

## 5. INNSPILL VED OPPSTART AV PLANARBEID

### 5.1. LISTE OVER INNSPILL

#### Statlige etater

Direktoratet for mineralforvaltning,  
09.09.2015

Jernbaneverket, 29.09.2015

Statens vegvesen, 01.10.2015

Kystverket, 08.10.2015

Akershus fylkeskommune, 29.09.2015

#### Etater/ kommunale virksomheter Oslo

Byantikvaren, 18.09.2015

Vann- og avløpsetaten, 01.10.2015

Ullern bydel, vedtak bydelsutvalg,  
26.10.2015

Sporveien, 22.09.2015

Ruter, 24.09.2015

#### Interesseforeninger, andre aktører

Oslofjord Varme AS, 04.09.2015

Lysakervassdragets Venner, 24.09.2015

#### Velforeninger

Fornebo vel Lagåsen, 30.09.2015

Lysaker vel, 30.09.2015

#### Grunneiere/privatpersoner

Teleplan Eiendom AS/ Norconsult,  
21.09.2015

Lilleakerveien 11/ Svarstad, 27.09.2015

Marstranderveien 2c, Stabekk/ Mikkel  
Nielsen, 29.08.2015

Fornebuvn 50/ EP Fornebuvn 50 ANS,  
29.09.2015

Solliveien 55/ Tom Edvardsen arkitekter,  
01.10.2015

Strandveien 4-8 AS/ FERD Eiendom AS,  
01.10.2015

Drammensveien 288 Klp Eiendom AS,  
01.10.2015

«Faabro» gnr 38/bnr 60 v Mikjel S. Svae,  
12.10.2015

Lilleakerveien 23/25 v Kluge, 30.10.2015

### 5.2. SAMMENDRAG AV INNSPILL MED KOMMENTARER

*Innspillene er kommentert ved Bærum kommune og Plan- og bygningsetaten i Oslo.*

#### Direktoratet for mineralforvaltning

Planen berører ikke mineralressurser og DMF har ingen merknader.

*Kommentar: OK*

#### Jernbaneverket

Lysaker stasjon er viktig lokalt, regionalt og nasjonalt og det foregår parallelle prosesser for buss, tog og metro som alle styrker Lysaker stasjons rolle som knutepunkt. Utvidelse av stasjonen innebærer innføring av et nytt dobbeltspor, og det er fremmet innsigelse mot de deler av områderegulering for Fornebubanen som ikke muliggjør seks spor ved Lysaker.

*Kommentar: VPOR for Lysaker kommer ikke i konflikt med Jernbaneverkets planlagte utvidelse. I planarbeidet til VPOR legges det imidlertid vekt på stedsutvikling som innebærer blant annet at stasjonsområdet ønskes inkorporert som en del av byen Lysaker.*

#### Statens vegvesen

Utforming av Lysaker stasjon skal bidra til at veksten i persontransport tas med kollektiv, sykkel og gange. VPOR er ikke egnet for å skape forutsigbarhet og det anbefales at kommunedelplan eller områderegulering brukes. Trafikkanalyser må ligge til grunn for planarbeidet, konsekvenser for vegnettet må avklares ved omlegging og stenging av veier. Prioritering av myke trafikanter, tilrettelegging for høy utnyttelse ved kollektivpunktet og fortsatt restriktiv parkeringspolitikk støttes. Det må utarbeides støy- og luftutredninger for lokalisering av støyfølsom bebyggelse.

*Kommentar: I utvikling av Lysakerbyen legges det vekt på gode samferdselsårer for myke trafikanter, transformasjon av eksisterende næringsområder til også blandede funksjoner.*

*Til bruken av VPOR som planverktøy i Oslo anses VPOR som et velegnet verktøy i arbeidet med å få planlagt og gjennomført en sammenhengende og hensiktsmessig teknisk og grønn infrastruktur i transformasjonsområder, og ikke til hinder for påfølgende detaljreguleringer som binder arealbruken.*

### **Kystverket**

Kystverket ser at sjøområdene inngår i planen og ber om at planforslaget oversendes før vedtak.

*Kommentar: Det legges vekt på gode turveier langs Lysakerelva og frem til Godthåp, ytterst mot fjorden, der det igjen er gode turforbindeleser både mot Bestum i Oslo og mot Fornebu i Bærum.*

### **Akershus fylkeskommune**

Fylkesrådmannen er positiv til planarbeidet og at det legges til rette for gode trafikksikre løsninger for myke trafikanter og minner om at fylkeskommunen har en tilskuddsordning der kommuner i Akershus kan søke om midler til by- tettstedsutvikling.

*Kommentar: Tas til etterretning*

### **Byantikvaren**

Det vises til automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. Omfanget av §9-registreringer vil først fastsettes når det utarbeides forslag til område- eller detaljplaner. Fra nyere tid er ikke alle kulturminner registrert og dette forutsettes gjennomført. Byantikvaren forutsetter at planarbeidet tar hensyn til bebyggelse mht høyder, volumer, bebyggelsesmønster samt Bygdøys fredete kulturmiljø (Killingen). Det forutsettes at strandlinjen opprettholdes uten utfyllinger.

*Kommentar: Tas til etterretning*

### **Vann- og avløpsetaten**

Etaten har gjort en utredning av sine behov for ledningsnett og tas opp i samarbeidsgruppen rundt VPOR Lysakerbyen.

*Kommentar: Tas til etterretning*

### **Ullern bydelsutvalg**

«Mulighetsstudien for Vækerø/Sollerud/Lilleaker del 1 og 2 er bydelens innspill til oppstart av arbeidet med en veiledende plan for offentlige rom i Lysakerbyen med følgende tillegg: Sosial infrastruktur må understøtte den utviklingen som vil komme i bydel Ullern. Herunder må prognoser innarbeides og ivaretas av skolebehovsplanen. Byggetillatelser må holdes tilbake om tiltak for å ivareta sosial infrastruktur ikke er tilstrekkelig ivaretatt.» (Enstemmig vedtak 22.10.2015)

*Kommentar: Følges opp av Oslo kommune og i påfølgende detaljreguleringer i form av rekkefølgebestemmelser.*

### **Sporveien Oslo AS**

Ny banestruktur må være på plass før utvikling av bolig- og næringsarealer og henge sammen med infrastruktur innenfor og utenfor planområdet.

*Kommentar: Ytre områder av Lysakerbyen, som Lilleaker og Godthåp samt Teleplan henger ikke nødvendigvis sammen med utvikling av ny banestruktur.*

### **Ruter AS**

Lysaker preges av mangelfull tilrettelegging for kollektivtrafikken. En moderne stasjon men det mangler god forbindelse til østgående busser. Oppstillingsareal for busser mangler og ingen bussrute kan starte på Lysaker. Knutepunktet må tillegges stor vekt i utformingen av Lysaker og det arbeides med utvidelse til 6 spor på stasjonen og underjordisk metrostasjon.

*Kommentar: Planprogrammet for Lysaker knutepunkt har fulgt opp disse tema.*

### **Oslofjord Varme AS**

Oslofjord Varme AS drifter anlegg for fjernvarme og -kjøling i området og har infrastruktur som kan bli berørt og ønsker å delta i planprosessen.

*Kommentar: Tas til etterretning*

## Lysakervassdragets Venner

Foreningen tar avstand fra begrepet Lysakerbyen og minner om at det viktigste landskaps-elementet, elva, ikke er bymessig. Elvas naturlige kantsoner er viktige både for rensing og utveksling av vann og som tilgjengelig for allmennheten. Steinsetting av bredden svekker elva som naturkorridor. Kantvegetasjon er viktig for fiskearter som har gyte- og oppvekstområder. Inngrep langs elvebredden er brudd på vannressurslovens § 11, men det har skjedd flere steder: ved Lilleakerveien 4 hvor kantsonen er steinsatt og uten vegetasjonsbelte. Ved Lilleakerveien 6 er det anlagt voller og lagt fyllmasser tett ved bredden istedenfor å gi plass og kapasitet til høy vannføring. Ved Mølledammen er det satt opp en steinmur som tvinger flomvann mot elvas sørlige bredd. Overløpet i demningen ved Mølledammen bør senkes, fjerning av demningen og gjenoppsetting av den naturlige fossen kan vurderes. Tap av vannspeilet og av demningen som kulturminne gjør at gjenvunne kantarealer kan utvikles med turvei og vegetasjonsbelte. Foran Vollsveien 13 H-I-J er elvekanten steinsatt med gressplen som eneste kantvegetasjon. Metrostasjon forutsetter inngrep i elvas kantsoner, særlig alt 2, noe som er totalt ødeleggende for sjørret- og lakselva. Det pekes på manglende turveistrekninger på Bærumssida og at turveier på Oslosida bør være gruslagt og ha trær på begge sider, ikke asfaltert som i dag. Foreningen har videre bemerkninger om sykkel på turveier, lys ved undergangen under E18 og jernbanen samt om småbåthavn bak molo ved elvas munning. Et notat om Lysakerelvas kantsoner er vedlagt.

*Kommentar: I VPOR er bevaring av kantsonen til Lysakerelva lagt spesielt vekt på. Det planlegges flere broer over elva og turveier langs begge sider av elva der det er naturlig.*

## Fornebo Vel Lagåsen

Stiller seg uforstående til at grensen for VPOR går inn på kulturmiljøet Lagåsens verneområde. Ber om at avgrensningen følger allerede etablert næringsområde og ikke innlemmer Teleplan og Fornebuveien.

Småhusområdet må ikke kapsles inn av høye næringsbygg og det foreslås et hensynsområde med maks 4-5 etasjer. Støyskjerming er viktig og det ønskes minst mulig hull i bygningsmassen langs Fornebuveien og utvidelse av støyskjerming langs E18. For å ivareta myke trafikanter bør det deles opp tydeligere mellom gang- og sykkelveier. Sykkelvei over Lysakerlokket må forbedres for at syklister ikke skal velge alternative ruter. Bakken foran Dicks vei 4 og 6 bør beholdes gående pga jevnlig ulykker. Forslag om forbedret kjøremønster: Vollsveien – CC Vest, Storebrandbygget – Fornebuavkjørsel, Ring 3 – nordover E18, E18 nordfra – Lysakerlokket.

*Kommentar: Av hensyn til kommende byutvikling omfatter planavgrensningen arealer som skal gi en bedre sammenbinding mellom Lysaker og Fornebu.*

## Lysaker vel

Foreningen vil gjerne holdes informert om arbeidet med VPOR.

*Kommentar: Tas til etterretning. Velet deltok ved workshop i 2015.*

## Teleplan Eiendom AS (ved Norconsult AS)

Planområdet synes å omfatte Fornebuveien, men ikke tilgrensende områder som også bør inkluderes. Planområdet foreslås utvidet.

*Kommentar: Planområdet tar med seg Teleplanlokket med omgivelser. Forbindelsen til Teleplan fra Lysaker er en viktig sykkel/gangforbindelse som ønskes styrket.*

## Lilleakerveien 11 (ved Reidunn Svarstad)

En streng parkeringsnorm lå til grunn da kontorbyggene ble etablert. Følgelig brukes veiene øst for CC Vest til parkering for arbeidstakere, noe som gir dårlig framkommelighet. Parkeringssituasjonen i boligområdene bør vurderes og begrenses og Bestumveien bør stenges for tyngre kjøretøyer.

*Kommentar: Gjeldende kommuneplan og nye midlertidige retningslinjer for parkering i påvente*

av revidert parkeringsnorm, legger begge føringer for lav parkeringsandel.

### **Mikkel Nielsen, Marstranderveien 2c**

Viser til at private grunneiere blir berørt og ber om at det arrangeres informasjonsmøte som redegjør for formål med planprosessen, framdrift, næringsinteresser og medvirkning, tilsvarende hva Jernbaneverket gjorde ved utbygging av nytt dobbeltspor.

*Kommentar: Møte avholdes ved høring av VPOR. Workshop juni 2015 favnet en rekke berørte parter.*

### **Fornebuveien 50/EP Fornebuveien 50 ANS (ved Marlow arkitekter AS)**

Ber om å bli orientert om videre arbeid.

*Kommentar: OK*

### **Solliveien 55 (ved Tom Edvardsen arkitekter)**

Har planforslag til et kontorbygg på eiendommen og evt naboeiendommen og ønsker å bli holdt informert om planarbeidet for å spille inn forslag på rett tidspunkt i planarbeidet.

*Kommentar: OK*

### **Strandveien 4-8-10/Ferd Eiendom AS**

Det planlegges høyhus på eiendommene som er de mest sentrale og best beliggende. I ideprosjektet «Lysaker tårn» er det lagt inn publikumsrettet førsteetasje som inviterer forgjengere inn og mellom byggene for å komme raskest mulig til buss, tog og bane. Er positive til utviklingsplanene og videre dialog.

*Kommentar: Det er utarbeidet mulighetsstudie for både Lysakerbyen og Lysaker knutepunkt. Gode forbindelser til stasjonen og bussterminalen fra alle kanter er et sentralt tema i begge studiene.*

### **Drammensveien 288/KLP Eiendom AS**

Peker på trafiksikkerhetsutfordringer knyttet til sykkeltrafikken som krysser veien ned til garasjen og utkjøringen fra

Drammensveien 288. Gang- og sykkelstien fra Sollerud til Lysaker langs E18 er farlig og utrivelig for fotgjengere og det foreslås løsninger, da det ikke er lett å være bilist her.

*Kommentar: Ny hovedsykkelveiforbindelse er planlagt på vestsiden av E 18. Denne fanger opp ev syklistene som bruker garasjen i dag.*

### **«Faabro» gnr 38, bnr 60 ved Mikjel Syver Svae**

Eiendommen er utnyttet med bare en bolig og det formodes at det er mulig å øke utnyttelsen og ber om å bli tatt med i planprosessen.

*Kommentar: Tas til etterretning*

### **Lilleakerveien 23 og 25 (ved Kluge Advokatfirma)**

Eierne er positive til helhetlig utvikling av Lysakerbyen men ønsker som Statens vegvesen at det lages en juridisk bindende plan. Er bekymret for at krav til veiopparbeidelse i S-4667 og PBE bes derfor å påse at planarbeidet koordineres for å finne fremtidsrettede infrastrukturtiltak. Grunneierne bør involveres og ulike tiltaks kostnader bør synliggjøres og det bør redegjøres for rekkefølge og gjennomføring.

*Kommentar: VPOR - veiledende plan for offentlige rom er nettopp et planverktøy som tar sikte på å koordinere tiltak og fordele infrastrukturkostnader på en rimelig måte mellom utbyggere og offentlige gjennom en forhandlingsprosess.*