



Statens vegvesen

Planprogram



Statens vegvesen

Prosjekt: Lysaker kollektivterminal

Reguleringsplan med konsekvensutredning

Kommuner: Bærum og Oslo

Fastsatt av Oslo kommune 19.12.2023

Fastsatt av Bærum kommune 21.12.2023

FORORD

Lysaker kollektivknutepunkt en del av E18 Vestkorridoren, og er prioritert i Nasjonal transportplan 2022-20233. Lysaker kollektivknutepunkt er omtalt som et regionalt knutepunkt i konseptvalgutredning (KVU) Oslo-Navet, som Byport vest. Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus legger opp til en større satsing på kollektivtransport, sykkel og gange.

Planprogram for Lysaker kollektivknutepunkt ble opprinnelig fastsatt 13. desember 2018 i Bærum kommune og 19. juni 2019 i Oslo kommune. Etter fastsatt planprogram har stortingsvedtaket Prop. 38 S og Innst. 393S om utbygging og finansiering av E18 Lysaker-Ramstadsletta gitt endrede forutsetninger for Lysaker. Dette planprogrammet vil derfor erstatte det fastsatte planprogrammet fra 2018/2019.

Flere alternativer for ny kollektivterminal med plassering av reguleringsplasser er vurdert. Beskrivelse av alternativene som er forkastet og prosess for løsningsutviklingen presenteres i følgende rapport som er vedlagt planprogrammet:

- Vedlegg 1: SIL_301 Silingsrapport - alternativer som er forkastet

Planprogrammet beskriver behovet for utredninger, opplegget for medvirkning og hvordan arbeidet med reguleringsplan for Lysaker kollektivterminal skal gjennomføres. Statens vegvesen er tiltakshaver, Bærum og Oslo kommuner er planmyndighet.

Planprogrammet ble lagt ut til offentlig ettersyn og høring samtidig som det ble varslet oppstart av planarbeid. Høringsperioden var i tidsrommet 16. desember til 10. februar 2023.

Høringen ble kunngjort i Aftenposten, Budstikka og Akersposten. Det ble også sendt brev til offentlige instanser, bedrifter, lag og foreninger samt grunneiere med varsel om høringen.

I høringsperioden ble det holdt et digitalt informasjonsmøte den 17. januar 2023, samt åpen kontordag 24. januar 2023. Ullern bydelsutvalg ble orientert 26. januar. Det kom inn i alt 49 uttalelser samt en tilleggssuttalelse. Uttalelsene er oppsummert iht. mal fra Plan- og bygningsetaten, og dokumentet vil bli lagt ved saksfremstillingen til fastsettelse av planprogrammet. Det ble avholdt et felles bemerkningsmøte med begge planmyndighetene/kommunene, Viken fylkeskommune og Statens vegvesen den 12. mai 2023 og 29. september 2023.

Planprogrammet ble fastsatt av Oslo kommune den 19. desember 2023 og Bærum kommune den 21. desember 2023.

Prosjektleder for Statens vegvesen er Nils Brandt. En rådgivergruppe ledet av Dr. Ing. A. Aas-Jakobsen AS skal bistå Statens vegvesen i arbeidet.

Informasjon om planarbeidet legges ut på følgende nettsider:

Prosjektets nettside: [E18 Vestkorridoren | Statens vegvesen](#)

Oslo kommune: www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn med saksnr. 201704273

Bærum kommune: www.baerum.kommune.no med arkivsakID 20/25074

INNHold

0	ENDRINGER I PLANPROGRAMMET ETTER HØRING	5
0.1	Utredningsalternativer som er silt ut før konsekvensutredning	5
0.1.1	Kort om alternativene som er silt ut	8
0.2	Endringer i planprogrammet etter høring	11
1	MÅL OG RAMMER FOR PLANARBEIDET	12
1.1	Innledning	12
1.1.1	Bakgrunn for planarbeidet	12
1.1.2	Målsetninger for utbyggingen av Lysaker kollektivterminal	13
1.1.3	Gjennomføring av plan- og utredningsarbeidet	15
1.1.4	Begrunnelse for utredningsplikt	16
1.1.5	Samfunnsnytte	16
1.2	Planområdet	16
1.2.1	Beliggenhet og avgrensning	16
1.2.2	Eierforhold	17
1.2.3	Dagens situasjon	18
1.3	Planstatus og andre rammebetingelser	27
1.3.1	Statlige bestemmelser og retningslinjer	27
1.3.2	Regionale planer	29
1.3.3	Kommunale planer og føringer	31
1.3.4	Pågående planarbeid	37
1.3.5	Gjeldende regulering	38
2	PLAN- OG UTREDNINGSLTERNATIVER OG BEGRUNNELSE FOR DISSE	41
2.1	Forutsetninger for ny kollektivterminal – anbefalt hovedgrep	41
2.2	Utredningsalternativer - Alternativer for plassering av reguleringsplasser	42
2.2.1	Alternativ 7 – reguleringsplasser under og sør for eksisterende jernbane	43
2.2.2	Alternativ 15 – Reguleringsplasser i kulvert under Strandveien	46
2.3	Løsninger som er felles for alle utredningsalternativene	49
2.3.1	Lokalvegløsninger	49
2.3.2	Hovedsykkelveg og øvrig gang- og sykkelvegnett	51
2.4	Vurdering av de viktigste planfaglige temaene	54
2.4.1	Byrom og landskap	54
2.4.2	Transport og myke trafikanter	54
2.4.3	Støy- og luftforurensning	56
2.4.4	Friluftsliv og rekreasjon	56
2.4.5	Naturmangfold	56

2.4.6	Kulturarv	57
2.4.7	Flom, stormflo, klimaforhold og overvannshåndtering.....	58
2.4.8	Bygge- og anleggsperioden	58
2.4.9	Grunnforhold og geoteknikk	58
2.4.10	Grensesnitt mot andre relevante prosjekter	58
3	KRAV TIL PROSESS OG METODE	62
3.1	Tabelloversikt over planfaglige temaer som skal undersøkes og konsekvensutredes.....	62
3.2	Metode og fremstilling.....	64
3.2.1	Utredningsmetode	64
3.2.2	Referansealternativ (0-alternativet).....	64
3.3	Program for undersøkelser og utredninger	65
3.3.1	Byrom og landskap.....	65
3.3.2	Transport og myke trafikanter	66
3.3.3	Støy og luftforurensing.....	67
3.3.4	Friluftsliv / by- og bygdsliv.....	68
3.3.5	Naturmangfold.....	69
3.3.6	Kulturarv	69
3.3.7	Flom, stormflo, klima- og VA/overvannshåndtering	70
3.3.8	Bygge- og anleggsperioden	70
3.3.9	Kostnader.....	72
3.3.10	Grensesnitt mot andre relevante prosjekter	73
3.3.11	Grunnforhold og geoteknikk	74
3.3.12	Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)	75
3.4	Videre planprosess og medvirkning	75
3.4.1	Medvirkning	75
3.4.2	Samarbeid og koordinering	76
3.4.3	Planprosess og fremdrift.....	77
4	VEDLEGG	79

0 ENDRINGER I PLANPROGRAMMET ETTER HØRING

I dette kapittelet beskrives endringer i planprogrammet etter høring, og det gis en begrunnelse for hvorfor alternativer er silt ut.

0.1 Utredningsalternativer som er silt ut før konsekvensutredning

I planprogrammet kap. 1.1.3 er det lagt opp til at ett eller flere av utredningsalternativene kan siles ut før konsekvensutredningen dersom høringen av planprogrammet synliggjør forhold som viser at alternativene ikke lenger vurderes som relevante og realistiske alternativer. Hvilke alternativer som kan siles ut ble besluttet i et felles bemerkningsmøte mellom begge planmyndighetene/kommunene, Viken fylkeskommune og Statens vegvesen den 12. mai 2023.

Nedenfor oppsummeres høringsinnspillenes vurdering av de ulike utredningsalternativene. Oppsummeringen viser at alternativ 15 i all hovedsak er det foretrukne alternativet. Ingen av høringsinnspillene anbefaler alternativ 9 og 17. Alternativ 7 blir trukket frem som billigst.

Anbefales	Anbefales ikke	Omtales ikke/ mangler anbefaling			
Navn	Alt. 7	Alt. 9	Alt. 15	Alt. 17	
Riksantikvaren					
Brann- og redningsetaten					
Kystverket					
NVE					
SVV (E18 Vestkorridoren)					
Brakar					
Renovasjons- og gjenvinningsetaten					
Bane NOR	Motsetter seg planforslag som ikke hensyntar jernbanens arealbehov og som vesentlig fordyrer/ vanskeliggjør gjennomføring av jernbaneutvidelse	Rundkjøring nord for jernbanebrua må flyttes ved jernbaneutvidelse. Gir økte kostnader for jernbanen. Lang kjøretid til/fra regulering (buss for tog)	Alternativet er å foretrekke (buss for tog)	Lang kjøretid til/fra regulering (buss for tog)	
Mattilsynet					
Viken kollektivterminaler	Billigst å etablere Ivaretar kollektivtrafikkens behov	Frarådes - legger ikke til rette for kollektivtrafikkens behov HMS og brannsikkerhet høye drift- og vedlikeholdskostnader usikkerhet knyttet til sikkerhetsgodkjenning av Strandveitunnelen	Ivaretar buss for tog best Ivaretar kollektivtrafikkens behov	Frarådes - legger ikke til rette for kollektivtrafikkens behov HMS og brannsikkerhet høye drift- og vedlikeholdskostnader	
Byantikvaren					
Ruter		Klart dårligste alternativ, anbefales silt ut		Noe dårligere enn alternativ 7 og 15, anbefales silt ut	
Statsforvalteren		Den utvalgte naturtypen kalklindeskog kan bli berørt i forbindelse med alternativ 9		Anbefaler at alternativ 17 ikke utredes videre av hensyn til Lysakerelvas verdi for naturmangfold	
Viken fylkeskommune	Mest realiserbart (kostnader) Utfordringer ift.	Frarådes sterkt da det ikke legger til rette for kollektivtrafikkens behov, anbefales silt ut	Svarer godt ut kollektivtrafikkens behov	Trafikk og kryssing elv/ friområde. Vurderer innsigelse v/ vesentlige konsekvenser for	

	møteplass nord for jernbanen			vannmiljø, anbefales silt ut
Fornebubanen	Frarådes pga. komplisert grensesnittet mot vårt anlegg	Grensesnitt mot vårt anlegg for å anlegge vendesløyfe.		Arbeider med dette alternativet kan ikke starte opp før tidligst i 2029 pga. vårt anleggsarbeid.
Bymiljøetaten	Tar plass og sjenere på et område som kunne vært brukt til for eksempel rekreasjon	Kjøre langt for å regulere, kjøre på vanlig gatenett, og risikere forsinkelser	Alternativ 15 er det eneste av de fire alternativene som er akseptable.	Frarådes av hensyn til naturmiljø og landskap
Bydel Ullern		Bussene belaste allerede presset lokalvegssystem. Kjøre langt for å regulere, kjøre på vanlig gatenett, og risikere forsinkelser	Konsentrert helhetlig løsning. Ingen krysninger mellom busstrafikk og myke trafikanter. Ny gangforbindelse under E18	Uheldig m permanent bro over Lysakerelva Lang anleggsgjennomføring pga. Fornebubanen i tillegg
Vann og avløpsetaten				
Lysaker Brygge Sameie 1		Trafikksikkerhet, miljøulemper, fremkommelighet til Lysaker brygge		
Lysakervassdragets venner				Bru over elva, turvegene på begge sider av elva blir berørt
Sollerud Vel				
Storebrand			Ny gangforbindelse under E18	
Sameiet Godthaab			Kompakt og effektiv. Belaster ikke lokalvegnettet med busstrafikk eller elvemiljøet	
Lysaker City Holding, Strandveien 2-10	Bygger ikke opp under de omforente visjonene for nye Lysaker sentrum.	Bygger ikke opp under de omforente visjonene for nye Lysaker sentrum.	Ny gangforbindelse under E18	Bygger ikke opp under de omforente visjonene for nye Lysaker sentrum.
Nedre Frantzebråten Veglag				
Eiffel Eiendom AS				
Frantzebråten Vel				
Fornebuveien 7-13 AS				
Ullern SV	Oversiktlig og enkelt system for både passasjerer og sjåfører. utfordringer ift. plassbehov, løsning for kiss& ride, taxi	Belaste et allerede presset lokalvegssystem	Konsentrert helhetlig løsning, og har den opplagte. Ingen krysninger mellom busstrafikk og myke trafikanter. Ny gangforbindelse under E18.	Permanent bro over Lysakerelva
KLP Eiendom			Ny gangforbindelse under E18	
Lysaker Vel				
Bærumssyklistene				
Boligsameiene Sollerudveien 2 og Lilleakerveien 5	Støtter ingen av utredningsalternativene			
Selvaag Eiendom AS				
Fornebo vel			Ikke buss på lokalvegene Ny gangforbindelse under E18	Uakseptabel løsning, da den forutsetter en mengde unødvendig kjøring av buss i

				blanding med lokal trafikk
Kari Clifford			Hensynet til gående og syklende	
Magnus Bjerkeng				
Arne Figenschou			Ingen krysningspunkter	
Nopter	Best for buss og gående	Fremkommelighet og forsinkelser for buss	Fremkommelighet og forsinkelser for buss	Fremkommelighet og forsinkelser for buss
Folke Sørli				
Tone Torggrimsby		Dårligste alternativet	Beste alternativet Minst busser langs elva, mist barrierer	
Gunnar Dypdahl		Dårligste alternativet	Beste alternativ Minst busser langs elva, mist barrierer	
Reidunn Svarstad			Minst konfliktfylt	
Elisabeth Bruksås			Beste alternativ	Dårligste alternativ
Alf Alviniussen og Lars Christensson	Trafikale konsekvenser	Trafikale konsekvenser	Trafikale konsekvenser	Trafikale konsekvenser
Odd I. Willoch				
Karin Martinussen		Dårligste alternativ Økt busstrafikk i Strandveien /Lysaker Brygge	Beste alternativ Minst støy og luftforurensning Ny gangforbindelse under E18	
Henning Klouman	Minst inngripende alternativ Utfordringer ift. plassbehov	Usentralt, komplisert, belastning på lokalt vegnett	Kompakt, men utfordringer ift. bygulvets kontinuitet mot øst	Usentralt, komplisert, belastning på lokalt vegnett

I forskrift om konsekvensutredninger står det at konsekvensutredningen skal inkludere “utredning av relevante og realistiske alternativer” jf. KU-forskriften § 19 siste ledd. Innspillene som har kommet inn i høringen av planprogrammet viser at noen av utredningsalternativene ikke er realistiske, og kan tas ut før konsekvensutredningen.

Alternativ 7

Det har kommet flere innspill som er kritiske til dette alternativet, og det er usikkert om det er realistisk. Særlig Bane NOR sin uttalelse om at dette alternativet vesentlig fordyrer/ vanskeliggjør gjennomføring av jernbaneutvidelse viser at det vil bli vanskelig å gjennomføre dette alternativet. Begge planmyndighetene (Oslo og Bærum kommune) anbefaler at dette alternativet siles ut. Dette begrunnes med sårbarhet og risiko vedrørende ny rikstunnel (uttalelse fra Bane NOR), som kan påvirke kollektivterminalens levetid og risiko for økte total kostnader. Men det har også kommet inn flere positive innspill til alternativet, og flere aktører anbefaler at det tas med videre. Derfor mener Statens vegvesen at dette alternativet tas med videre i konsekvensutredningen.

Alternativ 9

Det har kommet inn flere innspill som er kritiske til dette alternativet. Den lange kjøreruta for buss, trafikkbelastning, brannsikkerhet og HMS er spesielt trukket fram som negativt. Særlig uttalelsene fra Ruter, Viken og Viken kollektivterminaler fraråder sterkt dette alternativet. Ingen av innspillene omtaler dette alternativet positivt. Det ble i felles bemerkningsmøte besluttet at dette alternativet ikke er realistisk, og kan tas ut før konsekvensutredningen.

Alternativ 15

Høringen viser at dette i hovedsak er det foretrukne alternativet. Flere innspill har anbefalt dette alternativet, og det er få innspill som er kritiske. Flere av innspillene påpeker at det er muligheten for gangkulvert under E18 som gjør alternativ 15 attraktiv. Gangkulvert er også mulig i alternativ 7, men dette vil være vesentlig dyrere enn i alternativ 15. Det ble i felles bemerkningsmøte besluttet at alternativ 15 tas med i konsekvensutredningen.

Alternativ 17

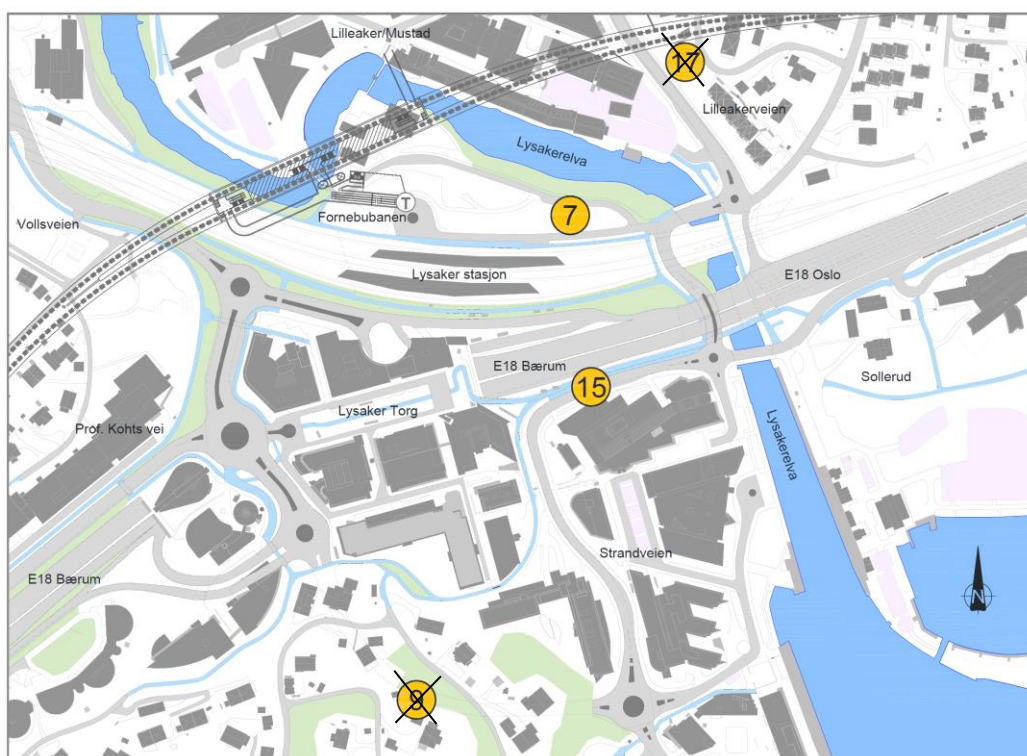
Det har kommet inn flere innspill som er kritiske til dette alternativet. Påvirkningen på Lysakerelva med ny bro, brannsikkerhet og HMS trekkes spesielt fram som negativt. Statsforvalteren anbefaler i sin uttalelse at dette alternativet ikke utredes videre av hensyn til Lysakerelvas verdi for naturmangfold. I tillegg er grensesnitt mot Fornebubanen vanskelig i dette alternativet. Ingen av innspillene omtaler dette alternativet positivt. Det ble i felles bemerkningsmøte besluttet at dette alternativet ikke er realistisk, og kan tas ut før konsekvensutredningen.

Konklusjon

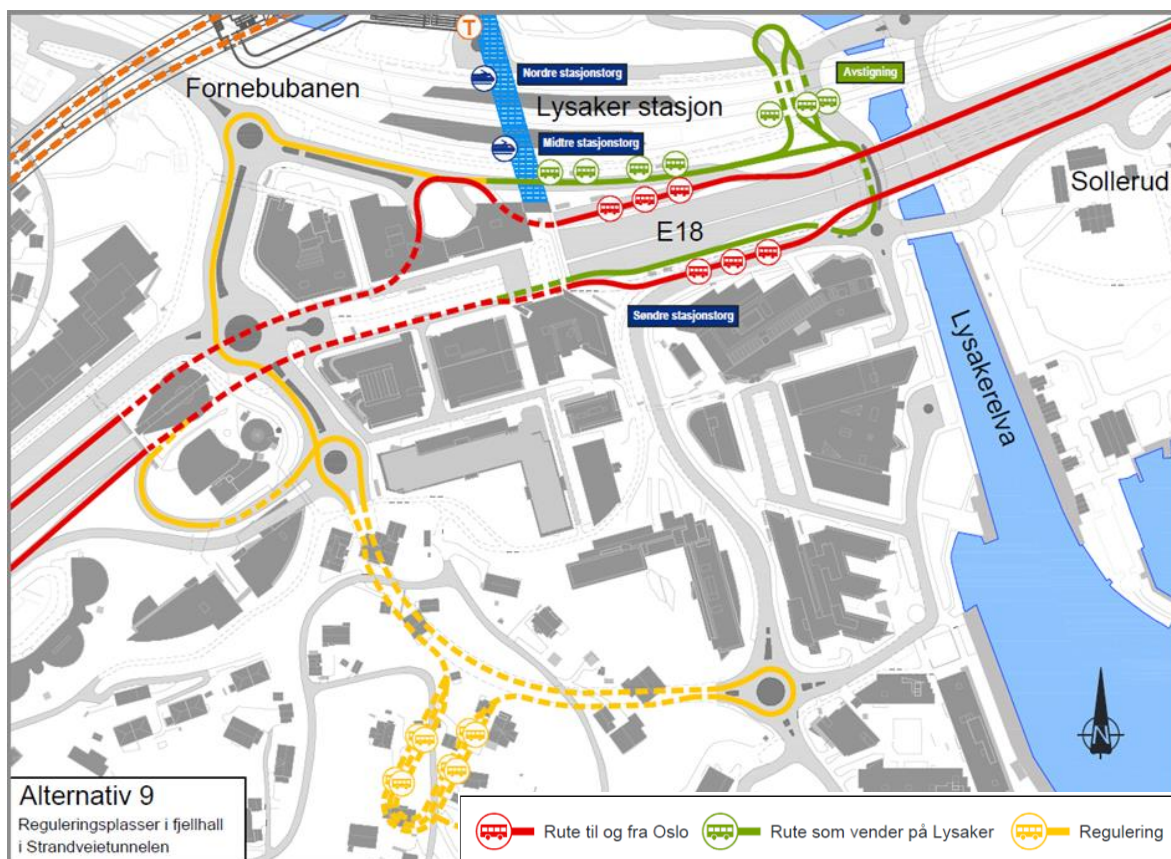
Høringen viser at alternativ 9 og alternativ 17 ikke er realistiske, og kan tas ut før konsekvensutredningen. Alternativ 15 og alternativ 7 tas med i konsekvensutredningen.

0.1.1 Kort om alternativene som er silt ut

Nedenfor beskrives kort alternativ 9 og 17 som er silt ut etter høringen av planprogrammet.



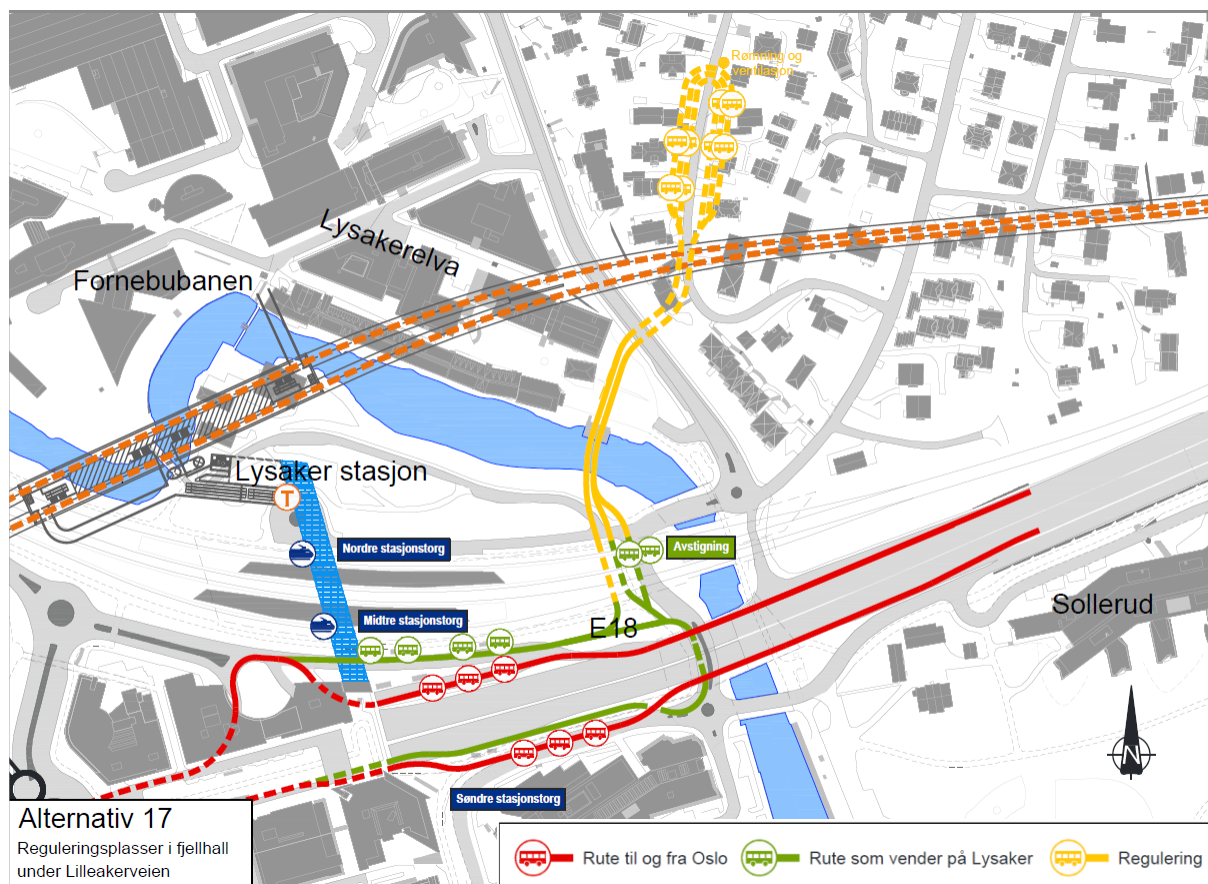
Figur 0-1: Oversikt som viser plassering av alternative reguleringsplasser for buss. Alternativer som er silt ut etter høring av planprogrammet er merket med sort kryss.

Alternativ 9 – reguleringsplasser i fjellhall i tilknytning til Strandveitunnelen

Figur 0-2: Alternativ 9

I alternativ 9 tar busser av fra E18 etter Lysakerlokket i øst via en ny bussrampe. Bussene krysser deretter under E18, og til avstigningsplasser under jernbanen. Videre kjører bussene vestover til Vollsveien og sørover i Strandveien til reguleringsplasser i fjellhall i Strandveitunnelen. Fra reguleringsplassene kjører bussene østover i Strandveitunnelen, snur 360 grader i rundkjøring, kjører tilbake gjennom Strandveitunnelen til Vollsveien, og videre inn på E18 østover. Etter Lysakerlokket tar bussene av via ny bussrampe og kjører under E18 til påstigningsplassene langs sørsiden av jernbanen som i alternativ 7, 15 og 17. Det lages en oppgradert holdeplass sør for E18 tilsvarende alternativ 7, 15 og 17.

Alternativ 17 – Reguleringsplasser i fjellhall øst for Lilleakerveien



Figur 0-3: Alternativ17

I alternativ 17 tar busser av fra E18 etter Lysakerløkket via en ny bussrampe. Bussene krysser deretter under E18, og til avstigningsplasser under eksisterende jernbanebru. Dette kjører bussene på ny bru over Lysakerelva inn til Lilleakerveien 2, og videre under Lilleakerveien til reguleringsplasser i bergtunnel. Fra reguleringsplassene kjører bussene til påstigningsplassene langs sørsiden av jernbanen tilsvarende som i alternativ 15. Det lages en oppgradert holdeplass sør for E18 og bygulv mellom bussrampen og Lundingården tilsvarende alternativ 7, 9 og 15.

0.2 Endringer i planprogrammet etter høring

På bakgrunn av hvilke utredningsalternativer som er foreslått silt ut (se kapittel 0.1), konkrete høringsinnspill og gjennomførte bemerkningsmøter med planmyndighetene og Viken fylkeskommune er planprogrammet justert slik:

- Forordet suppleres med prosess etter høring
- Nytt kapittel 0 som beskriver endringer i planprogrammet etter høring samt en begrunnelse for hvorfor alternativer er silt ut.
- Kapittel 1.1.3, 1.3.2, 2.1, 2.4.10 og 3.3.10 revideres på bakgrunn høring og gjennomførte bemerkningsmøter. Dette gjelder i hovedsak konkretisering av utredningsbehovet knyttet til alternativ 7 og konsekvenser for ny rikstunnel (tidligere Ny togtunnel Oslo) med sporutvidelse på Lysaker og konsekvenser for overflateutviklingen nord for Lysaker stasjon.
- Beskrivelse av alternativ 9 og 17 i kapittel 2.2 tas ut.
- Generell gjennomgang av planprogrammet for å ta ut tekst om utredningsalternativer som ikke lenger er aktuelle
- **E18 Vestkorridoren:**
 - Kap. 2.1 suppleres med at det i det videre arbeidet skal undersøkes om det er potensiale i strømmettet i området for å kunne gi tilstrekkelig elforsyning til lading av elbusser, samt drift av utslippsfri anleggsplass.
- **Bane NOR:**
 - Kap. 3.3.11 *Geoteknikk, ingeniørgeologi og konsekvenser for nabobebyggelse* suppleres med at forhold som kan påvirke stabilitet til driftsatt jernbane må belyses og ivaretas i planprosessen.
- **Viken kollektivterminaler:**
 - Kostnader til drift og vedlikehold tas med i konsekvensutredningens undersøkelse av kostnader i kap. 3.3.9.
- **Statsforvalteren:**
 - Kap. 1.3.1 om vannressursloven suppleres med henvisning til § 11 om kantvegetasjon.
 - Kap. 1.3.2 Regionale planer suppleres med omtale av regional vannforvaltningsplan for vannregion Innlandet og Viken
 - kap. 2.4.5 er supplert med at den utvalgte naturtypen kalklindeskog er registrert innenfor planavgrensningen. Denne berøres ikke siden alternativ 9 er silt ut.
- **BYM:**
 - 3.3.4 Konsekvenser for friluftsliv og rekreasjon knyttet til turveg A1 og L-1 langs Lysakerelva og turveg/kyststi langs Oslofjorden (både i Oslo og Bærum kommune) må utredes. Bymiljøetaten legges inn som aktør.
 - 3.3.5: BYM legges inn som aktør
 - 3.3.7 Statsforvalter og BYM legges inn som aktører.
 - Fjernet henvisning om at Drammensveien 288 har ansvar for drift av Sollerudstranda i figur 1-5.
 - BYM legges inn som aktør i kap. 3.3.8
- **Vann- og avløpsetaten:**
 - Veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL) legges inn som pågående arbeid under kapittel 1.3.4.
- **Viken Fylkeskommune:**
 - Kapittel 2.4.6 suppleres med kulturminner som Lysaker mølle og arbeiderboliger, samt kulturmiljøene Lysakervassdraget med industriminne, Gamle Drammensvei med boliger og samferdselsanlegg, og Lagåsen med boliger. For planområdet i Bærum vises det også til Bærum kommunes kartdatabase over kulturminner.

1 MÅL OG RAMMER FOR PLANARBEIDET

1.1 Innledning

Stortinget vedtok 19. juni 2020 et justert alternativ for E18 Lysaker-Ramstadsletta (Prop. 38 S, Innst. 393 S (2019-2020)). Vedtaket medfører at bygging av bussveg ikke er finansiert, og at det bygges en kollektivterminal på Lysaker innenfor rammen av 700 mill. 2020-kr inkl. mva.

Planprogram for Lysaker kollektivknutepunkt, fastsatt 13. desember 2018 i Bærum kommune og 28. juni 2019 i Oslo kommune, bygger på løsninger som for en stor del er forlatt som følge av stortingsvedtaket. Dette planprogrammet vil derfor erstatte det fastsatte planprogrammet fra 2018/2019.

1.1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Lysaker er i dag et viktig kollektivknutepunkt for jernbane, buss, og båt, og det betjener et av regionens viktigste næringsområder med 20 000 arbeidsplasser. Et kollektivknutepunkt bør plasseres tett på hovedvegnettet. Ved etablering av nye eller opprusting av eksisterende knutepunkter langs hovedvegssystemet bør lokalvegnettet utformes slik at man unngår unødige omveier. Dette sikrer både god fremkommelighet for bussen og forhindrer unødig trafikk på lokalsystemet.

I konseptvalgutredning (KVU) Oslo-Navet er det definert to regionale knutepunkt i hovedstadsområdet, «Byport Øst» på Bryn og «Byport Vest» på Lysaker. Disse skal være portaler inn til Oslo hvor reisende fra regionen og forstedene møter byens kollektivtilbud.

Lysaker er hovedknutepunkt i vest, med omstigning fra tog, T-bane (Fornebubanen) og buss. Gode løsninger for omstigning er derfor viktig. I tråd med overordnede planer (omtalt i kapittel 1.3.2), dvs. KVU Oslo-Navet (herunder prosjektet Ny rikstunnel (tidligere Ny togtunnel Oslo) og Ruters langsiktige strategi for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, M2016, ser man for seg at en del av bussene fra vest snur på Lysaker (Byport vest), og at publikum skifter over til T-bane og tog innover mot Oslo og ut mot Fornebu. Slik vil skinnegående transport kunne ta transportveksten i Oslo. På Lysaker skal det derfor legges til rette for at det blir god overgang mellom buss og skinnegående transport. For de som bruker sykkel eller kommer til fots til kollektivknutepunktet skal det være gode parkeringsmuligheter og lett å orientere seg.

Brukerne av Lysaker i fremtiden vil ha forskjellige behov, enten de er pendlere som ønsker en rask og enkel omstigning, reisende som kommer hit for å jobbe eller lokale som bruker Lysaker som sitt nærsentrum. Knutepunktet skal betjene alle disse behovene.

Terminering av busser på Lysaker

KVU Oslo-Navet peker på at Oslo by ikke har kapasitet til å romme nødvendig vekst i eksisterende busstilbud, og at noen bussruter må avlastes av andre transportmidler. Utbygging av Fornebubanen gir grunnlag for at regionbussene i økende grad kan terminere på Lysaker, og passasjerene fortsette reisen inn til Oslo og ut til Fornebu med skinnegående transport. Det er et mål at bussens rolle blir å gi et høyfrekvent tverrgående tilbud lokalt, heller enn direkteruter til Oslo sentrum. I tillegg gjør det store antall arbeidsplasser på Fornebu at T-banen vil ha mest trafikk til Fornebu om morgenen og fra Fornebu om ettermiddagen. Tilbake til Oslo om morgenen vil T-banen kjøre med ledig kapasitet, noe som vil gjøre det mulig å terminere et betydelig antall busser fra vest på Lysaker og frakte passasjerene videre med T-bane. For at bussene skal komme i rute på Lysaker er det behov for arealer hvor bussene kan vente før de kjører i rute vestover.

Hvorfor er kollektivterminalens fremdrift viktig?

Det er et mål at kollektivterminalen skal stå ferdig samtidig med Fornebubanen. Dette er viktig for å tilstrebe én stor ruteomlegging slik at man unngår unødvendig parallellkjøring med buss og bane. E18 Vestkorridoren etappe 1 Lysaker – Ramstadsletta skal stå ferdig i 2030, og Lysaker kollektivterminal er en del av etappe 1. Dersom kollektivterminalen ikke blir bygget innenfor tidsrammen til etappe 1, er det fare for at de øremerkede midlene ikke blir videreført.

Tidligere planarbeider for E18 Vestkorridoren

I september 2017 ble reguleringsplan for ny E18 Lysaker-Ramstadsletta vedtatt i Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Lysaker kollektivknutepunkt var opprinnelig inkludert i reguleringsplanen for E18 Lysaker-Ramstadsletta, men ble trukket ut av reguleringsplanen E18 Lysaker-Ramstadsletta som en egen reguleringsplan.

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

«Lysakerbyen. Veiledende plan for offentlig rom (VPOR)»

Oslo kommune og Bærum kommune har utarbeidet «Lysakerbyen. Veiledende plan for offentlig rom (VPOR)». Planen har som hensikt å ivareta en helhetlig struktur for offentlige rom i «Lysakerbyen». Anbefalinger fra VPOR er blant annet å tilrettelegge en gate- og byromstruktur med publikumsrettede tilbud, møteplasser og andre målpunkter og attraksjoner. Lysakerelva skal fremheves, og VPOR beskriver at elva skal være en del av bystrukturen, og det skal etableres nye broer som sørger for å binde området sammen. For å kunne tilrettelegge for en byutvikling må arealeffektive løsninger legges til grunn. Tiltakets utforming skal bidra til å redusere barrierevirkningene, både visuelt og fysisk, spesielt gjennom stasjonsområdet og til Lysakerelva. Se nærmere beskrivelse av VPOR i kap. 1.3.3.

1.1.2 Målsetninger for utbyggingen av Lysaker kollektivterminal

Det er satt mål for prosjektet, både for samfunnet og effekten for brukerne (trafikanterne). For kommunene er også ny kollektivterminal viktig som et ledd i byutviklingen på Lysaker med tilrettelegging for konsentrert bolig- og arbeidsplassvekst i tråd med regionale og statlige føringer. Arbeidet tar utgangspunkt i Bærum kommune og Oslo kommunes VPOR.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for miljøvennlige transportformer gjennom en effektiv fremføring av buss, et kompakt kollektivknutepunkt og et attraktivt byttepunkt for kollektivreisende. Det er et mål at flere skal velge å reise kollektivt, sykle eller gå fremfor å reise med privatbil. Der dagens hovedsykkelveg blir berørt av tiltaket med ny kollektivterminal, skal det tilrettelegges for en funksjonell hovedsykkelveg med færrest mulig konfliktpunkter med kryssende biltrafikk og gående på strekningen. Kollektivterminalen skal eies og drives av fylkeskommunen, og fylkeskommunen vil derfor ha en sentral rolle i arbeidet.

Formålet med planarbeidet er videre konkretisert gjennom samfunns mål og effektmålene som er definert for prosjektet.

Samfunns målet beskriver hvilken samfunnsutvikling prosjektet skal bygge opp under, hvilke virkninger prosjektet vil ha på miljø og samfunn. Effektmålene skal definere ønsket effekt av tiltaket. Effektmålene fra planprogram fastsatt 2018/2019 videreføres, men det gjøres oppmerksom på at prosjektets økonomiske ramme setter klare begrensninger på hva man kan oppnå sammenliknet med forutsetningene som lå inne før stortingsvedtaket.

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

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

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

Effektmålene for Lysaker kollektivknutepunkt er:

EFFEKT MÅL LYSAKER KOLLEKTIVKNUTEPUNKT	Kollektivtrafikk
	Bussen skal være i rute ved avgang.
	Det skal være sømløse overgangsmuligheter mellom kollektivformene.
	Begrense trafikkbelastningen av busser på gatenettet mellom Lysaker og Oslo bussterminal.
	Byrom/stasjon
	Fokus på byutvikling og mulighet for rekreasjon på Lysaker.
	Trygghet og sikkerhet skal være en viktig premiss ved bymessig utforming
	Det skal tilrettelegges for velfungerende og tilgjengelige møteplasser, og en estetisk opprustning av planområdet. Materialvalg og møblering skal bidra til bykvalitet og økt lesbarhet.
	Anlegget skal fremstå med like god kvalitet 20 år etter åpning. Med kvalitet menes holdbare løsninger, materialer uten synlig slitasje og godt etablert grøntstruktur som er i god vekst.
	Fotgjengere
	Fremkommelighet og trafikkssikkerhet for fotgjengere skal prioriteres høyt.
	Redusere barrierer for å sikre korte gangavstander og enkle kryssingssituasjoner ved overganger mellom buss, tog og bane.
	Sikre god tilgjengelighet til Lysakerelva og fjorden.
	Sykkel
	Etablere et sammenhengende, lesbart og sikkert sykkeltilbud i området, med god tilgjengelighet til hovedsykkelvegen.
	Tilrettelegge for et parkeringstilbud for syklistene.
	Doble antall syklistene ved Oslos grense to år etter åpning sammenliknet med 2017.
	Trafikkavvikling
	Antall personbiler ved Oslo grense skal ikke øke sammenliknet med 2017.
	Det skal legges til rette for et sikkert og oversiktlig trafikkbilde.
	Det skal være tilgjengelighet for privatbiler ulike steder på Lysaker, men fremkommeligheten for bussen skal prioriteres på lokalvegene.

Effektmålene for prosjektet er ikke satt i prioritert rekkefølge.

1.1.3 Gjennomføring av plan- og utredningsarbeidet

Etter fastsatt planprogram stoppet planarbeidet for Lysaker kollektivknutepunkt opp på grunn av behov for interne avklaringer mellom samferdselsaktørene og finansiering av prosjektet. Som følge av stortingsvedtaket har det pågått løsningsutvikling for ny kollektivterminal. Deltagere i prosessen har vært og er Ruter, Viken fylkeskommune, Bærum kommune, Oslo kommune, Bane NOR og Statens vegvesen med rådgivere. Flere alternativer for ny kollektivterminal med reguleringsplasser har vært vurdert og forkastet. Det vises til vedlegg 1 for beskrivelse av prosessen, vurdering av alternativene og begrunnelse for hvilke alternativer som er forkastet. Høringen av planprogrammet har synliggjort forhold som medfører at alternativ 9 og 17 ikke lenger vurderes som relevante og realistiske alternativer (jf. Forskrift om konsekvensutredninger), se omtale i kapittel 0. Disse alternativene er

derfor silt ut før konsekvensutredningen i et felles bemerkningsmøte med begge planmyndighetene/kommunene, Viken fylkeskommune og Statens vegvesen den 12. mai 2023.

Alternativer fra fase med løsningsutvikling som skal utredes videre (utredningsalternativene) er tatt med i planprogrammet, se kapittel 2.2. Det kan bli aktuelt å vurdere andre løsninger innenfor varslet areal enn utredningsalternativene uten at dette utløser behov for nytt planprogram.

Utredningsalternativene skal konsekvensutredes og sammenliknes med et referansealternativ, 0-alternativet som er en framskrivning av dagens situasjon til 2045, se kapittel 3.2.2. Forskjellene mellom alternativene må fremkomme i konsekvensutredningen. I planarbeidet skal det jf. kapittel 3.3.9 gis en oversikt over hvilket prosjektomfang som er mulig innenfor kostnadsrammen for de ulike alternativene. Virkninger av eventuelle kostnadsoptimaliseringer/kutt skal inngå i konsekvensutredningen.

Det legges opp til en prosess der utredningsalternativene skal konsekvensutredes i samsvar med krav angitt i planprogrammet. Statens vegvesen kan, med grunnlag i utredningene som gjennomføres, komme med en faglig begrunnet anbefaling av planalternativ. I anbefalingen vil det framgå hvilke hensyn som er vektlagt, hvilke avveininger som er gjort og hva som er bakgrunnen for anbefalingen.

Videre beslutningsprosess for valg av planalternativ kan gjøres etter gjennomført konsekvensutredning og før offentlig ettersyn. Eventuell beslutning om planalternativ vil forankres hos Bærum kommune, Oslo kommune og Viken fylkeskommune. Statens vegvesens intensjon er å fremme kun ett planalternativ til offentlig ettersyn.

Plandokumentene vil bli utarbeidet med en felles planbeskrivelse for tiltaket med ny kollektivterminal, og ett forslag til planbestemmelser og plankart for hver kommune.

1.1.4 Begrunnelse for utredningsplikt

Tiltaket er vurdert i henhold til plan- og bygningslovens § 12-10 første ledd, jf. § 4-2 med tilhørende forskrift. Det vurderes at tiltaket omfattes av KU-forskriftens § 6 «Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram», bokstav b) «reguleringsplaner for tiltak i vedlegg 1». Pkt. 7e «andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kroner». Det vurderes at tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn etter § 10 tredje ledd, lokalisering og påvirkning på omgivelsene, bokstav a. og bokstav b. Dette begrunnes med at planen kan påvirke naturtyper (Lysakerelva og Vækerødden) og kulturminner (Sollerud gård m.m). Lysakerelva er også et vernet vassdrag som en del av Oslomarkvassdragene.

1.1.5 Samfunnsnytte

Kollektivterminalen legger til rette for store endringer i bussrutesystemet med terminering av mange bussruter på Lysaker, og overgang til tog og fremtidig T-bane (Fornebubanen). Det nye ruteopplegget med det nye reisemønsteret er ikke ferdig planlagt. Kost-nytte-beregninger vil ikke kunne gjennomføres på forsvarlig måte, og vil derfor ikke være et aktuelt utredningstema for denne planen. Utredningsalternativene skal vurderes med hensyn på kostnader og usikkerheter for å sikre at kollektivterminalen er gjennomførbar innenfor kostnadsrammen, samt få oversikt over hvilket prosjektomfang som er mulig innenfor denne rammen. Se nærmere omtale i kap. 3.3.9.

1.2 Planområdet

1.2.1 Beliggenhet og avgrensning

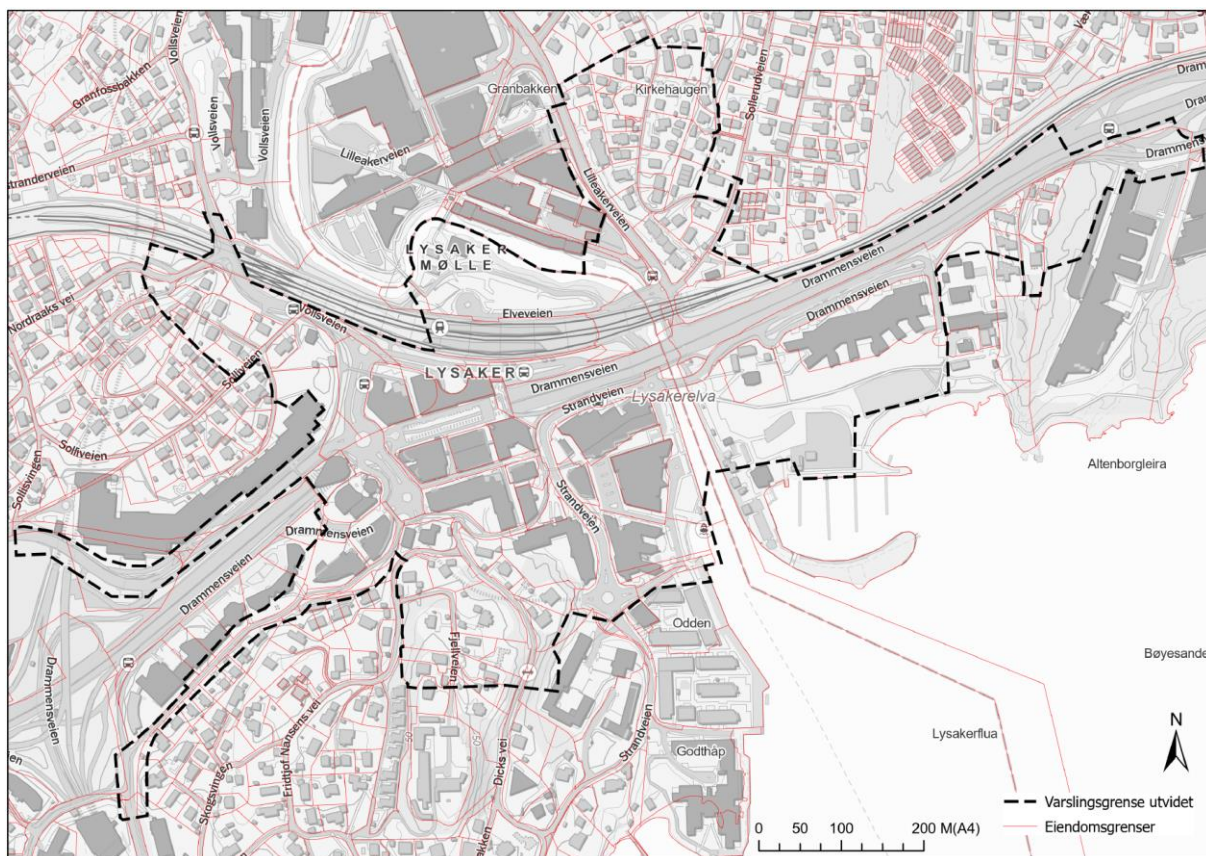
Planområdet fra tidligere fastsatt planprogram er utvidet som følge av nye utredningsalternativer. På grunn av fremtidig planlegging av ny hovedsykkelveg gjennom Lysaker, strekker planområdet seg lenger vest -og østover enn utredningsalternativene for ny kollektivterminal.

Planområdet ligger i Bærum kommune og i bydel Ullern i Oslo kommune. Administrativ fylkes- og kommunegrense følger Lysakerelva.

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

Planområdet for Lysaker kollektivterminal overlapper delvis med planavgrensningen for reguleringsplan E18 Lysaker-Ramstadsletta. Reguleringsplan for Lysaker kollektivterminal vil erstatte deler av reguleringsplan for Lysaker-Ramstadsletta i dette området.

Avgrensningen av planområdet må ikke ses på som en absolutt grense for områder hvor det vil bli gjort endringer. Endelig grense for reguleringsplanen avhenger av hvilket utredningsalternativ som blir valgt, og vil bli justert i forhold til planområdet vist i Figur 1-1 under. Det presiseres at et større område vil kunne bli gjenstand for vurderinger av virkninger av anlegget. Dette kalles influensområdet og er en del av metoden i konsekvensutredningen, se også kapittel 3.2.



Figur 1-1: Planområde for Lysaker kollektivterminal som inkluderer mulig arealbehov for utredningsalternativene beskrevet i kapittel 2.2, i tillegg til løsningene beskrevet i kapittel 2.3.

1.2.2 Eierforhold

Planområdet dekker et stort område med mange eiendommer.

Planområdet i Bærum kommune omfattes av eiendommene gnr./bnr. 40/13, 40/482, 40/11, 40/14, 40/16, 40/63, 40/62, 40/73, 40/93, 40/105, 40/97, 40/142, 40/155, 40/106, 40/153, 40/154, 40/151, 40/180, 40/183, 40/205, 40/3, 40/227, 40/106, 40/270, 40/349, 40/388, 40/385, 40/391, 40/402,

40/403, 40/415, 40/406, 40/404, 40/438, 40/441, 40/422, 40/442, 40/428, 40/444, 40/433, 40/460, 40/454, 40/450, 40/461, 40/449, 40/452, 40/465, 40/443, 40/480, 40/12, 40/207, 40/262, 40/455, 40/1, 40/484, 40/485, 41/690, 41/706, 41/937, 41/68, 41/146, 41/15, 41/17, 41/18, 41/24, 41/47, 41/57, 41/63, 41/61, 41/134, 41/133, 41/151, 41/195, 41/384, 41/417, 41/416, 41/393, 41/403, 41/418, 41/523, 41/519, 41/518, 41/546, 41/555, 41/554, 41/553, 41/566, 41/582, 41/606, 41/616, 41/684, 41/688, 41/687, 41/691, 41/710, 41/708, 41/707, 41/705, 41/715, 41/703, 41/714, 41/713, 41/702, 41/758, 41/98, 41/415, 41/629, 202/2, 202/1, 202/13, 251/1, 252/1, 253/1, 300/2371, 41/1015, 41/18, 300/1096, 40/494, 40/495, 40/3, 40/349, 40/363, 41/30, 41/31, 41/34, 41/37, 41/40, 41/108, 41/514, 41/524, 41/525, 41/526, 41/582, 41/600, 41/619, 41/824, 41/46, 41/429, 41/710, 40/496.

Planområdet i Oslo kommune omfattes av eiendommene gnr./bnr. 0/0, 7/85, 7/90, 9/551, 9/533, 9/500, 9/1, 9/5, 9/6, 9/509, 9/77, 9/82, 9/81, 9/86, 9/97, 9/112, 9/110, 9/177, 9/178, 9/180, 9/171, 9/169, 9/167, 9/166, 9/193, 9/191, 9/192, 9/237, 9/224, 9/262, 9/265, 9/244, 9/285, 9/310, 9/413, 9/406, 9/429, 9/480, 9/479, 9/510, 9/546, 9/545, 9/544, 9/542, 9/543, 9/541, 9/548, 9/547, 9/550, 9/552, 250/1, 999/856, 9/57, 9/81, 9/86, 9/93, 9/99, 9/106, 9/107, 9/112, 9/177, 9/178, 9/185, 9/278, 9/286, 9/308, 9/317, 9/432, 9/433, 9/555, 7/90, 9/167, 9/180, 9/469, 9/479, 7/1, 9/98, 9/103, 9/224, 9/256, 9/298, 9/352, 9/471, 9/527, 9/82, 9/171, 9/173, 9/200, 9/318, 9/533, 9/19, 9/89, 9/92, 9/96, 9/262, 9/520.

1.2.3 Dagens situasjon

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

Områdets utvikling og bygningshistorie

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

- Lysakerelva som kraftkilde for ulike virksomheter som møller, sagbruk, og senere større industrivirksomheter. Ingen av disse kulturminnene ligger innenfor planområdet.
- Samferdsel har opp gjennom historien preget området. I 1872 åpnet Drammenbanen. I 1915 ble steinhvelsbrua Lysaker bru bygget, brua er regulert til bevaring. I løpet av 1950- og 60-tallet ble E18 utbygget som firefelts motorveg. Lysakerlokket ble etablert i 1992.
- Boligbygging på åsene rundt Lysaker fra 1890 til tidlig 1900-tall. Disse områdene har en bygningstypologi (hus med hage) som skiller seg fra den øvrige bygningstypologien på Lysaker (kompakt og høy bebyggelse). Innenfor planområdet ligger et bevaringsverdig bygningsmiljø i Solliveien, vest for Vollsveien i Bærum.
- Det gamle gårdsanlegget på Sollerud fra siste halvdel av 1800-tallet er et kulturmiljø vernet etter plan- og bygningsloven. Anlegget danner et tun med hovedhuset i front mot sjøen og stranden.



Figur 1-2: Eksempel på kulturminne innenfor planområdet: Lysaker bru over Lysakerelva.



Figur 1-3: Eksempel på kulturmiljø innenfor planområdet: Sollerud gård. Hovedbygningen ble oppført i 1871 ved arkitekt H.E. Schirmer.

Eksisterende bebyggelse

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



Figur 1-4: Lysaker torg med kontorbebyggelse på 4-5 etg. I tillegg til kontorer på Lysakerlokket finnes det noe servicetilbud som tannlege, postkontor, treningssenter, optiker og spisesteder.



Figur 1-5: Drammensveien 288, oppført i 1999. Flere leietakere holder til her. Kilde Bærum kommune.



Figur 1-6: Sjøboder langs elven på Oslo-siden. Inneholder aktiviteter for båtbrukere, undervisningslokaler for Sollerudstranda skole mm.



Figur 1-7: Innadvendt næringsbebyggelse med ingen aktivitet i første etasje og dermed uten kontakt med fortauet langs Strandveien.

Stedsidentitet

Kontorbebyggelse, Lysakerelva, tilgangen til sjø og båtliv og grøntområder med badeplass er en tydelig del av Lysakers identitet. Lysaker som kollektivknutepunkt bidrar også til å definere områdets karakter. Knutepunktet er ikke ferdigstilt i sin planlagte form, og T-bane og bussterminal vil gi Lysaker mer identitet som kollektivknutepunkt i fremtiden.

Bebyggelsesstruktur, arealbruk og sosial infrastruktur

Topografien, Lysakerelva og sjøfronten strukturerer området på overordnet nivå, men det er dagens trafikkanlegg som har styrt utforming av stedet. E18 og jernbanen ble tidlig etablert gjennom området. Dagens hevede toglinje med bruer og underliggende stasjon er et godt synlig element på tvers over elva. Parallelt med toglinjen går E18 på bakken, delvis skjult av Lysakerlokket og forbundet til Lysaker med flere av- og påkjøringer. Bebyggelse langs E18 og Lysakerlokket er over de senere år i økende omfang organisert etter hovedinnsfartsåren til Oslo, der eksponering mot vegen er en viktig lokaliseringsfaktor for næringsbygg. Nedre del av næringsområdet på Mustad like nord for planområdet, er delvis strukturert etter tidligere industribebyggelse langs elva og delvis etter eldre eiendomsgrense.

Området er kjennetegnet av en høy konsentrasjon av arbeidsplasser og få boliger, og er omkranset av store sammenhengende boligområder på åsene, både på Bærumssiden og Oslosiden. Lilleakerveien og Vollsveien skiller småhusområdene fra næringsområdet. Lysakerelva er administrativ kommune- og fylkesgrense. Lysakerområdet oppleves generelt som fragmentert bestående av delområder som mangler sammenbinding.

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

Landskap, grønnstruktur og biologisk mangfold

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

I tillegg til at Lysakerelva er et viktig landskapselement, er elva også et av landets best bevarte vassdrag i bynære strøk. Lysakerelva er et regionalt viktig bekke- og anadrome fisker som laks og ørret. Elva danner en sammenhengende forbindelse fra Bogstadvannet til fjorden, hvilket gjør den til en av de viktigste spredningsveiene for flora og fauna i de to kommunene. Kantsonene er viktig for det biologiske mangfoldet i og langs elva. Den sammenhengende grønnstrukturen viskes mer og mer ut jo nærmere man kommer utløpet til fjorden.



Figur 1-8: Områdets mest fremtredende landskapselementer er Lysakerelva og Oslofjorden. Her Lysakerelvas utløp sett fra Frantzembråtteveien på bru over Lysakerelva.



Figur 1-9: Landskapet i planområdet er generelt preget av barrierer: bruer for infrastruktur som E18 og jernbanen. Dette deler Lysakerområdet. Tverrforbindelse for gående er turveg på Oslosiden av elva som går frem til Sollerudstranda via undergangen under E18 eller på fortau langs Strandveien.

Møteplasser og publikumsrettede tilbud

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

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

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

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

Lysaker har verdifulle kvaliteter som tilliggende elv, fjord og grøntområder med badeplass, samt tilgang til blant annet Lysaker brygge, Lysaker torg, parken rundt Sollerud, park ved rutebåten og planlagt ny park ved Fornebubanen. Lysaker torg har potensiale for mer utadrettet opparbeiding og reduksjon i overflateparkering. Ved videre byutvikling, spesielt med høyere boligandel, vil behovet for offentlige rom øke ytterligere.

Trafikk og gatenett

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

Lysaker for kollektivreisende

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

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



Figur 1-10: Dagens situasjon med kollektivfelt og plassering av holdeplasser langs E18. Innenfor området er det ikke gjennomgående kollektivfelt på E18.

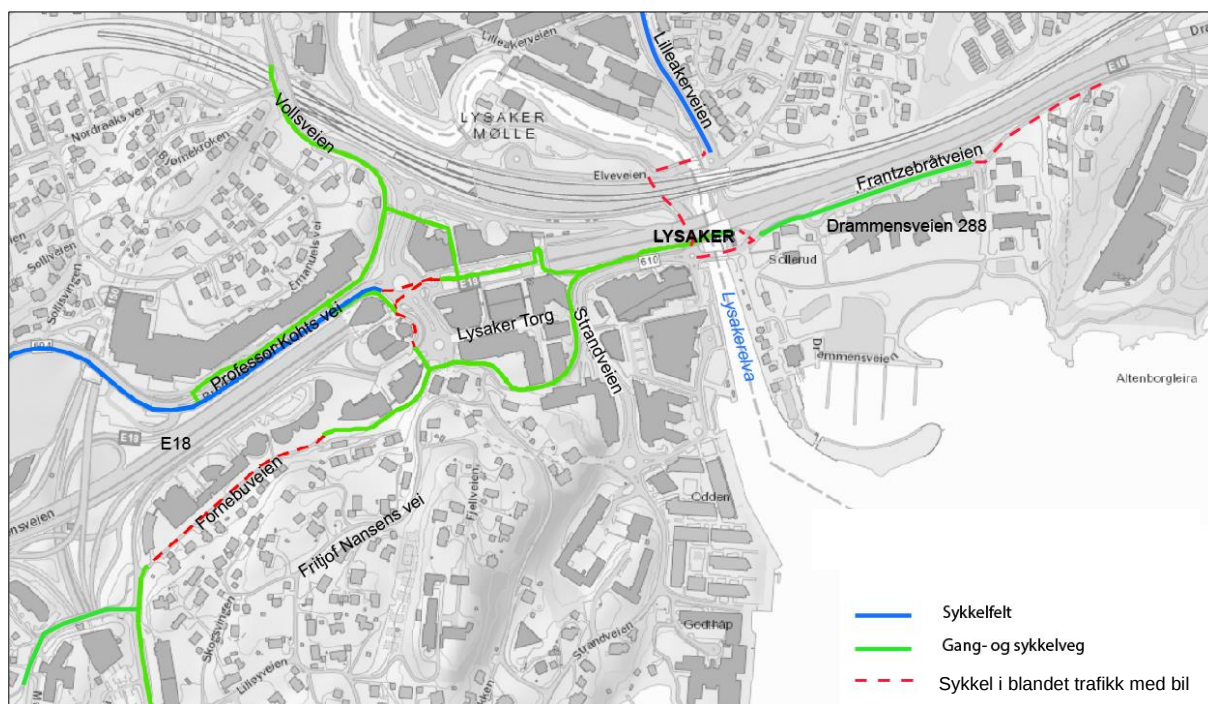
Lysaker for gående og syklister

I dag preges Lysaker av at gående er underordnet bilen. Naturlige ganglinjer krysser parkeringsplasser, veger og gjennom gangpassasjer under bruer. Situasjonen preges av at barrierer fører til omveier for gående og at gangtrafikken er henvist til trange fortau langs et trafikktett vegnett. Det er også vanskelig å orientere seg. Flere steder oppstår det uoversiktlige situasjoner mellom kjørende og gående. Eksempler er i Vollsveien hvor mange busspassasjerer krysser over vegen i stedet for over gangbrua og ved avsettingsfeltet på Lysakerlokket hvor gående blandes med syklende og kjørende.

I tillegg må gående mange steder dele plass med syklende som bidrar til utrygghet og trafikkfarlige situasjoner. Eksempler er langs Fornebuveien som er del av nasjonal sykkelrute #1 samt kombinert gang-sykelbru fra Lysakerlokket til Frantzebråtveien hvor syklister kommer i høy fart kombinert med krappe kurver. Andre konfliktpunkter er over Lysakerlokket hvor sykkeltrase går gjennom oppholdssoner for myke trafikanter og på østenden av lokket hvor gående krysser sykkeltraseen.

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

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



Figur 1-11: Dagens sykkeltilbud på Lysaker.

Dagens gang/- sykkelvegforbindelse mellom Oslo og Fornebu går på sørsiden av E18 via Fornebuveien eller Fridtjof Nansens vei med forbindelse til Lysaker torg eller Strandveien. Sistnevnte traseer har uheldige stigningsforhold, er smal, går i blandet trafikk og har flere konfliktpunkter med bil

ved utkjøring fra eiendommer, og konflikt med gående. Sykkellruten ligger isolert til og kan på kveldstid oppleves som utrygg med manglende sosial kontroll.

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

Lysaker for kjørende

En god del areal på Lysaker tas i dag opp av veger, vegkryss og overflateparkering. På grunn av fremføringen av E18 og jernbanen, og at Lysakerelva går gjennom området er dagens lokalvegnett komplekst med flere felt og rundkjøringer som kobler lokalveger og ramper mot E18. Lokalvegssystemet ligger stedvis i tunnel. Til sammen medfører dette at det kan være vanskelig å forstå vegsystemet for trafikanter som ikke er kjent i området. Myke trafikanter har lav prioritet, se avsnitt foran. Lokalvegforbindelse mellom Lysaker og Fornebu skjer via Fornebukysset i felt langs E18.

E18 fungerer både som gjennomfartsveg og lokalveg innad i Bærum og Oslo og preges i dag av mye trafikk som tidvis skaper store køer. ÅDT forbi Lysaker var i 2016 i underkant av 80 000 kjøretøy per døgn. Det er i dag gjennomgående tre felt i vestgående retning og to felt pluss ett kollektivfelt i østgående retning. Fartsgrensen er 80 km/t. Det er flere av- og påkjøringsfelt med korte avstander, noen delvis inne i lodd.



Figur 1-12: Eksempel på dagens lokalvegssystem; Vollsveien på Lysakerlokket.

Støy og luft

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

1.3 Planstatus og andre rammebetingelser

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

I dette kapittelet vises det til statlige bestemmelser og retningslinjer som planarbeidet må forholde seg til, regionale planer og kommunale planer og føringer. Pågående planarbeid som planen må ta hensyn til, og gjeldende regulering av området er også listet opp.

1.3.1 Statlige bestemmelser og retningslinjer

Prop. 38 S (2019-2020) Utbygging og finansiering av E18 Lysaker-Ramstadsletta i Akershus
Vedtaket angir at det skal bygges en kollektivterminal på Lysaker innenfor rammen av 700 mill. 2020-kr inkl. mva.

Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP)

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk. E18 gjennom Vestkorridoren er i NTP for perioden 2022-2033 prioritert for oppstart av utbygging på strekningen Lysaker – Ramstadsletta.

Hovedmålene for transportsektoren er (Meld. St. 20 (2020-2021)):

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

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

Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)

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

Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven)

Formålet med loven er å sikre en samfunnsmessig forsvarlig bruk og forvaltning av vassdrag og grunnvann. Lovens aktsomhetsplikt innebærer at vassdragstiltak skal planlegges og gjennomføres slik at de er til minst mulig skade eller ulempe for allmenheten og private interesser. Forskrift om rammer for vannforvaltningen har hjemmel i denne lov. I vannressursloven § 7 heter det at «*utbygging og annen grunnutnytting bør fortrinnsvis skje slik at nedbøren fortsatt kan få avløp gjennom infiltrasjon i grunnen. Vassdragsmyndigheten kan gi pålegg om tiltak som vil gi bedre infiltrasjon i grunnen, dersom dette kan gjennomføres uten urimelige kostnader*».

Videre er vannressurslovens § 11 om kantvegetasjon relevant for tiltak i eller langs Lysakerelva.

Forskrift om rammer for vannforvaltningen (vannforskriften)

Formålet med forskriften er å gi rammer for fastsettelse av miljømål som skal sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannforekomstene, i henhold til EUs vanndirektiv. Forskriften skal sikre at det utarbeides og vedtas regionale forvaltningsplaner med tilhørende tiltaksprogrammer med den hensikt å oppfylle miljømålene, og sørge for at det fremskaffes nødvendig kunnskapsgrunnlag for dette arbeidet. Vannforskriften skal vurderes der et tiltak behandles etter sektorlovverk eller planer etter plan- og bygningsloven som kan påvirke miljøtilstanden i en vannforekomst.

Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for vernede vassdrag gjelder for Lysakerelva som er et varig vernet vassdrag. Retningslinjene skal legges til grunn for planlegging etter plan- og bygningsloven i kommuner, fylkeskommuner og statlige myndigheter. Retningslinjene gjelder vassdragsbeltet, dvs. hovedelver, sideelver, større bekker, sjøer og tjern og et område på inntil 100 meters bredde langs sidene av disse. I tillegg gjelder RPR for andre deler av nedbørfeltet som det er faglig dokumentert at har betydning for vassdragets verneverdi.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Formålet med retningslinjen er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)

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

Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene

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

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

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

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

Retningslinjen er statlige føringer for å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen. Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen, jfr. forbudet mot tiltak i 100-metersbeltet langs sjøen i § 1-8 i plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71. Det skal gjennomføres en sterkere geografisk differensiering, der vernet gjøres strengest i sentrale områder der presset på arealene er stort.

Veileder, nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging etter plan- og bygningsloven (2020)

Dokumentet er en veileder for god og effektiv samhandling mellom Bane NOR, kommunene som planmyndighet og andre aktører i arealplanleggingen. Veilederen tar for seg de nasjonale og vesentlige regionale jernbaneinteresser i arealplanleggingen. Hvordan Bane NOR og kommunene kan samarbeide om planløsningen på en effektiv måte når nasjonale jernbaneinteresser blir berørt. Hvilke situasjoner Bane NOR kan bli nødt til å fremme innsigelse eller ta i bruk andre virkemidler for å sikre at nasjonale jernbaneinteresser blir ivaretatt.

Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv (mars 2021)

Tiltaksplanen for Oslofjorden viser regjeringens viktigste prioriteringer for Oslofjorden, i første omgang frem mot 2026. Målet er at fjorden skal oppnå god miljøtilstand, at viktige naturverdier skal restaureres, at et aktivt friluftsliv skal fremmes og at naturmangfoldet i fjorden skal ivaretas.

Universell utforming i planlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2021)

Veilederens formål er å rette oppmerksomheten mot og øke bevisstheten om hvordan planlegging kan bidra til et universelt utformet samfunn. Det vises også eksempler på hvordan hensynet til universell utforming er ivaretatt i ulike plantyper.

1.3.2 Regionale planer

Konseptvalgutredning Oslo-Navet (KVU Oslo-Navet)

Konseptvalgutredningen er et felles arbeid Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter AS har utført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Den ser på hvordan det kollektive transportsystemet i hovedstadsområdet må utvikles frem mot 2030 og 2060 for å klare å ta veksten i persontrafikken med kollektivtransport, gåing og sykling. Etatenes anbefaling er å utvikle et kollektivnettverk med nye reiseforbindelser, hyppige avganger og god kapasitet. KVU Oslo-Navet legger til grunn at Lysaker blir et regionalt kollektivknutepunkt der reisende fra regionen og forstedene møter byens kollektivtilbud med forbindelser både til sentrum, indre by og på tvers. Lysaker vil være regionens viktigste omstigningsknutepunkt i vest, kalt Byport vest. Flere reisende som skal bytte fra buss til bane, gir behov for et kompakt knutepunkt med flere termineringsplasser for regionbussene som vil ha Lysaker som endeholdeplass. KVU'en foreslår å utvide Lysaker stasjon med tre nye jernbanespor og lengre plattformer på nordsiden av Lysaker stasjon i prosjektet *Ny rikstunnel* (tidligere *Ny togstasjon Oslo*). Ny rikstunnel er ikke avsatt i en formell plan. Status er at prosjektet er meldt inn til NTP (Nasjonal transportplan) og avventer videre avklaring der. Avklaring av NTP-prosessen ventes å foreligge vår/sommer 2024. En sporutvidelse nord for dagens stasjon vil medføre behov for senkning av Lilleakerveien og Elveveien bru.

Store statlige investeringer skal kvalitetssikres (KS1 og KS2). Kvalitetssikringsrapport (KS1) for KVU Oslo-Navet ble ferdigstilt mai 2017.

Revidert avtale for Oslopakke 3 (2017-2036) fra 5. juni 2016 og tilleggsavtale av 13. juni 2017

Oslo kommune og Viken fylkeskommune ble 29.04.2022 enige om ny tilleggsavtale til Oslopakke 3. Den reviderte Oslopakke 3-avtalen, skal endelig godkjennes av Bystyret i Oslo og fylkestinget i Viken.

Oslopakke 3 er en overordnet plan for utbygging og finansiering av veger og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Finansieringen av Oslopakke 3 skjer gjennom bompenger og bevilgninger fra staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. E18 Vestkorridoren er ansett som et av de sentrale prosjektene i Oslopakke 3.

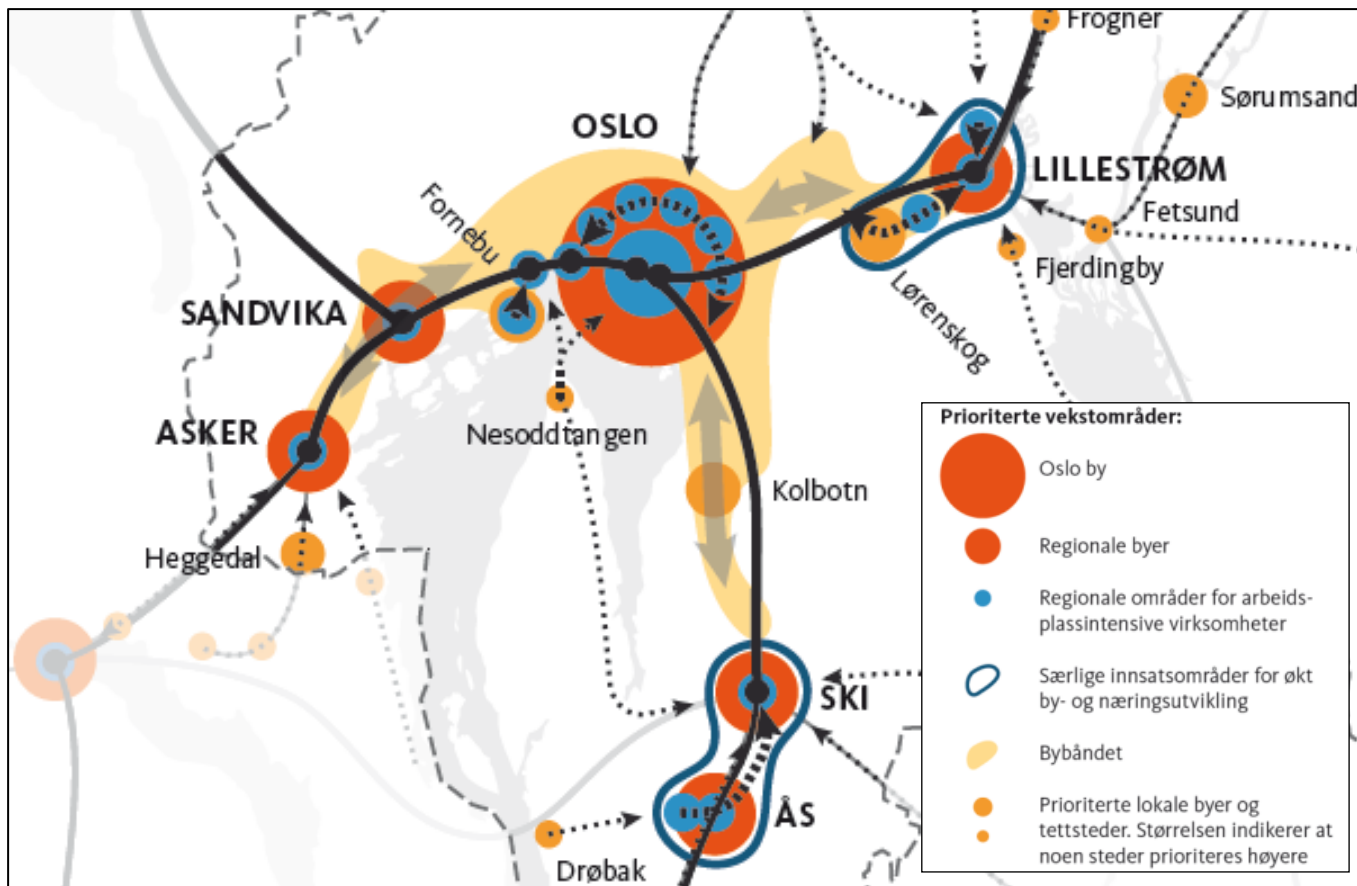
Mål for Oslopakke 3 er:

- God framkommelighet, prioritere kollektiv-, nærings- og g/s-trafikk
- Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, gåing og sykling
- Sikkert og universelt utformet transportsystem
- Attraktivt kollektivtilbud
- Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds-kvalitet

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

Mål for planen er at Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa, at utbyggingsmønsteret skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport. I tillegg skal klimautslippene halveres innen 2030. Det er en målsetning at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gang- og sykkel. Planen omtaler

også at det skal legges til rette for en effektiv utnyttelse av arealer i «bybåndet» som har god kollektivdekning og er de områdene i byggesonen der arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres. Lysaker er et slikt område.



Figur 1-13: Utsnitt av kart over prioriterte vekstområder i Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (2015)

Byvekstavtale for Osloområdet (2019-2029)

Bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen er reforhandlet til en felles byvekstavtale, basert på NTP 2018-2029, revidert Oslopakke 3 for 2017-2036 og Regional plan for areal og transport. Avtalen er inngått mellom Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune, Bærum kommune, Viken fylkeskommune, Lillestrøm kommune og Nordre Follo kommune.

Det overordnede målet for byvekstavtalen er nullvekstmålet, det vil si at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Byvekstavtalen skal bidra til å oppnå reduksjon i klimagassutslippene i tråd med nasjonale og lokale mål

Ruters strategiske plan M2016

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

Regional vannforvaltningsplan for vannregion Innlandet og Viken 2022-2027

Planen presenterer hvordan vannmiljøet og vannressursene i vannregionen skal forvaltes i et langsiktig perspektiv, slik at vi oppfyller målet om god økologisk og kjemisk tilstand i tråd med vannforskriften. Planen fastsetter miljømål for alle vannforekomstene i vannregionen. Alle myndigheter plikter å legge denne planen til grunn for sin saksbehandling, slik at målene nås.

1.3.3 Kommunale planer og føringer

Felles for Bærum og Oslo kommune

Lysakerbyen. Veiledende plan for offentlige rom (VPOR), vedtatt 6. februar 2019 i Bærum kommune og 19. juni 2019 i Oslo kommune

VPOR Lysakerbyen er retningsgivende for arealer i begge kommuner og gir et felles overordnet grunnlag for å utvikle området som by, lokalsenter og knutepunkt.

VPOR er sett i sammenheng med fremtidig arealutvikling for å avdekke fremtidige behov for offentlige rom. Høyere arealutnyttelse, en mer differensiert arealbruk og større andel boliger legges til grunn for videre byutvikling. I tillegg skal lav parkeringsdekning bidra til en fremtidsrettet areal- og transportutvikling. Hovedelementene i plangrepet som anses særlig relevant for Lysaker kollektivterminal med omkringliggende områder er:

- Lysakerelva er blågrønn rekreativ hovedåre gjennom området, tett på bystrukturen. Nye broer og sammenhengende turstier binder området sammen. Parker og byrom knytter seg til elva.
- En finmasket gate- og byromsstruktur med blandet arealbruk og større andel boliger
- Bymessighet legges til grunn ved utvikling av ny bebyggelse.
- Knutepunktet skal ha høy arealutnyttelse og stor andel arbeidsplasser.
- En sekvens av gater og byrom, en sentrumsstreng med publikumsrettede tilbud, møteplasser og andre målpunkter og attraksjoner danner en urban ryggrad gjennom området.
- Verneverdige bygningsmiljøer langs elva og ved Lilleaker formidler en felles industrihistorie for Lysaker
- Promenade, parker og brygger utvikles videre langs sjøsiden og kobles til kyststien.
- Forbindelser gir gode sammenhenger mot tiliggende områder.
- Utvikling av knutepunktet og E18 legger arealeffektive løsninger til grunn for en mer fotgjengervennlig og bymessig gate- og byromsstruktur. Utforming må bidra til å redusere visuelle og fysiske barrierer, særlig når det gjelder Lysakerelva.
- Nye broer, trapper, ramper og utsiktspunkt er synlige elementer som overvinner høydeforskjeller og barrierer. Anleggene utformes på en attraktiv måte, med høy arkitektonisk kvalitet.

I VPOR er det angitt en tiltaksliste i kapittel 3.7 som er nødvendig for utviklingen innenfor planområdet. Stortingsvedtaket medfører at noen av tiltakene ikke lenger er aktuelle:

- Tiltak 42, bru, heving av E18
- Tiltak 40, bru mot bussterminal. Ikke lenger aktuell siden E18 ikke heves.
- Tiltak 16, sykkelbru over E18 v/ Teleplan. Sykkelbrua ble tatt ut av reguleringsplanen i forbindelse med endring av reguleringsplan for E18 (*Tjernsmyrområdet – del av lokalveinett*). Bakgrunnen for dette var blant annet at hovedsykkelvegen ble flyttet fra nordsiden til sørsiden av E18 på strekningen Stabekklokket- Fornebukrysset.

Kommunedelplan for Lysaker- og Sørkedalsvassdraget, vedtatt i Bærum kommune 18. juni 2014 og Oslo kommune 21. juni 2017

Arbeidet med kommunedelplanen er et resultat av et interkommunalt planarbeid mellom Oslo, Bærum og Ringerike kommuner og er utarbeidet som del av et større arbeid med vassdraget, der også forvaltningsplan og tiltaksprogram etter vannforvaltningsforskriften inngår. Nedre del av Lysakerelva er vist som naturområde og kombinert naturområde og friluftsliv. Det er vist fremtidig turveg vest for Lysakerelva. De deler av planen som berører Marka ble stadfestet i KMD 5. september 2018.

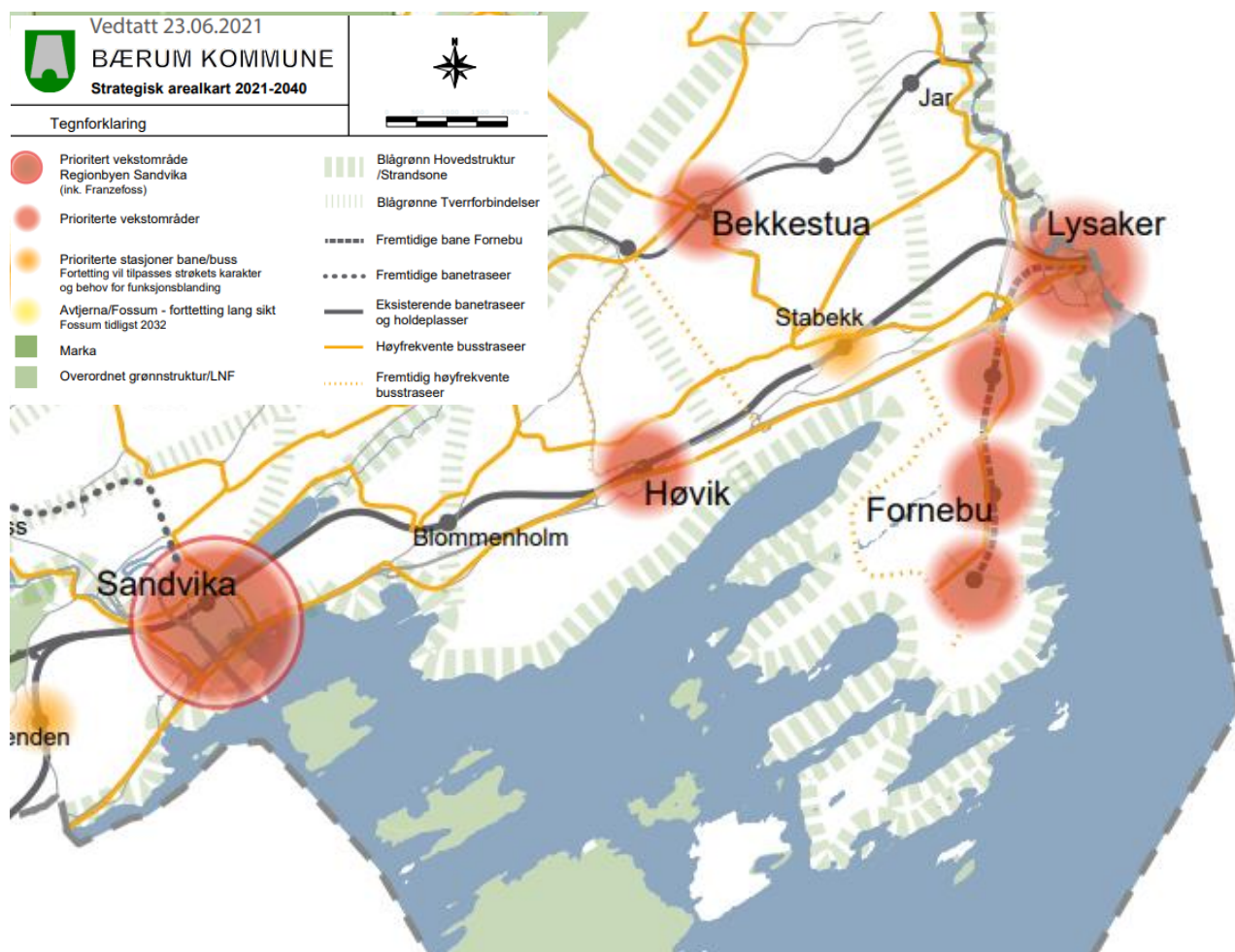
Bærum kommune

Kommuneplan Bærum 2021-2040, samfunnsdel og arealstrategi vedtatt 23. juni 2021.

Kommuneplanens arealdel 2022-2042 vedtatt 21. juni 2023.

Kommuneplan for Bærum vektlegger at Bærum må bygge på en utbyggingsstrategi som er bærekraftig for miljø, klima og økonomi. Kommuneplanens arealdel følger opp vedtatt arealstrategi ved at det legges til rette for ny boligbygging ved fortetting i hovedutbyggingsretningene og i områder ved sentre og kollektivknutepunkter langs banetraseene. Lysakerområdet og Fornebu er prioritert først i utbyggingsrekkefølgen av områder, og er avmerket som senterområde i plankartet og definert som bysenter i bestemmelsene, omkranset av næringsformål. «Teleplanområdet» binder Fornebu sammen med Lysaker. Det er utarbeidet en vekstgrense rundt Fornebu/Lysaker. Den legges opp til en vekst på 40 % av bolig og næring. Innenfor vekstgrensen på Fornebu/Lysaker skal det bygges 5400 boliger på Fornebu og 1000 boliger på Granfoss/Lysaker/Teleplan. Det legges opp til en økning av næring på 102000 m2 og 34000 m2 tilsvarende 5100/1700 arbeidsplasser. Tallene er en økning i forhold til det som foreligger innenfor vekstgrensen i dag. Utviklingen er sett i et perspektiv på 20 år.

I arealdelen er det for Lysaker krav om felles planlegging før utbygging tillates (hensynssone H810). Bærum kommune har i samarbeid med Plan- og bygningsetaten utarbeidet en kommuneovergripende veiledende plan for offentlige rom på Lysaker (VPOR). Planen definerer Lysakers offentlig gate- og byromsstruktur. Bærum kommune vurderer at hensynene en områderegulering er ment å sikre, langt på vei sikres gjennom VPOR, gjennomført mulighetsstudie og etablert samarbeid om regulering av Lysaker kollektivterminal.



Figur 1-14: Utsnitt av Strategisk arealkart for Bærum.

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Bærum kommune 2010-2020 – vedtatt 24.mars 2010

Planens hovedmål er bevaring av kulturhistoriske, arkitektoniske og miljømessige verdier som et ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Planen skal gjenspeile særpreget og mangfoldet ved Bærums kulturminner, kulturmiljøer og lokalområdenes identitet.

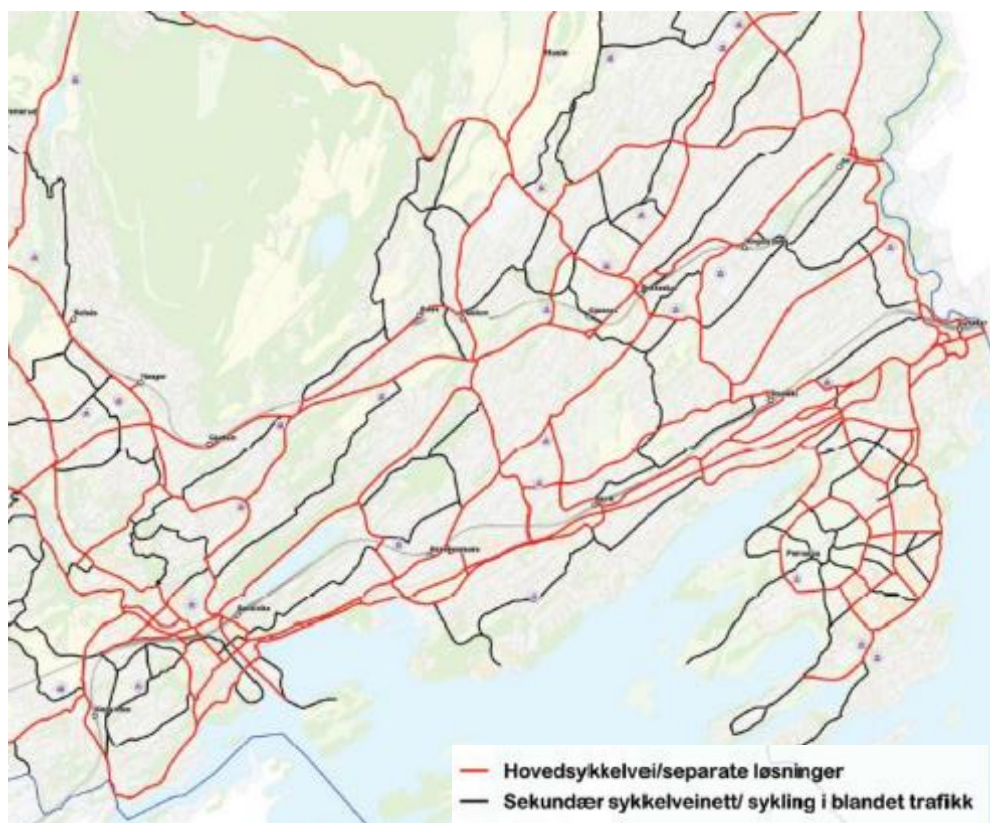
Skybruddsplanen. Strategi for overvannshåndtering i Bærum kommune – vedtatt november 2017

Skybruddsplanen kartlegger utfordringer ved store nedbørsmengder og øker bevisstheten rundt hvilke veier vannet vil velge. Kartleggingen peker på en rekke utfordringer og at det må utarbeides en plan for hvordan disse utfordringene kan løses.

Sykelstrategi for Bærum kommune med plan for sykkelveinettet 2018–2030, vedtatt 6. mars 2019

Sykelstrategien definerer ambisjon og målsettinger for sykkelbruken i Bærum kommune. Strategien oppgir ambisjonen om at «Det er attraktivt å sykle for alle i Bærum!». Hovedmålet i forslag til sykkelstrategi er å øke andelen som sykler til 7% innen 2025 og 20% innen 2030. Videre oppgis følgende stikkord som satsningsområder for sykkel; trygt, raskt, prioritert, naturlig og markedsføring. Strategien er overordnet og skal etter planen legges til grunn for all arealplanlegging i Bærum, for å kunne nå klimamålene som er satt innen 2030.

Planen for sykkelvegnettet legger opp til et hovedsykkelvegnett og et sekundærsykkelvegnett, hvor det angis hvilke standardiserte løsninger som bør brukes innenfor disse kategoriene. Innenfor hovedsykkelvegnettet anbefales separate løsninger for syklistene (sykkelfelt eller sykkelveg med fortau) eller ved lite motorisert trafikk; sykkelgater.



Figur 1-15: Utsnitt Plan for sykkelveinettet i Bærum 2018-2030

Handlingsplan for sykkel 2018- 2021 vedtatt av Bærum kommune MIK-utvalg 14. desember 2017

Tilrettelegging for sykkel i Bærum kommune med fokus på hva som må til for å øke sykkelandelen. Forslag om tre standardiserte løsninger langs hovedsykkelvegnettet: sykkelfelt, sykkelveg med fortau, sykkel i gate.

Temaplan fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv Bærum kommune 2019-2022, vedtatt 18. september 2018

Planen inneholder fakta om befolkningens aktivitet og deltakelse i friluftslivet, og inneholder flere konkrete og målbare målsettinger om en aktiv hverdag for befolkningen i Bærum.

Klimastrategi 2030 Bærum kommune, vedtatt 23. juni 2021

De overordnede forslag til klimamålene er at Bærum som en klimaklok kommune skal redusere utslipp av klimagasser i Bærum med 55-60 prosent innen 2030. Bærum skal etableres som en foregangskommune innen sirkulærøkonomi og i 2030 er Bærums klimafotavtrykk redusert. Bærum skal bidra til langsiktig karbonlagring i naturområder, og i 2027 er Fornebu etablert som et nullutslippsområde.

Hovedplan Vannforsyning, avløp og vannmiljø 2017-2020 – vedtatt januar 2017

Hovedplanen dekker hele tjenesteområdet sin virksomhet, med vannforsyningen fra kilde til abonnent, avløpssystemet med spennet fra spredt bebyggelse via kommunalt ledningsnett til avløpsrenseanlegg og vannmiljøet i våre vassdrag og fjorden.

Masseforvaltningsplan Bærum kommune – vedtatt i kommunestyret 31. januar 2018

Flere store samferdselsprosjekter i kommunen og kommunens nærområder medfører store mengder stein- og jordressurser som vil kunne bli gjort tilgjengelig for alternativ bruk i lokalmiljøet. Aktuelle mottak- og utfyllingsområder i kommunen vurderes, dvs. områder som senere kan utnyttes til bolig- eller natur- og friluftsområder.

Det forventes lite masseoverskudd i planen med nytt kollektivknutepunkt på Lysaker.

Kommunedelplan 3 Fornebu (KDP3), vedtatt 27. mars 2019

Planen skal legge til rette for økt utnytting og bymessig utvikling av Fornebu. Fornebu skal utvikles til et levende og attraktivt byområde, med et mangfold av boliger, tjenester, næringsliv, rekreasjons- og kulturtilbud. Planen legger opp til at Fornebuområdet fortsatt skal være en motor i regional og nasjonal næringsutvikling. KDP3 legger opp til økt utnyttelse ut fra en klimaklok retning. For å oppnå høyere utnyttelse samtidig som det er ønsket om å skape det gode byliv på Fornebu, er det en forutsetning at Fornebubanen og E18 med «Vestre Lenke» kommer, for å kunne dekke opp behovet for framtidig transportbehov til/fra Fornebu.

Teleplan-området Oksenøyveien nord og Fornebuveien 35 – sak 17/1190

Området er ikke del av KDP 3, men funksjonelt binder området Fornebu sammen med Lysaker. En av nedgangene til Fornebubanen inngår i området. Planprogram for Teleplanområdet ble fastsatt av planutvalget den 19. september 2019. Teleplanbyen er delt inn i tre reguleringsplaner:

- Fornebuveien 31 mfl. (Teleplanbyen Øst) – sak 21/4949
- Fornebuveien 37 mfl. (Teleplanbyen Vest) – sak 19/24996
- Magnus Poulssons vei 7 mfl. (Arcanum) – sak 19/19276

Kommunestyret vedtok den 21. juni 2023 de tre planforslagene.

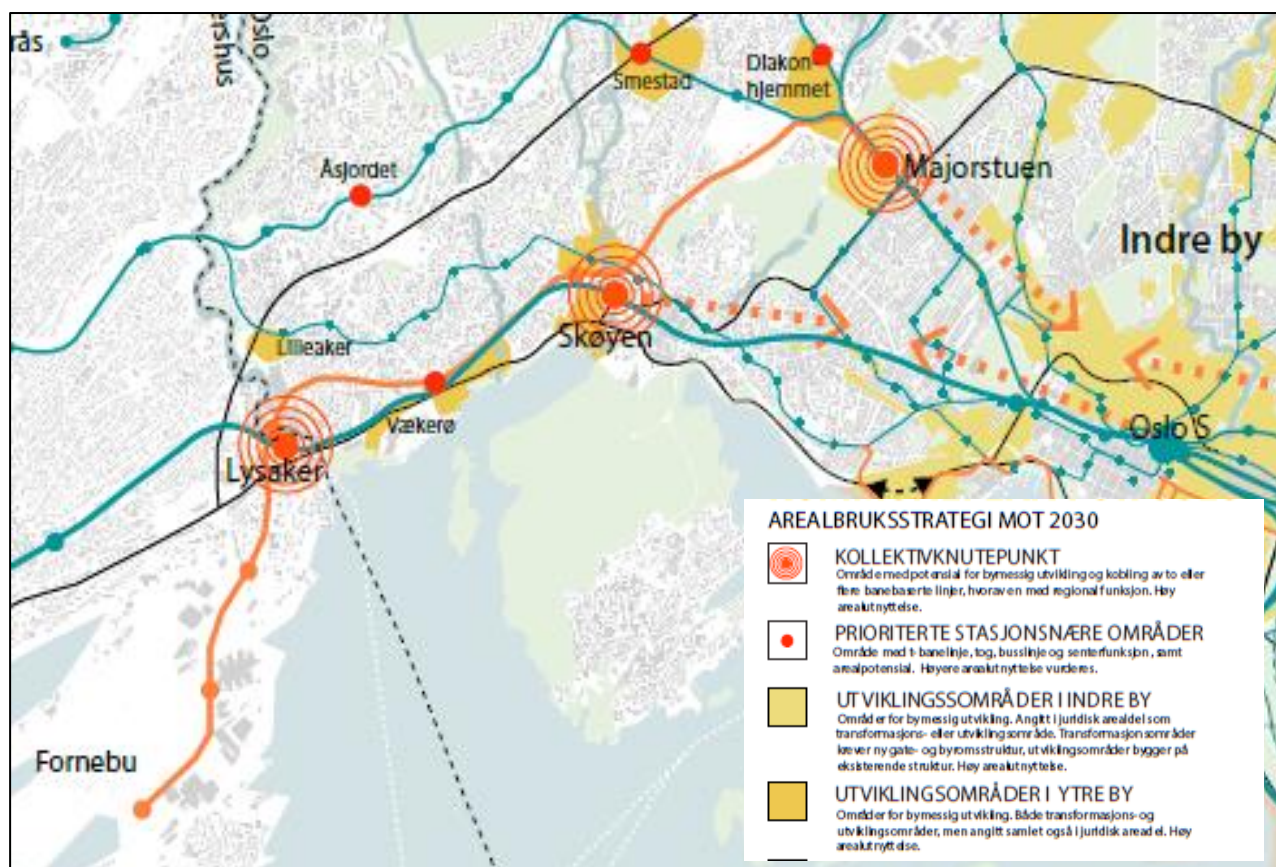
Oslo kommune

Kommuneplan for Oslo 2018 «Vår by, vår framtid», samfunnsdel med byutviklingsstrategi mot 2040, vedtatt 30. januar, 2019. Arealdel vedtatt 23. september 2015. Arealdelen revideres, og høringsperioden er fra 22.06.2023 til 22.12.2023.

Inntil ny arealdel er vedtatt, gjelder arealdelen fra 2015, men føringer fra kommuneplanens samfunnsdel 2018 går foran i saksbehandlingen. Kommuneplan bygger på en byutviklingsstrategi som i stor grad viderefører planlagt og pågående utvikling, og skal sikre en bærekraftig regional vekst. Lysaker er definert som et utviklingsområde og kollektivknutepunkt med potensial for bymessig utvikling og kobling av to eller flere banebaserte linjer. Høy arealutnyttelse legges til grunn.

I kommuneplanens arealdel for Oslo (2015) er Lysaker markert som et eksisterende knutepunkt og omfattes av hensynssone for krav om felles planlegging (områderegulering) (H810-1 Lysaker/Vækerø/Skøyen), der det skal foreligge godkjent områderegulering før utbygging tillates.

Plan- og bygningsetaten har i samarbeid med Bærum kommune utarbeidet en kommuneovergripende veiledende plan for offentlige rom på Lysaker (VPOR). Planen definerer Lysakers offentlig gate- og byromsstruktur. Plan- og bygningsetaten vurderer at hensynene en områderegulering er ment å sikre, langt på vei sikres gjennom VPOR, gjennomført mulighetsstudie og etablert samarbeid om regulering av Lysaker kollektivterminal.



Figur 1-16: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel for Oslo kommune (2015)

Kommunedelplan for torg og møteplasser, Oslo kommune 2009

Planen angir krav til etablering av torg og møteplasser i forbindelse med byutvikling på Lysaker. Tilliggende boligområder har underdekning av torg og møteplasser. Overordnede torg/plasser i området er Lysakerelva med tursti og Sollerudstranda. Prioriteringer i Lysaker-området er tilknytning til Sollerudstranda og gang/sykkelvei langs Lysakerelva, realisering av et bymessig torg/plass,

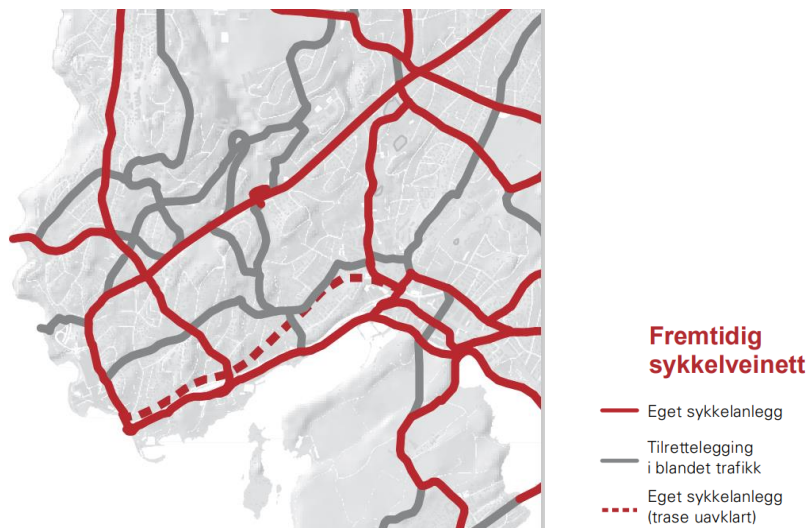
kyststien, sammenhengende forbindelse fra sjøen langs Lysakerelva og fjerne barrierevirkningen fra E18 og jernbanen.

Oslos sykkelstrategi 2015-2025 (vedtatt i Oslo bystyret 29.april 2015)

Oslo skal bli en sykkelby for alle. Det er et mål om en økt sykkelandel til 25 % av transporten i Oslo. Strategien sier noe om tilgjengelighet, fremkommelighet og trafikksikkerhet, og at Oslo skal oppleves som en trygg og god sykkelby for syklister i alle aldre.

Plan for sykkelveinettet i Oslo, vedtatt i bystyret 23. mai 2018

Dokumentet inneholder forslag til sykkelvegnett i Oslo. Sykkelvegnettet er de rutene som vurderes som mest attraktive eller har størst potensial for sykkeltrafikk basert på dagens trafikk og bystruktur.



Figur 1-17: Utsnitt plan for sykkelveinettet i Oslo

Klimastrategi for Oslo mot 2030, vedtatt av bystyret 6. mai 2020

Oslo har som mål å redusere klimagassutslippene med 95 prosent innen 2030. Samtidig skal Oslo bli klimarobust for å i størst mulig grad tåle uønskede konsekvenser av klimaendringene. Klimastrategien består av fem overordnede klimamål og 16 satsingsområder som til sammen viser hvordan klimautfordringene skal takles.

Byøkologisk program 2011-2026, vedtatt 23. mars 2011

Har som visjon at Oslo skal være et bærekraftig bysamfunn der alle har rett til ren luft, rent vann og tilgang til gode friområder.

Strategi for overvannshåndtering i Oslo 2013-2030

Formålet med strategien er å sikre bedre helhet i overvannshåndteringen gjennom felles mål. Oslo kommune skal sikre at klimaendringene og miljøet ivaretas samtidig som løsningene skal gi byen en merverdi.

Gatenormal for Oslo (Bymiljøetaten, 2020)

Gatenormalen skal brukes ved bygging av kommunale veger i Oslo. Normalen viser ønsket utforming av gater i nye byutviklingsområder. I eksisterende gatestruktur gjelder også normalen, men det vil i noen tilfeller være behov for kompromisser og fravik fra normalen på grunn av at det er begrenset areal til gatefunksjoner. Normalen viser krav og prinsipper for gateutforming, og er et verktøy som skal brukes i alle faser: utredning, detaljprosjektering, bygging, drift og vedlikehold av kommunes gater.

Fornebubanen (Lilleaker) - Tverrslag Lilleaker. Vedtatt i Byutviklingskomiteen 03. november 2021, (saksnr. 201913318)

Reguleringsendring for Fornebubanen som gjelder tilrettelegging for tverrslag på Lilleaker som skal brukes til uttransport av tunnelmasser, kompletterende tunnelarbeider og påfølgende entrepriser med bygging av Lysaker og Vækerø stasjoner. Det er også foretatt endringer i reguleringsbestemmelsene, blant annet knyttet til anleggsarbeider og etablering av midlertidig brukonstruksjon over Lysakerelva.

Fornebubanen Lysaker – Majorstuen - fastsatt planprogram 10. juli 2014 (saksnr. 201112624).
Planprogram for T-bane med tilhørende anlegg, byutvikling på Majorstuen samt regulering av E18 med tilliggende arealer for byutvikling Lysaker-Skøyen. Deler av planområdet for Lysaker kollektivterminal ligger innenfor planområdet angitt i planprogrammet for Fornebubanen Lysaker-Majorstuen.

1.3.4 Pågående planarbeid

Områderegulering Skøyen

Områdereguleringen for Skøyen foreslår en byutvikling av dagens båtopplagstomt på Sjølyst/Karenslyst. Det er i planprogrammet for Fornebubanen Lysaker – Majorstuen med tilliggende arealer for byutvikling Lysaker – Skøyen fastsatt at dagens kapasitet i planområdet (Fjordbyen vest) hva gjelder båtplasser og båtopplag som et minimum skal opprettholdes. Dette innebærer i tilfelle at dagens opplagsplasser på land, samt en del båtplasser i sjøen, må flyttes innenfor området Skøyen – Lysaker. Områderegulering Skøyen var på høring sommeren 2017. Et bearbeidet forslag til områderegulering var på høring vinteren 2020. På bakgrunn av innkomne merknader ble planforslaget endret for enkelte områder, og planforslaget var på begrenset høring februar 2021. Reguleringsplanen ble oversendt til politisk behandling april 2021.

E18 mellom Drammensveien og Franzebråtveien – sykkelvei med fortau – saksnr. 202108110

Statens vegvesen ønsker å oppgradere eksisterende gang- og sykkelveg mellom Drammensveien og Franzebråtveien til sykkelveg med fortau. Strekningen er en del av sykkelrute E18, som er en prioritert rute og del av nasjonal sykkelrute 1. Oppstartsmøte med PBE ble avholdt 3. juni 2022. Plan- og bygningsetaten konkluderte i område- og prosessavklaringen til oppstartsmøtet at planforslaget utløser krav til konsekvensutredning. Planområdet grenser til med planområdet for Lysaker kollektivterminal. For beskrivelse av grensesnitt mellom prosjektene vises det til kapittel 2.4.10.

Lilleakerbyen – detaljregulering med konsekvensutredning – saksnr. 201804032

Forslagsstiller Mustad Eiendom AS ønsker i planforslaget å tilrettelegge for en transformasjon av Lilleaker/Lysaker fra et monofunksjonelt område med kontor og kjøpesenter til et flerfunksjonelt område med bolig, park, torg, forretning, bevertning og kontor. Planforslaget innebærer bl.a. høyhus, bevaring av noe eksisterende bebyggelse og en breddeutvidelse av Lilleakerveien. Med unntak av Lilleakerveien vil gatene nærmest Lysaker kollektivknutepunkt opparbeides som gatetun tilrettelagt for myke trafikanter.

Planforslaget var til offentlig ettersyn i perioden 1. august til 12. september 2022. Flere høringsinstanser ble gitt utsatt høringsfrist. Merknadsbehandling pågår.

For beskrivelse av grensesnitt mellom Lilleakerbyen og Lysaker kollektivterminal vises det til kapittel 2.4.10.

Reguleringsplan for E18-korridoren Lysaker – Ramstadsletta planID 2014012

Som følge av stortingsvedtaket den 19. juni 2020 og optimaliseringer i byggefasen, pågår det, eller planlegges det igangsatt, flere endringer av vedtatt reguleringsplan. De fleste av disse endringene ligger øst for planområdet for Lysaker kollektivterminal. Innenfor planområdet for kollektivterminalen inngår regulering av hovedsykkelvegen mellom Fornebukrysset og Lysakerlokket. For beskrivelse av grensesnitt mellom hovedsykkelvegen gjennom Lysaker og Lysaker kollektivterminal vises det til kapittel 2.4.10. Se også beskrivelse av en fremtidig omregulering av bussvegen i kap. 2.4.10.

Revisjon av Småhusplanen (saksnr. 202102096)

Oslo skal revidere gjeldende reguleringsplan for småhusområder i Oslos ytre by (S-4220), også kalt «småhusplanen». Når revidert småhusplan er vedtatt av bystyret, vil den gi nye juridisk bindende føringer og rammer for byggesaksbehandling i områdene der planen gjelder. Boligområdene innenfor planområdet i Oslo omfattes av småhusplanen. Forslag til revisjon av småhusplanen var på høring og offentlig ettersyn våren 2022. Planforslaget er under bearbeiding før det kan sendes til politisk behandling.

Fornebubanen (Vækerø) – Vækerø stasjon (saksnr. 202008963)

Hensikten med planen er å forbedre regulert løsning for Fornebubanen. Endringene skal føre til reduserte byggekostnader og sikre fremdriften i anleggsperioden. Banetraséen justeres på hele strekningen mellom Lysaker og Majorstuen i fire separate planforslag. Med dette planforslaget, som omfatter en ca. 500m lang strekning ved Vækerø, endres traséens linjeføring og det tilrettelegges for rømningstunnel. I tillegg sikres tilstrekkelige arealer for å kunne gjennomføre tiltaket. Planforslaget er justert noe etter offentlig ettersyn, og ble sendt til politisk behandling oktober 2022.

Kirkehaugsveien 2 og 4 9/177 Bolig og næring, detaljregulering (saksnr. 201805957)

Scandinavian Development AS foreslår å omregulere Kirkehaugsveien 2 og 4 til boligformål. Planforslaget tilrettelegger for ca. 22 boenheter fordelt på rekkehus og leiligheter, samt noe næringsareal mot Lilleakerveien. I tillegg foreslås det en trapp mellom Kirkehaugsveien og Lilleakerveien. Deler av skrenten mot Lilleakerveien bevares. Boligene får adkomst fra Kirkehaugsveien til P-kjeller. Næringsarealet mot Lilleakerveien er planlagt med mulighet for adkomst fra Lilleakerveien via stopplomme, alternativt med adkomst fra p-kjeller. Planforslaget er under bearbeiding etter høring og offentlig ettersyn.

Veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL) for Lysakerbyen

Bymiljøetaten og avløpsetaten jobber med en VPKL (veiledende plan for kabler og ledninger) i området, som en oppfølging av veiledende plan for offentlige rom (VPOR Lysakerbyen).

1.3.5 Gjeldende regulering

Planområdet i Bærum kommune omfattes av følgende reguleringsplaner:

- (2014012) E18-korridoren Lysaker-Ramstadsletta med tverrforbindelsen Gjønnnes-Fornebu. Vedtatt KMD 08.09.2017. Områderegulering for E18 mellom Lysaker og Ramstadsletta, ny forbindelse til Fornebu (Vestre lenke) og tverrforbindelse mellom Strand og Gjønnnes.
- (2005002) Nytt dobbeltspor Lysaker – Sandvika. Vedtatt 30.08.2006.
- (1990006) Lysaker bru, nytt lokalvegnett. Vedtatt 27.02.1991. Området er regulert til kjøreveg. Planen er delvis erstattet.
- (1987007) Reguleringsplan for Lysaker sentrum. Vedtatt 23.09.1987. Planen er delvis erstattet av nyere planer, men omfatter i dag kjøreveger i Lysaker.
- (2003012) Reguleringsplan for Lysaker stasjon med omkringingliggende områder. Vedtatt 17.12.2004. Arealer reguleres til jernbaneformål, kollektivanlegg, kjørevei, og gang/sykkelveg. Planen omfatter også kombinerte formål som bolig, forretning og kontor etc.
- (1989013) Lysaker sentrum SO2. Vedtatt 27.02.1991. Reguleringsplan for eksisterende rundkjøringer i Vollsveien og Strandveien. Området er regulert til kjørevei.
- (1974109) Professor Kohts vei v/ Vollsveien/Solliveien. Vedtatt 27.06.1978. Området er regulert til byggeområde for boliger og kontor.
- (1994033) Lysaker Atrium. Vedtatt 29.03.1995. Området er regulert til byggeområde kontor og trafikkområder.
- (1990015) Lysaker sentrum felt S1. Vedtatt 27.01.1991. Planen er delvis erstattet av andre planer. Områder som ikke er erstattet, er regulert til sentrumsområder og trafikkområde.
- (2007020) Lysaker – sykkelveibro. Vedtatt 28.05.2008. I planen reguleres sykkelbru og tilhørende ramper.

- (1992038) Lysaker syd, del av område øst for Strandveien. Vedtatt 27.04.1994. Området reguleres til byggeområder forretning og kontor med tilhørende trafikkområder.
- (1992026) Reguleringsplan for Strandveien 10-12. Vedtatt 19.06.1996. Området reguleres til byggeområde kontor og gang- sykkelveg og fortau.
- (2010009) Fornebubanen – Lysaker – Metrotrase. Vedtatt 17.06.2015. Regulert automatbane i tunnel med restriksjonsområde.
- (2010009) Fornebubanen – Lysaker – Metrotrase. Delområde Lysaker stasjon, Alternativ 2. Vedtatt 27.04.2016.
- (2021011) Lysaker stasjon, Fornebubanen, - detaljregulering. Vedtatt 15.12.2021. Omfatter Fornebu – Lysaker metrotrase (vedtatt 17.6.2015) og Fornebu – Lysaker metrotrase delområde Lysaker stasjon (vedtatt 27.4.2016). Det er utarbeidet ett nytt plankart som fanger opp endringene i begge de to gjeldende planene. Regulert blant annet til samferdselsformål og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitt hovedformål, naturområde i sjø og vassdrag, park, forretning/kontor, stasjons-/terminalbygg.
- (1996032) Tjernsmyrområdet. Vedtatt 28.10.1998. Områdene mot Professor Koths vei reguleres til friområde og spesialområde for naturvern. Arealene mot E18 reguleres til hotell/kontor/industri
- (1986019) Granfosslinjen mellom E18 og Granfoss. Vedtatt 17.06.1987. Planen regulerer Granfosslinjen og deler av Fornebukrysset til offentlige trafikkområder, samt kontorbebyggelse nord for Fornebukrysset.
- (2012019) Strandveien 33-39. Vedtatt 27.08.2014. Regulert til kontor, vegetasjonsskjerm og kjørevei.
- (2002032) Magnus Poulssons vei med omg. Vedtatt 25.04.2007. Regulert til kjørevei og gang-/sykkelvei.
- (2008020) Granfoss Næringspark. Vedtatt 07.12.2011. Regulert til annet kombinert formål.
- (2000022) Lysaker Brygge. Vedtatt 26.09.2001. Regulert til trafikkområde i sjø og vassdrag, kai og blokkbebyggelse
- (1982025) E18/Snarøyveiens nye og gml. trase. Vedtatt 11.09.1984. Planen regulerer deler av Snarøyveien. Arealer inn mot Fornebukrysset reguleres til kontor.
- (1988035) Fornebuveien 7a, 7b, 9, 11, og 13. Vedtatt 17.02.1988. Regulert til kontor (og felles avkjørsel).
- (1968082) Lysakerkrysset m/omgivelser. Vedtatt 13.11.1978. Planen omfatter deler av Fornebukrysset og E18, regulert til vegformål.
- (1982003) Reguleringsplan for et område mellom Drammensveien og Fritjof Nansens vei. Vedtatt 26.06.1984. Planen omfatter arealer inntil E18 som reguleres til kontorbebyggelse. Deler av Fornebuveien og arealer inn mot Fornebukrysset er avsatt til offentlig veggrunn.
- (1976005) Granfos Brug ltd, 40/97, 40/73, Solliv. 11. Vedtatt 26.01.1979. Planen regulerer eiendommer i Bjørnekroken til konsentrert småhusbebyggelse, lekeareal og felles avkjørsel.
- (1987007) Lysaker sentrum. Vedtatt 23.09.1987
- (1979040) Lilløyveien 1, 4, 6, 8 /skogsvingen 9, 11. Vedtatt 07.01.1981
- (1993041) Solliveien 5. Vedtatt 28.03.1995
- (1997006) Området Lagåsen. Vedtatt 25.09.2002. Regulert til frittliggende småhusbebyggelse. Hele planområdet er regulert til spesialområde bevaring.

Planområdet i Oslo kommune omfattes av følgende reguleringsplaner:

- (S-4986) Detaljregulering for Fornebubanen Lysaker – Majorstuen. Vedtatt 30.01.2018. Tilrettelegger for T-bane mellom Lysaker og Majorstuen. T-banen vil i sin helhet ligge under bakken. I nærheten av planområdet skal det etableres stasjoner på Vækerø og på Lysaker nord for dagens jernbanespor.
- (S-4986) Fornebubanen - Reguleringsendring for strekningen Lysaker-Vækerø. Vedtatt i Byutviklingskomiteen 03.11.2021, sak 201913318. Endringen gjelder blant annet tilrettelegging for tverrslag på Lilleaker.

- (S-3195) Reguleringsplan for utvidelse/effektivisering av E18 Drammensveien ut fra Oslo mellom Skøyen og Lysaker. Vedtatt 26.09.1990. Området er regulert til offentlig kjørebane – veigrunn samt kjørefelt.
- (S-3221) Endret regulering for nytt lokalveinett ved Lysaker bru. Vedtatt 06.02.1991. Området er regulert til offentlig trafikkområde og til spesialområde bevaring.
- (V300890) Mindre vesentlig endring av reguleringsplan for rampe og lokalvei på Sollerud mellom Lysakerelva og Vækerøkrysset. Vedtatt 30.08.1990.
- (S-2984) Endret regulering med reguleringsbestemmelser og bebyggelsesplan for 9/1, 8 og 59 Sollerud-Ladehaugen-Frantzebråten. Vedtatt 31.08.1988. Området reguleres bl.a. til spesialområde bevaring, byggeområde for kontor, og friområde.
- (S-4220) Reguleringsplan for småhusområder i Oslos ytre by – småhusplanen. Vedtatt 15.03.2006.
- (S-4121) Drammensbanen. Endret regulering med bestemmelser. Dobbeltspor Asker - Skøyen parsell Lysaker. Vedtatt 15.12.2004. Området reguleres til offentlig trafikkområde, friområde og spesialområde bevaring.
- (V171006) Drammensveien 264 m.fl. Mindre vesentlig reguleringsendring. Vedtatt 17.10.2006. Området reguleres til byggeområde for kontor, friområde og spesialområde bevaring.
- (1384) Mindre vesentlig endring av reguleringsplan for Vækerøkrysset. Vedtatt 12.01.1984.
- (V140592) Mindre vesentlig endring av Sollerudstranda og lokalveinettet på Lysaker. Vedtatt 14.05.1992.
- (31293) Bebyggelsesplan for del av gnr.9 bnr.1-Sollerud. Vedtatt 11.08.1993.
- (S-3040) Regulert felles avkjørsel i Frantzebråtteveien. Vedtatt 15.03.1989.
- (S-2864) Midlertidig reguleringsbestemmelser for deler av Oslos ytre sone. Vedtatt 14.05.1986. Bestemmelser som gjelder for en rekke områder i ytre del av Oslo regulert til bolig og industri.
- (S-4489) Reguleringsplan for Sollerudveien 1 C-F, Lysaker stasjon, som omreguleres til offentlig trafikkområde – jernbane og annet veiareal. Vedtatt 27.01.2010.
- (361711) Ang. utparsellering av gnr.9, bnr.57, Sollerud i Vestre Aker. Vedtatt 19.06.1911. Regulering av Sollerudveien.
- (378911) Ang. forandret regulering av gate 975 på Sollerud, Lysaker. Vedtatt 20.09.1911. Regulering av Kirkehaugsveien.
- (S-2089) Endret reguleringsplan for 9/112 og 179, Sollerudveien 2 og Lilleakerveien 1 som reguleres til byggeområde for boliger. Vedtatt 24.11.1975.
- (S-327) Regulerings- og bebyggelsesplan for Sollerud gnr.9, bnr.112 og 113. Vedtatt 03.12.1947. Reguleres til bolig med tilhørende anlegg.
- (S-3045) Endret reguleringsplan for gnr.9, bnr.81 og 82, Lilleakerveien 5/7 – boliger. Vedtatt 15.03.1989.
- (S-3801) Endret reguleringsplan for Lilleaker syd, gnr/bnr 9/4, 9/5, 9/283, 9/310, 9/513 og 9/528. Vedtatt 21.06.2000. Regulert til offentlig trafikkområde, felles avkjørsel, byggeområde for kontor og bolig, samt friområde-park.
- (S-2900) Endret reguleringsplan for gnr.9, bnr.5 og 310, Lilleakerveien 2 og 4 – byggeområde for kontor og industri. Vedtatt 04.02.1987.
- S_4220 Reguleringsplan for småhusområder i Oslo ytre by (småhusplanen). Vedtatt 15.03.2006. Regulert til boligbebyggelse/småhusbebyggelse
- (S-2089) Sollerudveien 2 og Lilleakerveien 1. Vedtatt 24.11.1975. Regulert til boliger.
- (S-3656) Mustad Eiendom mellom Lysakerelva og Lilleakerveien. Vedtatt 29.04.1998. Regulert til kontor og trafikkområder.
- (S-5058) Ny vannforsyning til Oslo – Huseby vannbehandlingsanlegg. Vedtatt 13.11.2019. Regulert til vannforsyningsanlegg og andre sikringssoner.
- (S-3889) Drammensveien 256-264 – Vækerø. Vedtatt 17.04.2002. Regulert til bla. kontor, park, friområde og turvei.

2 PLAN- OG UTREDNINGSSALTERNATIVER OG BEGRUNNELSE FOR DISSE

Reguleringsplanen for Lysaker kollektivterminal omfatter løsning for ny bussterminal med venteareal for buss og bussholdeplasser, tilhørende gatenett for kjørende, syklende, gående og byrom som blir berørt av tiltaket.

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

2.1 Forutsetninger for ny kollektivterminal – anbefalt hovedgrep

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

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

- Busser til og fra bussterminal kjører på E18 og eksisterende veger, og ikke på egen bussveg slik forutsatt i gjeldende reguleringsplan for E18 Lysaker-Ramstadsletta.
- Plan- og investeringskostnaden for Lysaker kollektivterminal skal ha en maks kostnadsramme på 700 mill 2020-kr, inkl. mva. Heving av E18 slik forutsatt i mulighetsstudien og VPOR er ikke mulig innenfor kostnadsrammen.
- Føringerne i KVU Oslo-Navet knyttet til Lysaker kollektivknutepunkt, herunder etablering av nye jernbanespor med plattform på nordsiden av Lysaker stasjon. Dette prosjektet omtales av Bane NOR som ny rikstunnel (tidligere Ny tog tunnel Oslo). Planen for kollektivterminalen skal ikke være i strid med planene for ny rikstunnel. Se kapittel 1.3.2 for fremdrift og status for ny rikstunnel.
- Anbefalinger i VPOR Lysakerbyen legges til grunn for planarbeidet:
 - o Arealeffektive løsninger legges til grunn.
 - o Lysakerelva er blågrønn rekreativ hovedåre gjennom området. Nye bruer og sammenhengende turstier binder området sammen.
 - o Lokalvegsystemet skal endres til en mer lesbar bystruktur og gateutforming med fortau og fokus på aktive fasader. Lysakerelva skal fremheves og være en del av bystrukturen.
 - o Tiltakets utforming skal bidra til å redusere barrierevirkningene, både visuelt og fysisk, spesielt gjennom stasjonsområdet og til Lysakerelva. Gående og syklende skal prioriteres.
 - o Det skal være god tilkobling mellom hovedsykkelveg, øvrige gang- og sykkelveger og kollektivterminal
- Arealbehov og innhold for buss på terminalen er angitt av Ruter i eget behovsnotat (vedlagt planprogrammet), og gir føringer for planens utforming. Løsningene for kollektivtrafikken skal være sammenhengende på tvers av kommunegrensen:
 - o Det skal etableres snumulighet for busser i tilknytning til terminalen.
 - o Det skal etableres et venteareal hvor busser kan stå for å komme i rute (bussregulering). Venteareal skal ha god tilknytning til terminalen og det skal legges til rette for lading av elbusser. Ruter har angitt behov for 10 reguleringsplasser.

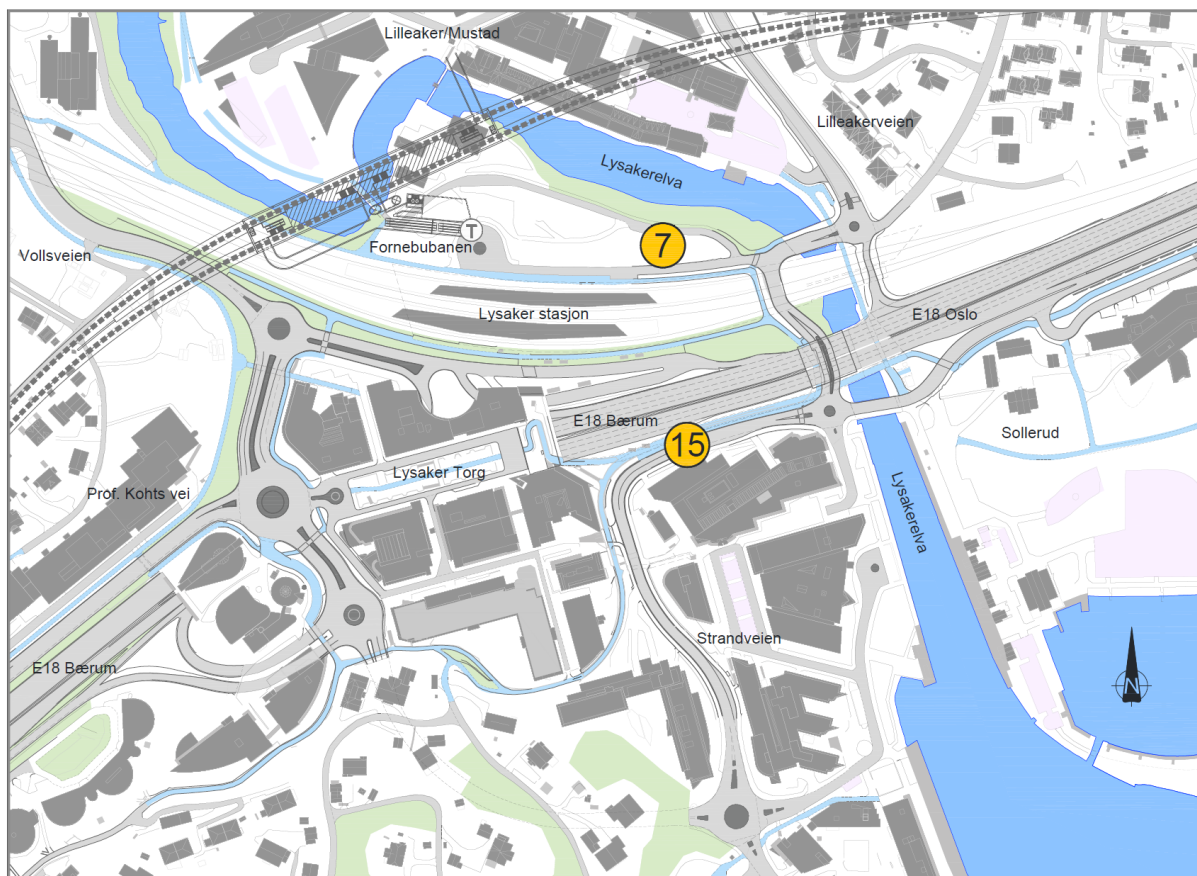
- Minst mulig tomkjøring for regulerende busser og god forutsigbarhet i kjøretid fra regulering til påstigning
 - Det skal være gode overgangsmuligheter mellom de ulike kollektivtilbudene
- I det videre arbeidet skal det undersøkes om det er et potensiale i strømmettet i området for å kunne gi tilstrekkelig elforsyning til lading av elbusser, samt drift av utslippsfri anleggsplass.

2.2 Utredningsalternativer - Alternativer for plassering av reguleringsplasser

Som følge av stortingsvedtaket har det pågått løsningsutvikling for ny kollektivterminal. Prosessen resulterte i forslag til 14 alternative plasseringer av reguleringsplasser. Alternativene, og begrunnelse for hvorfor alternativer er forkastet, er beskrevet i egen silingsrapport, se vedlegg 1.

To utredningsalternativer for plassering av reguleringsplasser er tatt med videre etter høring og offentlig ettersyn av planprogrammet, se også oversikt i Figur 2-1:

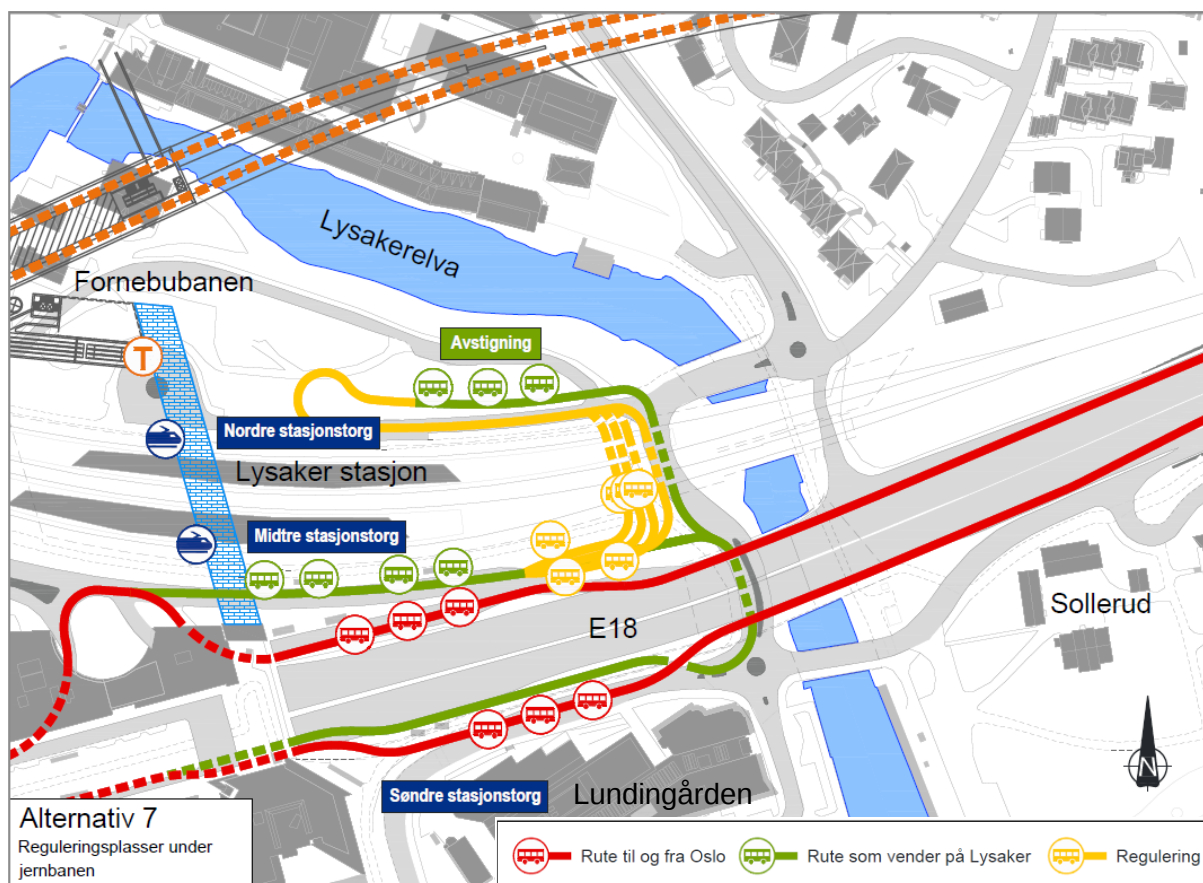
- Utredningsalternativ 7: Reguleringsplasser under og sør for eksisterende jernbane
- Utredningsalternativ 15: Reguleringsplasser i kulvert under Strandveien



Figur 2-1: Oversikt som viser plassering av alternative reguleringsplasser for buss

Videre i dette kapittelet gis en overordnet beskrivelse av utredningsalternativene. Utredningsalternativene skal gi grunnlag for å beslutte hvilket alternativ som skal bli planalternativet. Med planalternativ menes en løsning der det skal utarbeides en reguleringsplan som grunnlag for bygging.

2.2.1 Alternativ 7 – reguleringsplasser under og sør for eksisterende jernbane



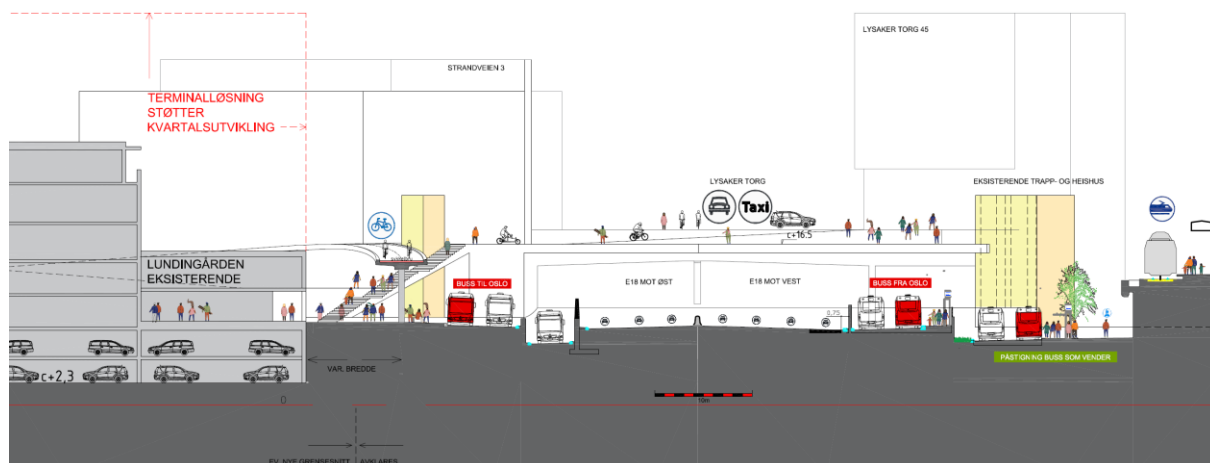
Figur 2-2: Alternativ 7

I alternativ 7 tar busser av fra E18 etter Lysakerlokket via en ny bussrampe. Bussene krysser deretter under E18, og til avstigningsplasser nord for jernbanen. Videre kjører bussene til reguleringsplasser under/sør for eksisterende jernbanebru. Fra reguleringsplassene kjører bussene til påstigningsplassene langs sørsiden av jernbanen som i alternativ 15.

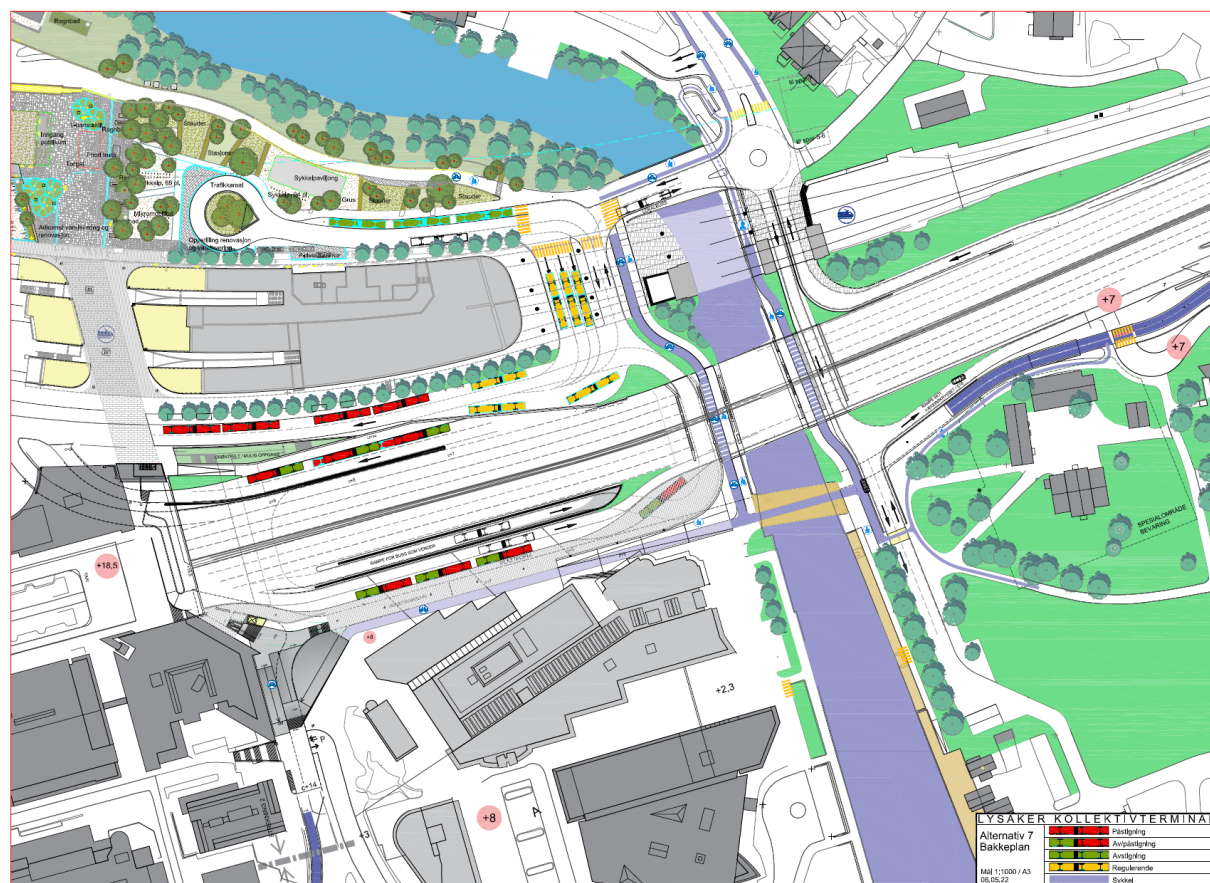
Løsningen innebærer at arealer som er tiltenkt taxi og kiss & ride i illustrasjonsplan for Fornebubanen må flyttes. Øvrige funksjoner vil kunne etableres, i samsvar med landskapsplan for Fornebubanen datert 29.09.2021, se foreløpig utsnitt av bakkeplan for alternativ 7 i Figur 2-4. Tilgjengelighet for taxi, kiss & ride og stasjonsfunksjoner inkl. varelevering må vurderes videre i detaljreguleringen. Det er flere planprosesser i eller nær planområdet med grensesnitt og avhengigheter til planarbeidet for Lysaker kollektivterminal, se nærmere beskrivelse i kapittel 2.4.10 og 0.

Det lages en oppgradert holdeplass sør for E18 og bygulv mellom bussrampen og Lundingården tilsvarende alternativ 15. Bygulvet legges på samme nivå som E18, og skal ha gode forbindelser for gående og syklende mot Lysakerelva. Grensesnittet mellom bygulvet og kvartalstransformasjon i Strandveien 2-8 er ikke avklart, og planene baserer seg på eksisterende bygningsmasse. Ny tverrforbindelse for gående under E18, med kobling til eksisterende hovedakse mellom jernbanen og Lysakerlokket, er ikke vist dette alternativet, men kan etableres slik som i alternativ 15. Effekten av en slik gangkulvert skal utredes jf. kapittel 3.3.2. Denne forbindelsen vil knytte sammen arealer nord og sør for E18, øke tilgjengeligheten for myke trafikanter og redusere E18 som barriere.

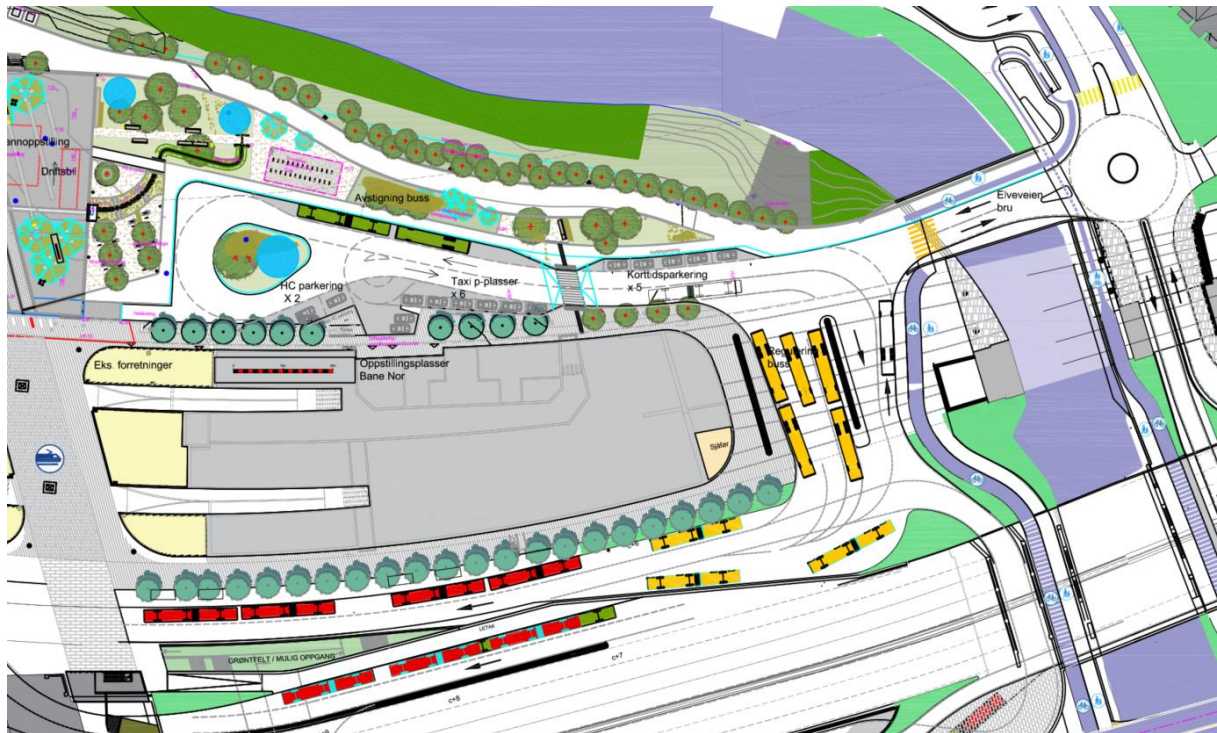
For beskrivelse av lokalvegløsninger, løsninger for hovedsykkelveg og øvrig gang- og sykkelvegnett, vises det til kapittel 2.3.



Figur 2-3: Prinsippsnitt alternativ 7 som viser oppgradert holdeplass sør for E18 og bygulv mellom bussrampen og Lundingården, samt påstigningsplasser nord for E18 for busser som vender.

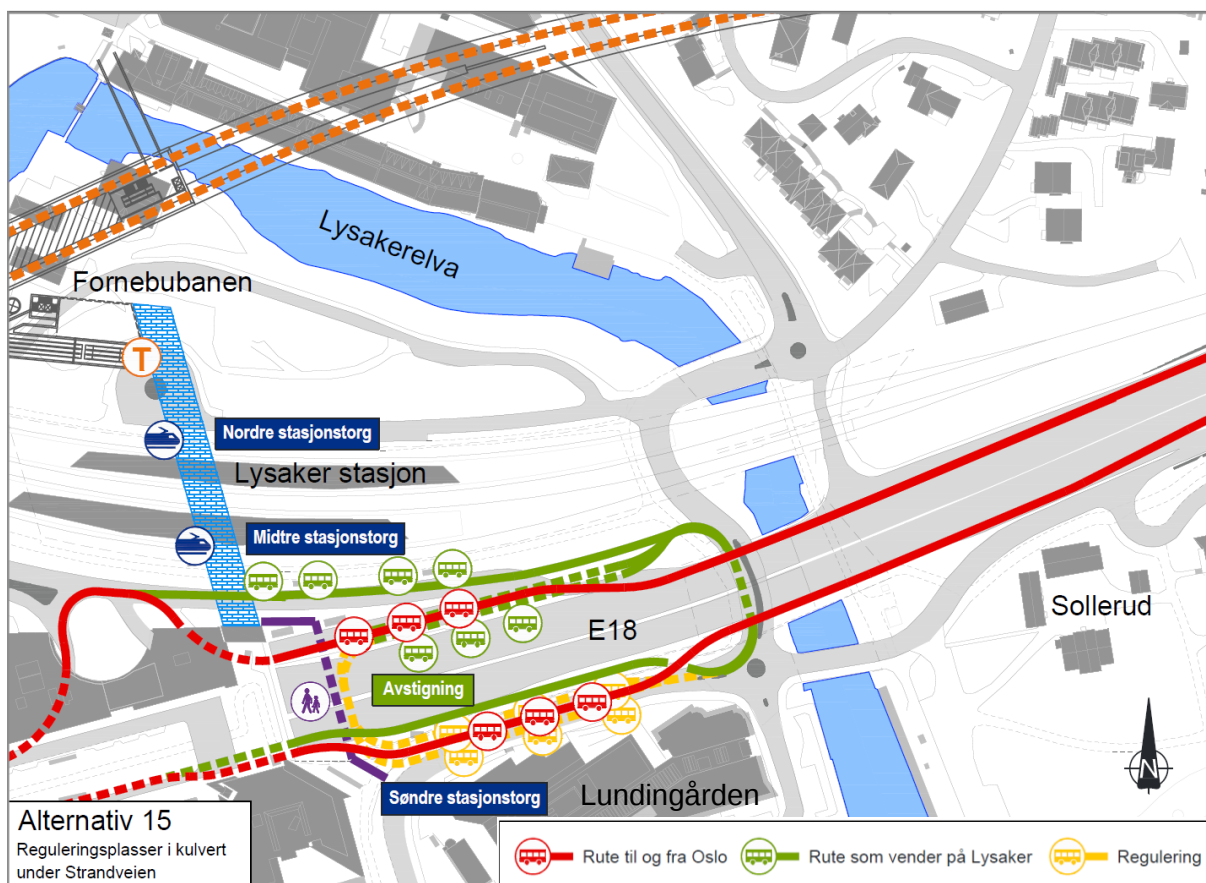


Figur 2-4: Alternativ 7 – utsnitt foreløpig bakkeplan



Figur 2-5: Figuren viser forslag til 8 reguleringsplasser; 5 boggibusser under eksisterende jernbanebru og 3 leddbusser sør for jernbanen.

2.2.2 Alternativ 15 – Reguleringsplasser i kulvert under Strandveien



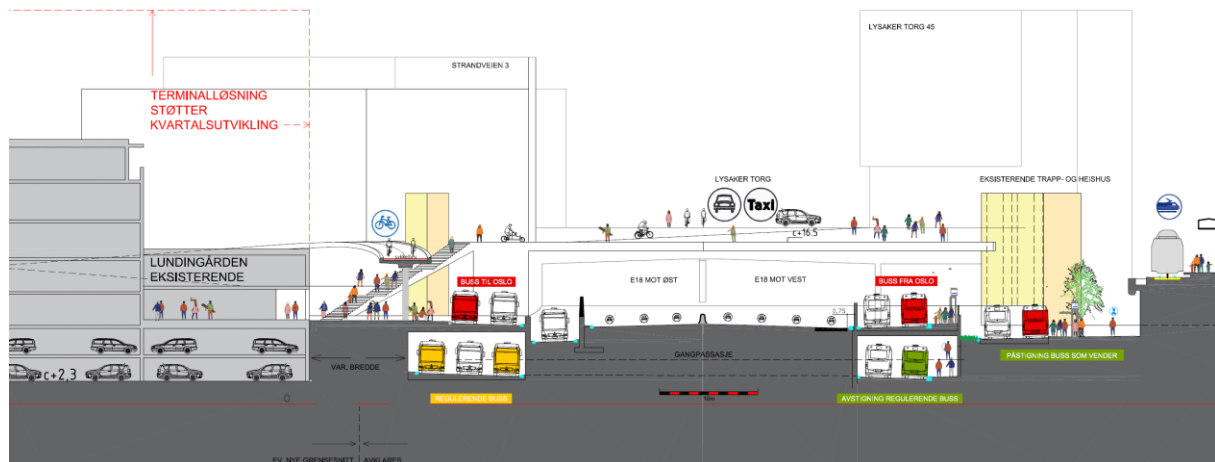
Figur 2-6: Alternativ 15

I alternativ 15 tar busser av fra E18 etter Lysakerlokket via en ny bussrampe. Bussene krysser deretter under E18, og til avstigningsplasser i kulvert nord for E18. Dette kjører bussene i en vendesløyfe under E18 til reguleringsplasser under et nytt bygulv mellom E18 og Lundingården. Fra reguleringsplassene kjører bussene på nytt under E18 til påstigningsplassene langs sørsiden av jernbanen tilsvarende som i dag. I dette systemet er det ingen krysningspunkter mellom buss, gående/syklende eller øvrig trafikk.

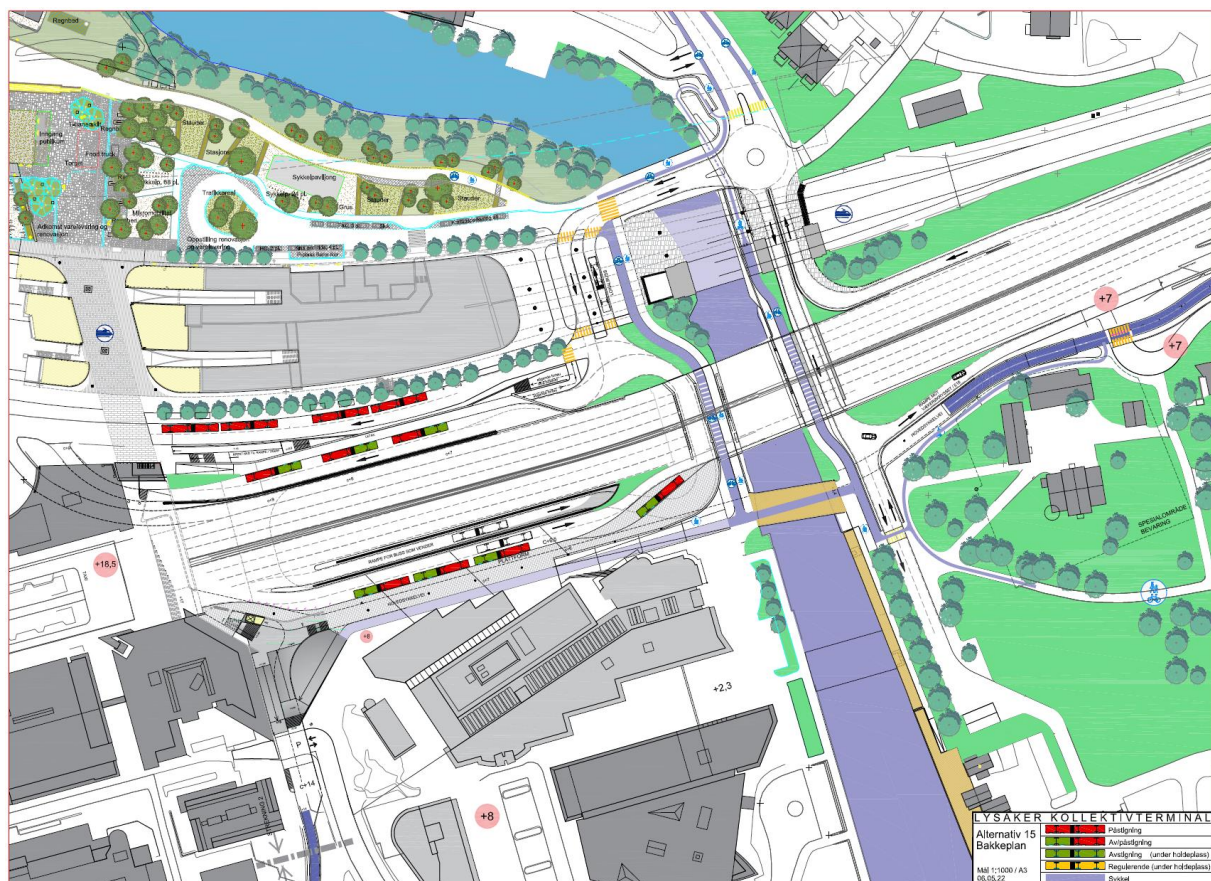
Det lages en oppgradert holdeplass sør for E18, og et bygulv mellom bussrampen og Lundingården tilsvarende alternativ 7, se prinsipp i Figur 2-9. Bygulvet legges på samme nivå som E18, og skal ha gode forbindelser for gående og syklende mot Lysakerelva. Grensesnittet mellom bygulvet og kvartalstransformasjon i Strandveien 2-8 er ikke avklart, og planene baserer seg på eksisterende bygningsmasse.

Det kan etableres en ny tverrforbindelse for gående under E18, med kobling til eksisterende hovedakse mellom jernbanen og Lysakerlokket. Denne forbindelsen vil knytte sammen arealer nord og sør for E18, øke tilgjengeligheten for myke trafikanter og redusere E18 som barriere.

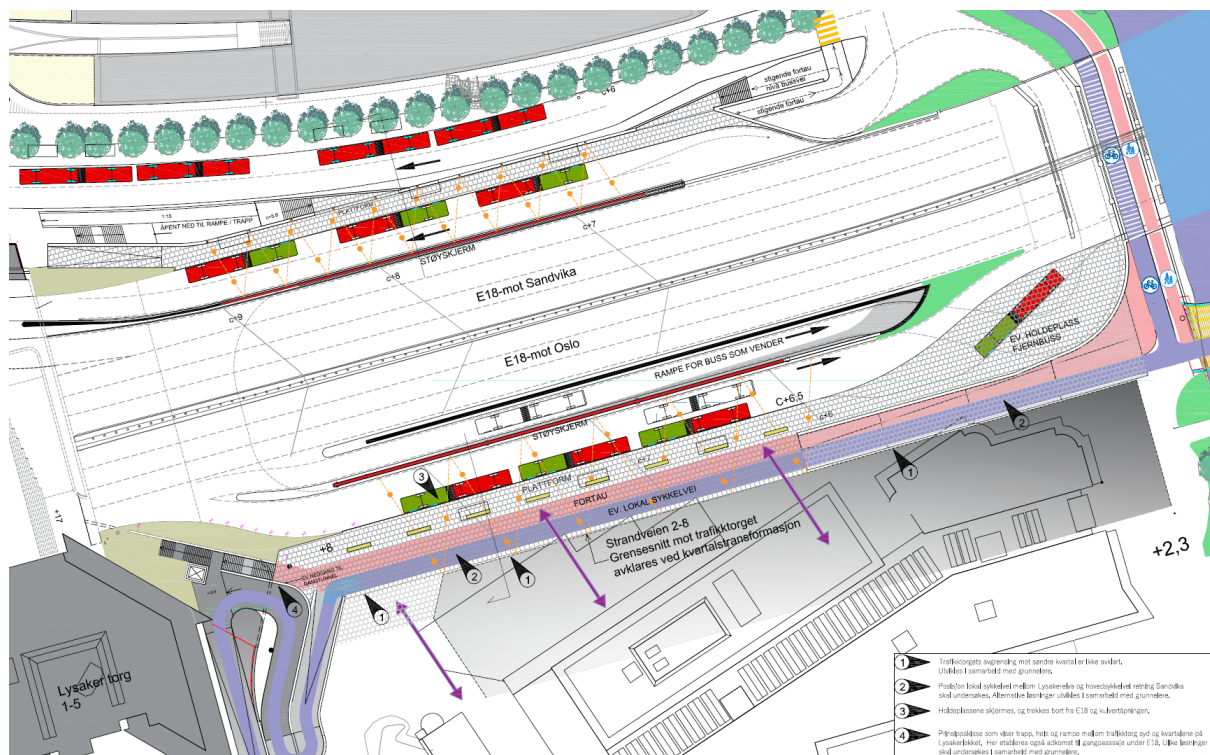
For beskrivelse av lokalveg-løsninger, løsninger for hovedsykkelveg og øvrig gang- og sykkelvegnett, vises det til kapittel 2.3.



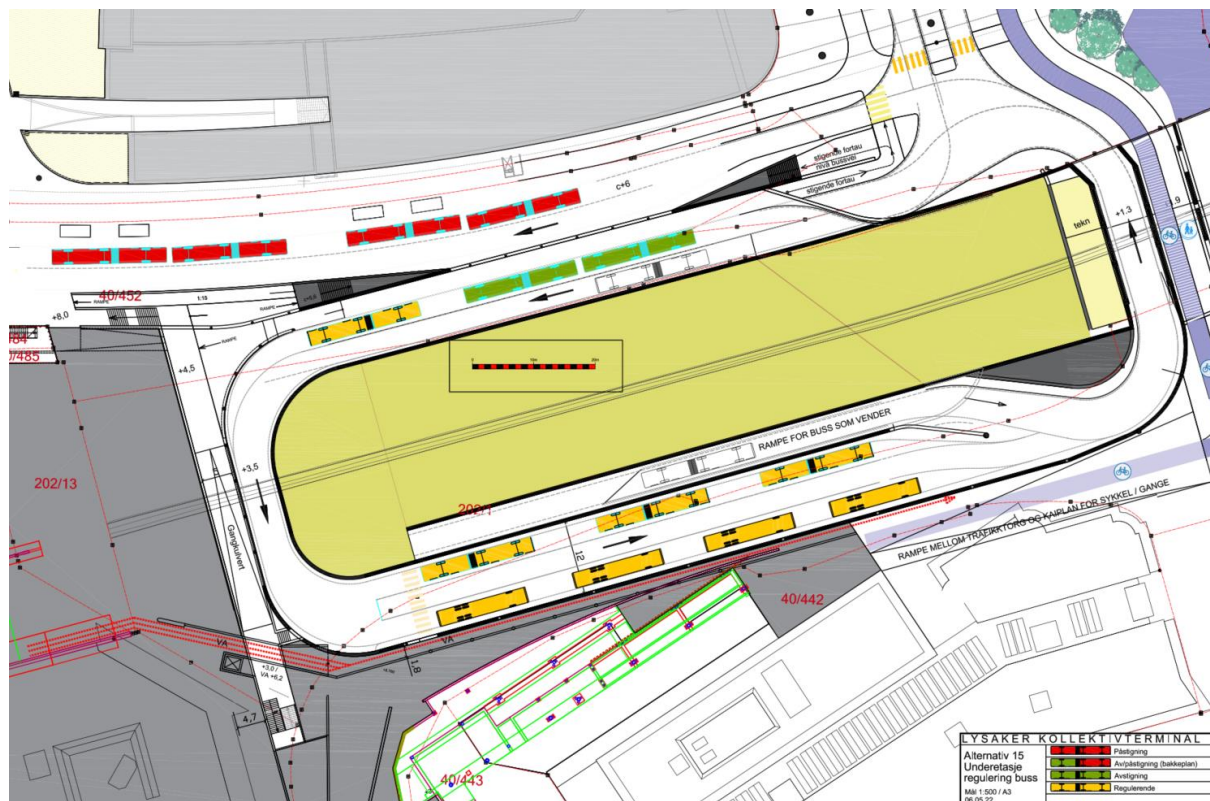
Figur 2-7: Prinsippsnitt alternativ 15 som viser oppgradert holdeplass E18 sør og bygulv mellom bussrampen og Lundinggården, reguleringsplasser for buss, avstigningsplasser i kulvert nord for E18 samt påstigningsplasser for busser som vender.



Figur 2-8: Alternativ 15 – utsnitt foreløpig bakkeplan



Figur 2-9: Prinsippskisse for bygulv/funksjoner nord og sør for E18. Skissen forholder seg til eksisterende bygningsmasse i Strandveien 2-8 (Lundingården). Grensesnittet mot Lundingården avklares ved kvartalstransformasjon.

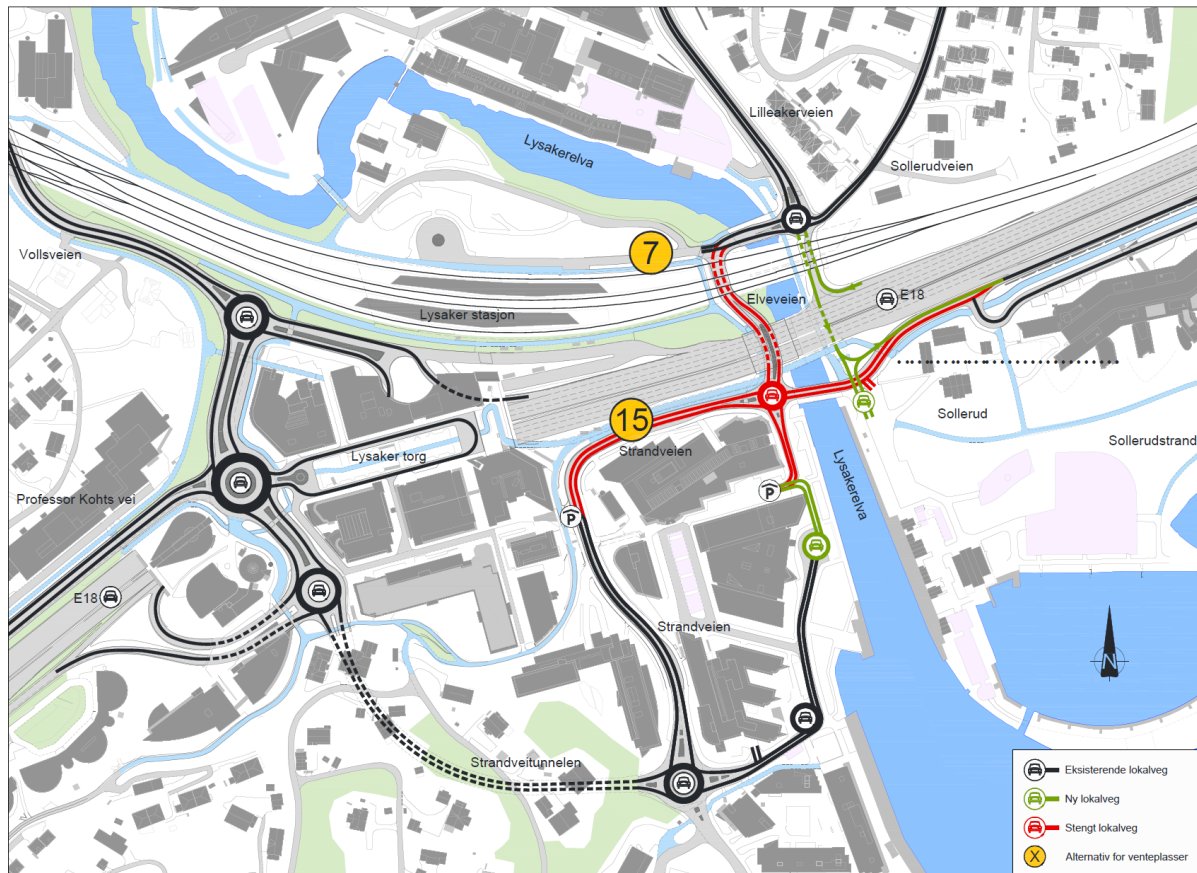


Figur 2-10: Figuren viser forslag til 8 reguleringsplasser under bakken; 4 boggibusser og 4 leddbusser.

2.3 Løsninger som er felles for alle utredningsalternativene

I dette kapittelet beskrives forslag til løsninger for lokalvegsystemet og løsninger for sykkel og gange. Disse løsningene er like for begge utredningsalternativene beskrevet i kapittel 2.2.

2.3.1 Lokalvegløsninger

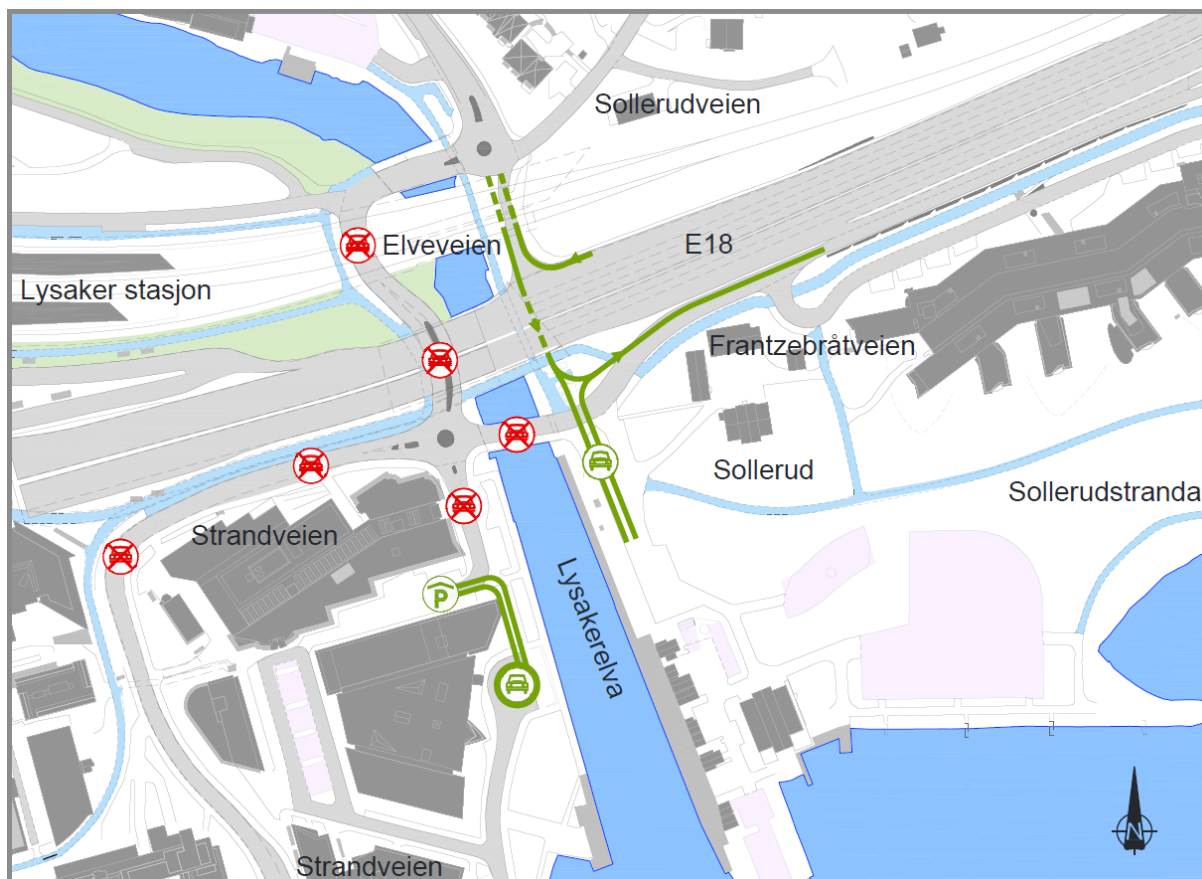


Figur 2-11: Skisse som viser nye og eksisterende lokalveger og hvilke lokalveger som stenges for biltrafikk. Omtrentlig plassering av utredningsalternativene er markert på skissen. Foreslåtte lokalvegløsninger er like for begge utredningsalternativene.

Stenging av lokalvegssystem

I begge alternativer forutsettes det at Strandveien stenges mellom P-hus Lysaker torg og Lilleakerveien. Dette som følge av etablering av nye løsninger for busser som skal snu på Lysaker og nye holdeplasser sør for E18. Dagens veg under E18 og jernbanen gjøres om til trase for busser. Nedenfor gis en punktvis oppsummering av veglenker som stenges for biltrafikk, se røde symboler i Figur 2-12 under:

- Strandveien ved innkjøring til P-hus Lysaker torg
- Strandveien langs E18
- Strandveien/Elveveien under E18
- Adkomst til P-hus Lundingården fra nord
- Bru over Lysakerelva sør for E18



Figur 2-12: Skissen angir hvilke veglenker som stenges for biltrafikk (rødt symbol), samt nye vegforbindelser (markert med grønt).

Ombygging av lokalvegssystem

Lokalvegssystemet foreslås bygget om for å opprettholde adkomster til Strandveien og Sollerud, samt forbindelse fra Lilleakerveien mot Oslo.

Nedenfor gis en punktvis oppsummering av tiltakene for ombygging av lokalvegssystemet, se figur Figur 2-12 for nye forbindelser med grønt:

1. Forbindelsen til Vækerøkrysset/E18 bygges om og sideforskyves for å tilpasse seg ny trase for hovedsykkelveg. I sør kobles vegen til eksisterende adkomst til Sollerudstranda.
2. På østsiden av Lysakerelva bygges ny envegsregulert veg, i sørgående retning, under jernbanen og E18. Vegen kobles på eksisterende påkjøringsrampe til E18/Sollerud/Vækerø. Kjørende fra Lilleakerveien som skal til Bærums-delen av Lysaker, må kjøre via Vækerøkrysset.
3. Adkomst til Lundingården etableres med forlengelse av Strandveien langs Lysakerelva.

Vegløsning nord for E18 beholdes som i dag. Dette inkluderer rampe fra E18, Lilleakerveien, Elveveien bru og Sollerudveien.

2.3.2 Hovedsykkelveg og øvrig gang- og sykkelvegnett

I dette kapittelet beskrives nye løsninger for hovedsykkelvegen og øvrig gang- og sykkelvegnett som inngår i planarbeidet for kollektivterminalen. For beskrivelse av grensesnitt mellom delstrekninger for hovedsykkelvegen vises det til kapittel 2.4.10.

Hovedsykkelveg

Planen for ny kollektivterminal innebærer at eksisterende sykkelbru fra Lysakerlokket til over Lysakerelva må rives for å etablere nye løsninger for busser som skal snu på Lysaker.

Hovedsykkelvegen reetableres på bru på sørsiden av E18. Plassering av hovedsykkelveg mot eksisterende bygningsmasse skal avklares i videre planarbeid. Etter kryssing av elva og Lilleakerveien føres hovedsykkelvegen ned til terreng nord for Sollerud gård med kobling til lokale GS-veger.

Hovedsykkelvegen videreføres østover mot Frantzebråten. Det skal i planarbeidet avklares hvordan hovedsykkelvegen krysser eksisterende avkjørsler for bil, samt hvordan hovedsykkelvegen kobler seg til sykkelprosjekt i øst: «E18 mellom Drammensveien og Frantzebråtveien – sykkelvei med fortau».

I Figur 2-15 er det vist at hovedsykkelvegen forbi Frantzebråten enten kan føres i dagen langs E18 eller i en bergtunnel lenger sør. Endelig trase skal avklares i løpet av planarbeidet.

Det etableres forbindelse mellom hovedsykkelvegen og sekundært sykkelnett ved Lysakerlokket, i området der eksisterende sykkelbru er koblet til lokket. I Oslo er koblingspunkt nord for Sollerud gård der ny bru for hovedsykkelveg møter eksisterende terreng. Det etableres også koblinger ved Frantzebråten, se Figur 2-13 og Figur 2-15.



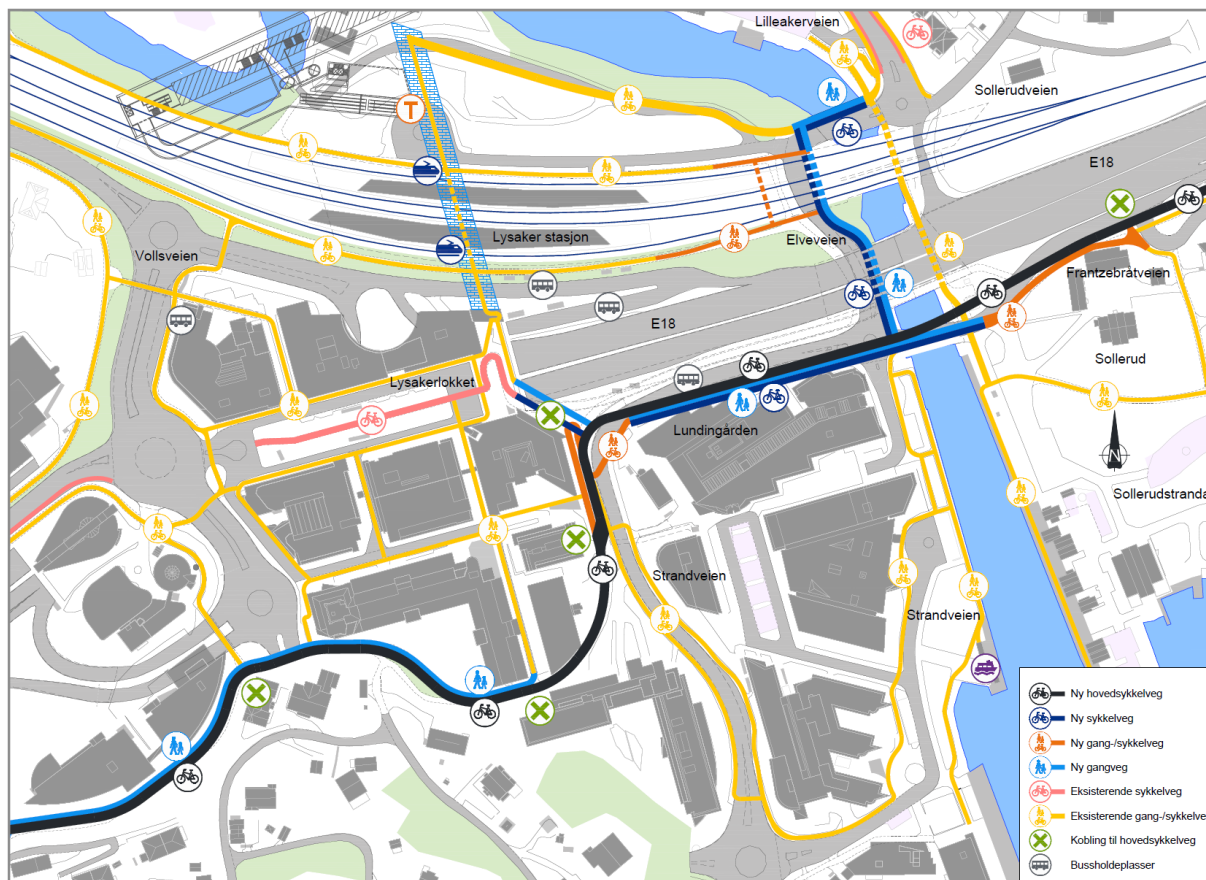
Figur 2-13: Oversiktstegning som viser hovedprinsipp for ny hovedsykkelveg med koblingspunkter mellom Lysakerlokket og Frantzebråten/Vækerø (delstrekning 2 og 3).

Sekundærnett sykkel

Det skal reetableres forbindelse for sekundært sykkelnett fra Lysakerlokket ned til bygulv/søndre stasjonstorg mellom E18 og Lundinggården i egen sykkeltrasé. Videre tilrettelegges det for sykkel i egen trasé over Lysakerelva via dagens Frantzebråtveien bru sør for E18. Herfra er det forbindelse videre til nordsiden av Sollerud gård i ny gang-/sykkelveg og kobling til hovedsykkelveg samt kyststien mot Vækerø.

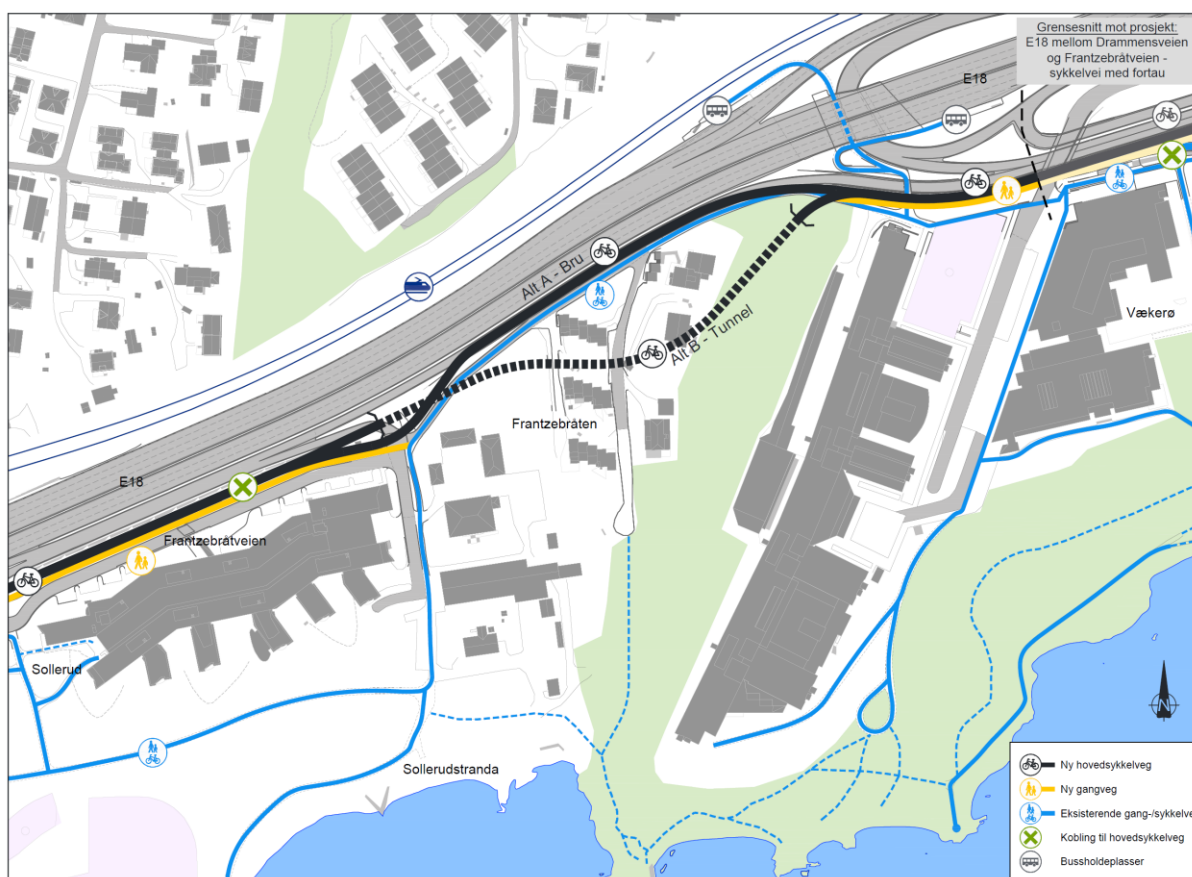
Langs vestsiden av Lysakerelva etableres ny sykkelveg via eksisterende kjørekulvert under E18. Det tilrettelegges for syklende i egen trasé over Elveveien bru. Fra Elveveien bru er det forbindelser videre til stasjonsområdet og sykkelfelt i Lilleakerveien som i dag.

I Oslo legges dagens gang-/sykkelveg-løsning til grunn, langs østsiden av Lysakerelva.



Figur 2-14: Nye og eksisterende løsninger for sykkel og gange i kollektivterminalens nærområder

Mot Frantzebråten vil hovedsykkelvegen og nytt fortau ligge parallelt med Frantzebråtveien. Uavhengig av valgt løsning for hovedsykkelvegen forbi Frantzebråten (se Figur 2-15), vil det etableres koblinger for sykkel og gange ved Vækerø som ivaretar viktige forbindelser til hovedsykkelveg, arbeidsplasser, kyststien, bussholdeplasser og Vækerøveien. Løsningen skal også tilpasses sykkelprosjekt i øst: «E18 mellom Drammensveien og Franzbråtveien – sykkelvei med fortau».



Figur 2-15: Nye og eksisterende løsninger for sykkel og gange mellom Sollerud og Vækerø (delstrekning 3). Skissen viser to alternative løsninger for hovedsykkelvegen forbi Frantzebråten. Hovedsykkelveg kan enten føres i dagen langs E18 eller i en bergtunnel lenger sør. Endelig trase skal avklares i løpet av planarbeidet.

Løsninger for gående

Gangforbindelser innenfor kollektivterminalen avhenger av valg av alternativer for buss, og omtales ikke. Øvrige gangforbindelser vises i Figur 2-14 og Figur 2-15, og oppsummeres punktvis nedenfor:

- Ny trapp og heis fra Lysakerlokket til bygulv mellom E18 og Lundingården. Nedramping til Lysakerelva i øst.
- Bygulv/stasjonstorg med ny holdeplass for buss.
- Gangveg etableres på dagens bru sør for E18.
- Justering av eksisterende gang- og sykkelveg fra Lysakerelva mot øst.
- Ny gangveg på vestsiden av Lysakerelva.
- Gangveg over Elveveien bru, med kobling til fortau i Lilleakerveien.
- Trapp og heis til midtre stasjonstorg og hovedakse under jernbanen. Løsning som i dag.
- Gangveg til nordre stasjonstorg som forutsatt i vedtatt reguleringsplan for Fornebubanen. Bygges av Fornebubanen.
- Nytt fortau parallelt med Frantzebråtteveien fra Sollerud gård til Frantzebråten.
- Kobling til eksisterende gangforbindelser ved Vækerø og tilpassing mot sykkelprosjekt: «E18 mellom Drammensveien og Frantzebråtteveien – sykkelvei med fortau»

2.4 Vurdering av de viktigste planfaglige temaene

I dette kapitlet omtales temaer og problemstillinger som i varierende grad vil være viktige for kommende planarbeider på Lysaker med ny kollektivterminal og hovedsykkelveg.

I kapittel 3 gis en nærmere beskrivelse av de temaene som skal utredes og undersøkes og metoden for gjennomføringen av konsekvensutredningen.

2.4.1 Byrom og landskap

Lysaker er definert som bysenter i Bærum kommunes nye kommuneplan. Det er knapphet på arealer i området, og det er utfordringer knyttet til store høydeforskjeller. Målet om et mer bymessig, sammenhengende og funksjonsblandet Lysaker medfører prioritering av arealbruken i området.

Prosjektet med ny kollektivterminal er en av de første planene i utviklingen av Lysakerbyen. Stasjonen og terminalen vil utgjøre områdets viktigste byfunksjon – både som offentlig rom med høyfrekvent bruk, og som generator og forutsetning for utvikling av Lysakerbyen. Planen for Lysaker kollektivterminal skal understøtte denne utviklingen.

E18, jernbanen og lokalvegssystemet dominerer planområdet, og fremstår i dag både som en visuell og fysisk barriere. Nye konstruksjoner vil kunne påvirke landskapet ytterligere, og det kreves tilpasninger til terreng, utforming av konstruksjoner og eksisterende bebyggelses- og grønnstruktur. Videre vil tilretteleggingen for byutvikling ved gjennomføring av planen kunne gi mulighet for endringer i tetthet og høyde på bebyggelse.

En viktig problemstilling vil være å redusere barrierevirkninger. Det skal utvikles lesbare og oversiktlige forbindelser mellom bussterminalen og tilstøtende arealer.

Det er krevende å etablere et samlande bygulv for universelt tilgjengelige publikumsfunksjoner og arealkrevende holdeplasser og reguleringsfunksjoner som skal integreres i den fremtidige bystrukturen. Samtidig skal kollektivtrafikken gis optimale forhold.

Konsekvensene for byrom og landskap for de ulike utredningsalternativene, og for løsninger for lokalveger, sykkel og gange må belyses. Det er et felles overordnet mål at planarbeidet bidrar til byutvikling, og at kollektivterminalen og vegsystemet kan bli en integrert del av fremtidig bystruktur og landskap.

2.4.2 Transport og myke trafikanter

Temaet omfatter funksjonalitet i kollektivknutepunktet, forholdene for myke trafikanter, trafiksikkerhet og fremkommelighet for bil og buss.

Kollektivtransport og reisende

Bedre tilrettelegging for kollektivtrafikk er det behovet som har utløst planarbeidet for Lysaker kollektivterminal, og er dermed et sentralt tema. God fremkommelighet for buss, tilrettelegging for holdeplasser for omstigning fra buss til bane og båt, reguleringsplasser for buss samt løsninger for «buss for tog» er viktige forhold som skal ivaretas. Kollektivterminalens utforming og fleksibilitet for å tilpasse seg endring i behov, vil få avgjørende betydning for hvorvidt intensjonen om at bussen skal være i rute og at Lysaker skal fungere som et naturlig punkt for omstigning fra buss til bane for å avlaste vegnettet i Oslo kan oppfylles.

Gående

Det er viktig å utforme gatenettet slik at konflikter mellom gående og andre trafikanter unngås i størst mulig grad. Derfor vil trase for gående holdes atskilt fra planlagt hovedsykkelveg. Vollsveien og Strandveien med Lysakerlokket og Lilleakerveien er viktige fotgjengerforbindelser.

Fotgjengerprioriterte forbindelser knytter området omkring til kollektivterminalen. Forbindelsene planlegges universelt utformet der hensikten er å legge til rette for enkle gangforbindelser til terminalen fra alle retninger.

Sykkel

Sykkelvegstrekningene i området inngår i planene for et sammenhengende sykkelvegnett mellom Asker og Oslo. Strekningen over Lysaker er i dag for mange syklister en transportetappe mellom hjem og jobb. Tiltak i området skal legge til rette for vekst i sykkeltrafikken i tråd med nasjonale og lokale mål. For å nå 0-vekstmålet i personbiltransporten er det avgjørende å legge til rette for at folk også sykler på en del av (arbeids)reisen. Dette innebærer også et godt tilbud for sykkelparkering.

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

Detaljer for utforming og plassering av hovedsykkelveg og øvrig tilbud til gående og syklende vil avklares i løpet av planarbeidet. Føringer i VPOR for sykkel og gange skal ivaretas innenfor det planlagte tiltaksområdet:

- Hovedsykkelveg med færrest mulig konfliktpunkter med kryssende biltrafikk og gående
- Prioritere fotgjengere og syklister ved å legge arealeffektive løsninger til grunn for en mer fotgjengervennlig og bymessig gate- og byromsstruktur.
- Sikre god tilgjengelighet og attraktive forbindelser for gående og syklende til kollektivterminalen
- Sikre god kobling til hovedsykkelvegen
- Tiltakets utforming skal bidra til å redusere barrierevirkningene, både visuelt og fysisk, spesielt gjennom stasjonsområdet og til Lysakerelva.
- Lysakerelva skal være en del av bystrukturen, og ha gode gang- og sykkelforbindelser.
- Tilrettelegge for kryssinger over/under E18.
- Undersøke muligheter for å etablere en ny tverrforbindelse for gående under E18 mellom terminalen og sørsiden av E18 i nærheten av Lysakerlokket
- Forsterke/forbedre forbindelsen for gående og syklende fra Lysakerlokket til hovedsykkelveg og bygulv langs Strandveien, og gjøre den mer bymessig.
- Nye bruer, trapper, ramper er synlige elementer som overvinner høydeforskjeller og barrierer. Disse anleggene bør utformes med høy arkitektonisk kvalitet.

Lokalveg

Tilrettelegging for ny kollektivterminal vil få konsekvenser for utviklingen av lokalvegtrafikken på Lysaker, og dette må belyses i planarbeidet.

Etableringen av Lysaker kollektivterminal gjør det nødvendig å bygge om deler av Strandveien og lokalvegsystemet. Dette gir endret kjøremønster og trafikale konsekvenser som må utredes i planarbeidet.

Forslag til omlegging av lokalvegsystemet er likt i begge utredningsalternativene, og valg av alternativ påvirker derfor ikke trafikkavviklingen.

E18

Det skal ikke gjøres tiltak som øker kapasiteten på E18, det vil si at antall gjennomgående felt ikke endres fra dagens situasjon som følge av kollektivterminalen.

2.4.3 Støy- og luftforurensning

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

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

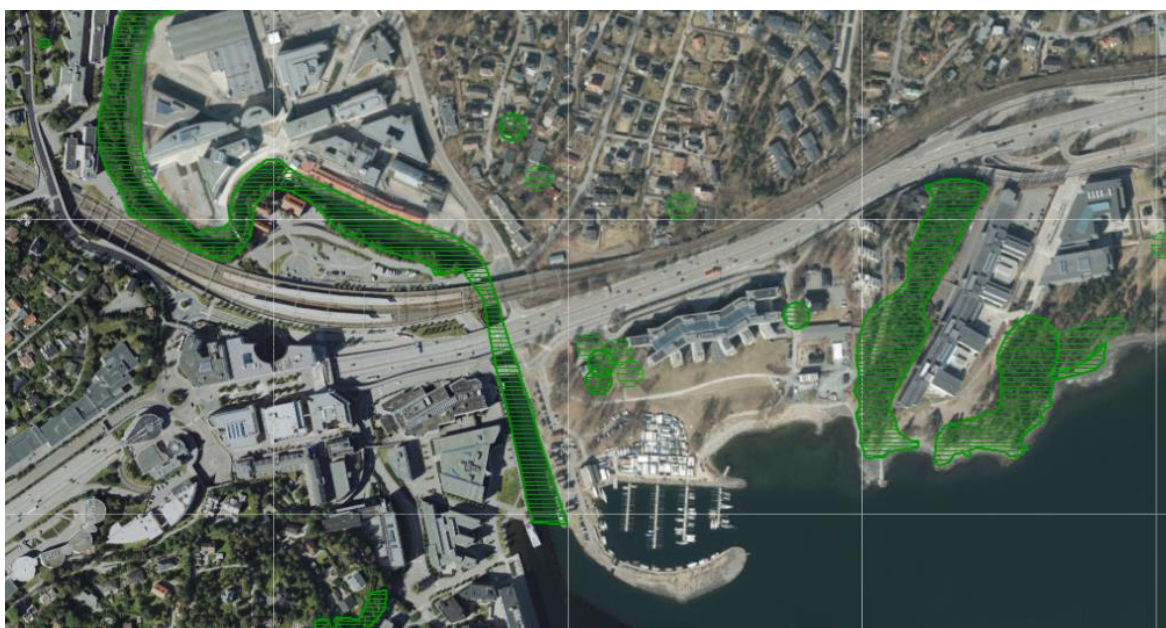
2.4.4 Friluftsliv og rekreasjon

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

2.4.5 Naturmangfold

Planforslaget for Lysaker kollektivterminal vil kunne berøre naturtypeområder i og langs Lysakerelva som er klassifisert som viktig (B). Ny hovedsykkelveg mot Vækerø vil kunne berøre Vækerøodden vest som er en tørr kalkfuruskog klassifisert som viktig (B). Lysakerelva er også et vernet vassdrag som en del av Oslomarkvassdragene. I planarbeidet skal det legges vekt på å bevare naturlige elvekantsoner. Slamholdig overvann fra byggeplass kan være negativt for livet i elva, og god overvannshåndtering fra byggeplass er derfor essensielt.

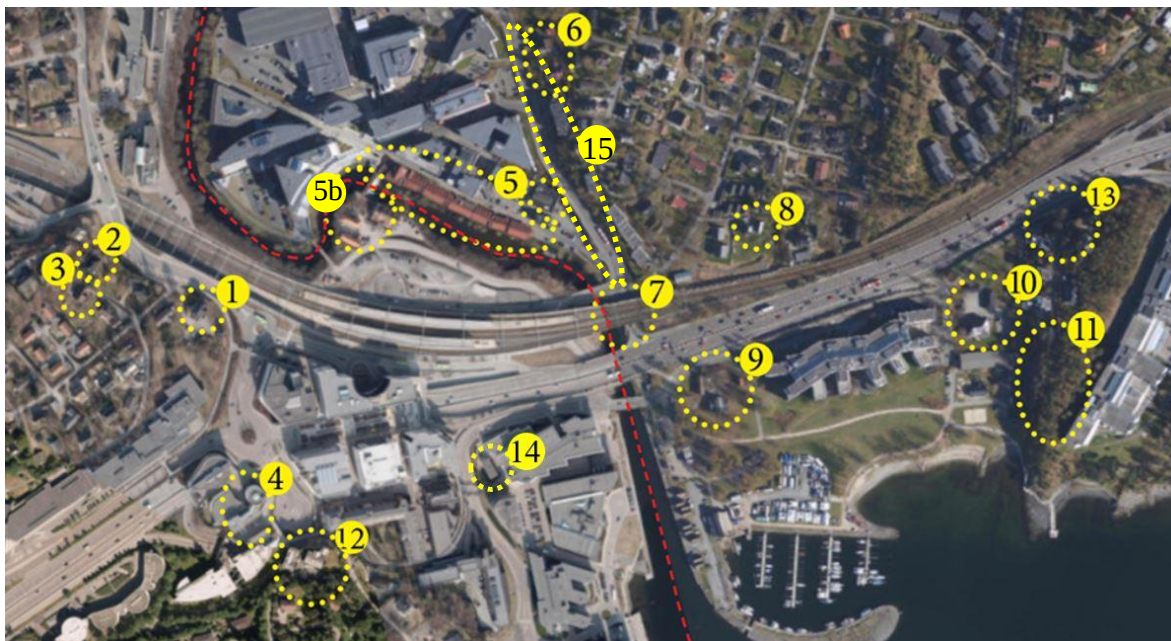
Ved Sollerud gård er det registrert flere store, gamle trær, blant annet to hule eiker som er kartlagt som A-lokaliteter og omfattes av Forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven. Det er også utarbeidet egen handlingsplan for utvalgt naturtype hule eiker. De øvrige store, gamle trærne er kartlagt som C-lokaliteter. Den utvalgte naturtypen kalklindeskog er registrert innenfor planområdet. Kjente naturverdier på strekningen er i hovedsak knyttet til tidligere registrerte naturtypelokaliteter, se Figur 2-16.



Figur 2-16: Utsnitt fra Naturbase (2021) som viser registrerte naturtypelokaliteter i eller nær planområdet.

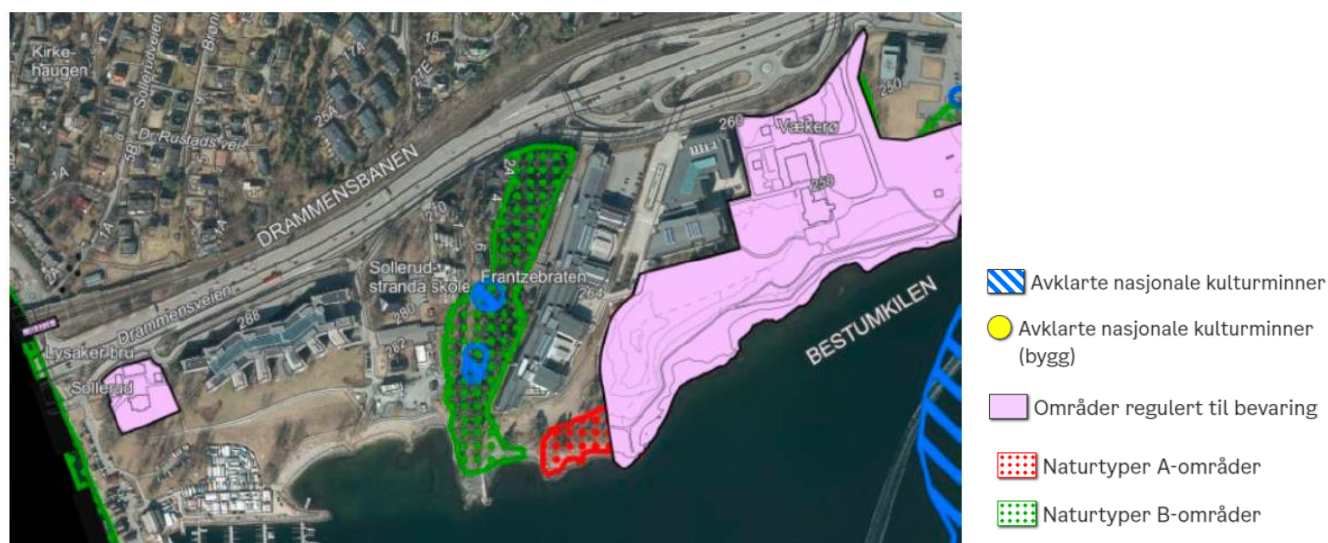
2.4.6 Kulturarv

Varslingsområdet er relativt stort, og det er flere kulturminner innenfor varslingsområdet og i tilgrensende områder. Planen for Lysaker kollektivterminal vil innebære nærføring av veg inntil det bevaringsverdige kulturmiljøet Sollerud gård i Oslo tilsvarende som i dag. Opplevelsen av Lysaker bru for jernbanen over Lysakerelva kan påvirkes, og utforming av nye konstruksjoner i nærheten av brua må tillegges stor vekt. Utdrag av kulturminner og bevaringsverdige anlegg i planområdet fremgår av Figur 2-17. Planområdet omfatter også deler av tre viktige kulturmiljøer i Bærum; Lysakervassdraget med industriminne, Gamle Drammensvei med boliger og samferdselsanlegg, og Lagåsen med boliger. For planområdet i Bærum vises det også til Bærum kommunes kartdatabase over kulturminner.



Figur 2-17: Oversikt over kulturminner i. Objekt 1 og 3 er forutsatt revet i forslag til reguleringsplan for E18 Lysaker-Ramstadsletta. Kulturminnene på kartet er: Solliveien 55 (1), Solliveien 48 (3), Klavenesbygget (4), tidligere Lysaker kjemiske fabrikker (5), Lysaker Mølle og arbeiderboliger (5b), boliger 1900-1924 (6), Lysaker bru (7), Sollerudveien 1C (8), Sollerud gård (9), Sollerudstranda skole (10), gravfelt (11), Fridtjof Nansens vei 1A og 1B (12), Drammensveien 268 og 270 (13), Strandveien 10 (14) og Lilleakerveien-historisk veifar (15).

Planområdet grenser i øst til kulturmiljøet Vækerø gård.



Figur 2-18: Kartet viser utsnitt fra delkart for naturmiljø og kulturminnevern i eller nær planområdet på Oslo-siden fra kommuneplanens arealdel (2015).

2.4.7 Flom, stormflo, klimaforhold og overvannshåndtering

Størstedelen av planområdet ligger i dag godt over normalvannstanden i Oslofjorden, men deler av området kan bli påvirket ved flom og stormflo. Lokale klimaforhold og fremtidige klimaendringer må ses i sammenheng med utforming av fremtidig bebyggelse, konstruksjoner og harde flater.

2.4.8 Bygge- og anleggsperioden

Planområdet for Lysaker kollektivterminal ligger innenfor dagens trafikkområde for E18, bussholdeplass, gang- og sykkelveger og lokale forbindelser til jernbanestasjonen og tiliggende bebyggelse. En stor mengde reisende passerer området daglig; til fots, med sykkel, kollektivt og med bil. Dette gjør at anleggsgjennomføringen for tiltaket blir utfordrende, men fullt løsbart.

Anlegget må gjennomføres i faser med vegomlegginger. Dette vil også medføre behov for provisoriske løsninger for alle trafikantgrupper. Antall felt på E18 som kan opprettholdes under bygging vurderes nærmere i planarbeidet. Det samme gjelder bussholdeplasser, samt atkomst til Lysaker stasjon for gående, syklende og taxi som skal betjene stasjonen. Lokale forbindelser for gående og syklende på tvers av anleggsområdet vil bli forsøkt opprettholdt i størst mulig grad som i dag, men de må påregnes stengt i perioder mens anlegget bygges. Omfanget av omlegginger og provisoriske løsninger i anleggsgjennomføringen vil avhenge av hvilket utredningsalternativ som velges for buss, og trase for hovedsykkelveg forbi Frantzebråten.

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

2.4.9 Grunnforhold og geoteknikk

Grunnforholdene innenfor planområdet er sammensatte med innslag av fyllmasser, marine avsetninger og Oslofeltets kambrosiluriske bergarter. Bergartene består hovedsakelig av veksling mellom leirskifer, kalkstein og knollekalk. Disse gjennomskjæres av permiske intrusivganger, hovedsakelig syenittporfyr og diabas.

Forekomsten av marine avsetninger medfører at det er påkrevd med utredning av fare for områdeskred (kvikkleireskred), iht. NVE-veileder nr. 1/2019. Mektigheten av løsmasser, terrenghelning og forekomster av sprøbruddmateriale er faktorer som påvirker potensiale og risiko for områdeskred, i og utenfor selve tiltaksområdet.

Grunnforholdene må derfor undersøkes, og det må gjennomføres ingeniørgeologiske og geotekniske vurdering for begge utredningsalternativene som utredes, herunder utredning av fare for områdeskred iht. NVE-veileder nr. 1/2019. Avbøtende tiltak skal beskrives.

2.4.10 Grensesnitt mot andre relevante prosjekter

Det er flere planprosesser i eller nær planområdet med grensesnitt og avhengigheter til planarbeidet for Lysaker kollektivterminal. Disse avhengighetene og eventuelle behov for samordning av planer er nærmere beskrevet nedenfor. Utredningsbehovet for fremtidige reguleringsplaner innenfor planområdet vil ivaretas i egne planprosesser.

Foreløpig vurdering er at Lysaker kollektivterminal og hovedsykkelveg mot Frantzebråten i begrenset grad vil gi direkte grensesnitt mot tilgrensende planprosesser. Tiltaket vil primært ha et grensesnitt mot kvartalet sør for E18 (Strandveien 2-10, Lundingsgården). E18 og jernbane vil sammen med naturgitte elementer som Lysakerelva og terrengform, også gi rammer for utviklingen av området rundt terminalen.

De to utredningsalternativene vil på ulike måter påvirke fremtidig bymiljø gjennom de forskjellige trafikkløsningene for vending og regulering av busser. Det er forskjeller både når det gjelder

trafikksituasjon og området under og nord for jernbanebrua. Mot Lysakerlokket, kvartalene i Strandveien og Sollerud, vil utredningsalternativene for buss, sykkel og gange i prinsippet være like.

Ny rikstunnel (tidligere Ny tog tunnel Oslo) - fremtidig sporutvidelse Lysaker stasjon

Fremtidig sporutvidelse angitt i KVV Oslo-Navet med nye jernbanespor og lengre plattformer innebærer behov for senkning av dagens Lilleakerveien og Elveveien bru. Disse tiltakene må inngå i eventuelle fremtidige planer for sporutvidelse nord for Lysaker stasjon. Ingen av utredningsalternativene eller løsninger for ombygging av lokalvegssystemet er til hinder for dette tiltaket. For alternativ 7 vil likevel trafikkløsningene nord for jernbanen påvirkes av en eventuell fremtidig sporutvidelse, både i anleggsfasen og i fremtidig bruk etter tilpassing til nye brukonstruksjoner. I alternativ 7 må funksjoner som taxi og kiss & ride flyttes. Taxi, kiss & ride, varelevering og andre stasjonsfunksjoner må utredes og løses i detaljreguleringen. En forlengelse av Lilleakerveien sørover må koordineres mot pågående planprosess for Lilleakerbyen og Bane NOR. Fremdrift og status for Bane NOR sine planer er uvisst.

Lilleakerbyen og tiltak i Lilleakerveien

Lysaker kollektivterminal er konsentrert rundt trafikktorgene nord og sør for E18, og påvirker i liten grad områdene nord for Lysakerelva. Lilleakerveien og Elveveien bru opprettholdes, men i begge utredningsalternativene foreslås det å forlenge Lilleakerveien sørover under jernbanen og E18. Planene må derfor koordineres uavhengig av hvilket utredningsalternativ som blir valgt som planalternativ.

Fornebubanen og konsekvenser for overflateutvikling nord for jernbanen

Reguleringsplanen for Fornebubanen - delområde Lysaker, viser stasjonsoppgang nord for jernbanen med tilhørende overflatearealer med stasjonsfunksjoner, torg og areal for myke trafikanter. Disse arealene har delvis overlapp med planområdet for kollektivterminalen. Det er ikke fysiske grensesnitt mot stasjonsoppgangene til Fornebubanen, men trafikkløsningene og arealer for regulering av buss i alternativ 7, vil likevel påvirke utforming av stasjonstorget øst for stasjonsoppgangene. Planene må derfor samordnes.

Det skal beskrives hvordan de ulike utredningsalternativene påvirker overflateutviklingen og hvordan de bidrar til å skape attraktive byttepunkter for kollektivreisende, med gode oppholdsarealer og overgangsmuligheter mellom buss, T-bane og tog. Ingen av alternativene er til hinder for etablering av stasjonstorg som forutsatt i Fornebubanenes planer, og de berører heller ikke sentralaksen og stasjonsoppgangen. I alternativ 7 må busser kunne ha avstigning, regulere og vende samtidig som alle funksjonene til stasjonstorget skal fungere. Det må finnes areal til både buss, taxi, kiss & ride, sykkelparkering og HC-parkering, samt gangpassasje fra buss til T-bane. Parallell planprosesser avklaring av spørsmål knyttet til fremdrift, utbyggingsrekkefølge og anleggsgjennomføring, og må beskrives i planarbeidet.

Hovedsykkelveg gjennom Lysaker

Dagens hovedsykkelveg mellom Sandvika og Oslo går gjennom Lysaker. Opprinnelig var hele hovedsykkelvegen mellom Fornebukrysset og Frantzebråten en del av planen for kollektivterminalen. Etter stortingsvedtaket var det kun den delen av hovedsykkelvegen som blir påvirket av planarbeidet for kollektivterminalen som skulle inngå; det vil si strekningen fra Lysakerlokket til Sollerud (delstrekning 2), se utdypende beskrivelse i kapittel 2.3.2.

I tråd med anbefaling fra planmyndigheten i Oslo kommune inngår også delstrekningen fra Sollerud til Frantzebråten (delstrekning 3) i reguleringsarbeidet, mens strekningen i Bærum kommune mellom Fornebukrysset og Lysakerlokket (delstrekning 1) ivaretas i eget planarbeid. Det er også igangsatt et eget planarbeid for ny sykkelveg med fortau langs E18 mellom Drammensveien og Frantzebråten som grenser til planområdet i øst. De ulike planene for ny hovedsykkelveg gjennom Lysaker må derfor samordnes, slik at delstrekningene ses i sammenheng.



Figur 2-19: Skisse som viser delstrekninger for sykkel mellom Fornebukrysset og Frantzebråten

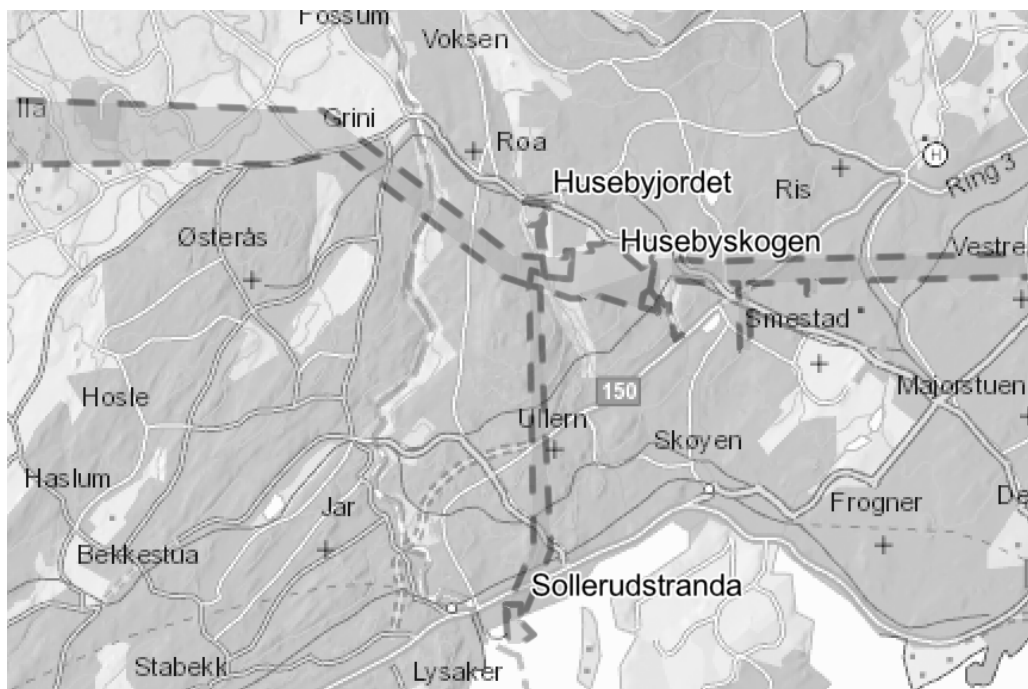
Strandveien 2-10, Lundingården

Kvartalet sør for E18 vil få et direkte, fysisk grensesnitt mot Lysaker kollektivterminal. Stenging av Strandveien åpner for byutvikling i tråd med VPOR Lysakerbyen, og i begge utredningsalternativer forutsettes etablering av et nytt trafikktorg mellom Lundingården og E18. Det skal undersøkes hvordan trafikktorget, med nye holdeplasser, lokal sykkelveg, fortau og konstruksjoner for ny sykkelbru/hovedsykkelveg kan samvirke med ny kvartalsbebyggelse, slik at kollektivterminalen i størst mulig grad kan støtte byutvikling sør for E18.

Ny vannforsyning til Oslo

Det skal bygges ny vannforsyning til Oslo med vanninntak fra Holsfjorden og 19 km tunnel til vannbehandlingsanlegg på Huseby. Mellom Sollerudstranda og Huseby bygges det en tunnel som skal lede overskuddsvann fra vannbehandlingsanlegget ut i fjorden, se Figur 2-20.

Det pågår anleggsarbeid innenfor planområdet for Lysaker kollektivterminal. Anlegget er antatt ferdig i 2028. Fremdriften for anleggsgjennomføringen på Sollerudstranda må koordineres mot anleggsgjennomføringen for kollektivterminalen.



Figur 2-20: Skisse som viser utsnitt av avgrensning for ny vannforsyning i Oslo ved Lysaker (Kilde: [Ny vannforsyning Oslo \(arcgis.com\)](https://arcgis.com))

Omregulering av bussvegen – endring av reguleringsplan for E18-korridoren Lysaker – Ramstadsletta
Stortingsvedtaket den 19. juni 2020 forutsetter at bussvegen ikke bygges. I november 2022 besluttet derfor Statens vegvesen at man ikke lenger skulle legge til grunn at bussvegen kunne bygges i fremtiden, og besluttet at arealet skulle omreguleres i henhold til plan- og bygningsloven. For Lysakerområdet kan en fremtidig omregulering av den separate bussvegen og busstunnel (Tjernsmyrtunnelen) gjøres uavhengig av utredningsalternativene for plassering av reguleringsplasser. Når og hvordan dette planarbeidet skal gjennomføres, må avklares med Bærum kommune på et senere tidspunkt.

3 KRAV TIL PROSESS OG METODE

3.1 Tabelloversikt over planfaglige temaer som skal undersøkes og konsekvensutredes

Tabellen på neste side gir en oversikt over hvilke temaer som skal undersøkes for utredningsalternativene og løsningene for lokalvegsystemet og hovedsykkelvegen, og hvilke temaer som skal konsekvensutredes i henhold til forskrift. I undersøkelsene skal det vektlegges hvilke muligheter og utfordringer alternativet gir, og hvordan disse skal håndteres. I konsekvensutredningen skal konsekvensene av alternativet belyses og vurderes opp imot 0-alternativet, og det skal vurderes og presenteres eventuelle skadereduserende tiltak der det er aktuelt. Likheter og forskjeller mellom de ulike alternativene må fremgå i konsekvensutredningene og undersøkelsene. I planarbeidet skal det jf. kap. 3.3.9 gis en oversikt over hvilket prosjektomfang som er mulig innenfor kostnadsrammen. Virkninger av eventuelle kostnadsoptimaliseringer/kutt skal inngå i konsekvensutredningen.

Temaene i tabellen er utarbeidet med utgangspunkt i forskrift om konsekvensutredninger Vedlegg IV b samt supplert med egne temaer. Tabellen er ikke nødvendigvis uttømmende. Vurderingen av hva som skal undersøkes og hva som skal konsekvensutredes, er basert på tiltakene som foreslås, og hvilket utredningsnivå som er hensiktsmessig for å få et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for valg av planalternativ.

Tabell 1: Oversikt over planfaglige temaer som skal undersøkes og konsekvensutredes

Planfaglige temaer	Undertema	Temaer som skal undersøkes	Temaer som skal konsekvensutredes
Byrom og landskap	Byrom og byutvikling		x
	Landskap		x
Transport og myke trafikanter	Kollektivtransport og reisende		x
	Trafikale konsekvenser: - Konsekvenser av stengning av biltrafikk i Strandveien - Konsekvenser for Lilleakerveien - Eventuelle konsekvenser for boliggate i området		x
	Konsekvenser for gående og syklende		x
Støy og luftforurensning			x
Friluftsliv / by- og bygdeliv			x
Naturmangfold			x
Kulturarv			x
Flom, stormflo, klima- og VA/overvannshåndtering			x
Bygge- og anleggsperioden	Anleggsteknikk, byggetider og stengeperioder	x	
	Trafikkavvikling i anleggsperioden	x	
	Trafikksikkerhet og tilgjengelighet til nærområdet	x	
	Grunnerverv og riggområder		x
	Kabler og ledninger	x	
	Avhengigheter mot andre prosjekter med overlapp innenfor planområdet	x	
	Massehåndtering		x
Kostnader		x	
Grensesnitt mot andre relevante prosjekter	Lilleakerbyen og tiltak i Lilleakerveien		x
	Fornebubanen og konsekvenser for overflateutvikling nord for jernbanen		x
	Ny rikstunnel - fremtidig sporutvidelse Lysaker stasjon		x
	Hovedsykkelveg gjennom Lysaker	x	
	Strandveien 2-10 - Lundingården	x	
Grunnforhold og geoteknikk	Grunnforhold, kvikkleire og områdestabilitet		x
	Geoteknikk, ingeniørgeologi og konsekvenser for nabobebyggelse		x
Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)			x

3.2 Metode og fremstilling

3.2.1 Utredningsmetode

Konsekvensutredningen for ikke-prissatte konsekvenser (miljøtema) gjennomføres etter Statens vegvesens håndbok [Håndbok V712 Konsekvensanalyser](https://www.vegvesen.no/intranV712+Konsekvensanalyser.pdf) (vegvesen.no) <https://www.vegvesen.no/intranV712+Konsekvensanalyser.pdf>. Det gjennomføres ikke en samfunnsøkonomisk analyse i henhold til V712, fordi kost-nytte-beregninger ikke vil kunne gjennomføres på en forsvarlig måte, se kapittel 1.1.5. Metoden for temaer hvor det ikke er hensiktsmessig å benytte metodikken i V712, beskrives for hvert enkelt tema.

Undersøkelsene og konsekvensutredningen skal presenteres i et felles dokument som skal vedlegges planforslaget som sendes til Bærum kommune og Plan- og bygningsetaten i Oslo.

Statens vegvesen skal, med grunnlag i utredningene som gjennomføres, komme med en faglig begrunnet anbefaling for vedtak. Dette omtales i planbeskrivelsen. I anbefalingen vil det framgå hvilke hensyn som er vektlagt, hvilke avveininger som er gjort og hva som er bakgrunnen for anbefalingen. Prosjektets måloppnåelse vil inngå i vurderingen.

3.2.2 Referansealternativ (0-alternativet)

I henhold til forskrift om konsekvensutredninger skal det redegjøres for følgene av å ikke realisere tiltaket, kalt 0-alternativet. I henhold til Statens vegvesens metodikk skal analyseåret være 20 år etter planlagt åpning av anlegget. 0-alternativet defineres derfor som en framskriving av dagens situasjon til år 2045. I 0-alternativet inngår eventuell trafikkvekst og vedtatte utbyggingsplaner som er igangsatt, eller det foreligger en vedtatt reguleringsplan for, og det er gitt bevilgninger til. Disse planene forventes fullført frem til analysesåret 2045.

0-alternativet innebærer at E18 fra vest er utbygd i henhold til reguleringsplan for E18 Lysaker-Ramstadsletta, men uten bussveg og uten at det er gjennomført tiltak på Lysaker kollektivterminal. Vestgående busstrafikk benytter eksisterende holdeplasser på Lysaker som i dag og kjører videre ut på E18 eller lokalvegsystemet Vollsveien/Prof. Kohts vei. Østgående busstrafikk som kjører E18 benytter dagens holdeplass mellom E18 og Strandveien.

Dagens sykkelruter og dagens ganglinjer skal ligge i 0-alternativet mellom Fornebukrysset og Frantzebråten. Det forutsettes at Fornebubanen er ferdig utbygd og satt i drift før 2045. Ny jernbanetunnel Oslo S – Lysaker med nye spor på Lysaker stasjon inngår ikke i 0-alternativet.

3.3 Program for undersøkelser og utredninger

Kapitlene nedenfor gir en oversikt over hva som skal undersøkes og utredes innenfor de aktuelle temaene i begge alternativer, og i hvilken form dette skal presenteres. Der relevant skal forskjellene mellom utredningsalternativene fremkomme.

3.3.1 Byrom og landskap

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
Landskap	Det skal utredes hvordan utforming av tiltaket fremstår med hensyn til omgivelsene, opphold og arealbruk. Tiltakets visuelle påvirkning på Sollerud gård og Lysaker bru med omkringliggende elvelandskap skal utredes. Beskrivelsene skal suppleres med snitt og 3D-illustrasjoner som sammenholdes med bilder av dagens situasjon. Forskjellene mellom utredningsalternativene må fremkomme. De landskapsmessige konsekvensene av de to trasévalgene for sykkelvegen mellom Drammensveien 211 og Vækerø park (som vist i planprogrammet Figur 2-15) skal utredes.	Fagrapport, ev. eget kap. i felles KU-dokument. Visualiseringer/illustrasjoner Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen.
		Aktører som bør involveres Statens vegvesen
Byrom og byutvikling	De to utredningsalternativene vil på ulike måter påvirke fremtidig bymiljø. Det skal utredes i hvilken grad de ulike utredningsalternativene med nytt vegsystem og møteplasser bidrar til byutvikling av Lysaker og reduserer barrierevirkninger. Det skal lages konseptskisser for begge utredningsalternativene som viser bredder på fortau, torg og sykkeløsninger, inkl. holdeplass-struktur, gatenett og barrierer. Det må også vises illustrasjoner av sentrale eller konfliktfylte byrom. Her inngår plassene under jernbanebrua og E18 på begge sider av elva, stasjonstorget og -parken på nordsiden av togstasjonen. Innkjøringen til kulvert under E18 (alternativ 15), de nye plattformene på begge sider av E18 og viktige punkter langs sykkelstrekningen fra Lysakerlokket og videre østover mot Vækerø må også illustreres. For alternativ 7 skal det illustreres hvordan behovene på stasjonstorget blir ivaretatt (taxi, kiss & ride, varelevering, buss for tog, sykkelparkering, HC-parkering og gangpassasje fra buss til t-bane). Forskjellene mellom utredningsalternativene må fremkomme.	Fagrapport, ev. eget kap. i felles KU-dokument. Konseptskisser som viser potensielle arealer for nye by- og landskapsrom. Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen. Det skal utarbeides en enkel formingsveileder for valgt planalternativ. Formålet er å sikre at arkitektoniske løsninger koordineres med designprogram for Fornebubanen og jernbanen samt pågående byutvikling i sør og eksisterende anlegg.
		Aktører som bør involveres Statens vegvesen Oslo kommune (PBE/BYM) Bærum kommune

3.3.2 Transport og myke trafikanter

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
Kollektivtransport og reisende	Forhold som skal utredes for hvert utredningsalternativ er fremkommelighet for buss, hvordan holdeplasser er tilrettelagt for omstigning fra buss til bane, plassering av venteareal for buss samt løsninger for «buss for tog».	Fagrapport, ev. eget kap. i felles KU-dokument. Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen.
	Trafikkstrømmer og viktige målpunkt for kollektivreisende må beskrives både for dagens og fremtidig situasjon.	Aktører som bør involveres Statens vegvesen i samarbeid med Viken fylkeskommune Ruter Fornebubanen Bane NOR
Trafikale konsekvenser: Stengning av biltrafikk i Strandveien Konsekvenser for Lilleakerveien Eventuelle konsekvenser for boligområder	Hva skal konsekvensutredes? Det skal gjøres en trafikkutredning av eksisterende og fremtidig trafikksituasjon for hvert utredningsalternativ med beregning og analyse av trafikkvekst og kapasitet på lokal- og hovedvegnettet. Viktige forhold som skal utredes er hvordan avviklingen av lokalvegtrafikken på Lysaker påvirkes av tiltaket og hvordan trafiksikkerheten ivaretas. Ulike løsninger for forlengelse av Lilleakerveien (enveis, toveis, stengning og eventuell senkning) må utredes med tanke på fremkommelighet for ulike brukergrupper, utrykningskjøretøy, mertrafikk og atkomst til boligområder. Det skal undersøkes om adkomst til Lundingården kan skje andre steder enn via en forlengelse av Strandveien langs Lysakerelva.	Presentasjonsform
		Fagrapport/trafikkutredning, ev. eget kap. i felles KU-dokument. Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen. Aktører som bør involveres Statens vegvesen i samarbeid med Viken fylkeskommune, Oslo kommune (PBE/BYM) Bærum kommune
Konsekvenser for gående og syklende	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
	Kvalitativ analyse benyttes for å undersøke dagens og framtidig gang- og sykkeltrafikk. Analysen skal blant annet undersøke fremkommelighet, tilgjengelighet og konfliktpunkter for tilknytningen fra terminalen til hovedsykkelvegen og til lokale gang- og sykkelforbindelser. Viktige målpunkt (holdeplasser, sykkelparkering, viktige byrom og arbeidsplasser) skal kartfestes, og barrierer og forbindelseslinjer for mye trafikanter i området ved de ulike	Fagrapport, ev. eget kap. i felles KU-dokument. Konsept- og systemskisser. Illustrasjon som viser sykkelvegnett og gangnett inklusive snarveier gjennom og ut på alle sider av planområdet i tillegg til systemet for motorisert transport.

	utredningsalternativene skal utredes. Bevegelseslinjene må vise de mest aktuelle byttene for reisende, for eksempel ved overgang fra fjernbuss vestfra til buss eller bane inn mot Oslo. For gående skal det innhentes informasjon fra de andre samferdselsaktørene om antall av- og påstigende passasjerer. Mulighetsrommet for å sikre gode byrom eller løsninger for myke trafikanter ved frigitt areal i de ulike løsningene utredes. Effekten av gangkulvert under E18 beskrevet i alternativ 15 skal også utredes for alternativ 7. Behov for sykkelparkering ved knutepunktet skal undersøkes, og ses i sammenheng med vedtatt reguleringsplan for Fornebubanen i Bærum. Det skal undersøkes hvor sykkelparkering kan lokaliseres.	Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen. Bruken av arealet for opphold, gange- og sykkel og andre aktiviteter omhandles i kapittel 3.3.4.
		Aktører som bør involveres Statens vegvesen i samarbeid med Viken fylkeskommune, Oslo kommune (BYM) Bærum kommune

3.3.3 Støy og luftforurensing

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
Støy	Støyberegningene skal vise støysituasjonen for de ulike utredningsalternativene. Følgende hovedkategorier av støykilder skal utredes: - Vegtrafikk på vegsystemet innenfor influensområdet inkl. intern transportvirksomhet - Jernbanetrafikk innenfor planområdet. - Samlet støybelastning fra vegtrafikk og jernbanetrafikk Det skal beregnes utbredelse av støysoner i henhold til T-1442, Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Utbredelse av støy fra veg- og jernbanetrafikk skal beregnes etter nordiske beregningsmetoder for veg og bane. Avbøtende tiltak skal vurderes. Viktige soner for skjerming av støy skal identifiseres, herunder holdeplasser eller andre områder for utendørs personopphold som for eksempel Sollerudområdet med rekreasjonsområde, boliger og skole. Bygge- og anleggsstøy vurderes på et overordnet nivå.	Fagrapport med utredning av støy (inkl. støysonekart) Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen.
		Aktører som bør involveres Statens vegvesen Oslo kommune (BYM, Helseetaten) og Bærum kommune

Luftforurensning	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
	Anbefalte grenseverdier for luftkvalitet iht. «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)» skal legges til grunn ved planlegging av virksomhet eller bebyggelse som er følsom for luftforurensning.	Fagrapport, ev. eget kap. i felles KU-dokument.
	Det skal gjennomføres spredningsberegninger av luftforurensning for alternativene iht. T-1520. Beregningene skal knyttes opp mot krav i forurensningsforskriften. Viktige soner for skjerming av luftforurensning skal identifiseres, herunder holdeplasser eller andre områder for utendørs personopphold.	Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen.
	Helseeffektene for syklister og gående som skal bruke traséen som pendlerrute må vurderes for de to trasévalgene mellom Drammensveien 211 og Vækerø park, og eventuelle tiltak som kan gjøres for å dempe belastningen for de syklende og gående må beskrives.	Aktører som bør involveres
	Prosjektet skal gjennomføre LCA-analyse (livsløpsanalyse) for bedre å kunne vurdere tiltak som kan redusere klimagassutslipp fra prosjektet ved å velge riktige byggematerialer.	Statens vegvesen Oslo kommune (BYM, Helseetaten) og Bærum kommune

3.3.4 Friluftsliv / by- og bygdelig

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
	Bruken av området som gang -og sykkelveger, skoleveger, grøntområder- og andre områder for opphold og lek, inkludert bussterminalen som møteplass skal kartlegges.	Fagrapport ev. eget kap. i felles KU-dokument.
	Konsekvenser knyttet til turveg A1 og L-1 langs Lysakerelva og turveg/kyststi langs Oslofjorden (både i Oslo og Bærum kommune) må utredes.	Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen.
	Ved utredning av alternativenes påvirkning og konsekvens er bruksmuligheter, attraktivitet/opplevelseskvalitet, tilgjengelighet/barrierevirkning, arealbeslag, miljøbelastning (støy- og luftforurensning) og stedsidentitet viktige stikkord. Barn og unges interesser skal belyses, herunder skoleveger. Skadereduserende tiltak skal beskrives.	Hovedsykkellruter og andre gang- og sykkelveger som <u>ferdselslinjer</u> forbi og gjennom området omhandles i kap. 3.3.2.
		Aktører som bør involveres
		Statens vegvesen Oslo kommune (BYM)

3.3.5 Naturmangfold

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
	Verdi, påvirkning og konsekvenser for naturmangfoldet skal utredes. Konsekvenser for naturverdier i Vækerøodden vest i forhold til valg av trasé for ny hovedsykkelveg forbi Frantzebråten må utredes.	Fagrapport ev. eget kap. i felles KU-dokument.
	Konsekvenser for naturmangfold fra bygge- og anleggsarbeidene skal utredes for vassdrag, elvekantsoner og strandområder samt øvrige naturverdier. Skadereduserende tiltak beskrives.	Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen.
	Påvirkning på Lysakerelva og indre Oslofjord fra overvann skal vurderes etter vannforskriftens § 4 og ev. § 12 for anleggsfasen og driftsfasen.	Aktører som bør involveres Statens vegvesen Oslo kommune (BYM) Ved behov innhente råd hos Statsforvalter

3.3.6 Kulturarv

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
	Kulturminnene som blir berørt av planarbeidet skal beskrives, kartfestes og verdisettes. Påvirkning og konsekvens skal utredes for arealbeslag, nærføring, terrengendring, funksjonell barrierevirkning, form og funksjon. Kulturminnets-/miljøets status etter lovverket skal fremgå av utredningen.	Fagrapport ev. eget kap. i felles KU-dokument.
	For alternativ 7 skal eventuell visuell påvirkning på kulturminner beskrives. Dette innebærer konsekvensene av busstrafikk på stasjonstorget nord for jernbanen i forbindelse med avstigning og regulering.	Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen.
	Skadereduserende tiltak skal beskrives, herunder vurdering av om berørte bevaringsverdige bygg kan flyttes. Kulturminner som allerede er vurdert i planarbeidet for reguleringsplan E18 Lysaker – Ramstadsletta, vil oppdateres dersom planarbeid for Lysaker kollektivterminal medfører endringer for kulturminnene.	Aktører som bør involveres Statens vegvesen Oslo kommune (PBE/BYM/BYA) Viken fylkeskommune Bærum kommune

3.3.7 Flom, stormflo, klima- og VA/overvannshåndtering

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
	Det skal beregnes flomnivå i Lysakerelva for 200-årsflom og med klimafaktor 1,4. Stormflo-nivå inklusive havnivåstigning skal baseres på siste gjeldende prognose fra DSB. Skadereduserende tiltak for å redusere konsekvensene ved en storflom skal beskrives. Vannmengder, avrenning, vannkvalitet og tiltak for å sikre lokal overvannshåndtering skal utredes. Overvannsnotatet skal vise hvor det settes av areal til åpen og lokal overvannshåndtering- og rensing, og utforske mulighetene for å plante større trær innenfor planavgrensningen. Overflatevann skal renses før avrenning til resipient (Lysakerelva, for hoveddelen av tiltaket). Overordnet VA-plan som viser overvannshåndteringen for området, skal utarbeides for planalternativet. Veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL) for Lysaker og eksisterende masterplan VA - Lysakerbyen skal legges til grunn.	Fagrapport, ev. eget kap. i felles KU-dokument. Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen. VA-plan/kart/illustrasjoner
		Aktører som bør involveres
		Statens vegvesen Oslo kommune (BYM, VAV), Bærum kommune evt. Elvia Trekke inn Statsforvalter og NVE ved behov.

3.3.8 Bygge- og anleggsperioden

Undertema	Hva skal undersøkes?	Presentasjonsform
Anleggsteknikk, byggetider og stengeperioder	Det skal lages en plan for anleggsfasen for de ulike utredningsalternativene som viser faseplaner for bygging av anlegget og arealbehov.	Faseplaner med beskrivelse. Vil inngå i samlet fagrapport om bygge- og anleggsperioden.
		Aktører som bør involveres Statens vegvesen
Trafikkavvikling i anleggsperioden	Konsekvensene for kollektivtrafikk og biltrafikk i anleggsperioden skal beskrives og sammenliknes med 0-alternativet. Dette inkluderer midlertidige løsninger for trafikkavvikling.	Presentasjonsform
		Fagrapport eller eget kap. i samlet fagrapport om bygge- og anleggsperioden.
		Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen.
		Aktører som bør involveres Statens vegvesen i samarbeid med Viken fylkeskommune, Fornebubanen, Bane NOR,

		Oslo kommune (BYM), Bærum kommune
Trafikksikkerhet og tilgjengelighet til nærområdet	Hva skal undersøkes?	Presentasjonsform
	Tilrettelegging og tiltak for gående, syklende, bil, og kollektivtrafikk i anleggsperioden skal beskrives. Herunder universelt utformede løsninger som sikrer tilgjengelighet og trafikksikkerhet for alle. Skoleveg til Sollerudstranda må vurderes særskilt.	Fagrapport eller eget kap. i samlet fagrapport om bygge- og anleggsperioden.
		Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen.
		Aktører som bør involveres
		Statens vegvesen i samarbeid med Viken fylkeskommune, Fornebubanen, Bane NOR, Oslo kommune (BYM), Bærum kommune
Grunnerverv og riggområder	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
	Nødvendige rigg- og anleggsområder for utredningsalternativene inkludert løsninger for lokalveg, sykkel og gange, skal avklares. Plassering av riggområde skal undersøkes med særlig henblikk på konsekvenser for naturmiljø, kulturmiljø, friluftsinteresser, nærområder for barn- og unge, og fremkommelighet for myke trafikanter i anleggsperioden. Det skal søkes å finne andre alternativer enn Sollerudstranda, f.eks. i samråd med Fornebubanen. Det skal lages en oversikt over eiendommer som skal erverves midlertidig og permanent som følge av utredningsalternativene.	Fagrapport ev. eget kap. i felles KU-dokument ev. supplert med tegninger eller illustrasjoner.
		Aktører som bør involveres
		Statens vegvesen i samarbeid med Oslo kommune (PBE/BYM) Bærum kommune Viken fylkeskommune, Fornebubanen og Bane NOR
Kabler og ledninger	Hva skal undersøkes?	Presentasjonsform
	Konsekvensene for kabler og ledninger skal belyses både i anleggsfasen og permanent situasjon for valgt planalternativ. Det skal foreslås hvordan omlegging av kabler og ledninger skal sikres.	Eget kapittel i planbeskrivelsen basert på notat/fagrapport og ev. tegninger/bilder fra modell.
		Aktører som bør involveres
		Statens vegvesen i samarbeid med Viken fylkeskommune, Fornebubanen, Bane NOR, Oslo kommune (VAV), Bærum kommune, Elvia
Avhengigheter mot andre prosjekter med overlapp innenfor planområdet	Hva skal undersøkes?	Presentasjonsform
	Det skal undersøkes hvordan de ulike utredningsalternativene kan samordnes med andre aktører som planlegger tiltak/anlegg innenfor planområdet (eksempelvis Fornebubanen, Bane NOR, sykkelprosjekt i �st, Lilleakerbyen, Lundingården, ny vannforsyning til Oslo).	Fagrapport eller eget kap. i samlet fagrapport om bygge- og anleggsperioden.
		Aktører som bør involveres
		Statens vegvesen i samarbeid med Viken fylkeskommune, Fornebubanen, Bane NOR,

		Oslo kommune (PBE, VAV), Mustad Eiendom AS
Massehåndtering	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
	Det skal for planalternativet foreslås løsninger for håndtering av overskuddsmasser, samt miljøkonsekvenser av borttransportering. Bruk og deponi av masser skal angis og konsekvensutredes.	Fagrapport eller eget kap. i samlet fagrapport om bygge- og anleggsperioden.
		Aktører som bør involveres
		Statens vegvesen

3.3.9 Kostnader

Undertema	Hva skal undersøkes?	Presentasjonsform
	Storingsvedtaket gir en maksimal plan- og investeringskostnad for kollektivterminalen på 700 mill. 2020-kr inkl. mva. Utredningsalternativene skal kostnadsberegnes i sin helhet, som beskrevet i planprogrammet. Det innebærer blant annet at alle løsninger for syklist, gående, byrom, osv, (og kvalitetskrav knyttet til disse) også skal fremgå i rapporten. Rapporten må synliggjøre hva som er mulig innenfor kostnadsrammen og hvilke kostnader som må sikres på annen måte. Beregningene skal inkludere alle nødvendige kostnader til plan/prosjektering/byggherre, grunnarbeider, infrastruktur og kollektivterminal, samt aktuelle gebyrer og avgifter. Kostnader til drift og vedlikehold skal inkluderes. Opplistingen er ikke uttømmende. Hovedsykkelveg delstrekning 3 inngår ikke i den vedtatte kostnadsrammen for kollektivterminalen, og skal kostnadsberegnes separat som del av vurderingsgrunnlag for valg av løsning.	Fagrapport eller eget kap. i felles KU-rapport.
		Aktører som bør involveres
		Statens vegvesen

3.3.10 Grensesnitt mot andre relevante prosjekter

Vurdering av grensesnitt mot relevante prosjekter og begrunnelse for valg av prosjekter som skal utredes, fremkommer i kapittel 2.4.10.

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
Lilleakerbyen og tiltak i Lilleakerveien	Utredningsalternativenes konsekvenser for fremtidige planer for Lilleakerbyen skal utredes og sammenliknes med 0-alternativet og øvrige utredningsalternativer. Foreslåtte tiltak for ombygging av Lilleakerveien skal inngå i vurderingen.	Fagrapport eller eget kap. i felles KU-rapport.
		Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen.
		Aktører som bør involveres Statens vegvesen Mustad Eiendom AS Oslo kommune (PBE/BYM)
Fornebubanen og konsekvenser for overflateutvikling nord for jernbanen	Det skal beskrives hvordan utredningsalternativene legger til rette for gode overgangsmuligheter mellom busstilbud og øvrige kollektivformer (jernbane og T-bane). Konsekvenser for overflateutvikling skal utredes og sammenliknes med 0-alternativet og øvrige utredningsalternativer. For alternativ 7 skal det utredes om det er tilstrekkelig plass til å vende bussene med alle de funksjonene som stasjonstorget skal ha. Det må finnes areal til buss, taxi, kiss & ride, buss for tog, sykkelparkering og HC-parkering, samt gangpassasje fra buss til T-bane. Det skal vurderes hvordan alternativene vil påvirke fremdrift, anleggsgjennomføring og ev. utbyggingsrekkefølge for overflateutviklingen nord for jernbanen.	Fagrapport eller eget kap. i felles KU-rapport.
		Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen.
		Aktører som bør involveres Statens vegvesen Fornebubanen Bane NOR Oslo kommune (PBE/BYM) Bærum kommune
Ny rikstunnel - fremtidig sporutvidelse Lysaker stasjon	Det skal beskrives hvordan alternativ 7 kan innpasses en ny rikstunnel med fremtidig sporutvidelse på Lysaker stasjon. Beskrivelsen skal omfatte situasjonen før, under og etter bygging av nye jernbanespor. I rapporten skal det være hovedfokus på om sporutvidelsen medfører at arealet nord for jernbanen ikke lenger kan brukes til avstigning for buss, og om reguleringsplassene under eksisterende jernbanebru er mulig å etablere. Tilgang til tekniske rom, adkomst og parkering for servicebil, taxi, kiss & ride og buss for tog skal også omtales. Videre skal det beskrives hvordan planlagte tiltak i Lilleakerveien innenfor planområdet forholder seg til fremtidig sporutvidelse.	Fagrapport eller eget kap. i felles KU-rapport.
		Aktører som bør involveres
		Statens vegvesen Fornebubanen Bane NOR Viken fylkeskommune Oslo kommune (PBE/BYM) Bærum kommune

Hovedsykkelveg gjennom Lysaker	Hva skal undersøkes?	Presentasjonsform
	Det skal beskrives hvordan delstrekninger for hovedsykkelveg som inngår i planarbeidet for kollektivterminalen samordnes med de ulike planene for ny hovedsykkelveg gjennom Lysaker (delstrekning 1 i Bærum og sykkelprosjekt øst for planområdet i Oslo), slik at delstrekningene ses i sammenheng.	Fagrapport eller eget kap. i felles KU-rapport.
		Aktører som bør involveres Statens vegvesen Viken fylkeskommune, Oslo kommune (BYM/PBE) Bærum kommune
Strandveien 2-10, Lundinggården	Hva skal undersøkes?	Presentasjonsform
	Utredningsalternativenes konsekvenser for mulig arealutvikling av Lundinggården skal undersøkes, herunder beskrivelse av påvirkning på: - Byggegrenser og ev. grad av utnyttelse - Etablering av nye byrom - Fremdrift, byggetrinn og utbyggingsrekkefølge - Planlagte funksjoner i kjellernivå	Fagrapport eller eget kap. i felles KU-rapport. Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen.
		Aktører som bør involveres Statens vegvesen Mustad Eiendom AS Bærum kommune

3.3.11 Grunnforhold og geoteknikk

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
Grunnforhold, kvikkleire og områdestabilitet	Alternativenes konsekvenser for grunnforhold, kvikkleire og områdestabilitet skal utredes og sammenliknes med 0-alternativet. Det skal dokumenteres at alternativene er gjennomførbare ut ifra geotekniske og geologiske forhold.	Fagrapporter ev. eget kap. i felles KU-dokument.
		Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen.
		Aktører som bør involveres Statens vegvesen
Geoteknikk, ingeniørgeologi og konsekvenser for nabobebyggelse	Det skal identifiseres og utredes tiltak som reduserer risikoen for skader på eksisterende bygninger, anlegg og konstruksjoner innenfor og i nærheten av planområdet for både anleggsfasen og permanent situasjon. Forhold som kan påvirke stabilitet til driftsatt jernbane må belyses og ivaretas i planprosessen.	Presentasjonsform
		Fagrapporter ev. eget kap. i felles KU-dokument.
		Konsekvenser for planalternativet oppsummeres i planbeskrivelsen. Aktører som bør involveres Statens vegvesen

3.3.12 Risiko og sårbarhet (ROS-analyse)

Undertema	Hva skal konsekvensutredes?	Presentasjonsform
	For planalternativet skal det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse basert på krav i NS5814 og rundskriv fra Direktoratet for sikkerhet og beredskap (DSB).	Egen ROS-analyse
	En risiko- og sårbarhetsanalyse skal dekke beredskaps- og ulykkesrisiko. Den skal avdekke farer, vurdere hvor alvorlig disse er, samt foreslå tiltak for å forebygge uønskede hendelser og redusere konsekvenser av disse.	Aktører som bør involveres
		Statens vegvesen

3.4 Videre planprosess og medvirkning

3.4.1 Medvirkning

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

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

Første offisielle medvirkningsperiode var ved varsel om oppstart av planarbeidet og offentlig ettersyn av planprogrammet. I denne høringsperioden var det særlig viktig å gi innspill knyttet til hvordan planarbeidet skal gjennomføres. I tillegg var det relevant å gi konkrete innspill til løsningene og utredningsalternativene, og særlige hensyn som bør ivaretas. I høringsperioden ble det holdt et digitalt informasjonsmøte den 17. januar 2023, samt åpen kontordag 24. januar 2023. Ullern bydelsutvalg ble orientert 26. januar. I tillegg vil det bli gjennomført kontaktmøter med direkte berørte parter, organisasjoner og myndigheter, slik som sameier, borettslag, velforeninger, grunneiere, næringsdrivende, bydel og andre offentlige etater, etter behov gjennom hele planprosessen. Både i kontaktmøter og i offentlige informasjonsmøter vil ulike løsninger bli presentert og diskutert underveis i planarbeidet.

Det kom inn i alt 49 uttalelser samt en tilleggsuttalelse. Etter høringsperioden skal alle mottatte merknader vurderes og kommenteres av både Statens vegvesen og kommunene. Den 12. mai 2023 ble det avholdt et felles bemerkningsmøte hvor man ble enige om hvilke føringer høringen gir for planen, og om noen utredningsalternativer kunne siles ut før konsekvensutredning. Planprogrammet er oppdatert og fastsettes av henholdsvis Bærum og Oslo kommune. Eventuell beslutningsprosess for valg av planalternativ gjøres etter gjennomført konsekvensutredning og før offentlig ettersyn, se beskrivelse i kapittel 1.1.3.

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

informasjonsmøte, og åpen kontordag i høringsperioden. Vegvesenet vil før reguleringsplanen legges ut til offentlig ettersyn invitere til møter med direkte berørte parter, organisasjoner og myndigheter, slik som sameier, borettslag, velforeninger, grunneiere, næringsdrivende, bydel og andre offentlige etater, etter behov. Både i kontaktmøter og i offentlige informasjonsmøter vil ulike løsninger bli presentert og diskutert.

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

Offentlige dokumenter fra planarbeidet vil være tilgjengelig på Statens vegvesens nettside [E18 Vestkorridoren | Statens vegvesen](#), på Oslo kommunes side www.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn med saksnr. 201704273, eller på Bærum kommunes nettside www.baerum.kommune.no med arkivsakID 20/25074.

3.4.2 Samarbeid og koordinering

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

Planarbeidet skal sees i sammenheng med pågående planprosesser for byutvikling i Lysaker-området, med vekt på utvikling av Lysaker som regionalt kollektivknutepunkt med effektiv fremføring av buss, og muligheter for ny byutvikling som følge av omlegging og ombygging av trafikkanlegget gjennom området. Viktige grunnlag er kommunenes Veiledende plan for offentlige rom (VPOR).

3.4.3 Planprosess og fremdrift

Planarbeidet for Lysaker kollektivterminal og hovedsykkelveg mellom Sollerud og Frantzebråten (delstrekning 3) er lagt opp med følgende forslag til fremdrift:

Tabell 2: Forslag til fremdrift for plan- og utredningsarbeidet

Prosess for planprogram og reguleringsplan		Forventet fremdrift
Statens vegvesen	Kunngjøring og varsling av oppstart planarbeid med forslag til planprogram	Høst/Vinter 2022
Statens vegvesen	Høringsperiode planprogram	8 uker
Statens vegvesen	Åpent informasjonsmøte	I høringsperioden
Statens vegvesen	Åpen kontordag	I høringsperioden
Statens vegvesen, Oslo og Bærum	Felles bemerkningsmøte	
Statens vegvesen	Oversendelse av revidert planprogram til kommunene	Sommer 2023
Bærum	Fastsettelse av planprogram i kommunestyret	Høst 2023
Oslo	Fastsettelse av planprogram (BYU eller PBE)	Høst 2023
Statens vegvesen	Gjennomføre konsekvensutredning i henhold til planprogram	Høst/vinter 2023/2024
Statens vegvesen	Utarbeide reguleringsplan	Vinter 2024 – vinter 2025
Bærum	Politisk behandling og vedtak om offentlig ettersyn	Vinter/vår 2025
Oslo	Saksfremstilling detaljregulering med konsekvensutredning (PBE)	Vinter/vår 2025
Oslo og Bærum	Offentlig ettersyn og høring av reguleringsplan med åpne møter	Vår 2025
Statens vegvesen, Oslo og Bærum	Merknadsbehandling og prosess med kommunene	Vår/sommer 2025
Statens vegvesen	Oversendelse planforslag med konsekvensutredning kommunene	Høst 2025
Bærum	Planvedtak i kommunestyret	Vår/sommer 2026
Oslo	Planvedtak i bystyret	Sommer/høst 2026

Videre planprosess

Planprogrammet skal også følges opp av detaljregulering for ny hovedsykkelveg mellom Fornebukrysset og Lysakerlokket (delstrekning 1), se nærmere omtale i kap. 2.4.10. Tentativ fremdrift for denne reguleringsprosessen er vist i tabellen nedenfor.

Tabell 3: Forslag til fremdrift for reguleringsplan for hovedsykkelveg mellom Fornebukrysset og Lysakerlokket (delstrekning 1) ved ordinær prosess. Det vil i oppstartsmøtet avklares om planen kan behandles etter enkel prosess jf. plan og bygningsloven § 12-14 annet ledd.

Prosess for reguleringsplan	Forventet fremdrift
Varsel om oppstart av planarbeid	Sommer 2024
Utarbeide reguleringsplan	Høst 2024 – Vinter 2025
Politisk behandling og vedtak om høring og offentlig ettersyn	Vår 2025
Høringsperiode reguleringsplan	Sommer 2025
Behandle innkomne merknader	Sommer/Høst 2025
Oversendelse planforslag til Bærum kommune	Høst 2025
Vedtak reguleringsplan	Vinter 2025/2026

Det er også andre planprosesser i eller nær planområdet med grensesnitt og avhengigheter til dette planarbeidet. Disse avhengighetene er nærmere omtalt i kapittel 2.4.10. Utredningsbehovet for fremtidige og tilgrensende reguleringsplaner innenfor planområdet vil ivaretas i egne planprosesser med planmyndighetene der de ikke inngår i planarbeidet for kollektivterminalen.

4 VEDLEGG

Vedlegg 1: SIL_301 Silingsrapport - alternativer som er forkastet

Vedlegg 2: Behovsnotat fra Ruter, datert 29.06.2021