

Liste over innspill - VPOR Lysakerbyen

I høringsperioden fra 20. november 2017 til 5. februar 2018 kom det inn 61 innspill til VPOR. Som følge av disse innspillene er det gjort enkelte endringer i planen.

Statlige instanser

Akershus fylkeskommune, 05.02.2018
Fiskeridirektoratet, 30.11.2017
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, 05.02.2018
Jernbaneverket/ Bane NOR, 02.01.2018
Kystverket, 21.12.2017
Norges vassdrags- og energidirektorat Region øst, 21.11.2017
Statens jernbanetilsyn, 07.12.2017
Statens vegvesen, 05.02.2018

Etater/ kommunale virksomheter

Ruter, 12.12.2017
Brann- og redningsetaten, 27.11.2017
Byantikvaren, 05.02.2018
Bymiljøetaten, 07.02.2018
Byrådsavdeling for oppvekst og kunnskap; bestillerenhet for barnehager, 29.11.2017
Eiendoms- og byfornyelsesetaten, 03.02.2018
Renovasjonsetaten, 02.02.2018
Sporveien, 05.02.2018
Ullern bydel/ vedtak bydelsutvalg, 19.12.2017/ 14.02.2018
Vann- og avløpsetaten, 01.02.2018

Interesseforeninger, andre aktører

Lysakerelva fiskerlag, 17.11.2017
Lysakervassdragets venner, 19.01.2018
Redningsselskapet, 05.02.2018
Sollerud båtforening, 30.01.2018
Brukerrådet for fisk, Bærum, 05.02.2018
Bærum natur- og friluftsråd, 04.02.2018

Velforeninger

Lysakerbyen Næringsvel, 05.02.2018
Lysaker vel, 05.02.2018
Sollerud vel, 04.02.2018
Ullern, Røa og Bygdøy historielag, 30.01.2018
Vestveien vel, 04.02.2018
Fornebo vel Lagåsen, 02.02.2018

Grunneiere/privatpersoner

Mustad Eiendom/ Civitas, 01.02.2018
Furulund sameie, 05.02.2018
Hugo Andre Gomes de Magalhaes Passos (Slemdalsveien 63A/ Slemdal), 30.11.2017
Kenneth Holand (Hans Nordahls gate 70/ Storo), 20.12.2017
Kirkehaugsveien 1A, G. Skuggedal, 03.12.2017
Lilleakerveien 7, 9, 9B v Vidar Pedersen 05.02.2018
Lilleakerveien 11/ Svarstad v Ræder, 05.02.2018

Lilleakerveien 27/ Ro Sommernes advokatfirma DA, 15.01.2018
Sollerudveien 2 sameie, 05.02.2018
Sollerudveien 4/ Ingrid Appelbom Karsten, 01.12.2017
Sollerudveien 8B/ Louis Pilon Ulving Todsén, 27.11.2018
Arnstein Arnebergs vei 1-17, Arnstein og Eilif boligsameier, 5.2.2018
Continuum Property, 07.01.2018
Furuvik AS gnr 41/bnr 27, Anne Holta, 16.01.2018
Lysaker torg 35/ 45, KLP Eiendom AS, 02.01.2018
Skogsvingen 17, Ritu og Atul Rampal, 5.2.2018
Bakke Engineering AS/Solliveien 46 v Jens A. Bakke, 27.11.2017/ 01.02.2018/ 02.02.2018/ 05.02.2018
Solliveien 48, Torgeir Bakke, 25.1.2018
Solliveien 55, Tom Edvardsen arkitekter, 02.02.2018
Strandveien 4-8, 10 AS/ FERD Eiendom AS v Spor arkitekter, 05.02.2018
Strandveien 18/ DNB, 02.02.2018
Strandveien 20 v Spor arkitekter, 05.02.2018
Standveien 50, Sameiet Godthaap (Lysakerfjorden), 31.1.2018
Strandveien 54, v Per W. Schive og Kristine Walberg, 15.01.2018
Teleplan Eiendom/Norconsult, 15.01.2018
Fridtjof Nansens vei 1-3 v Borge forvaltning, 12.02.2018
Marstranderveien 4b, Gunhild og Fredrik Skyberg, 05.03.2018

Akershus fylkeskommune

Fylkesrådmannen mener VPOR er et godt interkommunalt arbeid for å sikre god og bærekraftig byutvikling på Lysaker. Satsingen på parker, turveier og rekreasjonsområder er i tråd med Aktivitetsløftet, regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv.

Vekstgrensen i KPs arealdel og VPOR-avgrensingen samsvarer ikke. Avgrensning av Lysakerbyen bør standardiseres. Anbefaler å fastsette felles parkeringsnorm for området.

Savner oversiktskart som viser alle kulturminnene omtalt i kulturminne-rapporten. Kulturminner i elven bør med i kartene.

Selv om noen kulturminner ikke har nasjonal verdi fordi de f.eks. er endret eller deler er revet, er det her svært viktig å ta vare på de få kulturhistoriske elementer som er igjen. Anbefaler at byrom tilknyttes kulturhistoriske miljøer som også forbindes med andre attraksjoner.

Fylkesrådmannen sterkt uenig i vurdering av arbeiderboliger nær Møllebygningen. Innsigelse aktuelt om senere planer foreslår å rive kulturminner med nasjonal eller regional interesse.

Kommentar: Vekstgrensen ble vedtatt i kommuneplanens strategiske del 4.4.2018. Planavgrensning i VPOR ble laget på et tidligere tidspunkt, og omfatter også områder som ikke skal være en del av det tette byområdet i Lysakerbyen.

VPOR forholder seg til at det er ulike politiske føringer for parkering i kommunene. Bærum har i forbindelse med kommuneplanen nylig vedtatt ny parkeringsnorm. Ny norm er også til politisk behandling i Oslo.

Kulturminner rapporten endres: Fortsatt bevaring av trehusene ved Møllebygningen anbefales. Nye kulturminnekart utarbeides ikke. Viser til stedsanalysen og hovedkart VPOR.

Fiskeridirektoratet

Ingen merknader til planen

Kommentar: Tas til orientering

Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Ingen konkrete merknader til forslaget. Viser til Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene av 1. mars 2017.

Kommentar: Tas til orientering

Bane NOR

Bane NOR som jernbanemyndighet har følgende merknader: Lysaker stasjon er et viktig kollektivknutepunkt. Utformingen av de offentlige rommene må ikke hindre effektiv drift av stasjonsområdet. Eierskapsforhold og driftsansvar bør avklares tidlig.

Etterlyser vurderinger av sikkerhet, både mht evakuering og terror, som del av grunnlaget for lokalisering og utforming av de offentlige arealene.

Positivt at det legges til rette for to nye jernbanespor med plattform på Lysaker, i tråd med KVV Oslo-Navet. VPOR anses ikke å være i konflikt med et ev. tredje nytt spor Lysaker- Stabekk.

Bane NOR som grunneier har følgende merknader: Planen må gi rom for videreutvikling av Bane NORs eiendommer i planområdet.

Kommentar: Innspill må ivaretas i reguleringsplanprosessene.

Kystverket

Ingen vesentlige merknader til planforslaget.

Kommentar: Tas til orientering

Norges vassdrags- og energidirektorat Region øst (NVE)

NVE har ikke hatt kapasitet til å behandle VPOR Lysakerbyen. Viser til vedlagt sjekklister og brev av 29.09.2017 : «NVEs bistand og verktøy i arealplanleggingen». Reguleringsplaner for vassdrag der allmenne interesser kan bli berørt må alltid sendes NVE for vurdering.

Kommentar: Flomfare og tiltak for å forebygge flom-skader er utdypet i VPOR etter høring. Dette er viktige tema i reguleringsplaner for arealer langs elva.

Statens jernbanetilsyn

Store trafikk-knutepunkter kan være mål for terror. Tilsynet viser til sikrings-forskriften for jernbane og T-bane, som stiller krav til risikoanalyser, sikring og beredskap.

Foreslår at Bane NOR og Sporveien involveres i videre planarbeid, slik at temaet sikring av knutepunktet, inklusive Fornebubanen, behandles koordinert. Rømning må kunne skje sikkert og effektivt og redningsetatene må ha gode beredskapsadkomster.

Kommentar: I reguleringsplanarbeid for Lysaker knutepunkt m.fl. må aktuelle etater delta slik at planer koordineres. I nevnte reguleringsplans ROS-analyse må temaene sikring mot terror, rømningsveier og beredskapsadkomster utredes. Nødvendige tiltak må inngå i planer og prosjektering.

Statens vegvesen region øst (SVRØ)

SVRØ støtter formålet i VPOR, men prioriterer utviklingen av Lysaker som kollektivknutepunkt foran byutviklingen.

E18-prosjektet må kunne gjennomføres som planlagt. Prinsippet å bygge veier om til gater kan være gjennomførbart på små og mindre veger. Andre hensyn må vektlegges for riks- og fylkesveger. Omlegging av bl.a. Vollsveien som også er foreslått i mulighetsstudien for Lysaker kollektivknutepunkt, er mer komplisert og sammensatt enn hva en VPOR kan gi retningslinjer om.

SVRØ mener Oslo og Bærum kommuners parkeringsnormer må samordnes for Lysaker, og forutsetter at Oslo kommunes parkeringsnorm benyttes.

Kommentar: Kommunene viser til pågående prosesser for knutepunktet. Vi har forståelse for at kompromissløsninger er nødvendige for også å ivareta fremkommelighet, trafikkavvikling og trafiksikkerhet. Det er imidlertid viktig å minne om at utvikling av attraktive bysentre og effektiv arealbruk i områder som Lysaker er et sentralt element i både statlig og regional areal- og transportpolitikk.

Gate-prinsippet i VPOR er grunnleggende for å utvikle veier til gater som tilrettelegger for byliv og prioriterer myke trafikanter. Det er også i tråd med nasjonale mål for både klima og folkehelse å redusere bruken av privatbil

VPOR forholder seg til at det er ulike politiske føringer for parkering i kommunene. Bærum har i forbindelse med kommuneplanen nylig vedtatt ny parkeringsnorm og ny norm i Oslo er nært forestående.

Ruter

Støtter en fremtidsrettet utvikling av Lysaker med kollektivknutepunktet som tyngdepunkt. Viser til behov for mer arealer til regulering av busser for å redusere busstrafikken inn mot Oslo.

Kommentar: Arealbehov avklares i eget reguleringsplanarbeid for ny bussterminal.

Brann- og redningsetaten

Dimensjonering av adkomster og oppstillingsarealer må følge kommunal veileder og TEK 17 for å sikre tilgang ved brann og redning, også under anleggsperioder.

Kommentar: Behov og dimensjonering må avklares nærmere ved detaljregulering og prosjektering.

Byantikvaren

Byantikvaren er i hovedsak positiv til det foreslåtte grepet for offentlige rom. Kulturminnene er verdifulle for Lysaker og bør komme tydeligere frem i VPOR. Byantikvaren har registrert nye kulturminner som vurderes oppført på gul liste. Dette gjelder villabebyggelse og mur langs Lilleakerveien 7, 9, 11, 19 og Kirkehaugveien 6B, 8 og 10. Elva er viktig for opplevelsen av kulturmiljøene. Fosser bør ikke belyses og uterom, broer, trapper og ramper nær elva bør ha en nedtonet utforming. Utbygging og utfyllinger i fjorden frarådes av hensyn til Sollerud gård, mulig nye barrierenvirkninger mot fjorden og forholdet til Bygdøy og Killingen.

Det bør vurderes om sentrumsstrengen kan utvides sørover langs Lilleakerveien og tilknyttes trehusrekka i Lilleakerveien 2. Byantikvaren fraråder krav til åpne fasader for bevaringsverdige bygninger. Kommuneplanens høye arealutnyttelse kan redusere eksisterende kvaliteter og krever særlige studier av høyder og utnyttelse for nye tiltak, også ved Lilleaker og Sollerud brygge. Arkeologiske registreringer er aktuelt innen området og omfang bør avklares ved detaljregulering.

Kommentar: VPOR har synliggjort verneverdiene bedre både for elv og kulturminner gjennom tekst og bilder. Forøvrig foreligger utfyllende notat om kulturminnene som vedlegg til planen.

VPOR legger ikke opp til en fysisk endring av bevaringsverdige fasader. Siden samlebetegnelsen «åpne fasader» ønskes opprettholdt også for verneverdige bygninger, er tekst i kapittel 3.5.14 presisert og kart på side 46 noe justert for å unngå misforståelser.

Omfang av arkeologiske undersøkelser og andre aktuelle utredningstemaer må avklares ved senere detaljregulering.

Bymiljøetaten

Etterlyser flere presiseringer og mer entydig begrepsbruk, blant annet for klarere definisjon av offentlighet, hvilke offentlige rom som skal reguleres offentlig og forholdet til skjøtsel og forvaltning.

En sammenhengende kantvegetasjon langs elva må sikres og tiltak som broer og andre inngrep må gjøres skånsomme. Det må avsettes arealer til snølagring lokalt, men slik at vannkvaliteten i elva ikke forringes. Gode løsninger for sykkel må være mer entydig avklarte.

Bymiljøetatens ansvar for gjennomføring av tiltak i VPOR må avklares. Etaten har ansvar for å regulere et maritimt senter på Sollerud, som forutsetter utfyllinger i fjorden. Senteret skal både gi tilgang til fjorden for allmennheten og videreutvikle sjøbaserte fritidsaktiviteter. Gatetiltakene i VPOR for Lilleakerveien må tilpasses i bredde til stedlige forhold og nært forestående opparbeidelse ved Lilleaker.

Kommentar: VPOR forutsetter at alle uterom avsatt i planen er offentlig tilgjengelige. Hvilke som skal reguleres offentlig avklares i de påfølgende reguleringsplanene. Som hovedregel skal arealer som har interesse for byen eller hele bydelen reguleres til offentlig formål, dette i tråd med innspill fra Bymiljøetaten. Areal skal da overdras til kommunen for drift og forvaltning.

VPOR legger til rette for nytt båttopplag/ småbåthavn på Sollerud, som planene for et maritimt senter på samme sted må forholde seg til. Bymiljøetaten har fått ansvar for å gjennomføre KVV for erstatning av båttopplagsplasser og småbåtplasser i Bestumkilen.

Øvrige detaljerte tilbakemeldinger er innarbeidet i VPOR.

Byrådsavdeling for oppvekst og kunnskap; bestillerenhet for barnehager

Behov for nye barnehager må innpasses ved planlegging av nye boligområder, fortrinnsvis på egne tomter, nær friområder og offentlig transporttilbud. I bydelen er det behov for én 4-avdelings barnehage pr 500-600 boliger.

Kommentar: Det er krav til nye barnehageplasser i kommuneplanen (Oslo) og arealer må avsettes ved fremtidige reguleringer.

Eiendoms- og byfornyelsesetaten

Oslo kommune har flere eiendommer i planområdet, blant annet Lilleakerveien, Sollerud friområde og Sollerud skole og gård. Løsninger for Sollerud må ikke hindre gjennomføring av mulige utfyllinger og relokalisering av dagens småbåthavn/-opplag på Sjølyst.

Med tanke på fremtidige grunneierbidrag vil EBY utarbeide en kostnadsberegning av tiltakene i VPOR basert på en potensiell utnyttelse for området.

Kommentar: I påvente av kommende reguleringsplaner vil det være aktuelt å vurdere potensiell utnyttelse. Løsninger for Sollerud må avklares ved senere utrednings- og reguleringsplanarbeid.

Renovasjonsetaten

Det må tidlig avsettes arealer for godt integrerte løsninger for avfallshåndtering og kildesortering.

Kommentar: Det støttes at behov må tidlig avklares, både for byggeprosjekter og offentlige rom.

Sporveien

Lilleakerbanen er forstadsbane og kryssing av Lilleakerveien krever særskilt sikkerhetsfokus. En gateløsning er å foretrekke fremfor åpen torg/møteplass. Lilleakerveien 33 er i Sporveiens eie og planforslag med bebyggelse ønskes fremfor grøntareal for det i dag uregulerte arealet.

Kommentar: Lilleakerveien nord for kryssområdet er vist som viktig forbindelse ut av planområdet. Mer detaljert utforming av gaten og tilliggende møteplasser avklares ved detaljprosjektering. Lilleakerveien 33 er i VPOR avsatt til offentlig rom, i tråd med vedtatt kommunedelplan for torg og møteplasser.

Ullern bydel/ vedtak bydelsutvalg

Bydelen stiller seg positive til VPOR, men reagerer på planens forskjønnende språkbruk når det gjelder nærværet av tung trafikk tilhørende jernbane, motorvei og bussterminal. Særskilt er planene om en hevet E 18 gjennom Lysaker i to plan til bekymring, både som visuell barriere og grunnet økt støy. Omfang av planlagte tiltak innebærer store utfordringer for beboere i området over tid. En samlet oversikt over planlagt utbygging og en plan for fortløpende informasjon ønskes forelagt beboere. Begrepet «bymessig utvikling» må konkretiseres for etablerte boligområder.

Kommentar: Statens vegvesen, Bane NOR og Oslo og Bærum kommuner har alle et ansvar for koordinering av tiltak og informasjon om disse. Innspill til alternative utredningsløsninger for ny bussterminal og hevet E18 vil tas til vurdering i forbindelse med fastsettelse av eget planprogram for detaljregulering av tiltakene.

Vann- og avløpsetaten

Løsninger for håndtering av overvann er vist godt i planen. Etaten ber om at det utarbeides en veiledende plan for koordinering av teknisk infrastruktur og overvannsløsninger (VPKL). Det er behov for oppgradering av vann- og avløpsledninger langs Lilleakerveien, koordinert med VPOR og for eiendommer tilhørende Mustad Eiendom. Anlegg ved Sollerud må tas hensyn til ved utbygging av E18 og kollektivknutepunktet.

Kommentar: Innspill tas til etterretning.

Lysakerelva fiskerlag

Lysakerelvas fiskerlag som arbeider for å styrke lokale stammer av laks og sjøørret, er godt fornøyd med at KDP for Lysakervassdraget er brukt som grunnlag for det blå/grønne i VPOR.

Oppløser at gytegrus i 2016 ble lagt ut noen meter oppstrøms for gangbrua som fører til CC-vest. Dette må nå regnes som et viktig gyteområde. Inntil 40 000 yngel av laks og sjøørret er tillatt satt ut ovenfor Granfossen. Dette er nå et viktig oppvekstområde for laksefisk.

Laks og sjøørret som spretter i fossene eller sloss på gytegrunnene gir positive opplevelser til mange flere enn sportsfiskerne.

Kommentar: De nevnte gyte- og oppvekstområdene er lagt inn i elvekart og tilhørende tegnforklaring på side 26.

Lysakervassdragets venner (LvV)

Uttaler seg også på vegne av Bærum Elveforum og Oslo Elveforum, samt Bærum Natur- og friluftsråd og Naturvernforbundet i Bærum.

Mener kvaliteten på planforslaget preges av at lokalbefolkning og interesse-organisasjoner ikke er blitt innkalt til rådslaging siden 2015. Mener det vises mangelfull forståelse av lovene og direktivene som styrer vannforvaltning i Norge, f.eks. Vannressursloven. Planen refererer ikke til Naturmangfoldloven eller Forurensningsloven.

De større vassdragene er uerstattelige naturinnslag i byggesonen i Oslo og Bærum. De er samtidig utsatt fordi tidligere forvaltningsregimer har betraktet dem som farlige eller uskjønne. Lysakerelva er ikke bare et arkitektonisk element; vassdraget er et moderat påvirket, men levende miljø som kommunene er forpliktet til å forbedre etter århundrer med menneskelige inngrep.

Hevder at VPOR foreslår nye bruer og bygninger tett innpå som ifølge Naturvernorganisasjonene nærmest utradrer vegetasjonsbeltet langs elva. Etterlyser klare bestemmelser og prinsipper for fastsettelse av byggeavstander samt andre elvebeskyttende og -forbedrende tiltak. Konsekvensene for laks og sjøørret er ikke nevnt i planen.

Elvas behov er definert av naturkrefter. Naturvern- og friluftorganisasjonene mener utbyggingen må tilpasse seg elvas og elvemiljøets premisser for livsvilkår og plass. Slik planen nå er lagt opp, er det elva som må tilpasse seg bygninger og infrastruktur. Med dagens flomregime og forventet klimautvikling vil dette bære galt avsted. Planen burde vise til konsekvensene av kraftige flommer for bygninger og infrastruktur. Tidligere flomsletter blir ikke rehabilitert. Dagens flomsletter blir ytterligere nedbygget. Lysakerelva blir mer kanalisert og innsnevret. Alt dette medfører større vannhastigheter og kraftigere utgravinger, og dermed større fare for oversvømmelser for nedstrøms eiendommer.

Flomfaren på Granfoss er inntegnet på kart (på s.9), mens flomfaren på den like utsatte sletta ved Lilleakerveien 4 er uteglemt. I en annen plansak påstår Mustad Eiendom at det eksisterer flomberegninger for denne tomten, uten å presentere disse. Vi viser til at NVE i sin høringsuttalelse etterlyser en faglig holdbar presentasjon av flomfaren. Tross dette omtales disse utsatte arealer som transformasjonsområder med tett bebyggelse.

LvV og elveforumene mener høringsforslaget er for upålitelig vassdragsfaglig sett til å kunne være retningsgivende for bindende vedtak. LvV og elveforumene stiller gjerne med nødvendig vassdragsfaglig ekspertise og lokalkunnskap i en revurderingsprosess.

Naturvern- og friluftorganisasjonene ser problemer i forhold til grøntområder, turveier og folks bruk av hele området. Sollerudstranda er et svært viktig rekreasjonsområde for beboere på begge sider av elva. Området må gis sterkt vern og tilgangen må bevares ev. forbedres. For syklistene er det ved knutepunktet viktig å skille mellom transportsyklister med behov for planfrie kryss, god og trygg sykkelparkering og tilgang til tog- og bussterminalene, og tilrettelegging for syklistene som kan benytte gangveiene og gangbruene. Porøst dekke på gang- og sykkelarealene gir god håndtering av flom og overvann. Grus er best for fotgjengere.

Kommentar: KDP Lysakervassdraget gjelder i begge kommuner. Det vil være behov for noen tekniske tiltak i kantsonene, men dette skal gjøres skånsomt. VPOR viser flersjiktet vegetasjon nærmest elven i store partier. Kantsonene utvides flere steder. VPOR skal legges til grunn for reguleringsplaner og handlings-/tiltaksplan. VPOR legges ikke direkte til grunn for vedtak om tiltak.

Rapportens kantsonekart (s26) og kapitler om elven, overvann, flom og broer er endret. Figuren viser definerte kantsonebredder. Se for øvrig kommunenes svar til Mustad Eiendom.

Tilrettelegging for ulike kategorier myke trafikanter er viet mye omtanke i rapporten. Sykkelanlegg er et tema i pågående reguleringsplan for Lysaker knutepunkt m.fl.

Redningsselskapet

Redningsselskapet har hovedkontor i Dr.vn. 288 (klp-bygget) og base på Sollerud brygge for beredskapsbåt og to redningsskøyter. Selskapet har opptil 400 oppdrag i året, bemannet av et sjøredningskorps av ca 75 frivillige som holder til i en sjøbod tilhørende Sollerud gård. Øvrig virksomhet er kurs og kompetanseaktiviteter rettet mot alle aldre og grupper, som sommerskole på Sollerudstranda og RS Unglag. Redningsselskapet ønsker utviklingsplanene velkommen og ser gjerne at de holdes orientert om videre utvikling. Som en aktør i området håper selskapet å kunne være en samarbeidspartner for kommunen ved videre utvikling av det maritime samlingspunktet, som har økende behov for lokaler og anlegg tilrettelagt formålet.

Kommentar: Kommunen ser at redningsselskapet har verdifull lokalkunnskap og er en viktig samarbeidspartner ved utvikling av Sollerud brygge.

Sollerud båtforening

Sollerud båtforening fra 1981 drifter småbåthavnen på Sollerud. Båtforeningen har rundt 130 båtplasser med lav leie og lange ventelister grunnet ikke-kommersiell drift. Som aktør samarbeider foreningen tett med kommunen og Sollerudstranda skole og skal bidra til et attraktivt båtmiljø i tilknytning til småbåthavnen. Det er Sollerudstranda skole som drifter opplagsplassen på land og har verksted. Foreningen er positiv til at det fremmes en overordnet plan

og særlig at det legges vekt på tilrettelegging for Oslos brukere. De ønsker å samarbeide om utviklingen og påpeker egen kompetanse med utvikling og drift av båthavnen.

En analyse av fremtidens båt plasser i Oslo etterlyses og en større småbåthavn på Lysaker ønskes velkommen, basert på alternative former for båt opplag. Både boblehavn og arealeffektive løsninger på land, samt et helårs innendørs serviceanlegg, bør legges til grunn. Samtidig bør det gis plass for utendørs restaurering av veteranbåter, som en publikumsattraksjon i seg selv. Havnen bør være offentlig tilgjengelig for publikum og tilby aktiviteter og gjesteplasser, tilsvarende som for Aker brygge. Overskuddsmasser fra vei og baneprosjekter gir store muligheter for utfyllinger i fjorden og molo foreslås plassert nær Killingen, eventuelt med forgreninger, for et skjermet sjøbasseng mot land. Foreningen etterspør større iderikdom i VPOR for strand- og sjøområdene på Sollerud, på linje med øvrig plan.

Kommentar: Oslo kommune er grunneier for hele Sollerud, med unntak for Drammensveien 288 (klp-bygget). Utvikling av Sollerud må ses i sammenheng med relokalisering av dagens småbåthavn/ båt opplag i Bestumkilen, der arealer skal frigis til byutvikling. Bymiljøetatens forestående planarbeid for Lysaker marina ser på en utvidelse av småbåthavnen på Sollerud, service for småbåtlivet her (båt rampe, slipp og verksted) og rekreasjon tilknyttet sjøen. Planarbeidet vil avvente etatens utarbeidelse av en konseptvalgutredning (KVU) i løpet av 2018, som vil se på løsninger for erstatningsarealer for småbåthavn og båt opplagsplasser flyttet fra Bestumkilen og lokalisert enten innen Fjordbyen vest eller indre fjordbasseng for øvrig.

Adkomst, parkering og serviceanlegg til havna, samt opplagsarealer må løses slik at de ikke byr på interessekonflikter med tilliggende park, badestrand og kyststi. Løsninger med utfylling av tunnelmasser byr på mange utfordringer og krever detaljerte utredninger som belyser forholdet til bl.a. overordnet fjordlandskap, forurensning og grunn- og strømningsforhold i sjø og elv.

Brukerrådet for fisk, Bærum kommune

Nye broer må ha tilstrekkelig lysåpning til å romme flomstor elv. Dessuten må fiskere langs vannkanten kunne forsere nye broer uten å måtte klatre. Lysforurensning i elva må begrenses til et minimum. Brukerrådet er skeptiske til å belyse fossene. Belysning av elva generelt må unngås i perioden mai-november.

En felles plan for skjøtsel og drift av grøntområdene nærmest elva må utarbeides, uavhengig av eierforhold. Sammenhengende og tett kantvegetasjon er viktig. Fokus må være på biologi, ikke på utsikt og solforhold for folk. Rådet forutsetter åpne overvannsløsninger, og at det avsettes plass til snø utenom grøntområdene.

Tilbyr lokal fagkunnskap om plassering og utforming av HC tilpassede fiskeplasser.

Det er behov for en grundig registrering av vannkvalitet, habitat og bestandsforhold som legges til grunn i det videre planarbeid.

Kommentar: Belysningsplan, lysforurensning og kantvegetasjon mv er omtalt i kapittel 3.4. 1. Innspill er også fulgt opp med endret tekst under «Broer» i kap. 3.6.8 i rapporten. Snødeponier er omtalt i endret kap.3.4.13 om overvannshåndtering.

Handlingsplanen tilhørende KDP for Lysakervassdraget gir grunnlag for å utarbeide felles plan for skjøtsel og drift av grønne elvekantsoner. Kartlegging/registrering i Lysakerelva og sidebakkene søkes ivaretatt gjennom oppfølging av handlingsplanen for KDP.

Lysakerbyen Næringsvel

Lysakerbyen Næringsvel deler VPOR sin visjon for fremtidig utvikling og støtter plangrepets hovedelementer med Lysakerelva, sentrumsstrengen og knutepunktet. Næringsvelet har vært en sentral aktør for utviklingen på Lysaker over flere tiår og stod bak initiativet til et forpliktende planmessig samarbeid på tvers av kommunegrensen (VPOR).

Næringsvelet viser også til et tidligere samarbeid med sentrale aktører på Lysaker om en handlingsrettet plan for offentlige rom, men påpeker at hovedutfordringen med å bygge ned barrierene som transportkorridorene skaper fortsatt gjenstår. En større bussterminering under E18 kan representere ytterligere en barriere i byområdet. Områdets sentrale byrom må få en snarlig og god oppgradering etter mange års forsømmelse. Velet etterlyser samordning mellom SVV sine planer for kollektivknutepunktet og VPOR og er bekymret for om planene for knutepunktet lever sitt eget liv uavhengig av VPOR. Store nivåforskjeller innad i området og mot Lilleaker forventes detaljvklart når Mustad fremmer sin egen detaljregulering for området. En bystreng langs bryggerekka ved Lysakerelva og turvei videre mot Fornebu vurderes som en god løsning. Generelt anser næringsvelet at det er kommende detaljregulering ved Mustad som vil avklare lokalisering og gode tilslutninger av broer. Ny bro i sør forstås som krevende å tilslutte terrengmessig med større ombygginger av Strandveien. Næringsvelet tror en løsning basert på dagens trasé er en mer fleksibel og gjennomførbar løsning. På Oslosiden er adkomster til eiendommer østover ikke vist overbevisende og velet foreslår mulig flytting av uthus tilhørende Sollerud gård. Det fremgår heller ikke av VPOR hvordan hovedsykkelforbindelse langs E18 skal kunne løses med tanke på de store høydeforskjellene. De viste løsningene er heller ikke

sammenfallende med SVV sine planer. Hvis en bymessig gateforbindelse i Fornebuveien kan realiseres, reises det tvil om nødvendigheten av sykkelbro over E18 mot Professor Kohts vei i vest.

Til selve grepet med å løfte E18 for å løse fremtidig bussterminal ved Lysaker, ser velet ikke nødvendigheten av å heve broen til kote +12 for å kunne føre busser under. En lavere bro er å foretrekke da den vil ruve mindre i landskapet. Næringsvelet etterlyser en utredning som ser på fordelingen av busser mellom Lysaker og Skøyen, for å vurdere alternativer til viste bussanlegg under E18. Dette også i tilfelle det ligger en økonomisk gevinst i kjellerløsninger under ny bebyggelse. Å føre busser videre mot Skøyen gir også direkte overgangsmuligheter til bytrikk og flere toglinjer som terminerer på Skøyen.

Næringsvelet etterlyser vurderinger av behov for offentlige rom, særskilt behovet for grønne parker ut over elva som grønn korridor. På Sollerud kan foreslått park reduseres til parkmessig opparbeidelse av dagens molo. Også Godthåpparken og Broparken anses som overdimensjonerte og beslaglegger store arealer. Navnsetting av steder forutsettes å være arbeidstitler og bydel Ullern vil være riktig instans for endelig navnefastsetting. Velet anser planen som veiledende og stusser på ordlyd som skal og må. I hvor stor grad vil kommunene også forholde seg likt til retningslinjene? Til gjennomføring av planen viser næringsvelet til hvordan kapittel 4 skal forstås i forhold til fordeling av kostnader mellom grunneiere og kommunen og forutsetter at et forutsigbarhetsvedtak vil kunne svare på detaljer rundt dette. Velet avslutter med å ønske seg langt større involvering i videre prosess og etterlyser at VPOR sier noe om fremdrift og videre prosess.

Kommentar: Kommunene har i flere runder hatt tett dialog med Lysakerbyen næringsvel og ser på innspillene i denne omgang som viktige for slutføringen av VPOR. Prinsipielt anser kommunene VPOR å være et sentralt verktøy for å ivareta nødvendig koordinering mellom kommunene. Utarbeidelsen av en mulighetsstudie for kollektivknutepunktet i felleskap med SVV, har også vist seg hensiktsmessig som en plattform for felles løsninger både i VPOR og i planprogram for detaljregulering av kollektivknutepunktet. For øvrig ligger konseptvalgutredningen Osloavet til grunn for vurderingene som er gjort for lokalisering av en bussterminal til Lysaker. Kommunen noterer seg for øvrig flere gode innspill til løsninger av konkrete problemstillinger.

Lysaker vel

Velet ser det som gledelig at VPOR på en helhetlig måte skisserer målsetning som legger vekt på hvordan Lysakerbyen skal være et godt sted å bo, ferdes, jobbe og leve.

Det er uheldig at E18 er et premiss for planarbeidet. Nesten absurd at Norges mest trafikkerte vei skal løftes opp og fram, mens mennesker skal ferdes under. Foreslår å se på tunnelløsning for E18.

Påpeker at kommunen må være særlig påpasselig med å prioritere elementer som bidrar til livlig og mangfoldig bruk av området også utenom arbeidstid.

Bekymret for de vestre delene av planområdet i VPOR. Flere eiendommer er her planlagt revet i forbindelse med omlegging av Vollsveien og oppføring av en rekke nye kontor- eller boligbygg. Velet er skeptiske til planene, både når det gjelder estetiske spørsmål om hvordan slike bygg skal harmonere med boligene bak, og hvordan atkomst og parkering skal løses. Ber om at videre planlegging skjer i tett dialog med de berørte eiendommene, slik at beboere kan uttrykke sine synspunkter og få størst mulig forutsigbarhet. Lysaker vel foreslår videre at området der Solliveien og Vollsveien møtes, gis en utforming som gjør den gamle Kongeveien lesbar og synlig.

Lysaker vel foreslår at høyden på nybygg i Lysakerområdet skal være tilpasset de tilgrensende områdene.

I forbindelse med planlegging av den nye Lysakerbyen og kollektivknutepunktet bør det gjøres gode, faglige vurderinger av behovet for parkeringsplasser og hvordan man kan motvirke uheldig parkering i tilgrensende bomiljøer.

Kommentar: Å legge E18 i tunnel under Lysaker er ikke en aktuell løsning slik som ny E18 nå er vedtatt vest for Lysaker. Løsningen er vanskelig både med tanke på Lysakerelva, Fornebukrysset og Fornebubanen. I reguleringsplan for Lysaker kollektivknutepunkt vil en mer detaljert utforming av nedre del av Vollsveien og tilstøtende arealer avklares. VPOR har i liten grad behandlet temaet høyder på bebyggelse. Høyder og byggegrensener er viktige tema i reguleringsplaner.

Lysaker er et kollektivknutepunkt definert med bystatus i Bærum's kommuneplan. Parkeringsnormen er derfor lav. Oslo legger også opp til lav parkeringsdekning. Fjernparkering må hindres med egnede tiltak. Dette må håndteres utenom VPOR.

Sollerud vel

Boområdet Sollerud ligger sentralt på Lysaker og beboerne ser med uro på at det etablerte bomiljøet blir berørt av både planer for kollektivknutepunktet og VPOR Lysakerbyen. Velet mener VPOR i liten grad belyser beboerperspektivet og er dessuten engstelige for å bli utpekt som fortettingsområde i nær fremtid. En heving av E18 vil forverre situasjonen for beboerne. Både som visuell barriere mot fjorden og på grunn av økt støy- og

luftforurensning.

Kommentar: Innspillet tas til orientering. Kommunen har forståelse for bekymringene knyttet til heving av E18 og vil vurdere å stille krav til avbøtende tiltak. Bygging av Fornebubanen og planer om nye dobbeltspor for jernbanen vil kunne berøre enkelte eiendommer. Generelt vil nærheten til kollektivknutepunktet tilsi press på utvikling av tomtene.

Ullern, Røa og Bygdøy historielag

Historielaget ser det som verdifullt at VPOR har lagt vekt på å ta vare på de historiske kulturminnene og håper at disse vil bli tatt behørig hensyn til ved en eventuell utbygging av Lysakerbyen. En bygning som kan ha kulturhistorisk verdi er Lilleakerveien 23, tidligere Lysaker Handelsforening.

Kommentar: Lilleakerveien 23 rommer idag utestedet «Kaktus» og er vurdert å ha verdi ifølge tidligere sefrak-registrering. Eiendommen er i VPOR foreslått høyere utnyttet på grunn av sin beliggenhet. Uttalelsen for øvrig tas til orientering.

Vestveien vel

Vestveien vel påpeker økende behov for sosial infrastruktur, som skole og flere barnehageplasser. Fleksible parkeringsmuligheter innen Lysakerbyen bør videreføres for å forhindre fremmedparkering i småhusområdene rundt. Landskapsområdet Lysakerelva må få sterkere vern for å forhindre utbygging nær elva som forringer dens rå naturkvaliteter. Ved Lilleaker er det dårlig trafikkavvikling og dagens trikkelinje bør legges under bakken.

Kommentar: Kommunen er klar over økende skole- og barnehagebehov. Vedtatt kommunedelplan for Lysakervassdraget sikrer bl.a. elvas kantsone. Vi anser uttalelsen om elva som en viktig påminnelse om fremtidige utfordringer for tiltak nær elva og har tydeliggjort VPOR på dette punktet.

Fornebo vel Lagåsen

Velet ønsker å rette oppmerksomheten mot følgende svakheter ved VPOR:

Planavgrensning i VPOR: Bør samsvare med grense for reguleringsplan Lagåsen som er en verneplan. Bekymret for at vernebestemmelsene i reguleringsplan for Lagåsen settes til side og for at trær fjernes langs Fornebuveien. Påpeker at alle tomtene anses som ferdig utbygget i gjeldende reguleringsplan.

Næringsbyggenes høyde og avstand til reguleringsplanens grense: Bebyggelse nærmest Lagåsen må ikke reguleres nærmere enn dagens situasjon eller høyere enn 4-5 etasjer. Nedtrapping mot bevaringsområdet anbefales.

Støyavskjerming: Ønsker minst mulig «hull» i bygningsrekken langs Fornebuveien, utvidelse av støyavskjerming langs E18 og at det utredes om E18 kan legges i tunnel. Mener det er ulogisk og lite fremtidsrettet å heve E-18 og frykter større støyplager.

Myke trafikanter: Ønsker tydeligere deling mellom gang- og sykkelveier og soner i området. Viktig med god håndtering av ulike trafikantkategorier i Fornebuveien. Gående må ikke forvises til å gå under betonglokk for å tilgang til fjorden.

Forbindelseslinjer for sykkel: Spesielt må forbindelse over Lysakerlokket bedres. Bakken foran Dicks vei 4 og 6 bør reserveres gående.

Forbindelseslinjer for bil: Det må bli enklere å kjøre bil på Lysaker. Framstår nå som labyrint der mange kjører feil. Har flere forslag til nye veilenker.

Parkering: Det må tas høyde for nok parkeringsplasser. Krever tiltak som hindrer fjernparkering på Lagåsen.

Kommentar: For deler som omfattes av reguleringsplan for Lagåsen er det i VPOR ikke vist ny utbygging eller nye anlegg. VPOR har i liten grad behandlet temaet høyder på bebyggelse.

E18 er foreslått hevet for å gi plass for busstrasé og reguleringsplasser for busser. Om E18 heves kan det også åpne for bedre forbindelse på bakkeplan mellom byarealene nord og syd for E18.

VPORs hovedmål er å prioritere myke trafikanter og gi dem de mest attraktive forbindelsene. Avveining mellom ulike hensyn og tilrettelegging for ulike trafikanter løses i reguleringsplaner.

Lysaker er et kollektivknutepunkt definert med

bystatus i Bærums kommuneplan. Parkeringsnormen er derfor lav. Oslo legger også opp til lav P-dekning. Fjernparkering må hindres med egne tiltak. Dette må håndteres utenom VPOR.

Mustad eiendom

Mustad er største grunneier i planområdet og har levert en omfattende og detaljert uttalelse. I tillegg har de utarbeidet et samlet plangrep for sine eiendommer, som både har avvikende og felles trekk med VPOR. Mustad opplyser at plangrepet har til hensikt å ende opp i en samlet reguleringsplan. Mustad er opptatt av å endre dagens monofunksjonalitet, mye asfalt og bilparkering til en flerfunksjonell og opplevelsesrik bystruktur. Mustads plangrep innebærer bl.a. bygging av en fotgjengervennlig handleby med kvartalstruktur og nye urbane boliger som erstatning for CC-vest. Dette sammendraget fokuserer på innspillene til VPOR.

Mustad slutter seg til VPORs mål og prinsipper, men er avvisende til de detaljerte, konkrete løsningene og kravene til dimensjoner og utforming. De mener VPOR bygger på forutsetninger som ikke lenger er til stede. VPORs betegnelse som «veiledende» er misvisende, da den inneholder «skal»- og «må»- krav. Ordlyd bør endres til «kan», «bør» og «ønskelig». VPOR etterlater et inntrykk av å være en fasit. Tiltakslista oppleves som absolutt og fanger ikke opp endrede forutsetninger og behov for andre tiltak.

Mustad erkjenner at Lysakerelva med kantvegetasjon har en viktig økologisk funksjon som en blågrønn forbindelse mellom marka og fjorden, med mener det framstår urealistisk å oppnå en reell økologisk funksjon av det foreslåtte sammenhengende naturområdet langs elva. Store deler av kantsonen mellom Fåbrofossen og fjorden er i dag meget smal og har dårlig utviklet kantsone med lite areal for å utvikle en større kantsone. De mener kombinasjonen natur og rekreasjon (inkl turveier) er vanskelig. Arealer langs elva med minst naturverdi bør etableres med gressplen med trær og vegetasjon framfor å restaurere natur. Mustad foreslår at det etterstrebes en 2-3 m bred kantsone i hele planområdet og legger til grunn at det ikke bebygges i et 10-metersbelte fra elvekanten. Bryggeanlegg og lignende tiltak må tillates å gå ut til elvekanten i visse områder for å sikre tilgang til vannet. VPORs siktlinjer til/fra Fåbrofossen gir en kunstig binding med tanke på framtidig bebyggelse og bør strykes. Når det gjelder flomsikring mener Mustad at heving av terreng kan gjennomføres og at anlegging av flomkanaler bør droppes på Granfoss.

Mustad har store motforestillinger mot antallet og størrelsene på de offentlige rommene og henviser til Jan Gehls bok «Byer for mennesker», som hevder at mindre plasser er bedre, mer intense og varmere. Mustad savner begrunnelser for VPORs arealstørrelser. VPOR-eksempelet Bragernes torg i Drammen er stort, men greier bare unntaksvis å samle mange mennesker. Eksempler på plasser som bør reduseres i VPOR er Bytorget og byrommene rundt Lilleakerkrysset. Av plasser som bør utgå er Lilleaker torg, Mustads plass og Arena'n. Mustad mener at deres plangrep ivaretar torg, plasser og gågater i et omfang iht. «5%-kravet» i KDP for torg og møteplasser. Mustad savner en drøfting av markedet for den store andelen publikumsrettede funksjoner angitt i VPOR og frykter at omfanget er for stort. Den generelle kategorien «åpne fasader» er vanskelig å forstå og kan komme i konflikt med boliger. Liv og aktivitet langs hele Sentrumsstrengen er ikke realistisk, og spredning av aktivitet kan føre til mindre byliv. Vollsveien bør tas ut av strengen. En maksimumsgrense mellom innganger på 10 m er begrensende og lite praktisk. Blant foreslåtte parker bør Broparken(e), Granvollen arboretum og Stasjonsparken utgå. I Mustads plangrep er broparkene ved elvebredden erstattet av to torg. I knutepunktet bør parker erstattes med plasser som tåler tyngre bruk. Etter Mustads syn ivaretar Pudderparken (under opparbeidelse) funksjonen som området hovedpark.

Mustad mener det er noe uklart hva som ligger i «Lilleakerveien som aktiv strøksgate. Terrenget øst for veien er bratt og har småhusbebyggelse. Mustad har vanskelig for å se potensialet for en pulserende strøksgate, men slutter seg til intensjonene om å gjøre Lilleakerveien mer bymessig og hyggelig. Mustad slutter seg til ønsket om en bedre tverrforbindelse mellom Vollsveien og Lilleakerveien, men er tvilende til lokaliseringen av «Midtre tverrgate», da høydeforskjellene mellom elva og Vollsveien vil gjøre god utforming vanskelig, med ny bru hengende høyt over vannet. Mustad ser ikke for seg Midtre tverrgate i 16,5 m bredde og som bidrag til grønnstrukturen med trær og annen vegetasjon. De mener gata ikke er lokalisert der folkestrømmene forventes.

Mustad ønsker å ombygge CC-vest og tilføre flere bykvaliteter, men trenger tid til omstilling fra bilbruk til framtidige alternativer. At dagens kunder kommer med privatbil er vanskelig å endre i vesentlig grad da kundene ikke har noe alternativ. I plangrepet framheves handel som en drivkraft for utvikling. Restriktive bilparkeringsnormer bør innføres gradvis for planområdet. Mustad mener Vollsveien 21 ikke er bevaringsverdig og planlegger å rive bygget. «Trehusrekka» langs elva i Lilleakerveien 2 ønskes ivaretatt ved «tilbakeføring» til et enklere industripreg. Mustad kommenterer også andre forhold; bl.a. sykkelforbindelser, overdekning av offentlig rom og utsiktspunkt mot Fåbrofossen.

Mustad mener kommunale standarder på offentlige rom er for lave og ønsker full råderett, inkl drift, av sine arealer. Mustad aksepterer ikke at offentlig rom, som hovedregel, skal overdras til Oslo og Bærum kommune. Mustad er innforstått med at offentlige rom skal være offentlige og tilgjengelig for alle, og mener dette kan løses gjennom tinglyste erklæringer og forpliktelser i reguleringsplan og utbyggingsavtaler. Mustad ser flere gode grunner til og eksempler på at offentlige rom beholdes av grunneier. Mustad mener de burde vært involvert mer i planarbeidet og oppfordrer til et nærmere samarbeid framover basert på Mustads egen planlegging.

Kommentar: Kommunene anser det som positivt av Mustad igangsetter en reguleringsprosess for et stort område med tanke på å utvikle en flerfunksjonell bydel. VPOR er, som tittelen sier, en veiledende plan. Planen skal gi føringer for plan-/ byggesaker og gjennomføring. Ordlyder som «skal» og «må» indikerer høy grad av viktighet.

Bevaring og styrking av Lysakerelva som et levende vassdrag gjennom området er en viktig føring for utbygging og transformasjon av tilliggende arealer. Nylig vedtatt kommunedelplan for Lysakervassdraget følges opp i VPOR. Planen understreker bl.a. at kantvegetasjon, spesielt i nedre del av Lysakerelva, bør gjenskapes og/eller styrkes. Vi mener skillet mellom natur- og rekreasjonsområder ikke er absolutte. Elvas sidearealer har ulike grader av natur- og naturlighet og vi mener det er mulig å både styrke elvelandskapets økologiske og estetiske funksjon og samtidig etablere gode opplevels- og bruksmessige parkområder langs elva. Etablering av elveparker som buffer mot elva bidrar til å styrke den blågrønne strukturen og avhjelpe håndteringen av overvann, og er slik sett gunstig for elvas vannkvalitet. Vi mener at større, harde flater som plasser og torg ikke bør plasseres i direkte tilknytning til elva. Den ene siktlinjen til/fra Fåbrofossen er tatt ut.

Gater og byrom utgjør, slik vi ser det, ryggraden i den nye Lysakerbyen. Vi er enige i at det ikke finnes eksakte svar på hvor mange eller hvor store arealene må være for at Lysaker/Lilleaker skal fungere godt. Vi er også enige i at størrelse alene ikke er avgjørende for byrommets kvalitet, da mange faktorer spiller inn. Størrelse er likevel, etter vår oppfatning, en viktig faktor i seg selv, i et transformasjonsområde som forventes å bli tett utbygd. Åpne rom og avstand til bebyggelse og private soner vil bidra til økt følelse av offentlighet, invitasjon til og bruk av byrommet. Et poeng i VPOR er byrom med ulike størrelser. Bevisst utforming av byrom og tilliggende førsteetasjer er også avgjørende for graden av offentlighet og trivsel.

Nevnte 5%-krav i kommunedelplan for torg- og møteplasser er et minimumskrav (§ 7). Planen sier at større arealer kan kreves dersom dette vurderes som nødvendig. I tillegg skal det tas hensyn til tilstøtende byområders behov. Bydel Ullern har en voksende andel barn og unge, men domineres i vest av villabebyggelse og har få tilbud av offentlige plasser og parker. VPOR søker også å ivareta bydelens behov for torg og møteplasser.

VPOR er resultat av en lang prosess og samarbeid med sentrale offentlige og private aktører. Samordning og koordinering på tvers av administrative grenser har bidratt til å legge grunnlaget for videre arealutvikling. Mustads helhetsgrep viser en omfattende transformasjon sentralt i området, med store byggehøyder og volumer. Dimensjonering av de offentlige rommene i VPOR er forutsatt en høy arealutnyttelse. Ved høy bebyggelse og krevende terrengvariasjoner, er størrelsen på byrommene avgjørende for gode sol- og lysforhold på bakken. Etter en ny gjennomgang har vi redusert arealer for følgende torg/plasser: Bytorget, Arena'n, Lilleaker torg og Ingrid Bjerkås plass. Vi kan være enig i at andelen publikumsrettede funksjoner er noe omfattende, dette er også redusert noe. Når det gjelder skepsisen til nye parker deler vi ikke Mustads syn. Vi mener parker vil være svært viktige i en framtidig tett bysituasjon med mange harde flater, både som naturlike elveutvidelser og til rekreasjon. Parker er generelt etterspurt i byutviklingsområder. Vi tror f.eks at Stasjonsparken, som del av et høyt utnyttet knutepunkt, kan bli et urbane parklandemerke, et betydningsfullt pusterom og en buffer mot et hardt presset Lysakervassdrag. Pudderparken er en god start på utviklingen av offentlig rom-strukturen og gir forbedret tilgjengelighet gjennom området. Som hovedpark mener vi den likevel er relativt perifert lokalisert, og er i tillegg ikke regulert til offentlig formål.

Kommunene ser stort potensial i Lilleakerveien som en hovedgate mellom Lysaker og Lilleaker med tilliggende forretninger, historisk bebyggelse og aktiviteter. Vi ser, i likhet med Mustad, utfordringer med bratt sideterreng og vil studere dette nærmere i påfølgende reguleringsarbeid. «Midtre tverrgate» forbinder ny byutvikling til elva, Vollsveien og Lilleakerveien. Den nye hovedforbindelsen er viktig for sammenbinding og orientering på tvers av området, og krever en viss bredde. Vi mener forbindelsens stigningsforhold lar seg løse. En beplantet Midtre tverrgate kan begrunnes utfra orientering, overvannshåndtering, trivsel og naturmangfold. Trekker bidrar som spredningskorridorer for bl.a. insekter og fugl og vi mener den økologiske effekten i dette området er reell. For å imøtekomme etterspurt tilrettelegging for vitalisering av Granfoss er det lagt inn "viktige gater/forbindelser" på begge sider av elva ved Broparken, som knyttes til turvei over eksisterende bro.

Det anses som positivt at CC-vest foreslås ombygd mer utadrettet og bymessig. Utviklingen må være basert på miljøvennlig transport og ikke dagens bildominans. Plassering av handelssenteret kan påvirke transportbruk og hvilke målgrupper senteret fremtidig skal rette seg mot. God sykkel-tilrettelegging ved alle målpunkt vil være viktige tiltak for å endre transportbruk. Likeledes god lokalisering av holdeplasser for buss i Vollsveien og Lilleakerveien, i tråd med Mustads forslag. Byutviklingen må for øvrig bidra til å fjerne parkering på bakken uten å legge press på tilliggende boligplasser. At trehusrekka langs elva i Lilleakerveien 2 ivaretas og aktiveres og at småhus som Lilleakerveien 2F tilbakeføres, anses som positivt for områdets skalavariasjon, historiske karakter og møte med elv.

Generelt vil regulering av offentlige rom til offentlig formål bidra til å sikre offentlighetens interesser. Men uavhengig av reguleringsformål er det helt avgjørende at alle offentlige rom gis en utforming som tydelig signaliserer at byrommet kan benyttes av alle og er inviterende. Eksempler fra ulike steder viser at dette i praksis kan være utfordrende. Vi tar for øvrig til orientering at Mustad mener de ikke har vært tilstrekkelig involvert i arbeidet med VPOR til tross for at en rekke møter er avholdt. Det henvises til oppfølgende reguleringsplaner, hvor flere av temaene Mustad tar opp vil bli omhandlet, og konkrete løsninger og reguleringsformål fastsettes.

Furulund sameie

Sameiet er bekymret for konsekvensene av byggearbeider og veiomlegging. Heving av E18 vil medføre økt støy- og luftforurensning og redusere kontakten med fjorden. Avdempende tiltak må finnes i samråd med beboerne. Samlede anleggsarbeider relatert til kollektivknutepunktet vil kreve koordinering og beboerne ser helst at dette skjer i en områderegulering.

Kommentar: Kommunen har vært i kontakt med sameiet og er gjort kjent med synspunktene. Kommunen ser at omfang av byggearbeider er omfattende og krever særskilt samordning og god informasjon til berørte parter.

Hugo Andre Gomes de Magalhaes Passos

Ønsker å åpne en restaurant, kafé og et stort supermarked rundt det nye Arnstein Arnebergs torg, samt etterlyser bedre utnyttelse av busser i rushtidsruter til og fra Fornebu.

Kommentar: Tas til orientering.

Kenneth Holand

E18 bør heller legges under bakken, fremfor i bro som vil gi mye støy. Det er viktig at kommunene er langsiktige i sine planer.

Kommentar: Å legge E18 under bakken forbi Lysaker anses ikke å være gjennomførbart. Løsningen er vanskelig både med tanke på Lysakerelva og Fornebukrysset.

Kirkehaugsveien 1A, G. Skuggedal

Eiendommen har fått nye eier.

Kommentar: Tas til orientering.

Lilleakerveien 7, 9, 9B v Vidar Pedersen

Beboerne er positive til et Lilleaker med bymessige gater og åpne fasader med publikumsrettede tilbud på gateplan, samt støtter kommuneplanens høye arealutnyttelse for områder nær knutepunktet. Eierne stiller seg således positive til å utvikle sine eiendommer til boligformål for å understøtte dette, gjerne som videreføring av ny blokkbebyggelse i området. Kartene bør oppdateres for eiendommer på østsiden av Lilleakerveien, som har fått flere nybygg. Planens vektlegging av Lysakerelva som naturområde er bra, og påpeker at tiltak her må skje skånsomt.

Til stedsanalysen bemerker beboerne at det bør fremkomme at de 20.000 arbeidsplassene på Lysaker medfører lokal trafikkbelastning og ikke er i tråd med en bærekraftig utvikling for Oslo som miljøhovedstad i Europa.

Kommentar: Innspillene tas til orientering.

Lilleakerveien 11/ Svarstad v Ræder

Autentisitet på villaen Lilleakerveien 11 er sterkt forringet. Representant for eier påpeker derfor at vernehensynet for villa med tilhørende hage, må vike for behovet for å utvikle Lilleakerveien som strøksgate og tilføre denne nødvendige publikumsrettet virksomhet i førsteetasjer og tilføres boliger for øvrig.

Kommentar: Status for eiendommen er vurdert på nytt. Både vernehensyn og fremtidig behov for barnehager med tilgang til grønne utearealer tilsier videreføring av forslag i VPOR.

Lilleakerveien 27/ Ro Sommernes advokatfirma DA

På vegne av beboere påpeker deres representant at VPOR ikke avspeiler i tilstrekkelig grad områdets historiske karakter og heller ikke tar hensyn til eksisterende bebyggelse, rettigheter eller forutsetninger for tilflytting. God mulighet for bilbruk og lett tilgang til parkering har vært tilfellet for beboerne på eiendommen og ønskes videreført, tross nye p-normer, slik at man sikrer interessene til de som allerede bor på eiendommen.

Kommentar: Tas til orientering.

Sollerudveien 2 sameie

Sameiet ønsker planene velkommen, men stiller seg skeptiske til E18 i bro som ny barriere mot sjøen. Forslaget anses ikke forenlig med et godt bymiljø. Mye tungtrafikk vil gi spredning av svevestøv fra broen og avbøtende tiltak må iverksettes. Tunnel for tungtrafikken bør vurderes. Planene for kollektivknutepunktet er bra, men løsninger for innfartsparkering etterspørres for å unngå fremmedparkering i bolig gatene. Senking av krysset Lilleakerveien og Sollerudveien står i fare for oversvømmelser og må tas hensyn til. Beboerne føler seg usikre på hva planene om nytt dobbeltspor innebærer og ønsker klarhet i de totale utbyggingsplanene.

Kommentar: Tas til orientering. Nytt kryss for Lilleakerveien og Sollerudveien må ta høyde for store nedbørmengder og mulig flomsituasjon i elva.

Sollerudveien 4/ Ingrid Appelbom Karsten

Beboer etterlyser helhetlige løsninger for området som ser de mange planene i sammenheng. VPORs grense går igjennom bolighus og det er vanskelig å skjønne hva som gjelder for eiendommen.

Kommentar: Tas til orientering. Områdets grense er enkelte steder generalisert og kan ikke tolkes som eksakt.

Sollerudveien 8B/ Louis Pilon Ulving Todsén

For de som bor på oversiden av jernbanen på Sollerud fungerer toglinjen som demper for støyen fra E18. En heving vil forverre situasjonen vesentlig og miljøet under broen vil være skittent, støvete og grått. En løsning med bussterminal over E18 hadde av den grunn vært å foretrekke. For E18 er den mest langsiktige løsningen å legge denne i kulvert under Lysakerelva.

Kommentar: Alternative løsninger for E18 på Lysaker er kompliserte, dyre og krevende å gjennomføre. Heving av E18 er vurdert som en god løsning fordi den muliggjør en buss-gateterminal med svært korte gangavstander til togstasjon og fremtidig t-banestasjon under bakken.

Arnstein Arnebergs vei 1-17, Arnstein og Eilif boligsameier

Ønsker at trekanttomta (41/976) markeres grønn i alle kart i VPOR og forblir ubebygget. Viser til tidligere uttalelser fra kommunen. «Sentrumsstrengen» ligger nær etablerte sameier. Ber om at det tas hensyn til at det er flere leiligheter med markterrasse her.

Spør om det er behov for mer bolig- og næringsutvikling i et allerede tett utbygget område.

Kommentar: VPORs planavgrensning er endret etter høring slik at den omtalte «trekanttomta» ikke er med i VPOR, men håndteres i planprogram for Oksenøyveien nord. Se også endret tekst kap. 3.5.9 på s 60. Høring av planprogram for Oksenøyveien nord vil gjennomføres høsten 2018.

Continuum Property

Eier flere eiendommer innen Lysaker sør og Teleplan, med tilsammen 120 leietakere. Er generelt veldig fornøyd med VPOR og jobber selv aktivt med å bidra til liv på gateplan, hittil kun på sjøsiden. Bilder i kap. 3.5.7 er utdatert. Mer beplantning nå utenfor Lysaker Brygge 41 og uterestaurant ved nr. 31.

Mulighetsstudiet Lysaker knutepunkt omfatter nye bygninger merket «næring og bolig». Ønsker mer informasjon om hva dette betyr i praksis for utvikling av Strandveien 13-15-17 og Lysaker Torg 2-4. Positiv til tiltak som reduserer barrieren mellom Lysaker Torg og sjøsiden. Ønsker flere detaljer omkring dette og gjerne et møte.

Spør om prinsippet for kostnadsfordeling her betyr at den/de som bygger ut et areal som omfattes av planen, i sin helhet må dekke kostnadene for sitt delområde.

Kommentar: Positivt med selskaper som har fokus på å bidra til byliv. Utdaterte fotos er byttet.

Mulighetsstudiet er del av prosessen for detaljregulering av Lysaker knutepunkt. Bedre forbindelse mellom lokket og Lysaker sør er en målsetting. Eier bør avvente høring av reguleringsplanforslag.

Prinsipper for kostnadsfordeling knyttes i Bærum til KPs arealdel §5 og det som vil ligge i forutsigbarhetsvedtaket fra behandlingen av VPOR. Utbyggingsavtaler kobles til reguleringsplan, men kan omfatte tiltak utenfor den reguleringsplanen.

Furuviik AS gnr 41/bnr 27, Anne Holta

Eiendommen er utenfor planområdet men har lang strandlinje og der er regulert «kyststi» for allmenn ferdsel. Informerer om at kyststi ikke er etablert over gnr. 41/, eller naboeiendom. Grunneier og kommune var enige om avtale for gjennomføring men FMOA satte foten ned.

På s 37, pkt. står det: «Langs sjøen er det tilrettelagt for turer med naturkontakt mellom Fornebu og Skøyen». På s. 34, pkt. 3.4.5 står det «Kyststi og turvei fører videre mot Fornebu». Skriver at det ikke er korrekt å si kyststi, men kan gå på bilvei i Dicks vei.

Forutsetter at regulering av planområdet ikke kan endre rettigheter grunneier har i Svartebukta.

Kommentar: Teksten om kyststi er endret i kap. 3.4.5 og kap. 3.4.7. Kanoutleie er erstattet med badebrygge el.lign.

Gjennomføring av regulert kyststi langs Svartebukta fordrer innløsning/avtale med grunneiere. Aktuelt kyststiareal ligger utenfor VPOR-området, slik at det ikke hører med i tiltakslisten i VPOR.

Lysaker torg 35/ 45, KLP Eiendom AS

KLP eier eiendommene KLP Lysaker Torg 35 ANS og KLP Lysaker Torg 45 AS. Mener illustrasjonene i mulighetsstudiet vist i VPOR viser at alle kjøreveiene på torget er fjernet. Antar at det er en feil, da dette er kjøreadkomst til eiendommene, både til garasjeanlegget, varelevering m.m. Forutsetter at nødvendig adkomst til eiendommene opprettholdes.

Kommentar: Mulighetsstudiet tilknyttet knutepunktprosjektet er lagt til grunn for VPOR og det er ønskelig på sikt å gjøre torget mindre bildominert. Tema som adkomst avklares i eventuelle private reguleringsplaner.

Skogsvingen 17, Ritu og Atul Rampal

Eier Skogsvingen 17, som grenser til VPOR-området nordøst for Teleplan. Viser til at bevaring av kulturmiljøet på Lagåsen er en forutsetning i Fylkesdelplan for kulturminner og kommuneplan for Bærum. Nybygg/ombygging nærmest Lagåsen bør tilpasses det nasjonalt viktige kulturmiljøet m.h.t. volum, høyde, plassering og utforming. Ny nabobebyggelse bør ikke bli for dominerende. Den bør trappes ned og ha god avstand til bevaringsområdet.

Kommentar: Se svar til Fornebu Vel, Lagåsen.

Bakke Engineering AS/ Jens A. Bakke

Har sendt inn flere innspill til VPOR.

Brev av 27.11.2017: Viser til sine innspill til E18 Vestkorridoren og Nedre Vollsveien og Planarbeid for Lysaker kollektivknutepunkt, kalt «Forslag E18 i tunnel under Lysaker rev. 02», «forslag nr. 2 veitraseer ved Vollsveien 01» og «forslag til veitraseer ved enden av Vollsveien 02».

Tror alternativet med E 18 i tunell under Lysaker ble forkastet før man forsto hvor komplisert detaljutformingen av Lysaker ville bli. Overalt ellers søker man å legge ny gjennomfartsåre utenom bebyggelsen. Med slike rammebetingelser er det umulig å få til bypreg på Lysaker uten mange dispensasjoner fra regelverket, med tilsvarende dårlige løsninger for beboere og brukere av Lysaker som by.

Foreslår å legge E18 i tunnel under et av høydedragene på siden av dagens E18, fra Høvik / Strand, under Lysakerelven fram til Vækkerø / Maritim. Dagens E 18 kan da frigis til lokal trafikk og bli gate gjennom Lysaker sentrum med fotgjengerfelt, gang- og sykkelstier og hastighetsbegrensning som er vanlig for en by.

Viser også i tekst og skisse alternativ utforming av nedre del av Vollsveien og busstunnel.

Kommentar: Å legge E18 i tunnel under Lysaker er ikke en aktuell løsning slik som ny E18 nå er vedtatt vest for Lysaker. Løsningen er vanskelig både med tanke på Lysakerelva, Fornebukrysset og Fornebubanen. Utforming av nedre del av Vollsveien er del av pågående reguleringsplan for Lysaker knutepunkt.

I brev av 5.2.2018: Spør videre om det er plass til alt det VPOR foreslår av store torg og parker, gater, bulevarder med brede fortau og beplantninger. I planene for Lysakerbyen tenker man seg en 24-timers by og det krever mange fastboende som kan benytte de forskjellige fasiliteter som er planlagt. Mener det er for få fastboende til å få til dette og at de fleste som er på Lysaker først og fremst har tilknytning til Lysaker gjennom jobb. Utenom arbeidstid er Lysaker dødt. Legg E18 i tunell og bygg ut Lysakerlokket i hver retning over det da frigitte motorveiområdet og bygg boligblokker med forretninger, restauranter i gatenivå og gater over det hele. Lag parkeringshaller til boligene på undersiden av lokket med heiser til gatenivå og man får en helt ny bilfri by fullstendig uten biltrafikk.

Kommentar: Å legge E18 under bakken forbi Lysaker er ikke en aktuell løsning slik som ny E18 nå er vedtatt vest for Lysaker. Løsningen er vanskelig både med tanke på Lysakerelva og Fornebukrysset.

VPOR utarbeides for å sikre på et tidlig stadium at det avsettes nok og velfungerende offentlig tilgjengelige arealer for rekreasjon og opphold utendørs samt at attraktive forbindelser for myke trafikanter prioriteres. Erfaring viser at slike hensyn kan fortrenge.

Brev av 1.2.2018: Eier Solliveien 46 som ligger inntil men utenfor VPOR-området. Er urolig for at det ser ut til å være tegnet inn tre blokker med G/S-vei under mellom hans eiendom og Vollsveiens nederste del som er vist rettet ut i VPOR. En blokk ligger over gårdsplassen og hans innkjøring fra Solliveien samt over krysset Solliveien/Emanuel's vei. Hevder det er for trangt for den midtre blokken med tilhørende parkering. Verdien av Solliveien 46 vil reduseres betydelig om blokken blir bygget. Dette vil de i ta opp med rette myndigheter om planen blir en realitet. Ønsker tilbakemelding fra VPOR prosjektet på denne bekymringsmeldingen.

Kommentar: se svar til brev av 27.11.2017

Brev av 2.2.2018: Innspill om det kulturhistoriske miljøet Solliveidalen, som et supplement til VPORs tema kulturminner og -miljøer. Hans mor skrev som 90-åring memoarer fra perioden 1907 -2005 da hun bodde i Solliveien 48. «Gamle minner fra Solliveien på Lysaker» er en rik og levende beretning med omfattende opplysninger om lokalhistoriske forhold.

Det er 15 stolte villaer fra 1900-1910 i Solliveidalen, med tomter på ca. 3 da. De nærmest Vollsveien, hvorav 3-4 bevaringsverdige, må bort om Vollsveien endres for å bygge ut Lysakerbyen. Av fem ganske like villaer byggmester Emanuel Olsen oppførte før 1910 i Solliveien, står tre av dem ennå: Solliveien 48, 20, 18. Alle tre er SEFRAK-registrert. Fortidsminneforeningen Oslo og Akershus har meldt tilbake på epost av 18.10.2016 at de er enige i at Solliveien 48 har stor verneverdi. Familievillaen sto i fare for å bli revet slik planen var for ny kollektivfelt-tunell under Bjørnekroken. Det ser ut til at Vegvesenet nå har lagt innslaget slik vi foreslo og endret planen slik at riving unngås.

Kommentar: Tas til etterretning.

Solliveien 48, Torgeir Bakke

Eier av Solliveien 48 som ligger inntil men utenfor VPOR-området. Vedtatt reguleringsplan for E18-korridoren Lysaker-Ramstadsletta og forslag til plan for knutepunktet innebærer riving av hus på eiendommen. Merknader til førstnevnte ble ikke kommentert under henvisning til planarbeidet for Lysaker kollektivknutepunkt. Denne usikkerheten er belastende: er Solliveien 48 med i planforslaget for Lysaker eller fortsatt del av vedtatt reguleringsplan for E18? I VPOR er ikke kollektivløsning mot vest beskrevet, slik at det er uklart om eiendommen påvirkes.

Mottok varsel datert 16.10.17 om «mindre justering av busstunnelen for tilpasning til grunnforhold og ny portal på Lysaker». Vi har også mottatt kart over den nye tunnel-traséen som i stor grad følger våre tidligere forslag og som gjør at Solliveien 48 ikke blir berørt, også under reguleringsplanen for E18. Vi er selvfølgelig meget glade for dette. 08.12.2017 meldte Asplan Viak om befaring av Solliveien 48 for å kartlegge miljøfarlige stoffer i bygningen. Dette viser at huset fortsatt er truet.

Ber om avklaring av reguleringsmessig status for Solliveien 48.

Kommentar: Kommunen har forståelse for at usikkerhet rundt egen eiendom er belastende. Følg med på oppdateringer for Lysaker her: <https://www.baerum.kommune.no/politikk-og-samfunn/barum-2035/stedsutvikling-i-barum/>

I reguleringsplan for Lysaker kollektivknutepunkt vil en mer detaljert utforming av nedre del av Vollsveien og tilstøtende arealer avklares. Vollsveien må uansett omlegges.

Solliveien 55, Tom Edvardsen arkitekter

Vi støtter fullt ut planene for byutvikling på Lysaker og ønsker å medvirke til en god byplan som vil endre Lysaker fra noen bygninger mellom rundkjøringer til et aktivt og attraktivt sted med varierte tilbud og opplevelser i nær framtid.

Kommentar: Tas til etterretning.

Strandveien 4-8, 10 AS/ FERD Eiendom AS v Spor arkitekter

Redegjør for adkomster til eiendommene som begge kun benyttes til kontorformål. Fremtidig bebyggelse bør kunne inneholde mer sammensatte byfunksjoner knyttet til næringsformål.

Viktige adkomster til Lysaker torg og Strandveien 15-17 må løses. Dette er vanskelig å lese av VPOR forslaget. Flere alternativer for varig løsning skisseres. Alle muligheter bør undersøkes.

I mulighetsstudiet for Lysaker knutepunkt, vist i VPOR-forslaget, er skissert et betydelig arealpotensiale til høyere utnyttelse innenfor eiendommene. I hovedplanen for VPOR er det avgrenset et areal som gir begrensede byggemuligheter. Området ligger tett på kollektivknutepunktet og vil utgjøre en viktig del av byutviklingen. Høyere utnyttelse enn vist i VPOR forslaget vil derfor være riktig, og bør tillates.

Det er usikkerhet rundt E18 og bussløsninger og hva som blir hensiktsmessig kvartalsutforming. Foreslått nytt gateløp for Strandveien innebærer en endret bystruktur for storkvartalet og vil kreve at de fire eiendommene i kvartalet må ses i sammenheng. Det framgår ikke på hvilke nivåer fremtidige gater er lagt, hvordan de forholder seg til eksisterende bebyggelse eller løsning for tilknytning til Strandveien videre sydover. Gateføring som foreslått griper inn i eiendommens tekniske infrastruktur, og vil innebære at deler av bebyggelsen erstattes med nybygg.

Viste bussløsning med oppstilling under hevet E18 oppfattes som krevende, og vil hindre en god bymessig utvikling av området. Ønsker en mer overbevisende argumentasjon om hvorfor ikke deler av bussoppstillingen med fordel kan legges til Skøyen.

Oslo Areal kan slutte seg til målene for en god bymessig utvikling som ligger nedfelt i forslaget til VPOR for Lysakerbyen. Dette forutsetter at planprosessene skjer i en åpen og tett dialog mellom kommunen og berørte grunneiere. Presiserer betydningen av at anleggsfaser skjer samlet over få år samt behov for tidlig info om sannsynlig prosess for å disponere eiendommen hensiktsmessig.

Kommentar: Følg med på oppdateringer for Lysaker her: <https://www.baerum.kommune.no/politikk-og-samfunn/barum-2035/stedsutvikling-i-barum/>

Reguleringsplan for Lysaker kollektivknutepunkt vil vise en mer detaljert utforming av mye av det som tas opp her. Arealbruk, gateløp, adkomster mv fastlegges gjennom reguleringsplaner. Se også svar til KLP Eiendom.

Lysaker skal utvikles til regionalt togstoppested, ikke Skøyen jf. KVVU Oslonavet. Bussoppstillingsplasser og terminal for regionbusser legges derfor til Lysaker, ikke til Skøyen.

Strandveien 18/ DNB

Viktig at eiendommen opprettholder sin gode adkomst til hovedveinettet også gjennom de ulike anleggsfasene. Adkomsten til knutepunktet for fotgjengere og et attraktivt bysentrum er en vesentlig forutsetning for vellykket byutvikling.

Eiendommen 40/205 er beskrevet som torg/ møteplass og sentrumsstreng i VPOR. Tomten må benyttes til adkomst til eiendommene, til Nesoddbåten og til bryggene. Mener deler at tomten også kan bebygges.

Foreslått kvartalsstruktur med nytt løp for Strandveien gjennom storkvartalet anses som lite realistisk. Dette vil kreve vesentlige tilpasninger og ombygging av fasader og parkeringsanlegg. Fremtidig kvartalsstruktur bør bygge på dagens løsning, og evt. åpne eiendommene opp for en variert bruk. Bygningsvolumet kan økes.

I VPOR foreslås Strandveien som grønn gate med aktive fasader. Mener Lysaker Brygge og kaiene langs fjorden og Lysakerelva bør prioriteres som gjennomgående bystreng for fotgjengere. Eier ønsker å komme med konkrete løsninger gjennom en formell planprosess.

Kommentar: Strukturen er i stor grad basert på mulighetsstudiet Lysaker knutepunkt. Kommunen ser at omfang av endringer som krever reguleringsplan er omfattende og fordrer særskilt samordning og god informasjon til berørte parter. Se svar til Oslo Areal. VPOR viser Strandveien som en forbindelse. Høydeforskjeller er vist i temakart Forbindelser. Ikke alle forbindelser må være kjørbare, noen kan ha trapper/ramper eller kun være visuelle akser. Bygg mot Lysakerfjorden er markert med åpne fasader.

Strandveien 20 v Spor arkitekter

Bygningen ved bryggen langs Lysakerelva disponerer p- plasser i fellesanlegg med kjøreatkomst fra Strandveien og fra Lysaker brygge. VPOR griper inn i utviklingsmulighetene for eiendommen.

Foreslått omlegging av Strandveien til ny gate vil berøre bygningens kontakt med gatenettet, garasjene og framtidige nivåer på tilsluttende gatenett. Om forslaget er praktisk gjennomførbart er vanskelig å se. Byutvikling som ikke følger eksisterende eiendomsgrenser innebærer avhengigheter mellom naboene om framdrift, atkomster og tilgjengelighet.

Oppå garasjeanlegget vest for bygningen er det i VPOR skissert nytt gateløp med grønnstruktur. Det er stor høydeforskjell mellom brygge og dagens parkering. Ved hvilket nivå er ny gatestruktur tenkt? Slik omlegging kan kreve store tilpasninger og ombygging av fasader, parkeringsanlegg og teknisk infrastruktur. Lokalt veinett bør derfor følge dagens trasé. Adkomst på sørsiden bør beholdes for fotgjengere.

Beliggenhet så nær knutepunktet tilsier høy utnyttelse. Deler av bebyggelsen kan egne seg for boligformål. Fasade mot sjøen kan bli åpen og publikumsrettet slik foreslått sentrumsstreng viser. Gående og syklende må sikres gode forbindelser mellom sjøsiden og Lysaker torg.

Usikkerhet knyttet til framdrift og omfang av anleggsfase for knutepunktet og omfanget av anleggsvirksomhet gir utfordringer for bruken av eiendommene de kommende årene. Essensielt med tidlig info om sannsynlige prosesser for hensiktsmessig disponering av leieforhold og bygningsmasse.

Støtter mål om god bymessig utvikling av Lysakerbyen.

Kommentar: Endringer i arealbruk mv skal avklares i prosesser etter Plan- og bygningsloven. Se for øvrig svar til Oslo Areal og til DnB.

Standveien 50, Sameiet Godthaap (Lysakerfjorden)

Uttalelse fra sameie som består av mange kontorseksjoner med flere forskjellige eiere.

Slutter seg til mål om god bymessig utvikling av Lysakerbyen, forutsatt at det skjer i god dialog med grunneierne. Sameiet har hatt begrensede muligheter til å påvirke VPOR- forslaget så langt. Det er ikke planer om endringer av bebyggelse i overskuelig framtid. Strandveien 50 kan med sin spesielle beliggenhet langs kaien, ligge godt til rette for videre utvikling. Eiendommen kan med fordel konverteres til andre formål, i så fall med økte volum. Endringer av bebyggelse, utforming av veinett, park/ offentlige rom mv må ev gjøres gjennom en reguleringsplanprosess.

Viktig å sikre gode tilkomster, spesielt til kollektivknutepunktet, -også i anleggsfaser.

Eiendommen benyttes i dag i stor grad av allmennheten. Kyststien med start fra Lysaker brygge bør åpnes videre sydover. Strandveien er skissert som grønn gate med aktive fasader. Anbefaler at Lysaker brygge og kaiene langs fjorden heller prioriteres som gjennomgående bystreng for fotgjengere.

Kommentar: Endringer i arealbruk mv skal avklares i prosesser etter Plan- og bygningsloven. Se for øvrig svar til Oslo Areal og til DnB.

Strandveien 54, v Per W. Schive og Kristine Walberg

Eier boligeiendom i Lagåsenområdet omfattet av VPOR. Etterspør en begrunnelse for dette samt svar på hvilke konsekvenser som ligger i at deler av eiendommen er innlemmet i Godthaabsparken.

Kommentar: Eiendommen er med for å få en hensiktsmessig planavgrensning. Mange av arealene i VPOR-området som er vist som grøntstruktur er på privat grunn. Svært viktig å beholde å beholde/opparbeide grønne arealer der disse er vist i VPOR, ettersom utnyttelsen blir høy i byggeområdene. Se for øvrig svar til Fornebu Vel, Lagåsen og innspill og svar som gjelder Furuvik AS.

Teleplan Eiendom AS/ Norconsult

Teleplanområdet har viktig funksjon som bindeledd mellom Lysaker og Fornebu. I arbeidet med plangrep for Teleplan er det en rekke utfordringer som gjør transformasjon krevende. Teleplan Eiendom ønsker at kritisk masse av boliger, samt forlengelse av lokk må på plass som en premisse for gjennomføring av VPOR i Teleplan- området. Uten støy-skjermende bebyggelse, lokkforlengelse og bebyggelse på lokk faller grunnlaget for en bymessig utvikling.

Høyhastighetssykeltrase som del av E18-tiltaket er ikke forenlig med mål om urban utvikling og mål om etablering av gode sammenhengende byrom for både gående og syklende.

Tiltakslisten i VPOR gjenspeiler ikke de nødvendige tiltak innenfor Teleplanområdet. Bærum kommune har skissert at gitt de komplekse utfordringene i området og ønske om framdrift, er det mest hensiktsmessig at det utarbeides en egen fordelingsmodell for grunneierbidrag for Teleplanområdet som forholder seg til plangrensen fra planprogrammet for Teleplanområdet. Dette betyr at Teleplanbyen ikke skal inngå i forutsigbarhetsvedtak for Lysakerbyen. Endelig utgave av VPOR må ivareta dette.

Avslutningsvis bes det om at bygninger som er bevaringsverdig oppdateres i henhold til innsendt tegning. Fordelingsbidrag for grunneierbidrag i området vil utarbeides uavhengig av VPOR.

Kommentar: Plan for hovedsykkelvei langs E18 pågår i egen prosess. Fordelingsmodellen for grunneierbidrag i Teleplan-området vil utarbeides uavhengig av VPOR Lysakerbyen, og som utgangspunkt forholde seg til plangrensen fra planprogrammet Oksenøyveien nord. Arealet der den omtalte bevaringsverdige bygning står er nå tatt ut av VPOR.

Fridtjof Nansens vei 1-3 v Borge forvaltning

Borge forvaltning uttaler seg på vegne av Stenberg-gruppen As og Fornebu Business Center as. Det vises til uttalelse fra Fornebu vel og punktene som der fremføres støttes. Området er allerede tett utbygget og gjeldene reguleringsplan må respekteres.

Kommentar: Tas til etterretning.

Marstranderveien 4b, Gunhild og Fredrik Skyberg

Kun en del av deres GBNR 40/483 omfattes av planen slik den er avgrenset i høringsforslaget. Videre ligger en del av trekanten mellom Marstranderveien, Vollsveien og gangveien langs jernbanen også utenfor planområdet. Ettersom dette området nå danner en naturlig enhet anser Skyberg det hensiktsmessig om hele GBNR 40/483 og øvrige deler av trekanten mellom de tre veiene innlemmes i planen.

Kommentar: Planavgrensningen av VPOR er for enkelte områder, herunder Marstranderveien 4b, grovt tegnet. Arealbruk fastsettes i eventuell oppfølgende reguleringsplan.