet. Lysakerelva er administrativ kommune- og fylkesgrense. Lysakerområdet oppleves generelt som fragmentert bestående av delområder som mangler sammenbinding.

Bortsett fra transporttjenestene tog og buss er det ingen skoler, barnehager eller andre offentlige tjenester innenfor området med unntak for Sollerudstranda skole -og barnepark som grenser til planområdet i sørøst.

Landskap, grønnstruktur og biologisk mangfold

På Lysaker møter Lysakerelva fjorden. Områdets mest fremtredende landskapselementer er Lysakerelva og Oslofjorden. Landskapet i planområdet er generelt preget av barrierer. Disse er skapt av Lysakerelva, topografi og plasskrevende infrastruktur, som E18 og jernbanen. Murer og trapper preger de bebygde arealene. Terrengsprang og korte siktlinjer kombinert med en uklar gatestruktur gjør det vanskelig å orientere seg.

I tillegg til at Lysakerelva er et viktig landskapselement, er elva også et av landets best bevarte vassdrag i bynære strøk. Lysakerelva er et regionalt viktig bekkedrag. Elva danner en sammenhengende forbindelse fra Bogstadvannet til fjorden, hvilket gjør den til en av de viktigste spredningsveiene for flora og fauna i de to kommunene. Kantsonene er viktig for det biologiske

mangfoldet i og langs elva. Den sammenhengende grønnstrukturen viskes mer og mer ut jo nærmere man kommer utløpet til fjorden.



Figur 10: Områdets mest fremtredende landskapselementer er Lysakerelva og Oslofjorden. Her Lysakerelvas utløp sett fra Frantzebråtteveien på bru over Lysakerelva. Foto: Asplan Viak.



Figur 11: Landskapet i planområdet er generelt preget av barrierer: bruer for infrastruktur som E18 og jernbanen. Dette deler Lysakerområdet. Tverrforbindelse for gående er turveg på Oslosiden av elva som går frem til Sollerudstranda via undergangen under E18 eller på fortau langs Strandveien. Foto: Asplan Viak.

Møteplasser og publikumsrettede tilbud

Lysaker stasjon er et viktig kollektivknutepunkt, men har få aktive fasader og publikumsrettede tilbud. Teknisk infrastruktur og grå flater opptar mye areal. Sikten til Lysakerfjorden er hindret av bruer og trafikal infrastruktur som også danner fysiske barrierer og deler Lysakerområdet i to.

Nært stasjonen, men beliggende på et høyere plan, er Lysaker torg. Området ligger på lokk over E18, men har få torgfunksjoner. Torget karakteriseres som et lite helhetlig byrom med smale fortau, sykkelanlegg som føres tvers gjennom en opprinnelig «lunspark», bilparkering og taxiholdeplass

Lysaker brygge sør for planområdet har flere nye bygg som er tilrettelagt for aktive fasader i første etasje, men det er svak kobling til kollektivknutepunktet. På andre siden av Lysakerelvas utløp ligger Sollerudstranda som er et park- og gårdsanlegg som tilbyr båtliv og bading. Det går turveger langs Lysakerelva og videre ut til Lysaker brygge og Sollerudstranda, men disse er fragmenterte og med variert tilgjengelighet innenfor planområdet

Nord for planområdet ligger handelssenteret CC Vest som trekker folk fra et større omland, arbeidstakere i området, og fungerer eller som møteplass for ungdommene som bor i nærområdet.

Lysaker har verdifulle kvaliteter som tilliggende elv, fjord og grøntområder med badeplass, men mangel på lekeplasser, torg og parker. Ved videre byutvikling, spesielt med høyere boligandel, vil behovet for offentlige rom øke ytterligere.

Trafikk og gatenett

Planområdet preges av E18 og jernbanen med Lysaker stasjon. E18 har høy trafikkbelastning og er en av de mest trafikkerte strekningene i landet. Nedenfor følger en beskrivelse av hvordan Lysaker oppleves for kollektivreisende, gående/syklende og kjørende på lokalvegnettet.

Lysaker for kollektivreisende

Lysaker er et viktig kollektivknutepunkt for jernbane, flytog, buss og båt, men dagens knutepunkt preges av å være fragmentert og utflytende. Det er enkel overgang mellom tog og vestgående busser, mens holdeplass for østgående busser er lite tilgjengelig. Nesoddbåtens kai på Lysaker brygge er vanskelig å orientere seg til for trafikantene.

Innenfor området er det stedvis kollektivfelt på E18 for vestgående busstrafikk. Dette opphører før avkjøringen til Lilleakerveien, mens det for østgående retning ikke er kollektivfelt før etter avkjøringen til Vækerø. Dagens busstasjon på Lysaker i Bærum betjener kun vestgående trafikk, som har en egen kort avkjøringsrampe fra E18. Holdeplass for østgående busstrafikk på Lysaker ligger langs sørsiden av E18, og har svært begrenset kapasitet. Holdeplassens utforming skaper regelmessig trafikkfarlige situasjoner mellom buss på holdeplass og passerende kjøretøy. Busstrafikken har fremkommelighetsproblemer i rushtiden blant annet på grunn av trafikken fra av- og påkjøringsramper i Lilleakerveien og Sollerud som skaper kø i kollektivfeltene.



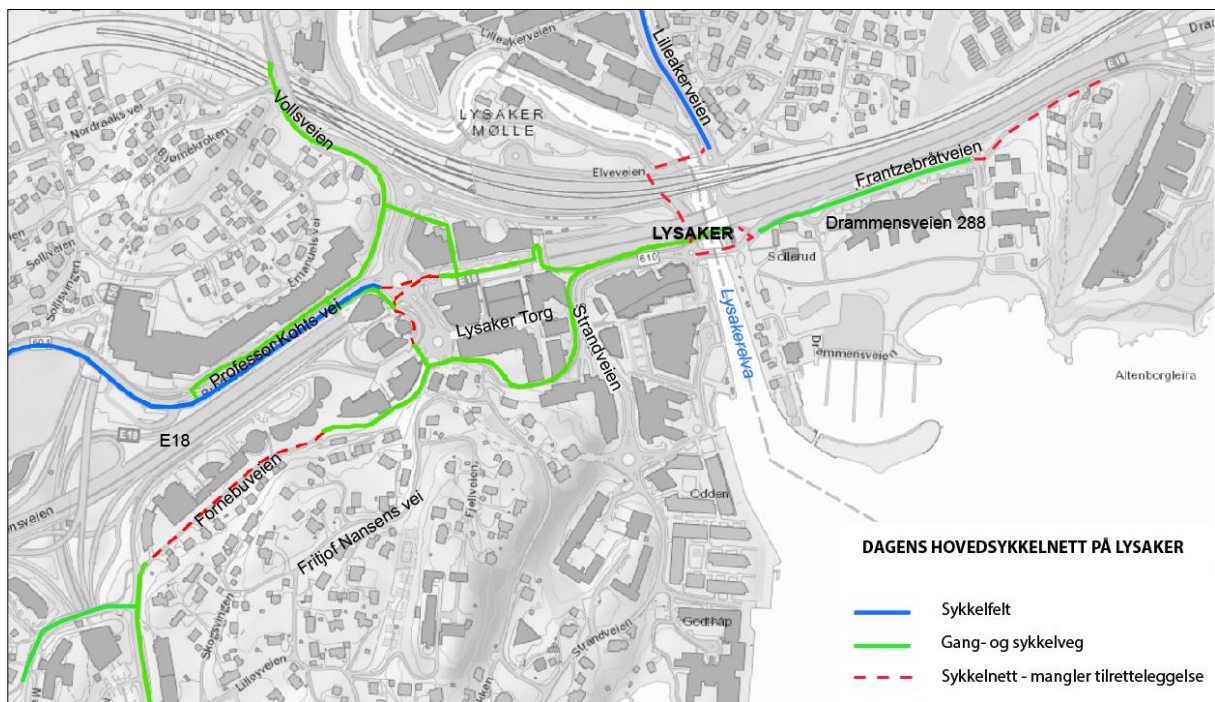
Figur 12: Dagens situasjon med kollektivfelt og plassering av holdeplasser lange E18. Innenfor området er det stedvis kollektivfelt på E18 for vestgående busstrafikk. Dette opphører før avkjøringen til Lilleakerveien, mens det for østgående retning ikke er kollektivfelt før etter avkjøringen til Vækerø.

Lysaker for gående og syklister

I dag preges Lysaker av at gående er underordnet bilen. Naturlige ganglinjer krysser parkeringsplasser, veger og gjennom gangpassasjer under bruer. Situasjonen preges av at barrierer fører til omveier for gående og at gangtrafikken er henvist til trange fortau langs et sterkt trafikkert vegnett. Det er også vanskelig å orientere seg.

Lysaker er et knutepunkt for en rekke sykkeltraseer, både innad i Bærum og Oslo, og mellom kommunene. Hovedsykkelveg mellom Oslo og Bærum ligger på sørsiden av dagens E18 før den går over Lysaker torg. Man kan krysse Vollsveien i bru eller kjøre sammen med bilene gjennom rundkjøringen i Vollsveien før sykkelvegen fortsetter langs Professor Kohts vei på nordsiden av E18. Her er det opparbeidet sykkelfelt i begge retninger.

På Lysaker har hovedsykkelvegen blandet trafikk med gående og syklende, og er smalere enn anbefalt bredde. Traseen har flere uoversiktlige kryssinger av kjøreveg i plan som bidrar til trafikkfarlige situasjoner. Eksempler er kryssingen av rundkjøringen på Lysakerlokket, Frantzebråtveien ved sykkelbrua på Lysaker og kryssingen øst for Drammensveien 288 (gamle KLP-bygget). Boligene på Frantzebråten bruker også sykkeltraseen som kjøreatkomst. For gående og syklende utgjør E18 i dag en barriere med få krysningsmuligheter nord/sør.



Figur 13: Dagens sykkelnett på Lysaker.

Dagens gang/- sykkelvegforbindelse mellom Oslo og Fornebu går på sørsiden av E18 via Fornebuveien eller Fridtjof Nansens vei med forbindelse til Lysaker torg eller Strandveien. Sistnevnte traseer har uheldige stigningsforhold, er smale, går i blandet trafikk og har flere konfliktpunkter med bil ved utkjøring fra eiendommer. Sykkelrutene ligger isolert til og kan på kveldstid oppleves som utrygg med manglende sosial kontroll.

Generelt har sykkelløsningene innenfor planområdet mange systemskifter, dårlig orienterbarhet og et høyt antall syklist. Felles for sykkelrutene er at de har en rekke krysningspunkter mellom biler og syklist og mellom syklist og gående.

Lysaker for kjørende – lokalvegsystem

Dagens Lysaker er i stor grad bilbasert, og store deler av tilgjengelig areal på Lysaker tas i dag opp av veger, vegkryss og overflateparkering. Dagens lokalvegnett er arealkrevende og komplekst med mange felt og rundkjøringer som kobler lokalveger og ramper mot E18. Lokalvegsystemet ligger delvis i tunnel. Til sammen medfører dette at det kan være vanskelig å forstå vegsystemet for trafikantene. Myke trafikanter har lav prioritet. Lokalvegforbindelse mellom Lysaker og Fornebu skjer via Fornebukysset i felt langs E18.



Figur 14: Eksempel på dagens lokalvegssystem; Vollsveien på Lysakerlokket. Foto: Asplan Viak.

Stedsidentitet

Lysaker som kollektivknutepunkt definerer i dag områdets identitet, da knutepunktet betjener et av regionens viktigste næringsområder. Kollektivknutepunktet har høy bruksintensitet innenfor ordinær kontortid. Kollektivknutepunktet åpnet i 2009 med ny utforming av høy kvalitet, men allikevel er det ikke tilrettelagt for opphold, og kontakten til Lysaker torg og området rundt er dårlig.

Lysaker har verdifulle kvaliteter som tilliggende elv, fjord og grøntområder med badeplass, men mangel på offentlige rom. Lysakerelva har potensiale til å bidra til stedsidentitet. Innenfor planområdet er det i dag få siktpunkter mot elva eller gangforbindelser på tvers, noe som bidrar til å gjøre elvelandskapet lite fremtredende i nærmiljøet.

Støy og luft

Planområdet har generelt høy miljøbelastning i form av støy og luftforurensning. Dette reduserer kvaliteten for opphold i området. Eksisterende kontorbygg langs E18 følger i stor grad vegens kurvatur, noe som bidrar vesentlig til støyskjerming av bakenforliggende områder.

1.3 Planstatus og andre rammebetingelser

Planarbeidet for Lysaker kollektivknutepunkt inngår i en større sammenheng til flere plan- og utredningsprosesser i Osloregionen. Arbeidet må forholde seg til gitte forutsetninger fra overordnet og lokal myndighet. Planforslaget må derfor være koordinert med tilgrensende planer og kan ikke være i strid med retningslinjer, lover og forskrifter.

I dette kapittelet vil vi vise til statlige bestemmelser og retningslinjer planarbeidet må forholde seg til, regionale planer og kommunale planer og føringer. Til slutt vil vi vise til pågående planarbeid som planen må ta særskilt hensyn til, og avslutningsvis er gjeldende regulering av området listet opp.

1.3.1 Statlige bestemmelser og retningslinjer

Nasjonal transportplan 2018– 2029 (NTP)

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk. NTP legger vekt på at veksten i persontrafikk skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Nullvekstmålet for personbiltrafikken i byområdene ligger til grunn.

E18 gjennom Vestkorridoren er i NTP for perioden 2018-2029 prioritert for oppstart av utbygging på strekningen Lysaker – Ramstadsletta. Regjeringen legger vekt på å følge opp de prioriteringer som er gjort lokalt i Oslopakke 3 om å bygge ut E18 Vestkorridoren, se omtale av Oslopakke 3 under. Lysaker kollektivknutepunkt er ikke spesifikt nevnt i NTP 2018-2029, men det er beskrevet at i tiltaket Lysaker – Ramstadsletta inngår en fullstendig ombygging for bedre tilrettelegging for bussene i kollektivknutepunktet på Lysaker.

Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanlegging og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)

Naturmangfoldloven trådte i kraft 1. juli 2009. Lovtekstens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser 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, også som grunnlag for samisk kultur. Naturmangfoldlovens formål innenfor artsforvaltning er dermed å hindre at arter og naturtyper forsvinner fra Norge gjennom å sikre de mest truede artene og naturtypene juridisk vern. Naturmangfoldloven omfatter alle sektorer som fatter beslutninger med konsekvenser for naturen. Loven regulerer forvaltning av arter (med spesiell vekt på truede arter), områdevern/verneområder, fremmede arter samt prioriterte arter og prioriterte naturtyper.

Forskrift om rammer for vannforvaltningen

Formålet med forskriften er å gi rammer for fastsettelse av miljømål som skal sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannforekomstene, i henhold til EUs vanndirektiv. Forskriften skal sikre at det utarbeides og vedtas regionale forvaltningsplaner med tilhørende tiltaksprogrammer med den hensikt å oppfylle miljømålene, og sørge for at det fremskaffes nødvendig kunnskapsgrunnlag for dette arbeidet.

Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for vernede vassdrag gjelder for Lysakerelva som er et varig vernet vassdrag. Retningslinjene skal legges til grunn for planlegging etter plan- og bygningsloven i kommuner, fylkeskommuner og statlige myndigheter. Retningslinjene gjelder vassdragsbeltet,

dvs. hovedelver, sideelver, større bekker, sjøer og tjern og et område på inntil 100 meters bredde langs sidene av disse. I tillegg gjelder RPR for andre deler av nedbørfeltet som det er faglig dokumentert at har betydning for vassdragets verneverdi.

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)

Formålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer.

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene

Kommunene, herunder fylkeskommunene, skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse, stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Dette gjelder blant annet å planlegge for redusert transportbehov.

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)

Retningslinjen er statlige anbefalinger om hvordan luftkvalitet bør håndteres i kommunenes arealplanlegging. Hensikten med denne retningslinjen er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging.

1.3.2 Regionale planer

Oslopakke 3

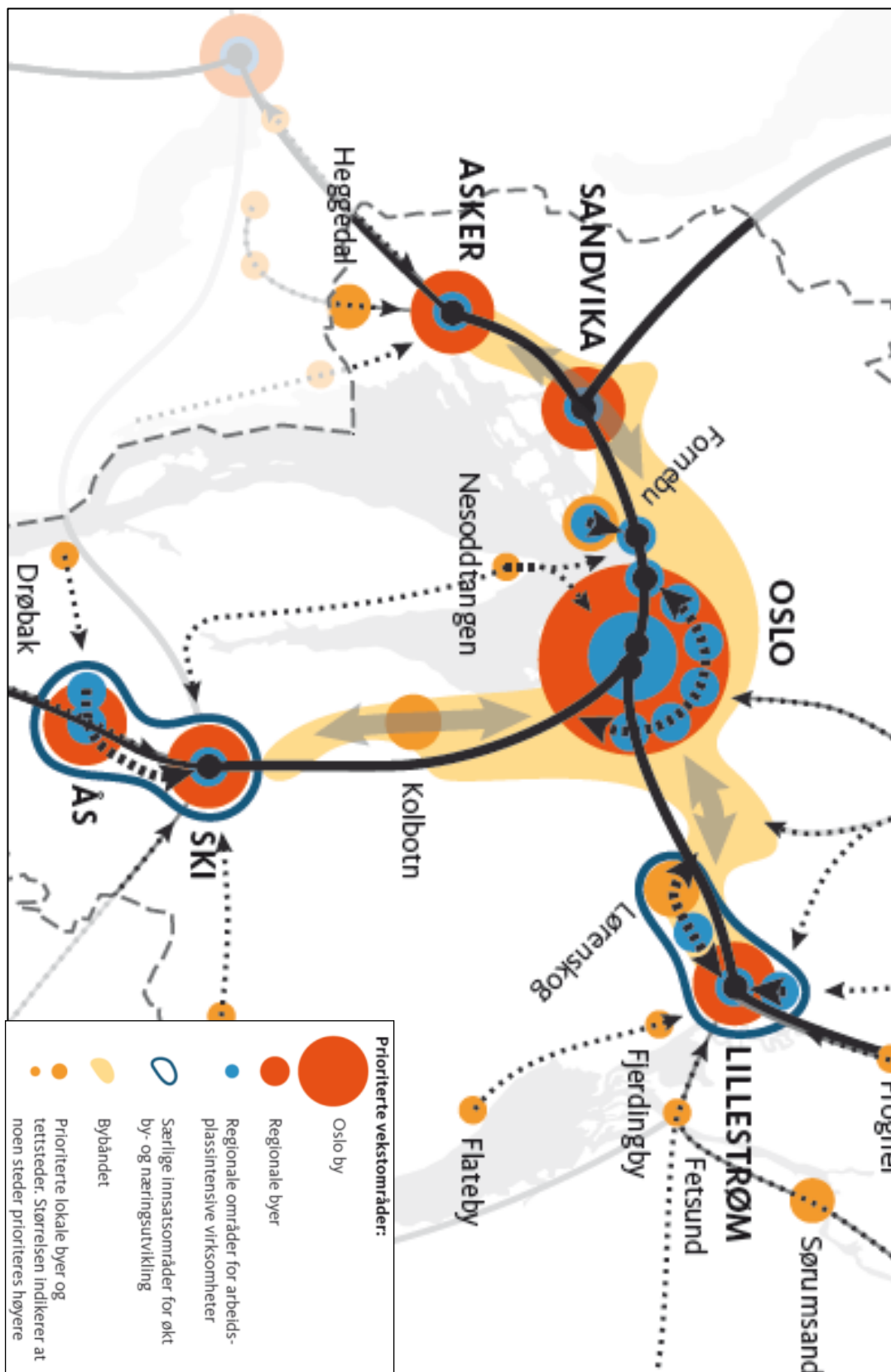
Oslopakke 3 finansierer et bredt spekter av tiltak for å bedre transporttilbudet i Oslo og Akershus. Det er i Oslopakke 3 lagt opp til årlig rullering av 4-årige handlingsprogrammer, som skal gi en samlet oversikt over planer for utvikling av transportsystemet i Oslo og Akershus.

I revidert avtale Oslopakke 3 (2016) ble 1. utbyggingsetappe for E18 satt til Lysaker – Strand, med tverrforbindelsen til Gjønnnes (Bærumsdiagonalen) og ny adkomst til Fornebu (Vestre lenke). En proposisjon fra Samferdselsdepartementet til Stortinget (Prop 86S) omtaler den reviderte Oslopakke 3-avtalen av juni 2016. Det ble i proposisjonen lagt vekt på kontinuerlig utbygging av E18 Vestkorridoren, og at første etappe som skal bygges ut på strekningen er Lysaker-Ramstadsletta. Proposisjonen ble vedtatt i Stortinget 5. april 2017.

Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (2015)

Prognoser indikerer at folketallet i Oslo og Akershus vil øke med 260 000 personer frem mot 2030. Aktørene i regionen må samarbeide for å håndtere den fremtidige befolkningsveksten på en miljøvennlig måte. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus peker ut en felles retning for areal- og transportutviklingen. Fra forordet i planen: «*Prosessen har vist at veksten kan bli en mulighet for å nå målene om en mer konkurransedyktig og bærekraftig region, dersom stat, fylker og kommuner endrer kurs og samordner sin areal- og transportpolitikk i tråd med planen. Planen legger opp til et mer konsentrert utbyggingsmønster og en større satsing på kollektivtransport, sykkel og gange.*»

Planen har som mål at 90 % av veksten skal skje som konsentrert bolig- og arbeidsplassvekst i de prioriterte vekstområdene. Det skal legges til rette for en effektiv utnyttelse av arealer i «bybåndet» som har god kollektivdekning og er de områdene i byggesonen der arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres. Lysaker er et slikt område.

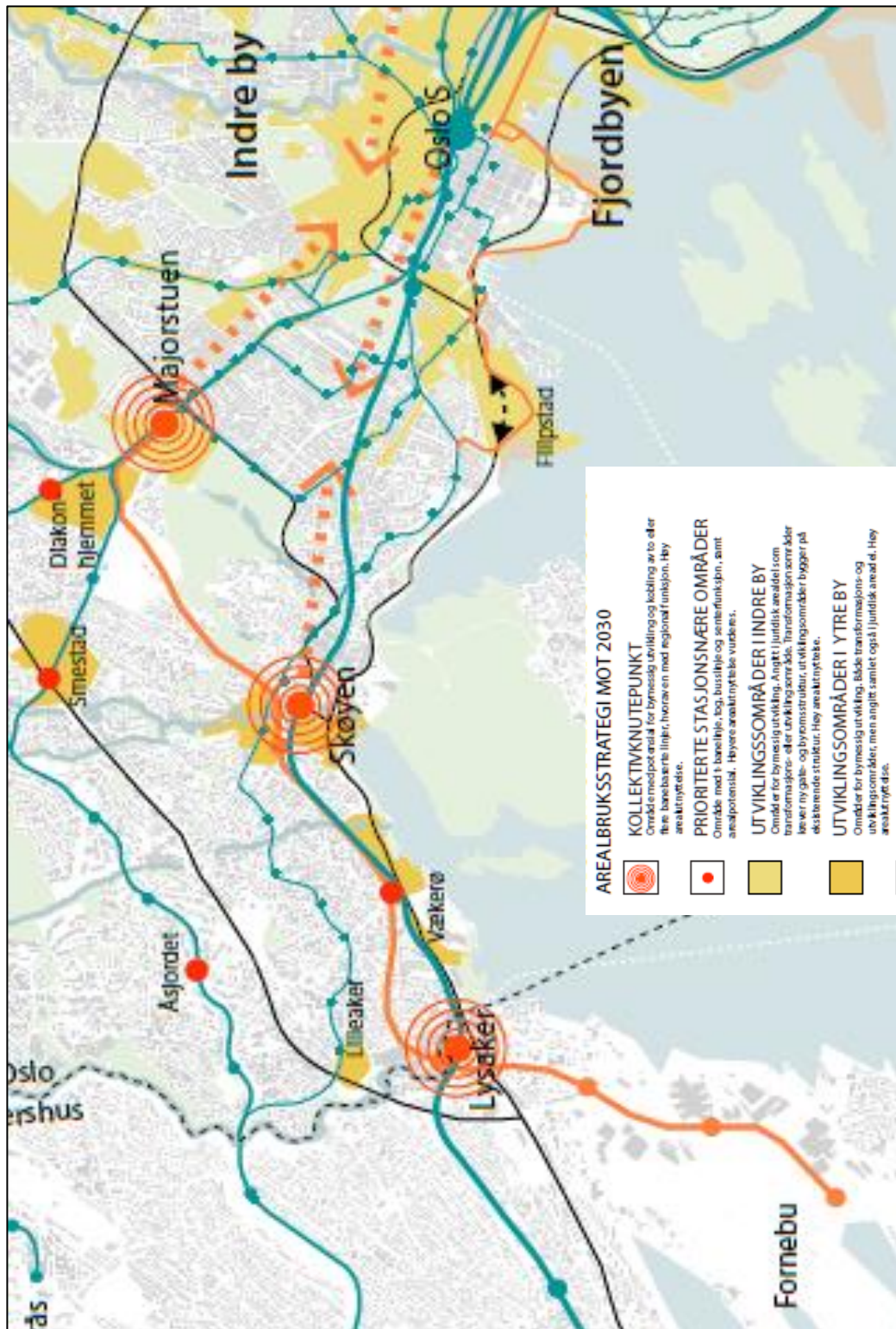


Figur 15 Utsnitt av kart over prioriterte vekstområder i Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (2015)

1.3.3 Kommunale planer og føringer

Kommuneplan «Oslo mot 2030», vedtatt 23. september 2015

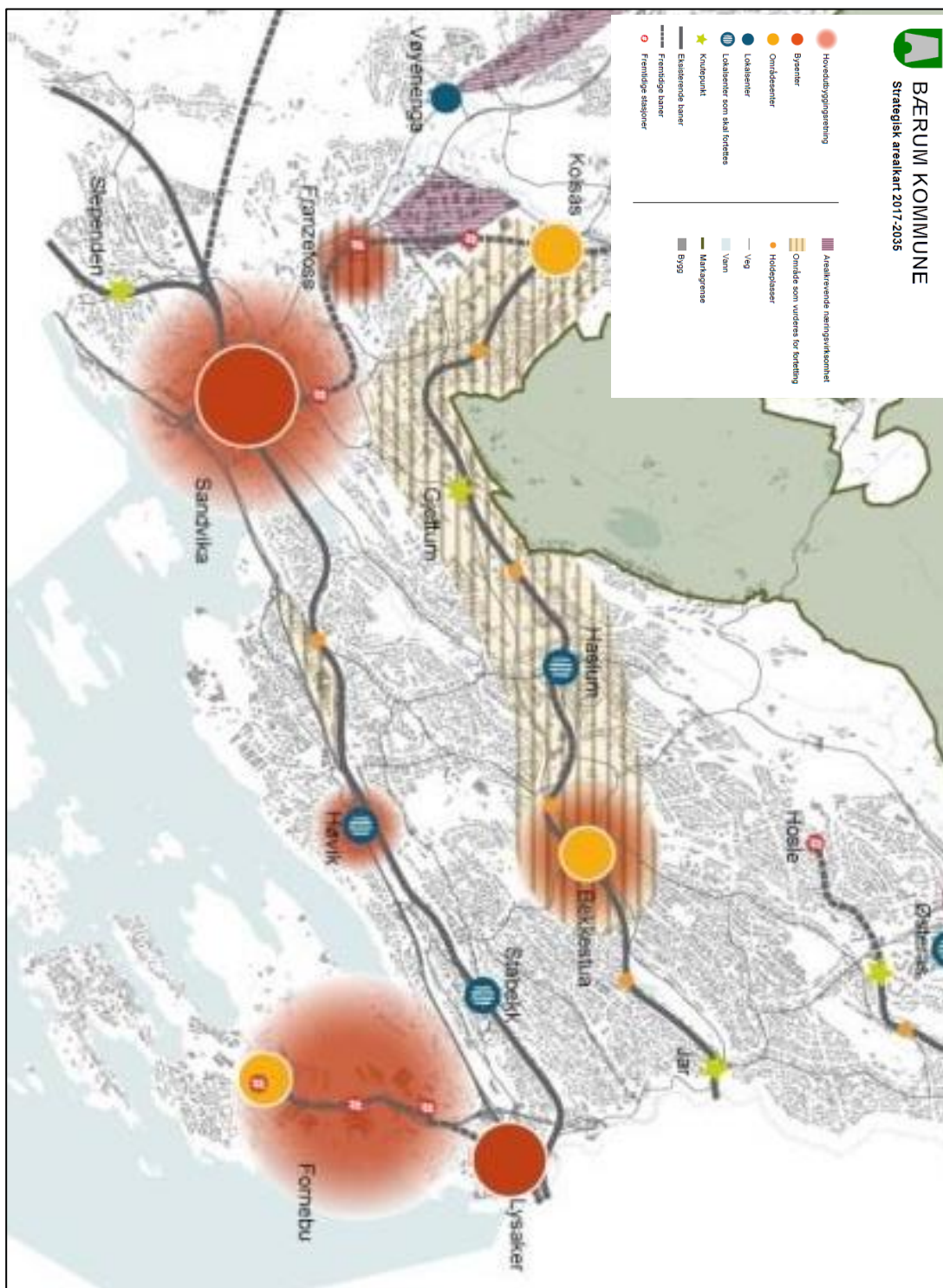
Kommuneplan «Oslo mot 2030» bygger på en byutviklingsstrategi som i stor grad viderefører planlagt og pågående utvikling, og skal sikre en bærekraftig regional vekst. I tråd med en «innenfra og ut» - tilnærming, er Vestkorridoren vurdert som et særlig satsingsområde. Lysaker er avmerket som kollektivknutepunkt.



Figur 16: Utsnitt for Oslo vest hentet fra kommuneplanens arealdel for Oslo kommune (2015)

Kommuneplan Bærum 2017-2035, samfunnsdel og arealstrategi vedtatt 31. januar 2017, forslag til revidert arealdel fortsatt til behandling

Kommuneplan for Bærum vektlegger at Bærum må bygge på en utbyggingsstrategi som er bærekraftig for miljø, klima og økonomi. Kommuneplanens arealdel følger opp vedtatt arealstrategi ved at det legges til rette for ny boligbygging ved fortetting i hovedutbyggingsretningene og i områder ved sentre og kollektivknutepunkter langs banetraseene. Lysakerområdet og Fornebu er prioritert først i utbyggingsrekkefølgen av områder, og er avmerket som senterområde i plankartet og definert som bysenter i bestemmelsene, omkranset av næringsformål. «Teleplanområdet» binder Fornebu sammen med Lysaker.



Figur 17: Utsnitt av Strategisk arealkart for Bærum (høringsutgaven)

Planprogram for Fornebubanen (Lysaker – Majorstuen), fastsatt 10. juli 2014

Planprogrammet omfatter T-bane med tilhørende anlegg, byutvikling på Majorstuen med tilhørende arealer for byutvikling Lysaker – Skøyen. Trasé for Fornebubanen har delvis overlappende planområde med planområdet nord for jernbanen ved Lilleakerveien. Detaljregulering for Fornebubanen i Oslo har vært lagt ut offentlig ettersyn. Politisk behandling gjenstår.

Reguleringsplan Fornebu - Lysaker - metrotrasé, delområde Lysaker stasjon alternativ 2, vedtatt 27. april 2016

Utbygging av Fornebubanen er avgjørende for videre utvikling av Fornebu, men den er også viktig for utviklingen av Lysaker. I planforslaget er det ikke lagt inn annen arealbruk enn samferdselsformål på overflatearealene utover kantsonene langs Lysakerelva og arealer for verneverdig bebyggelse. I saksfremlegget til 2. gangsbehandling i Bærum kommune understreker Rådmannen at:

«(...) det er midlertidige løsninger som nå foreslås regulert på bakkeplan, inntil transportetatens behov er tydeligere definert. (...) Rådmannen legger til grunn at alle overflatearealer som er avsatt til samferdselsformål skal inneholde fleksibilitet for framtidig planlegging og utvikling av Lysaker jernbanestasjon, ny bussterminal og byutvikling. I videre planlegging og utvikling av Lysaker kollektivknutepunkt blir det avgjørende å finne riktig balanse mellom arealforbruk til infrastruktur og byutvikling».

Mulighetsstudie Lysaker - fra trafikkmaskin til levende by, datert 23.januar 2017

I regi av Bærum- og Oslo kommune og Statens vegvesen, er det utarbeidet en mulighetsstudie for å vurdere hvordan et utvidet knutepunkt kan bidra til en urbanisering av Lysaker og gi området en mer bymessig utforming enn det har i dag. Det er et ønske at tilgjengeligheten til knutepunktet for gående og syklende skal bedres, og at arealer på Lysaker også skal tilrettelegges for opphold.

Mulighetsstudien er utarbeidet av en konsulentgruppe bestående av planleggere tilknyttet Oslo kommunes Fjordbyen Vest prosjekt og Statens vegvesens prosjekt for E18 Lysaker – Ramstadsletta. Arbeidet har vært fulgt av en arbeidsgruppe med representanter fra Statens vegvesen, Bærum kommune og Oslo kommune, samt en prosjektgruppe med representanter for Ruter, Bane NOR, Jernbanedirektoratet, Akershus kollektivterminaler (AKT) og Akershus fylkeskommune. Arbeidet har vært forankret i en styringsgruppe med representanter for ledelsen i Bærum kommune, Oslo kommune og Statens vegvesen. Mulighetsstudien er et viktig grunnlag for reguleringsplanarbeidet på Lysaker kollektivknutepunkt.

Bymiljøavtale for Oslo og Akershus (2017-2023)

Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen har inngått en bymiljøavtale som skal gjelde for 2017–2023. Bymiljøavtalen legger til grunn at Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015) skal være førende for den kommunale arealplanleggingen og -forvaltningen.

Prosjektene og tiltakene i avtalen skal bidra til at veksten i persontransporten skal tas med kollektiv, sykling og gåing. Det skal utvikles et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunkts- og tettstedsutvikling.

E18 Mulighetsstudie Framnes – Lysaker, datert sept. 2016

Statens vegvesen har utarbeidet en mulighetsstudie for strekningen Framnes – Lysaker. Hensikten med mulighetsstudien var å finne en framtidig strategi for E18 i Oslo som er gjennomførbar sikkerhetsmessig, trafikalt og økonomisk. Mulighetsstudien resulterte i «Strategi for utbedring av E18 Framnes – Lysaker» der det ikke anbefales nye høytrafikkerte tunneler på strekningen. Hovedstrategien på kort og mellomlang sikt er å gjennomføre større og mindre utbedringstiltak på E18 mellom Framnes og Lysaker, med sikte på økt trafiksikkerhet, og tiltak for å tilrettelegge for økt bruk av sykkel, gange og kollektivtransport.

Ruters strategiske plan M2016

M2016 vektlegger at kollektivtrafikken skal ta det vesentlige av trafikkveksten. For å oppnå dette i en region i sterk vekst må det tilrettelegges for koordinert utvikling av infrastruktur for kollektivtransport i det funksjonelle hovedstadsområdet. Hoveddelen av den samlede befolkningsveksten bør skje ved kollektivknutepunkter og langs kollektivakser. Metro til Fornebu og nye lokaltog som også stopper på Lysaker, vil styrke Lysaker som knutepunkt.

1.3.4 Pågående planarbeid som må hensyntas

Detaljregulering for Fornebubanen Lysaker – Majorstuen

Ruter AS har pågående detaljregulering som tilrettelegger for T-bane mellom Lysaker og Majorstuen. Banen vil i sin helhet ligge under bakken. I nærheten av planområdet skal det etableres stasjoner på Vækerø og på Lysaker nord for dagens jernbanespor. Planen har vært til offentlig ettersyn, og er nå til behandling i Oslo kommune. Reguleringsplan for Fornebubanen i Bærum ble vedtatt 27. april 2016, se bak.

Reguleringsplan E18 Lysaker – Ramstadsletta med tverrforbindelse Fornebu - Gjøannes

Forslag til reguleringsplan omfatter strekningen E18 Lysaker – Ramstadsletta, ny forbindelse til Fornebu (Vestre lenke) og tverrforbindelse mellom Strand og Gjøannes (Bærumsdiagonalen) ble vedtatt 31. mai 2017 i Bærum kommune. Planen ligger til behandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet grunnet innsigelse fra Oslo kommune.

Lysaker kollektivknutepunkt skulle opprinnelig inngå i planforslaget for Lysaker-Ramstadsletta. I påvente av at KVVU Oslo-Navet skulle ferdigstilles og en eventuell videreføring av bussvegen inn i Oslo skulle bli avklart, ble det besluttet at Lysaker kollektivknutepunkt fremmes som egen reguleringsplan slik at reguleringsplan for E18 Lysaker - Ramstadsletta kunne videreføres innen planlagt fremdrift.

KVVU Oslo-Navet

Konseptvalgutredningen er et felles arbeid Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS har utført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Den ser på hvordan det kollektive transportsystemet i hovedstadsområdet må utvikles frem mot 2030 og 2060 for å klare å ta veksten i persontrafikken med kollektivtransport, gåing og sykling. Etatenes anbefaling er å utvikle et kollektivnettverk med nye reiseforbindelser, hyppige avganger og god kapasitet. KVVU Oslo-Navet legger til grunn at Lysaker blir et regionalt kollektivknutepunkt der reisende fra regionen og forstedene møter byens kollektivtilbud med forbindelser både til sentrum, indre by og på tvers. Lysaker vil være regionens viktigste omstigningsknutepunkt i vest, kalt Byport vest. Flere reisende som skal bytte fra buss til bane, gir behov for et kompakt knutepunkt med flere termineringsplasser for regionbussene som vil ha Lysaker som endeholdeplass. KVVU'en foreslår å utvide Lysaker stasjon med to nye spor og lengre plattformer. KS1 for Oslo-Navet ble lagt frem 23. mai 2017, og planen ligger per august 2017 hos Samferdselsdepartementet til behandling.

Kommunedelplan for Lysaker- og Sørkedalsvassdraget

Arbeidet med kommunedelplanen er et resultat av et interkommunalt planarbeid mellom Oslo, Bærum og Ringerike kommune og er utarbeidet som del av et større arbeid med vassdraget, der også forvaltningsplan og tiltaksprogram etter vannforvaltningsforskriften inngår. Nedre del av Lysakerelva er vist som naturområde og kombinert naturområde og friluftsliv. Kommunedelplanen ble vedtatt 18. juni 2014, men innsigelse er utløst. Kommunedelplanen opphever ikke gjeldende reguleringsplan. Det er vist fremtidig turveg vest for Lysakerelva.

Veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Lysakerbyen

VPOR-Lysakerbyen er felles plan for Bærum og Oslo kommune og har som mål sikre struktur for offentlige rom i Lysakerområdet, slik at stedet kan forbedres og utvikles rundt det regionale knutepunktet. Lysaker inngår i Fjordbyen vest, et planarbeid for byutvikling langs fjorden. Det legges opp til promenade/tursti langs sjøen fra Oslo sentrum til Fornebu.

De offentlige rommene skal ses i sammenheng med fremtidig arealutvikling for området. Mulighetene for en bymessig byutvikling og bedre arealutnyttelse skal belyses. Mer variert og sammensatt arealbruk, med en større andel boliger skal vurderes. Anbefalingene fra mulighetsstudiet for Lysaker tas inn i byplangrepet.

Planen vil være en veiledning for senere reguleringsplaner, og er ikke en juridisk bindende plan. VPOR er planlagt lagt ut på høring høsten 2017.

Planprogram for Oksenøyveien nord og Teleplanbyen

Det er igangsatt arbeid med et planprogram for utvikling av Teleplanområdet mellom Lysaker og Fornebu. Formål med planarbeidet er å sikre en bymessig utvikling i området med høy tetthet og urbane kvaliteter, samt å legge til rette for at det i neste fase kan fremmes flere detaljreguleringsplaner som viderefører visjonen om en bymessig utvikling. Hensikten med planen er å sikre en helhetlig bymessig utvikling gjennom et felles plangrep for alle utbyggingsprosjekter i området.

Sykelstrategi og plan for hovedsykkelvei i Bærum kommune 22. juni 2011

Planene har fokus på hva som må til for å øke sykkelandelen betraktelig (4-5 dobling). Krever robuste løsninger. Forslag om tre standardiserte løsninger langs hovedsykkelveinettet:

1. Sykkelfelt (ev. opphøyd)
2. Sykkelvei med fortau
3. Sykkel i gate (ved lav ÅDT)

Disse prinsippene bør også legges til grunn i planarbeidet for Lysaker knutepunkt.

Planen er ikke en juridisk bindende plan.

Revisjon av Kommunedelplan 2 for Fornebu

Planarbeidet skal legge til rette for økt utnytting og bymessig utvikling av Fornebu. Fornebu skal utvikles til et levende og attraktivt byområde, med et mangfold av boliger, tjenester, næringsliv, rekreasjons- og kulturtilbud. Planprogram ble vedtatt oktober 2016.

1.3.5 Gjeldende regulering

Planområdet i Bærum kommune omfattes av følgende reguleringsplaner:

- (2005002) Nytt dobbeltspor Lysaker – Sandvika. Vedtatt 30.08.2006.
- (1990006) Lysaker bru, nytt lokalvegnett. Vedtatt 27.02.1991. Området er regulert til kjøreveg. Planen er delvis erstattet.
- (1987007) Reguleringsplan for Lysaker sentrum. Vedtatt 23.09.1987. Planen er delvis erstattet av nyere planer, men omfatter i dag kjøreveger i Lysaker.
- (2003012) Reguleringsplan for Lysaker stasjon med omkringliggende områder. Vedtatt 17.12.2004. Arealer reguleres til jernbaneformål, kollektivanlegg, kjørevei, og gang/sykkelveg. Planen omfatter også kombinerte formål som bolig, forretning og kontor etc.
- (1989013) Lysaker sentrum SO2. Vedtatt 27.02.1991. Reguleringsplan for eksisterende rundkjøringer i Vollsveien og Strandveien. Området er regulert til kjørevei.
- (1974109) Professor Kohts vei v/ Vollsveien/Solliveien. Vedtatt 27.06.1978. Området er regulert til byggeområde for boliger og kontor.
- (1994033) Lysaker Atrium. Vedtatt 29.03.1995. Området er regulert til byggeområde kontor og trafikkområder.

- (1990015) Lysaker sentrum felt S1. Vedtatt 27.01.1991. Planen er delvis erstattet av andre planer. Områder som ikke er erstattet, er regulert til sentrumsområder og trafikkområde.
- (2007020) Lysaker – sykkelveibro. Vedtatt 28.05.2008. I planen reguleres sykkelbru og tilhørende ramper.
- (1992038) Lysaker syd, del av område øst for Strandveien. Vedtatt 27.04.1994. Området reguleres til byggeområder forretning og kontor med tilhørende trafikkområder.
- (1992026) Reguleringsplan for Strandveien 10-12. Vedtatt 19.06.1996. Området reguleres til byggeområde kontor og gang- sykkelveg og fortau.
- (2010009) Fornebubanen – Lysaker – Metrotrase. Vedtatt 17.06.2015. Regulert automatbane i tunnel med restriksjonsområde.
- (2010009) Fornebubanen – Lysaker – Metrotrase. Delområde Lysaker stasjon, Alternativ 2. Vedtatt 27.04.2016.
- (1996032) Tjernsmyrområdet. Vedtatt 28.10.1998. Områdene mot Professor Koths vei reguleres til friområde og spesialområde for naturvern. Arealene mot E18 reguleres til hotell/kontor/industri
- (1986019) Granfosslinjen mellom E18 og Granfoss. Vedtatt 17.06.1987. Planen regulerer Granfosslinjen og deler av Fornebukrysset til offentlige trafikkområder, samt kontorbebyggelse nord for Fornebukrysset.
- (2012019) Strandveien 33-39. Vedtatt 27.08.2014. Regulert til kontor, vegetasjonsskjerm og kjøreveg.
- (2002032) Magnus Poulssons vei med omg. Vedtatt 25.04.2007. Regulert til kjørevei og gang-/sykkelvei.
- (2008020) Granfoss Næringspark. Vedtatt 07.12.2011. Regulert til annet kombinert formål.
- (2000022) Lysaker Brygge. Vedtatt 26.09.2001. Regulert til trafikkområde i sjø og vassdrag, kai og blokkbebyggelse
- (1997006) Området Lagåsen. Vedtatt 25.09.2002. Regulert til frittliggende småhusbebyggelse.
- (1982025) E18/Snarøyveiens nye og gml. trase. Vedtatt 11.09.1984. Planen regulerer deler av Snarøyveien. Arealer inn mot Fornebukrysset reguleres til kontor.
- (1988035) Fornebuveien 7a, 7b, 9, 11, og 13. Vedtatt 17.02.1988. Regulert til kontor (og felles avkjørsel).
- (1968082) Lysakerkrysset m/omgivelser. Vedtatt 13.11.1978. Planen omfatter deler av Fornebukrysset og E18, regulert til vegformål.
- (1982003) Reguleringsplan for et område mellom Drammensveien og Fritjof Nansens vei. Vedtatt 26.06.1984. Planen omfatter arealer inntil E18 som reguleres til kontorbebyggelse. Deler av Fornebuveien og arealer inn mot Fornebukrysset er avsatt til offentlig veggrunn.
- (1976005) Granfos Brug Ltd, 40/97, 40/73, Solliv. 11. Vedtatt 26.01.1979. Planen regulerer eiendommer i Bjørnekroken til konsentrert småhusbebyggelse, lekeareal og felles avkjørsel.
- (1987007) Lysaker sentrum. Vedtatt 23.09.1987
- (1979040) Lilløyveien 1, 4, 6, 8 /skogsvingen 9, 11. Vedtatt 07.01.1981
- (1993041) Solliveien 5. Vedtatt 28.03.1995

Planområdet i Oslo kommune omfattes av følgende reguleringsplaner:

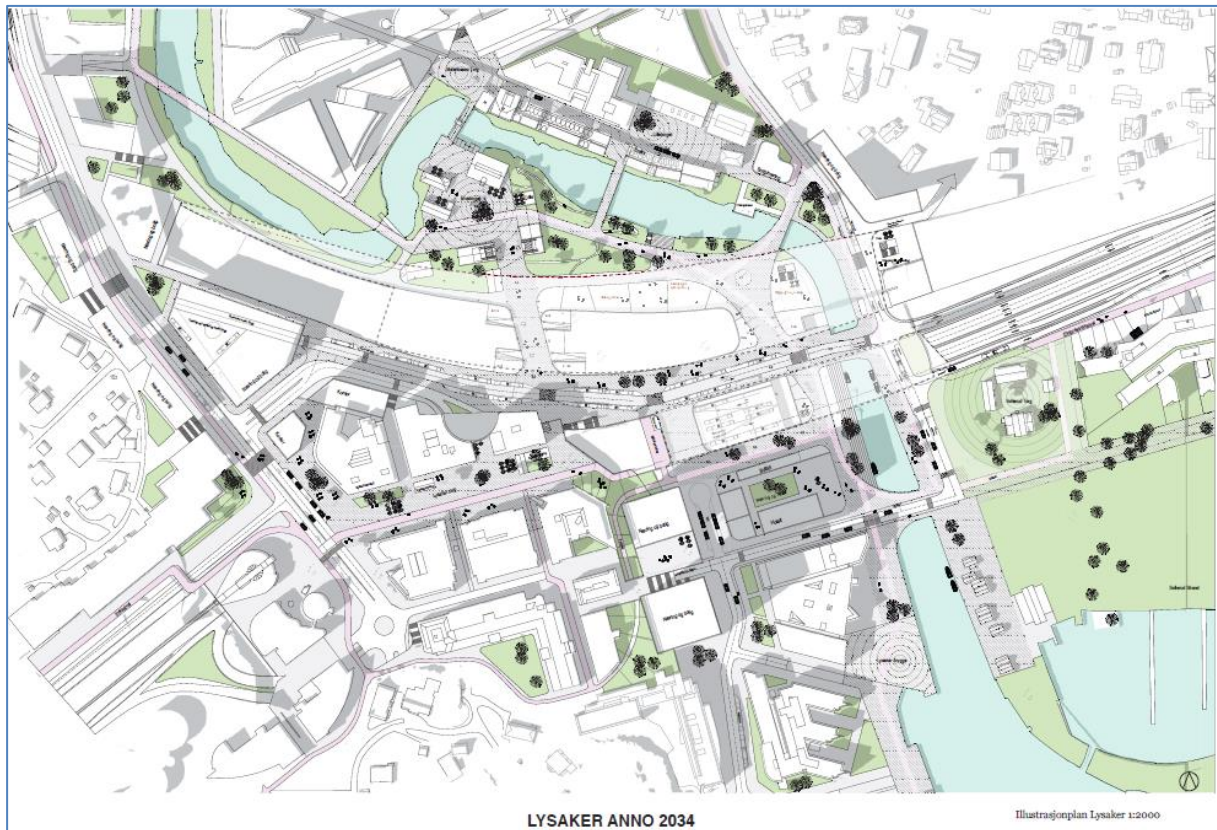
- (S-3195) Reguleringsplan for utvidelse/effektivisering av E18 Drammensveien ut fra Oslo mellom Skøyen og Lysaker. Vedtatt 26.09.1990. Området er regulert til offentlig kjørebane – veggrunn samt kjørefelt.
- (S-3221) Endret regulering for nytt lokalveinett ved Lysaker bru. Vedtatt 06.02.1991. Området er regulert til offentlig trafikkområde og til spesialområde bevaring.
- (V300890) Mindre vesentlig endring av reguleringsplan for rampe og lokalvei på Sollerud mellom Lysakerelva og Vækerøkrysset. Vedtatt 30.08.1990.

- (S-2984) Endret regulering med reguleringsbestemmelser og bebyggelsesplan for 9/1, 8 og 59 Sollerud-Ladehaugen-Frantzebråten. Vedtatt 31.08.1988. Området reguleres bl.a. til spesialområde bevaring, byggeområde for kontor, og friområde.
- (S-4220) Reguleringsplan for småhusområder i Oslos ytre by – småhusplanen. Vedtatt 15.03.2006.
- (S-4121) Drammensbanen. Endret regulering med bestemmelser. Dobbeltspor Asker - Skøyen parsell Lysaker. Vedtatt 15.12.2004. Området reguleres til offentlig trafikkområde, friområde og spesialområde bevaring.
- (V171006) Drammensveien 264 m.fl. Mindre vesentlig reguleringsendring. Vedtatt 17.10.2006. Området reguleres til byggeområde for kontor, friområde og spesialområde bevaring.
- (1384) Mindre vesentlig endring av reguleringsplan for Vækerøkrysset. Vedtatt 12.01.1984.
- (V140592) Mindre vesentlig endring av Sollerudstranda og lokalveinetten på Lysaker. Vedtatt 14.05.1992.
- (31293) Bebyggelsesplan for del av gnr.9 bnr.1-Sollerud. Vedtatt 11.08.1993.
- (S-3040) Regulert felles avkjørsel i Frantzebråtveien. Vedtatt 15.03.1989.
- (S-2864) Midlertidig reguleringsbestemmelser for deler av Oslos ytre sone. Vedtatt 14.05.1986. Bestemmelser som gjelder for en rekke områder i ytre del av Oslo regulert til bolig og industri.
- (S-4489) Reguleringsplan for Sollerudveien 1 C-F, Lysaker stasjon, som omreguleres til offentlig trafikkområde – jernbane og annet veiareal. Vedtatt 27.01.2010.
- (361711) Ang. utparsellering av gnr.9, bnr.57, Sollerud i Vestre Aker. Vedtatt 19.06.1911. Regulering av Sollerudveien.
- (378911) Ang. forandret regulering av gate 975 på Sollerud, Lysaker. Vedtatt 20.09.1911. Regulering av Kirkehaugsveien.
- (S-2089) Endret reguleringsplan for 9/112 og 179, Sollerudveien 2 og Lilleakerveien 1 som reguleres til byggeområde for boliger. Vedtatt 24.11.1975.
- (S-327) Regulerings- og bebyggelsesplan for Sollerud gnr.9, bnr.112 og 113. Vedtatt 03.12.1947. Reguleres til bolig med tilhørende anlegg.
- (S-3045) Endret reguleringsplan for gnr.9, bnr.81 og 82, Lilleakerveien 5/7 – boliger. Vedtatt 15.03.1989.
- (S-3801) Endret reguleringsplan for Lilleaker syd, gnr/bnr 9/4, 9/5, 9/283, 9/310, 9/513 og 9/528. Vedtatt 21.06.2000. Regulert til offentlig trafikkområde, felles avkjørsel, byggeområde for kontor og bolig, samt friområde-park.
- (S-2900) Endret reguleringsplan for gnr.9, bnr.5 og 310, Lilleakerveien 2 og 4 – byggeområde for kontor og industri.

2 DEL 2 PLANFAGLIGE ANBEFALINGER, PLAN- OG UTREDNINGSAJTERNATIVER

Det vises til pkt. 1.1.3 Gjennomføring av plan- og utredningsarbeidet, der det beskrives at hensikten med planarbeidet er å legge fram ett forslag til reguleringsplan for kollektivknutepunktet. Planforslaget foreslås utviklet gjennom et samarbeid mellom de lokale myndigheter og forslagstiller.

2.1 Anbefalt hovedgrep



Figur 18: Illustrasjonsplan fra Mulighetsstudien «Lysaker – fra trafikkmaskin til levende by».

Det er løsning for ny busstasjon som det nå skal lages reguleringsplan for, mens stasjoner for bane og tog utarbeides i egne planer. I planarbeidet til Statens vegvesen inngår venteeareal for buss, bussholdeplasser, hovedsykkelveg, tilhørende gatenett og offentlige rom i og rundt knutepunktet. I tillegg inngår nye byggeområder som oppstår som følge av planen.

I tråd med overordnede planer (KVU Oslo-Navet og K2016) ser man på sikt for seg at en hovedandel av busser fra vest snur på Lysaker (Byport vest), og at publikum skifter over til T-bane og tog innover mot Oslo og ut mot Fornebu. Slik vil skinnegående transport kunne ta transportveksten i Oslo. På Lysaker skal det derfor legges til rette for at det blir god overgang mellom buss og skinnegående transport. For de som bruker sykkel eller kommer til fots til kollektivknutepunktet skal det være gode parkeringsmuligheter og lett og orientere seg.

Statens vegvesen legger til grunn følgende forutsetninger og hovedprinsipper for planens utforming/anbefalt hovedgrep:

- Vegløsninger og bussveg i reguleringsplan for E18 mellom Lysaker og Ramstadsletta legges til grunn for alternativene.
- Føringerne i KVV Oslo-Navet knyttet til Lysaker kollektivknutepunkt, herunder etablering av to nye jernbanespor med plattform, skal hensyntas og planen for kollektivknutepunktet skal ikke være i strid med løsningsalternativene i planarbeidet for nye jernbanespor.
- Mulighetsstudie «Lysaker – Fra trafikkmaskin til levende by» og VPOR Lysakerbyen legges til grunn for planarbeidet:
 - Dagens E18 heves mellom Lysakerlokket og forbi Søllerud gård slik at løsninger for fremføring av buss, sykkel, gående og lokaltrafikk under brua blir optimale.
 - Heving av E18 muliggjør et sammenhengende bygulv fra stasjonsområdet til Lysaker brygge.
 - Det skal etableres busstasjon på bakkeplan mellom E18 og jernbanen på Lysaker. Denne skal kunne benyttes av alle busser i øst- og vestgående retning, og samler kollektivtilbudene som i dag er spredt utover et stort område.
 - Lokalvegsystemet skal endres til en mer lesbar bystruktur med gateutforming med fokus på fortau og aktive fasader.
 - Sykkelvegnettet knyttes sammen og ivaretar samtidig hovedsykkelveg gjennom området. Det skal være god tilkobling mellom hovedsykkelveg, øvrige gang- og sykkelveger og busstasjon.
- Løsningene for kollektivtrafikken skal være sammenhengende på tvers av kommunegrensen:
 - Det skal etableres snumulighet for busser i begge retninger i tilknytning til stasjonen.
 - Det skal etableres et venteareal hvor busser kan stå for å komme i rute (bussregulering). Venteareal skal ha god tilknytning til stasjonen. Det skal planlegges for 10 slike venteplasser, samt seks plasser for «buss for tog».
- Planen vil i tillegg til samferdselsanleggene også omfatte nye byggeområder. For disse områdene vil det stilles krav om detaljregulering i senere planfaser. For byggeområder som ikke blir berørt av tiltaket forutsettes det at gjeldende regulering fortsatt skal gjelde.

2.2 Vurdering av de viktigste planfaglige temaene

I dette kapitlet vil temaer som vil være viktige for planarbeidet og konsekvensanalysen omtales, mens i kapittel 3.2 er metoden for gjennomføringen av konsekvensutredningen omtalt.

I arbeidet med utforming av planforslaget vil alternative løsninger og virkninger for detaljer i planen bli undersøkt og vurdert opp mot de planfaglige temaene som er relevante. Disse undersøkelsene vil være avgjørende for valg av løsninger. Utformingen av planforslaget vil påvirkes av dette arbeidet, og det vil bli klarlagt hvilke planfaglige temaer som kun skal undersøkes og hvilke som må konsekvensutredes.

Forhold som særlig må hensyntas i planarbeidet er vurdert med utgangspunkt i tiltaket og skisserte byplangrep i Mulighetsstudien «Lysaker – fra trafikkmaskin til levende by» og VPOR Lysakerbyen. Det vises for øvrig til utdypet beskrivelse av utredningsteama i kapittel 3.

Planen skal legge til rette for en bymessig utvikling av Lysakerområdet i tråd med kommunenes målsettinger. Fremtidig byutvikling er således et viktig tema i planarbeidet. Viktige forhold som må løses er å redusere barrierenvirkninger, øke tilgjengelighet for gående og syklende, øke lesbarheten, og en bedre sammenheng i lokalt vegnett. Videre vil tiltakets visuelle virkninger, byrom og attraktivitet være sentralt i planarbeidet. Vegvesenets plan skal så langt som mulig ikke være til hinder for fremtidig utvikling av Lysakerbyen.

2.2.1 Kollektivtransport og myke trafikanter

Temaet omfatter forholdene for myke trafikanter, funksjonalitet i kollektivknutepunktet, trafiksikkerhet og fremkommelighet. Viktige problemstillinger er forholdet mellom trafiksikkerhet og fremkommelighet for bussen på den ene siden, og ønsket om å begrense trafikkarealer og lage urbane, arealeffektive løsninger som tar hensyn trafiksikkerhet for gående og syklende, og opplevelsen av attraktivitet for gående og syklende på den andre siden.

Kollektivt

Bedre tilrettelegging for kollektivtrafikk er det behovet som har utløst prosjektet, og er dermed et svært sentralt tema. Tilrettelegging for holdeplasser for omstigning fra buss til bane, plassering av ti venteplasser for buss og fremkommelighet for buss er viktige forhold som må vurderes. Det skal også tilrettelegges for seks holdeplasser for «buss for tog». Areal for venteplasser er arealkrevende, og utforming av de ulike funksjonene må vurderes særskilt slik at knutepunktet kan bli en integrert del av en fremtidig bystruktur. Kollektivknutepunktets utforming vil få avgjørende betydning for hvorvidt intensjonen om at Lysaker skal fungere som et naturlig punkt for omstigning fra buss til bane for å avlaste vegnettet i Oslo kan oppfylles.

Gående

Gode løsninger som kjennetegner gater i tettere bystrøk er (VPOR Lysakerbyen 2017):

- Fortau langs gate.
- Hyppigere og bedre krysningsmuligheter for myke trafikanter.
- Sykkelfelt fremfor egne sykkelstier.
- Lyskryss med prioritet for gående, syklende og kollektivtransport.

Dette gjelder selv om atskilte systemer for gående og syklende er arealkrevende og kan oppleves som tungvinte og lite attraktive. Det er imidlertid viktig å utforme gatenettet slik at konflikter mellom brukerne unngås i størst mulig grad. Derfor vil atskilt trase for ekspress-syklistene være nødvendig. Ellers er hovedgatene som består av Vollsveien, Lilleakerveien og Strandveien, gater med blandet trafikk med fortau, sykkelbaner og kjøreareal. Gatene retter seg nord-sør og øst-vest og er hovedforbindelsene inne i og ut av området. Alle er viktige fotgjenger- og sykkelforbindelser. Den tette sammenbindingen med E18 og ring 3 vil gi biltrafikk, særlig i rushtid og utbedringer må til for aktivt å ivareta sikkerhet og lokale behov.

Et fremtidig finmasket lokalt gatenett vil knytte bebyggelsen sammen. Gater og plassene vil være viktige byrom. Begrenset bilbruk og prioritering av fotgjengere og syklistene må anvendes i utformingen av gatene. Mykere overflater, benker og gatetrær i de bredeste partiene avveksles av trangere gateløp med harde overflater. Mindre plassdannelse, trappepartier, små oppholdssteder og soner der bilen bare er på besøk, skal gi mulighet for et myldrende gatepreg der farten er lav.

Fotgjengerprioriterte forbindelser knytter området omkring til kollektivknutepunktet. Stasjonsallmenningen og koblingen mellom stasjonen og Lysaker torg er de to viktigste fotgjengerprioriterte forbindelsene. Mot Lysaker torg er det både heiser og trapper. Forbindelsene vil være universelt tilrettelagte med fotgjengervennlige dekker og få krysningspunkter med annen trafikk. Hensikten er å legge til rette for raske gangforbindelser til stasjonen fra alle retninger.

De mer rekreative gange- og sykkelforbindelser vil følge Lysakerelva, stedvis nært vannet, andre steder mer tilbaketrukket. Sykling vil skje på fotgjengernes premisser med lav hastighet. Her ferdes og oppholder man seg gjerne, for kortere eller lengre tid. Benker fordeler seg langs ruten og inviterer til opphold.

Sykkel

Sykkelvegstrekningene i området inngår i planene for et sammenhengende sykkelvegnett mellom Asker og Oslo. Strekingen over Lysaker er i dag for mange syklistene en transportetappe mellom hjem

og jobb. Tiltaket skal legge til rette for vekst i sykkeltrafikken i tråd med nasjonale og lokale mål. For å nå 0-vekstmålet i personbiltransporten er det avgjørende å legge til rette for at folk også sykler på en del av (arbeids)reisen. I framtiden vil det kunne bli en høyere andel boligbebyggelse omkring stasjonen som vil medføre økt behov for trygge og gode koblinger til stasjonen og et godt tilbud for sykkelparkeringsanlegg.

I Lysakerområdet er det flere ulykkesbelastede kryss for syklende. Rundkjøringene på Lysakerlokket og flere av kryssene langs hovedsykkelruten langs E18 har jevnlig ulykker mellom syklende og andre kjørende. Ved vurdering av løsninger må det derfor legges vekt på å unngå systemskifter og heller se på sammenhengende traseer. Konkret handler dette om å skille sykkelrutene fra biltrafikk og fotgjengertrafikk for å sikre trygge rammebetingelser for de som sykler. Det er fire hovedtraseer for sykkel som skal knyttes sammen på Lysaker, riksveiruten langs E18, Lilleakerveien, Vollsveien og sykkeltrasé mot Fornebu.

Lokalveg

Når trafikk legges om for å samle bussholdeplasser sentralt i kollektivknutepunktet på Lysaker får dette konsekvenser for utviklingen av lokalvegtrafikken på Lysaker. Det mest sårbare punktet i det nye systemet er der hvor lokaltrafikken fra Lilleakerveien blandes med busstrafikken fra stasjonsområdet. Det er ulike løsninger for hvordan dette krysset kan utformes.

2.2.2 Støy- og luftforurensning

Støy og luftforurensning er temaer som vil bli påvirket av planens utforming og hvilke krav som stilles til avbøtende tiltak. Dagens situasjon på Lysaker er sammensatt med bidrag fra infrastruktur og aktivitet utenfor området. Den dominerende støykilden er støy fra vegtrafikk knyttet til E18.

Temaet luftforurensning omhandler utslipp til luft fra trafikk og bebyggelse. Dagens utslippssituasjon er i hovedsak utslipp fra vegtrafikk med bl.a. NO_x og partikler (PM₁₀). Utformingen av planen vil muligens kunne påvirke situasjonen og det er viktig å få klarlagt i hvilket omfang utslippene vil endres ved bygging av tiltaket.

2.2.3 Landskaps- og bybilde

Veganlegget fremstår i dag både som en visuell og fysisk barriere, og er dominerende gjennom området. Nye konstruksjoner vil kunne påvirke landskapsbildet/bybildet ytterligere, og det kreves for tilpasninger til terreng, utforming av konstruksjoner og eksisterende bebyggelses- og grønnstruktur. Videre vil tilretteleggingen for byutvikling ved gjennomføring av planen kunne gi mulighet for omfattende endringer i tetthet og høyde på bebyggelse.

2.2.4 Nærmiljø- og friluftsliv

Nærmiljø og friluftsliv handler om utendørs opphold og fysisk aktivitet i boligområder, byrom, parker og friluftsområder. Temaet omhandler også barn og unges oppvekstvilkår.

Viktige områder for rekreasjon og friluftsliv i Lysakerområdet er Sollerudstranda og Lysaker brygge. Andre møteplasser er Lysaker stasjon og Lysaker torg. Det går turveger langs Lysakerelva, men disse er fragmenterte og med variert tilgjengelighet. Lysaker er et knutepunkt for en rekke sykkeltraseer, og hovedsykkelveg for sykkel mellom Oslo og Asker passerer over Lysakerlokket. Viktige tema er universell tilgjengelighet, forsering av høydeforskjeller, utsiktspunkter, steder for opphold, gangveier, elvebredden og kyststien.

2.2.5 Naturmangfold

Planforslaget vil kunne berøre naturtypeområder langs Lysakerelva og Vækerødden i vest som er klassifisert som viktig (B). I planarbeidet skal det legges vekt på å bevare naturlige elvekantsoner. Virkninger fra anleggsarbeidene for både vassdrag og strand må belyses, og avbøtende tiltak skal vurderes.

2.2.6 Kulturminner og kulturmiljø

Planen vil innebære nærføring av veg inntil det bevaringsverdige kulturminnet Sollerud gård i Oslo. Opplevelsen av Lysaker bru for jernbanen over Lysakerelva kan påvirkes og utforming av nye konstruksjoner i nærheten av brua må tillegges stor vekt. Kulturmiljøet i vest ved Solliveien i Bærum vil berøres av planen utover det som allerede er avklart i reguleringsplan for E18 Lysaker-Ramstadsletta.

2.2.7 Flom, stormflo, klimaforhold og overvannshåndtering

Størstedelen av tomteområdet ligger i dag godt over normalvannstanden i Oslofjorden, men deler av området kan bli påvirket ved flom og stormflo. Det skal beregnes flomnivå i Lysakerelva for 200-årsflom. Konsekvenser for lavtliggende Lilleakervei skal utredes.

Planforslagets virkning for de lokalklimatiske forhold er viktig å vurdere, spesielt med tanke på utforming av fremtidig bebyggelse, konstruksjoner og harde flater. Overvann som miljøskapende faktor i tilknytning til byrommet skal utredes.

2.2.8 Grunnforhold

Grunnforholdene innenfor planområdet er sammensatte med innslag av fyllmasser, marine avsetninger og kalkberg. Forekomsten av marine avsetninger krever at det må gjøres en vurdering av faren for skredhendelser i kvikkleire eller leire med sprøbruddegenskaper i henhold til NVEs veiledere. Mektighet og terrenghelning er faktorer som påvirker potensiale for skred utenfor selve tiltaksområdet. Grunnforholdene må derfor undersøkes.

2.2.9 Teknisk infrastruktur

Innenfor planområdet ligger det omfattende anlegg med ulike typer infrastruktur. Det er trangt og lite tilgjengelige arealer og tiltak som omfattes av planforslaget må anlegges og utbygges tett innpå annen infrastruktur som må være i drift i anleggsperioden. Konsekvenser for teknisk infrastruktur over og under bakken som følge av planforslaget må kartlegges og utredes.

2.2.10 Lokale og regionale virkninger

Lokale virkninger omhandler i hvilken grad planforslaget kan utløse kommunenes intensjoner om byutvikling på Lysaker, og hvorvidt tiltaket frigir arealer for byutvikling eller endrer forutsetninger for eksisterende områder. Endringer i tilgjengelighet til eksisterende områder, herunder endringer i tilkoblinger mellom lokalt- og overordnet vegnett vil få betydning. Hvorvidt planforslaget reduserer eksisterende barrierer og bidrar til en sammenhengende bystruktur på Lysaker, samt regionale virkninger vil være en vurdering av tiltakets eventuelle bidrag til regionforstørring og mulige endringer i arealbruksmønstre.

2.2.11 Bygge- og anleggsperioden

Tiltaket ligger innenfor dagens trafikkområde for E18, bussholdeplass, gang- og sykkelveger og lokale forbindelser til jernbanestasjonen og tilliggende bebyggelse. En stor mengde reisende passerer området daglig; til fots, med sykkel, kollektivt og med bil. Dette gjør at anleggsgjennomføringen for tiltaket blir komplisert.

Anlegget må gjennomføres i faser med omfattende vegomlegginger. Dette vil også medføre provisoriske konstruksjoner for alle trafikantgrupper over Lysakerelva. Det forutsettes at trafikantgruppene beholder sine forbindelser langs E18. Det samme gjelder bussholdeplasser samt atkomst til Lysaker stasjon for gående, syklende og taxi som skal betjene stasjonen. Lokale forbindelser på tvers av anleggsområdet vil bli forsøkt opprettholdt i størst mulig grad, men de må påregnes stengt i perioder mens anlegget bygges.

Skoleveg til Sollerudstranda må vurderes særskilt.

Redusert fremkommelighet for alle trafikantgrupper og økt miljøbelastning i form av anleggsstøy i nærområdet må påregnes.

2.2.12 Risiko- og sårbarhet

Ved utarbeidelsen av planer for utbygning skal det i henhold til plan- og bygningslovens § 4-3 gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. Risiko- og sårbarhetsanalyse tar sikte på å avdekke farer, vurdere hvor alvorlig disse er, samt å foreslå tiltak for å forebygge uønskede hendelser og redusere konsekvenser av disse.

2.2.13 Overordnede planer og mål

Det skal redegjøres for forholdet til overordnede planer og mål, og hvordan planforslaget tar hensyn til disse.

Aktuelle overordnede dokumenter som er felles for Både Oslo og Bærum kommuner er:

- Nasjonal transportplan 2018 – 2029 (NTP)
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)
- Forskrift om rammer for vannforvaltningen
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012)
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag
- Rikspolitiske retningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- Regional plan for areal- og transport 2015 Oslo og Akershus
- Bymiljøavtalen mellom Oslo, Akershus, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen
- Oslopakke 3-avtalen av juni 2016.
- Ruters strategiske plan M2016
- KVU Oslo-Navet
- VPOR Lysakerbyen 2017

Aktuelle overordnede planer og mål i Oslo kommune som legges til grunn for planarbeidet er:

- Kommuneplan 2015, «Oslo mot 2030», vedtatt 23.09.2015
- Byrådets vedtak av planstrategi 2016-2019, 14.12.2016
- Kommunedelplan for torg og møteplasser, vedtatt 22.04.2009
- Forslag til Kommunedelplan for Lysakervassdraget, datert januar 2015, til politisk behandling
- Fastsatt planprogram for Fornebubanen Lysaker – Majorstuen, T-bane med tilhørende anlegg, byutvikling på Majorstuen samt regulering av E18 med tilhørende arealer for byutvikling Lysaker-Skøyen, vedtatt 10.07.2014
- Utkast til VPOR Lysakerbyen (pågående planarbeid)
- Forslag til detaljregulering for Fornebubanen (Lysaker-Majorstuen), høringsutkast datert 21.02.2017
- Byøkologisk program 2011-2026, vedtatt 23.03.2011
- Plan for sykkelveinettet i Oslo, datert 11.04.2016
- Sykkelstrategi for Oslo 2015-2025, vedtatt 29.04.2015
- Behovsplan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet 2017-2027, vedlegg til budsjett 2017
- Mulighetsstudie Lysaker, «Fra trafikkmaskin til levende by», datert 23.01.2017
- Mulighetsstudie E18 Framnes-Lysaker, datert sept. 2016

Aktuelle overordnede planer og mål i Bærum kommune som legges til grunn for planarbeidet:

- Kommuneplan Bærum, vedtatt 17.06.2015
- Mulighetsstudie Lysaker - fra trafikkmaskin til levende by, utgave datert 13.01.2017
- Reguleringsplan for E18 Lysaker-Ramstadsletta med tverrforbindelse Fornebu-Gjøannes som pr. d.d. er til behandling i Bærum kommune
- Reguleringsplan Fornebu - Lysaker - metrotrasé, delområde Lysaker stasjon alternativ 2, vedtatt 27.04. 2016

2.3 Plan- og utredningsalternativer og begrunnelse for disse

Grunnlaget for arbeidet med utformingen av planen er basert på Mulighetsstudiets konklusjon, VPOR-arbeidet og innspill fra kommunene hvor selve busstasjonen er plassert mellom jernbanestasjonen og E18 med plass for både østgående og vestgående busstrafikk. Den endelige utformingen av tiltaket vil være et resultat av arbeidet som gjennomføres i samarbeid mellom forslagstillere, lokale myndigheter og andre aktører, og som legges til grunn for utarbeidelse av planbeskrivelse med konsekvensutredning, plankart og bestemmelser.

Statens vegvesen vil gjennomføre detaljerte studier for utformingen av tiltaket basert på en løsning der bussen møter Lilleakerveien i samme plan under E18. Dvs. et toplanskryss med E18 på bru øverst og Lilleakerveien, busstrasé og ramper til og fra E18 nederst. Ventearealet for buss er lokalisert under E18-brua på Bærumssiden. Det er dette alternativet som omtales som **planalternativet**. Videre legger alternativet til grunn en utforming av Vollsveien som åpner for ny bymessig bebyggelse på begge sider av veien.

Ved utformingen av planalternativet vil det være ulike varianter som skal vurderes nærmere i planarbeidet. Dette gjelder i hovedsak:

- Utforming av lokalvegssystemet med kryssløsninger i Vollsveien, Strandveien, Lilleakerveien og adkomst til Frantzebråten.
- Omlegging av hovedsykkelveg fra Professor Kohts vei, gjennom Lysaker og trasé videre mot Oslo.

I tillegg til planalternativet vurderes to andre løsninger, kalt **utredningsalternativ**. Et av disse kan bli aktuelt dersom det viser seg at planalternativet ikke gir tilfredsstillende måloppnåelse. I utredningsalternativ 1 har bussen egen trasé på bru mellom E18 øst og busstasjonen. Dette vil gi et treplanskryss øst for Lysakerelva hvor E18 ligger på bru øverst, busstrasé under og Lilleakerveien og ramper til og fra E18 nederst. (3-plans løsning). I utredningsalternativ 2 er venteareal for buss plassert i Oslo, øst for Lysakerelva.

Følgende alternativer vil inngå i planarbeidet:

- 0-alternativet - framskriving av dagens situasjon til 2045.
- Planalternativ – buss, ramper og Lilleakerveien i samme plan, E18 på bru over (2- plans løsning) - venteareal i Bærum.
- Utredningsalternativ 1 - Lilleakerveien og ramper i eget plan, buss i egen trasé, E18 på bru over (3-plans løsning).
- Utredningsalternativ 2 – venteareal for buss øst for Lysakerelva.

Det forutsettes at det i planprosessen gjennomføres et utredningsarbeid for å avklare hvilke alternativer og varianter som skal gi grunnlag for valg av endelig løsning. Arbeidet med optimalisering av et alternativ skal dokumenteres i egne arbeidsnotater som beskriver de alternativene og variantene av løsningene som har vært vurdert.

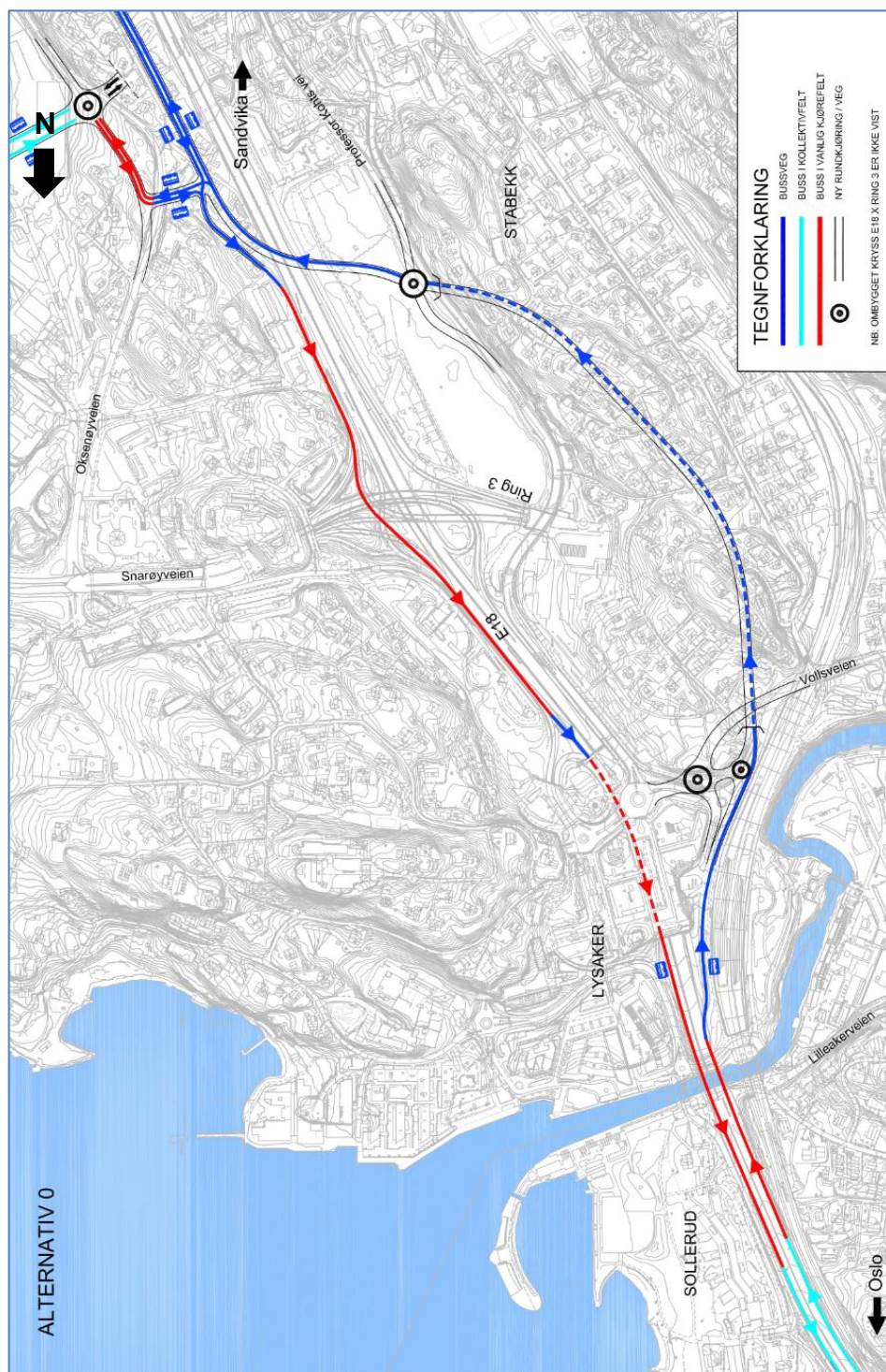
2.3.1 0-alternativet (utredningsalternativ)

I henhold til forskrift om konsekvensutredninger skal det redegjøres for følgene av ikke å realisere tiltaket, kalt 0-alternativet. 0-alternativet defineres som en framskriving av dagens situasjon til 2045, men uten at de tiltak som denne planen omfatter er gjennomført. I 0-alternativet inngår eventuell trafikkvekst og vedtatte utbyggingsplaner som er igangsatt eller gitt bevilgning til og som ventes fullført frem til sammenligningsåret. Dette er utbygging av ulik infrastruktur for bane og veg, samt bolig- og næringsbebyggelse i området.

0-alternativet vil beskrive forholdene frem til 2045 med en situasjon der E18 i Bærum fullføres så langt som mulig, uten at det gjennomføres tiltak på Lysaker. En slik situasjon innebærer at ny busstasjon på Lysaker ikke etableres, og at busstrafikk benytter eksisterende holdeplasser på Lysaker som i dag. Fra den nye holdeplassen ved Oksenøyveien vil østgående busstrafikk følge E18 som i dag Tjernsmyr.

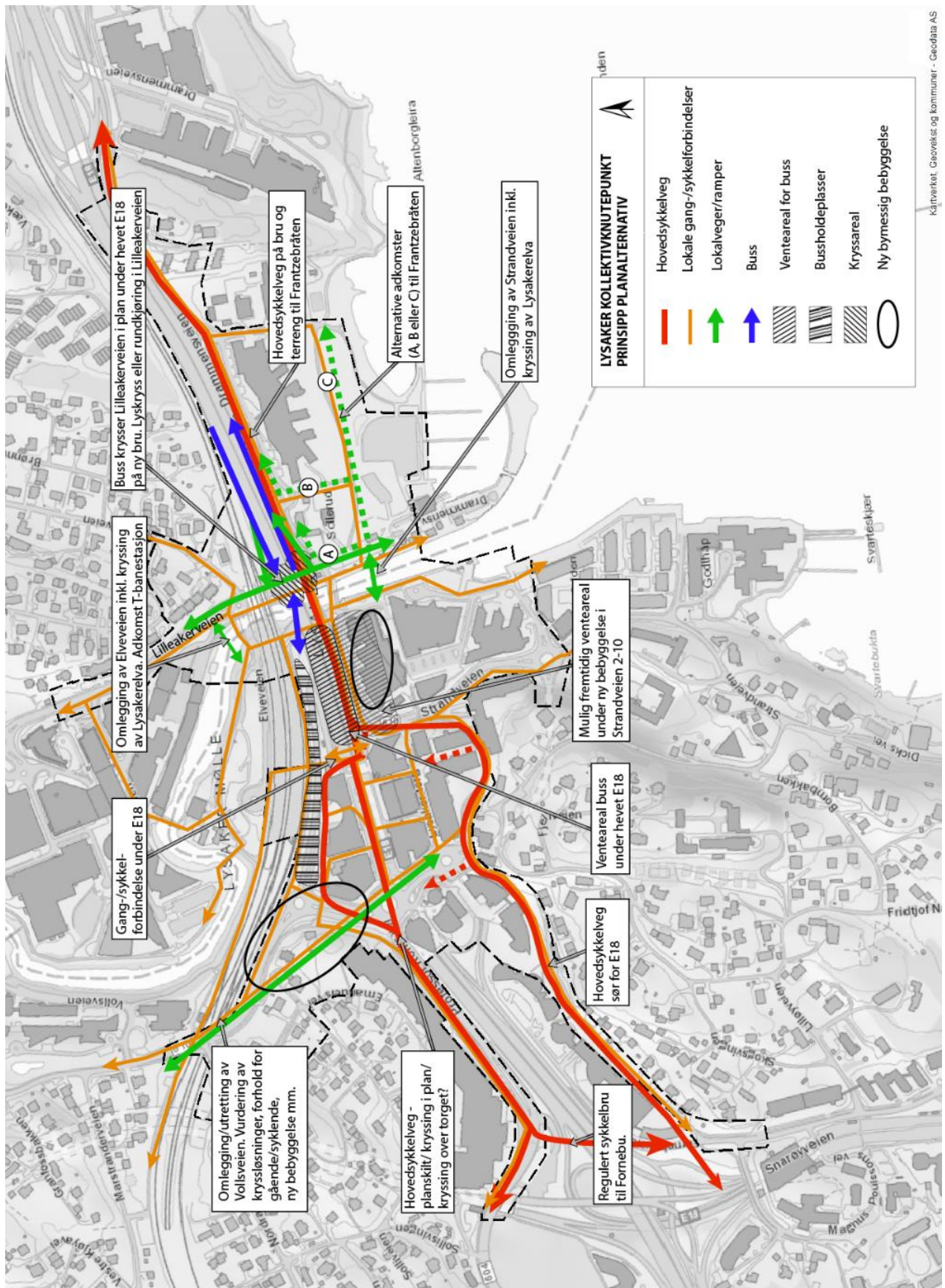
Det forutsettes at Fornebu-banen er ferdig og satt i drift før 2030, mens ny jernbanetunnel Oslo S – Lysaker med to nye spor i Lysaker stasjon ikke vil være bygget før etter 2030.

Konsekvensene fremkommer ved å sammenlikne planforslaget mot 0-alternativet.



Figur 19: Angivelse av busstrasé med holdeplasser i øst- og vestgående retning mellom Sollerud og Oksenøyveien i 0-alternativet.

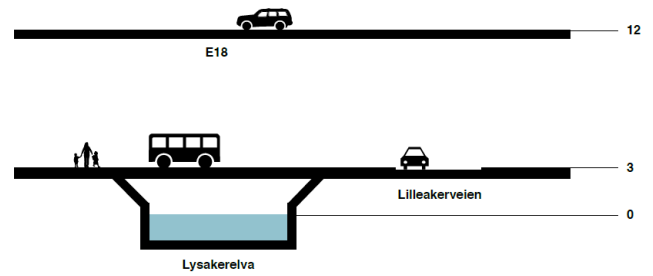
2.3.2 Planalternativ: buss, ramper og Lilleakerveien i samme plan, E18 på bru over (2- plans løsning), venteareal i Bærum.



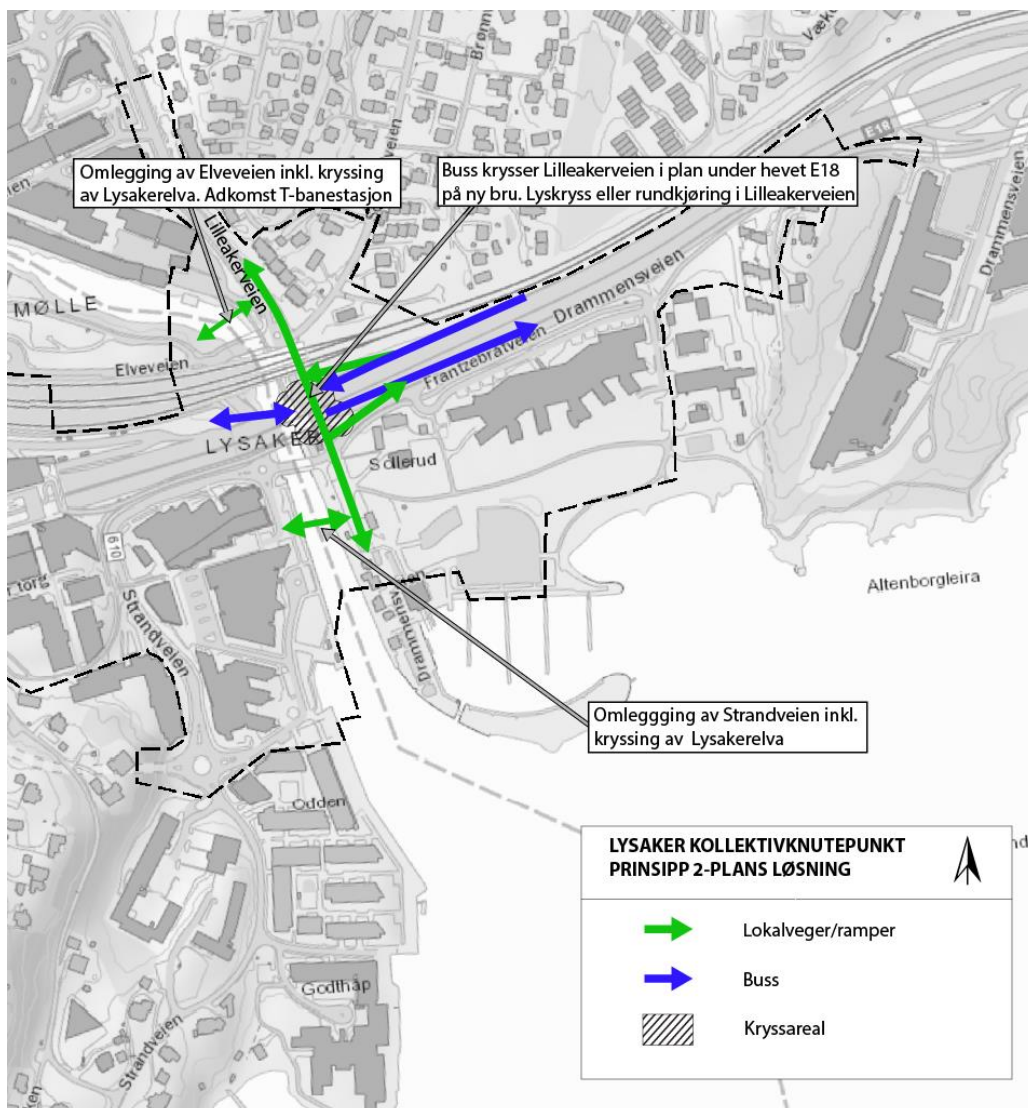
Figur 20: Figuren viser planalternativet med gang- og sykkelveger, lokalveger, busstrasé, kryss og nye byrom.

Planalternativet bygger på følgende forutsetninger:

- Heving av E18
- Buss krysser Lilleakerveien i samme plan
- Venteareal i Bærum
- Omlegging av lokalvegsystemet (herunder Vollsveien, Strandveien, Lilleakerveien og Frantzebrautveien)
- Elveveien på ny bru over Lysakerelva
- Omlegging av hovedsykkelvegen



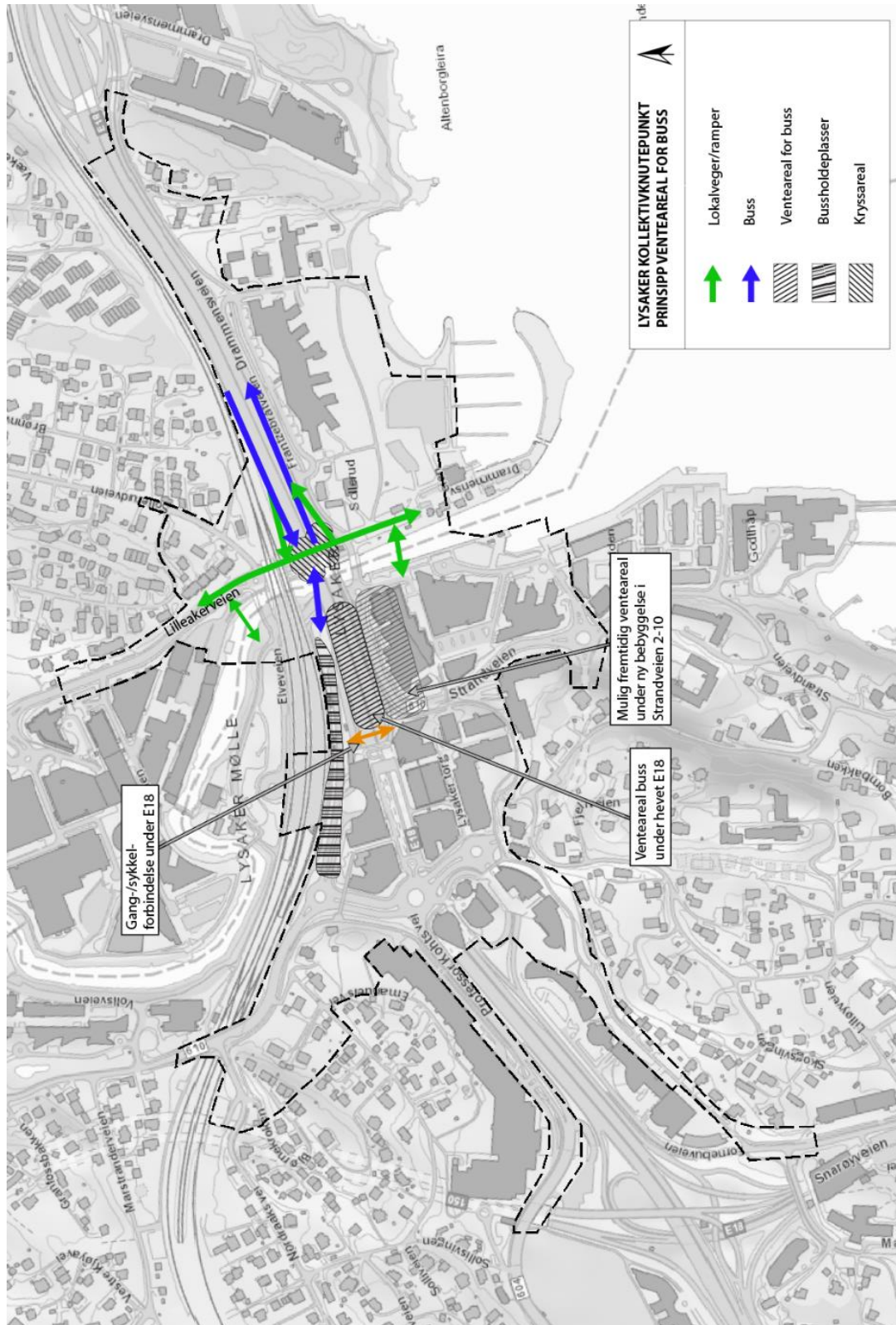
Figur 21: Skisse av toplansløsning.



Figur 22: Prinsippskisse som viser toplansløsning.

Venteareal

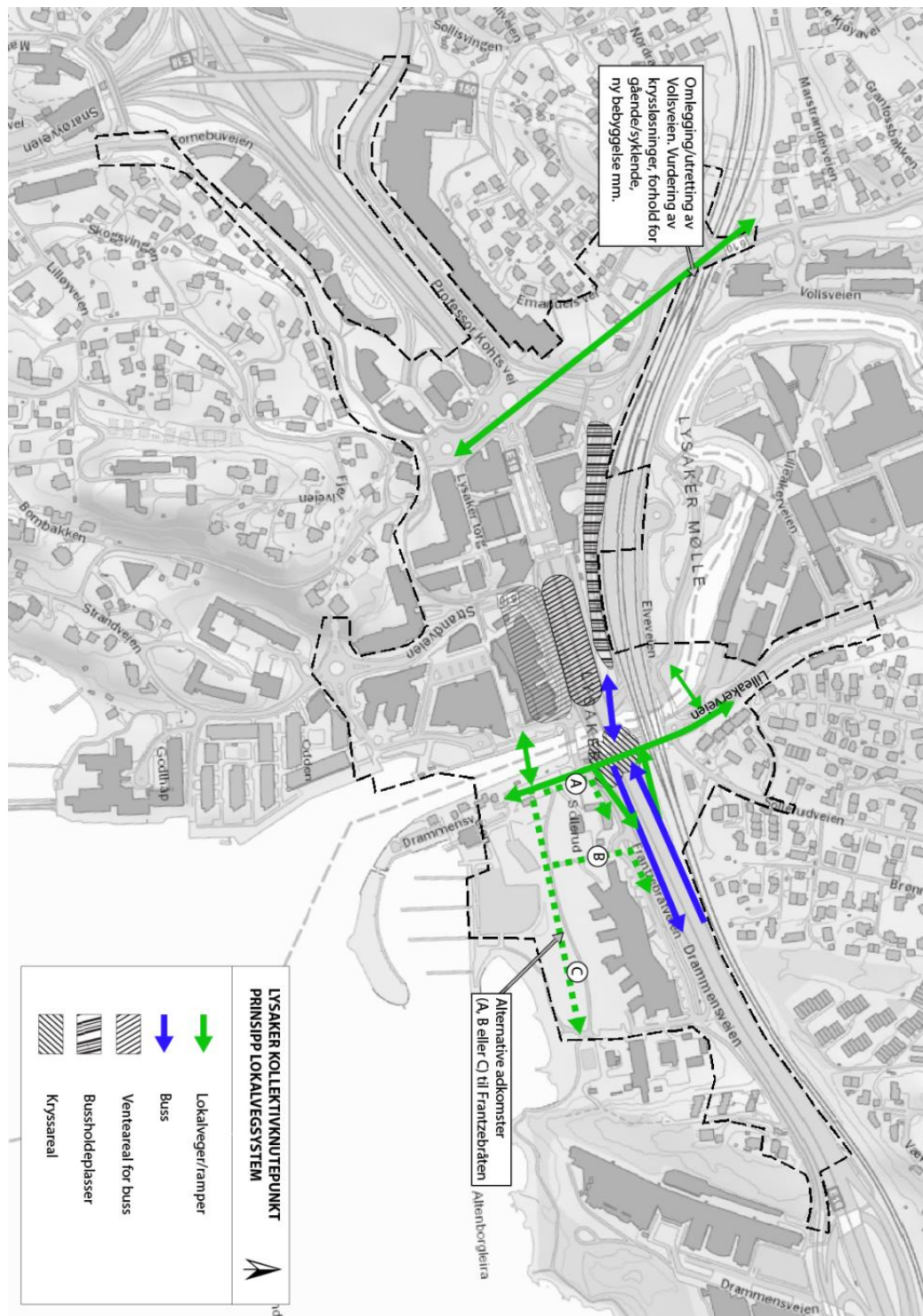
Venteareal for buss plasseres under ny E18-bru i Bærum med direkte tilknytning til busstasjonen. Mulig fremtidig plassering av ventearealene kan være under terreng og/eller integrert i en eventuell ny bebyggelse i Strandveien 2-10. Dette vil kunne frigjøre arealer under E18-brua. Deler av bebyggelsen i Strandveien 2-10 må rives som følge av bygging av ny E18-bru.



Figur 23: Prinsipsskisse som viser venteareal for buss i Bærum.

Omlegging av lokalvegssystemet

Planen innebærer en omlegging av lokalvegssystemet på Lysaker. Planalternativet skal tilrettelegge for en mer lesbar og konsentrert bymessig struktur hvor gater og byrom utformes på fotgjengernes og syklistenes premisser. Lokalvegssystemets utforming, herunder valg av kryssløsninger i Lilleakerveien og Vollsveien (rundkjøring eller lyskryss) og plassering av Strandveiens kryssing av Lysakerelva, skal vurderes med hensyn til kapasitet, forholdet til gående og syklende og mulighet for arealutvikling og bymessighet. På grunn av arealknapphet mellom Sollerud gård og E18 skal alternativ vegforbindelse til Frantzebråten undersøkes.

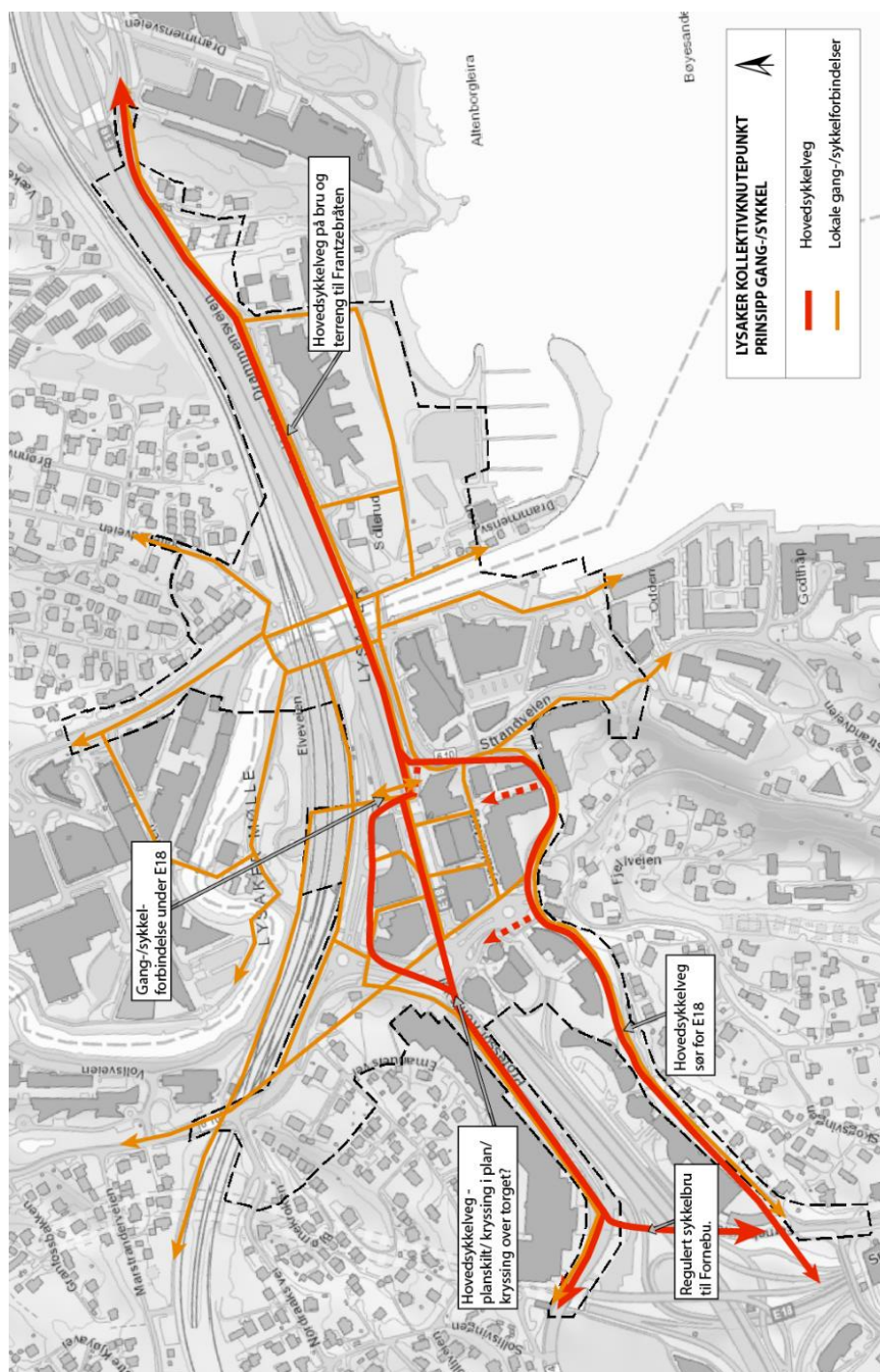


Figur 24: Prinsippiskisse som viser omlegging av lokalvegssystemet.

Omlegging av hovedsykkelveg

I planalternativet inngår også omlegging av hovedsykkelvegen og forbindelse til Fornebu. Det vil vurderes både kryssing i plan over Vollsveien slik forutsatt i Mulighetsstudien, og planskilt kryssing for sykkel ved Vollsveien slik forutsatt i kommunedelplan fra 2014. Hovedsykkelvegen vil videre kunne løses i trasé over Lysaker torg eller nord for bebyggelsen på torget. Det vil også bli sett på et alternativ for sykkel sør for næringsbebyggelse i Fornebuveien, og alternativer over Lysaker torg.

Videre østover vurderes både hovedsykkelveg på brukonstruksjon i samme høyde som ny E18-bru fram til Frantzebråten og hovedsykkelveg på terreng etter kryssing over Lysakerelva.



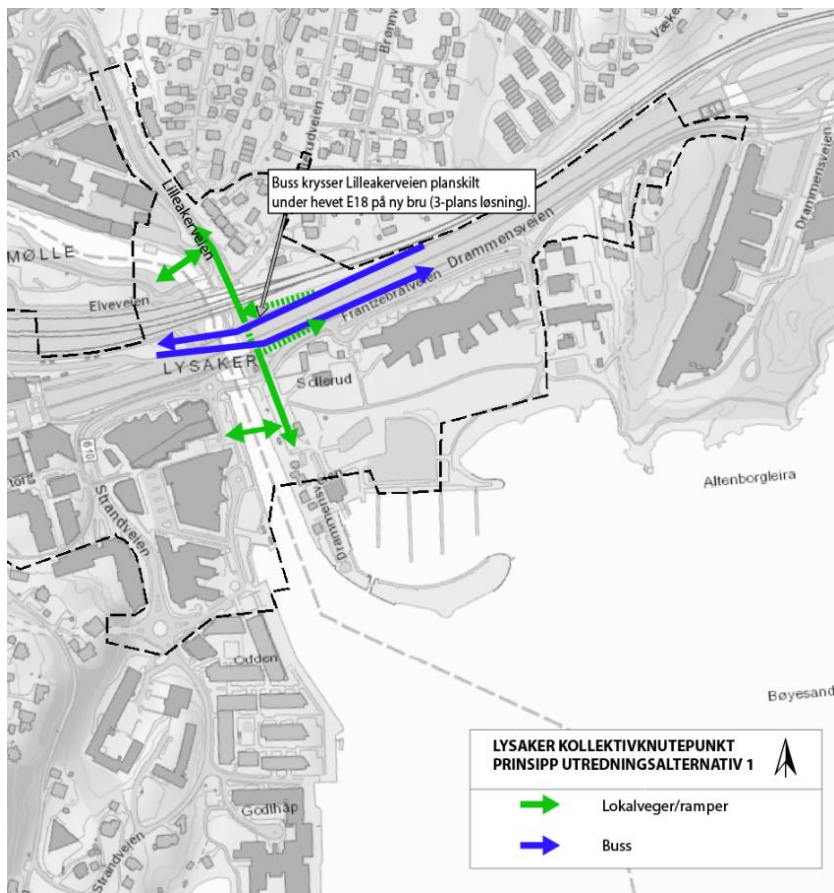
Figur 25: Prinsippkisse som viser gang- og sykkeltraseer.

2.3.3 Utredningsalternativ 1: Lilleakerveien og ramper i eget plan, buss i egen trasé, E18 på bru over (3-plans løsning).

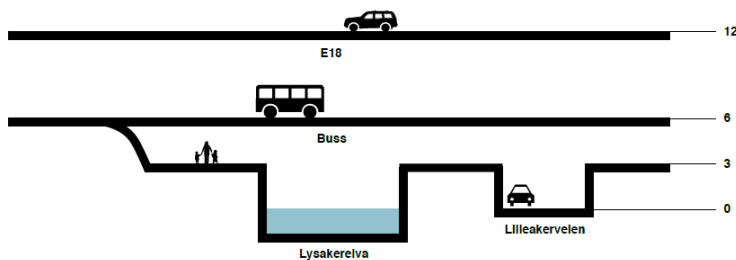
I utredningsalternativ 1 vurderes en løsning hvor det er direkte forbindelse for buss mellom busstasjonen og E18 i øst via egen bru over Lysakerelva og Lilleakerveien.

Vestgående kollektivtrafikk må i dag dele vekslingsfelt med trafikk fra øst og retning Lilleakerveien. Dette kan gi en redusert framkommelighet for buss fra øst inn til stasjonen i ettermiddagsrush. Utredningsalternativ 1 med buss i egen trasé vil kunne avhjelpe problemer med redusert framkommelighet. Imidlertid vil en slik løsning kreve at Lilleakerveien senkes ned til kote 0.

Dersom utredningene viser at en 2-plans løsning gir en robust og trafiksikker løsning med god framkommelighet for buss og tilfredsstillende tilpasning til fremtidig byutvikling, anbefaler Statens vegvesen at en 3-plans løsning ikke konsekvensutredes fullt ut.



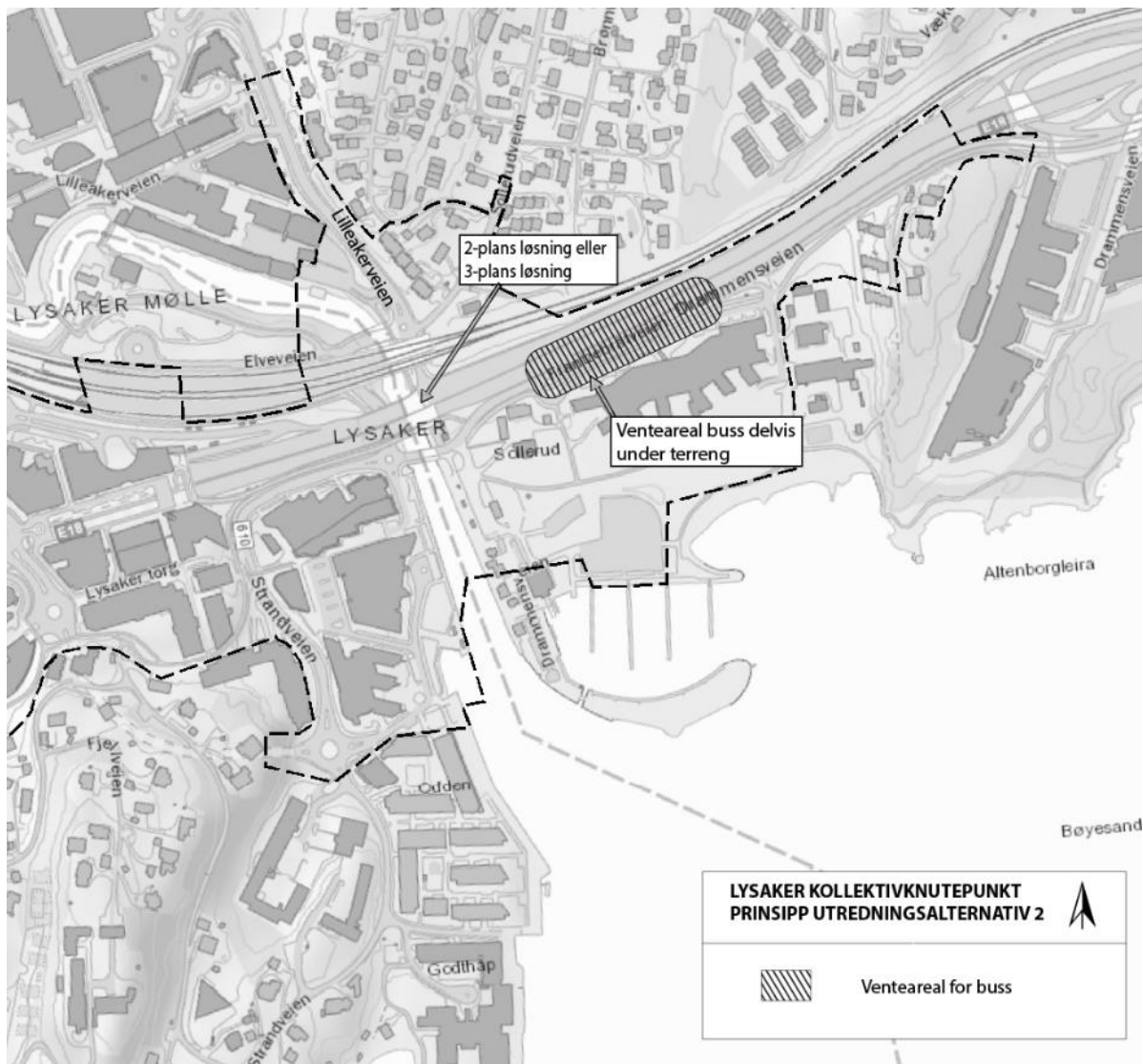
Figur 26: Prinsippkisse som viser treplansløsning.



Figur 27: Skisse av treplansløsning.

2.3.4 Utredningsalternativ 2: Venteareal for buss øst for Lysakerelva

Utredningsalternativ 2 innebærer at venteareal for buss er plassert på østsiden av Lysakerelva. Når dette arealet er plassert utenfor de sentrale delene av Lysaker, frigjøres arealet under hevet E18 med økt potensial for byutvikling på vestsiden av Lysakerelva. Løsningen vil kreve at alle busser får lenger kjøreveg, noe som kan bli en utfordring for fremkommeligheten. Løsningen vil være krevende anleggsmessig med større trafikkomlegginger, lengre byggetid og høyere anleggskostnader. Det skal vurderes om opparbeidelse av venteareal for buss på Oslosiden kan gjennomføres uavhengig av valg av 2-plans løsning eller 3-plans løsning.



Figur 28: Prinsippkisse som viser venteareal for buss i Oslo.

3 DEL 3 KRAV TIL PROSESS OG METODE

I dette kapitlet gis en beskrivelse av hvilke alternativer som skal undersøkes, hvilken metode som skal benyttes og hvilke utredningstema som anses som relevante. Opplegg for medvirkning og fremdrift beskrives avslutningsvis.

Utredningstemaene skal bidra til å undersøke hvilke muligheter som gis i de ulike alternativene. Planens virkning for miljø og samfunn skal utredes. Hensikten med arbeidet er å få oversikt over hvilke muligheter og konsekvenser planen vil ha for utviklingen av Lysaker. Resultatene fra arbeidet dokumenteres.

3.1 Utredningstemaer

Tiltaket ligger i både Oslo og Bærum kommune. I dette kapitlet er utredningstema behandlet samlet for begge kommuner fordi mange tema anses å være av felles karakter. Der dette ikke er tilfelle, er dette angitt spesifikt innenfor hvert utredningstema. På den måten kan kommunene ta stilling til det som er felles og det som gjelder spesielt innenfor den respektive kommunens eget område.

Aktuelle utredningstema er de som antas å ha vesentlig betydning for miljø og samfunn. Med utgangspunkt i forskrift om konsekvensutredninger vedlegg IV er de tema som vurderes som relevante for beslutning om vedtak av planforslaget, foreslått utredet. I senere planfase vil utarbeides en ytre miljø-plan for anleggsgjennomføringen og for drift av anlegget.

3.1.1 Kollektivtransport og myke trafikanter

Dette temaet omfatter trafikkforhold på hovedvegnettet og atkomstforhold. Temaet omhandler, kollektivtrafikk, gående, syklende og biltrafikk.

Tiltaket medfører vesentlig endringer i vegsystemet på Lysaker. Både E18, det lokale vegnettet, gange- og sykkelforbindelser vil bli endret.

Omfang og metode:

Det skal utføres en trafikkteiling for både bilister, syklistene og fotgjengere som beskriver dagens situasjon. Det skal gjøres en trafikkanalyse for å finne hvor mye trafikk det blir på lokal- og hovedvegnettet på grunn av tiltaket. Konsekvensene skal vurderes for E18, tilstøtende vegnett, nye- og eksisterende byggeområder og for gående og syklende. Vedtatte utbyggingsplaner som kan påvirke kollektivknutepunktet skal inkluderes i vurderingene. Behov for tilrettelegging for sykkel ved knutepunktet skal vurderes, herunder kvantifisering av måltall, samlet behov for sykkelparkering/sykelhotell og lokalisering av sykkeveg. Vurderingene skal ses i sammenheng med vedtatt reguleringsplan for Fornebu-banen i Bærum.

Trafikkstrømmer og viktige målpunkt for gående, syklende og kollektivreisene må beskrives både for dagens og framtidig situasjon. Det må beskrives hvordan byutformingen og utformingen av infrastrukturen påvirker framkommeligheten og trafikksikkerheten for alle trafikantgruppene. Eventuelle avbøtende tiltak må beskrives.

Trafikkanalysen skal også vurdere anleggsfasen og de konsekvenser anleggsvirksomheten medfører for framkommelighet og sikkerhet for trafikantgruppene. Avbøtende tiltak skal beskrives.

3.1.2 Støy og luftforurensing

Støy

Støysituasjonen på Lysaker er sammensatt med bidrag fra jernbane og biltrafikk.

Omfang og metode

Støyberegningene skal vise støysituasjonen ved gjennomføring av planen. Følgende hovedkategorier av støykilder vil bli vurdert:

- Vegtrafikk på vegsystemet innenfor influensområdet inkl. intern transportvirksomhet
- Jernbanetrafikk innenfor planområdet.
- Støy fra bygge- og anleggsaktivitet.

Det skal beregnes utbredelse av støysoner i henhold til T-1442, Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Det skal gis informasjon om:

- Antall boenheter, personer og institusjonsplasser innenfor støysoner benevnt som gul (55-65dB) og rød (>65dB) støysoner.
- Kart som viser hvordan gul og rød støysoner vil bli både for alternativ 0 og de øvrige utredningsalternativene.

For utbredelse av støy fra veg- og jernbanetrafikk skal denne beregnes etter de respektive nordiske beregningsmetoder for veg og bane. Avbøtende tiltak skal beskrives.

Luftforurensning og klimagasser

Temaet omhandler luftforurensning som kommer fra vegtrafikk, både svevestøv (PM₁₀ og PM_{2,5}) ved slitasje av veg og nitrogenoksid (NO_x) som kommer fra forbrenning av fossilt drivstoff, primært diesel.

Fordi luftforurensning og klimagassutslipp forebygges gjennom en langsiktig areal- og transportplanlegging er det spesielt viktig å vurdere arealbruksformål i overordnede planer og i en tidlig fase i konsekvensutredning og reguleringsplaner. Både ved plassering av bolig- og byutviklingsområder, og hvordan prosjektet må vurdere livsløpseffekter av både byggeteknikker, byggematerialer og drift av tekniske systemer i veganlegget.

Omfang og metode

Anbefalte grenseverdier for luftkvalitet i hht. «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)» skal legges til grunn ved planlegging av virksomhet eller bebyggelse som er følsom for luftforurensning. Det skal gjennomføres spredningsberegninger av luftforurensning for de foreslåtte alternativene. Beregningene skal framskrives og knyttes opp mot kravene i forurensningsforskriften kap.7 og «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520.»

Dagens situasjon skal være referansesituasjonen. Det skal utarbeides et luftsonekart med gule og røde soner for hvert alternativ knyttet opp til grenseverdiene i Retningslinje T-1520. Dette gjelder for komponentene PM₁₀ og PM_{2,5}. Med utgangspunkt i de beregnede luftsonene skal det for hvert alternativ utføres en optelling av berørte boenheter innenfor planområdet.

Utslippene av klimagasser i de ulike alternativene må synliggjøres, både i de samfunnsøkonomiske beregningene og i form av fysiske utslipp i tonn. EFFEKT er et beregningsverktøy som anvendes i nytte/kostnadsanalyser (konsekvensanalyser) i tidlig fase i planlegging. Det gir informasjon til å skille mellom utslipp som skjer i anleggsfasen, ved drift og vedlikehold og utslipp fra transportarbeidet i de ulike alternativene. For å synliggjøre hvilken klimapåvirkning de ulike alternativene har, er det en fordel av resultatet også fremstilles grafisk.

Prosjektet skal gjennomføre LCA-analyse (livsløpsanalyse) for bedre å kunne vurdere tiltak som kan redusere klimagassutslipp fra prosjektet ved å velge riktige byggematerialer.

3.1.3 Landskaps- og bybilde

Temaet landskaps- og bybilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av tiltaket. Temaet tar for seg hvordan tiltaket er tilpasset byen og landskapet sett fra omgivelsene. Dette vil si fra E18, lokalveger, hovedsykkelvegen og øvrige gang- og sykkelveger, byrom, stasjonen, holdeplasser og turveg/gangstrøk langs Lysakerelva (reiseopplevelse).

Metode:

Metodikk i henhold til håndbok V712 benyttes. Det gjøres en enkel stedsanalyse supplert med bilder som beskriver landskaps- og bybildet i området. Vegetasjonselementer innenfor planområdet som alleer, store solitærtrær og treklynger skal kartlegges og vurderes i forhold til bevaringsverdi. Landskapets topografi i plan- og influensområdet kartlegges og punkter for siktavurderinger kartfestes. Planforslagets konsekvenser for disse skal vurderes. Tiltakets omfang/virkning på bylandskapet visualiseres ved typiske snitt og 3D-illustrasjoner som sammenholdes med bilder av dagens situasjon. Lengdesnitt og illustrasjoner som viser tiltaket sett fra sjøsiden og andre aktuelle utsiktspunkt skal utarbeides. Det skal undersøkes hvordan nye bruer påvirker siktlinjene mot fjorden sett fra Lilleakerveien og Elveveien. Illustrasjoner som belyser tiltakets påvirkning på landskapsbildet, med elv, fjord, kulturmiljø og parklandskap sett i sammenheng skal utarbeides. Det er behov for perspektivskisser fra flere vinkler som visualiserer tiltakets inngrep i kulturmiljøet rundt Sollerud gård og Lysaker bru.

Omfang og konsekvens av tiltaket skal vurderes. Lokalisering, linjeføring, nær- og fjernvirkning, skala, skjemmende inngrep og anleggets møte med byen er viktige stikkord. Avbøtende tiltak skal vurderes og beskrives.

Reiseopplevelse for ulike trafikantgrupper (kjørende/syklende/gående) skal inngå som en tilleggs-vurdering. Reiseopplevelsen skal vurdere om tiltaket totalt sett vil gi bedre eller dårligere reiseopplevelse enn dagens anlegg. Reiseopplevelsen skal sammenlignes med 0-alternativet og kan understøtte konsekvensutredningen eller inngå som et moment under avbøtende tiltak.

3.1.4 Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø og friluftsliv handler om utendørs opphold og fysisk aktivitet i boligområder, byrom, parker og friluftsområder. Temaene nærmiljø og friluftsliv er overlappende og behandles derfor samlet. Analysen av nærmiljø og friluftsliv skal belyse tiltakets virkninger for beboerne i og bruken av det berørte området. Temaet nærmiljø og friluftsliv skal også omhandle barn og unges oppvekstvilkår.

Viktige områder for rekreasjon og friluftsliv i Lysakerområdet er Sollerudstranda og Lysaker brygge. Andre møteplasser er Lysaker stasjon og Lysaker torg. Det går turveger langs begge sider av Lysakerelva som i sin forlengelse møter bryggene på Bærumssiden, og på Oslosiden Sollerud gård og Sollerudstranda. Turvegene og møteplassene danner et sammenhengende nettverk.

Lysaker er et knutepunkt for en rekke sykkeltraseer, og riksveiruten for sykkel mellom Oslo og Asker passerer over Lysakerlokket.

Metode:

Metodikk i henhold til håndbok V712 benyttes. Dagens bruk og bruksfrekvens i området, herunder gang- og sykkelveger, skoleveger, grøntområder- og andre områder for opphold og lek, inkludert aktivitet i stasjonsområdet jernbane/buss/taxi skal kartlegges. Ved vurdering av tiltakets omfang og konsekvens er bruksmuligheter, attraktivitet/opplevelseskvalitet, tilgjengelighet/barrierevirkning, arealbeslag, miljøbelastning (støy- og luftforurensning) og stedsidentitet viktige stikkord. Det skal legges et særskilt fokus på barn og unges interesser samt forholdet for gående og syklende, herunder skoleveger. Avbøtende tiltak skal beskrives.

3.1.5 Naturmangfold

Temaet omhandler naturmangfold knyttet til terrestriske (landjorda), limniske (ferskvann) og marine (brakkvann og saltvann) systemer, inkludert livsbetingelser (vannmiljø, jordmiljø) knyttet til disse. Naturmangfold defineres i henhold til naturmangfoldloven som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold. Virkninger for landskapsmangfold i en konsekvensanalyse behandles under landskapstemaet, for øvrig dekker naturmangfoldtemaet lovens begreper.

Kjente naturverdier på strekningen er i hovedsak knyttet til tidligere registrerte naturtypelokaliteter, se Utsnitt fra Naturbase (2016). Registrerte naturtypelokaliteter i eller nær planområdet er Lysakerelva (1), Vækerødden vest (2) og Tjernsmyr (3). For begge kommunene antas deler av Lysakerelva å kunne bli påvirket av tiltaket. Lokaliteten er verdisatt som viktig (B) i naturbase. Lysakerelva er også et vernet vassdrag som en del av Osломarkvassdragene. I Oslo kommune grenser lokaliteten Vækerødden vest til varslingsområdet og ligger helt inntil nåværende veg. Lokaliteten er tørr kalkfuruskog og verdisatt som viktig (B). I Bærum kommune grenser lokaliteten Tjernsmyr til varslingsområdet i vest.



Figur 29: Utsnitt fra Naturbase (2016). Registrerte naturtypelokaliteter i eller nær planområdet er Lysakerelva (1), Vækerødden vest (2) og Tjernsmyr (3).

Metode:

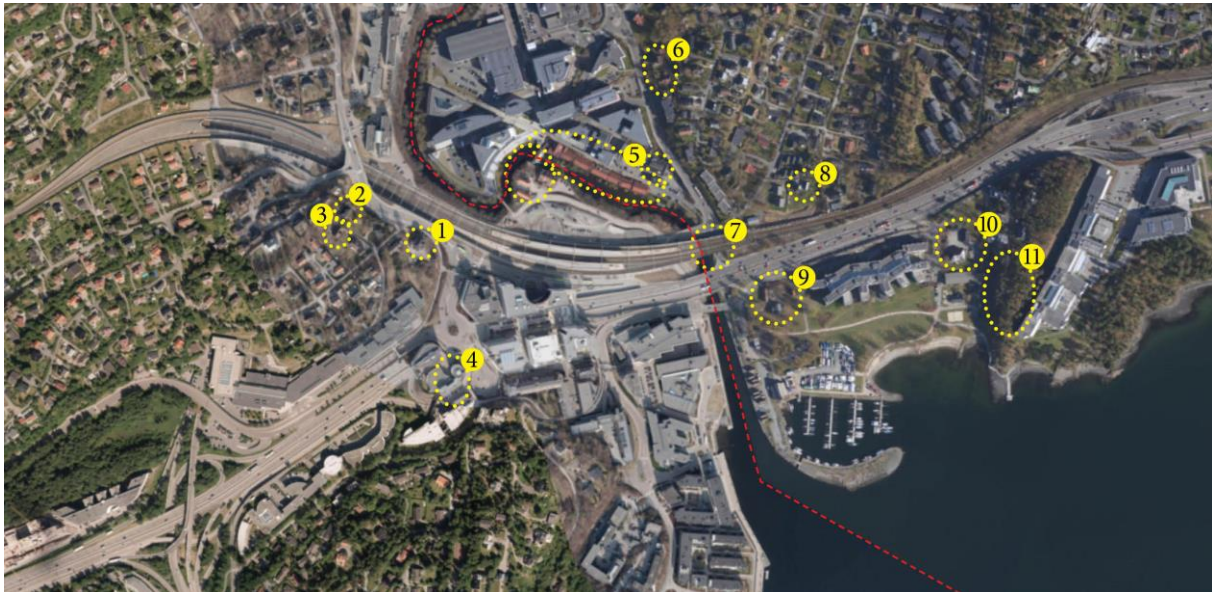
Metodikk i henhold til håndbok V712 benyttes. Verdi, omfang og konsekvenser må belyses for arealbeslag, nærføring, fragmentering av områder og terrengendringer. Det må i planarbeidet legges vekt på å bevare naturlige elvekantsoner så uberørt som mulig, og virkninger for vegetasjon og dyreliv skal vurderes. Barrierevirkninger i områder må belyses og vurderes etter Håndbok V134; Veger og dyreliv. Virkninger av anleggsarbeidene for både vassdrag og strand skal belyses, og avbøtende tiltak vurderes.

3.1.6 Kulturminner og kulturmiljø

Temaet omfatter automatisk fredete kulturminner (kulturminner fra før 1537), nyere tids kulturminner (etter 1537) og kulturmiljøer i området. Kulturminner er knyttet til både bebyggelse og til automatisk fredete arealer og/eller objekter.

Flere kulturminner og bevaringsverdige anlegg ligger i eller nært inntil planområdet. Dette inkluderer Lysaker bru for jernbanen over Lysakerelva. I Oslo kommune ligger også Sollerud gård innenfor

planområdet. For Bærum kommune inngår kulturmiljøet i Solliveien (objekt 1-3 i Figur 30) som allerede er vurdert i planarbeidet for reguleringsplan E18 Lysaker – Ramstadsletta. Dersom planarbeid for Lysaker kollektivknutepunkt medfører endringer for bygningsmiljøet i Solliveien, vil disse vurderingene oppdateres.



Figur 30: Oversikt over kulturminner i eller nært inntil planområdet. Objekt 1 og 3 forutsettes revet i forslag til reguleringsplan for E18 Lysaker-Ramstadsletta. Kulturminnene på kartet er: Solliveien 55 (1), Solliveien 50 (2), Solliveien 48 (3), Klavenesbygget (4), tidligere Lysaker kjemiske fabrikker (5), boliger 1900-1924 (6), Lysaker bru (7), Sollerudveien 1C (8), Sollerud gård (9), Sollerudstranda skole (10) og gravfelt (11).

Metode:

Metodikk i henhold til håndbok V712 benyttes. Kulturmiljøer/kulturminner skal beskrives og kartfestes og verdisettes. Omfang og konsekvens skal vurderes for arealbeslag, nærføring, terrengendring, visuell og funksjonell barrierenvirkning, form og funksjon. Kulturminnets-/miljøets status etter lovverket skal fremgå av beskrivelsen. Videre skal undersøkelsesplikten etter kulturminneloven § 9 oppfylles og ved funn av automatisk fredete kulturminner skal disse registreres. Avbøtende tiltak skal beskrives, herunder vurdering av om berørte bevaringsverdige bygg kan flyttes.

3.1.7 Flom, stormflo, klima- og overvannshåndtering

Størstedelen av planområdet ligger i dag godt over normalvannstanden i Oslofjorden, men deler av området kan bli påvirket ved flom. Det skal beregnes flomnivå i Lysakerelva for 200-årsflom. Konsekvenser for lavtliggende Lilleakervei skal utredes. Stormflo-nivå inklusive havnivåstigning skal baseres på siste gjeldende prognose fra DSB. Avbøtende tiltak skal beskrives.

Bebyggelse, infrastruktur, uterom og grønnstruktur skal tilpasses lokale klimaforhold og fremtidige klimaendringer. Vannmengder, avrenning og tiltak for å sikre lokal overvannshåndtering skal beskrives. Overordnet VA-plan som viser overvannshåndteringen for området skal utarbeides.

3.1.8 Grunnforhold

Grunnforholdene innenfor planområdet er sammensatte med innslag av fyllmasser, marine avsetninger og kalkberg. Forekomsten av marine avsetninger krever at det må gjøres en vurdering av faren for skredhendelser i kvikkleire eller leire med sprøbruddegenskaper i henhold til NVEs veiledere. Mektighet og terrenghelning er faktorer som påvirker potensiale for skred utenfor selve tiltaksområdet.

Grunnforholdene må derfor undersøkes, og det må gjennomføres en geoteknisk vurdering for hvert alternativ som utredes. Avbøtende tiltak skal beskrives.

3.1.9 Teknisk infrastruktur

Innenfor planområdet ligger det omfattende anlegg med ulike typer infrastruktur. Det er trangt og lite tilgjengelige arealer og tiltak som omfattes av planforslaget må anlegges og utbygges tett innpå annen infrastruktur som må være i full drift i anleggsperioden. Det vil være nærføring til både E18, hovedsykkelrute langs E18, jernbanen, overløp fra VEAS-tunnel og planlagt Fornebubane med tverrslag og stasjoner. I tillegg ligger flere adkomstveger nært innpå tiltaket på strekningen, samt kommunaltekniske anlegg, og kabler i grunnen. Kartlegging og vurdering av konsekvenser for teknisk infrastruktur må vurderes.

3.1.10 Lokale og regionale virkninger

Utredningstemaet lokale virkninger omhandler i hvilken grad planforslaget kan utløse kommunenes intensjoner om byutvikling på Lysaker, og hvorvidt tiltaket frigir arealer for byutvikling eller endrer forutsetninger for eksisterende områder. Endringer i tilgjengelighet til eksisterende områder, herunder endringer i tilkoblinger mellom lokalt- og overordnet vegnett, skal vurderes. Det skal vurderes hvorvidt tiltaket reduserer eksisterende barrierer og bidrar til en sammenhengende bystruktur på Lysaker. Utredning av regionale virkninger vil være en vurdering av tiltakets eventuelle bidrag til regionforstørring og mulige endringer i arealbruksmønster og muligheter for endret rutetilbud for kollektivtrafikken.

Tiltakets konsekvenser regionalt og lokalt skal drøftes opp mot planlagt utvikling innen areal- og transport, ved å synliggjøre om tiltaket er i tråd med, uavhengig av, bidrar til, eller er i strid med foreliggende planer. Utredningen av lokale- og regionale virkninger skal drøftes opp mot 0-alternativet.

3.1.11 Bygge- og anleggsperioden

Det skal redegjøres for konsekvenser knyttet til utbygging og fremdrift. For anleggsperioden skal følgende temaer vurderes: støy, luftforurensning, trafikkavvikling for alle trafikantgrupper, anleggstrafikk og tilrigging. Avbøtende tiltak skal vurderes.

3.1.12 Risiko og sårbarhet

Ved utarbeidelsen av planer for utbygning skal det i henhold til plan- og bygningslovens § 4-3 gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som endres som følge av planlagt tiltak. En risiko- og sårbarhetsanalyse tar sikte på å avdekke farer, vurdere hvor alvorlig disse er, samt å foreslå tiltak for å forebygge uønskede hendelser og redusere konsekvenser av disse. Analysen skal gjennomføres basert på krav i NS5814 og rundskriv fra Direktoratet for sikkerhet og beredskap (DSB).

3.2 Metode og fremstilling

3.2.1 Metode

Konsekvensutredningen gjennomføres etter Statens vegvesens håndbok V712

Konsekvensanalyser (2014) for de temaer som er omhandlet i håndboken. Metoden for temaer hvor det ikke er hensiktsmessig å benytte metodikken i Håndbok V712, beskrives for hvert enkelt tema.

Konsekvensutredningen består grovt av følgende deler:

- Del 1 består i å beskrive og vurdere områdets karaktertrekk og verdi for det enkelte tema. Verdien blir fastsatt langs en trinnløs skala som spenner fra liten til stor verdi.
- Del 2 består i å beskrive og vurdere tiltakets omfang (påvirkning). Omfang er en vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for de ulike temaene. Omfanget vurderes mot 0-alternativet som er dagens situasjon inkludert forventet endring i analyseperioden (inkludert vedtatte planer).
- Del 3 består i å kombinere verdien av området og tiltakets omfang for å få den samlede konsekvensvurderingen. Konsekvenser er de fordeler og ulemper et tiltak medfører vurdert opp mot 0-alternativet. Den samlede konsekvensvurderingen vurderes langs en glidende skala fra meget stor positiv konsekvens (++++) til meget stor negativ konsekvens (- - - -).
- Dersom det i konsekvensutredningen avdekkes vesentlige negative konsekvenser av tiltaket, skal det for hvert fagtema beskrives avbøtende tiltak.

Verdi	Ingen verdi	Omfang		
		Liten	Middels	Stor
Stort positivt				Meget stor positiv konsekvens (++++)
				Stor positiv konsekvens (++++)
Middels positivt				Middels positiv konsekvens (++)
				Liten positiv konsekvens (+)
Lite positivt	Intet omfang			Ulbetydelig (0)
Lite negativt				Liten negativ konsekvens (-)
Middels negativt				Middels negativ konsekvens (- -)
				Stor negativ konsekvens (- - -)
Stort negativt				Meget stor negativ konsekvens (- - - -)

Figur 31: Konsekvensvifte jf. Statens vegvesens håndbok V712 (2014). Viften viser hvilken konsekvensgrad tiltaket får når man sammenholder verdi og omfangskriterier for hvert deltema.

3.2.2 Temavis fremstilling av undersøkelser og utredninger

I planprosessen gjennomføres undersøkelser for å avklare hvilke alternativer og varianter som skal gi grunnlag for valg av endelige løsninger. Arbeidet med utvikling av planen fram til omforente løsninger skal dokumenteres i egne arbeidsnotater som beskriver de alternativene løsningene som har vært vurdert, og belyse hvorfor disse er vurdert til å ikke tas med videre.

Konsekvensene av gjennomføring av tiltaket sammenstilles tematisk og baseres på de rapporter, notater og illustrasjoner som er utarbeidet.

Konsekvensene av planalternativet fremstilles i ett samlet dokument der de enkelte undersøkelsene og utredninger dokumenteres.

3.2.3 Statens vegvesen anbefaling

Statens vegvesen skal, med grunnlag i undersøkelsene og utredningene som gjennomføres, komme med en faglig begrunnet anbefaling for valg av planalternativ.

3.3 Videre planprosess og medvirkning

3.3.1 Medvirkning

Statens vegvesen har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles.

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelsen av reguleringsplanen og vil stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet. Medvirkning i planprosessen følger plan- og bygningslovens bestemmelser beskrevet i kapittel 5.

Første offisielle medvirkningsperiode er ved varsel om oppstart av planarbeidet og offentlig ettersyn av planprogrammet. I denne høringsperioden er det særlig viktig å gi innspill knyttet til hvordan planarbeidet skal gjennomføres, slik det beskrives i planprogrammet. I tillegg vil det være relevant å gi konkrete innspill til løsningene og særlige hensyn som bør ivaretas. Det vil i denne perioden bli gjennomført et åpent informasjonsmøte, der det redegjøres nærmere for planens hensikt og prosessen som skal gjennomføres for å komme frem til et konkret planforslag, samt gi svar på spørsmål som stilles i møtet. Møtet vil bli annonsert i Aftenposten, Budstikka og på Statens vegvesens, Bærum og Oslo kommunes hjemmesider.

Vegvesenet vil invitere til en åpen kontordag underveis i planarbeidet. Hensikten med kontordagen er at alle som ønsker kan komme innom kontoret uten timeavtale og få informasjon, diskutere spesifikke problemstillinger eller komme med løsningsforslag i en direkte en-til-en-dialog med Statens vegvesen og deres konsulenter. I tillegg til kontordag vil det bli gjennomført kontaktmøter med direkte berørte parter, organisasjoner og myndigheter, slik som sameier, borettslag, velforeninger, grunneiere, næringsdrivende, bydel og andre offentlige etater, etter behov gjennom hele planprosessen. Både i kontaktmøter og i offentlige informasjonsmøter vil ulike løsninger bli presentert og diskutert underveis i planarbeidet.

Etter høringsperioden skal alle mottatte merknader vurderes og kommenteres, før planprogrammet oppdateres og fastsettes av henholdsvis Bærum og Oslo kommuner.

Neste offisielle medvirkningsperiode er når det foreligger et konkret løsningsforslag til reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning. Forslaget legges ut til offentlig ettersyn i minimum seks uker. I denne høringsperioden er det særlig viktig å gi innspill knyttet til det konkrete planforslaget med de løsningene og konsekvenser som er beskrevet. Det vil bli gjennomført et åpent informasjonsmøte, og åpen kontordag på Lysaker i høringsperioden.

Etter høringsperioden skal alle mottatte merknader vurderes og kommenteres, før planforslaget revideres. Forutsatt at det ikke gjennomføres vesentlige endringer som krever ny høringsperiode, sendes planforslaget til politisk sluttbehandling for vedtak i bystyret i Oslo og i kommunestyret i Bærum.

Offentlige dokumenter fra planarbeidet vil være tilgjengelig på Statens vegvesens nettside www.vegvesen.no/Vegprosjekter, og på Oslo kommunes side www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn, eller på Bærum kommunes nettside www.baerum.kommune.no.

3.3.2 Samarbeid og koordinering

Konsekvensutredningen for vegsystemet vil koordineres med andre pågående planprosesser i området. Oslo kommune, Bærum kommune og Statens vegvesen har et felles ansvar for denne koordineringen.

Planarbeidet skal sees i sammenheng med pågående planprosesser for byutvikling i Lysaker-området, med vekt på utvikling av Lysaker som regionalt kollektivknutepunkt med effektiv fremføring av buss, samt muligheter for ny byutvikling som følge av omlegging og ombygging av trafikkanlegget gjennom området. Viktige grunnlag er mulighetsstudien for Lysaker - fra trafikmaskin til levende by.

Det etableres et samarbeid med Bærum kommune, Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune og Statens vegvesen med en referansegruppe på ledernivå og en samarbeidsgruppe på saksbehandlernivå. I samarbeidsgruppen vil også Ruter, Bane NOR (tidligere Jernbaneverket), Bymiljøetaten, Akershus fylkeskommune og Akershus kollektivterminaler (AKT), delta etter behov. Det legges opp til særmøter med andre sentrale aktører og med andre etater i Oslo kommune.

3.3.3 Planprosess og fremdrift

Planforslaget skal fremmes som en detaljregulering i Oslo og en områderegulering i Bærum, og med tilhørende konsekvensutredning for tiltaket. Før vedtak av planprogrammet vil innkomne merknader vurderes og programmet eventuelt justeres. Oslo kommune og Bærum kommune fastsetter planprogrammet for planarbeidet. Statens vegvesen utarbeider deretter konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen skal være tilpasset plannivået og være relevant for de beslutninger som skal tas. Planforslaget med konsekvensutredning skal beskrive virkninger av tiltaket for miljøet og samfunnet. Virkninger av planen som helhet skal også inngå i vurdering av konsekvensene.

Arbeidet har til hensikt å utvikle en omforent løsning. Samarbeidet organiseres i en referansegruppe på ledernivå med kommunene og Statens vegvesen, og en samarbeidsgruppe på saksbehandlernivå. I samarbeidsgruppen vil også Ruter, Bane NOR (tidligere Jernbaneverket), Akershus fylkeskommune, Bymiljøetaten og Akershus kollektivterminaler (AKT), delta etter behov.

I arbeidet med utvikling av planen vil løsninger og virkninger undersøkes. Prosessen frem til omforent plan vil bestå av jevnlig arbeidsmøter med kommunene og sentrale aktører, samt dialog med interessenter og grunneiere på Lysaker.

Etter utarbeidelse av reguleringsplan med konsekvensutredning vil Statens vegvesen legge dette ut på høring (offentlig ettersyn), før politisk behandling og vedtak av henholdsvis detaljreguleringsplan og områdereguleringsplan.

Planarbeidet er lagt opp med følgende forslag til fremdrift: (se tabell på neste side)

Tabell 1 Forslag til fremdrift for plan- og utredningsarbeidet

Prosess for planprogram og reguleringsplan	Forventet fremdrift
Brev fra Oslo/Bærum kommune: Lysaker kollektivknutepunkt – videre prosess	Desember 2016
Kunngjøring og varsling av oppstart planarbeid med forslag til planprogram	September 2017
Høringsperiode planprogram	September - 23. oktober 2017
Åpent informasjonsmøte	26. september 2017 19.00-21.00
Åpen kontordag	27. september 2017 15.00-19.00
Oversendelse av planprogram til kommunene	November 2017
Fastsettelse av planprogram (Bærum og Oslo)	Februar 2018
Utlegging av reguleringsplan med konsekvensutredning	Høsten 2018
Høringsperiode reguleringsplan med åpne møter	Høsten 2018
Oversendelse planforslag med konsekvensutredning kommunene	Vinteren 2018/2019
Vedtak planforslag (Bærum og Oslo)	Sommeren 2019
Tidsplan for gjennomføring	
Anleggsperiode	2022-2026
Ferdigstillelse	2026

4 REFERANSELISTE

E18 korridoren Lysaker- Slepends kommunedelplan

Reguleringsplan E18 Lysaker -Ramstadsletta med tverrforbindelse Fornebu-Gjønnnes

KVU Oslo-Navet 2017

Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (2015)

Revidert avtale Oslopakke 3 for 2017-2036

Mulighetsstudie Lysaker – fra Trafikkmaskin til levende by 23. januar 2017

VPOR Lysakerbyen (pågående)

Statens vegvesen, 2014. Håndbok V712 Konsekvensanalyser.



Statens vegvesen
Region øst
Prosjektavdeling øst
Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen