



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

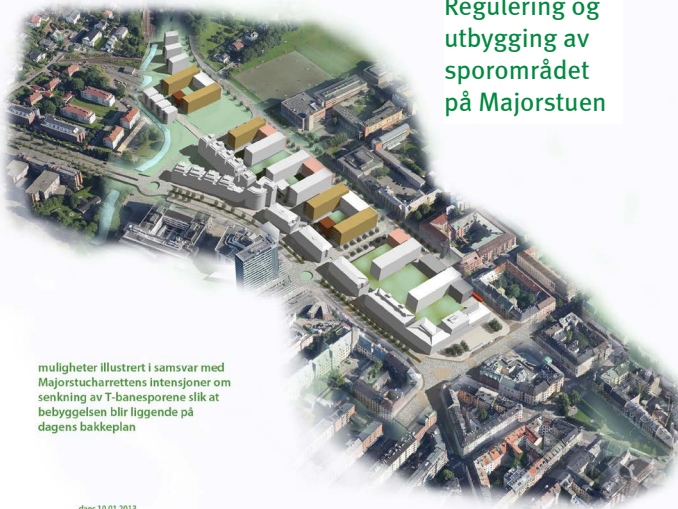
Fornebubanen Lysaker - Majorstuen

planprogram for T-bane med tilhørende anlegg, byutvikling på Majorstuen samt regulering av E18 med tilleggende arealer for byutvikling Lysaker - Skøyen.

FASTSATT 10.07.2014



Ny T-bane i sin helhet under bakken fra Fornebu til Majorstuen



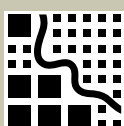
Regulering og utbygging av sporområdet på Majorstuen

muligheter illustrert i samsvar med Majorstuebarrettens intensjoner om senkning av T-banesporene slik at bebyggelsen blir liggende på dagens bakkeplan

daec 10.01.2013



Mulighetsstudier og senere regulering for byutvikling av E18 og tilleggende byutviklingsarealer på strekningen Lysaker - Filipstad



Plan- og
bygningsetaten

Forord

Planprogrammet er første fase i arbeidet med reguleringsplaner for Fornebubanen med tilhørende anlegg og tilknyttet byutvikling fra Lysaker til og med Skøyen, som kan sees på som en utvidelse av Fjordbyen. Hensikten med planene er å tilrettelegge for en utbygging av en sentral ny lenke i T-banenettet, og se denne i sammenheng med behov for ny byutvikling i samsvar med føringer i Oslopakke 3 og det pågående arbeidet med ny kommuneplan i Oslo.

Planprogrammet skal redegjøre for formålet med planarbeidet, behovet for utredninger og analyser, beskrive plantyper, hvilke alternativer som vil bli utredet og hvordan planprosessen skal gjennomføres, blant annet med hensyn til medvirkning.

Forslaget til planprogram er utarbeidet av en prosjektgruppe bestående av Dagfinn Eckhoff, Johan Borchgrevink og Erik Dahl. Det har vært samarbeid med Ruter AS gjennom hele prosessen.

Rammer for arbeidet ble fastsatt av bystyret i møte 05.06.2013 med vedtak om T-baneløsning fra Fornebu via Lysaker og Skøyen til Majorstuen. Samtidig ba bystyret om en vurdering av fortetningsmulighetene langs strekningen fra Majorstuen via Skøyen og Vækerø til Fornebu i samsvar med knutepunktstrategien vedtatt av bystyret. (Se pkt. 2.3)

Planarbeidet ble varslet ved offentlig ettersyn av utkast til planprogram i perioden 29.04.2013 – 20.06.2013. Planprogrammet er utarbeidet av Ruter AS og Plan- og bygningsetaten (PBE) i samarbeid. Høringsuttalelser er vurdert og drøftet i fellesskap. Planprogrammet er supplert med illustrasjoner fra mulighetsstudiene for byutvikling i Vestkorridoren, og programpunkter etter evaluering av disse.

Etter en vurdering av høringsuttalelser og behovet for endringer fastsetter PBE planprogrammet i dette dokumentet. Den viktigste endringen etter høring er at detaljregulering av Fornebubanen for Skøyen er utvidet for å kunne avklare avhengigheter mellom stasjonsområdet og fremtidig gatenett.

Som følge av foreleggingen for byråd for byutvikling, er de viktigste endringene at planavgrensningen åpner for en mulighet for innfasing av Fornebubanen og Smestadbanen på Ringen, men uten direkte tilknytning til Majorstuen stasjon ved at «Volvatsvingen» er inkludert i avgrensningen til Fornebubanen. I tillegg er reguleringsplanen av Majorstuen overflate utvidet til også å omfatte området opp til Diakonhjemmet, jf. forslag til kommuneplan for Oslo mot 2030.

Plan- og bygningsetaten

10. juli 2014



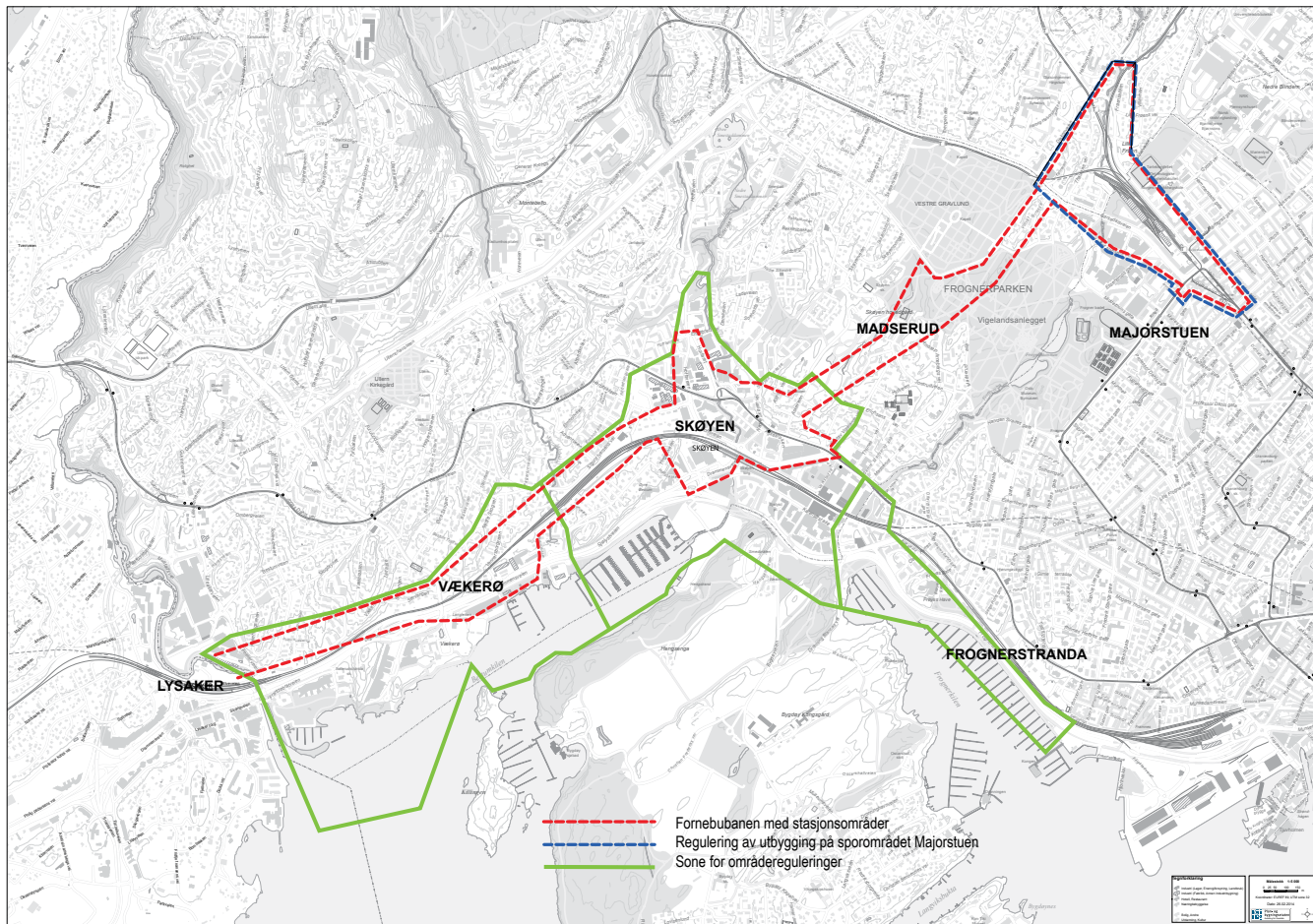
Ellen S. de Vibe
Etatsdirektør



Morten Wasstøl
Avdelingsdirektør

Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag	side 6
1.1	Mål og rammer, bakgrunn	side 6
1.2	Problemstillinger, avveininger og tilråding	side 7
1.3	Samlet tilråding	side 9
1.4	Program for planarbeidet	side 9
2	Mål og rammer, bakgrunn	side 11
2.1	Mål og lovgrunnlag	side 11
2.2	Status	side 14
2.3	Overordnede rammer	side 21
3	Problemstillinger og avveininger	side 26
3.1	Plan- og utredningstemaer	side 26
3.2	Byutvikling og mulighetsstudier	side 28
4	Offentlig ettersyn	side 43
4.1	Fornebubanen generelt	side 45
4.2	Fornebubanen - Skøyen stasjon	side 50
4.3	Majorstuen stasjon	side 52
4.4	Madserud stasjon	side 53
4.5	Reguleringsarbeid Lysaker - Vækerø - Skøyen frem til Filipstad	side 54
5	Program for planarbeidet	side 56
5.1	Plantyper, avgrensing og innhold.	side 56
5.2	Alternativer som skal konsekvensutredes	side 64
5.3	Metode og standarder/kriterier	side 65
5.4	Konsekvenser som skal utredes	side 65
5.5	Organisering og medvirkning	side 67
5.6	Fremdrift	side 68



Planområdet for planprogrammet med ulike planer.

Rød stipling viser foreslått maksimal avgrensing av planområdet for Fornebubanen (tunnel, stasjonsområder og mulig nødvendig infrastruktur).

Blå stipling viser avgrensing av planområdet for overbygging av sporområdet på Majorstuen, inkludert omkringliggende gatestruktur.

Grønn helstrek viser maksimal utstrekning av områder for områderegulering/felles planlegging knyttet til E18-sonen og sjøen (samsvarer stort sett med tilsvarende områder foreslått i høringsutkast til kommuneplanen 2014).

1. Sammendrag

1.1 Mål og rammer, bakgrunn

Mål og lovgrunnlag

Dette planprogrammet fastlegger rammene for planlegging og utredning av T-baneforbindelse mellom Lysaker og Majorstuen via Skøyen, med tilhørende stasjonsområder. Planprogrammet fastlegger også rammer for utvikling og regulering av E18 med tiliggende arealer mellom Lysaker og Filipstad. T-baneanlegget er et ledd i etablering av et kapasitetssterkt kollektivtransporttilbud mellom Fornebu og Oslo sentrum, og er forankret i revidert handlingsplan for Oslopakke 3. Plan- og utredningsarbeider i Oslo skal sees i sammenheng med tilsvarende arbeider i Bærum kommune/Akershus fylkeskommune for strekningen Lysaker– Fornebu.

Planprogrammet gir også rammer for videre planprosess for byutviklingen på den samme strekningen som T-banetraséen og E18, med særlig vekt på Lysaker, Vækerø og Skøyen. Det skal legges til rette for effektiv og miljøvennlig kollektivtransport mellom Fornebu og Oslo sentrum, som også skal gi bedre kollektivbetjening av Vækerø, Skøyen og Majorstuen. I 2008 ga Akershus fylkeskommune og Oslo kommune ved Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Ruter As i oppdrag å utrede en bybaneløsning til Fornebu med tilknytning til det øvrige kollektivnettet i Oslo ved Skøyen. Høyere befolkningsprognoser generelt for regionen og reviderte anslag om antall arbeidsplasser på Fornebu aktualiserte mer kapasitetssterke kollektivløsninger.

T-baneanlegget og planområdene ved stasjonene skal konsekvensutredes i kraft av sitt omfang, kostnadene og virkninger i henhold til forskrift (KU- forskriften, vedlegg 1, pkt 30). Det skal utarbeides planprogram for å fastlegge rammene for nødvendig plan- og utredningsarbeid både for dette og byutviklingen fra Lysaker til og med Skøyen. Forslag til planprogram ble lagt ut til offentlig ettersyn 29.04 – 20.06.2013, hvorefter det er bearbeidet og fastsatt av Plan- og bygningsetaten i Oslo.

Status

Trafikken over kommunegrensen mellom Bærum og Oslo ved Lysaker på vei og jernbane er meget stor, og byr på betydelige rushtidsforsinkelser på vei morgen og ettermiddag. Det er begrensede utvidelsesmuligheter både for vei og jernbane. Dagens bussbetjening av Fornebu er omfattende og har også avviklingsproblemer i kombinasjon med tog.

Fra Lysaker til Skøyen er nærområdene til aktuell banetrasé preget av nærheten til E18. Nord for E18 og langs jernbanelinjen er det i hovedsak småhusområder hvor småhusplanen gjelder. På sydsiden er det i hovedsak næringsbebyggelse i større eller mindre skala, samt aktiviteter knyttet til sjøen og båtliv.

Mellom det sentrale Skøyen og Majorstuen er det store parkområder og store boligområder med varierende tetthet. Det er bymessig bebyggelse på Skøyen og Majorstuen.

Overordnede rammer

Stortingsmelding nr. 26 (2006- 2007) om Regjeringens miljøpolitikk gir overordnede føringer for samordning av utbyggingsmønster og transportsystem med sikte på redusert motorisert ferdsel og økt bruk av kollektivtransport og sykkel. Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR/ATP, - T-5/93) understøtter disse målene.

Gjeldende kommuneplan (2008) gir en rekke føringer for arbeidet med Fornebubanen: Særlig under hovedmål 5 "Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling" er flere av strategiene relevante for utvikling av T-bane til Fornebu. Byøkologisk program (2011) understøtter kommunens visjoner om miljøvennlig og bærekraftig utvikling. KDP for Skøyen (1994) gir rammer for bykvaliteter og

bytetthet. KDP for torg og møteplasser (2009) angir viktig torg/møteplass ved Skøyen stasjon, og sammenheng i gang/sykkelveier. Grøntplan for Oslo (1993) gir føringer for sammenheng i grøntdrag og gangforbindelser. Ruters strategiske plan K-2012 tar utgangspunkt i sterk befolkningsvekst (750 000 flere i Oslo og Akershus i 2060) og anbefaler ny sentrumstunnel for T-bane gjennom Oslo, og T-bane til Fornebu.

Revidert avtale om Oslopakke 3 (2012) har avsatt 2303 mill kr til ny Fornebubane, med 588 mill til oppstart i 2018. Oslopakke 3 forutsetter også tiltak på E-18 i det aktuelle området. Oslo kommune fikk i 2012 gjennomført en kvalitetssikring (KS1) av foreliggende prosjektgrunnlag for Fornebubanen ved hjelp av Holteprosjekt as. Saken ble behandlet av Bystyret 05.06.2013 – se pkt 2.3

Lysaker, Skøyen og Majorstuen er alle vist som knutepunkter i gjeldende kommuneplan (strategisk kart), og er også tatt med som stasjoner i Ruters anbefalinger knyttet til Fornebubanen K2012. I forslag til kommuneplan Oslo mot 2030 er dette fulgt opp og supplert med mulig stasjon på Vækerø samt med krav om områderegulering for byutvikling i en sone langs banen og E18.

1.2 Problemstillinger, avveininger og tilrådning

I 2030 vil det ifølge prognoser bli ca 400 000 flere innbyggere i Oslo og Akershus, og de vil foreta ca 1 million flere reiser pr dag enn i dag. På Fornebu er det beregnet etablert 20-25 000 nye arbeidsplasser og ca 6000 boliger (17 000 nye beboere). Dette innebærer sterk vekst også i kollektivtrafikken (56% økning i Lysakersnittet) noe som bare bane effektivt kan avvikle. T-bane frigjør også kapasitet for annen kollektivtransport på bakkeplan i sentrum. Det legges til rette for 8 avganger i hver retning pr time, tilsvarende kapasiteten til 44 bussavganger.

I forhold til forskrift om konsekvensutredninger, § 6 2. ledd skal ”relevante og realistiske alternativer beskrives”. Forutgående prosess har truffet valg om en driftsform (T-bane) og en trase (Lysaker- Skøyen – Majorstuen). Alternativutredningene knytter seg til vurderinger i forhold til 0-alternativet (dagens løsning fremskrevet) og til stasjonsstrukturen på den valgte strekning.

I tillegg til å gi en rask og kapasitetssterk forbindelse mellom Fornebu og Oslo sentrum gir banen også muligheter for å betjene deler av Oslo vest som har betydelig potensial for utvikling av næring og boliger. Dette gjelder særlig strekningen fra Lysaker til Skøyen, og på Majorstuen. Sammenholdt med den forventede sterke befolkningsvekst blir det dermed en viktig oppgave å legge opp til en planprosess som både sikrer utvikling av baneanlegget og gir grunnlag for byutvikling i områder langs banetraseen, og særlig i og rundt stasjonsområdene.

T-banen forutsettes å gå i tunnel på hele strekningen Lysaker - Majorstuen. Dermed blir de aktuelle stasjonene med tilhørende anlegg bindeleddet med arealbruken på bakkeplan.

Av særlig betydning er E-18 som ligger i dagen på strekningen Lysaker - Framnes, og som beslaglegger betydelige arealer, påfører tilstøtende arealer store støyulemper, samt danner barriere. Jernbaneverket vurderer en ny sentrumstunnel for jernbanen og alternative løsninger for bedret kapasitet for lokal- og fjerntrafikk til og gjennom Oslo sentrum

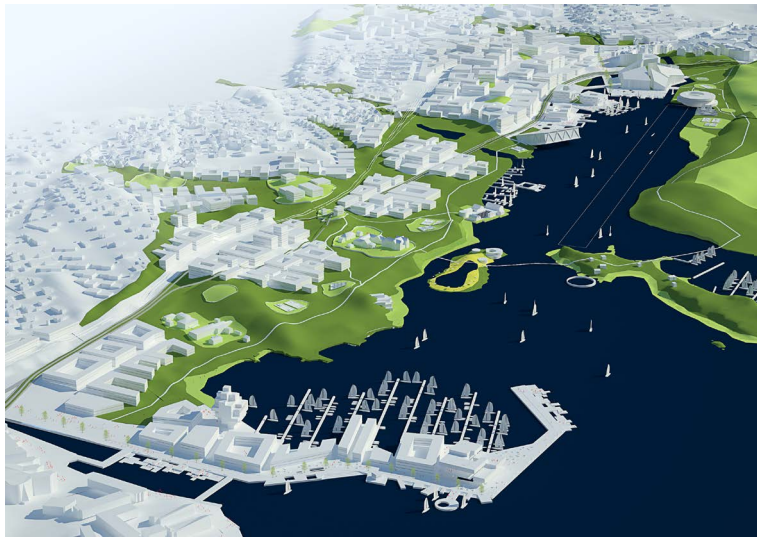
Den blågrønne strukturen er et viktig tema langs hele strekningen.

1.2.1 Mulighetsstudier for Vestkorridoren

Høsten 2013 ble det i samsvar med planprogrammet gjennomført parallelloppdrag med tre firmagrupperinger (se figur side 8). Målet med mulighetsstudiene var å belyse Vestkorridorens utviklingspotensial og gi innspill til områderegulering i sonen langs E18 og Fornebubanen fra Lysaker til Filipstad.

De viktigste deltemaene i parallelloppdragene har vært:

- Potensial for byutvikling i Vestkorridorens mest attraktive arealer, som en forlen-
gelse av Fjordbyen.
- E18 og lokalveisystem utformes for å optimalisere byutvikling
- Tilrettelegge for god kollektiv transportstruktur, utforming av knutepunktet på
Skøyen og stasjonsområdet på Vækerø
- Gode overordnede byrom, strandpromenade og blågrønnstruktur
- Tilrettelegge for ulike grupper syklist
- Båthavner og båtopplag plasseres og utformes for å knytte Skøyen til sjøen, og
byutvikling og sjøområdet løses optimalt
- Utvikle Skøyen, Vækerø og Lysaker/Sollerud til velfungerende og mer bymessige
steder



ILLUSTRASJONER FRA
MULIGHETSSTUDIER
GJENNOMFØRT HØSTEN
2013

*DARK/Adept/Rambøll viser
et potensial på 2,4 mill m²
bebyggelse, 20 000 boliger
i et område fra og med
Lysaker via Vækerø til og
med Skøyen*



*Alliance/ Sweco viser et
potensial på 1 mill m²
bebyggelse, 9 000 boliger
i et område fra Lysaker via
Vækerø til Skøyen*



*Norconsult/Rodeo
arkitekter/Architectopia
viser et potensial på
915 000 m² bebyggelse,
8000 boliger i et område
fra Lysaker via Vækerø til
Skøyen*

PBE har etter parallelloppdragene konkludert med:

- Det er et betydelig byutviklingspotensial i en sone med både offentlige og private eiendommer i en svært attraktiv del av byen. Byutviklingen krever en stor innsats fra både offentlige og private parter for å kunne forvaltes på en god måte.
- Å få til en kvalitativt god byutvikling med høy utnyttelse er viktig i forhold til andre hensyn i denne sonen.
- Konsekvensene av høy utnyttelse må utredes i det videre arbeidet.

Det er særlige utfordringer for byutviklingen på områdene Lysaker – Sollerud – Lilleaker, Vækerø, Skøyen og indre del av Bestumkilen, Madserud og Majorstuen. Planprogrammet legger, med utgangspunkt i forslag til planprogram og anbefalinger etter mulighetsstudiene, rammer for arealplanlegging og konsekvensutredning fra Lysaker til Filipstad.

Madserud og Majorstuen inngår ikke i mulighetsstudiene. For Majorstuen er det i 2004 gjennomført en charrette (workshop) som gir tilstrekkelige alternativsvurderinger for byutviklingen, slik at videreføring kan skje i en reguleringsplan med konsekvensutredning i ett alternativ.

1.3 Samlet tilrådning

Stasjonene anbefales å ligge på samme sted i de ulike planalternativene som skal utredes. Det bør utarbeides reguleringsplan for T-banetrase med alle tre mellomliggende stasjoner (Vækerø, Skøyen og Madserud). Trasé forbi Madserud utformes slik at stasjon kan etableres senere.

Utførte mulighetsstudier er gjennomført som delgrunnlag for planleggingen av arealbruken på bakkeplan, og er del av beslutningsgrunnlaget i plan for baneanleggene.

På Skøyen er kvaliteten i knutepunktet sterkt knyttet til løsninger for omkringliggende vei/gatesystem, og det kan være aktuelt å legge frem skisser som omfatter gatesystem og offentlige rom med tilknytninger til omkringliggende bystruktur. Planarbeidet for Skøyen inngår sammen med planer for Vækerø og Lysaker/Sollerud i et større område som i forslag til kommuneplan er avsatt med krav til områderegulering.

Det utarbeides KU for planene for Fornebubanen og overflaten på Majorstuen hver for seg. Evalueringen av mulighetsstudiene og vurderinger fra oppfølgende arbeid med områderegulering fremlegges samtidig med reguleringsplan for T-banen.

Reguleringsplanen for Fornebubanen utarbeides parallelt med utredning av mulighetene for byutvikling langs banetraséen og stasjonene, som igjen henger nøye sammen med utvikling av E18, strandsonen og tilliggende sjøarealer. Det skal utarbeides reguleringsplaner med tilhørende konsekvensutredninger for byutvikling langs fjorden og E18 på strekningen Lysaker – Vækerø – Skøyen – Filipstad når mulighetsstudiene nå er gjennomført og evaluert.

1.4 Program for planarbeidet

Plantyper og –avgrensning - forholdet til andre planarbeider

Det skal utarbeides forslag til detaljreguleringsplan med beskrivelse og bestemmelser for T-baneanlegget med stasjoner og oppganger. Det skal også utarbeides detaljreguleringsplan med beskrivelse og bestemmelser for overbygging av sporområdene på Majorstuen med tilstøtende arealer og gater.

På grunnlag av planprogrammet og mulighetsstudiene skal det nå arbeides videre med områdereguleringsplaner på strekningen Lysaker – Vækerø – Skøyen – Filipstad. Parallelt med arbeidet må det i samarbeid med Statens vegvesen avklares samlet løsning for omlagt E18 på strekningen fra Lysaker til Filipstad. Inndeling i delplaner kan justeres i en åpen, innledende fase i forhold til avgrensning vist på s. 5.

Planarbeidet samordnes så langt som mulig med kommuneplanarbeidet, og med aktuelle byggeplaner innenfor planområdene.

Alternativer som skal utredes

0-alternativet (dagens transportløsning) utredes og sammenliknes med Alt. 1 (a-c) som er T-bane med ulike antall stasjoner (jf 5.2). Planene for overbygging av Majorstuen utredes med utgangspunkt i resultatene fra Majorstucharretten. Planene for byutvikling langs E18 baserer seg på evaluering av mulighetsstudiene.

Også Majorstuen og planene langs E18 skal utredes med 0-alternativ - det vil si utvikling av disse områdene uten gjennomføring av plantiltakene.

Utredningene skal utarbeides og behandles i henhold til forskrift om konsekvensutredning, og så langt det passer med utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok 140.

Konsekvenser som skal utredes

Angitte konsekvenser innenfor planområdene utredes:

- T-bane Lysaker- Majorstuen i varianter (alt 1, a-c) og 0-alternativet
- Overbygging over sporområdene på Majorstuen
- E18 på strekningen Lysaker - Vækerø - Skøyen frem til Filipstad, med aktuell tilhørende byutvikling. På strekningen langs Frognerkilen forutsetter kommuneplanen ikke områderegulering, men felles planlegging. Konsekvensene sammenstilles innenfor hvert tema og for de ulike alternativene/variantene.

Sammenlikninger foretas, og det gis en anbefaling om valg av alternativ.

Organisering og medvirkning

Ruter AS har ansvaret for utarbeidelse av reguleringsplan for T-baneanlegget. Sporveien Oslo AS som grunneier har gitt planansvaret også for overbygging av sporområdene på Majorstuen til Ruter AS.

Plan- og bygningsetaten har evaluert mulighetsstudiene og har ansvar for utarbeidelse av områdereguleringsplaner for byutvikling på strekningen Lysaker – Vækerø – Skøyen frem til Filipstad.

Planer og utredninger søkes utarbeidet i nært samarbeid med statlige og kommunale etater, lokalt næringsliv, bydeler og relevante interesseorganisasjoner.

Anslått fremdrift for planarbeidene

- Fornebubanen Lysaker - Majorstuen: Ruter anslår at komplett planforslag vil foreligge til behandling senest innen utgangen av 2014 – offentlig ettersyn antas å bli før påske 2015
- Planarbeidet for byutvikling på Majorstuen er startet opp med en innledende fase med medvirkning fra berørte parter, og skal følge fremdriften for baneanleggene
- Planarbeidet for byutvikling Lysaker – Vækerø – Skøyen frem til Filipstad startes opp sommeren 2014 med en tilsvarende innledende åpen fase samkjørt med Statens vegvesens egne mulighetsstudier for E18. Planarbeidet antas å kunne ta minst to til tre år.

2. Mål og rammer, bakgrunn.

2.1. Mål og lovgrunnlag

2.1.1. Definisjon av tiltak som skal utredes/planlegges

Dette planprogrammet fastlegger rammene for planlegging og konsekvensutredning av T-baneforbindelse Lysaker - Skøyen - Majorstuen. Traséen vil gå i tunnel, og utgjøre en strekning på noe over 5 km. Planleggingen av banen omfatter også nødvendig infrastruktur knyttet til stasjonsområdene. Tiltaket er et ledd i etablering av et kapasitetssterkt kollektivtransporttilbud mellom Fornebu og Oslo sentrum, og er forankret i revidert handlingsplan for Oslopakke 3 samt bystyrevedtak 05.06.2013. Plan- og utredningsarbeider i Oslo skal sees i sammenheng med tilsvarende arbeider i Bærum kommune/Akershus fylkeskommune for strekningen Lysaker – Fornebu.

Detaljreguleringsplan for T-banestrekningen Lysaker - Fornebu er under utarbeidelse av Ruter AS i samarbeid med Bærum kommune. Planprogrammet fastlegger også rammene for planlegging av byutvikling over fremtidige sporområder på Majorstuen med tilknytning til omkringliggende trafikkarealer.

Etablering av T-bane mellom Fornebu og Oslo sentrum vil også bidra til byutvikling i de fremtidige stasjonsområdene. Planprogrammet fastlegger rammer for E18 og reguleringsplaner for Lysaker – Vækerø – Skøyen frem til Filipstad.

2.1.2 Mål

For arealutviklingen i regionen er det utarbeidet en planstrategi i det regionale plansamarbeidet, vedtatt av Akershus fylkesting 26.03.2012 og i Oslo bystyre 28.03.2012. Målene i strategien er:

- *Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa*
- *Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur*
- *Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernede regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport*

Oslo bystyre vedtok også 20.06.2007 strategi for byutvikling rundt større knutepunkter i Oslo ("knutepunktsrapporten").

Et effektivt transportsystem skal ha kapasitet til å ta den forventede trafikk, være konkurransedyktig på tid og betjene nærområdene optimalt.

Med miljøvennlig menes at transportmiddelet i seg selv gir minst mulig negative miljøpåvirkninger i form av støy, barrierer og andre ulemper av selve anlegget. Videre skal transportmiddelet gi minst mulig lokal luftforurensning og klimapåvirkning.

Fremføring av T-bane vil være et vesentlig element i utvikling av velfungerende tettsteder ved stasjonene. Planarbeidet omfatter utarbeidning av reguleringsplaner for videre byutvikling langs E18 og vestkorridoren, i knutepunktene Lysaker, Skøyen og Majorstuen samt i det stasjonsnære området rundt mulig stasjon på Vækerø og Madserud. Det skal legges til rette for etablering av nærings- og boligbebyggelse med minst mulige miljøulempen, kontakt med-, og optimal bruk av strandsoner, levende byrom, gange og sykkel og gode overgangsmuligheter til annen kollektivtrafikk.

Oppdraget

Banebetjening av Fornebu var regjeringens forutsetning da Fornebu ble frigitt til utbyggingsformål i 1996. Samferdselsdepartementet ga i 2001 ansvaret for planarbeidet til Akershus fylkeskommune, Bærum kommune og Oslo kommune. Fylkestinget vedtok løsning med automatbane i 2002, og 06.04.2005 ble det vedtatt en trasé fra Lysaker mot Snarøya.

I 2008 ga Akershus fylkeskommune og Oslo kommune ved Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Ruter AS i oppdrag å utrede en bybaneløsning til Fornebu med tilknytning til det øvrige kollektivnettet i Oslo ved Skøyen. Høyere befolkningsprognoser generelt for regionen og reviderte anslag om antall arbeidsplasser på Fornebu aktualiserte kapasitetssterke kollektivløsninger. Etter innspill fra Oslo kommune ble utredningen utvidet til å omfatte et T-banealternativ. Utredningen ble sluttført i november 2009 (Ruterrapport 2009:17), og videreført i sammendragsrapport 2011:11, Kollektivbetjening av Fornebu. Denne rapporten ble anbefalt av Ruters styre 21.06.2011, og inneholder en anbefaling om T-baneløsning Lysaker – Majorstuen via Skøyen.

Den 17.12.2012 ble valg av konsept for Fornebubanen behandlet i møte i fylkestinget i Akershus. Her ble det vedtatt at T-bane fra Fornebu senter via Lysaker og Skøyen til Majorstuen skal utredes videre som hovedalternativ. Fylkestinget vil ta stilling til det endelige prosjektet når reguleringsplanen for hele strekningen er ferdig og kvalitetssikring av kostnadene er gjennomført.

Rammene for reguleringsarbeidet med Fornebubanen og tilhørende arealutvikling ble fastsatt av bystyret 05.06.2013 – se pkt 2.3.

2.1.3 Utredningsplikt

Dette planprogrammets viktigste oppgave er å fastsette rammene for planlegging og utredning av tiltaket og berørte arealer på bakkeplan, samt hvilke tema som skal utredes.

I henhold til plan- og bygningslovens (pbl) § 4-1 skal det *..” for reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, ... som et ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet”.*

Tilsvarende står det i pbl § 4-2 2. ledd *...” for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn.”*

At tiltaket T-bane fra Lysaker til Majorstuen har vesentlige virkninger for miljø og samfunn følger av forskrift om konsekvensutredninger som i vedlegg 1 lister *”Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes”*, og hvor det i pkt 30 står : *”Forstads- og T-baner med investeringskostnader på mer enn 250 millioner kr”.*

Ikke bare kostnadsrammen, men også de store virkninger tiltaket kan ha for områdene rundt stasjonene på bakkeplan, gjør denne planoppgaven pliktig til gjennomføring av konsekvensutredninger.

I planprogrammet er også tatt inn plan- og utredningskrav til detaljregulering av overbygging over sporområdene på Majorstuen og til E18 med byutvikling Lysaker – Vækerø – Skøyen frem til Filipstad. Dette er planoppgaver som hver for seg og samlet utløser krav til konsekvensutredninger i henhold til PBL § 4-2, 2. ledd.

Planprogrammet beskriver formålet med planleggingen, planområdenes avgrensning, hva planene skal handle om, hvordan planprosessen gjennomføres, samt opplegg for medvirkning og utredningsbehov. Planprogrammet beskriver også hvilke alternativer som skal utredes, og hvilke metoder som skal benyttes i utredningen. Planprogrammet vil vise hvilke tema som skal utredes og hvordan ulike interesser kan delta i planleggingen.

I Oslo kommune er myndigheten for fastsetting av planprogram delegert til Plan- og bygningsetaten.

2.1.3 Planprosess

Forslag til planprogram ble lagt ut til offentlig ettersyn 29.04.2013 – 20.06.2013 for at parter som kan ha interesser skulle ha mulighet til å uttale seg før planprogrammet fastsettes og arbeidet med plan og konsekvensutredning igangsettes. Se for øvrig kapittel 4 og kapittel 5.

Det skal på grunnlag av fastsatt planprogram utarbeides reguleringsplaner og konsekvensutredninger. Konsekvensutredninger må senest behandles sammen med første reguleringsplan som fremmes for de tiltak som skal konsekvensutredes. Planprogrammet omfatter flere planer som krever konsekvensutredninger og angir hvilke utredninger som skal gjennomføres i forhold til den enkelte plan.

Planene for Fornebubanen og for byutvikling over stasjonsområdet på Majorstuen behandles som detaljregulering med Ruter AS som forslagsstiller. Ruter AS fremmer byutviklingsplanene på Majorstuen på vegne av Sporveien Oslo AS som grunneier.

Gjennomførte mulighetsstudier er ikke en planform iht. plan- og bygningsloven, men vil bidra til å oppfylle lovens krav til at en sak skal være tilstrekkelig opplyst. Etterfølgende reguleringsplaner for E18s omgivelser med hovedvekt på Lysaker, Vækerø og Skøyen behandles som områderegulering. Detaljert fastlegging av E18 skjer som detaljregulering. Avgrensingen av disse planene er grovt anvist i programmet med forbehold om justeringer i det videre arbeidet.

Vedtatte reguleringsplaner vil gi en juridisk bindende arealbruk. Planene vedtas av Oslo bystyre.

2.2 Status

2.2.1 Trafikk over kommunegrensen

I følge tall fra Statistisk sentralbyrå vil forventet befolkningsvekst i Oslo og Akershus ligge på ca 30 % fram mot 2030. Dette innebærer at Oslo og Akershus vil ha en samlet befolkning på ca. 1,5 millioner innbyggere i 2030.

Korridoren E-18/Drammensbanen er den viktigste innfartsåren fra vest til Oslo. Årsdøgntrafikken i Lysakersnittet har de senere år ligget nokså stabilt på i overkant av 70 000 kjøretøyer pr døgn. Jernbanen frakter ca 30 000 passasjerer til/fra og forbi Lysaker stasjon pr døgn (ikke inkludert flytoget).

En stor andel av befolkningen i Oslo og Akershus pendler på tvers av fylkesgrensen. Mens antallet pendlere fra Akershus til Oslo har ligget relativt stabilt de siste ti årene, har det skjedd en drastisk økning i antallet pendlere fra Oslo til Akershus. Bærum er hovedmottaker for pendlere fra Oslo, på bakgrunn av konsentrasjonen av bedrifter på Lysaker, Fornebu og Sandvika. Resultater fra bygrensetellinger i 2012 viser at den samlede trafikken over bygrensen (bilreiser og kollektivreiser) er økt med 2 % fra 2010, til tross for at folketallet har økt med rundt 4 % samlet for Oslo og Akershus i samme tidsrom. Vestkorridoren har størst nedgang i biltrafikken på 4 %. Dette skyldes i vesentlig grad gjenåpning av banene til Bærum, men passasjertallene for lokal- og regiontog og buss øker også.

Kollektivtrafikkens andel av motorisert transport over bygrensen er størst i vest og har økt til over 30 % over døgnet, og 45 % i rushtiden. Det er den høyeste kollektivandelen som er registrert siden 1986.

På E-18 er det betydelige avviklingsproblemer morgen og ettermiddag, morgenrushet varer i dag i 3-4 timer med til dels stillestående kø. Antall biler i en retning i døgnet utgjør 100 000 biler, og mellom 5- og 8000 biler i en rushtime.

Jernbanen har fått bedre kapasitet vestover med nytt dobbeltspor Lysaker – Sandvika og Sandvika – Asker. Dette muliggjør en vesentlig kapasitetsøkning på jernbanen. Fra og med 2014 vil dobbeltsporet trafikkeres med 10 - minutter frekvens, og 15- minutters frekvens på det gamle sporet. Denne frekvensøkningen sammen med innfasingen av nye togsett gir en samlet kapasitet over bygrensen på i overkant av 7000 personreiser (en retning/time), og vil dobles om det trafikkeres med to togsett per avgang. Samtidig omlegger Ruter en del av bussystemet i Asker og Bærum med økt mating til knutepunkter med både jernbane- og T-banestasjoner.

2.2.2 Utfordringer ved nåværende kollektivtransport til Fornebu

Kollektivtransport til og fra Fornebu løses i dag i alt vesentlig med buss til dels i kombinasjon med tog til/fra Lysaker. I makstimen kjøres det til sammen 46 busser i timen til Fornebu i én retning. De fordeler seg som følger: 6 fra Sandvika/Asker, 6 på linje 28 som følger ring 2, 6 på linje 24 som kjører ring 3, og de resterende 28 fordeler seg på linje 31, 31E og 36E.

Veiene på Fornebu er allerede tungt belastet i rush med kø. Det er i dag ikke opparbeidet kollektivfelt på Snarøyveien (planlegges opparbeidet i 2014). Busstilbudet har gradvis blitt utvidet og styrket på Fornebu. Det vil også bli utvidet videre for å bli tilpasset etterspørselen. En videre vekst i busstilbudet på Fornebu gir flere utfordringer. Snumuligheter og reguleringskapasitet på Fornebu er begrenset, og økt busstrafikk vil derfor gi økte snu- og reguleringsproblemer. Siden det arbeides med en baneløsning til Fornebu er det kun etablert midlertidige løsninger på Fornebu.

Videre er det en utfordring at mange som kjører med buss til Fornebu kommer med tog til Lysaker. Det er da mange reisende fra et tog som skal videre med allerede fulle busser fra

Lysaker til Fornebu. Dette medfører at ikke alle kommer med første buss. Kapasiteten totalt sett er tilstrekkelig, men avviklingen i kortere perioder medfører forsinkelser for passasjerer.

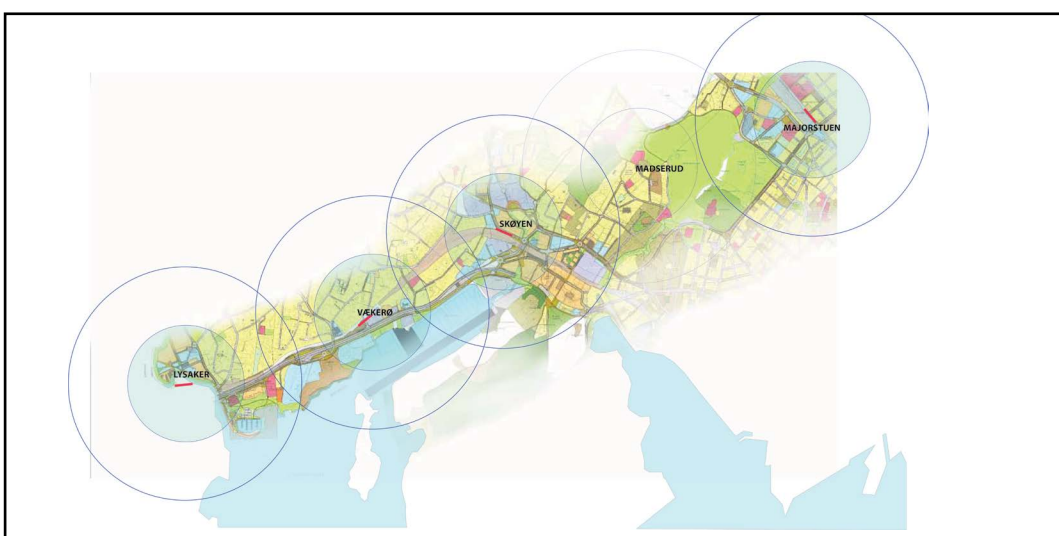
Busskapasiteten på Lysaker terminal er utnyttet maksimalt. I påvente av ny bane og eventuelt ny bussterminal har Ruter AS i 2012 gjennomført ruteendringer som reduserer antall busser over Lysaker terminal. Noen busser som tidligere gikk til Oslo sentrum terminerer nå på Sandvika terminal. Denne endringen er delvis begrunnet i kapasiteten ved Lysaker og i Oslo sentrum. Buss fra vest kjører dels Munkedamsveien og Ring 1 gjennom sentrum og dels Henrik Ibsens gate – Stortingsgata og videre gjennom Kvadraturen. Kapasiteten er fullt utnyttet og til dels utnyttet ut over anbefalt kapasitet.

Etter hvert som byen vokser, og dermed etterspørselen etter kollektivtrafikk, må Ruter AS utvikle busstilbudet med utgangspunkt i at det ikke er plass til flere busser fra vest gjennom sentrum, selv om det kommer en ny terminal på Lysaker. Over tid vil en stadig større andel av busstrafikken fra vest ikke kunne føres gjennom sentrum, noe som vil gi et dårligere kollektivtilbud såfremt ikke andre tiltak gjennomføres.

2.2.3 Arealbruk og plansituasjon

Kartet viser mulige stasjoner og regulert arealbruk pr 2012 langs aktuell trasé for Fornebubanen. Ringene viser henholdsvis 400 og 800 meters avstand fra stasjoner på Fornebubanen.

FORENKLET TEGNFORKLARING	
 Bolig	 Offentlig
 Almennyttig	 Park
 Forretning	 Trafikk



Hovedtrekk

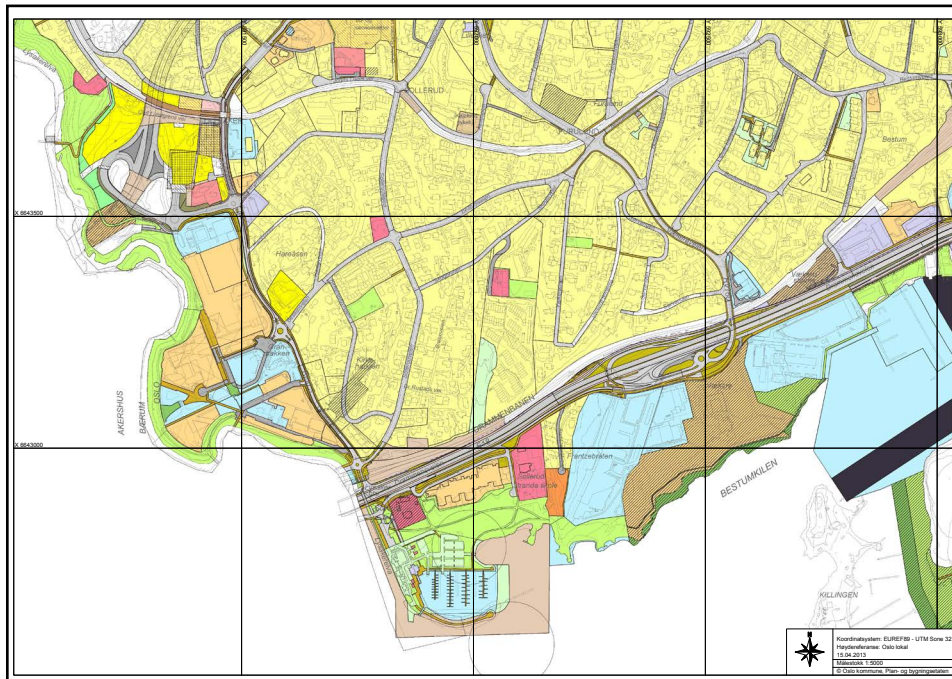
Fra Lysaker til Skøyen er nærområdene til aktuell banetrasé preget av nærheten til E18. Nord for E18 og langs jernbanelinjen er det i hovedsak småhusområder hvor småhusplanen gjelder. På sydsiden er det i hovedsak næringsbebyggelse i større eller mindre skala, samt aktiviteter knyttet til sjøen og båtliv. Bestumkilen er et sammenhengende småbåtområde med båthavner på sjøen og store vinterlagringsarealer, det største på Karenslystområdet på Skøyen. Området rundt og særlig syd for Skøyen stasjon er preget av betydelig næringsvekst, i hovedsak kontorer. Hele strekket fra Skøyen via Vækerø til Lysaker har en sammensatt og oppstykket struktur dominert av barrierer som E18 og jernbanen. Tilgangen til fjorden er derfor begrenset til noen få punkter.

Mellom det sentrale Skøyen og Majorstuen er det store parkområder, med Skøyen hovedgård og Frognerparken, samt store boligområder med varierende tetthet. Den bymessige bebyggelsen finner vi i tillegg til Skøyens næringsområder i hovedsak på Majorstuen.

Lysaker

Lysaker er sterkt utbygget på Bærumssiden med kontorer, boliger og en aktiv sjøside. Løkk over E18 med næringsbebyggelse danner sentrum sør for jernbanestasjon og bussholdeplasser. Stasjon for Fornebubanen er foreslått plassert under prosjektert bebyggelse nord for jernbanestasjonen.

På Oslosiden er området Sollerud sør for E18 preget av næringsbebyggelse (kontorbygg), en frodig park med strand og båthavn. Det foreligger et planinitiativ for betydelig økning av småbåthavnen. Området nord for E18 og øst for Lilleakerveien er småhusområder med relativt lav utnyttelse i form av villaområde. Området vestenfor langs Lysakerelva – Granfossområdet – er et tidligere industriområde transformert til næring.



Gjeldende regulering på Lysaker/Sollerud

FORENKLET TEGNFORKLARING			
	Bolig		Offentlig
	Almennyttig		Park
	Forretning		Trafikk
	Småbåthavn		Robane



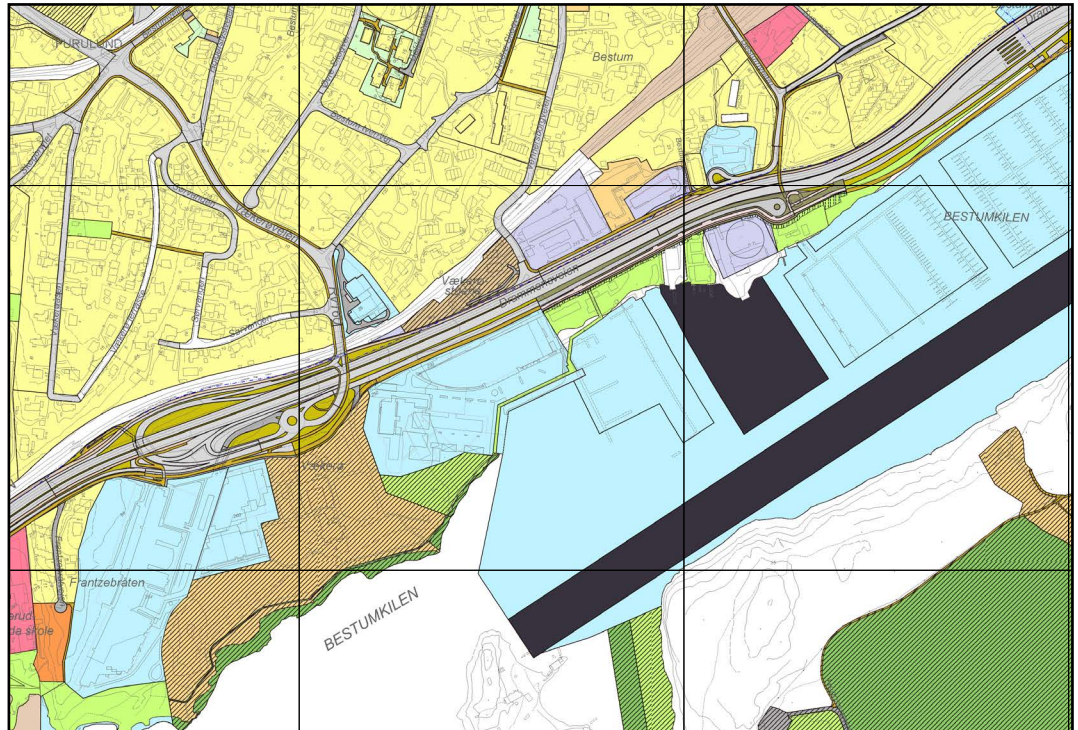
Lysaker sett fra nord - Oslo i øst, (til venstre) Bærum i vest

Vækerø

Vækerø sør for jernbanen er preget av næring på begge sider av E18, Maxbo på sørsiden og bilforretninger på nordsiden. Strandsonen er preget av småbåter. Lengst vest i området ligger Vækerø gård og Norsk Hydro med vakre parkområder mot sjøen. Nord for jernbanen er det villamessig bebygde småhusområder. Det er knyttet verneinteresser til Vækerø gård og Hydroparken, samt til Vækerøstuene rett nord for E18 midt i området.

Gjeldende regulering på Vækerø, inkludert regulering av anlegg i sjø

FORENKLET TEGNFORKLARING			
	Bolig		Offentlig
	Almennyttig		Park
	Forretning		Trafikk
	Småbåthavn		Robane

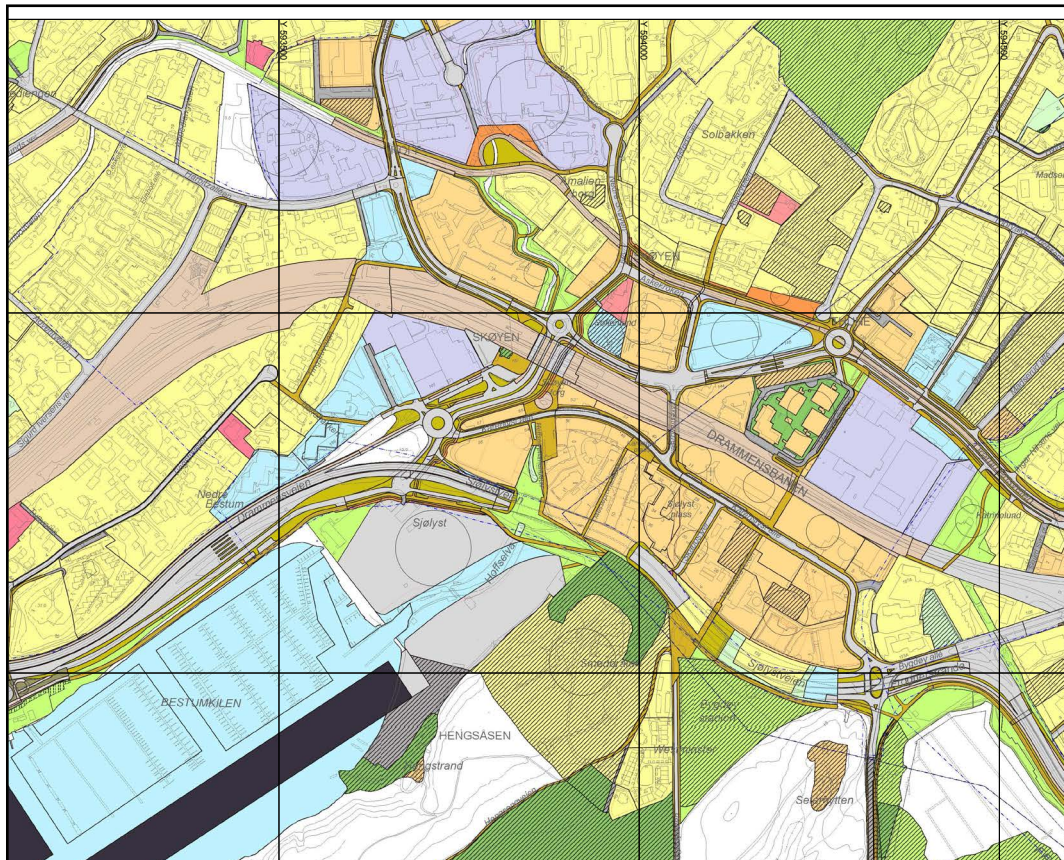


Deler av Vækerøområdet med jernbanen, E18, næringsområder, småhusområder og båthavn



Skøyen og indre del av Bestumkilen

Skøyen er et område som har gjennomgått en betydelig transformasjon de siste tyve årene, og fortsatt fremmes det flere planinitiativ for videre utbygging med høy tetthet. Det foreligger en kommunedelplan for det sentrale Skøyen fra 1994, som er grunnlaget for utforming av kollektivknutepunktet og legger til rette for næringsutvikling. Næringsbebyggelsen er relativt bymessig utformet og dekker området nord for E18 og et godt stykke nord for jernbanen på begge sider av jernbanestasjonen.



Gjeldende regulering på Skøyen, inkludert regulering av anlegg i sjø

FORENKLET TEGNFORKLARING	
Bolig	Offentlig
Almennyttig	Park
Forretning	Trafikk
Småbåthavn	Robane

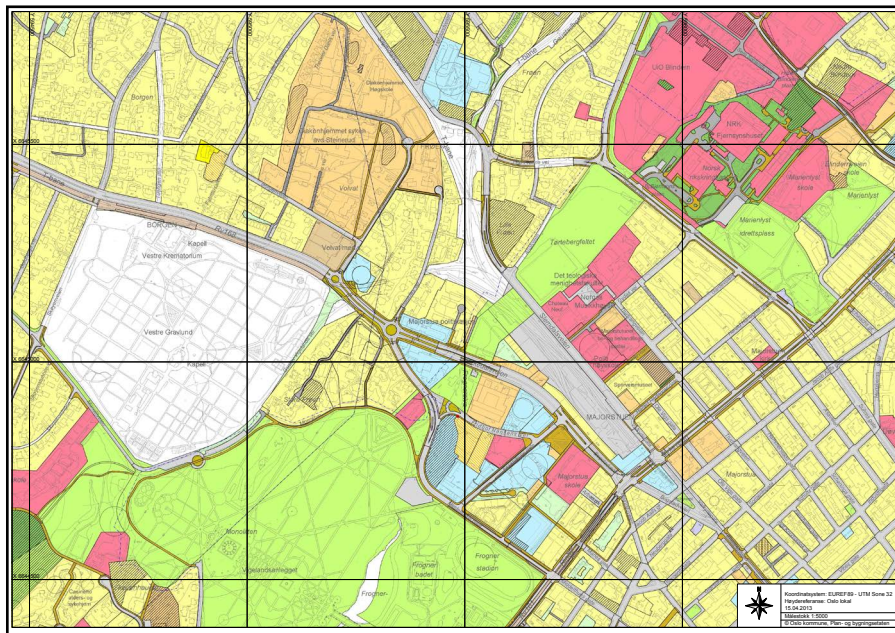


Skøyen med jernbanestasjonen og knutepunktet sentralt. E18 og deler av båtopplaget på Karenslyst i syd.

Samlet sett er området sterkt preget av jernbane- og hovedveianleggene som er en krevende situasjon å utvikle for å unngå dagens barrierevirkning mot fjorden.

Majorstuen

Majorstuen er etter Oslo S og Nationaltheatret det viktigste kollektivknutepunktet hvor alle T-banelinjene, tre trikkelinjer og 5 busslinjer møtes. Det har lenge vært planer om en transformasjon av stasjonsområdet og en bedre stasjonsutforming. I 2004 arrangerte Plan- og bygningsetaten en charrette knyttet til Oslo Sporveiers ønsker om utbygging av T-banetomten. Det er i etterkant gjort tekniske analyser bl.a. av løsninger for en underjordisk stasjonsutforming. Området egner seg for bymessig fortetting på en måte som vil knytte Marienlyst og Colosseumområdet sammen bl.a gjennom en sammenhengende gate- og byromsstruktur.



*Gjeldende
regulering
for arealer på
Majorstuen*

FORENKLET TEGNFORKLARING			
	Bolig		Offentlig
	Almennyttig		Park
	Forretning		Trafikk

*Området rundt
Majorstuen stasjon*



2.3 Overordnede rammer

Nasjonale miljømål

Stortingsmelding nr. 26 (2006- 2007) omhandler Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand. I denne stortingsmeldingen heter det bl.a:

“Utbyggingsmønster og transportsystem skal samordnes med sikte på redusert motorisert transportbehov og økt bruk av kollektivtransport og sykkel framfor bil, og en trygg og effektiv trafikkavvikling”.

Rikspolitiske retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR/ATP, - T-5/93) har til hensikt å bidra til en best mulig samordning av areal- og transportplanleggingen slik at den fremmer *“samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikk sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene”.*

- I retningslinjene synes følgende formuleringer også særlig relevant for Fornebubanen:
“Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Det bør legges vekt på å få til løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter.”
- *“I regioner eller områder der befolkningstettheten kan gi grunnlag for kollektivbetjening som et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, skal det ved utformingen av utbyggingsmønsteret og transportsystemet legges vekt på å tilrettelegge for kollektive transportformer”.*

Gjeldende kommuneplan (kommuneplan 2008)

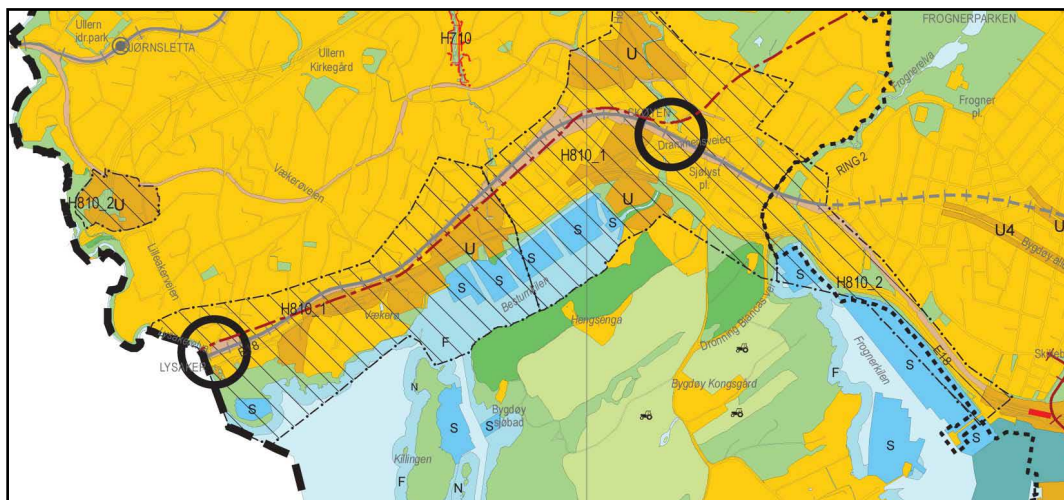
Gjeldende kommuneplan gir en rekke føringer for arbeidet med Fornebubanen. Særlig under hovedmål 5, *“Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling”*, er flere av strategiene relevante for utvikling av T-bane til Fornebu:

Strategi 5.1. “Tilretteleggelse for et konsentrert og knutepunktbasert utbyggingsmønster innenfor eksisterende byggesone”, viser til hvordan utbygging som legger til rette for bruk av kollektive transportmidler og reduserer transportbehovet er gunstig for arealutvikling og bærekraft. På det strategiske arealplankartet er Lysaker, Skøyen og Majorstuen vist som tre av totalt syv “områder for knutepunktutvikling med blandet arealbruk”.

Strategi 5.3 “Videreutvikle et effektivt og miljøvennlig transportsystem” fokuserer på effektiv og miljøvennlig arealbruk og energibesparende transport som viktige virkemidler i bærekraftperspektiv, og slår bl.a. fast at “Økt satsning på Oslos T-banesystem innebærer en satsing på kollektivtransport der nytten er størst”.

Strategi 5.6 “Tilretteleggelse for en forutsigbar arealberedskap for nærings- og servicefunksjoner” og Strategi 5.8 “Tilretteleggelse for tilstrekkelig og variert boligbygging” viser til at det er nok arealer til variert og balansert næringsutvikling og til boligutvikling frem til 2025. For næringsområder bør planavklaringen så langt det er mulig skje i overordnede, fleksible og forpliktende planer og programmer, for å gi forutsigbarhet og raskere behandling av detaljplaner og byggesaker. Tilrettelagte arealer for boligutvikling er viktig for at byen skal utvikle seg funksjonelt i forhold til eksisterende infrastruktur.

Forslag til ny kommuneplan Oslo mot 2030



Utsnitt av forslag til ny kommuneplan Oslo mot 2030

Byrådet vedtok 11.02.2014 å legge ut forslag til ny kommuneplan på høring og til offentlig ettersyn. Kommuneplanens arealdel viderefører i hovedtrekk Kommuneplan 2008 ved at den tilrettelegger for et utbyggingsmønster innenfor byggesonen basert på prinsipper for samordnet areal- og transportutvikling. Kommuneplanen behandler ikke strandsonen særskilt da denne håndteres i ulike prosjekter (herunder planprogram for Fornebubanen).

Kommuneplanen inneholder temakart og retningslinjer for byutviklingen som vil supplere dette planprogrammet mht. byforming og utnyttelse, arealer til sosial og kulturell infrastruktur, uteoppholdsarealer, gater og sykkelanlegg, krav til parker og blågrøntstruktur, estetikk og landskapsbehandling, kulturmiljø, overvannshåndtering, tekniske anlegg, universell utforming, støy, gjenåpning av elver og bekker. Den inneholder også krav om forutsigbarhetsvedtak og utbyggingsavtaler for å sikre behov for offentlig tiltak, herunder tilrettelegging av teknisk og blå/grønn infrastruktur.

Eksempel på retningslinje av betydning for utvikling av Vestkorridoren:

- Byens fellesarealer, -anlegg og -bygninger bør gis høy arkitektonisk og miljømessig kvalitet og være allment tilgjengelig.
- Oslo skal gjennom innovativ arkitektur tilstrebe å være et fremtidsrettet forbilde på livskvalitet, åpenhet og bærekraft.

Forslaget ble utarbeidet parallelt med planprogrammet for Fornebubanen med tilhørende arealutvikling, og inneholder trasé for T-banen samt retningslinjer for arealutvikling mellom Lysaker og Frognerkilen. På Vækerø og Skøyen forutsettes utarbeidet områderegulering som grunnlag for utbyggingstiltak:

4.2.1 Krav om områderegulering for særskilte områder

De vesentligste elementene som skal fastsettes i en områderegulering er helhetlige grep for teknisk og sosial infrastruktur, offentlige rom, bebyggelsens formål, bebyggelsesstruktur, volum og høyde. Detaljeringsgraden vil avhenge av hvor avklart situasjonen er, og hvor nært forestående eventuelle byggeplaner kan være. Uavklarte rammebetingelser og usikre tidshorisonter fordrer en grov/robust områderegulering, der først og fremst offentlig infrastruktur fastlegges. I motsatt fall, dersom planen er tilstrekkelig avklart, kan krav om detaljregulering frafalles enten for hele planområdet eller for delområder slik at man kan gå rett på byggesaksbehandlingen etterpå.

Følgende § har betydning for forholdet til gjeldende kommunedelplan for Skøyen fra 1994:

§ 1.2 Forholdet mellom kommuneplanen og eldre kommunedelplaner

Kommunedelplaner vedtatt før kommuneplanens arealde gjelder så langt de ikke er i strid med denne planen.

Kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer skal i tillegg supplere gjeldende kommunedelplaner.

Byøkologisk program vedtatt av bystyret 23.03.2011

Byøkologisk program inneholder en rekke målformuleringer som understøtter kommunens visjoner om en miljøvennlig og bærekraftig byutvikling og drift, bl.a. at byen skal ha et miljøeffektivt transportsystem, bevare og styrke sin blågrønne struktur, legge til rette for å bo og arbeide i byen uten bruk av bil og øke andelen kollektivreiser i forhold til reiser med bil.

KDP 5 Fjordbruksplanen vedtatt av bystyret 19.06.1991

Planen gjelder for strandsonen og fjorden i hele planområdet og legger opp til en forbedring av tilgjengeligheten til og i fjordområdet, tilrettelegging av friluftslivet og et styrket vern av verdifulle arealer og forekomster i planområdet. Bestumkilen er utpekt som ett av to fjordsentre i Oslo tilknyttet rekreasjon på sjøen med småbåthavn og sjøidrett. Strandområdene fra Vækerø til Sjølyst er utpekt til rekreasjonsområder med særlig tilknytning til småbåtlivet. En eventuell byutvikling i planområdet må å støtte opp om rekreasjonsaktiviteter

KDP for Skøyen vedtatt av bystyret 08.06.1994.

Planen strekker seg fra nordsiden av E18 og opp til Madserud, og fra Adventveien i vest til Bygdøy allé i øst. Den gir rammer for bykvaliteter og bytetthet, med maksimale etasjetall for de ulike kvartalene (maksimalt 5+1 etasjer), og for hvor publikumsrettet virksomhet skal prege gatene. Den la til rette for utvikling av NEBB-kvartalene og Norges varemesse (som senere flyttet), og E18 i dagen på vestsiden av Bygdøylokket. Gyldigheten av planen vil påvirkes av ny kommuneplan, jfr. forrige avsnitt.

KDP for torg og møteplasser vedtatt i Bystyret 22.04.2009.

Planen stiller krav til torg- og møteplasser i byutviklingsområder, og angir viktig torg/møteplass ved Skøyen kollektivknutepunkt, samt sammenheng i gang- og sykkelveisystemet langs Hoffselva og til og langs Bestumkilen.

Gjeldende grøntplan vedtatt av bystyret 15.12.1993.

Gjeldende grøntplan vektlegger i likhet med KDP for torg- og møteplasser Hoffselva og kontakten til Bestumkilen med gangforbindelse langs Frognerstranda/ Bestumkilen til Lysaker, samt Hengsåsen som landskapselement. Forslag til revidert grøntplans prinsipper er tatt inn i forslag til ny kommuneplan.

Konseptvalgutredning (KVU) for jernbane, T-bane og øvrig kollektivtrafikk

Samferdselsdepartementet har, i samråd med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, gitt Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter i oppdrag å utarbeide en KVU for transportkapasitet for jernbane, T-bane og øvrig kollektivtrafikk i Oslo-området. Arbeidet kan ha betydning for planarbeidet for Fornebubanen og Majorstuen med hensyn til jernbanens rolle og plassering (fremtidig stasjonsutforming på Skøyen og Majorstuen), T-banens utforming på Majorstuen og valgt konsept for buss langs E18 og på Lysaker og Skøyen.

Ruters K2012

Ruters strategiske kollektivtrafikkplan K2012, ble fremlagt sommeren 2011, og vedtatt av Ruters styre i juni 2012. Planen bygger på tidligere tilsvarende planer. Den ble behandlet i Oslo bystyre 10.04.2013 - en rekke punkter i byrådets innstilling ble vedtatt, forøvrig ble saken tatt til orientering.

K2012 vektlegger at kollektivtrafikken skal ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk, og peker på at for å oppnå dette i en region i sterk vekst må det tilrettelegges for koordinert utvikling av infrastruktur for kollektivtransport i "det funksjonelle hovedstadsområdet". I dette området prognostiseres befolkningstallet i 2060 til å nå hele 2.5 mill mennesker, hvorav en tilvekst på 750 000 innbyggere kan forventes i Oslo og Akershus alene.

I K2012 legges til grunn at mye av veksten skal konsentreres i byer, stasjonsbyer og større knutepunkter, som knyttes sammen med kapasitetssterke kollektivtransportlinjer.

Det er vist endringer i stamnettet for tog, buss, T-bane og trikk/bybane. For T-bane er detpekt spesielt på etablering av ny fellestunnel i Oslo, og forlengelser til Fornebu, Alna/Furuset, Lørenskog/ Lillestrøm og Rykkinn/Sandvika

I planen står det spesielt om T-baneforbindelsen til Fornebu (s86):

"Fornebu anbefales betjent av metro via Skøyen og Lysaker. Anslått anleggskostnad er 4.5.mrd kr. Ved siden av å betjene Fornebu gir denne metrogrenen også en viktig bylenke mellom Majorstuen og Skøyen knutepunkter."

Anbefalingen om metroløsning på Fornebu er vurdert i forhold til at det arbeides for å øke tunnelkapasiteten gjennom Oslo, først ved automatiseringstiltak, og så ved ny tunnel. Uten tiltak må Fornebubanen, eventuelt Holmenkollbanen og f. eks. Sognsvannsbanen snu på Majorstuen. Etter automatisering, men før ny tunnel, holder det med å vende Holmenkollbanen, evt. annenhver avgang fra Fornebu.

Oslopakke 3

Revidert avtale om Oslopakke 3, vedtatt i Oslopakke 3s styringsgruppe 24.05.2012 slår innledningsvis fast:

"Transportløsningene må legge til rette for by- og stedsutvikling som gjør det mulig å etablere store nye boligområder i nær tilknytning til kollektivknutepunkter", og

"Oslo-delen av E-18 ved Filipstad og vestover fra Bygdøylokket vil være en viktig del av byutviklingen. Dette vil også skape grunnlag for betydelige grunneierbidrag."

Fornebubanen (Oslo delen) er i revidert avtale satt opp med et kostnadsoverslag på kr 2302 mill kr, hvorav 588 mill er avsatt til oppstart i 2018-23. Fornebubanen i Bærum er oppført med samme beløp: 2 302 millioner, hvorav 588 mill er avsatt til oppstart i 2018-23.

For utvikling av E-18 Oslo vest er det i samme tabell satt opp 2455 mill kr, med oppstart i samme periode. I avtalen står også: *"E-18 Framnes – Fornebu bygges i stor grad som tunnel fra Frognerstranda til Lysaker/Fornebu, med av- og påkjøringsramper i alle retninger v Ring 2 v/Skøyen og Ring 3 v Lysaker vest/Granfosslinjen"*.

Partene legger til grunn at E-18 Vestkorridoren (Framnes-Asker) uansett finansieringsløsning skal bygges så snart kommunale planprosesser tillater det.

I handlingsprogrammet for Oslopakke 3 fra juni 2012 står det:

"Etablering av Fornebubanen vil gi en kapasitetssterk, punktlig og attraktiv kollektivbetjening av flere tunge byutviklingsområder i vekst. Dagens bussbaserte betjening har nådd kapasitetsgrensen og vil ikke kunne dekke framtidig økte behov som følge av planlagt byutvikling."

En god kollektivløsning vil bedre kollektivtilbudet på Fornebu, Lysaker, Vækerø og Skøyen og knytte disse områdene til resten av T-banesystemet og bidra til høyere kollektivandel. Banen vil redusere bussbehov mellom Fornebu og Oslo sentrum og dermed frigjøre kapasitet som kan brukes for å styrke busstilbud til områder uten markedsgrunnlag for banebetjening. T-bane er et universelt utformet og trafiksikkert system med tilnærmet null lokale miljøutslipp. Banen vil i hovedsak gå i tunnel og dermed ikke forårsake støy for omgivelsene."

Og om E-18 Framnes-Fornebu:

"Strekningen E18 Framnes-Lysaker utgjør en barriere mot sjøen, forårsaker støy og luftforurensing og har utfordringer knyttet til framkommelighet, særlig for tunge kjøretøy og busstrafikk. Tiltak på strekningen er lite utredet i dag. Måloppnåelse vil være avhengig av utforming, omfang, valg av løsninger og hvilke hensyn som prioriteres i den videre planleggingen. Det er behov for å utrede aktuelle tiltak videre for å danne et beslutningsgrunnlag for endelig valg av løsning og rekkefølge."

Dette vil bli lagt til grunn for det videre arbeidet.

Konseptvalgutredning og kvalitetssikring (KVU/KS1)

For statlige tiltak med store økonomiske konsekvenser stilles det krav til en konseptvalgutredning (KVU) som grunnlag for valg av løsning. På grunnlag av KVU gjennomføres deretter en kvalitetssikring i to omganger (KS1 og KS2). Oslo kommune legger de samme prinsippene til grunn for større investeringer. For Fornebubanen er det ikke gjennomført en KVU etter statlig mal. Kommunen har foretatt kvalitetssikring (KS1) av valgt kollektivløsning for betjening av strekningen Fornebu – Oslo sentrum, - før retningslinjer for KVU i Oslo forelå - på grunnlag av K2012 og forberedende arbeider med planprogram for Fornebubanen. Holteprosjekt AS ble våren 2012 engasjert til å utføre en KS1, og fremla sin rapport 29.06.2012.

Hvis redusert belastning på overflatenettet i Oslo sentrum er en strategisk føring vil en del alternativer være uaktuelle, og ved en fremtidig trafikkvekst på Fornebu vil en bussløsning være lite aktuell. Anbefalingen om konsept T-bane og trasévalg om Skøyen med påkobling på Majorstuen støttes på disse premisser av KS1-rapporten, som grunnlag for det videre arbeidet.

Vedtak i bystyret 05.06.2013

1. *Det forutsettes at fremtidig kollektivløsning til Fornebu skal ha kapasitet til å ta fremtidig trafikkvekst, bidra til å redusere belastningen på overflatenettet i Oslo samt å legge til rette for byutvikling langs traséen.*
2. *Basert på nevnte forutsetninger bes byrådet om å arbeide videre med metroløsning fra Fornebu via Lysaker og Skøyen til Majorstuen med sikte på å realisere denne løsningen.*
3. *Det legges frem ny sak om Fornebubane etter at reguleringsplan er utarbeidet og forprosjekt med etterfølgende KS2 er gjennomført.*
4. *Byrådet bes i forbindelse med ny sak om Fornebubane legge frem en vurdering av fortetningsmulighetene langs strekningen fra Majorstua via Vækerø og Skøyen til Fornebu, i samsvar med knutepunktstrategien som er vedtatt av bystyret.*

Plan for idrett og friluftsliv i Oslo 2013 – 2016, vedtatt i bystyret 12.06.2013

Planens overordnede målsetting er at alle i hele byen skal ha gode muligheter til å utøve friluftsliv, idrett og fysisk aktivitet med tanke på positive opplevelser og helsegevinst. Et viktig behov er å gjøre mer av fjorden allment tilgjengelig for friluftsliv og rekreasjon, samt øke kvaliteten på friluftstilbudet i fjordområdet.

Konfliktnivået mellom frilftsinteresser og andre interesser må avklares, spesielt i de delene av fjordene som ligger nærmest land og i trange farvann. Sjøaktiviteter er populære frilftsaktiviteter, og det er derfor viktig at ikke havnetrafikk, nyttetransport, fergeanløp og hurtiggående småbåter blir prioritert foran friluftsliv i alle deler av fjorden. Planen gir uttrykk for et stort behov for opplagsplasser for småbåter langs fjorden.

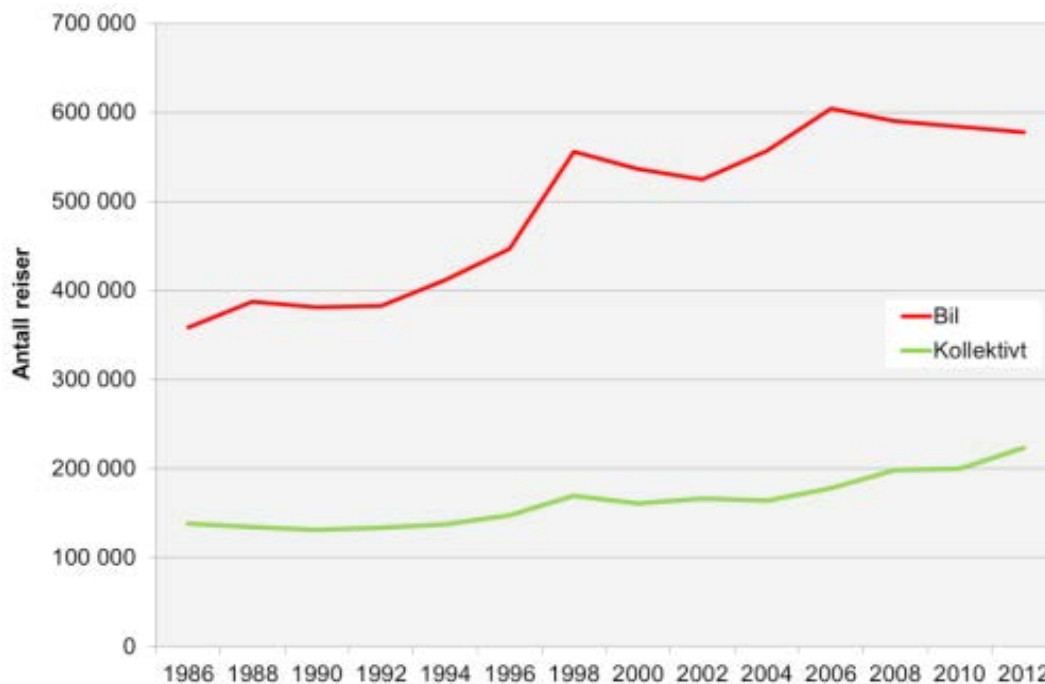
3 Problemstillinger og avveininger

I dette kapitlet drøftes problemstillinger og utfordringer, herunder idéer for byutvikling i sonen langs E18 og fjorden etter utførte mulighetsstudier.

I kapittel 4 og 5 konkluderes med nærmere program og føringer for planer og utredninger.

3.1 Plan- og utredningstemaer

3.1.1 Trafikkvekst og transportløsninger



Befolkningen i Oslo og Akershus er av Statistisk Sentralbyrå prognostisert til å øke med opp mot 400 000 nye innbyggere innen 2030. Dette er beregnet å skape en vekst på over 1 million reiser. Veitrafikk står for ca. 60 % av klimagassutslippene i Oslo og Akershus. Både nasjonale og lokale transportmål påpeker at veksten i persontransporten må tas med kollektiv, gange og sykkel. Tall fra bygrensetellingene viser at kollektivtransporten de siste årene har tatt veksten i motorisert transport over bygrensen, mens biltrafikken internt i Akershus har økt. Dette innebærer en betydelig utvikling av transporttilbudet i regionen på jernbane, T-bane, trikk og buss.

På Fornebu er det beregnet etablering av ca 20 000 -25 000 arbeidsplasser og ca 6000 boliger. Utbyggingstakten spesielt på Fornebu medfører også at utpendlingen fra Oslo til Bærum/ Asker har økt mye mer enn innpendlingen, og kan også i stor grad forklare økningen i den interne biltrafikken.

I rapporten "transportenes kapasitet i Oslo og Akershus" (Miljøverndepartementet 2010) vises det til at forventet vekst i kollektivtrafikken i Vestkorridoren (hovedforbindelsen mellom Oslo og Akershus) er beregnet til å vokse med 56 %. Med dagens bussløsning vil det ikke være kapasitet til å utvide slik at denne veksten kan ivaretas, selv med en utvidelse av terminalen på Lysaker.

Forutgående prosess har konkludert med at metroalternativet (T-bane) via Skøyen med påkobling på eksisterende T-banenett på Majorstua er det beste alternativet, basert på en framtidig trafikkvekst generelt og på Fornebu spesielt. Påkobling til et eksisterende T-banenett forkorter reisetiden mellom de fleste destinasjoner.

Baneløsningen vil bidra sterkt til at det frigjøres kapasitet i sentrum ved at linje 31 Fornebu - Grorud, en av de tyngste bussrutene i Oslo, forsvinner. I de samfunnsøkonomiske beregningene som hittil er gjennomført, er det lagt til grunn en frekvens på 8 avganger i timen på Fornebubanen, dvs. en kapasitet i forhold til personavvikling som tilsvarer opp mot 44 bussavganger. I tillegg ligger det en reservekapasitet i denne løsningen som åpner for at det kan tilrettelegges for inntil 12 avganger i timen. Det innebærer mulighet for en merkbar reduksjon av persontransportbehovet på E18 i Oslo, noe som vil ha betydning for dimensjonering av en ny E18 fra Lysaker til sentrum.

En annen viktig problemstilling i det videre plan- og utredningsarbeidet vil være bussens fremtidige rolle i Oslo del av Vestkorridoren. I kommunedelplanen for E18 fra Asker til Oslo foreslås en stor bussterminal på Lysaker. Gode omstigningsmuligheter fra buss til tog og T-bane på Lysaker vil kunne redusere presset på busstrafikk inn mot og gjennom sentrum.

Jernbaneverket vurderer en ny sentrumstunnel for jernbanen og alternative løsninger for bedret kapasitet for lokal- og fjerntrafikk til og gjennom Oslo sentrum. I samarbeid med Ruter As og Statens Vegvesen er det utarbeidet et felles forprosjekt for en KVV for sentrumstunneler ("KVV Oslonavet"). En ny sentrumstunnel for T-banen vil være vesentlig for å kunne utnytte kapasiteten til de vestlige banene inkludert Fornebubanen.

3.1.2 Sammenheng T-bane/byutvikling

Sentrale utfordringer for planlegging av og langs Fornebubanen

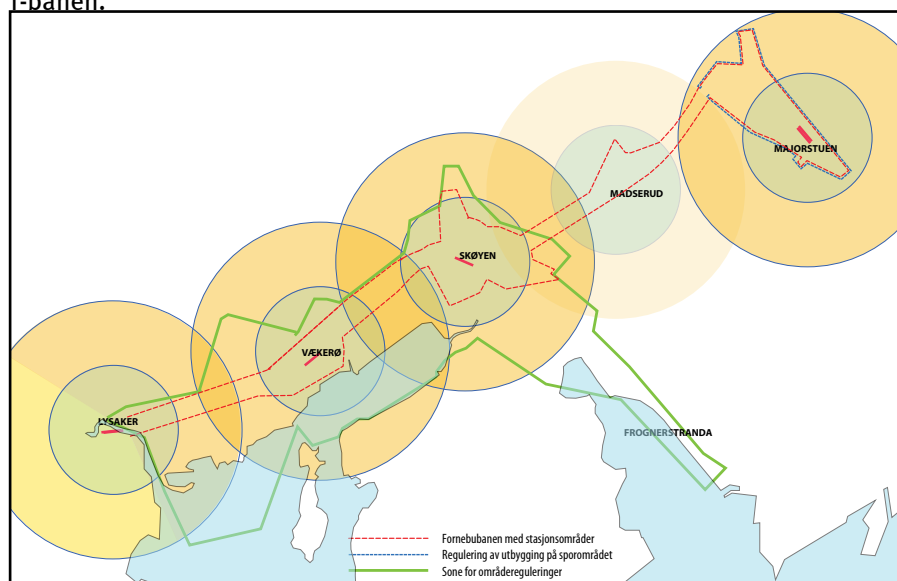
T-bane til Fornebu vil gi en kapasitetssterk og rask forbindelse mellom et fremtidig stort antall arbeidsplasser og boliger på Fornebu og Oslo sentrum og andre deler av sentrale Oslo. Utførte mulighetsstudier viser at det i tillegg kan ligge et betydelig potensial for utbygging koordinert med både T-baneutbyggingen og ombygging av E18 med tilhørende transportanlegg for buss og sentral sykkelkorridor. Det blir derfor viktig å utarbeide planene i sammenheng, og samtidig unngå å skape unødige gjensidige avhengigheter som innebærer forsinkelser.

Av særlig betydning er E-18 som ligger i dagen på strekningen Lysaker - Filipstad, og som binder betydelige arealer, påfører tilstøtende arealer store støyulempere, samt danner barriere.

Blågrønnstrukturen er et viktig tema langs hele strekningen. Forholdet til fjorden, parkområder, bekker og elver er viktig – både det å ivareta eksisterende kvaliteter, og omforme og nyskape landskapet slik at disse kvalitetene kan utgjøre et enda viktigere element i fremtiden.

Det legges til grunn at byutviklingsarbeidet og koordineringen med E18 skjer i form av områderegulering for egnede delområder, mens stasjonsområdenes nærmest tiliggende byrom inngår så langt som det er hensiktsmessig for byutviklingen i detaljregulering for T-banen.

Skissen viser hhv. 400 og 800 m radius fra mulige stasjoner på Fornebubanen



3.2 Byutvikling og mulighetsstudier

3.2.1 Mulighetsstudier

Lysaker, Skøyen og Majorstuen er alle vist som knutepunkter i gjeldende kommuneplan (strategisk kart), og er også tatt med som stasjoner i Ruters anbefalinger knyttet til Fornebubanen i strategisk plan K2012. Foreløpige utredninger av byutviklingspotensialet viser mulighet for omfattende byutvikling sett i sammenheng med utvikling av E-18 (ved Lysaker/Sollerud, Vækerø og Skøyen ved hjelp av større eller mindre overbygging av en nedsenket E-18).

Arbeidet er innledningsvis utført som mulighetsstudier. Tre konsulentteam fikk i oppdrag å belyse dette potensialet i en åpen prosess, i samarbeid med hverandre og berørte interesser i planarbeidet. Resultatene foreligger nå som grunnlag for videre planarbeid.

Etter en overordnet vurdering av områdets helhetsstruktur bør videreføring av planlegging i henhold til plan- og bygningsloven prioriteres rundt stasjonsområdene på Lysaker, Vækerø og Skøyen som har størst utviklingspotensial langs T-banetraseen på Oslosiden.

De gjennomførte mulighetsstudiene synliggjør byutviklingspotensial langs traseen mellom Lysaker og Skøyen. Dette blir videreført i reguleringsarbeidet for

- ytterligere å synliggjøre byutviklingspotensial
- å plassere stasjonene presist.
- å legge til rette for arealplanlegging på bakkenivå iht. plan- og bygningsloven.

I det videre presenteres mulighetsstudiene, og evaluering er samlet i kapittel 3.2.8.

Langs fjorden er det to faktorer som har nær sammenheng med arealutviklingsmulighetene: Hvordan E18 kan utvikles, og hvordan sjøen og sjøsiden kan nås og utvikles

Foto: Plan- og bygningsetaten



3.2.2. E18 - prinsipper for utforming

Prinsipper for utforming av E18 på strekningen fra Lysaker til og med Filipstad vil ha stor betydning for arealutviklingen langs banen, spesielt på Vækerø og Skøyen. I avtale om Oslopakke 3, revidert juni 2012, heter det: *"Oslo-delen av E18 ved Filipstad og vestover fra Bygdølokket vil være en viktig del av byutviklingen. Dette vil også skape grunnlag for betydelige grunneierbidrag".* Dette bør gi rom for tiltak som kan komme byutviklingen til gode, eksempelvis (hel eller delvis) overbygging av Europaveien. I avtalen om Oslopakke 3 heter det også: *"Partene legger til grunn at E18 Vestkorridoren (Framnes-Asker) skal uansett finansieringsløsning bygges så snart kommunale planprosesser tillater dette."*

I forlengelse av arbeidet med mulighetsstudiene vil Statens vegvesen i 2014 engasjere konsulenter for å videreføre arbeidet med prinsippløsninger for E18, som grunnlag for regulering av og langs E18 på hele strekningen. Det vil bli kjørt en egen prosess for å vurdere miljøforbedringstiltak langs Frognerstranda.

I parallelloppdragene for mulighetsstudier er det vist to alternative hovedprinsipper: Tunnel/-senketunnel/- overbygd kulvert (Norconsult, Rodeo Arkitekter, Architectopia) eller byboulevard med redusert hastighet og trafikkmengde (Alliance Arkitekter, Sveco og Dark Arkitekter, Adept Arkitekter, Rambøll).



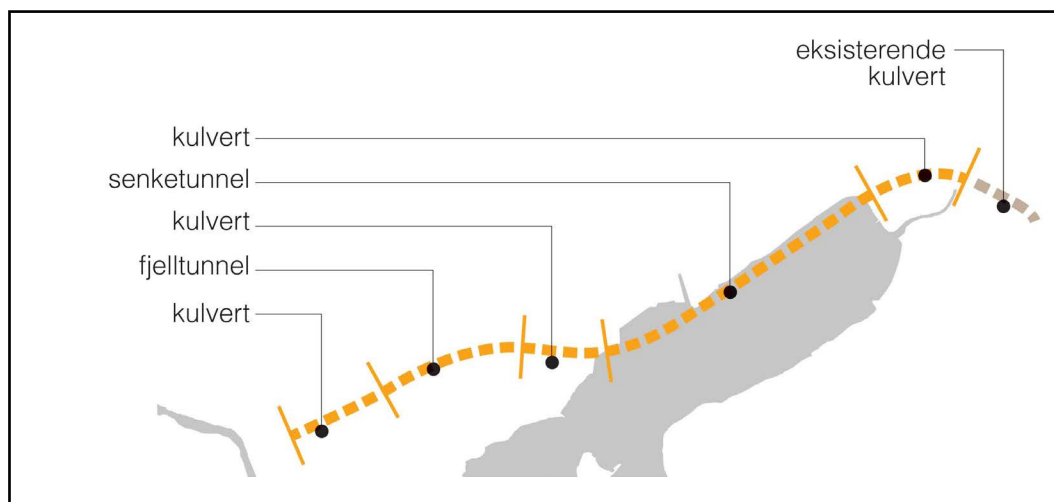
Øverst til venstre - Alliancegruppens illustrasjon av boulevardløsning, øverst til høyre DARK-gruppens illustrasjon av samme.



Til høyre et prinsippsnitt som viser Norconsultgruppens konsept om en senketunnel på deler av strekningen med havnepromenade over.



Under Norconsultgruppens forslag til prinsipp med ulike typer tunnelsnitt mellom Lysaker og Skøyen.



3.2.3. Forholdet til kollektivtrafikk

Prinsipper for kollektivtrafikken langs E18 vil ha betydning for utforming av stasjonsområdene på Lysaker, Vækerø og Skøyen, og vil også kunne påvirke utforming av lokalveinettet. Det gjelder prinsipper for bussfelt/egne busstraséer, system for bussbetjening på Lysaker, Skøyen og Oslo S, samt belastning på gatesystemet (særlig ring 1) samt trikkestrasé på Skøyen.



Forslag til kommunedelplan for E18 inneholder omfattende lokkløsning på Lysaker for en regional bussterminal.

Forslaget innebærer dominerende ramper over Lysakerelva og i skrå broer over E18 i Oslo.

I parallelloppdragene forholdt konsulentgruppene seg til knutepunktene og de stasjonsnære områdene Lysaker, Skøyen og Vækerø, men viser ikke hvordan byutviklingen og stasjonene samspiller konkret. Løsninger for buss berøres i liten grad, selv om to av gruppene skisserer løsning for terminal på Lysaker.



Norconsultgruppen foreslår å utvide Lysaker bussterminal på eksisterende Lysakerlokk

Hoffselva kommer opp i dagen ved båtopplaget på Skøyen, og krever en markert oppgradering - enten som en naturlig elv, eller som en mer bymessig og stram kanal med nyetablert vegetasjon.

Kanskje kan den i større grad åpnes også gjennom større deler av Skøyenområdet

Foto: Plan- og bygningsetaten



3.2.4 Byrom, strandpromenade og blågrønnstruktur

Alle teamene var opptatt av å synliggjøre Mærradalsbekken og Hoffselva, og knytte gode grøntkorridorer til disse. En sammenhengende promenade langs sjøen er også viktig i studiene, selv om bebyggelse ute i Bestumkilen i et par av forslagene innebærer at promenaden på noen steder vil ligge på innsiden. Muligheten for å krysse Bestumkilen for gående for å knytte kontakt til Bygdøy er også et gjennomgående tema, selv om løsningene ikke er svært konkretisert.

Gatene som byromsdanner er illustrert på delområder hos alle gruppene. For øvrig er bebyggelsen i ulik grad utformet som romdannende (karréer eller kvartaler). Det kan på flere av skissene medføre at avgrensning mellom bebyggelse og parker/grøntområder kan virke noe uforløst.

3.2.5 Ulike grupper syklist

Flere av gruppene påpekte at syklist utgjør flere typer ferdende: Hurtigsyklist på vei til jobb, syklist med kurv og rolig tempo, tursyklist på opplevelsesferd. Hvordan disse ulike syklisttypene skal finne sin plass i gate- og grøntstruktur er vanskelig å avklare i en overordnet mulighetsstudie.

Gruppene viste litt ulike prinsipper for ”sykkelekspressvei” – langs hovedgaten (E18), langs lokalgaten eller langs jernbanen.



Foto: Plan- og bygningsetaten

3.2.6. Fjorden

Båthavner og båtopplag preger fjorden og tilliggende arealer langs sjøen fra Lysaker til Filipstad, og økende småbåtflåte medfører nye initiativer for videreutvikling av båthavner, samtidig som arealene fremstår som meget attraktive for utbygging. Dette er en utfordring som berører samspillet bane-byutvikling langs Bestumkilen - spesielt på Lysaker/Sollerud, Vækerø og Skøyen.

Det foreligger ikke klare kommunale mål for småbåthavner og opplag. Arealknapphet og mål for byutvikling taler imot å beholde eller utvikle båtopplag i potensielle byområder. Samtidig er båtliv en stadig mer attraktiv beskjeftigelse for bybeboere.

Båthavner og båtopplag

I mulighetsstudiene viste gruppene ulike prinsipper.

Norconsultgruppen flyttet alle fritidsbåter ut av Bestumkilen og til et anlegg i sjøen ved Lysaker/Sollerud. Dette anlegget samsvarer med et planinitiativ fra Bymiljøetaten. Dermed blir Bestumkilen forbeholdt umotorisert sjøliv. På et par utfylte øyer blir det plass til en del vinteropplag.

Alliancegruppen flyttet båthavnen på Skøyen over fra nordsiden til sydsiden og etablerer en "fot" for Hengsåsen på Bygdøysiden hvor det antagelig blir plass til en god del av dagens båtopplag. I tillegg fylte de også ut en del i sjøen på Lysaker/Sollerud og etablerer byutvikling og en del båtplasser der.

Darkgruppen opprettholdt en del båtplasser på nordsiden av Bestumkilen mellom Skøyen og Vækerø, samt utfylling i sjøen ved Lysaker/Sollerud med både bebyggelse og båtplasser i likhet med Alliance. Ingen av gruppene syntes fullt ut å opprettholde dagens kapasitet til både småbåthavn og vinteropplag innenfor studieområdet, langt mindre øke kapasiteten i samsvar med Bymiljøetatens planinitiativ.

Norconsult viste utfylling med nye øyer og et stort område for båthavn i Lysakerfjorden ved Sollerud



DARK-gruppen illustrerte også kunstige øyer, og plasserte ny bebyggelse på vestsiden av disse som et svar på Bærums bebyggelse på andre siden av Lysakerelvas utløp.



3.2.7 Byutvikling ved stasjonsområder og stasjonsnære områder

Lysaker - Sollerud – Lilleaker

Det foreligger forslag til kommunedelplan for E18 i Bærum som omfatter Lysaker bl.a med ny bussterminal på Bærumsiden. Løsningene for Lysaker vil bli vurdert i tilknytning til videre mulighetsstudier i samarbeid med Bærum kommune.

Hovedutfordringene på Lysaker knytter seg til følgende punkter som bør vurderes nærmere i det videre planarbeidet:

- liten sammenheng mellom arealbruk på hver side av kommunegrensen.
- oppsplittet arealbruk
- Behov for tydeligere sentrum
- Arealbruken er preget av transport.
- Behov for boligetablering og liv i , og nær, tettstedet
- Sollerudstranda har store kvaliteter som friområde som bør videreutvikles og forsterkes

Mulighetsstudiene viste ulike prinsipper for utvikling på Lysaker, men alle tre belyste en arealutvikling ved Sollerud med utfylling av masser i Lysakerfjorden (f.eks fra Fornebubanen eller E18) i tilknytning til utvidet båthavn og evt. båtopplag.

To av gruppene har også sett på en mulig utvidet bussterminal på Lysaker med bruk av gaten på lokket over E18 som bør forfølges i samråd med berørte myndigheter og aktører.



*Fra Lysaker
- Oslosiden
øverst*



*På Sollerud ligger en
mye brukt park og
badestrand ut mot sjøen,
skjermet fra E18 med
Gjensidigebygget.*

Vækerø



*Ved Vækerø hovedgård
ligger en praktfull
park, med en smal
kyststi som brukes av
både fotgjengere og
tursyklister*

En stasjon på Vækerø nord for jernbanelinjen vil ligge nokså midt mellom Lysaker og Skøyen. Hovedutfordringene på Vækerø som bør vurderes nærmere er:

- Muligheter for å overbygge E-18 (tunnel- og/eller kulvertløsninger) og dermed skape sammenhengende byutviklingsområder tilknyttet T-banestasjonen og tilstrekkelig trafikkgrunnlag for en stasjon
- Kontakt med fjorden, og kyststi/strandpromenade
- Muligheter for åpning av Mærradalsbekken
- Jernbanen som barriere, og vurdering av fremtidig transformasjon i de stasjonsnære områder på nordsiden

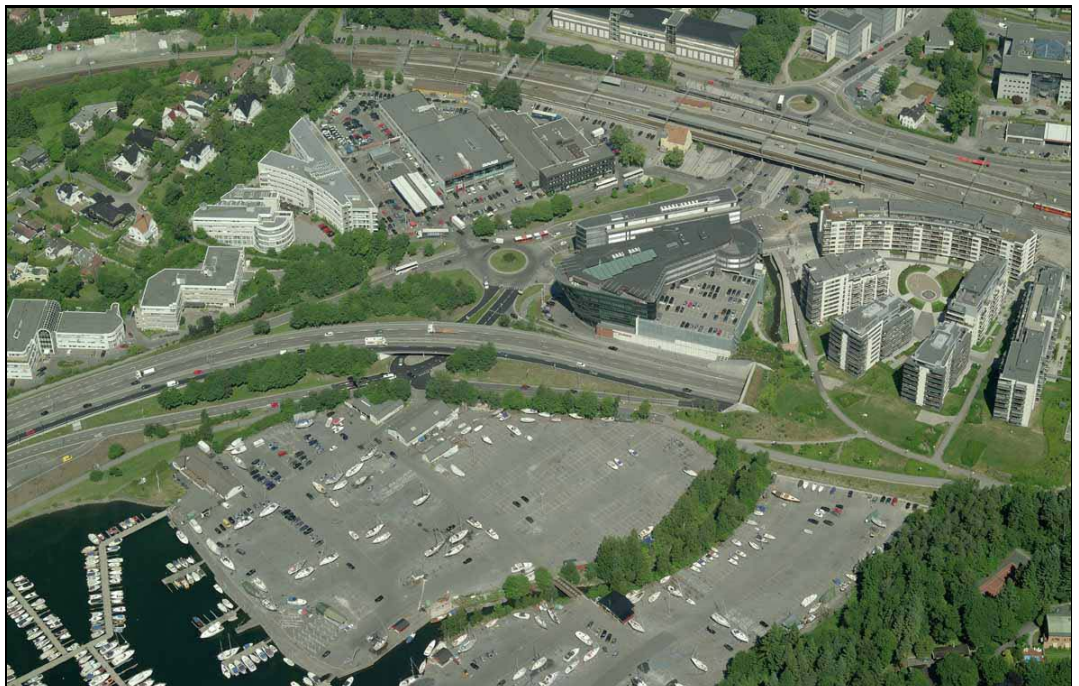
Norconsultgruppens illustrasjon av ny bebyggelse på Vækerø langs en lokalgate med buss og sykkelvei



Skøyen og indre del av Bestumkilen

Deler av Skøyen har gjennomgått en fortetting/byutvikling/transformasjon i de senere år, mens store deler av tettstedet har potensial for utvikling. Det er rom for økning av bolig- og næringsbebyggelse.

Betydelig transformasjon med kontor- og boligbebyggelse, men også stort utviklingspotensial preger dagens Skøyen



Hovedutfordringer og muligheter på Skøyen som bør vurderes nærmere er:

- Tettstedet har dårlig kontakt med sjøen
- E-18 danner barriere
- Mye gjennomgangstrafikk
- Mangel på tydelig stedsdannelse
- Få attraktive møteplasser
- Behov for boligetablering og mer liv i tettstedet
- Etablering av kyststi og åpning av Hoffselva
- Avklaring av områder/linjer for regional og lokal kollektivtrafikk på en fysisk integrert måte
- Avveining og samspill mellom båtoppdag/båttbruk og annen arealbruk – mulig arealeffektivisering



Potensial på Skøyen

Darkgruppen, som også har utført en mulighetsstudie for Ullern bydel med vekt på Skøyen, viser at det er stort potensial for utvikling og transformasjon på Skøyen, og har illustrert bymessig bebyggelse på hele "Tingstuåsen" som en utvidelse av knutepunktet. De har også illustrert store kulturprosjekter i en frodig men ikke særlig bymessig struktur ut i Bestumkilen syd for boulevarden (E18).

Norconsultgruppen har fylt ut i sjøen sydover og vestover fra Skøyen med bymessige kvartaler med boliger og næring. Hoffselvas utløp er gjort til en bymessig kanal ut i fjorden. "Tingstuåsen" er ikke transformert, men all næringsbebyggelsen på østsiden er bymessig transformert.

Alle parallelloppdragene illustrerer potensialet ved å kunne knytte Skøyen til sjøen.

Over fra DARK-gruppens illustrasjoner fra innerst i Bestumkilen.

Nederst Norconsultgruppens forslag hvor Hoffselvas utløp har fått en bymessig utforming.



*Alliancegruppen
viser et blikk innover
Bestumkilen mot
Skøyen, sett fra en
utbygging av Vækerø
ut i sjøen*



Alliancegruppen har vist utbygging på båtopplagringsarealene i en åpnere bebyggelsestruktur, mens bebyggelsen inn mot Tingstuåsen er vist mer som kvartaler. Båtopplagring med båthavn er plassert i forlengelsen av dagens båtopplag langs Hengsåsen. Løsningen innebærer at Hengsåsen har fått en "fot", noe som gir mulighet for turgåere langs vannet (i dag stuper åsen bratt i fjorden) – men forslaget berører dermed åsen som landskapsvernområde. På en av skissene er båtopplaget lagt litt ut i sjøen langs Hengsåsen.

3.2.8 Evaluering av løsninger - anbefaling

Det vises til egen rapport med evaluering av parallelloppdragene på PBEs nettside. I rapporten oppsummerer Plan- og bygningsetaten slik:

E18 - prinsipper for utforming

- Norconsults konsept med tunnel og overbygget kulvert på E18 og mulighet for ombygging av dagens E18 som en bymessig gate med trær bør videreutvikles. Konseptet bør følges opp i SVRØs mulighetsstudier og videre planbearbeidelse.
- Planverktøyet kan ikke sikre at forutsetningene om halvering av personbiltrafikken på E18 gjennomføres. Selv en halvering av trafikken på en Europavei med betydelig trafikk av tunge kjøretøy vil neppe tilrettelegge for en bygate og en byutvikling med de ønskede kvaliteter.
- E18 øst for Filipstad med sine 6 felt i tunnel angir realistisk kapasitet på en ny E18 frem til Lysaker, som med tillegg av gode løsninger for buss bør legges til grunn for det videre planarbeidet.
- E18 bør utformes og dimensjoneres for hastighet ikke over 70 km/t (som i Operatunnelen). Der den ligger i dagen må den utformes som en byboulevard med trær.
- Det må utredes muligheter for tunnel eller miljøforbedrende tiltak langs Frognerstranden.
- Det er høyt prioritert at E18 legges i tunnel/kulvert forbi Skøyen/Bygdøy, for at Skøyen skal få kontakt med fjorden både visuelt og funksjonelt.
- Det bør også bygges tunnel/kulvert langs Bestum/Vækerø slik at det oppnås en god arealutvikling og kontakt med fjorden fra bebyggelsen nordfor.
- Det bør lages systemanalyse som omfatter ulike varianter av gatesystemet på Skøyen. Det holdes foreløpig åpent hvor tett buss og trikk skal knyttes opp til knutepunktet

Forholdet til kollektivtrafikk

- Innspillene fra mulighetsstudiene til en større terminal på Lysakerlokket bør videreutvikles i samarbeid med Statens vegvesen og Bærum kommune.
- Regionbussenes behov for terminalplass på Skøyen må avklares.
- Løsninger for buss ført sammen med E18 dels under bakken må belyses i videre planarbeid.

Byrom, strandpromenade og blågrønnstruktur

- Det må etableres en god, sammenhengende strandpromenade
- Bekker og elver må tilstrebes åpnet og utviklet med grøntstruktur
- Det må planlegges gode sentrale byrom på Skøyen, blant annet ved kollektivknutepunktet.
- Forbindelse mellom Skøyen og sjøen, visuelt og funksjonelt, må videreutvikles.
- Gode byrom knyttet til bebyggelse, sjøen og grøntstrukturen må danne et godt sammenhengende nett for gående og tursyklende.
- Det må legges til rette for badeplasser på egnede steder langs fjorden
- Vækerøparken bevares

Ulike grupper syklist

- Tre alternative eller supplerende traséer for hovedsykkelvei bør utredes – langs jernbanen, i eller langs gjennomgående lokalgate, og eventuelt innenfor en strandpromenade.
- Trasé for tursyklister må kunne følge promenaden og det mer finmaskete gatenettet og grøntstrukturen.

Båthavner og båtopplag

- Muligheter for havner og vinteropplag på steder som ikke utfordrer attraktive utbyggingområder bør utredes. Arealene er så verdifulle at også fjellanlegg bør vurderes. Utredningene bør gjøres i samråd med Bymiljøetaten som allerede har et prosjekt i planområdet, og som har nær dialog med småbåtorganisasjonene.

- Båtopplaget på Karenslyst bør vurderes flyttet, mens båthavn i området beholdes
- Dagens kapasitet i planområdet hva gjelder båtplasser og båtopplag skal som et minimum opprettholdes.
- Utfyllingsprosjekter må utredes med tilstrekkelig miljøkompetanse
- Det bør utredes hvordan den bynære delen av fjorden som er en ressurs kan integreres i byutviklingsarealer.

Vækerø

- De mest sentrale delene av Vækerø – nærmest ny stasjon på T-banen – bør få en bymessig utforming av byrom og fortetting.
- Deler av småhusområdene nærmest stasjonen bør vurderes transformert med en klar avgrensing mot småhusområdene, hvor det tas hensyn til topografi, veier og bebyggelsestruktur.

Skøyen og indre del av Bestumkilen

- Det sentrale Skøyen rundt kollektivknutepunktet tåler transformasjon med høy grad av utnyttelse i bebyggelsen, forutsatt tilstrekkelig hensyntagen til eksisterende steds- og kulturminnekvaliteter. Biltrafikkens tilgjengelighet bør begrenses. Området må strammes opp med gode gater og byrom, og trenger mer bymessig bebyggelse.
- Båtopplagsområdet på Karenslyst bør utredes for byutvikling, boliger og næring. Det bør utformes bymessig med gater, bymessige parker, tilgjengelig elv eller kanal slik at området blir tilgjengelig for almenheten, med tilrettelegging for publikumsaktiviteter.
- Muligheten for å flytte deler av eller hele småbåthavn og båtopplag til Lysaker, bør utredes.
- Muligheten for båthavn og evt. noe båtlagring i forlengelsen av byutviklingsområdet på sydsiden av Bestumkilen bør utredes som del av den samlede sjøbruksutredningen. Sammenhengen mellom Skøyen og Bestumkilen funksjonelt og visuelt er et viktig tema. Foten av Hengsåsen bør være fri som tursti.
- Det bør utredes om "Tingstuåsen" med Tingstuveien kan videreføres som et større parkdrag. Begge sidene av åsen bør kunne vurderes for byutvikling og transformasjon av bestående nærings- og småhusbebyggelse.



3.2.9 Madserud

Midt på strekningen Skøyen – Majorstuen kan det på sikt bli aktuelt å etablere en stasjon på Madserud, da det er behov for å etablere en nødutgang for Fornebubanen i dette området.

Stasjonen vil kunne være interessant for besøkende til Frognerparken og tilknyttede store friluftsområder, og kan betjene eksisterende og ny, eventuelt fortettet bebyggelse.

Hovedutfordringen på Madserud som bør utredes:

- Legge til rette for evt. senere stasjonsetablering

Dagens situasjon hvor muligheten for en stasjon ved Madserud bør studeres nærmere

- blokkområdet Casinetto avgrenser Skøyenparken fra småhusområdet og tennisanlegget til Oslo tennisklubb.

3.2.10 Majorstuen

En nedsenking av sporområdene på Majorstuen vil gi etterlengtede muligheter for en sammenhengende bystruktur på Majorstuen



For Majorstuen stasjonsområde foreligger betydelig drøfting av utviklingsmuligheter fra tidligere planprosess bl.a med egen charrette. Charetten utarbeidet to alternativer for utbygging av et nedgravet sporområde med bykvartaler og gater, og lanserte forslag om trikkebetjening i en sløyfe rundt planområdet. Plan- og bygningsetaten la 11.11.2004 frem en rapport etter charretten 7.-11. juni samme år, med føringer for videreutvikling av det foreliggende materialet for bykvaliteter, tetthet og videre prosess. Senere tekniske analyser for stasjonen gir også et faggrunnlag for videre planarbeid.

Hovedutfordringer på Majorstuen som må utredes videre:

- Tilrettelegging for banetilkopling til eksisterende og fremtidig (nedsenket) stasjon, med evt etappevis utbygging.
- Samlet byplangrep for stasjonsutvikling og arealplanlegging av overbygde arealer ut fra charrettens anbefalinger, med en bystruktur med gater og kvartaler.
- Hensynta mulig utvikling av tilgrensende arealer (gatesystem, gode overgangsløsninger mellom kollektive transportmidler, mulig jernbanetunnel med mer).
- Utrede forenklet trafikksituasjon på bakkeplan.

Bearbeiding av Charrettens forslag "Bykarré"



3.2.11 Samordning av kollektivtransport

For knutepunktene er det ønskelig med gode overgangsmuligheter til annen kollektivtransport. For Lysaker gjelder dette overgang til tog og buss, som begge har relativt nye stasjonsanlegg. I tillegg til banen vil planleggingen måtte vurdere bussløsninger i hele planområdet.

For Skøyen er mulighetsrommet tilsynelatende atskillig videre: Dersom trikk legges om til å følge Hoffsveien (slik den tidligere har gjort), vil stasjoner for tog, T-bane og trikk kunne samles hensiktsmessig. Forstudier, herunder bydel Ullerns egne mulighetsstudier, har vist gode muligheter for dette, men har også synliggjort virkninger som kan være kontroversielle. Både flytting og opprettholdelse av dagens trasé for trikken må utredes. Løsninger for lokale og regionale busser kan utformes bedre enn i dagens situasjon, og gir ytterligere muligheter og utfordringer. Løsning på Skøyen må sees i sammenheng med mulighetene for en utvidet bussterminal på Lysaker.

På Majorstuen er det betydelige muligheter for, og utfordringer knyttet til, samordning av kollektivtransport. De vestlige T-baner, inklusive Fornebubanen, skal kunne tilpasses stasjon på eksisterende nivå og fremtidig nedsenket stasjonsløsning tilknyttet en ny sentrumstunnel for T-bane. Videre må ny T-banestasjon lokaliseres og utformes slik at det legges til rette for optimal overgang til en eventuell jernbanestasjon dersom ny sentrumstunnel for jernbane skal gå via Majorstuen. En evt. jernbanestasjon på Majorstuen anslås av Jernbaneverket å ha dimensjoner tilsvarende nåværende Nationaltheatret stasjon. Det må legges til rette for en utvikling av stasjonsområdet på Majorstuen i faser.

Ved overbygning av sporområdene må det legges vekt på etablering av gode, tilgjengelige gate- og byromsstrukturer og god samordning med trikk- og busslinjer og holdeplasser på bakkenivå.

3.2.12 Alternativer

Alternative løsninger for kollektivtransport

I forhold til forskrift om konsekvensutredninger, § 6 2. ledd skal ”relevante og realistiske alternativer beskrives”.

For dette tiltaket har forutgående prosess truffet valg om én driftsform (T-bane) og én trase (Lysaker- Skøyen – Majorstuen). Alternativsutredningene knytter seg til vurderinger i forhold til 0-alternativet (dagens løsning fremskrevet) og til stasjonsstrukturen på den valgte strekning.

Alternative arealplaner og konsekvensutredninger av disse

Detaljreguleringsplan for T-banetraseen utarbeides i henhold til ovenstående i ett hovedalternativ med underalternativer (med eller uten stasjon på Vækerø og Madserud).

For overbygging av sporområdene på Majorstuen er det arbeidet med alternativer i Majorstucharretten i 2004 og i oppfølgingsarbeider. Det tas utgangspunkt i føringene fra charretten, og det er tilstrekkelig med utarbeidelse av ett planalternativ med konsekvensutredning som vurderes opp mot eksisterende arealbruk.

For å fastlegge rammer for arealbruken rundt stasjonene på Lysaker, Vækerø og Skøyen er det gjennomført evaluerte mulighetsstudier. På grunnlag av anbefalingene omtalt i kapittel 3 følges arbeidet opp med forslag til områdereguleringsplaner i en åpen fase sammen med berørte parter og interessegrupper.

4 Offentlig ettersyn

Ved offentlig ettersyn 29.04. – 20.06.2013 kom det inn 37 høringsuttalelser.

- 5 fra statlige og fylkeskommunale etater
- 6 fra kommunale etater og instanser
- 2 fra berørte bydeler, Ullern og Frogner
- 16 fra ulike interesseorganisasjoner
- 8 fra naboskap og grunneierinteresser

Oversikt over innkomne merknader

Statlige og fylkeskommunale etater:

1. Akershus fylkeskommune v/Tron Bamrud, fylkesrådmann
2. Statens vegvesen v/Ingunn Risnes, seksjonsleder
3. Jernbaneverket v/Ragnhild Lien, seksjonssjef
4. Fylkesmannen i Oslo og Akershus v/Anne-Marie Vikla, fylkesmiljøvernssjef
5. Riksantikvaren v/Cornelis Horn Evensen, seniorrådgiver

Kommunale etater og selskaper:

6. Eiendoms- og byfornyelsesetaten v/Ove Ellingsen, avdelingsdirektør
7. Bymiljøetaten v/Kajsa Wiull-Gundersen, fung. Seksjonssjef
8. Byantikvaren v/Morten Stige, avdelingsleder
9. Brann- og redningsetaten v/Erik Lurfald, seksjonsleder
10. Kollektivtransportproduksjon AS – Nå Sporveien AS v/Yngve Ruud, teknisk sjef
11. Undervisningsbygg v/Idunn Marie Husevåg, seksjonsleder prosjekturnvikling

Bydeler:

12. Oslo kommune, bydel Ullern v/Kari Andreassen, bydelsdirektør
13. Oslo kommune, bydel Frogner v/ Wenche Ørstavik, bydelsdirektør

Interesseorganisasjoner

14. Sekretariatet for bytrafikk v/Arne Harstad, leder
15. Skøyen Vel v/Erik Holtedahl, styreleder
16. Majorstuen Vel v/Svein Danielsen
17. Lysaker Vel v/Styreleder Dag H
18. Naturvernforbundet i Oslo Vest v/Georg Reiss, leder
19. Norsk Forening mot støy v/Tone Tellevik Dahl, styreleder
20. Småbåtutvalget v/Erik Wilvang, leder
21. Majorstuen og Bogstadveien Næringsforening v/Anne-Marit Petersen Lie, styreleder
22. La Majorstuen Leve v/Brynhild Stensrød, leder
23. Oslofjordens friluftsråd v/Rune J. Svensson, direktør
24. Oslo Elveforum v/Ida Fossum Tønnesen, leder
25. Hoffselvens venner, Oslo Elveforum v/Odd Solvang, leder
26. Fortidsminneforeningen, Oslo og Akershus avdeling v/Ingeborg Magerøy, fagkonsulent
27. Lysakervassdragets venner v/John Tibbals, styreleder
28. Bestumkilen Roklubb v/Børge M. Larsen, leder
29. Oslo Kajakklubb v/Sveinung Oftedal

Naboskap og grunneierinteresser

30. Casinetto Borettslag v/Hans Christian Åsheim, styreleder
31. Civitas på vegne av Orkla Eiendom v/Ole Falk Fredriksen
32. HRTB A/S Arkitekter på vegne av Storebrand Eiendom AS v/Bendik Aursand
33. Løvenskiold-Vækerø AS v/Morten E. Johannesen, eiendomsdirektør
34. Fornebualliansen - OBOS, ITFORNEBU, klp Eiendom v/Martin Mæland, Kjetil Kalland, Eskil Rolstad
35. Sameiet Thaulows vei 7 DEF v/Tor Even Fougner, Tom Ingebrigtsen og Morten Hellevang
36. Asplan Viak på vegne av Victoria Eiendom AS og Eiendomsspar AS v/Olav Schou Knutsen
37. Jan Ivar Pettersen, Selvbyggerveien 258

4.1 FORNEBUBANEN GENERELT

Vi omtaler og kommenterer uttalelsene utifra de ulike plantypene planprogrammet inneholder, og med hensyn til delområder og temaer. Planprogrammet er utarbeidet i samråd med Ruter AS, som derfor ikke har skrevet egen uttalelse, men kommentert innkomne uttalelser sammen med PBE.

Felles for de aller fleste uttalelsene er en positiv holdning til en effektiv kollektivløsning mellom Fornebu og Oslo sentrum. Fem av høringsinstansene ønsker en annen løsning enn den valgte traséen/transportformen. Det gjelder bydel Frogner, Majorstuen Vel og Naturvernforbundet Oslo Vest som ønsker valgt en alternativ trasé via Bygdøy og Filipstad, og sekretariatet for bytrafikk som savner en grundigere vurdering av bybanealternativet opp mot det valgte metroalternativet. Byantikvaren ønsker at planen kun omfatter bane inn til Skøyen, et alternativ som i langt mindre grad vil berøre kulturminner og kulturmiljøer. De fleste høringsinstansene ber om å få delta aktivt i det videre planarbeidet.

To instanser (KTP, nå Sporveien Oslo AS og Jan Ivar Pettersen) foreslår "Volvatsvingen" som muliggjør direkteføring av Ringen mot Fornebu og evt. andre vestlige baner uten stopp på Majorstuen. Traseene gir mulighet for nye linjer i T-banesystemet, i tillegg til bedre håndtering av driftsavvik når fellestunnelen er stengt.

Sporveien Oslo AS

- Påpeker at ny sporforbindelse mellom Smestadbanen og Sognsvannsbanen (Volvatsvingen) kan være aktuelt, både i byggeperioden og permanent. Planavgrensningen må ta hensyn til dette, og til at hele potensialet for bygging på Sporveiens areal kan utnyttes.

Kommentar fra Ruter AS:

Prosjektet gjøres i nært samarbeid med Sporveien. Volvatsvingen vil bli vurdert, både som midlertidig og permanent tiltak.

PBE bemerker:

Vi slutter oss til Ruters kommentar. Forslaget blir vurdert i det videre arbeidet med Forneubanen.

Fylkesmannen

- anser prosjektet som et viktig tiltak for å oppnå viktige nasjonale mål for areal og transportplanlegging
- det er et godt grep å kombinere planarbeidet for selve banen med planer for utvikling av områdene rundt nye stasjoner.
- For å kunne møte den forventede befolkningsveksten uten at veitrafikken øker, vil det være nødvendig med en betydelig fortetting av både arbeidsplasser og boliger rundt eksisterende og ny miljøvennlig infrastruktur.

Fylkesmannen vil videre påpeke at banen slik den er foreslått vil ha et stort potensial for å ta en andel av passasjertrafikken som kommer vestfra og skal mot områder med mange arbeidsplasser vest i Oslo. Disse er i dag avhengige av å bytte på Nationaltheateret.

- Vi forventer derfor at det i videre detaljreguleringer av stasjoner legges stor vekt på enkle omstigningsmuligheter for å bidra til en samlet forbedring av reisetid i hele kollektivsystemet samt god tilgjengelighet for gående og syklister.
- Overskuddsmasser fra prosjektet i utgangspunktet bør gjenbrukes, enten i dette prosjektet eller være tilgjengelig for andre prosjekter. Oslo og Akershus har et stort behov for byggeråstoff og disse må i økende grad transporteres inn til byen over lange avstander med tildels betydelige klimagassutslipp. Vi forventer derfor at det gjøres en vurdering av hvordan disse massene kan gjenbrukes.

PBE bemerker:

I tilknytning til mulighetsstudiene er bruk av overskuddsmasser til utfylling i fjorden/ Bestumkilen langs strekningen mellom Lysaker og Skøyen vurdert sammen med bruken av sjøarealene, og følges opp i det videre planarbeidet. For øvrig vil alternativ bruk av massene bli omtalt i konsekvensutredningen for banen.

Akerhus fylkesutvalg

Fylkesutvalget ser det som viktig at plan- og utredningsarbeidene i Oslo sees i sammenheng med tilsvarende arbeider i Bærum for strekningen Fornebu-Lysaker, og er opptatt av at det legges opp til gode prosesser for medvirkning.

Brann- og redningsetaten

- Påpeker at brann- og redningssikkerhet må hensyntas på et tidlig stadium i prosjektet
- Det må sikres god tilgjengelighet for brann- og ambulansetjenesten
- Ny tunnel koplet sammen med eksisterende tunnel vil kunne kreve omfattende oppgradering av eksisterende tunnel. En slik sammenslåing frarådes dersom det ikke kan dokumenteres løsninger som gir et godt nok sikkerhetsnivå (iht. dagens krav)
- Brann- og redningsetaten ønsker å delta videre.

Kommentar fra Ruter AS:

Vi ønsker et nært samarbeid med Brann- og redningsetaten for å komme frem til sikkerhetsmessige gode løsninger.

PBE bemerker:

Brann- og redningsetaten deltagelse er spesielt viktig i arbeidet med sikkerhet i tunneler, både for T-baneanlegget og for arbeidet med E18.

4.1.1 FORHOLDET TIL E18

Statens vegvesen

- Før vi kan ta stilling til framtidig arealbruk på denne strekningen må det foreligge en godkjent overordnet plan for E18.
- I tillegg til E18 i tunnel er det behov for 6 felt i dagen hvorav 2 for buss. Med den trafikkbelastning som er på E18 store deler av døgnet er dette nødvendig for å ivareta avvikling og sikkerhet ved både planlagte og uforutsette stengninger av tunnelen.
- Fortetting som krever omlegging eller ombygging av E18 må avvente Statens vegvesens utredningsarbeid og endelig godkjenning av framtidig E18 trase.

PBE bemerker:

Sikkerhetskrav og avvikshensyn vil være et viktig tema og en utfordring til kreative løsninger i det videre arbeid med mulighetsstudier og regulering langs fjorden og E18. Det vil være av avgjørende betydning at slike hensyn ikke skaper en ny barriere som reduserer byutviklingsmuligheter og miljøkvaliteter i denne sonen.

4.1.2 FORHOLDET TIL JERNBANEN

Jernbaneverket

Samferdselsdepartementet har i samråd med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune gitt Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter i oppdrag å utarbeide en KVVU for transportkapasitet for jernbane, T-bane og øvrig kollektivtrafikk i Oslo-området.

- Jernbaneverket etterlyser omtale av kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen - Lysaker, stadfestet av Miljøverndepartementet 1. april 2004. Alternativet med to nye spor (i dagen) parallelt med det eksisterende dobbeltsporet ble godkjent lagt til grunn for videre planlegging. Kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen Lysaker er et viktig ledd i strategien med fire spor (to dobbeltspor) på innerstrekningene i de viktigste jernbanekorridorene rundt Oslo.
- Dersom Oslo kommune ikke ønsker å gå videre med denne løsningen, må det innarbeides og avklares alternative løsninger i områdereguleringene for Skøyen og Vækerø.
- Det er ikke utredet om et nytt dobbeltspor for jernbanen skal gå utenom Skøyen stasjon, eventuelt i helt ny korridor via Majorstuen til Oslo S. Dette vil bli nærmere utredet i KVVU for kollektivtransportkapasitet i Oslo-området.
- Dersom nytt dobbeltspor legges innom Skøyen stasjon, må stasjonen mest sannsynlig utvides fra fire til seks spor.

Kommentar fra Ruter AS:

Når det gjelder detaljregulering av banen er vi klar over forholdene rundt nytt dobbeltspor. Det vil bli viktig å komme frem til et forslag som både ivaretar behovet for å få regulert Fornebubanen, og som ikke legger unødige begrensninger på mulige fremtidige løsninger for nytt dobbeltspor.

PBE bemerker:

PBE bemerker at Miljøverndepartementet har opphevet Oslo bystyrets vedtak om kommunedelplan for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Lysaker. Planarbeidet er ikke videreført etter dette. PBE tar for øvrig Jernbaneverkets uttalelser til etterretning. Regulering vil skje i nært samarbeid med Jernbaneverket. Parallelt arbeid med KVVU vil etter hvert kunne medføre avklaringer som gir færre føringer for planarbeidet enn det fremkommer av Jernbaneverkets forbehold.

4.1.3 GJENNOMFØRINGSASPEKTER

Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY)

Eiendoms- og byfornyelsesetaten vil følge det videre arbeidet med vekt på gjennomføringsaspektet med følgende hovedpunkter:

1. Delfinansiering av Fornebubanen ved hjelp av grunneierbidrag
2. Oslo kommunes eiendommer innenfor områdene som berøres av planarbeidet
3. Videre organisering av arbeidet med Fornebubanen fram mot anleggsoppstart

Kommentar fra Ruter AS:

Her påpeker EBY viktige forhold og mulige løsninger som må vektlegges i det videre arbeidet.

PBE bemerker:

Gjennomføringsaspekter er en vesentlig del av det videre arbeid med planer for arealene særlig langs fjorden fra Lysaker til Skøyen. Store verdier ligger i potensialet både i offentlige og private eiendommer, og et nært og godt organisert samarbeid mellom stat, kommune og private eierinteresser vil være vesentlig for utviklingen av planer og gjennomføring.

4.1.4 BYMILJØASPEKTER

Bymiljøetaten (BYM)

gir i sin uttalelse innspill til konkretisering av programmet på en rekke punkter:

- Overordnet grøntstruktur må kartlegges
- Det må planlegges også for andre trafikanter enn T-banepassasjerer, særlig myke trafikanter
- Det må redegjøres for hvilken funksjon nye og eksisterende busslinjer skal ha, og om det er behov for arealer til dette (kollektivfelt, holdeplasser)
- Trafikksikkerhet, trafikkavvikling, fremkommelighet, kapasitet må utredes
- Hvordan vil arbeidet påvirke bekker, elver og dammer, permanent og under bygging
- Massehåndtering bør skje lokalt
- Ved regulering av Majorstuen må Blindernaksen forsterkes, med en grønn, om mulig blågrønn, kopling mellom Tørtebergfeltet og Frognerparken/Frognerdammen
- Må tilrettelegges for syklistene gjennom Majorstukrysset, og for fotgjengere med snarveier. Sykkelparkering ved T-banen med god forbindelse til hovedsykkelveinett er viktig.
- Knutepunkt Skøyen må ikke gå på bekostning av myke trafikanter eller buss
- Hoffselva bør gå i sitt historiske løp
- Mest mulig trafikk må beholdes på hovedveinettet, ikke lokalveinettet
- Kvaliteter og aktiviteter i strandsonen må utredes (flere forhold nevnes)

PBE bemerker:

Punktene er supplert i programmet i tråd med BYM's uttalelse. Evalueringen av mulighetsstudiene kan bidra med supplerende momenter.

Oslo Elveforum

Oslo Elveforums anliggende er å ivareta de 10 vassdragene i byggesonen. Fornebubanen kan berøre fire av dem: Frognerelven, Hoffselven, Mærradalsbekken og muligens Lysakerelven.

- Vi ser til dels store utfordringer med tunnel under vassdrag og kan ane risiko for lekkasjer (jfr. Puttjern).
- Byens lukkede vassdrag skal *"kunne gjenåpnes, der det er mulig"* iflg. kommuneplaner og byøkologisk program.

Disse utfordringene skal bearbeides videre i konsekvensutredning og reguleringsplaner med høringer som vi vil delta i.

PBE bemerker:

Oslo Elveforum vil bli invitert til deltagelse i dette arbeidet.

4.1.5 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Byantikvaren (BYA)

Det er innledet samarbeid med Byantikvaren om gjennomgang og vurdering av kulturminner og kulturmiljø i området i lys av Fornebubanen og aktuell utvikling i sonen langs sjøen og E18.

I sin uttalelse påpeker etaten:

- Konsekvenser for kulturminner/kulturmiljø skal vurderes, med henblikk på Byantikvarens gule liste, automatisk fredete kulturminner, lokalt viktige kulturminner og helhetlige kulturmiljøer. Det skal redegjøres for evt vernestatus og utbyggingens konsekvens for disse. Beskrivelse og vurdering av kulturminner og kulturmiljø baseres på foreliggende kunnskap. Det skal redegjøres for avbøtende tiltak ved evt negative konsekvenser
- Undersøkelsesplikten etter kulturminneloven gjelder for alle område- og detaljplaner.
- Der ikke dekkende undersøkelser er foretatt i forkant, må dette gjøres ifm

- reguleringsplanarbeidet. Gjelder også riggområder
- Ønsker kart med planområdets nøyaktige avgrensning for Majorstuen
- Kjente gravhauger skal bevares i nåværende kulturmiljø og sikres fremtidig vern.
- En rekke konkrete eksempler på automatisk fredede og nyere kulturminner nevnes
- Forslag som vil være i strid med vesentlige regionale kulturminneverdier eller nasjonale kulturminneverdier vil bli forelagt Riksantikvaren for vurdering av innsigelse
- Byantikvaren ser frem til videre deltakelse i dette viktige planarbeidet, som med god planlegging og riktige grep trolig vil gi god byutvikling uten tap av vesentlige kulturminneverdier

Etaten nevner spesielt

- nyregistreringer i de aktuelle områdene som berøres og foreslås fortettet
- eventuell senkning av grunnvannsstanden.
- Kritiske områder som berøres av fortetning må kartlegges, og virkning eller influens i disse områdene må illustreres fra bakkenivå og ikke bare i fugleperspektiv. Viktige ståsteder vil være for eksempel Vigelandsparken, Folkeparken på Bygdøy, innseilingen til Oslo og Vækerø landskapspark.

Kommentar fra Ruter AS:

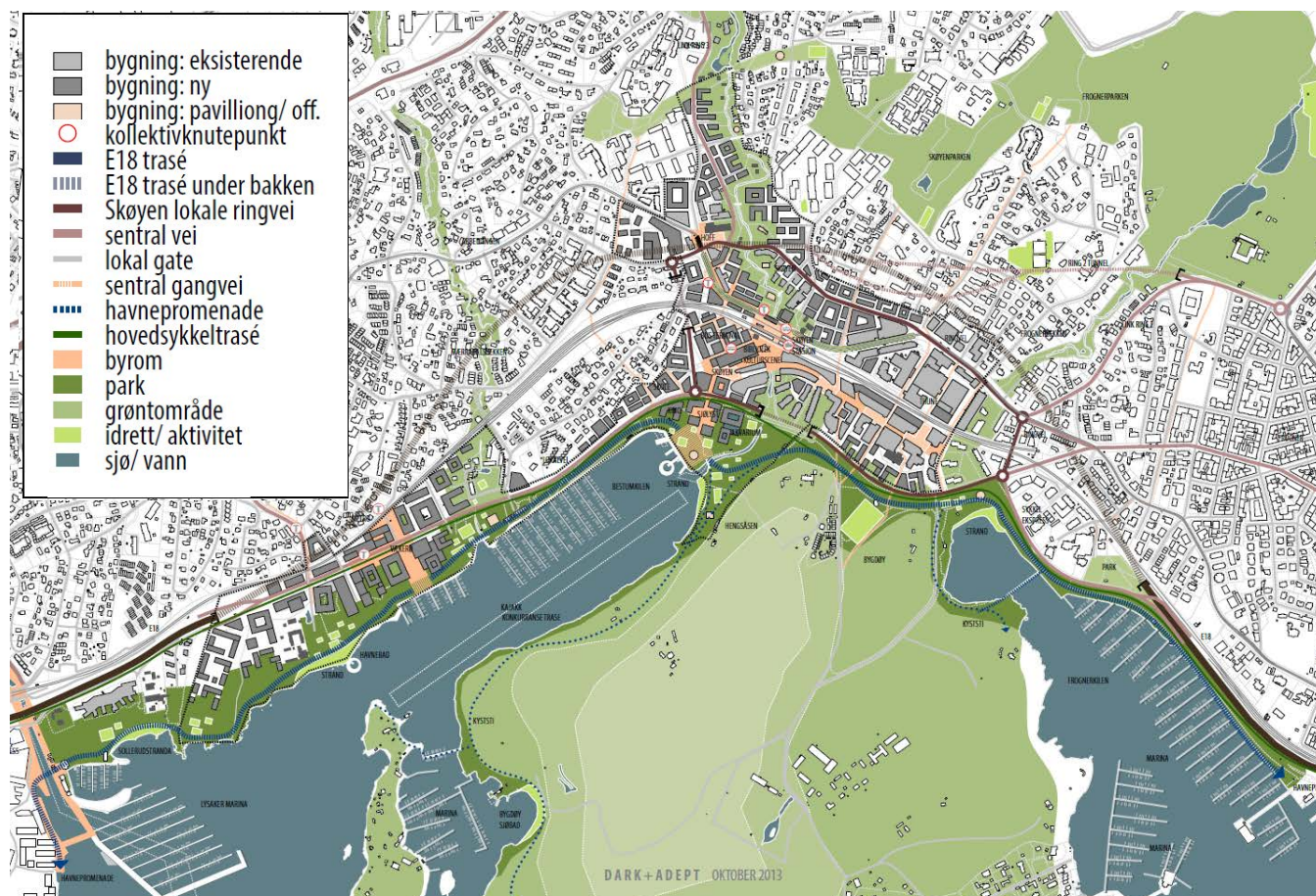
Det er etablert et nært samarbeid med Byantikvaren for det videre planarbeidet. Konflikter mellom byutviklingshensyn og verneinteresser blir løpende belyst og vurdert i planarbeidet .

PBE bemerker:

Samarbeidet med Byantikvaren er etablert for hele planarbeidet, med foreløpig prioritering av arbeidet med Fornebubanen og Majorstuen. Byantikvaren vil også være fast deltaker i arbeidet med regulering og utbygging av hele Vestkorridorsonen, og delta som kvalitetssikrer av det utredningsarbeidet som må gjøres i samsvar med de momenter Byantikvaren har formulert i sin uttalelse. Hensynet til kulturminner er tatt med i krav til samtlige plan- og utredningsarbeider, og vil måtte avveies mot andre overordnede interesser der det måtte være motstrid.

Riksantikvaren

- Byantikvaren representerer førstelinjen i saker som dette, unntatt hvis planen omfatter fredede eller listeførte objekter i statlig eie.
- Riksantikvaren ber derfor om at vi inntil videre forholder oss til Byantikvaren. Eventuelle merknader fra Riksantikvaren vil bli innarbeidet i fylkeskommunens uttalelse.



*Fra Ullern bydels egne
mulighetsstudier høsten
2013*

4.2 FORNEBUBANEN – SKØYEN STASJON

Bydel Ullern

Bydelen oppsummerer i sin uttalelse slik:

Bydel Ullern er positiv til å etablere T-bane igjennom bydelen med stasjoner på Skøyen og Vækerø. Dette vil gi bydelen muligheten til å videreutvikle området til et enda bedre nærmiljø for alle som bor, jobber og besøker bydelen. For å få best mulig effekt av videreutviklingen kreves det at veier og kollektivtraséer legges etter en helhetlig plan.

Andre vurderinger og ønsker:

- Generelt positive til Fornebubanen, som gir mulighet til bedre nærmiljø
- Veier og kollektivtraséer må legges etter helhetlig plan
- Ønsker stasjon på Vækerø, som pådriver for utvikling av området rundt
- Madserud st kan evt realiseres i fremtiden, i tillegg til Skøyen og Vækerø
- Ønsker utvikling av Skøyen sentrum, definert som området innenfor 300 m radius fra Skøyen jernbanestasjon. Skøyen plass skal være bilfri
- Ønsker kollektivknutepunkt på Skøyen, med jernbanestasjon, metrostasjon, trikk og bussterminal, den siste helst under bakken på Elkjøptomta
- Ønske at ny plan for Skøyen erstatter dagens kommune(del)plan for Skøyen, med samme avgrensning som denne pluss området mellom Skøyen og Bærum
- Det legges opp til grunneierbidrag ifm T-baneutbyggingen
- Blå og grønne elementer er viktige
- Ønsker Halfdan Svartes gates forlengelse bygget som bidrag til bilfri Skøyen plass
- Ønsker ny lokalvei Thune – Hoff av samme grunn
- Ønsker utredet ny forbindelse Hoff – E18, utenom Skøyen plass

I sin omfattende uttalelse anbefaler bydelen blant annet vurdert et ringveisystem rundt Skøyen som muliggjør et bilfritt kollektivknutepunkt. Løsningen inneholder i samsvar med Ruters forslag at biltrafikken bytter trasé med trikken, og i tillegg at det etableres en ny

kjøreforbindelse mot E18 under jernbanen vest for knutepunktet. Bydelen knytter sin uttalelse til sitt arbeid med en egen mulighetsstudie for Skøyen og Vækerø, som vil bli nærmere vurdert i tilknytning til PBE's mulighetsstudier.

Kommentar fra Ruter AS:

Det er stort samsvar mellom bydelens ønske og våre ønsker, og så vidt vi kan se ingen konflikter. Spørsmålet er hvor omfattende vi skal gjøre reguleringsplanen for Fornebubanen gjennom Skøyen. Skal vi regulere en banetrasé med stasjoner, eller skal vi i tillegg forsøke å løse mange av dagens trafikale problemer på Skøyen. Dette må vurderes videre.

PBE bemerker:

Bydel Ullern har bidratt betydelig i den innledende fase av planarbeidet, blant annet ved å utarbeide sin egen mulighetsstudie. Denne studien vil bli vurdert sammen med våre egne mulighetsstudier som grunnlag for videre vurdering av reguleringsplanene.

Når det gjelder omfanget av reguleringsplanen på Fornebubanen på Skøyen i forhold til det mer omfattende reguleringsarbeidet langs banen, E18 og sjøen vil det bli fulgt opp og gjensidig avklart i det videre planarbeidet for begge oppgaver.

Orkla Eiendom – Drammensveien 149

Det er nødvendig å sørge for god tilgjengelighet i alle retninger og Orkla vil bidra i en diskusjon om en eventuell aksess fra det kvartalet de besitter. Det er og nødvendig å få utviklet et godt servicetilbud til kollektivtrafikkantene. Orkla vil derfor utrede mulighet for etablering av publikumsrettet virksomhet på gateplan, og med en beliggenhet mot Drammensveien vil det også kunne være attraktivt for servicebedrifter å lokalisere seg her.

PBE bemerker:

Orklas utredninger blir ivaretatt i tilknytning til eget planprogram for eiendommen, som blir sett i sammenheng med det videre overordnede reguleringsarbeidet for Skøyen.

4.3 MAJORSTUEN

Bydel Frogner

- Er fornøyd med at det planlegges en underjordisk metro
- Ønsker at denne skal gå via Bygdøy, Filipstad og Homansbyen. Foreslått trasé løser ikke trafikkavvikling til/fra Filipstad.
- Står fast på tidligere vedtak om ønsket utbygging på Majorstuen (charrettens forslag Bykarré og Majorstuhaven).
- Ønsker å bli orientert om hvordan planarbeidet tar hensyn til disse alternative planene
- Fastholder tidligere vedtak om at ombygging av Majorstuen stasjon baseres på alternativ 22b i Ruters rapport fra mars 2008

Kommentar fra Ruter AS:

Det ble gjort en analyse (tilnærmet KVV) av mange ulike løsninger for en Fornebubane før man bestemte å satse på en metro. Den valgte løsningen, metro via Skøyen og Majorstuen, var det alternativet som viste best absolutt nytte og best nytte/kost, til tross for at dette var det dyreste alternativet å bygge. Også tidligere analyser har vist at forbindelsen Majorstuen – Skøyen – Lysaker – Fornebu er svært viktig. Valg av trasé anses dermed tilstrekkelig utredet. God kollektivbetjening av Filipstad er viktig, men må løses på annen måte enn med Fornebubanen. Når Fornebubanen føres via Majorstuen må man se på andre løsninger for stasjonen enn de alternativene vi så på i 2008. Utbygging av Majorstutomten kan ses uavhengig av bygging av stasjon under bakken, men i et så stort og viktig knutepunkt som Majorstuen nå blir, er det riktig å satse på høy utnyttelse. Dagens handlegate Bogstadveien vil få en vesentlig styrking av kundegrunnlaget ved at Fornebubanen føres via Majorstuen med stasjon der.

PBE bemerker:

Charrettens konklusjon som sammenfattes av etaten legges til grunn for det videre planarbeidet.

Sporveien Oslo AS

Plangrensen mot nordvest må også fastlegges slik at hele potensialet for utbygging på Sporveiens arealer kan utnyttes, blant annet i forhold til fortetting av bebyggelsen mellom Frøen og Diakonhjemmet.

PBE bemerker:

Planområdet er utvidet i henhold til Sporveiens ønsker samt forslag til kommuneplan 2014.

Majorstuen og Bogstadveien Næringsforening

Ønsker Slemdalsvn. slik den er nå med parkering til:

- Chateau Neuf
- fotballbanen på Marienlyst
- UiO
- beboere
- Park & Ride

Ønsker ikke rene kollektivtraséer i

- Bogstadvn.
- Valkyriegt.
- Slemdalsvn.

Butikkene i Bogstadveien/Hegdehaugsveien. har opp mot 90 % bilende kunder, gjennomsnittlig 40 %, og 67 % stopper i gaten pga gjøremål. Dersom bilene skulle bli stengt ute fra Bvn/Hvn. vil handelen dø, og det blir stor handelslekkasje til Oslos randsoner og ut av byen.

La Majorstuen leve

- Frogner bydel har minst grøntareal pr.innbygger i hele Oslo. Eventuelt overbygg av sporveistomten må ikke overbelastes med hus. Man må unngå samme fadese som i Sørkedalsveien. Man må anlegge park.
- Området som er tenkt utbygd ligger på flåter fra Rosenborgsgate til Apalveien. Faren

for store setningsskader på allerede eksisterende bygninger med påfølgende erstatningskrav er overhengende.

Sameiet Thaulows vei 7 DEF

- det er helt vesentlig for bokvalitet for voksne og barn at det nye baneanlegget legges under bakken helt fra Volvat til Majorstuen. Allerede med dagens trafikk er støynivået på grensen til rød sone etter kommunens egne målinger, og med ytterligere trafikk vil støyproblerne forsterkes.
- ved å legge linjenettet under bakken frigjøres også store arealer, samtidig som bokvaliteten økes
- også Ringen og Holmenkollbanen legges under bakkeplan forbi Frøen for å frigi tomteareal, og unngå støy ved økende trafikkmengde.
- området rundt Volvat/Thaulowsvei mangler lekearealer for barn, og bygging av Fornebubanen er en ypperlig anledning til å korrigere dette.

PBE bemerker generelt til kommentarer om Majorstuen:

Planene for utvikling av sporområdene og annet planarbeid i nærheten – herunder Diakonhjemmet - vil innebære en helt ny situasjon for hva Majorstuen er, og gjøre hele dette området enda mer attraktivt enn det er i dag, både som boområde, kollektivknutepunkt og handlestrøk, med et stort nytt marked representert av nye beboere. Forberedende reguleringsarbeid er igangsatt fra Ruters side. Bydelen, etater og interessegrupper er invitert og deltar gjennom flere seminarer i denne prosessen som en forlengelse av Charretten i 2004. Jfr. forøvrig våre bemerkninger til Bydel Frogner og Sporveien Oslo AS.

4.4 MADSERUD STASJON

Casinetto borettslag

Fortetting av eksisterende boligtomter i området er krevende, ikke minst fordi veinettet ikke er dimensjonert for større trafikk enn det en har i dag. Fremmedparkering utgjør allerede et betydelig problem i hele området.

Det framgår ikke i detalj hvor en eventuell Madserud stasjon skal plasseres, og Casinetto borettslag vil følge det videre planarbeidet tett og gi innspill til plasseringen dersom alternativ 1 c fortsatt er med i planprogrammet etter den innledende høringsrunden.

- Vi understreker behovet for en grundig kartlegging av grunnforhold og eksisterende bygningsmasse og infrastruktur
- Vi gjør spesielt oppmerksom på infrastruktur knyttet til søppelsuget Skøyen Vest søppelsug, der Casinetto Borettslag er medeier. Denne infrastrukturen passerer under Skøyenparkens sørlige del.

PBE

tar Casinetto uttalelse til etterretning. Plassering av en eventuell Madserud stasjon er foreløpig ikke avklart.

4.5 REGULERINGSARBEID LYSAKER – VÆKERØ – SKØYEN FREM TIL FILIPSTAD

Lysaker Vel

- Statens vegvesen (SVV) har fremlagt planer for E18 i Bærum kun frem til Oslogrensen, slik at man etter vellets oppfatning står helt uten en beskrivelse av gode løsninger for hvordan veien bør føres videre inn i Oslo. Dette er uheldig fordi det legger unødvendige begrensninger på hvordan man kan tenke seg utviklingen i lokalområdene på begge sider av kommunegrensen.
- Vi ber om at man i planprosessen fremover i tanken søker å suspendere kommune-/fylkesgrense og arbeider med sikte på å lage et slikt felles målbilde for området.

Småbåthavnutvalget

- Det må inngå en egen konsekvensanalyse der man utreder dagens og framtidig behov for småbåthavner og opplagsplasser samt konsekvenser knyttet til alternative løsninger dersom områdene foreslås omdisponert.

Bestumkilen roklubb

- kyststi mellom klubbhuset og vannet vil forringe båtplassen vår som brukes til oppbevaring av båter og hengere, vedlikehold av materiell, instruksjon på land og trygg bæring av båter til og fra vannet (båtene er opptil 18 m lange).
- klubbene har mange ressurssterke medlemmer som gjerne vil delta i utvikling av et bedre Bestumkilen istedenfor å kjempe mot lite gjennomtenkte og motstridende delplaner.
- stiller seg undrende til delingen av områdereguleringene midt i kjerneområdet for den nylig regulerte ro- og padlebanen. En slik deling kan føre til at ønsket om en helhetlig plan bare blir prosjektert halvveis. Regulering av dette området må særlig vektlegge aktiviteter på vannflaten.

Oslo kajakklubb

- må ha klubb- og treningsfasiliteter ved vannet,
- gode treningsforhold (inkl. bane) på vannet,
- tilkomst inkludert tilstrekkelig parkering og av- og pålessingsmuligheter for kajaker.
- båttrafikk kan ikke forstyrre treningen på vannet
- vi kan ikke ha kyststi på brygga
- vi må ha parkeringsmulighet ved våre lokaler.
- Under "Ikke prissatte konsekvenser": "Idrett, barn og ungdom" etableres som eget punkt. Idrettens betydning for barn og ungdom er helt sentralt for en god samfunnsutvikling.

Løvenskiold Vækerø

- er sterkt tilstedeværende på Vækerø gjennom lokalisering av vårt hovedkontor, MAXBO Stormarked og La Sa Bygg med båtrelatert virksomhet og marina. Vår eiendom er også regulert for oppføring av ytterligere 13.000 m2 nye kontorbygg. Etablering av Fornebubanen med stasjon på Vækerø og tilhørende byutvikling vil berøre oss i stor grad og være av vesentlig og positiv betydning for den fremtidige utvikling av Vækerøområdet. Det er vårt mål å kunne opprettholde vår virksomhet i en ny bymessig utviklingsplan med høy utnyttelse.

Fornebualliansen (OBOS, IT Fornebu, KLP Eiendom)

- For å unngå forsinkelser i planarbeider som følge av forhold som er T-baneanleggene
- uvedkommende, ber vi om at Oslo kommune legger opp til å kunne behandle
- reguleringsplanen for T-banen uavhengig av de planlagte mulighetsstudiene for strekningen Lysaker til Filipstad.

Asplan VIAK på vegne av Eiendomsspar AS og Victoria Eiendom AS

- En framtidig trikketrasé og konsekvensene av trikketraseen i Hoffsveien må også ta hensyn til tilgjengelighet til eiendommene som i dag har adresse Hoffsveien.
- Eksisterende virksomheter skal kunne opprettholdes innenfor de rammer som skal beskrives for framtidig arealbruk.
- Konsekvenser av T-banen vil kunne være en begrenset tilgjengelighet til næringseiendommene i området
- For områderegulering er det i forslag til planprogram ikke beskrevet krav om utredning av konsekvenser for bl.a. det lokale næringslivet, juridiske forhold og konsekvenser i anleggsperioden. T-bane i tunnel i dagens trase for Hoffsveien vil kreve en omfattende anleggsperiode der tilgjengelighet til eiendommer, togperronger osv. vil bli sterkt berørt.
- I noe av forarbeidene til planprogrammet vises ny trase for omkjøringsveg utenom stasjonsområdene på Skøyen, omlagt Hoffsvei og en ny oppgradert bussterminal. Løsningene vil ha store konsekvenser for både Drammensveien 159 og Hoffsveien 9.

PBE bemerker til de ovenstående uttalelsene under pkt. 4.5:

Lysaker blir sett i sammenheng over bygrensen i arbeidet med mulighetsstudier og senere regulering i samarbeid med Bærum kommune og Statens vegvesen.

Båtlivet – både forholdet til roere og padlere, småbåthavner og vinteropplag er prioriterte punkter i programmet for både mulighetsstudier og regulering. Konflikt mellom hensyn til byutvikling/kyststi/strandpromenade og ro/kajakkinteresser vil måtte finne sin avklaring i det videre planarbeidet. Det påpekes at en sammenhengende strandpromenade er en overordnet føring. Staten mener imidlertid at promenade og båttaktiviteter må kunne kombineres.

Konsekvenser skal beskrives både for investeringer, inngrep og utbytte for arealer og bebyggelse både i anleggsfasen og etter ferdigstillelse.

5 Program for planarbeidet

5.1. Plantyper, avgrensning og innhold - jfr også føringer i kap. 3 og 4

5.1.1. Reguleringsplaner

Det skal utarbeides reguleringsplaner med konsekvensutredning. Planprogrammet skal være ramme for reguleringsplaner innenfor følgende områder:

1. T - banetrasé med stasjoner Lysaker, Skøyen, Majorstuen (detaljregulering)
2. Majorstuen overflate - overbygging av sporområdene med tilhørende gatenett og infrastruktur (detaljregulering)
3. Byutvikling for området/strekningen Lysaker, Vækerø, Skøyen, Filipstad herunder E-18 Lysaker- Skøyen- Filipstad (områderegulering)

Punkt 1 og 2 gjelder detaljregulering i ulike nivåer og bør ikke skape spesielle problemer med hensyn på grensesnittet. Nøyaktig avgrensning mellom detaljreguleringen i pkt 1 og områdereguleringen i pkt 3 vil måtte avklares gjennom det videre planarbeidet.

For alle planene gjelder

Det skal gjøres trafikale vurderinger av planens virkninger for alle trafikanttyper, herunder fotgjengere, syklist, kollektivtrafikk, nærings- / varetransport -/ varelevering og bilister, inklusive parkeringssituasjon for syklist.

Friluftsliv og rekreasjon beskrives, også mht til konflikter og mulige løsninger.

Områder som er viktige for naturmiljøet skal kartfestes og verdisettes i henhold til naturmangfoldslovens krav. Spesielt viktig er vernede områder, grøntstrukturer, trekkruer og nøkkelbiotoper (for sjeldne og truede arter), jfr. Naturmangfoldsloven.

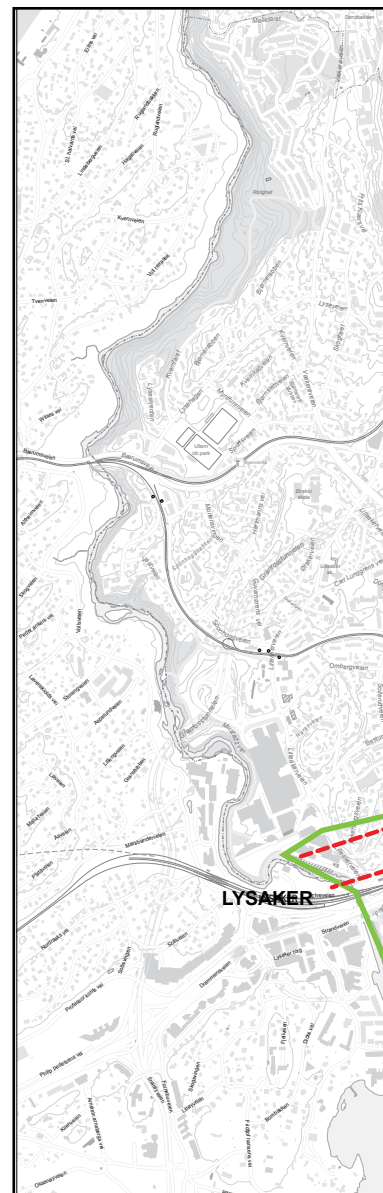
Områder og elementer som er viktige for nærmiljøaktiviteter skal beskrives. Det skal legges vekt på barn- og unges oppvekstvilkår, kvalitet på uteområder, torg og møteplasser og gang/sykkelveinnett.

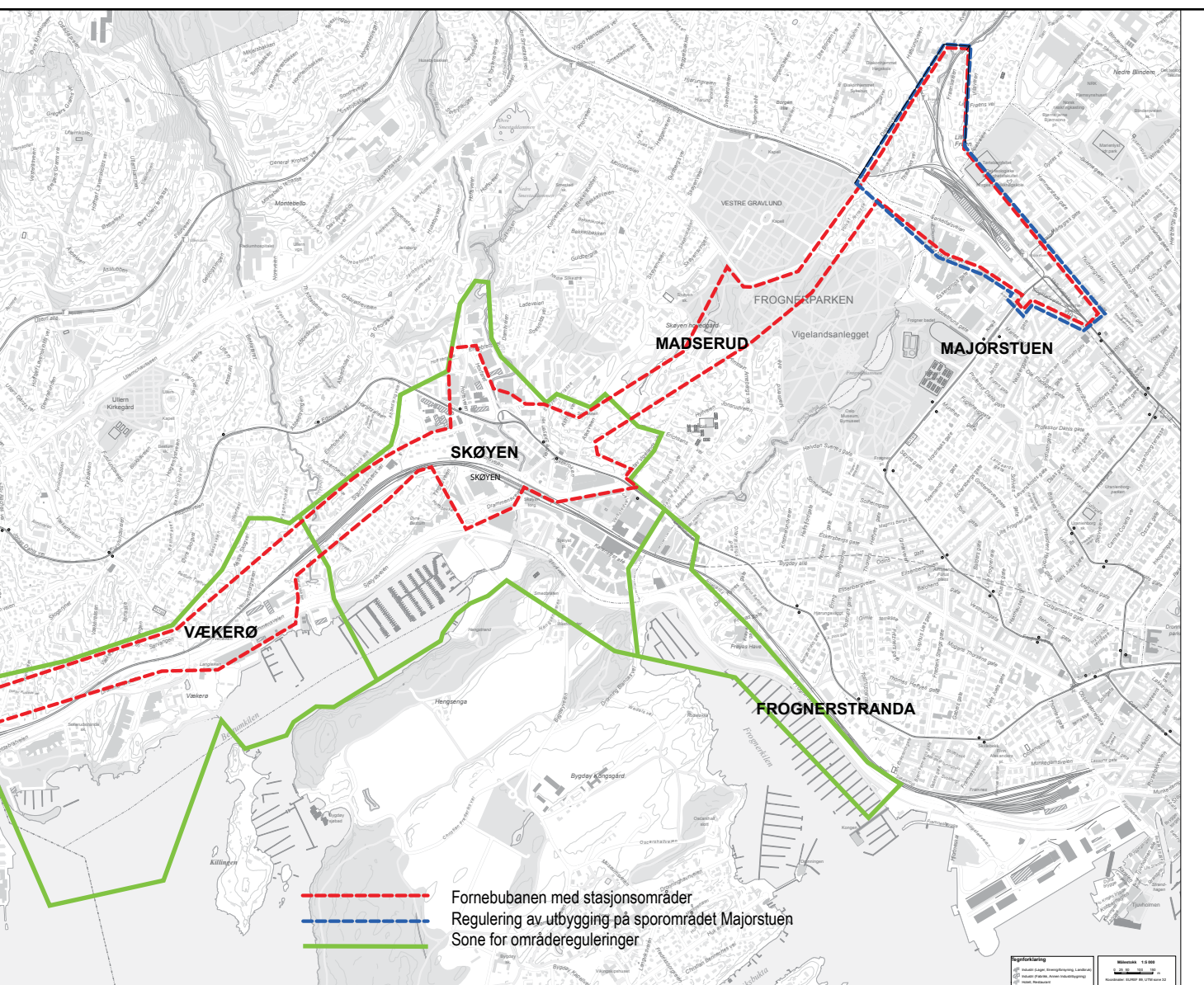
Det skal redegjøres for behov for rekkefølgebestemmelser og eventuelle utbyggingsavtaler. Temaet avklares som en del av planprosessen og vil inngå i planbeskrivelsen og eventuelt i plankart med tilhørende planbestemmelser.

Tekniske anlegg kartlegges for å skaffe oversikt over hvordan planene vil berøre eksisterende infrastruktur. Grunnlagsinformasjonen innhentes fra lednings- og kabeleiere og Oslo kommune. Det skal lages egne tegninger for VA-anlegg (H-tegninger) samt kabler og ledninger (I-tegninger).

5.1.2. T-banetrasé med stasjoner Lysaker, Skøyen, Majorstuen

Det skal utarbeides detaljreguleringsplan med planbeskrivelse, konsekvensutredning og reguleringsbestemmelser for T- baneanlegget fra grensen mot Bærum til og med Majorstuen, herunder stasjonsanlegg med oppganger på bakkeplan. Planen skal inkludere stasjoner og vurdere stasjon på Vækerø i tillegg til Skøyen og Majorstuen, samt synliggjøre mulighet for senere etablering av stasjon i Madserud/Vigelandsparkenområdet. På Skøyen skal det vurderes etablering av trikk i Hoffsveien, sammenholdt med dagens situasjon. Ny stasjon på Majorstuen skal kunne tilknyttes eksisterende fellestunnel for T-banen, og eventuell ny sentrumstunnel for T-bane. På Majorstuen skal planen koordineres med plan for byutviklingsarealene over og rundt sporanleggene, og vise forholdet til tilstøtende gater, byrom og øvrige offentlige trafikkarer på bakkeplan.





Planområdet for planprogrammet med ulike planer.

Rød stipling viser foreslått maksimal avgrensning av planområdet for Forneubanen (tunnel, stasjonsområder og mulig nødvendig infrastruktur).

Blå stipling viser avgrensning av planområdet for overbygging av sporområdet på Majorstuen, inkludert omkringliggende gatestruktur.

Grønn helstrek viser maksimal utstrekning av områder for områderegulering/felles planlegging knyttet til E18-sonen og sjøen (samsvarer stort sett med tilsvarende områder foreslått i høringsutkast til kommuneplanen 2014).

Det kan også utredes løsninger uten ny Majorstuen stasjon, der Fornebubanen kobles til eksisterende stasjon.

Planen skal legge til rette for optimale passasjerforbindelser til eksisterende og eventuelle fremtidige jernbanestasjoner.

Det skal vises sikre sykkelparkeringsplasser tilknyttet t-banens innganger/ utganger (bike n`ride).

Planbeskrivelse

Trafikale og tekniske forhold

Det er vesentlig å beskrive tekniske løsninger og nødvendige anlegg på bakkeplan, samt tilknytning til annen kollektivtransport og til viktige elementer i stasjonsområdene, herunder til offentlige trafikkområder på Majorstuen.

Overgangssituasjonen mellom de ulike kollektivmidlene og kollektiv - sykkel skal redegjøres for.

Etablering av tunnel for T-bane nær jernbaneanlegg må utredes i henhold til jernbaneinfrastrukturforskriften (2011).

Grunnforhold

Nødvendige arealinngrep, byggegropsikring og fundamenteringsforhold for banen og konstruksjoner skal beskrives.

Eksisterende brønner/varmepumpeanlegg og andre anlegg i grunnen må kartlegges.

Teknisk infrastruktur

Det skal gjøres rede for nødvendig struktur som må etableres av vei, vann og avløp, energiløsninger, med mer. Det skal også gjøres rede for hvordan eksisterende teknisk infrastruktur berøres i anleggsfasen og driftsfasen.

Planen må omfatte endringer/nyetablering av infrastruktur for kollektivtransport på bakkenivå, herunder trikk.

Det skal ved behov foreslås rekkefølgekrav som følges opp i planbestemmelsene.

Konsekvenser i anleggsperioden

Anleggstrafikk og konsekvenser for trafikkavvikling i anleggsperioden og konsekvensene for trafikanter og berørte eiendommer skal beskrives.

Egnede riggarealer skal redegjøres for mht tidshorisont, areal og konsekvenser.

Massedeponi: Det skal foreslås løsninger for håndtering av overskuddsmasser. Om nødvendig, må eventuelle deponier reguleres med angitt etterbruk.

Risiko og sårbarhet

Det må utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som viser hvordan en ivaretar samfunnssikkerheten, jfr. plan- og bygningslovens § 4-3. Det skal spesielt beskrives hvorledes T-baneanlegget kan sikres mot ulovlige anslag (terror).

ROS-analysen skal synliggjøre konsekvenser av flom og havstigning med utgangspunkt i Teknisk forskrift (TEK 10) og Veileder i Havnivåstigning, utgitt av Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap. Det må legges til grunn at alle konstruksjoner skal tåle springflo opp til kote +2.9.

ROS-analysen skal gjennomføres med basis i DSBs veileder for kartlegging av risiko og sårbarhet. Arbeidet baseres på sjekklister med oversikt over mulige uønskede hendelser/situasjoner. Mulige hendelser og sannsynligheten for at de skal inntreffe vurderes. Aktuelle tiltak for å unngå uønskede hendelser beskrives. Sikkerhetsforhold og løsninger skal avklares i samråd med Brann- og redningsetaten.

Trafikantnytte

Endringer i trafikantnytte for kollektivtrafikantene skal beregnes. Ventetid, kjøretid, påstigningstid og gangtid brukes for å måle den positive nytten for trafikantene. Transportmodell skal brukes for vurdering av reisetid og andre faktorer som trafikantene verdsetter.

Økonomiske aspekter

I planbeskrivelsen skal omtales sammendrag av økonomiske utredninger Ruter får utført, som

- investeringer i stasjonsanlegg og infrastruktur,
- følsomhetsanalyse,
- reisetider og driftsøkonomi
- samfunnsøkonomisk nytte/kostnadskalkyle

Planen skal konsekvensutredes, jfr. avsnitt 5.4.1.

5.1.3 Majorstuen overflate, overbygging av sporområdene

Det skal utarbeides forslag til detaljreguleringsplan med KU, planbeskrivelse og reguleringsbestemmelser for overbygging av sporområdene, hovedsakelig til boligformål, med forretnings- og næringsformål på bakkenivå. Det skal sikres en gate- og byromsstruktur som binder Marienlyst og Collosseumområdet sammen på en god måte.

Planen skal bygge på Plan- og bygningsetatens konklusjoner fra Majorstuencharetten i 2004, jfr. rapport datert 11.11.2004, og senere oppfølgingsarbeider.

Planene for henholdsvis bane/stasjon og overbygging av sporområdene må koordineres slik at det tas utgangspunkt i omforente utbyggingsmuligheter for fremtidig sporområde/stasjon og overbygging. Likeledes må fundamenteringsmåte for overbygging være avklart før plan som omfatter sporområdene legges ut til offentlig ettersyn.

Planene skal angi aktuelle etapper og rekkefølgebestemmelser for en hensiktsmessig gjennomføring, og utrede alternative løsninger for infrastruktur.

Sammen med detaljreguleringsplanene for Majorstuen skal det utarbeides strategiske skisser som viser viktige tilknytninger mellom planområdet og dets naboer. Planforslaget skal avgrenses slik at Majorstukrysset, Sørkedalsveien, Slemdalsveien samt Blindernaksen (grøntstruktur) inngår.

Planbeskrivelse

Volum, byrom og omgivelser

Det er vesentlig å beskrive foreslått utbyggingsvolum- og form, byrom og uteoppholdsarealer. Det er også sentralt å beskrive forholdet mellom utbyggingsområdet og tilstøtende arealer, herunder trafikkområdene, og hvordan det påvirker de tilstøtende områdene.

Friluftsliv og rekreasjon

Blindernaksen skal forsterkes ved at man sikrer en grønn, og om mulig, blågrønn kobling mellom Tørtebergfeltet og Frognerparken/Frognerdammen. For å få til et godt turdrag fra nord til syd er både bredde og kvaliteten på grøntområdet avgjørende, og det skal i utgangspunktet ha samme bredde som dagens Blindernakse.

Nærmiljø, barn og unge

Elementer som er viktige for nærmiljøaktiviteter skal beskrives. Bebyggelse skal vurderes i forhold til sikt og opplevelse i området og tilsvarende betraktninger av bebyggelsen sett utenfra skal gjennomføres.

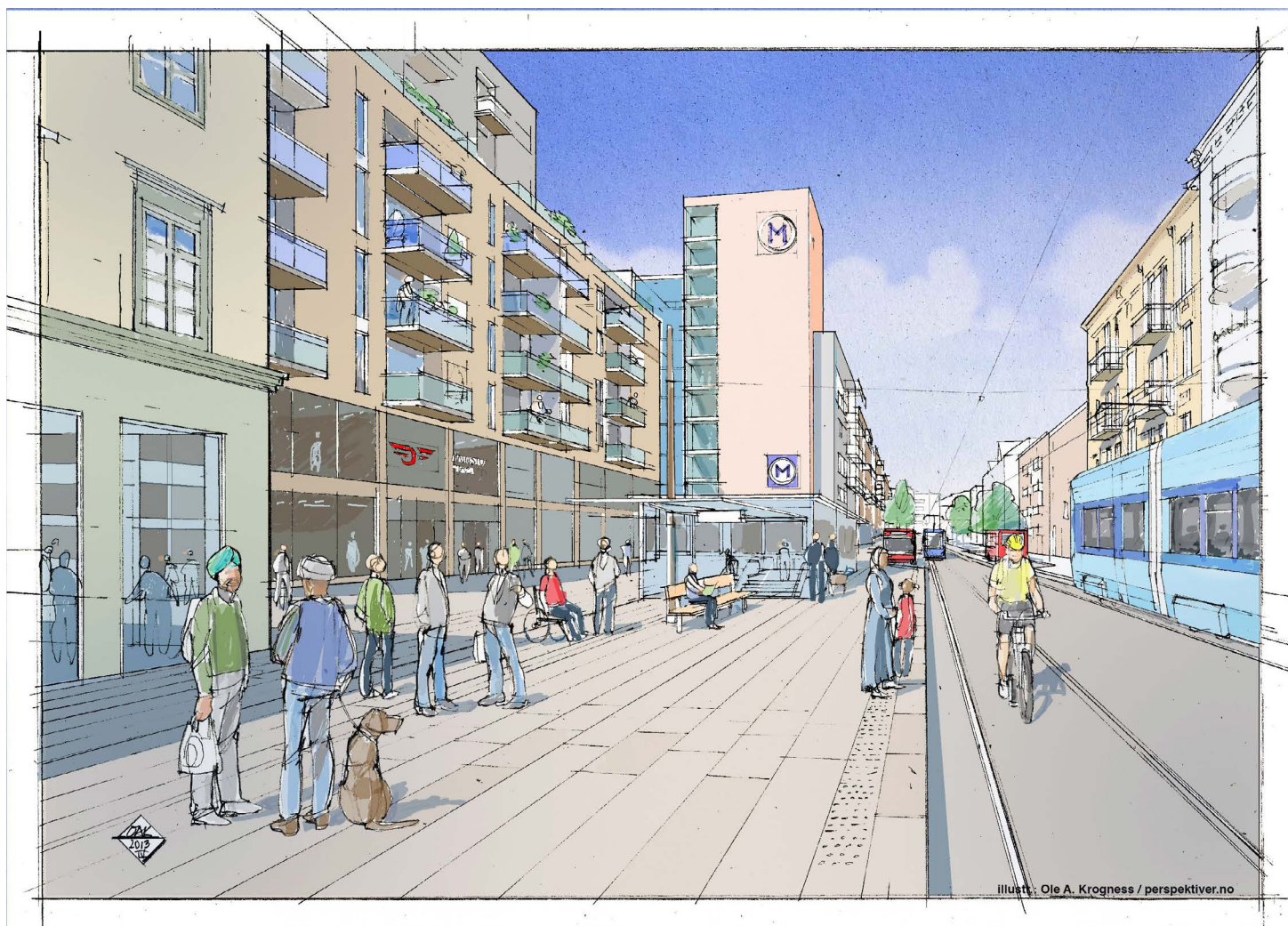
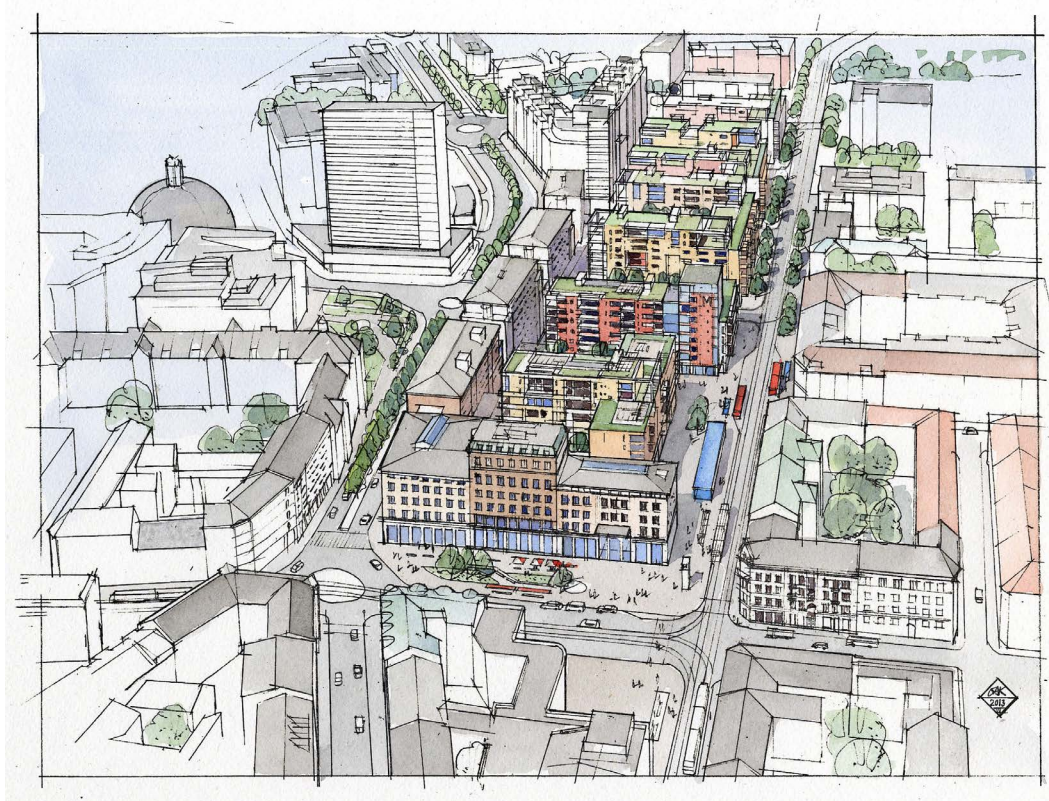
Behovet for sosial infrastruktur skal utredes og avklares som grunnlag for reguleringsplanen og tilhørende strategiske vurderinger for tilstøtende områder.

Skisser som viser hvordan Majorstuen kan tenkes å fremstå som nytt kollektivknuepunkt med stasjon under bakken og sporområdet utviklet med boliger, næring og gater på tvers som binder byen sammen i samsvar med prinsippene fra Charretten i 2004.

Skissen øverst med Kirkeveien og Majorstubygningen i forkant sett fra sydøst

Skissen under viser ny T-banenedgang og mulig trikk i Slemdalsveien sett vestover.

Ole A. Krogness 2013 for Plan- og bygningsetaten



illust. Ole A. Krogness / perspektiver.no

Solforhold i boligområdene, de offentlige rom og for omgivelsene skal utredes og synliggjøres med illustrasjoner.

Torg og møteplasser skal vurderes og innarbeides i henhold til kommunedelplan for torg og møteplasser.

Det skal legges vekt på barn- og unges oppvekstvilkår, kvalitet på uteområder, sikre og funksjonelle gangforbindelser og sykkelveinett, og sykkelparkering. Det skal vises muligheter for tilrettelegging for syklist gjennom Majorstukrysset, og forholdet til hovedsykkelveinettet

Grunnforhold

Nødvendige arealinngrep, byggegropsikring og fundamenteringsforhold for overbygging av sporområdene skal beskrives. Arbeidet baseres på tilgjengelig grunnlagsmateriale og supplerende kontrollboringer.

Det skal gjøres rede for nødvendig struktur som må etableres av vei, vann og avløp, energiløsninger, med mer. Det skal også gjøres rede for hvordan eksisterende teknisk infrastruktur berøres i anleggsfasen og driftsfasen.

Det skal ved behov foreslås rekkefølgekrav for oppfølging i planbestemmelsene.

Konsekvenser i anleggsperioden

Egnede riggarealer skal redegjøres for mht tidshorisont, areal og konsekvenser.

Massedeponi: Det skal foreslås løsninger for håndtering av overskuddsmasser, samt miljøkonsekvenser av borttransportering. Bruk og deponi av masser skal angis og konsekvensutredes.

Risiko og sårbarhet

Det må utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som viser hvordan en ivaretar samfunnssikkerheten, jfr. plan- og bygningslovens § 4-3. Det skal spesielt utredes hvorledes T-baneanlegget kan sikres mot ulovlige anslag (terror).

ROS-analysen skal gjennomføres med basis i DSBs veileder for kartlegging av risiko og sårbarhet. Arbeidet baseres på sjekkliste med oversikt over mulige uønskede hendelser/situasjoner. Mulige hendelser og sannsynligheten for at de skal inntreffe vurderes. Aktuelle tiltak for å unngå uønskede hendelser beskrives.

Økonomiske aspekter

I planbeskrivelsen skal omtales sammendrag av økonomiske utredninger Ruter får utført, som

- investeringer i bebyggelse og infrastruktur,
- samfunnsøkonomisk nytte/kostnadskalkyle

5.1.4 Byutvikling Lysaker - Filipstad, herunder regulering av E18

Planarbeidet for arealutviklingen langs banetraséen og stasjonene skal skje parallelt med detaljregulering av Fornebubanen. Dette henger igjen nøye sammen med utvikling av E18, strandsonen og tilliggende sjøarealer. For denne strekningen anses en løsning for E18 som avgjørende for å kunne gjennomføre en arealeffektiv byutvikling.

Planarbeidet skal i tidligfase koordineres med utarbeidelse og behandling av planene for Fornebubanen med tilhørende anlegg.

Det er vesentlig å beskrive hovedtrekk i arealutnyttelse og utbyggingspotensiale, forhold til overordnede transportårer og kollektivtransport (først og fremst E-18), og tilgjengelighet til - , og bruk av strandsonen, samt grøntstruktur og gate- og byromsstruktur.

Potensial for byutvikling

I utførte mulighetsstudier er det illustrert mellom 100 000 og 230 000 m² totalt gulvareal. Med anslagsvis 70% boliger gir dette mellom 8000 og 20 000 nye boliger innenfor studieområdet.

Etter gjennomføring og evaluering av mulighetsstudiene konkluderer Plan- og bygningsetaten slik:

- Det er et betydelig byutviklingspotensial i en sone med både offentlige og private eiendommer i en svært attraktiv del av byen, som krever en stor innsats fra både offentlige og private parter for å kunne forvaltes på en god måte.
- Å få til en kvalitativt god byutvikling med høy utnyttelse er viktig i forhold til andre hensyn i denne sonen
- Mulighetsstudiene gir ikke noe sikkert grunnlag for å fastslå utbyggingspotensialet, og nærmere studier må gjøres for kunne fastlegge omfanget
- Konsekvensene av høy utnyttelse må utredes i det videre arbeidet.

Planinnhold

Nærmere beskrivelse av utfordringer og føringer etter gjennomføring av mulighetsstudier er omtalt i kapittel 3.2.

Planene skal tilsammen fastlegge grovmasket arealavgrensing, arealformål og utforming av:

- Arealer til bolig og næring, offentlig og sosial infrastruktur, høyder og utnyttelse
- E18, med tilhørende lokalveisystem
- Øvrig lokalveisystem
- Kollektivtraffikksystem
- Sykkelveinett
- Kontakt mellom fjorden og områdene innenfor
- Promenade langs sjøsiden, mulige justeringer av strandlinje
- De offentlige rom inkludert parker, gater, fotgjengerforbindelser
- Mærradalsbekken, Hoffselva og Frognerelva i mest mulig åpne løp.
- Båtopplag henholdsvis på land og på sjøen som også frigjør arealer for byutvikling
- Disponering av sjøarealene, og vektlegging av organisert og uorganisert friluftsliv, herunder padling og roing samt sikring av småbåthavner og -serviceanlegg
- Overordnet teknisk infrastruktur
- Etapper og rekkefølge i gjennomføring

Planbeskrivelse

Øvrige temaer som skal inngå i planforslaget er:

Universell tilgjengelighet

Tilgjengeligheten skal sikres ved midlertidig eller varig funksjonshemming og for eksempel for reisende med barnevogn. Det skal vises hvordan lesbarhet og tilgjengelighet ivaretas til og ved viktige målpunkter.

Støy, vibrasjoner og strukturlyd

Det må foretas støyberegninger for dagens situasjon og situasjon etter gjennomføring av reguleringsplanen.

Friluftsliv og rekreasjon

Temaet skal beskrives mht. konflikter og virkninger, samt avbøtende tiltak i berørte områder. Ev konsekvenser for naturopplevelser skal beskrives

Muligheter for og virkninger av åpning av Mærradalsbekken og Hoffselva skal beskrives.

Organisert og uorganisert friluftsliv på sjø og land skal vektlegges.

Det skal sikres en bred korridor for strandpromenade og andre friluftaktiviteter langs hele strandsonen.

Nærmiljø, barn og unge

Områder og elementer som er viktige for nærmiljøaktiviteter skal beskrives. Bebyggelse skal

vurderes i forhold til sikt og opplevelse i området og tilsvarende betraktninger av bebyggelsen sett utenfra skal gjennomføres. Det skal legges vekt på vurdering av balanse mellom boliger og næring, og aktuelle behov for sosial infrastruktur. Behovet for skoler, barnehager og annen sosial infrastruktur skal avklares som grunnlag for det samlede planområdet og inneholde strategiske vurderinger for tilstøtende områder.

Teknisk infrastruktur

Det skal gjøres rede for nødvendig struktur som må etableres av vei, vann og avløp, energiløsninger, med mer. Planen må omfatte endringer/nyetablering av infrastruktur for kollektivtransport på bakkenivå.

Risiko og sårbarhet

Det må utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som viser hvordan en ivaretar samfunnssikkerheten, jfr. plan- og bygningslovens § 4-3.

Det skal spesielt redegjøres for krav til sikkerhet knyttet til havstigning/landheving og flom.

E18 og overordnet trafikksystem

E18 er en viktig nasjonal transportåre. Det nasjonale behovet for vegkapasitet vil være viktig for dimensjoneringen. Vare- og busstransporten er viktige elementer i den sammenheng.

Løsninger for hoved- og lokalveisystemet skal utformes slik at byutviklingsområdene skjermer mest mulig mot den samlede trafikken. Løsningene skal sammen med byutformingen for øvrig bidra til å nå overordnede mål om overføring av persontrafikk fra bil til kollektiv, sykkel og gange. Aktuelle alternative prinsipper skal så langt det finnes hensiktsmessig sammenlignes og vurderes, eventuelt konsekvensutredes.

Planlegging av E18 igangsettes av Statens vegvesen med engasjement av konsulent for mulighetsstudier medio 2014 og påregnes vare ett år. De gjensidige avhengighetene mellom løsning for E18 og de nærmest tiliggende arealene innebærer at planarbeidet må avklare dette på overordnet nivå. Det forventes at E18 fremmes som egen detaljregulering, men inngår også i områdereguleringene.

Statens vegvesen vil i samarbeid med Plan- og bygningsetaten utarbeide egne mulighetsstudier for fremtidig E18 i forlengelse av studiene omtalt i pkt. 3.2 i en åpen prosess. I disse studiene skal alternativ med byboulevard utredes, som grunnlag for et eget alternativ i etterfølgende regulering. Frognerstranda prioriteres i dette arbeidet.

Valg av løsninger for E18 vil være avgjørende for byutviklingen. I arbeidet med E18 skal det tidlig utarbeides systemanalyser som viser og sammenligner alternativer for oppbygging av trafikksystemet med kryssløsninger og belastning på de ulike lenker, sett i sammenheng med tilhørende potensiell byutvikling og konsekvenser for denne.

Planene for E18 og byutvikling må organiseres og gjennomføres i et nært og koordinert samspill.

Norconsultgruppens forslag om en kombinasjon av tunnel- og overbygde kulvertløsninger ("senketunnel") fra Lysaker til Bygdøylokket utarbeides som et eget alternativ. På overflaten foreslås en lokalgate i 2-4 felt med lokalbuss og lav hastighet i samme korridor.

Det vises forøvrig til angivelser av utredningstemaer i kap. 3

5.1.6. Koordinering med andre planer og prosjekter

Videre arbeid med Fornebubanen må koordineres med videre utredningsarbeider for nye sentrumstunneler for T-bane og jernbane.

Det foreligger også planinitiativ for mindre arealer og enkelttiltak innenfor planområdet. Arbeidet med planlegging av Fornebubanen og byutviklingen generelt i området må

koordineres med disse.

5.2 Alternativer som skal konsekvensutredes

Regulering av T-bane Lysaker - Majorstuen

Alternative kollektivtransportløsninger

Følgende alternativer for kollektivtransportløsning mellom Fornebu og Oslo sentrum skal konsekvensutredes, jfr. avsnitt 5.4.1:

- 0- alternativet
0-alternativet defineres som dagens transportløsning med buss, tog og trikk.
- Alternativ 1
Alternativ 1 defineres som T-banelinje Lysaker – Skøyen – Majorstuen
Variant a: Med bare Skøyen stasjon mellom Lysaker og Majorstuen
Variant b: Med Vækerø og Skøyen stasjoner mellom Lysaker og Majorstuen
Variant c: Med Vækerø, Skøyen og (tilrettelegging for) Madserud stasjoner mellom Lysaker og Majorstuen

For både 0-alternativet og alternativ 1 skal det gis en totalvurdering av overordnede trafikale konsekvenser mellom Fornebu og Oslo sentrum, mens utredningsprogrammet i kap 5.4.1 særlig fokuserer på strekningen Lysaker - Majorstuen

Begge hovedalternativer beskrives i nåsituasjonen og 2030, og konsekvenser vurderes i forhold til den planlagte situasjonen på disse tidspunktene. For å kunne vurdere alternativene og sammenligne dem, må begge alternativer vurderes i henhold til temaene i kap 5.1.

Konsekvensene beskrives/utredes for områder relevante for det enkelte tema. For alternativ 1 tas utgangspunkt i en smalest mulig korridor, med utvidelse i aktuelle stasjonsområder.

Overbygging av sporområdene på Majorstuen

Overbygging av sporområdene på Majorstuen skal konsekvensutredes, jfr avsnitt 5.4.2. Gjennom Majorstucharretten ble alternativer vurdert. Konsekvensutredningene som gjennomføres i henhold til dette planprogrammet skal ta utgangspunkt i anbefalingene i rapport fra charretten datert 11.11.2004, jfr. særlig avsnitt 10: Oppsummering-utbygging på Majorstuen, der det er beskrevet problemstillinger for trafikk og problemstillinger vedrørende utbygging. Utredningene sammenstilles med vurderinger av hva som vil være virkningene av at tiltaket ikke gjennomføres (0-alternativ).

Det skal legges vekt på vurdering av balanse mellom boliger og næring, og aktuelle behov for sosial infrastruktur.

Regulering av E 18 med tilliggende arealer på strekningen Lysaker Filipstad

Mulighetsstudiene er utarbeidet i parallelloppdrag med ulike løsninger for alle stasjonsområdene, og reguleringsplaner skal bygge på evalueringen av disse. Det skal gjennomføres overordnede vurderinger av konsekvenser for aktuelle alternativer av mulighetsstudiene. Nærmere retningslinjer er angitt i kapitel 3 og 4. Det anses dermed tilstrekkelig at temavise konsekvenser utredes kun for de forslag til reguleringsplaner som blir fremmet iht. til plan- og bygningsloven. 0-alternativ skal også her utredes.

5.3 Metode og standarder/kriterier

Utredningene skal utføres og behandles i henhold til forskrift om konsekvensutredning. Løsningene planlegges i tråd med retningslinjer som Håndbok 278 Universell utforming av gater og vegger og Sporveien Oslos tekniske regelverk.

5.4 Konsekvenser som skal utredes

For alle planene gjelder:

Nærmiljø, barn og unge

Konsekvenser for områder og elementer som er viktige for nærmiljøaktiviteter skal beskrives. Det skal legges vekt på barn- og unges oppvekstvilkår, kvalitet på uteområder og gang/sykkelveinett.

Friluftsliv og rekreasjon

Temaet skal utredes mht. konflikter og virkninger, samt avbøtende tiltak i forhold til Blindernaksen og tilgang til Frognerparken. Ev konsekvenser for naturopplevelser skal beskrives. Temaet vurderes mht. verdi og konsekvens. Arbeidet baseres på foreliggende arealplaner inkludert (forslag til) ny kommuneplan i Oslo.

Trafikkanalyser

Det skal gjøres trafikale analyser som bakgrunn for vurderinger av den aktuelle planens virkninger for alle trafikanntyper, herunder fotgjengere, syklist, kollektivtrafikk, nærings- / varetransport -/ varelevering og bilister, inklusive parkeringssituasjon for syklist.

Kulturminner og kulturmiljø

Konsekvensene for kulturminner/kulturmiljø skal vurderes, med henblikk på Byantikvarens gule liste, automatisk fredete kulturminner, lokalt viktige minner og helhetlige kulturmiljøer.

Det skal redegjøres for ev. vernestatus og tiltakets konsekvenser for disse. Det skal redegjøres for avbøtende tiltak ved ev. negative konsekvenser. Det skal avklares behovet for mulig trinnvise undersøkelser etter kulturminnelovens § 9.

Støy, vibrasjoner og strukturlyd

Tiltak må vurderes i forhold til hvorvidt arealer er fastsatt som avviksområder eller ikke i kommuneplan frem til 2030. Det må foretas støyberegninger for dagens situasjon og situasjon etter baneetablering. Beregningen gir grunnlag for å vurdere ev. avbøtende tiltak. Vibrasjoner og behov for ev. avbøtende tiltak skal vurderes. Det skal utarbeides støysonekart iht. Miljøverndepartementets retningslinjer T-1442/2012, og beskrives avbøtende tiltak.

Grunnforhold

Utredningen skal belyse planens gjennomførbarhet ut fra geotekniske forhold.

Konsekvenser i anleggsperioden

Det skal vurderes i hvilken grad anleggsområdene berører tekniske anlegg. Anleggstrafikk og konsekvenser for trafikkavvikling i anleggsperioden skal beskrives og konsekvensene for trafikanter og berørte eiendommer utredes. Anleggsstøy skal beregnes og konsekvenser utredes i henhold til retningslinjer for arealbruk i støysoner, T-1442/2012 kapittel 4.

5.4.1 T-bane Lysaker- Majorstuen i varianter (alt 1, a-c) og 0-alternativet

Trafikale forhold

Det skal gjøres kapasitetsberegninger for trafikkstrømmer tilknyttet t-banens plattformer og innganger/ utganger samt tilliggende byrom.

Forurensing av luft, vann og grunn

T-bane antas ikke å forurense luft. Luftforurensning fra 0-alternativet skal beregnes i nåsituasjonen og fremskrevet.

Forurensning av vann- og grunn beskrives for begge alternativer, jfr. krav i forurensningsforskriften. Konsekvenser og ev. avbøtende tiltak beskrives basert på Miljødirektoratets database for forurenset grunn, samt Oslo kommunes.

Grunnforhold

Utredningen skal svare på om traseen er gjennomførbar ut fra geotekniske forhold.

5.4.2 Overbygging av sporområdene på Majorstuen

Generelt

Under planarbeidet skal det vurderes og beskrives overordnede konsekvenser av ulike byplangrep anbefalt etter Majorstucharretten, vurdert mot eksisterende forhold. Utredningen skal konsentrere seg om hvordan tiltaket har konsekvenser for den omkringliggende by og bebyggelse på et overordnet nivå som trafikk, gangakser, lys- og skyggeforhold, grøntstruktur, gate- og byromsstruktur osv.

5.4.3. Byutvikling Lysaker – Vækerø – Skøyen frem til Filipstad

Tematiske konsekvensutredninger for de planer som fremmes skal inneholde følgende temaer

Friluftsliv og rekreasjon

Virkninger for stedenes båtliv skal utredes. Det skal foreligge en vurdering av båthavner og båtopplag for hele planområdet.

5.4.4. E18 Lysaker- Skøyen- Filipstad

Konsekvensutredning

For E18 skal Håndbok 140 konsekvensanalyser så langt det passer anvendes i utredningsarbeidet. Se forøvrig tema under pkt. 3.2

Felles for 5.4.3 og 5.4.4:

De ulike konseptenes/planalternativenes virkning for trafikk-, byroms- og miljøvirkning i Oslo sentrum må utredes/vurderes.

5.5 Organisering og medvirkning

Det etableres en koordineringsgruppe på direktørnivå mellom de berørte kommunale (PBE, EBY, BYM, VAV) og statlige etater (SVRØ) samt berørte bydeler. Arbeidsgruppe med representanter fra samme parter etableres. Begge grupper ledes av PBE under planarbeidet. Andre parter kan ved behov inviteres inn i planarbeidet.

Det vil bli utarbeidet en nærmere plan for kommunikasjon og medvirkning.

5.5.1 Fornebubanen

Ruter AS har ansvaret for planlegging av T-baneanlegg med stasjoner og tilhørende anlegg, og for å fremme forslag til detaljreguleringsplan for dette. Ruter AS er ansvarlig for at det foreligger konsekvensutredning for banen, jfr. avsnitt 4.5.2, med nødvendig utredning av arealer på bakkeplan, før planen fremmes for utleggelse til offentlig ettersyn.

Reguleringsplanarbeidet skal utføres i nært samarbeid med statlige og kommunale etater, lokalt nærlingsliv, bydel og relevante interesseorganisasjoner. Så langt som mulig skal dette arbeidet koordineres med planarbeidet langs E18 og fjorden.

Planarbeidet under bakken på Majorstuen må organiseres så sømløst som mulig mot arbeidet over sporområdene, både teamene imellom og med hensyn til prosessen utad.

5.5.2 Utbygging over sporområdene

Ruter AS har på vegne av grunneier Sporveien Oslo AS også ansvaret for planlegging av overbygging av sporområdene på Majorstuen med tilstøtende arealer på bakkenivå som en privat innsendt reguleringsplan.

Reguleringsplanarbeidet skal utføres i nært samarbeid med statlige og kommunale etater, lokalt nærlingsliv, bydel og på egnede tidspunkter med relevante interesseorganisasjoner.

5.5.3 Byutvikling langs E18 og fjorden

PBE har ansvaret for å fremme de berørte områdereguleringsplanene. Planarbeidet starter i forlengelsen av mulighetsstudiene som en åpen prosess, i samarbeid med både nabokommunen Bærum, statlige og kommunale etater, to bydeler, interessegrupper og en rekke grunneiere.

Proessen vil gi innspill til arealbruk, nødvendige sammenhenger, avgrensing av delområder og etapper og andre forutsetninger for gjennomføring.

Områderegulering for byutviklingsarealene langs strekningen Lysaker – Vækerø – Skøyen inkludert utforming av E18 fra Lysaker til Filipstad vil være Plan- og bygningsetatens hovedansvar i nært samarbeid med Statens vegvesen, og med bydelene, grunneiere, interesseorganisasjoner og andre offentlige aktører.

5.6 Fremdrift

Anslag over milepæler

Mulighetsstudiene for strekningen Lysaker - Filipstad med evaluering danner grunnlag for deler av dette planprogrammet.

Detaljreguleringsplan for Fornebubanen legges ut til offentlig ettersyn samordnet med detaljreguleringsplan for Majorstuen tidlig 2015. Planene planlegges oversendt til politisk behandling høsten 2015.

Arbeidet med områdereguleringer for Skøyen og Lysaker starter opp i løpet av 2. tertial 2014, Vækerø og Frognerstranda/Bygdøylokket primo 2015 når SVRØs mulighetsstudier for Frognerstranden antas å foreligge. Områdereguleringer antas å ta vel 3 år å fremme for politisk behandling.

Oslo og Bærum kommuner samarbeider om planarbeid på Lysaker - Sollerud - Vækerø parallelt med ovennevnte byutviklingsplaner.

Oppstart av detaljregulering av E18 antas å skje i 2015 når SVRØs mulighetsstudier foreligger, planarbeidet antas å ta ca. 3 år.

Plan- og bygningsetaten

Besøksadresse: Vahls gate 1, 0187 Oslo

Postadresse: Boks 364 sentrum, 0102 Oslo

Telefon: 23 49 10 00

Telefaks: 23 49 10 01

Internett: www.pbe.oslo.kommune.no

E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no