

Oppsummering av merknader

Tjernsmyrområdet - del av lokalveinett - mindre endring av reguleringsplan E18 Lysaker – Ramstadsletta m.fl.

Sammenstilling av innkomne merknader, med Statens vegvesens og Rådmannens kommentarer. Kommentarer fra Statens vegvesen fremkommer med blå tekst.

MERKNADER TJERNSMYR OFF. ETTERSYN	
1	<p>Norges vassdrags- og energidirektorat har ingen vesentlige merknader til høringen.</p> <p>Rådmannens kommentar: Tas til orientering.</p>
2	<p>Direktoratet for mineralforvaltning har ingen merknader til planforslaget.</p> <p>Rådmannens kommentar: Tas til orientering.</p>
3	<p>Bane NOR er positive til at det sees på optimalisering av løsninger for syklende, dette vil blant annet bygge opp under sykkeltilgjengeligheten til Lysaker kollektivknutepunkt, inkludert stasjon for jernbanen.</p> <p>Rådmannens kommentar: Tas til orientering.</p>
4	<p>Fylkesmannen i Oslo og Viken (FM) viser til uttalelse til områderegulering for E 18 korridoren Lysaker - Ramstadsletta der de uttalte at hensynet til støy i driftsfasen burde sikres bedre enn det områdereguleringen legger opp til. Reguleringsbestemmelsen om støy fra områdereguleringen for E18 er videreført i denne planen.</p> <p>De er kritiske til formuleringen av bestemmelsen hvor det fremgår at om det blir teknisk vanskelig eller uforholdsmessig kostbart å tilfredsstille grenseverdiene, tillates avvik fra disse både for gul og rød støysone. Uten nærmere definisjoner av når noe kan regnes som teknisk vanskelig eller uforholdsmessig kostbart eller en øvre grense for hvor stort avviket kan være, vil en slik bestemmelse uthule verdien av å gjøre tabell 3 i T 1442 juridisk bindende.</p> <p>Fylkesmannen har forståelse for at det i enkelte tilfeller kan være tilnærmet umulig å skjerme eksisterende boliger slik at de får et tilfredsstillende støynivå, men en eventuell avviksbestemmelse må være snever og definere klarere i hvilke tilfeller det kan tillates et avvik og størrelsen på dette.</p> <p>Det er positivt at inngrepet i Tjernsmyr reduseres, men området blir utsatt for mange inngrep og mye uheldig påvirkning gjennom E18 prosjektet. Vi anbefaler derfor at det etter anleggsslutt gjøres tiltak for å forbedre tilstanden i den gjenværende delen av lokaliteten.</p>

	<p>Statens vegvesens kommentar: FM påpeker de samme forhold som ved off. ettersyn av områdereguleringen for E18 Lysaker-Ramstadsletta med tverrforbindelse Fornebu-Gjøannes. Den gang var det dialog uten at man kom frem til en omforent ordlyd på bestemmelsen. Dette som følge av at Statens vegvesen anser det særdeles vanskelig å definere hva som på generell basis kan regnes som teknisk vanskelig eller uforholdsmessig kostbart eller en øvre grense for hvor stort avviket kan være.</p> <p>Statens vegvesen mener det ikke er hensiktsmessig å endre bestemmelsen. Ulik ordlyd gjeldende for ulike deler av områdereguleringen vil kunne være uheldig ved at det skaper forvirring og ulik behandling av støy i områdereguleringen for E18 Lysaker-Ramstadsletta med tverrforbindelsen Fornebu-Gjøannes.</p> <p>Ønske om tiltak for å forbedre tilstanden i den gjenværende del av lokaliteten Tjernsmyr, omfatter tiltak utenfor planområdet. Statens vegvesen vil tilbakeføre denne planens riggområder (merket #7 på plankartet) til opprinnelig tilstand med masser og stedegen vegetasjon som ikke bidrar til spredning av fremmede arter. Anleggsområdet skal være inngjerdet langs grense til naturtypelokaliteten i anleggsperioden.</p> <p>Rådmannens kommentar: Rådmannen støtter ønsket om å tilbakeføre naturområdet til tidligere tilstand ved bl.a. å opprette tjernet i området. Det synes imidlertid krevende å finne kostnadsbærere for et slikt tiltak, da området ikke vil bli direkte berørt av anleggsdrift i denne omgang. Statens vegvesen vil kun tilbakeføre denne planens riggområder til opprinnelig tilstand. Få arealer utover dette ansees som Statens vegvesens ansvar. Rådmannen beklager dette.</p>
5	<p>Akershus fylkeskommune v / Fylkesrådmannen er svært positiv til at det gjøres endringer for å gi et tryggere og mer tilgjengelig tilbud for myke trafikanter. En optimalisering av løsningene for sykkel og gange, vil bygge opp under og bidra til å nå målene i den regionale planen for areal og transport, samt kommunens forslag til ny sykkelstrategi. Fylkesrådmannen er enig i administrasjonens vurdering, at det må ses på løsninger som passer alle målgrupper, også de minste i trafikken.</p> <p>Rådmannens kommentar: Tas til orientering.</p>
6	<p>Oslo kommune Fornebubanen sier at banens tunnel ligger i god avstand fra det aktuelle området, og relativt dypt. Endringen har dermed ingen betydning for Fornebubanen.</p> <p>Rådmannens kommentar: Tas til etterretning.</p>
7	<p>Ruter har merknader til to av endringene i planen.</p> <p>Endring 5: Ny Kryssløsning Prof. Kohts vei, bussvei og Gamle Drammens vei: Ruter er positiv til endringen og mener den nye løsningen gir mindre konflikt mellom busser og biler, og dermed bedre fremkommelighet for bussen. Det blir også mindre sannsynlighet for at biler forvirrer seg inn på bussveien.</p> <p>Endring 12: Pårampe for bussvei til E18 utgår: Denne rampen er svært viktig for å kunne kjøre av bussveien og videre inn mot Oslo i en</p>

	<p>situasjon der Lysaker terminal ikke er utbygd men fase 1 i E18 prosjektet er ferdigstilt. Da må bussene benytte dagens holdeplass på sørsiden E18 på Lysaker i østgående retning. Uten denne rampen må vestgående busser kjøre via Lysakerlokket. Dette vil ta 1-2 minutter lengre. I tillegg er det ofte kø gjennom rundkjøringene, noe som vil øke kjøretiden ytterligere.</p> <p>Statens vegvesens kommentar: Endring 5: Tas til orientering Endring 12: Pårampe for bussvei til E18 er tatt ut fordi løsningen både var arealkrevende, kostnadsdrivende og estetisk dårlig. Busser retning Oslo kjører bussbrua og videre på kollektivfelt i Prof. Kohts vei før Lysakerlokket.</p> <p>Statens vegvesen mener det må være akseptabelt at busser kjører via Lysakerlokket i en midlertidig fase selv om dette medfører noe økt reisetid for bussreisende. Arbeidet med byggeplan for E18 Lysaker – Ramstadsletta er stoppet opp på grunn av manglende midler. Prosjektet vil starte opp igjen når finansieringen av prosjektet er vedtatt i Stortinget. Prosjektet har da mulighet til å bygge de vestligste delene av Lysaker kollektivknutepunkt slik at Tjernsmyrtunnelen kan benyttes av buss i både øst- og vestgående retning. Det gjør at det ikke er behov for å bygge nevnte pårampe.</p> <p>Det må påregnes at østgående busser vil måtte kjøre via Lysakerlokket / Vollsveien i en periode. Øvrige deler av Lysaker kollektivknutepunkt bygges mens bussene kjører via Tjernsmyrtunnelen fordi det i byggeperioden ikke vil være plass til at bussene kan stoppe på sørsiden av E18 på Lysaker slik som idag.</p>
8	<p>Miljørettet helsevern, Bærum kommune mener at det i forbindelse med endring av reguleringsplan bør det redegjøres for luftkvalitet situasjonen ved boligområdene og andre utendørsoppholdsarealer, herunder området for ballbane. Det er vanskelig å se utfra forslaget om plassering av tunnelmunningen er endret i forhold til tidligere planer. Det er verdt å merke seg at luftforurensningskomponenter oppkonsentreres ved tunnelmunninger. Det må sikres en trafikktrygg forbindelse fra boligområdene og skolene i nærområdet til den planlagte ballbanen. Støpsituasjonen synes å være tilfredsstillende redegjort for.</p> <p>Statens vegvesens kommentar: Konsekvenser i forhold til luftkvalitet er redegjort for i forbindelse med reguleringsendringen, og det vises til kap. 5.9 i planbeskrivelsen. Utførte beregninger av luftforurensning i forbindelse med den vedtatte E18-planen anses å være dekkende også for denne reguleringsendringen. Konklusjonen er at reguleringsendringen i svært liten grad vil påvirke utbredelse av røde eller gule luftsoner eller føre til at nye områder får overskridelser av mål- eller grenseverdier.</p> <p>Tiltak for luftforurensning i anleggsfasen følges opp i Ytre miljø (YM) -planen. Der vil avbøtende tiltak bli vurdert.</p> <p>Det finnes flere alternativer for en trafiksikker forbindelse mellom boligområdene og skolene i nærområdet til ballbanen:</p> <p>1. Gang- og sykkelvei fra Lysaker skole og bru over Prof. Kohts vei. Herfra er det også</p>

	<p>forbindelse til Stabekklokket med forbindelse til Vestre lenke. 2. Fortau langs Gml. Drammensvei, kryssing av Prof. Kohts vei og busskobling via gangfelt. Herfra er det også forbindelse til GS-vei over bussbru med kobling til hovedsykkelvei ved Oksenøyveien. Fra hovedsykkelveien har man forbindelse til Vestre lenke i vest eller Fornebuveien i øst. Løsningen er vurdert av trafikksikkerhetsansvarlige i Statens vegvesen.</p>
9	<p>Vei og trafikk, Bærum kommune er positive til de endringene som planforslaget viser for endret kryssløsning mellom Prof. Kohts vei og bussvegen og for endret tverrforbindelse mellom Vestre Lenke og Prof. Kohts vei. De kommenterer følgende:</p> <p><u>Driftsareal</u> De er bekymret for gjennomgående manglende driftsarealer (snølagrings arealer) på veinettet. Dette gjelder spesielt veier reservert miljøvennlig transport (buss, sykkel og gange). Vi forventer at fortau/gangareal opparbeides i en bredde på min. 2,5 meter, eks. skulder.</p> <p><u>Sykkelparkering Oksenøyveien</u> Hva gjelder holdeplass Oksenøyveien ber vi om at sykkelparkeringstilbudet differensieres. Med det mener vi at det må sikres plass også til sykkeltraller og sykler med integrerte fasiliteter for transport av barn.</p> <p>Vei og trafikk ber også om at det bør gjøres en analyse av holdeplass Oksenøyveien med tanke på ytterligere optimalisering. De tenker da på plassering og kapasitet på sykkelparkering, tilkomst til bussen i begge retninger på en effektiv og sikker måte (unngå for lange omveier uten at sikkerheten blir redusert), m.m. Vei og trafikk ber om at kryssinger i plan for fotgjengere over hovedsykkelveien blir gjenstand for ytterligere vurdering.</p> <p><u>Tilkomster til hovedsykkelvei</u> Flertallet av Bærums befolkning bor på nordsiden av E18 (Fornebu området unntatt. Detaljutforming er viktig der man skal inn på ekspress sykkelveien, men vel så viktig er det å legge til rette for sykkel lenger nord for å kanalisere syklistene ned til E18. (f.eks. langs Gml. Drammensvei fra Stabekk, langs Vollsveien fra Jar mm.).</p> <p><u>Videre dialog</u> Vei og trafikk ønsker å delta i den videre planleggingen av ny E18 med omgivelser, både i endelig fase og ikke minst i anleggsfasen, i det det er nok der det kommunale veinettet blir mest berørt med trafikk.</p> <p>Statens vegvesens kommentar:</p> <p><u>Driftsareal</u> Snølagringsarealer ligger innenfor arealer regulert som annen veigrunn – grøntareal. Generelt er det satt av tilstrekkelig plass til snøopplag.</p> <p>Regulert fortausbredde er 2,75 meter og opparbeides med bredde 2,5 meter eks. skulder. Generelt følges reglene i Statens vegvesens håndbøker.</p> <p><u>Sykkelparkering Oksenøyveien</u> Det er avsatt tilstrekkelig areal innenfor kollektivholdeplassen (felt SKH4) for å kunne differensiere sykkelparkeringstilbudet med en viss andel transport- og/eller familiesykler. Det er sett nærmere på fotgjengerkryssing av hovedsykkelveien ved holdeplassområdet</p>

	<p>Oksenøyveien i forhold til trafiksikkerhet. Dette gjelder én kryssing – gangforbindelse fra Michelets vei som krysser over vestre lenke. Krysningspunktet må inneholde elementer som gjør syklisten mer oppmerksom og tilpasser farten for å unngå ulykker. Dette kan gjøres i form av belegg, fargebruk, skilt osv. Utformingen vurderes nærmere i arbeidet med byggeplan og gjennom trafiksikkerhetsrevisjon i Statens vegvesen.</p> <p>Statens vegvesen kan ikke se at foreslått løsning innebærer lange omveier ved Oksenøyveien holdeplass. Det blir en tilrettelagt gangkryssing over bussveien med en trafikkøy/rabatt mellom kjørefeltene. Kryssingen kan ikke merkes med sebrastriper da det ikke tillates der det er kjørehastighet på 60 km/t.</p> <p><u>Tilkomster til hovedsykkelvei</u> Det blir opp til andre tiltakshavere å utrede løsninger for å kanalisere sykklister ned til E18. Dette ligger utenfor planområdet for denne planen.</p> <p><u>Dialog</u> Statens vegvesen har invitert til videre dialog og skissert et opplegg for videre kontakt med Bærum kommunes fagavdelinger gjennom byggeplan- og anleggsfase.</p> <p>Rådmannens kommentar: Rådmannen har målsetting om at flere av kommunens innbyggere skal benytte sykkel som transportmiddel. Endret trasé for hovedsykkelveien viser en mer bymessig løsning inn mot Lysaker enn det vedtatt reg.plan viste. Vedtatt sykkelløsning gikk på rampe og bru og hevet over bakkeplan/bygulvet på vel 1km, noe som gjorde det vanskelig med påkobling fra andre tilkomstpunkter.</p> <p>Med foreslått planløsning legges det opp til sykkeltilbud på begge sider av E18; hovedsykkelveien blir liggende sør for E18, mens det blir tilrettelagt for sykkelfelt langs Prof. Kohts vei på nordsiden. Rådmannen anser dette som en klar forbedring av reguleringsplanen.</p> <p>Rådmannen ser at videre detaljering og utforming av sykkelveinettet må vies særskilt oppmerksomhet i formingsveilederen for E18, slik at påkoblingspunktene blir logiske, oversiktlige og trygge.</p>
10	<p>Forurensning og renovasjon, Bærum kommune sier at er det mistanke at det bygges / graves i forurenset grunn – må det sendes inn tiltaksplan, før graving starter. Om det oppdages underveis skal all arbeid stanses og konsulent tilkalles for undersøkelse av grunn. Tiltaksplan skal da sendes inn til godkjenning.</p> <p>Statens vegvesens kommentar: Statens vegvesen vil forholde seg til gjeldende regelverk som omhandler forurenset grunn i prosjekterings- og byggefasen. Statens vegvesen vil videreføre kravene til entreprenørene.</p>
11	<p>Vann og avløp, Bærum kommune har ingen kommentarer til endringene i reguleringsplanen.</p> <p>Rådmannens kommentar: Tas til orientering.</p>
12	<p>Idrettsavdeling, Bærum kommune sier vedr bruk av ballbane Tjernsmyr til anlegg-</p>

riggområde for E18 utbygging at man bør vurdere alternative løsninger. Tjernsmyrområdet må berøres i minst mulig grad. Ballbanen benyttes av det lokale idrettslaget til aktivitet for barn på ettermiddag og kvelder. I tillegg benyttes banen av Lysaker barneskole.

Statens vegvesens kommentar:

Det er behov for å benytte ballbanen som rigg- og anleggsområde mens E18-utbyggingen pågår. Statens vegvesen har vurdert, men ikke funnet alternativer til ballbanen som gir en hensiktsmessig riggplass for anleggsgjennomføringen.

Tilgjengelig areal for ny ballbane blir 30 x 50 m. Ballarealet tilfredsstillende i utgangspunktet 7er fotball, men i tillegg kreves det en sikkerhetssone på 3m rundt selve spilleflaten, dvs 36 x 56m, noe som ikke er tilgjengelig. Dimensjonering av ballbanen tilfredsstillende derfor 5er fotball ihht. Norges Fotballforbunds anbefalte arealstørrelser.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen nevner at i den politiske behandlingen av E18-planen var det Bærum kommune som ønsket en optimalisering av kryssløsningen ved Tjernsmyr. I ny veiløsning er nå tidligere foreslått rundkjøring mellom bussvei, Gamle Drammensvei og Prof. Kohts vei fjernet. Rådmannen ser at foreslått veiløsning innebærer redusert arealinngrep i Tjernsmyr, den gir prioritet til busser og gir økt trafiksikkerhet.

Den nye rundkjøringen medfører imidlertid inngrep i eksisterende ballbane, slik at banen reduserer sitt arealomfang – fra 7er til 5er ballbane. En 5er bane vil fortsatt være tilfredsstillende banestørrelse for ballaktivitet for barn opptil ca 11år, noe som kan være med å avlaste Frembanen lenger nord.

13 **Natur idrettsavdeling Bærum kommune (N/I) uttaler vedr:**

1.Landskap

Det er elementer i den foreslåtte endringen med heving av prof kohts vei for å lage tunnelportal til Tjernsmyrtunnelen. som til sammen har negative landskapsmessige konsekvenser.

Endret kryss Gamle Drammensvei x Prof. Koht vei vil gi inngrep i Brydeskogen og etablering av mur på inntil 8 meter. Det vises til Kommuneplanens bestemmelser vedrørende landskapstrekk:

§9.1 Åsprofiler, landskapsilhouetter og stedstypisk vegetasjon skal ivaretas.

N/I stiller seg spørrende til behovet for en såpass arealkrevende løsning som det en rundkjøring dimensjonert for busser faktisk er, og vi kan ikke se at det er argumentert for nødvendigheten av den.

2.Naturmangfold

Området omfattes av to ulike reguleringsplaner; Tjernsmyrområdet fra 1996 og E 18-korridoren Lysaker - Ramstadsletta fra 2017. I planen fra 1996 er myrområdet regulert spesialområde naturvern med tilhørende bestemmelser.

I henhold til kommuneplanbestemmelsene § 11.1 skal områder registrert som viktige naturtyper i Bærum kommunes kartdatabase ivaretas. I Naturbase foreligger det

registreringer av naturtypen rik kulturlandskapssjø med verdi svært viktig/nasjonalt viktig (A). Det er gjort funn av rødlistearter og potensiale for flere funn av flere sjeldne arter her. Storsalamander som nevnes i kartleggingen fra 1996 ble ikke observert i 2013, men dette betyr ikke nødvendigvis at arten ikke finnes her. Storsalamander er oppført på Norsk rødliste for arter fra 2015 som nær truet. I og med at kunnskapsstatusen for storsalamander er usikker, bør det gjøres kartlegging av denne arten i området. Kunnskapsgrunnlaget for Tjernsmyrområdet anses ikke som oppfylt.

3. Brydeskogen:

N/I ber om at forbindelsene til Brydeskogen ivaretas i et nytt veianlegg, med en plassering av inngang i nærheten av dagens. For Brydeskogen og skråningen nord for Professor Kohts vei ligger det ikke registreringer av naturtyper i Naturbase. I og med at området ikke er kartlagt anses ikke kunnskapsgrunnlaget for Brydeskogen og skråningen nord for Prof. Kohts vei for oppfylt.

Konklusjon

Alternative plasseringer av rigg- og anleggsområder på Tjernsmyr bør vurderes. Avbøtende tiltak vil være sikring av vegetasjon som ikke skal berøres med byggegjerder. Områder som ikke skal berøres merkes av i marksikringsplan. Det bør utarbeides en miljøoppfølgingsplan, slik at hensyn til naturverdiene ivaretas. Nye plantearter må ikke innføres.

N/I foreslår at området o_SVG gjøres om til o_GN, slik at området med naturverdier blir størst mulig og får et sterkest mulig vern i framtiden.

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen ønsker å påpeke at denne planendringen blant annet er utløst av Bærum kommune sitt ønske om en optimalisert linjeføring for veganlegget og kryssløsninger som gir bedre landskapstilpasning og ivaretagelse av naturvern hensyn.

1. Landskap

Utretting og heving av Prof. Kohts vei og etablering av rundkjøring i krysset Gml. Drammensvei x Prof. Kohts vei vil gi større inngrep i skråning mot nord. Krav til størrelser på rundkjøringer er definert i håndbøkene til Statens vegvesen. Løsningen er foreslått fordi den gir bedre trafiksikkerhet, fremkommelighet og tilgjengelighet for busser fra lokalveinettet og inn på bussveien, samt at man separerer trafikken på bussveien fra vanlig trafikk. Som nevnt nedenfor reduseres arealinngrepet i Tjernsmyr med ca. 5000 m².

Den nye utformingen av portalområdet vurderes imidlertid å ha en mindre negativ konsekvens for kulturmiljøet i Fagerhøy terrasse enn i gjeldende reguleringsplan (E18 Lysaker-Ramstadsletta), med mindre dominerende veganlegg og tunnelportal som ikke lenger ligger rett under eiendommene i Fagerhøy terrasse.

2. Naturmangfold

Mulig forekomst av storsalamander kan ikke utelukkes, men det er en rekke organismer, planter og insekter som er registrert i Tjernsmyrområdet som er klassifisert i høyere rødlistekategorier enn storsalamander. Det gjelder også naturtyper. Et eventuelt funn av storsalamander vil ikke endre verdien av området, siden hele arealet er vurdert som et område med stor verdi. En ny undersøkelse av salamanderforekomster synes derfor ikke å

være spesielt relevant, og Statens vegvesen mener kunnskapsgrunnlaget for Tjernsmyr kan anses som oppfylt.

3. Brydeskogen

Mens bygging av ny Prof. Kohts vei pågår, vil det ikke være tilgjengelig adkomst fra Prof. Kohts vei til Brydeskogen siden veien stenges for gående i anleggsperioden, og disse må benytte Philip Pedersens vei. Ny permanent adkomst til Brydeskogen vil opparbeides i nærheten av kryssområdet Gml. Drammensvei x Prof. Kohts vei med en plassering nær dagens.

Skråningen langs Prof. Kohts vei har blitt befart i forbindelse med kartlegging av fremmede og rødlistede arter. Det er registrert noen forekomster av ask og alm som begge er rødlistet (VU) på grunn av at de er utsatt for nye sykdommer, men ask og alm er svært vanlige i dette området. Dessverre er ofte eldre/store/gamle trær rammet av sykdom, og bør heller fjernes enn bevares. Biofokus/Siste sjanse har kartlagt naturtypelokaliteter i Bærum gjennom flere år (Biofokus 2009: Status naturtypekartlegging Bærum kommune 2009. Biofokus-rapport 2009-12). Det er mye lauvskog i disse gamle boligområdene, men bare noen få arealer synes å tilfredsstille kravene til kartlegging som naturtypelokaliteter.

Konklusjon

Statens vegvesen har vurdert, men ikke funnet alternativer til ballbanen som gir en hensiktsmessig riggplass for anleggsgjennomføringen.

Områder/vegetasjon som ikke skal berøres, som vist i illustrasjonsplanen. I forbindelse med byggeplan-arbeidene vil det bli utarbeidet egne rigg- og marksikringstegninger. Anleggsområdet i Tjernsmyrområdet (merket #7 på plankartet) skal være inngjerdet langs grense til naturtypelokaliteten i anleggsperioden.

Det er tidligere utarbeidet Plan for Ytre miljø (YM-plan) for planområdet i forbindelse med områderegulering for E18 Lysaker - Ramstadsletta med tverrforbindelse Fornebu-Gjønnnes. Denne YM-planen vil også være gjeldende for planendringen for Tjernsmyrområdet. YM-planen gjør rede for hvilke tiltak som skal settes i verk for å sikre at føringer og krav knyttet til det ytre miljøet blir innarbeidet i konkurransegrunnlag og ivarettatt både i prosjekteringsfasen, anleggsfasen og drift av veianlegget. YM-planen er et levende dokument som revideres fortløpende ved behov og tilbakemeldinger fra berørte myndigheter.

Statens vegvesen ønsker å eie den konstruktive fyllingen til Prof. Kohts vei, og vil derfor opprettholde arealer regulert til annen veigrunn o_SVG langs Tjernsmyr.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen gjør oppmerksom på at foreliggende planendring innebærer at tiltaket nå berører en mindre del av naturområdet Tjernsmyr enn det som lå til grunn i opprinnelig E18-plan. Ca. 5000 m² omreguleres fra veiformål til naturområde.

Rådmannen forstår ønsket om å tilbakeføre naturområdet til tidligere tilstand ved bl.a. å gjenopprette tjernet i området. Det synes imidlertid krevende å finne kostnadsbærere for et slikt tiltak da området ikke vil bli direkte berørt av anleggsdrift i denne omgang. Statens vegvesen vil kun tilbakeføre denne planens riggområder til opprinnelig tilstand. Få arealer

	<p>utover dette ansees som Statens vegvesens ansvar. Rådmannen beklager dette.</p> <p>Isolert sett kan landskapspåvirkningen av tiltaket ha negative sider, men må sees i sammenheng med følger av opprinnelig løsning. Bærum kommune ønsket å endre opprinnelig løsning på bakgrunn av bl.a. forringelse av landskap. Det legges også til grunn at trafiksikkerhet og framkommelighet for buss er viktige element i planen.</p> <p>Rådmannen ser viktigheten av å opprettholde grønne områder for nærfriluftsliv/lek også i anleggsperioden. God tilgjengelighet til Brydeskogen må søkes opprettholdt, men periodevis må man trolig akseptere endringer her av sikkerhetshensyn.</p>
14	<p>Fornebo vel fraråder at Fornebuveien nyttes som trasé for hovedsykkelvei. De frykter veiutvidelse der og ekspropriasjon i et vernet boligområde samt konflikter mellom bilister og syklende. De anbefaler at sykkeltrasé legges nord for kontorbebyggelsen, langs E18.</p> <p>Statens vegvesens kommentar: Vedrørende alternativ med hovedsykkelvei nord for kontorbebyggelsen henviser Statens vegvesen til kommentar i merknad nr. 20 nedenfor (Teleplan v/ Norconsult). Statens vegvesen mener eventuell konflikt mellom bil og sykkel blir mindre sannsynlig (bedre trafiksikkerhet) med ny løsning enn dagens løsning.</p> <p>Rådmannens kommentar: Rådmannen har målsetting om at flere av kommunens innbyggere skal benytte sykkel som transportmiddel. Endret trasé for hovedsykkelveien viser en mer bymessig løsning inn mot Lysaker enn det vedtatt reg.plan viste. Vedtatt sykkelløsning gikk på rampe og bru og hevet over bakkeplan/bygulvet på vel 1km, noe som gjorde det vanskelig med påkobling fra andre tilkomstpunkter.</p> <p>Med foreslått planløsning legges det opp til sykkeltilbud på begge sider av E18; hovedsykkelveien blir liggende sør for E18, mens det blir tilrettelagt for sykkelfelt langs Prof. Kohts vei på nordsiden.</p> <p>Rådmannen ser at videre detaljering og utforming av sykkelveinettet må vies særskilt oppmerksomhet i formingsveilederen for E18, slik at påkoblingspunktene blir logiske, oversiktlige og trygge påkoblingspunkter.</p> <p>Hovedsykkelveiens videre trasé langs Fornebuveien ligger innunder SVVs pågående planarbeid for Lysaker kollektivpunkt, slik at dette planarbeidet blir koordinert ifht. foreliggende planforslag for Tjernsmyr-området.</p> <p>Ut fra foreliggende planer for Lysaker kollektivknutepunkt kan ikke Rådmannen se at hovedsykkelveien langs Fornebuveien vil medføre ekspropriasjon av de vernede boligområdene på Lagåsen. For hovedsykkelveien på denne strekningen er det valgt et tverrsnitt hvor gående og kjørende deler veiareal, idet det er kun 10 boliger med adkomst fra Fornebuveien, mens syklisten av trafiksikkerhetshensyn sikres en egen trasé.</p> <p>I «Veiledende plan for offentlig rom for Lysakerbyen» (VPOR) er Fornebuveien angitt som sentrumsstreng. Rådmannen er kjent med at det foreligger tanker om transformasjon for deler av næringsbebyggelsen langs Fornebuveien 1-13. Rådmannen har vurdert det dithen at</p>

	<p>en hovedsykkelvei på nordsiden og langs dagens kontorbygg vil møte på høydeforskjeller og trange innsmett mellom eks. bygg, noe som vil kreve lite bymessige ramper og andre bygningsmessige tilpasninger. Foreslått sykkelløsning, slik den legges på bakkenivå langs Fornebuveien, har en fleksibilitet i seg. Ved en eventuell fremtidig transformasjon av næringsområdet vil plassering og utforming av hovedsykkelvei, atkomstvei og gangforbindelser måtte vurderes på nytt.</p> <p>For å få flere til sykle, i alle aldergrupper og til alle formål, er Rådmannen av den oppfatning at sykkelveiene sikres kvalitetsmessig, ifht. nærhet til støy, støv mm, slik at syklistene på visse delstrekninger også bør kunne være skjermet fra E18. Rådmannen er opptatt av at utforming av hovedsykkelvei inn mot tettstedene/byområdene må få en utforming som sikrer lavere fart og mer oppmerksomme syklist. Rådmannen mener dette også bør inngå i Formingsveilederen for E18 og inn i planarbeidet med Lysaker kollektivknutepunkt.</p>
15	<p>Lysaker Vel har med tilfredshet merket seg at planforslaget innebærer et mindre arealkrevende inngrep i naturområdet på Tjernsmyr. Likeledes at planforslaget medfører endring fra veiformål til boligformål i vestre ende av Tjernsmyrtunnelen slik at ingen boliger vil bli innløst der.</p> <p>De merker seg også at beliggenheten av portalen i østre ende er endret slik at tunnelen kan føres gjennom høydedraget i Bjørnekroken. Boligen i Solliveien 48, som er en del av en arkitektonisk helhet på tre hus oppført av byggmester Emanuel omkring 1910, vil dermed ikke bli innløst.</p> <p>Lysaker Vel anser landskapspleie av Tjernsmyrområdet som et nødvendig tiltak etter at Statens Vegvesen har gjort inngrep i området. I første rekke ønskes utgraving av tjernet for å restaurere vannspeilet samt fjerning av vegetasjon som har skutt opp rundt tjernet.</p> <p>Statens vegvesens kommentar: Ny utforming av portalen i vestre ende av Tjernsmyrtunnelen medfører mindre permanent inngrep i skåningen, men Fagerhøy Terrasse nr. 13 må likevel innløses slik som i gjeldende reguleringsplan, fordi anleggsarbeider tett inntil huset gjør huset ubeboelig i anleggsperioden og kan medføre at boligen må rives.</p> <p>Boligen i Solliveien 48 i østre ende av Tjernsmyrtunnelen er ikke en del av dette planforslaget, og vil inngå i pågående planarbeid for Lysaker kollektivknutepunkt. Om denne boligen vil bli innløst er derfor ikke avklart.</p> <p>Rådmannens kommentar: Rådmannen legger til grunn at Tjernsmyrområdet har vært forringet av utbygging av omfattende veianlegg og næringsbygg gjennom en årrekke. Utbygging i området også hatt betydning for endringene i naturområdet.</p> <p>Rådmannen gjør oppmerksom på at foreliggende planendring berører en mindre del av naturområdet Tjernsmyr enn det som lå til grunn i opprinnelig E18-plan. Ca. 5000 m2 omreguleres fra veiformål til naturområde.</p> <p>Rådmannen forstår ønsket om å tilbakeføre naturområdet til tidligere tilstand ved bl.a. å</p>

	<p>opprette tjernet i området. Det synes imidlertid krevende å finne kostnadsbærere for et slikt tiltak da området ikke vil bli direkte berørt av anleggsdrift i denne omgang. Statens vegvesen vil kun tilbakeføre denne planens riggområder til opprinnelig tilstand. Få arealer utover dette ansees som Statens vegvesens ansvar. Rådmannen beklager dette.</p>
16	<p>Naturvernforbundet sier at forslaget angår veisystemer som omringer et tidligere tjern, Tjernsmyrtjernet (også kjent under navnet Lysakertjernet). Dette tjernet var et riktig idyllisk tjern så sent som i 1980-årene, omkranset med løvskog og en plen/eng i dets sørvestre myrdrag. Imidlertid, det næringsrike tjernet har nå grodd igjen til en takrørbevokst myr og det siste vannspeilet forsvant for noen år siden. Snart er det bare tett kratt der tjernet en gang var.</p> <p>I forbindelse med det kommende veiarbeidet mener Naturvernforbundet i Bærum at det idylliske Tjernsmyrtjernet skal gjenskapes. Dette er også i tråd med Fylkesmannens høringsinnspill av 3.11.2017: «Dersom det må gjøres inngrep i naturtypen bør det vurderes om det kan gjøres tiltak for å forbedre tilstanden i den gjenværende delen av lokaliteten».</p> <p>Nå har tjernet blitt en hengemyr, gjengrodd med takrør og uten åpent vannspeil. Med enkle grep kan man gjenskape dette tjernet som var så viktig for flere kalkmyrarter. Det er anført som «høy verneverdi» i Naturbase, som en av de siste kalkmyrene i regionen. Nå er tiden inne for avbøtende tiltak og gjenskape dette viktige tjernet. Med et åpent vannspeil kan det også lages en idyll langsmed turstien mellom næringsbyggene i øst (mot Lysaker) og til bygningene langsmed Philip Pedersens vei i sør, sikkert også sett fra Prof. Kohts vei på nordsiden.</p> <p>I henhold til kommuneplanen bestemmelser står det at i forbindelse med regulerings- og byggeplaner skal det vurderes om lukkede vassdrag kan åpnes. Nå er Tjernsmyrtjernet ikke et lukket vassdrag, men en gjengrodd våtmark. Men det går ut på det samme, bare det at biologisk mangfold her har enda større potensiale – enda viktigere (for bl.a salamandere, sivhøne, og andre våtmarksarter). For at storsalamander skal bevares som norsk art er det nødvendig at leveområdene restaureres, og evt lage til nye dammer.</p> <p>Statens vegvesens kommentar: Ønsket om tiltak/restaurering for å forbedre tilstanden i den gjenværende del av lokaliteten Tjernsmyr, omfatter tiltak utenfor planområdet. Statens vegvesen vil tilbakeføre område merket o_GN #7 på plankartet til opprinnelig tilstand med masser og stedegen vegetasjon som ikke bidrar til spredning av fremmede arter. Anleggsområdet skal være inngjerdet langs grense til naturtypelokaliteten i anleggsperioden.</p> <p>Rådmannens kommentar: Rådmannen legger til grunn at Tjernsmyrområdet har vært forringet av utbygging av omfattende veianlegg og næringsbygg gjennom en årrekke. Utbygging i området har også hatt betydning for endringene i naturområdet. Rådmannen gjør oppmerksom på at foreliggende planendring berører en mindre del av naturområdet Tjernsmyr enn det som lå til grunn i opprinnelig E18-plan, ca. 5000 m2 omreguleres fra veiformål til naturområde.</p> <p>En eventuell restaurering av Tjernsmyrtjernet bør planlegges grundig gjennom en egen restaureringsplan, slik at ikke eksisterende verdier blir skadelidende.</p>

	<p>Rådmannen forstår ønsket om å tilbakeføre naturområdet til tidligere tilstand ved bl.a. å opprette tjernet i området. Det synes imidlertid krevende å finne kostnadsbærere for et slikt tiltak da området ikke vil bli direkte berørt av anleggsdrift i denne omgang. Statens vegvesen vil kun tilbakeføre denne planens riggområder til opprinnelig tilstand. Få arealer utover dette ansees som Statens vegvesens ansvar. Rådmannen beklager dette.</p>
17	<p>FAU Lysaker skole sier skolekretsen ligger på begge sider av dagens E18 og de store endringene som skal skje her. Dette betyr at det er mange skolebarn i området vil bli påvirket av tiltaket og da særlig i anleggsperioden. Det er ønskelig at det legges inn et punkt i bestemmelse § 2.11 Plan for anleggsfasen at det også skal kreves en kommunikasjonsplan for hvordan lokalmiljøet informeres underveis i anleggsperioden.</p> <p><u>Ballbane Tjernmyr</u></p> <p>Det står i saken at ballbanen på sørsiden av Prof. Kohts vei vil bli mindre i areal og mindre attraktiv enn i opprinnelig plan. I henhold til rikspolitiske retningslinjer for barn og unge pkt. 5 d, skal det ved omdisponering av arealer som brukes av barn og unge som et minimum skaffes fullverdig erstatning. Selv om ikke arealet er mye brukt i dag, antas det å kunne få en økt bruk i fremtiden.</p> <p>FAU er bekymret for hva som eventuelt vil kunne skje dersom baller skytes over og ut av banen og inn på f.eks bussvegen. Det ønskes derfor at det i bestemmelse §3.1 idrettsanlegg føyes til at området må sikres med gjerder mot omkringliggende veianlegg. Videre mener FAU at det i bestemmelsene må være krav om sykkelparkeringer i tilknytning til ballbanen. Det bør også i bestemmelsene sikres at ballbanen gjøres mest mulig attraktiv med robust beplanting, benker og bord.</p> <p><u>Brydeskogen</u></p> <p>Brydeskogen er en svært mye brukt nærskog i lokalområdet. Det står at adkomst til Brydeskogen vil bli endret. Vi kan ikke finne noe om dette i bestemmelsene. Det bør i bestemmelsene skrives noe om at adkomst til Brydeskogen skal sikres på en trygg måte også i anleggsperioden. Det bør videre stå noe om at adkomsten skal opparbeides på en skånsom måte som gir færrest mulig inngrep i skråningen.</p> <p>Statens vegvesens kommentar:</p> <p>Statens vegvesen ønsker å påpeke at denne planendringen blant annet er utløst av Bærum kommune sitt ønske om en optimalisert linjeføring for veganlegget og kryssløsninger som gir bedre landskapstilpasning og ivaretagelse av naturvern hensyn.</p> <p>Statens vegvesen har gode rutiner på å forholde seg til berørte skoler og nærmiljøet forøvrig. Det er opprettet en nabokontakt som skal ha det overordnede oppfølgings – og informasjonsansvaret i anleggsperioden. Lysaker skole er høyt prioritert, og Statens vegvesen imøteser en tett dialog med Lysaker skole i forkant og underveis i anleggsperioden, med gjennomføring av faste møter med skolen.</p> <p>En trygg skolevei i anleggsperioden er meget viktig. Bygging av anlegget krever at trafikken må legges om og at det bygges en provisorisk vei langs dagens Prof. Kohts vei.</p> <p>Uavhengig av valgt løsning for omlagt Prof. Kohts vei, må syklistene i anleggsperioden enten</p>

	<p>sykle i kjørebane eller sykle i Philip Pedersens vei. Gående vil bli henvist til fortau i Philip Pedersens vei. Gangbrua over Prof. Kohts vei vest for Gamle Drammensvei vil ikke bli berørt, og skoleelever sør for Gamle Drammensvei kan benytte denne. Mest sannsynlig vil Prof. Kohts vei være stengt for bil- og sykkeltrafikk mellom Gamle Drammensvei og Philip Pedersens vei i korte perioder. Behovet og varighet for denne stengningen vil bli nøyere vurdert i byggeplanarbeidet.</p> <p>Omkjøring for sykkel til Lysaker vil bli ivaretatt. For skoleelever som bor på sørsiden av E18 vil dagens undergang ved Oksenøyveien/Riiser-Larsens vei erstattes med en provisorisk bru.</p> <p>Planlagt oppstart for anleggsarbeidene er sent på høsten 2021 forutsatt godkjenning av bompengeproposisjonen i Stortinget høsten 2019.</p> <p>Ang. arealreduksjon av ballbanen og krav om erstatningsareal: Planendringen medfører at ca. 100 m² av ballbanen omdisponeres til vegformål som følge av ny kryssløsning. Samtidig frigjøres ca. 5000 m² til naturområde fra vegformål ved Tjernsmyr øst for ballbanen.</p> <p>Statens vegvesen vil tilbakeføre ballbanen, men til redusert størrelse fra 7er til 5er etter endt anleggsperiode. Møblering, inngjerding etc. er det andre aktører enn Statens vegvesen som har ansvar for.</p> <p>Når bygging av ny Prof. Kohts vei pågår, vil det ikke være tilgjengelig adkomst fra Prof. Kohts vei til Brydeskogen siden veien stenges for gående i anleggsperioden. Permanent adkomst til Brydeskogen vil opparbeides i nærheten av kryssområdet Gml. Drammensvei x Prof. Kohts vei.</p> <p>Rådmannens kommentar: Rådmannen vil oppfordre Statens vegvesen til å iverksette særskilte tiltak for å trygge skolebarns og andre gående sin ferdsel i området, spesielt gjennom anleggsperioden.</p> <p>Rådmannen ser viktigheten av å opprettholde grønne pustehull for nærfriluftsliv/lek også i anleggsperioden. God tilgjengelighet til Brydeskogen må søkes opprettholdt, men periodevis må man trolig akseptere endringer av tilkomsten av sikkerhetshensyn. Ballbanen ved Tjernsmyr kan bli en avlastningsbane for de yngre, men Rådmannen vurderer det dithen at det ikke er behov for å sette opp ballnett i første omgang, da banen trolig får en naturlig terrengvoll – med en innfelt mur i det nordøstre hjørnet som kan ta av baller på avveie. Kommunen vil gjøre en løpende vurdering.</p> <p>Rådmannen legger til grunn at det etableres en god kommunikasjonsplattform for Lysaker skole og andre berørte skoler i nærområdet til E18 anlegget.</p>
18	<p>Thale Maria Thorkildsen Riiser Larsensvei 13 a sier at de som bor igjen i gata her lever under et stort psykisk stress pga av planer som blir utsatt, og av bygging av ny sykkel- og gangvei i Professor Kohts vei.</p> <p>På høringsmøtet kom det blant annet frem at vi foran oss skal få næringsbygg. Dette har gått meg «hus forbi». Dette fordi advokatene i Brækhus og Dege har forsikret oss om at plassen foran oss skal være en grønn voll. Og grønt er virkelig noe vi trenger i denne gata! <i>Det ble også sagt at dere foreslår at Riiser Larsensvei blir vei for anleggstrafikk under bygging.</i></p>

Jeg må igjen få påpeke at dette er en liten blindvei. Her er det ikke egnet for anleggstrafikk. Jeg har selv vært i kontakt med nabokontakten fra Statens Vegvesen. Dette var ikke en betryggende eller god samtale.

Jeg skulle virkelig ønske dere så på oss som mennesker. Jeg forstår at veier må utbedres, og at dette kan gå ut over folkene som bor der, men jeg synes det er utrolig at man kjøper ut en halv gate, og lar tre blokker bli stående. Det har vært utrolig vanskelig for mange å miste gode venner og naboer. Og så skal vi bli stående igjen med alt det medfører. Er det verdt at mennesker ikke har det bra for at noen skal kunne sykle til jobben?

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen har forståelse for at det er krevende å bo med anleggsområde på flere sider og uavklart fremdrift.

Denne reguleringsendringen gir ingen endringer sammenliknet med vedtatt plan fra 2017 i dette området med unntak av at teknisk bygg flyttes lenger vest slik at denne kommer sør for Riiser-Larsens vei 13a. Regulert friområde sør for blokkene i Riiser-Larsens vei (feltnavn GF1 på plankartet) opprettholdes i denne reguleringsendringen.

Det foreslås ingen endring av næringsformål. Området avsatt til næring i gjeldende reguleringsplan (feltnavn BN3 på plankartet) skal istandsettes som et grøntområde inntil området tas i bruk til fremtidig arealbruk. Den midlertidige arealbruken som grøntområde kan vare i flere år.

Planforslaget legger ikke opp til noen endringer med hensyn til anleggstrafikken i Riiser-Larsens vei sammenliknet med gjeldende reguleringsplan. SVV vil søke å begrense anleggstrafikken i Riiser-Larsens vei mest mulig. Den tyngste og mest langvarige anleggstrafikken i området vil pågå innenfor inngjerdet anleggsområde sør for vegen.

Planlagt oppstart for anleggsarbeidene er sent på høsten 2021 forutsatt godkjenning av bompengeproposisjonen i Stortinget høsten 2019. I så fall vil anlegget i dette området kunne være ferdigstilt ca. 2028, mens sykkelfeltprosjektet i Prof. Kohts vei vil være ferdig før arbeidene starter opp.

For å imøtekomme informasjonsbehovet til beboere i nærområdet, inviterte Statens vegvesen i samarbeid med de som driver anlegget i Prof. Kohts vei, til «Åpen brakke» i mars 2019.

I anleggsfasen skal det i forkant av anleggsdrift utarbeides støyprognoser. Det skal også utarbeides en plan som beskriver hvordan berørte naboer skal varsles og holdes løpende informert om støyforholdene gjennom anleggsfasen. Tiltak for begrenning av støy og støv i anleggsfasen skal beskrives i plan for ytre miljø. Dette gjøres i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan, og vurderes innenfor rammen av gjeldende regler og retningslinjer for støy. Eventuelle konkrete støytiltak for Riiser-Larsens vei 13a vil bli planlagt i arbeidet med byggeplanen. Man vil prøve å iverksette tiltakene så tidlig som mulig.

Rystelser som følge av sprengningsarbeider skal følge grenseverdiene i NS 8141. Kontroll av rystelser i forbindelse med anleggsarbeidene vil bli utført i regi av byggherren. Omfanget av rystelsesmålinger vil bli bestemt i forbindelse med arbeidet med byggeplanen.

Hjemmel til å ekspropriere bygninger følger av areiningsloven. Eiendommene som er vurdert å måtte innløses som følge av det nye veianlegget eller anleggsgjennomføringen, er krysset ut på reguleringsplankartet, og er de samme eiendommene som i gjeldende reguleringsplan.

Når reguleringsplanen er vedtatt, kan den gjennomføres selv om det medfører ulemper på naboeiendommer. Jf. granelova § 2 må man tåle en del ulemper i form av støy og luftforurensning uten å ha krav på erstatning.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen har forståelse for den vanskelige situasjonen som beskrives her. Beboerne på strekningen har gjennomlevd utallige år med usikkerhet og endringer. Nå er boliger i nabolaget nærmere E18 innløst og flere beboere har flyttet. Nabolag er splittet. Dette kan være krevende.

Det er også utfordrende å holde seg oppdatert på alle planutkast og arealplaner i området. Gjennom siste planprosess for E18 var det viktig prinsipp å få regulert inn gode grønne buffersoner mot eksisterende bebyggelse. Avgrensning av disse områdene må avveies mot mange ulike hensyn.

Rådmannen ser også at beboerne i dette området får en særskilt belastning da anleggsdrift for opparbeidelse av sykkelfelt langs Prof. Kohts vei pågår nå i perioden ca. 2018 – 2020. Det kan være krevende med anleggsdrift i et etablert boligområde.

Det er stort underskudd på parker i Bærum øst. Syd for de resterende boligene i Riiser Larsens vei ble det i E18-planen regulert et stort friområde på over 15 daa som buffer mot Vestre lenke/ny atkomstvei til Fornebu. Dette grøntområdet framkom etter at kommunedelplanen for E18 var vedtatt. Tanken var å organisere strukturene annerledes slik at man kunne samle alle «veiskråninger»/andre grønne mellomrom med lav brukbarhet til en stor brukbar park for allmennheten. Dette var areal tilsvarende allerede regulerte friområder i KDP E18. Tilsvarende var det ønskelig å samle næringstomter i en bedre sammenheng. Næringsområde er regulert fra Riiser Larsens vei nr 20 og vestover til enden av dagens Eilev Dues vei. Næringsområdet skal detaljreguleres og landskapshensyn skal ivaretas i en slik sammenheng.

Næringsområdet deles av en ny atkomstvei mellom rundkjøringen på Stabekklokket og Prof. Kohts vei. Adkomstveiens utforming er et resultat av trafikale forhold knyttet til Stabekklokkets kobling med veisystemet vestover, og medfører inngrep i kollen i øst. Kollen berøres også fordi midlertidig omlagt E18 må legges mot nord pga. bygging av Stabekklokket.

2000 direkte berørte grunneiere til E18 tiltaket ble varslet gjennom brev ved offentlig ettersyn av planforslaget. Naboer i Riiser Larsens vei 11, 13 og 15 ble ikke ansett som direkte berørt, men varslet gjennom annonser og invitert til møter gjennom presse og internett.

- 19 **Arcanum Eiendom v Kristin Jarmund arkitekter** sier at deres eiendommer ligger langs østgående avkjøringsrampe fra Fornebukrysset, og berøres av endringene i planen. De har følgende innspill til reguleringsplanen:
- Avgrensning av «Bestemmelsesområde – anlegg og riggområde» må justeres for å ta hensyn

til planlagt utvikling av Arcanums tomter.

- Flytting av sykkelvei til sørsiden av E18 må ikke hindre at ny byggegrense på Arcanums eiendommer kan plasseres i tråd med prinsippene som tidligere er presentert for Statens Vegvesen i møte den 10.12.18.

- Pga. omfanget av det samlede veianlegget bør Fornebukrysset være et område med særlig høye ambisjoner mht. utforming, materialbruk, beplantning, og vern av opprinnelig topografi. Arcanum støtter for øvrig merknadene til hovedgrepet rundt flytting av sykkelvei slik de fremkommer i uttalelsen fra Teleplan Eiendom. Arcanum er særlig kritisk til foreslått løsning for Fornebuveien, da denne reduserer lengden på den planlagte næringssskjermen og dermed medfører dårligere støyskjerming.

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen ønsker å opprettholde areal avsatt til midlertidig rigg- og anleggsperiode i planforslaget, men er positive til en dialog omkring grensejustering i forbindelse med detaljregulering av Arcanums tomt.

Vedrørende byggegrenser er Statens vegvesen opptatt av at Arcanums prosjekt ikke setter begrensninger for videre utvidelse og utvikling av E18. Statens vegvesen har i dialog med Arcanum oppfattet at forslag til byggegrense/nytt bygg ikke vil påvirke dette handlingsrommet, men SVV vil ta endelig stilling til spørsmålet i forbindelse med høring av planforslaget for Arcanums tomt.

Når det gjelder ønsket om å flytte hovedsykkelvei i tråd med alternativ plassering foreslått av Teleplan Eiendom, vises det til kommentar i merknad 20 (Teleplan v/ Norconsult).

Rådmannens kommentar:

Rådmannen har målsetting om at flere av kommunens innbyggere skal benytte sykkel som transportmiddel. Med foreslått planløsning legges det opp til sykkeltilbud på begge sider av E18; hovedsykkelveien blir liggende sør for E18, mens det blir tilrettelagt for sykkelfelt langs Prof. Kohts vei på nordsiden.

Hovedsykkelveiens videre trasé langs Fornebuveien ligger innunder Statens vegvesens pågående planarbeid for Lysaker kollektivpunkt, slik at dette planarbeidet blir koordinert ifht. foreliggende planforslag for Tjernsmyr-området.

I «Veiledende plan for offentlig rom for Lysakerbyen» (VPOR) er Fornebuveien angitt som sentrumsstreng. Rådmannen er kjent med at det foreligger tanker om transformasjon for deler av næringsbebyggelsen langs Fornebuveien 1-13. Rådmannen har vurdert det dithen at en hovedsykkelvei på nordsiden og langs dagens kontorbygg vil møte på høydeforskjeller og trange innsmett mellom eks. bygg, noe som vil kreve lite bymessige ramper og andre bygningsmessige tilpasninger. Foreslått sykkeløsning, slik den legges på bakkenivå langs Fornebuveien, har en fleksibilitet i seg. Ved en eventuell fremtidig transformasjon av næringsområdet vil plassering og utforming av hovedsykkelvei, atkomstvei og gangforbindelser måtte vurderes på nytt. Opplevelsen for syklistene – bedre å sykle skjernet fra forurensning og støykilder.

Rådmannen legger til grunn planarbeidet med Oksenøyveien nord og Fornebuveien 35 «Teleplan-planen», hvor det forutsettes et plangrep om utvidelse av dagens lokk ved

	<p>Teleplan, med en støyskjermende bebyggelse oppå. I denne planen for Tjernsmyrområdet vises en omlagt atkomstvei til næringsområdet Fornebuveien 1-13 som utfordrer dette plangrepet. Rådmannen ser at SVV har gjort alternativvurdering om innplassering av ny atkomstvei; her a) senking av eks. adkomstvei – forlengelse av hovedsykkelvei b) kryssing i plan med innlagt fartsdempende tiltak mellom atkomstvei – hovedsykkelvei. Begge disse alternativene er forkastet enten grunnet trafiksikkerhet eller vanskelig påkobling mellom sykkelveier/ kjøreveier.</p> <p>Rådmannen innser at kryssløsning Fornebuveien x hovedsykkelvei og hvordan den forholder seg til omkringliggende utbyggingsplaner ikke blir løst i denne planen. Denne planen forholder seg til eksisterende bebyggelse og gjeldende reguleringsplaner. Det ligger til andre tiltakshavere enn SVV å foreta utvikling av transformasjonsområdet, og tiltakshaverne for nye utbyggingsplaner har mulighet til å tilpasse hovedsykkelveien inn i deres planer.</p> <p>Rådmannen er opptatt av at utforming av hovedsykkelvei inn mot tettstedene/byområdene må få en utforming som sikrer lavere fart og mer oppmerksomme syklister, noe som også bør inn i Formingsveilederen for E18. Rådmannen mener at Hovedsykkelveien bør kunne forholde seg til bymessige områder, slik at det kan tillates enkelte kryssingspunkter mellom biler og syklister.</p>
20	<p>Teleplan eiendom v Norconsult sier at</p> <p>Planforslaget kommer i konflikt med byutvikling</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ny hovedsykkelvei vil beslaglegge store arealer til trafikkformål som i planarbeid for Oksenøyveien nord er avsatt til bymessig bebyggelse. 2. Planforslaget kommer i konflikt med utvikling av et sammenhengende byromsnettverk, som er nedfelt i VPOR Lysakerbyen. <p>Vi anbefaler at hovedsykkelveien skilles fra sentrumsstrengen og føres utenom Fornebuveien, på egen trasé mellom næringsbebyggelse og E18 Dette har mange fordeler:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prinsippet med at hovedsykkelveien følger E18 gir god lesbarhet og god framkommelighet uten systemskifte for syklister, med minst mulig konfliktpunkter med andre trafikanter. • Ved at konflikten mellom hovedsykkelvei og sentrumsstrengen unngås sikres god framkommelighet og trafiksikkerhet for gående i Fornebuveien. <p>Hvis man allikevel velger å lede hovedsykkelveien gjennom Fornebuveien vil hovedsykkelveien møte byen tidligere og sykkelløsningen må tilpasses bysituasjonen allerede i krysset Magnus Poulssons vei / Fornebuveien. Ulempen er at syklister må forholde seg til kryssende trafikk, både myke trafikanter og veitrafikk, der hovedsykkelveien føres gjennom byen. Utfordringen med dette alternativet er at hovedsykkelveien blir en integrert del av et byutviklingsområde og et framtidig byrom, noe som svekker formål med hovedsykkelvei langs E18, som ifølge Statens Vegvesen skal ha minst mulig konfliktpunkter for å sikre en jevn og «høy» hastighet.</p> <p>Statens vegvesens kommentar:</p> <p>Formålet med hovedsykkelveien er å få flere til å sykle, alle typer syklister. Hovedsykkelveien er en høystandard sykkelvei og utformes med de kvalitetskrav som gjelder for denne typen anlegg. Hovedsykkelveien skal være attraktiv, oversiktlig og sammenhengende med god framkommelighet og med minst mulig konfliktpunkter. Det stilles krav til horisontal og vertikalkurve for å kunne holde jevn og «høy» hastighet. Antallet konfliktpunkter skal reduseres, og kryss med motorisert trafikk skal som hovedregel være planskilte. Det skal være gode tilkoblinger til lokalsykkelveinettet.</p>

I bymessige områder slik som Lysaker må syklistene på hovedsykkelveien stedvis tilpasse seg andre trafikantgrupper, som for eksempel ved fotgjengerkrysninger. Hovedsykkelveien må inneholde elementer som gjør syklisten mer oppmerksom og tilpasser farten til et mer bymessig område. Dette kan gjøres i form av belegg, fargebruk, skilt osv.

Teleplan anbefaler plassering av hovedsykkelvei på egen trasé mellom E18 og næringsbebyggelsen. Løsningen var del av Statens vegvesen sin evaluering sommeren 2017, men viste seg problematisk i østre del mot Lysaker sentrum. Hovedsykkelvei langs E18 mot Lysakerlokket som vist i Teleplans alternativ innebærer flere konfliktpunkter med både gående og kjørende, krappe brudd i linjeføringen og anstrengt lengdeprofil i området ved Strandveiportalen.

1. Beslaglegging av arealer som kunne vært benyttet til bymessig bebyggelse:

Statens vegvesen er ikke enig i at omlegging av Fornebuveien vil være til hinder for etablering av en støyskjermende bebyggelse langs Fornebukryssets østside. Statens vegvesen er for øvrig hjemmelshaver for det omtalte arealet hvor ny bebyggelse ønskes innpasset, og arealet er i gjeldende regulering avsatt til veiformål. Tilrettelegging for bebyggelse vil kreve omregulering. For Statens vegvesen er det viktig at ny bebyggelse ikke legger begrensninger for videre utvidelse og utvikling av E18. Statens vegvesen vil ta endelig stilling til spørsmålet om etablering av bebyggelse og byggegrenser i forbindelse med høring av planforslaget for Oksenøyveien nord og Fornebuveien 35 (Teleplanbyen).

2. Byromsnettverk i VPOR Lysakerbyen:

Statens vegvesen mener foreslått løsning fra Teleplan med lang brukonstruksjon fra Fornebukrysset og videre langs E18 i likhet med regulert løsning er lite fleksibel med hensyn til fremtidig byutvikling med svak lokalforankring og få tilknytningspunkter/tilgjengelighet til øvrige gang- og sykkelveier. En hovedsykkelvei på terreng langs Fornebuveien vil lettere kunne innpasses en mer bymessig utforming og programmering, selv om det vil ligge i en mer fremtidig arealutvikling for området.

Statens vegvesen er enig i at Teleplans alternativ for hovedsykkelvei langs E18 vil gi lite konfliktpotensiale med sentrumsstrengen nedfelt i VPOR Lysakerbyen, men foreslått plassering medfører en segregering av hovedsykkelveien fra bylivet. Når sentrumsstrengen en gang i fremtiden realiseres, mener Statens vegvesen at denne også vil kunne inkludere en hovedsykkelvei på en ryddig og bymessig måte.

I perioden fram mot etablering av sentrumsstrengen vil også Teleplanalternativet langs E18 oppleves som en fjern og lite attraktiv løsning hvor syklende er støyuutsatt og har reduserte opplevelseskvaliteter. Tidsperspektivet for byutviklingen er dessuten uklart og konjunkturavhengig. Teleplanalternativet har også noe dårligere forbindelse mot Fornebu da syklistene som kommer fra syd antagelig vil benytte Fornebuveien mot Lysaker i stedet for hovedsykkelveien som vil kunne oppleves som en omvei.

Konklusjon:

Statens vegvesen har i notat SY-131 vurdert ulike alternativer for ny hovedsykkelvei på strekningen Oksenøyveien – Frantzebråten, og anbefaler i notatet at hovedsykkelveien legges på sørsiden av E18 langs Fornebuveien. Traséen har god leselighet og tilgjengelighet, er attraktiv for syklende, krysser ingen kjøreveier i plan og har en lavere utbyggingskostnad enn

Øvrige vurderte alternativer inklusive Teleplans alternativ.

Statens vegvesen mener at ytterligere vurderinger av alternative traseer for hovedsykkelveien bør gjøres i senere prosesser når området langs Fornebuveien skal transformeres. Fremdriften for denne utviklingen er meget usikker, og Statens vegvesen mener sykkelvei på bakkeplan langs den eksisterende Fornebuveien vil være mest fleksibel og i liten grad vil legge føringer for fremtidig byutvikling av området og realisering av sentrumsstrengen. Først når det foreligger konkrete planer for området kan man vurdere hvordan hovedsykkelveien på best mulig måte kan innpasses ny bebyggelse og byutvikling.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen har målsetting om at flere av kommunens innbyggere skal benytte sykkel som transportmiddel. Med foreslått planløsning legges det opp til sykkeltilbud på begge sider av E18; hovedsykkelveien blir liggende sør for E18, mens det blir tilrettelagt for sykkelfelt langs Prof. Kohts vei på nordsiden.

Hovedsykkelveiens videre trasé langs Fornebuveien ligger innunder Statens vegvesen sitt pågående planarbeid for Lysaker kollektivpunkt, slik at dette planarbeidet blir koordinert ifht. foreliggende planforslag for Tjernsmyr-området.

I «Veiledende plan for offentlig rom for Lysakerbyen» (VPOR) er Fornebuveien angitt som sentrumsstreng. Rådmannen er kjent med at det foreligger tanker om transformasjon for deler av næringsbebyggelsen langs Fornebuveien 1-13. Rådmannen har vurdert det dithen at en hovedsykkelvei på nordsiden og langs dagens kontorbygg vil møte på høydeforskjeller og trange innsnitt mellom eks. bygg, noe som vil kreve lite bymessige ramper og andre bygningsmessige tilpasninger. Foreslått sykkeløsning, slik den legges på bakkenivå langs Fornebuveien, har en fleksibilitet i seg. Ved en eventuell fremtidig transformasjon av næringsområdet vil plassering og utforming av hovedsykkelvei, atkomstvei og gangforbindelser måtte vurderes på nytt.

Rådmannen legger til grunn planarbeidet med Oksenøyveien nord og Fornebuveien 35 «Teleplan-planen», hvor det forutsettes et plangrep om utvidelse av dagens lokk ved Teleplan, med en støyskjermende bebyggelse oppå. I denne planen for Tjernsmyrområdet vises en omlagt atkomstvei til næringsområdet Fornebuveien 1-13 som utfordrer dette plangrepet. Rådmannen ser at SVV har gjort alternativvurdering om innplassering av ny atkomstvei; her a) senking av eks. adkomstvei – forlengelse av hovedsykkelveibru b) kryssing i plan med innlagt fartsdempende tiltak mellom atkomstvei – hovedsykkelvei. Begge disse alternativene er forkastet enten grunnet trafiksikkerhet eller vanskelig påkobling mellom sykkelveier/ kjøreveier.

Rådmannen innser at kryssløsning Fornebuveien x hovedsykkelvei og hvordan den forholder seg til omkringliggende utbyggingsplaner ikke blir løst i denne planen. Denne planen forholder seg til eksisterende bebyggelse og gjeldende reguleringsplaner. Det ligger til andre tiltakshavere enn SVV å foreta utvikling av transformasjonsområdet, og tiltakshaverne for nye utbyggingsplaner har mulighet til å tilpasse hovedsykkelveien inn i deres planer.

Rådmannen er opptatt av at utforming av hovedsykkelvei inn mot tettstedene/byområdene må få en utforming som sikrer lavere fart og mer oppmerksomme syklist, noe som også bør inn i Formingsveilederen for E18. Rådmannen mener at Hovedsykkelveien bør kunne

	forholde seg til bymessige områder, slik at det kan tillates enkelte kryssingspunkter mellom biler og syklistene.
--	---