



Oslo



BÆRUM KOMMUNE

Vedtatt av Bærum kommunestyre 06.02.2019
Vedtatt av Oslo bystyre 19.06.2019

Lysakerbyen

Veiledende plan for offentlige rom





FORORD

Lysakerbyen inngår i utviklingen av Fjordbyen vest/ Vestkorridoren, med sikte på utvikling av et bybånd langs sjøsiden mellom indre by og Fornebu med sammenhengende arealer og på tvers av kommunegrenser. Bybåndet utnytter potensial knyttet til ny og eksisterende banebasert infrastruktur i tråd med KVV Osloavet og "Byport vest"; anbefalt konsept for en samordnet transportutvikling for regionen. Ny Forneubane, nytt dobbeltspor for tog (sentrum - Lysaker) og ny bussterminal er lagt til grunn for utviklingen av knutepunktet Lysaker. Planleggingen foregår som parallelle planprosesser, eksempelvis planlegging av ny E18, nytt kollektivknutepunkt og flere private reguleringsplaner.

Høsten 2014 ble Oslo kommune og Bærum kommune enige om et felles samarbeid om planlegging av Lysakerbyen. På grunnlag av beslutningen startet Plan- og bygningsetaten og administrasjonen i Bærum det byplanfaglige samarbeidet om en overordnet og felles veiledende plan for offentlige rom (VPOR). Planen er overordnet og veiledende for kommunenes plan- og byggesaksbehandling i området, og er ikke en juridisk bindende plan etter plan- og bygningsloven. Hensikten med planen er å komme frem til retningsgivende føringer for hvordan Lysaker kan utvikles som helhetlig by, lokalsenter og knutepunkt, med hovedfokus på de offentlige rommene og myke trafikanters interesser. Planen skal sikre fremtidige behov for offentlige rom og gi en mer sammenhengende struktur med gode forbindelser. Planen skal behandles politisk i Oslo og Bærum.

Oppstart av planarbeid ble varslet i begge kommuner 26.08.2015, med frist for innspill 1.10.2015. Det har blitt avholdt et større arbeidsverksted med grunneiere, bydelen, etater og organisasjoner 05.06.2015, samt en rekke sårsmøter med skoler/ barnehager, Lysakerbyen Næringsvel, Mustad Eiendom AS og instanser involvert i planarbeid for knutepunktet. Kommunal VPOR-gruppe i Oslo består av Bydel Ullern, Bymiljøetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Vann- og avløpsetaten og Byantikvaren. Planen var på høring fra 20. november 2017 til 5. februar 2018. Vedtak av planen er fattet av Bærum kommunestyre 06.02.2019 og Oslo bystyre 19.06.2019.

Arbeidet med planen er organisert med deltakere fra begge kommuner i en felles arbeidsgruppe. Det var også etablert en styringsgruppe (kontaktutvalg) ledet av Bærum kommune ved kommunaldirektør Arthur Wøhni, senere erstattet av kommunalsjef Jannike Hovland, og med etatsdirektør Ellen S. de Vibe og med avdelingsdirektør Morten Wasstøl som vara, som Oslos representanter.

Deltagere underveis i arbeidet med VPOR har vært:

- Bærum kommune: Jannike Hovland, Arthur Wøhni, Kjell Seberg, Terje Hansen, Nina Koren Viksjø, Terttu Kalland, Anette Lunde Saastad, Erik Toresen, Kirsti Stokke Burheim og Olaug Eidet (prosjektleder).
- Oslo kommune: Morten Wasstøl, Torben Skytte, Andreas Rønsdal, Heidrun Kolstad, Øivind Aamodt, Eline Reitan Knudsen, Rune Clausen og Marianne Rooth (prosjektleder).

Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune og Plan- og bygningstjenesten, Bærum kommune

Oktober 2019



Siri Gauthun Kielland

Etatsdirektør
Plan- og bygningsetaten
Oslo kommune



Jannike Hovland

Kommunalsjef for plan, miljø og kultur
Bærum kommune

VEDTAK BÆRUM KOMMUNESTYRE

Kommunestyret - 06.02.2019 - 010/19

Vedtak:

1. Veiledende plan for offentlige rom (VPOR) Lysakerbyen, datert 20. august 2018, planID 2017016, med hovedkart og temakart vedtas. Planen skal legges til grunn for den videre plan- og byggesaksbehandling i området.
2. Bærum kommune fastsetter med hjemmel i plan- og bygningslovens § 17-2 følgende forutsigbarhetsvedtak for Lysakerbyen:
 - a. Ved behandling av reguleringsplaner innenfor planområdet som omfattes av veiledende plan for offentlige rom for Lysakerbyen (VPOR Lysakerbyen), datert 20. august 2018 vil det som hovedregel bli utformet rekkefølgebestemmelser som forutsettes fulgt opp gjennom bruk av utbyggingsavtaler mellom grunneierne/utbyggere og kommunen.

Utbyggingsavtalene vil regulere grunneiernes/utbyggernes forpliktelser til å besørge eller bekoste offentlige tiltak beskrevet i VPOR Lysakerbyen.

Utbyggingsavtale kan omfatte tiltak som også ligger utenfor VPOR-området. Det er ikke krav til at tiltakene er regulert før utbyggingsavtale inngås.
 - b. Det forutsettes også at det inngås utbyggingsavtaler for eventuelle andre tiltak som er nødvendig for gjennomføring av reguleringsplanen som omfattes av utbyggingsavtalen, eller som for øvrig omfattes av bestemmelsene for utbyggingsavtaler, jfr. plan- og bygningslovens § 17-3, eller senere bestemmelse som eventuelt erstatter eller endrer denne.
 - c. Hovedprinsippet for finansiering av de offentlige tiltakene for VPOR Lysakerbyen, er at grunneiere/utbyggere skal bære alle kostnadene inkludert arealavståelse og/eller kostnader knyttet til erverv av areal. Kostnadene skal som utgangspunkt fordeles forholdsmessig mellom grunneiere.
 - d. Fremforhandlede utbyggingsavtaler vedtas i Oslo av bystyret etter at bystyret har vedtatt forslag til reguleringsplan. I Bærum vedtas utbyggingsavtaler av kommunestyret.
 - e. Utbyggingsbidrag til offentlige infrastrukturtiltak som for eksempel Fornebubanen og Lysaker kollektivknutepunkt kan gjøres til gjenstand for utbyggingsavtaler.

VEDTAK OSLO BYSTYRE

Bystyret har behandlet saken i møtet 19.06.2019 sak 202

1.

Veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Lysakerbyen datert 20.08.2018 (vedlegg 1), med hovedkart og temakart, tas til orientering og skal legges til grunn som veiledende for den videre plan- og byggesaksbehandling i området.

2.

Oslo bystyre fastsetter med hjemmel i plan- og bygningslovens § 7-2 følgende forutsigbarhetsvedtak for Lysakerbyen:

2.1 Ved behandling av reguleringsplaner innenfor området som omfattes av veiledende plan for offentlige rom for Lysakerbyen (VPOR Lysakerbyen), datert 20.08.2018, vil det som hovedregel bli utformet rekkefølgebestemmelser som forutsettes fulgt opp gjennom bruk av utbyggingsavtaler mellom grunneiere/utbyggere og kommunen.

Utbyggingsavtalene vil regulere grunneierens/utbyggerens forpliktelser til å besørge eller bekoste offentlige tiltak beskrevet i VPOR Lysakerbyen. Utbyggingsavtale kan omfatte tiltak som ligger utenfor VPOR-området. Det er ikke et krav at tiltakene er regulert før utbyggingsavtale inngås.

2.2 Det forutsettes også inngått utbyggingsavtaler for eventuelle andre tiltak som er nødvendig for gjennomføring av reguleringsplanen som omfattes av utbyggingsavtalen, eller som for øvrig omfattes av bestemmelsene for utbyggingsavtaler, jfr. plan- og bygningslovens § 17-3, eller senere bestemmelse som eventuelt erstatter eller endrer denne.

2.3 Hovedprinsippet for finansiering av de offentlige tiltakene for VPOR Lysakerbyen er at grunneiere/utbyggere skal bære alle kostnadene inkludert arealavståelse og/eller kostnader knyttet til erverv av areal. Kostnadene skal som utgangspunkt fordeles forholdsmessig mellom grunneiere.

2.4 Fremforhandlede utbyggingsavtaler vedtas i Oslo av bystyret etter at bystyret har vedtatt forslag til reguleringsplan.

2.5 Utbyggingsbidrag til offentlige infrastrukturtiltak som for eksempel Fornebubanen og Lysaker kollektivknutepunkt kan gjøres til gjenstand for utbyggingsavtaler.

3.

Bystyret ber Statens vegvesen i det videre planarbeid sikre at Lysaker kollektivknutepunkt med heving av E18 kan gjennomføres uavhengig av ny E18 videre vestover fra Lysaker mot Ramstadsletta. Videre henstilles Statens vegvesen til å la kommunene legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.

4.

Byrådet bes sikre at Lysakerelvas ville preg beholdes i størst mulig grad, også i de nedre områder.

5.

Bystyret understøtter at bestemmelsene i Kommunedelplan for Lysakervassdraget om sikring av vassdragets vannkvalitet, økologi, samt flomsikring skal legges til grunn for detaljregulering og byggesaker innenfor planområdet.

6.

Bystyret ber byrådet vurdere muligheter for et pilotprosjekt for rimelige boliger for folk flest på Lilleaker, som en del av arbeidet med å følge opp byrådssaken Nye veier til egen bolig.

Byutviklingskomiteen har behandlet saken i møtet 05.06.2019, sak 168, med følgende flertallsmerknader:

Komiteens medlemmer fra A, H, MDG og V mener det er positivt at det er utarbeidet et felles dokument sammen med Bærum kommune som beskriver utviklingen av utearealene og kollektivknutepunktet på Lysaker. Planen er et godt verktøy for å se utviklingen i Oslo og Bærum i sammenheng. VPOR for Lysakerbyen er ikke et juridisk bindende dokument, noe som er viktig å huske i forhold til ulike utviklingsplaner for Lysaker.



Plangrense

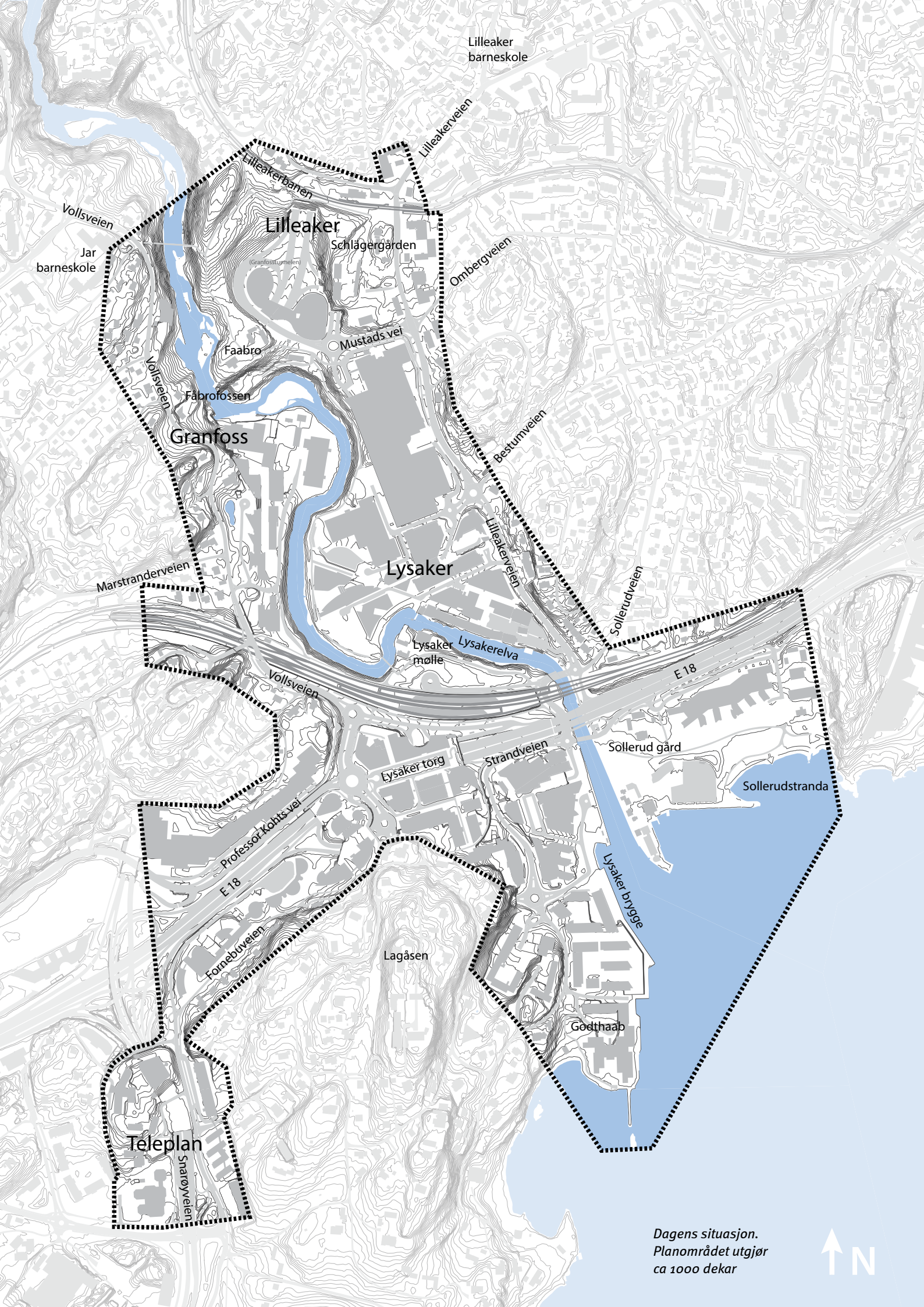


INNHOOLD

1.	BAKGRUNN	11
1.1	Formål	11
1.2	Om planen	12
1.3	Politiske vedtak og planføringer	14
2.	VISJON FOR OMRÅDET	18
2.1	Rolle og identitet	19
2.2	Lysakerbyen – nye behov og ny arealbruk	20
3.	VEILEDENDE PLAN FOR OFFENTLIGE ROM	22
3.1	Hovedkart VPOR	23
3.2	Plangrepet	23
3.3	Prinsipper for utforming	24
3.4	Parker og blågrønn struktur	26
3.5	Torg og plasser	50
3.6	Forbindelser	70
3.7	Tiltaksliste	84
3.8	Sammenligning av størrelser på parker og plasser	87
4.	GJENNOMFØRING	88
4.1	Forutsigbarhetsvedtak for Lysakerbyen	88
4.2	Prinsipper for kostnadsfordeling	89
4.3	Plan for gjennomføring	89
5.	HØRING	92
5.1	Hovedendringer i VPOR etter høring	92
5.2	Liste over innspill	93
5.3	Sammendrag av innspill med kommunenes kommentarer	94
6.	GRUNNLAGSMATERIALE	114

Symboler til kapittel 3.4 - 3.6

 Trær og vegetasjon er viktige innslag	 Muligheter for ballspill av ulike slag	 Tilgang til vann/ vannflate	 Gangstrøk med mye ferdsel
 Naturpreg og biologisk mangfold er vektlagt i utformingen	 Tilrettelegging for skøyter om vinteren	 Tilrettelagt for aktivitet til vanns; svømming, brettseiling, båter o.l.	 Tilrettelagt for sykkelparkering
 Tilrettelegging med benker/ sitteelementer	 Fysisk aktivitet er tilrettelagt med treningsapparater	 Kafétilbud og annen enkel servering	 Metrostasjon (Fornebubanen)
 Sittekanter/-trapper er integrert i øvrig utforming	 Skatemuligheter med rullevennlige dekker og ramper	 Restaurant/ serveringstilbud	 Bussterminal/ -holdeplasser
 Tilrettelagt utsiktspunkt	 Muligheter for lek, som sambruksarealer eller egne tilrettelegginger	 Handelstilbud ved butikker/ kjøpesenter	 Taxiholdeplass



Lilleaker
barneskole

Lilleakerveien

Lilleakerbanen

Lilleaker

Schlägergården

Ombergveien

Vollsveien

Jar
barneskole

(Granfoss turneien)

Faabro

Mustads vei

Vollsveien

Fabrofossen

Granfoss

Bestumveien

Marstranderveien

Lysaker

Lilleakerveien

Sollerudveien

Lysaker
mølle

Lysakerelva

Vollsveien

E 18

Lysaker torg

Strandveien

Sollerud gård

Sollerudstranda

Professor Kohls vei

E 18

Fornebuveien

Lagåsen

Lysaker brygge

Godthaab

Teleplan

Snarøyveien

Dagens situasjon.
Planområdet utgjør
ca 1000 dekar



1. BAKGRUNN

1.1. FORMÅL

Retningsgivende plan for offentlige rom

Bærum og Oslo har i fellesskap utarbeidet en overordnet plan for offentlige rom på Lysaker - Lilleaker, kalt VPOR Lysakerbyen. Planen inngår som en av flere større planer for byutvikling langs fjorden, kalt Fjordbyen vest.

VPOR Lysakerbyen er retningsgivende for arealer i begge kommuner og gir et felles overordnet grunnlag for å utvikle området som by, lokalsenter og knutepunkt. Planen har en helhetlig tilnærming til utvikling i området, som har betydelig utbyggingsinteresse, både i regi av større sektorinteresser som Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter, samt private utbyggere.

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. Det er utarbeidet en stedsanalyse der videre utvikling blant annet er vurdert i forhold til eksisterende næringsklynge og nærheten til det regionalt viktige knutepunktet.

Samordne interesser på tvers av kommuner

Formål med planen er å utvikle en sammenhengende og bymessig struktur for offentlige rom. Dette er en felles problemstilling for Oslo og Bærum. Det er lagt vekt på å belyse og ivareta myke trafikanter interesser. Disse skal være premissgivende for videre utvikling av området.

Med kollektivknutepunktet som tyngdepunkt skal det legges til rette for en bærekraftig og fremtidsrettet utvikling av Lysakerbyen, med gode tilknytninger til Fjordbyen vest, Fornebu og tilliggende nabolag. Forbindelser på tvers og langs Lysakerelva og langs sjøfront med tilhørende kyststi er prioritert. Strukturen forholder seg til lokale målpunkt og sentra, både eksisterende og nye. Byutvikling skal ses i sammenheng med de offentlige rommene og bidra til utviklingen av et levende byområde. Av planen fremgår det hvor det er fordelaktig med åpne fasader med og uten publikumsrelaterte funksjoner i førsteetasjer i forhold til de offentlige rommene.

Håndtering av pågående planarbeider, inkludert knutepunkt Lysaker

En rekke planarbeider pågår parallelt og ses i sammenheng.

Knutepunktet som bindeledd til omgivelsene må sikres ved videre utvikling. Barrierer som motorvei og jernbanetrasé langs strandsonen, forhindrer kontakt mellom viktige by- og rekreasjonsarealer. På sikt vil planer for ombygging av bussterminal og E18 kunne bidra til et mer forenklet vei- og gatesystem, som beslaglegger færre verdifulle arealer og er integrert i fremtidig bystruktur.

En rekke planer relatert til kollektivknutepunktet berører sammenhengen og kvaliteten til de offentlige rommene og påvirker Lysakerbyens fremtidige byutvikling. Nødvendig koordinering av pågående planer for knutepunktet har resultert i "Mulighetsstudie Lysaker - Fra trafikkmaskin til levende by", datert januar 2017. Denne er lagt til grunn i VPOR.

1.2. OM PLANEN

Hva er VPOR?

En veiledende plan for offentlige rom (VPOR) er en politisk forankret plan som gir føringer for utviklingen av et større område med flere grunneiere og flere reguleringsplaner. VPOR er et planverktøy utviklet av Oslo kommune, er ikke en del av planhierarkiet angitt i plan- og bygningsloven og er følgelig et retningsgivende dokument. Planen er et verktøy for å konkretisere og formidle offentlige rom-tiltak som er nødvendige for utvikling av området og sikre et helhetlig perspektiv i den videre utviklingen. VPOR angir parker, plasser, gater og forbindelser som skal bygges ut som en del av områdets transformasjon. Planen gir grunnlag for å koordinere etablering av tiltak med de enkelte byggeprosjektene.

Etablering og oppgradering av offentlige rom sikres i rekkefølgebestemmelsene i reguleringsplaner. VPOR er grunnlaget for utarbeidelse av rekkefølgebestemmelser og senere utbyggingsavtaler.

Målgruppe

Planen er veiledende både for planlegging i regi av kommunene og for behandling av private og offentlige reguleringsplaner.

Plan- og bygningsmyndighetene i Bærum og Oslo kommune har ansvar for å fremme dokumentet til politisk behandling. Om mulig skal beslutninger og vedtak knyttet til behandling av plandokumentet fattes koordinert i de to respektive kommuner.

Etter vedtak av VPOR avklares planens handlingsrettede del for gjennomføring av tiltak, med grove kostnadsoverslag for de prioriterte tiltakene.

Stedsanalyse danner grunnlag for VPOR

For å kartlegge områdets muligheter og kvaliteter er det utarbeidet en stedsanalyse i en tidlig fase av arbeidet. Denne er lagt til grunn ved utarbeidelse av VPOR. Studier av sikt, landskap og terreng er viktige elementer i stedsanalysen på grunn av områdets krevende topografi. Kartlegging av dagens situasjon med studier av blant annet områdeinndeling,

rolle og karakter, bebyggelsens sammensetning, lokale tyngdepunkt, struktur for offentlige rom, barrierer, behov for forbindelser og offentlige rom, arealbruk og «puls» over døgnet ved ulike årstider, bebyggelse med innganger/ henvendelse/ aktiviteter/ tilbud rettet mot offentlige rom, kulturminner/-miljøer, biologisk mangfold, grøntstruktur og grått areal (veier, parkering, restarealer), knutepunktet Lysaker stasjon m.m. Stedsanalysen ligger ved planen som eget vedlegg.

Det er også utarbeidet en analyse av kulturminner for Lysaker. Innspill fra flere arbeidsmøter og mulighetsstudier er forøvrig vurdert og har gitt viktige bidrag til strukturen for offentlige rom.

Behov for skoler i området er vurdert i begge kommuner. Ny KVV for skoler i bydelene Ullern og Bygdøy har avdekket underdekning både for barne- og ungdomsskoler, blant annet ved Lilleaker. Senere skolebehovsanalyser i Bærum vil kunne avdekke nye behov. I den enkelte plansak må det avklares mulig behov for barnehager. Annen sosial infrastruktur som idrettshaller, eldresentre og lignende er ikke vurdert i VPOR.

Effekt av planarbeid og VPOR

En effekt av planen er at den gir et forutsigbart grunnlag for offentlige og private tiltakshavere og viktige føringer for videre utvikling på Lysaker. Planen gir en felles plattform og kan bidra til at viktige kvaliteter ivaretas og utvikles.

Involvering og medvirkning

Det ble gjennomført en større workshop i juni 2015, som ledd i kartleggingen av dagens situasjon og identifisering av interesser og behov. En oppfølgende workshop med offentlige aktører ble avholdt i desember samme år.

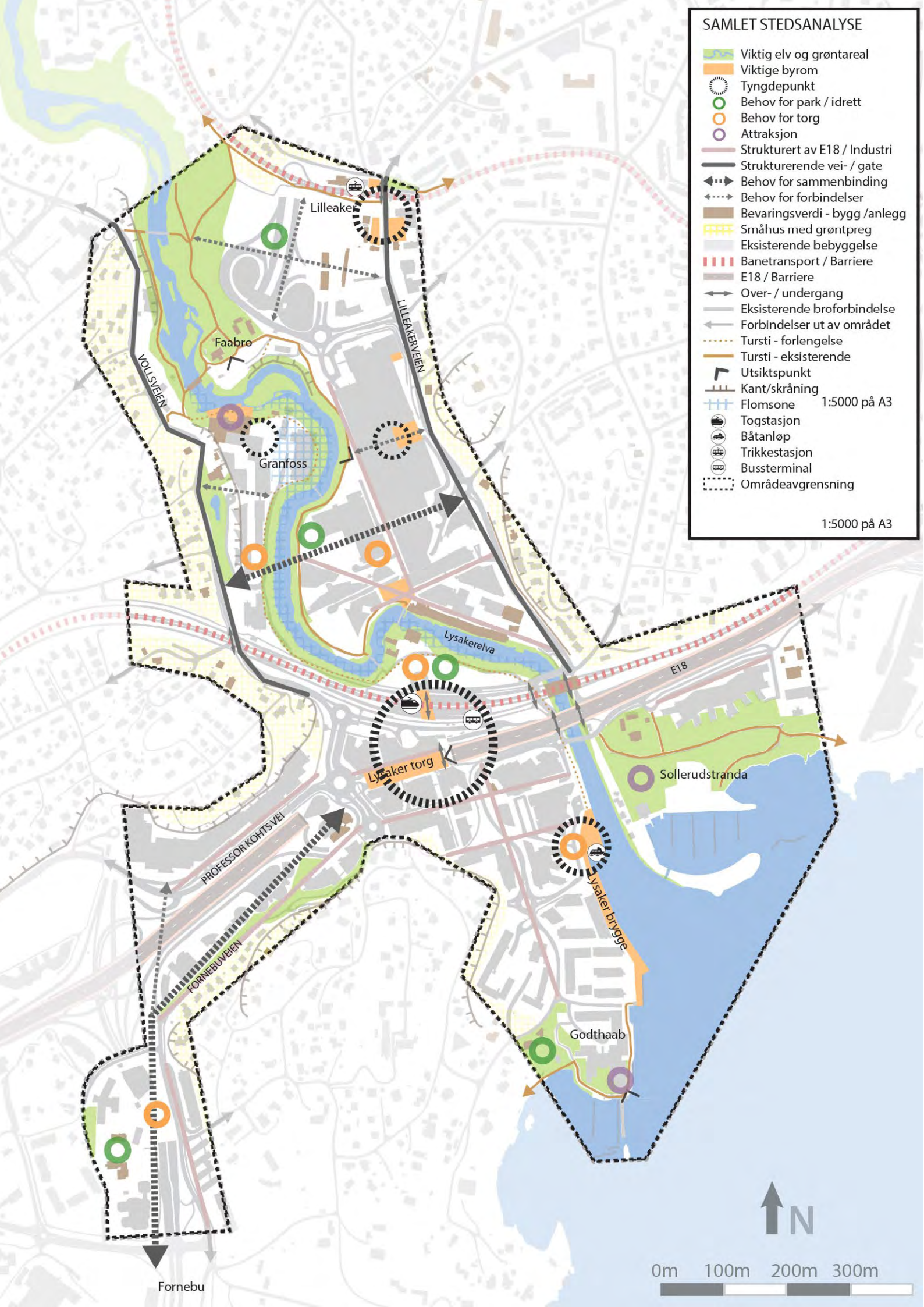
Under medvirkningsprosessen har det vært kontakt med skoler og barnehager med nærhet til området for å fange opp innspill om hvordan området brukes av barn og unge i dag.

Innspill fra høring foreligger som sammendrag, og er kommentert fra kommunenes side (kap. 5).

SAMLET STEDSANALYSE

-  Viktig elv og grøntareal
-  Viktige byrom
-  Tyngdepunkt
-  Behov for park / idrett
-  Behov for torg
-  Attraksjon
-  Strukturert av E18 / Industri
-  Strukturerte vei- / gate
-  Behov for sammenbinding
-  Behov for forbindelser
-  Bevaringsverdi - bygg / anlegg
-  Småhus med grøntpreg
-  Eksisterende bebyggelse
-  Banetransport / Barriere
-  E18 / Barriere
-  Over- / undergang
-  Eksisterende broforbindelse
-  Forbindelser ut av området
-  Tursti - forlengelse
-  Tursti - eksisterende
-  Utsiktspunkt
-  Kant/skråning
-  Flomsone 1:5000 på A3
-  Togstasjon
-  Båtanløp
-  Trikkestasjon
-  Bussterminal
-  Områdeavgrensning

1:5000 på A3



1.3. POLITISKE VEDTAK OG PLANFØRINGER

Oslo kommune:

Kommuneplan 2015 - Oslo mot 2030, 23.09.2015

Planen angir Lysaker som eksisterende kollektivknutepunkt med høy arealutnyttelse og av betydning som regionalt nærings- og boligområde. Området forøvrig er avsatt til bebyggelse og anlegg. Lilleaker er utviklingsområde og skal utvikles bymessig med høy arealutnyttelse. Sollerudstranda er vist som grønnstruktur og småbåthavn. Planen stiller krav til områderegulering i sør langs E18 og til felles planlegging for Lilleaker. Temakart blågrønn struktur viser underdekning av større parker (min 5 daa) for nærliggende småhusområder.

Kommuneplan for Oslo 2018, samfunnsdel med byutviklingsstrategi, byrådets forslag juni 2018

Har tydeligere miljømål, økt fokus på boligmangfold og nabolagsverdier.

Kommunedelplan for torg og møteplasser, 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 er Lysakerelva med tursti, Lilleakerparken og Sollerudstranda. Lilleakerparken og Møllefossen torg tilsidesetter eksisterende reguleringer.

Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner, 2002

Lilleaker og cc-vest er her eksisterende handelssenter.

Planprogram for Fjordbyen vest, inkl. Fornebubanen, 10.07.2014

Det stilles krav til områderegulering for Lysaker i sør.

Plan for sykkelveinettet i Oslo, vedtatt 23.05.2018

Sykelstrategi for Oslo 2015-2025, vedtatt 29.04.2015

Behovsplan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet 2017-2027, 2017

Generelt underdekning av innen- og utendørs idrettsanlegg. Utkast til ny plan (2019-2028) prioriterer mangfold av brukere og mulighet for deltagelse uavhengig av alder, kjønn eller økonomi.

Midlertidig parkeringspolicy for Oslo, vedtatt 21.06.2017

Tett by-norm gjelder i hovedsak og er innskjerpet. Økte krav til andel sykkelparkering og overdekning.

Revidering av parkeringsnormer

Endring av norm er til politisk behandling.

Byøkologisk program 2011-2026, vedtatt 23.03.2011

Strategi for overvannshåndtering i Oslo 2013-2030, vedtatt 05.02.2014

Flom- og overvannsløsninger må ses på samlet. Egen veileder i Oslo for overvann.

Bærum kommune:

Kommuneplanens arealdel, Bærum kommune 2017-2035, vedtatt 04.04.2018

Planen legger hovedprinsippene for utvikling av Bærum. Lysaker er her definert som by og Lysaker og Fornebu skal ta 40% av all vekst som skjer i kommunen. Utbygging skal styres til kollektivknutepunkt og banebaserte sentre, være arealeffektiv og konsentrert med variert arealbruk. Krav om felles planlegging for Granfoss.

Kommunedelplan for Lysaker- og Sørkedalsvassdraget, 18.06.2014

Vedtatt plan gjelder i VPOR-området. Innsigelser for arealer lenger nord er uløst og sendt departementet.

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer 2010-2020, vedtatt 2010

Peker ut 3 områder av betydning: Gamle Drammensvei og tilliggende villabebyggelse. Lysakervassdraget med broer, møller, kverner og sagbruk og senere større industrimiljø. Og bygningsmiljøet på Lagåsen, med Fornebu hovedgård.

Kommunedelplan for E18 Lysaker-Slependen, vedtatt juni 2014

For streknigen Lysaker-Ramstadsletta er områderegulering vedtatt 31.05.2017.

Kommunedelplan 3 for Fornebu (1996/ 1999) Offentlig ettersyn våren 2018. Forslaget viser økt utnyttelse og bymessig utvikling av Fornebu med vekt på stasjonene langs Fornebubanen. "Fornebu 2035-strategi for utvikling av Fornebusamfunnet", til høring våren 2018.

Klimastrategi 2030 med handlingsplan, vedtatt 28.02.2018 Mål å redusere energibruk og utslipp av klimagasser. I Bærum står veitrafikk for hovedandel av utslipp. Vekst i persontransport skal skje kollektivt og med gange og sykkel.

Sykelstrategi og plan for sykkelveinett, 2011 Revidert strategi 2018-2030 på høring våren 2018. Hovedsykkelveinett med separat sykkeløsning og sekundært nett med sykkelfelt er foreslått.

Fiskeforvaltningsplan for Bærum kommune, vedtatt 03.03.2004/ 12.03.2004 Følges opp årlig gjennom kommunens handlingsprogram/ økonomiplan.

Temaplan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv 2015-2018 Revidert plan for 2019-2022 på høring januar 2018.

Aktivitetsløftet - regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv i Akershus for 2016-2030, vedtatt av fylkestinget des 2016

Begge kommuner:

Kommunedelplan for Lysakervassdraget, vedtatt i Bærum 18.06.2014 og i Oslo 22.06.2017

Hovedhensikt er å bevare de store naturverdiene i og langs elva, som er av nasjonal og internasjonal verdi, og viktige kulturminner/-miljøer. Planen legger føringer for inngrep og tiltak langs elva og sikrer naturmangfold, kantvegetasjon og sammenhengende tursti. Planen angir flomsoner og har krav til stormflo. Karakteristiske trekk ved kulturlandskapet, slik som topografi, trerekker, veifar, bruer, landskapsrom, vegetasjon og steingjerder skal bevares. Det må tas spesielt hensyn til laks- og sjørøretstammer av nasjonal verdi.

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, vedtatt 14.12.2015 Felles grunnlag for areal- og transportutvikling for alle aktører i regionen.

KVU Oslovet, 16.11.2015 Innen kollektivtrafikk legges det opp til mating til skinnegående transport. Dette forutsetter to nye jernbanespor ved Lysaker stasjon.

Lysaker kollektivterminal skal være nav i vest (Byport vest), med tog, T-bane og buss.

Oslopakke 3 Utbygging av kollektivtransport, veg og jernbane fram til 2036. Reforhandlet avtale av 07.06.2016 er behandlet i Oslo bystyre. Det legges til grunn at ny kollektivterminal på Lysaker planlegges og bygges samtidig med E18s etappe 1 på strekningen Lysaker-Strand. Det er et mål for Oslo og Akershus at terminal og Fornebubane ferdigstilles likt.

Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene 2018, 01.03.2018 Økt fokus på reduserte klimautslipp, tilpasning til endret klima og samfunnssikkerhet.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, av 26.09.2014 Stiller kvalitetskrav til arealutvikling bl.a. for ivaretagelse av kulturminner og -miljøer.

Et utvalg pågående planarbeid og utbygginger som det må tas hensyn til:

- Fornebubanens utbygging; vedtatt detaljregulering i begge kommuner.
- Pågående reguleringsplanarbeid for bussterminal på Lysaker (SVRØ), med tilhørende mulighetsstudie, jan. 2017
- Forslag til sporutvidelse nord for Lysaker stasjon (Bane NOR)
- Utbygging Lilleakerveien 26 m.fl.
- Arealer i eie av Mustad Eiendom AS: Mulighetsstudier 2015, 2017 og 2018. Oppstart av reguleringsplanarbeid parallelt i begge kommuner 2018.
- Lilleakerveien 4F, igangsatt regulering.
- Drammensveien 281, Lysaker Marina - Sollerudstranda. Oppstart detaljregulering for utvidelse av småbåthavn/ maritimt senter (BYM) avventer områderegulering Skøyen.
- Planprogram for Oksenøyveien nord og Fornebuveien 35 (Teleplanbyen) legger opp til tett, urban utbygging. Høring høst 2018.





Lysakerportalen sett fra Bærumsiden -
Lysaker som en trafikkmaskin.

2. VISJON FOR OMRÅDET

Lysakerbyen: urban portal – fra trafikkmaskin til levende by

URBAN

FORTETTET OG OPPLEVELSESRIK - NYE BYKVALITETER I LYSAKERBYEN

Målsetting om «24-timers byen», en by med aktivitet over døgnet, og en fortettet og intensivt arealutvikling, legges til grunn for utvikling av Lysakerbyen.

Publikumsrettede attraksjoner for både beboere og besøkende lokaliseres til Lysakerbyen. Og funksjoner som kontor, handel, service, boliger, offentlige funksjoner og kultur blandes og legger til rette for mangfold og opplevelser. Aktivitet kanaliseres til sentrumsstrengen og dens sekvens av byrom.

Veier bygges om til gater. Bebyggelse struktureres i kvartaler og gis åpne fasader der innganger ligger mot gater/byrom.

Natur og parker trekkes mot det urbane. Elve- og strandpromenade er naturelementer som gir karakter til området.

PORTAL

KNUTEPUNKTSUTVIKLING I TRÅD MED ØNSKET BYUTVIKLING

Lysaker stasjon danner portalen til Oslo fra vest og er bindeledd mellom Fjordbyen og Fornebu. Knutepunktet utvikles som regionalt knutepunkt og "nav" for offentlige rom. Syklende og gående til stasjonsområdet prioriteres.

Stasjonsakse med torg og parker danner hovedforbindelse for gående og er del av sentrumsstrengen med utstrakt publikumsrettet bruk.

Utpekte designelementer med særskilt vekt på kvalitet er høye hus, broer, trapper/ramper og utsiktspunkt. Disse er viktige visuelle landemerker og markører i bylandskapet.

FOR ALLE

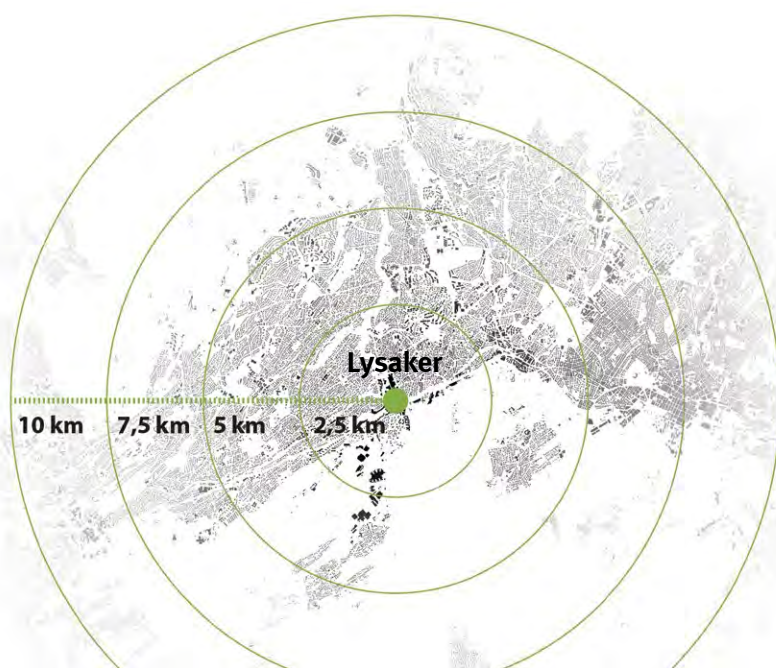
BYMESSIGE SPILLEREGLER OG KVALITET

Videre byutvikling baseres på en finmasket og sammenhengende gate- og byromsstruktur.

Det tilrettelegges for diversitet og mangfold ved utvikling av fotgjengervennlige, tilgjengelige og offentlige byrom. Åpne og aktive fasader bidrar til publikumsrettet bruk.

Møteplasser, bydelsparker og nabolagsarenaer utvikles for å dekke nye behov, også rekreative, som på sikt vil vokse frem.

*Lysakerbyens sentralitet i
forhold til byggesonen
i Bærum og Oslo.*



2.1.ROLLE OG IDENTITET

Knutepunktet og E18

- Kollektivknutepunktet skal være et bindeledd mellom Oslo og Bærum og et vitalt og pulserende tyngdepunkt i en sentrumsstreng i Lysakerbyen.
- Lysaker skal ha et effektivt og trygt kollektivknutepunkt som er en attraktiv møteplass.
- E18 skal bidra til velfungerende samferdsel for alle trafikantgrupper, i alle retninger, også på tvers. Enkelt, lettfattelig, trygt og hyggelig å ferdes til fots eller med sykkel.
- E18 er integrert i byen som en slank bro, og utformet etter byboulevard-prinsipper mot Oslo.

Lysakerelva med kulturminner

- Elva med sin kulturhistorie, landskapsrom og vakre fosser gir Lysaker en særegen identitet.
- Lysaker elvepark, som en del av et sammenhengende turveidrag fra Bogstad til Sollerudstranda, er et variert, tilgjengelig og verdifullt naturområde med et bredt spekter av stoppesteder og attraksjoner.

Lilleaker og Lilleakerveien

- Lilleaker skal være et attraktivt bo- og handelssted med urbane kvaliteter og møteplass for lokalbefolkningen på både Bærum- og Oslosiden, samt en fremtidig kulturdestinasjon for et større omland.
- Lilleaker skal være et godt tilgjengelig og attraktivt lokalt kollektivknutepunkt med nærhet til torg og park
- Lilleakerveien er en sammenbindende, aktiv strøgsgate.

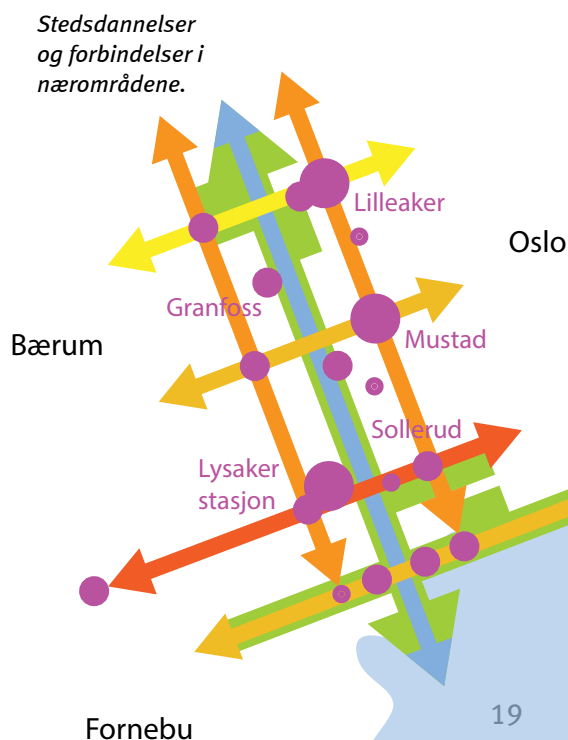
Næringsområdet Lysaker-Granfoss, inkludert Vollsveien

- Næringsvirksomheten videreutvikles og forenes med mer blandet arealbruk som boliger, offentlige virksomheter og kulturtilbud, med aktive fasader i førsteetasjer, mot gater og byrom, for å skape byliv hele døgnet.

- Næringsvirksomheter utvides til å omfatte service og handel som hotell- og konferansevirksomhet, spisesteder og andre publikumsrettede funksjoner, i tillegg til større møteplasser og rekreasjonsområder for barn og ungdommer, så vel som voksne.
- Dagens kjøpesenteret utvikles fra bilbasert og introvert til utadrettet handelsstrøk med torg og plasser. Handelssenteret skal bringe liv og røre, også på kveldstid, med varierte tilbud for alle.
- Vollsveien utvikles som bygate med åpne fasader.

Tilknytning til Fornebu og Magnus Poulsons vei

- Fornebuveien og Teleplanlokket skal binde sammen Fornebu og Lysaker med nytt torg, park og en attraktiv gang- og sykkelforbindelse som bebyggelsen henvender mot og med god kobling til et attraktivt og urbant metrostopp.
- Teleplanområdet utvikles til et bolig- og næringsområde med blandet arealbruk, god tilgjengelighet og gode møteplasser. Området skal binde sammen Lagåsen, Kilenveien, Fornebu nord og Nedre Stabekk.



2.2. LYSAKERBYEN - NYE BEHOV OG NY AREALBRUK

NÆRINGSKLYNGE I ENDRING; MOT "24TIMERS"-BYEN

Dagens næringsområde på Lysaker har vokst frem siden 70-tallet. Tidligere industri og relatert virksomhet er erstattet med kontorer, boliger og bilbasert handel.

Et spesialisert, kunnskapsintensivt næringsliv holder til på Lysaker i dag, med nærmere 20.000 arbeidsplasser i gangavstand til stasjonen. Videre utvikling på Lysaker bør baseres på en videreføring av dagens næringsvirksomhet, slik at den regionalt viktige næringsklyngen gis handlingsrom for fornyelse og vekst. Samtidig er det nødvendig med en vitalisering, slik at Lysaker utvikles vekk fra monofunksjonalitet og mot større mangfold og variasjon.

Utvikling av innovative nettverk forutsetter til en viss grad samlokalisering av beslektede virksomheter og nærhet til andre næringsmessig attraktive miljøer. Fysisk nærhet og uformelle møteplasser er viktig for etablering av samarbeid, oppbygging av tillitsrelasjoner,

jobbrotasjon og idéutveksling. Interessante bymiljøer og moderne og fleksible næringsbygg er begge viktige lokaliseringsfaktorer. Mangfold og variasjon innen ulike typer tilbud av privat og offentlig service, kultur, rekreasjon, boliger osv er avgjørende for opplevelsen av de nye sentrenes attraktivitet. Ulike bransjer har ulike lokaliseringspreferanser som rustikke industrimiljøer eller moderne områder med høye hus.

Bymessig fortetting er også viktig i en lokal målestokk. Konsentrasjon av næring og boliger legger grunnlaget for å utvikle servicetilbud til en større del av døgnet og med en større bredde og variasjon. Dette gir ringvirkninger lokalt, valgmuligheter i nærmiljøet og funksjonelt mangfold.

Regionale kollektivknutepunkt anses som særlig viktige nærings- og boligområder i begge kommuneplaner, godt tilkoblet regionalt bolig-, arbeids- og servicemarked. Tjenester rettet mot næringslivet på Lysaker bør omfatte service og handel, som hotell- og konferansevirksomhet, spisesteder og andre publikumsrettede funksjoner, i tillegg til større møteplasser og rekreasjonsområder for alle aldre.



Møteplass for lokalmiljø og næringsliv i Nydalen fra forslaget "I love Nydalen"; Nydalsveien 32 ved Avantor. Illustr. SAAHA/ LALA TØYEN/ DOF/ GETHER

BYMESSIG UTVIKLING, BLANDET AREALBRUK OG HØY UTNYTTELSE

Overordnede føringer om bymessig utvikling, blandet arealbruk og høy utnyttelse av Lysaker-Lilleaker-Teleplan gjelder for begge kommuner.

I Bærum er Lysaker definert som bysenter, ett av flere vekstsentra for blant annet boliger. Utviklingen skal være arealeffektiv og konsentrert ved knutepunktet. Senterområdene skal ha varierte funksjoner og senterstrukturen skal brukes bevisst ved lokalisering av kommunale tjenester.

Kommuneplanen i Oslo angir at områder ved kollektivknutepunkt skal vurderes utviklet med høy tetthet. Både for områder ved knutepunkt (retningsgivende) og for utviklingsområder gjennom felles planlegging (bestemmelser, som for Lilleaker), skal det sikres bymessig utforming av området. Det skal legges til grunn høy tetthet og arkitektonisk kvalitet, finmasket gate- og byromsstruktur, variert arealbruk, utadrettede funksjoner i førsteetasje i sentrale gater/byrom, gode solfylte byrom og integrering av viktige eksisterende stedskvaliteter. Nødvendig areal til teknisk, sosial (skole, barnehage, sykehjem mv.), blågrønn og kulturell infrastruktur, samt idrettshaller/-anlegg skal avsettes. Stasjonsområde skal gis en sentral rolle som sted, med offentlige byrom og sosiale/ kulturelle og andre publikumsrettede funksjoner.

For å koordinere utviklingen er det i begge kommuner stilt krav til felles planlegging for delområder som Granfoss og ved Lilleaker. I Oslo er det også stilt krav til områderegulering for arealer langs E18.

Høyder og utnyttelse styres ved detaljreguleringer. Kommuneplanen i Oslo legger en samlet områdeutnyttelse på 125 % til grunn for utvikling ved knutepunkt, med høyest utnyttelse rundt knutepunktet. Forestående planarbeider vil utforske høyder og utnyttelse. Høye bygg bør vurderes utredet videre, i hovedsak lokalisert rundt knutepunktet Lysaker. Studier av høyder og utbyggingsvolumer, der forholdet til bevaringsverdig bebyggelse og anlegg vektlegges, bør foretas. Likeledes studier av forholdet til landskapsrom og sikt.

RESTRIKTIVE PARKERINGSNORMER

Strengt parkeringsnormer for alle formål legges til grunn i begge kommuner.

Bærum:

Lysaker er definert med laveste parkeringsdekning i kommuneplanen. Ny parkering skal i hovedsak legges under terreng. For kontorformål og besøkende er det angitt en streng maksimumsnorm. For leiligheter/ rekkehus er normen maks 1 plass pr 100 m². P-normen kan reduseres om det tilrettelegges for sykkel-/ bilpoolordning. Det skal legges til rette for overdekket romslig sykkelparkering for alle formål.

Oslo:

Midlertidige retningslinjer (vedtatt av bystyret 21.06.2017) gjelder inntil nye innskjerpede parkeringsnormer er vedtatt. Tett by norm gjelder for hele Lilleaker-Lysaker, med unntak for småhusområder.

I forslag til ny parkeringsnorm for bil og sykkel i tett by, til politisk behandling 2018, gjelder bl.a. (pr 100 m² BRA) : For boligkompleks; 0,35 - 0,7 parkeringsplasser for bil, min 3,5 parkeringsplasser for sykkel.

Felles:

Ved knutepunktet skal det særskilt legges tilrette for en svært høy andel sykkelparkeringsplasser, i tråd med nye normer. Plasser til bysykler skal også avsettes. Servicetilbud rettet mot syklistene bør etableres i forbindelse med knutepunktet, i nærhet til sykkelparkeringen. Tilsvarende bør etterstrebes i områder med mange arbeidsplasser, eksempelvis tilknyttet Lysaker torg og Midtre tverrgate. Likeledes ladepunkter for el-sykkel og ekstra plasser for sykler med litt størrelse, som transport- eller familiesykler.

Store underjordiske parkeringsanlegg kan bidra til å endre grunnvannsstanden. Det må derfor foretas særskilte hydrogeologiske forundersøkelser for slike anlegg, blant annet av hensyn til tiliggende parker og grønstruktur.



3. VEILEDENDE PLAN FOR OFFENTLIGE ROM - LYSAKERBYEN

3.1. HOVEDKART VPOR

Plangrep for VPOR er vist i hovedkart til venstre og tilhørende temakart for grønt (side 22), overvann (side 44), torg og plasser (side 46) og forbindelser (side 66).

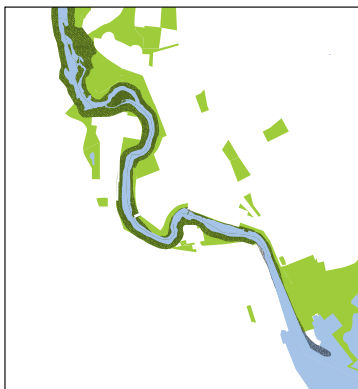
3.2. PLANGREP

Hovedelementer plangrep:

- 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 legges til grunn for et mer levende byområde.
- Bymessighet legges til grunn ved utvikling av ny bebyggelse. Prinsipper for utforming (side 20-21) gir bymessige spilleregler som bidrar til å sikre at byrommene får ønsket offentlighet, romlighet og attraktivitet.
- Knutepunktet skal ha høy arealutnyttelse og stor andel arbeidsplasser. Dagens næringsklynge videreutvikles og foredles med varierte tilbud og attraktive omgivelser.
- En sekvens av gater og byrom, en sentrumsstreng med publikumsrettede tilbud, møteplasser og andre målpunkter og attraksjoner danner en urban rygggrad gjennom området.
- Verneverdige bygningsmiljøer langs elva og ved Lilleaker formidler en felles industrihistorie for Lysaker - Lilleaker og utvikles som identitetsskapende miljøer med nødvendig romslighet og sikt omkring.
- Promenade, parker og brygger utvikles videre langs sjøsiden og kobles til kyststien.
- Forbindelser gir gode sammenhenger mot tiliggende områder. Lysakerbyen er en del av Fjordbyen vest og utviklingssonen mellom Fornebu og Skøyen.
- 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.

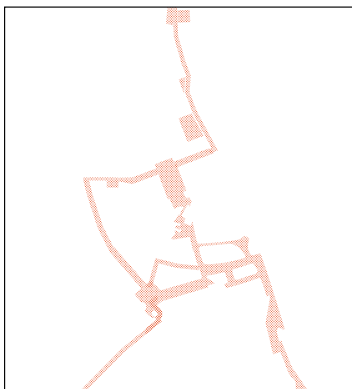
Til venstre:
Hovedkart VPOR

Til høyre:
3 viktige prinsipper
i VPOR



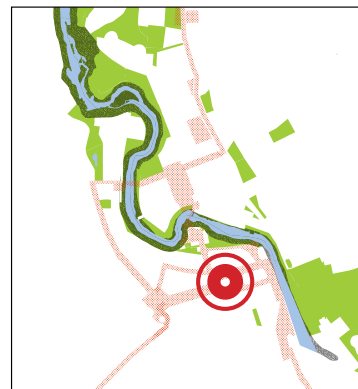
Lysakerelva

- blå-grønn hovedåre



Sentrumsstrengen

- sekvens av gater og byrom

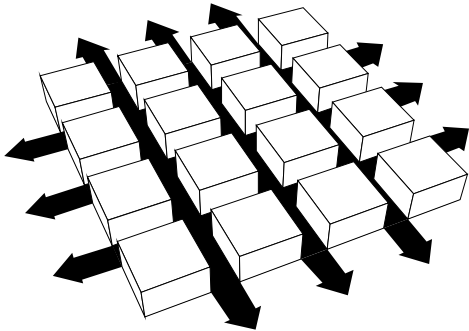


Knutepunktet

- tyngdepunkt og nav

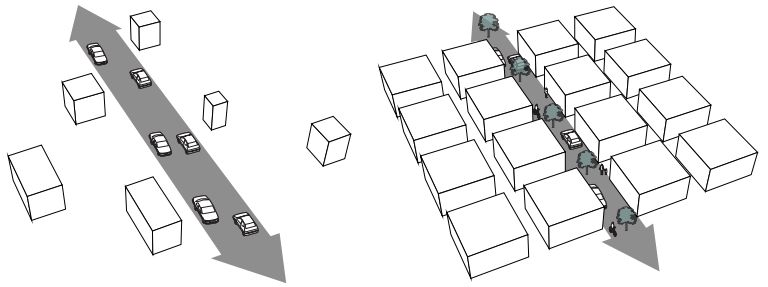
3.3. PRINSIPPER FOR UTFORMING

FINMASKET NETT TILPASSET FOTGJENGERE



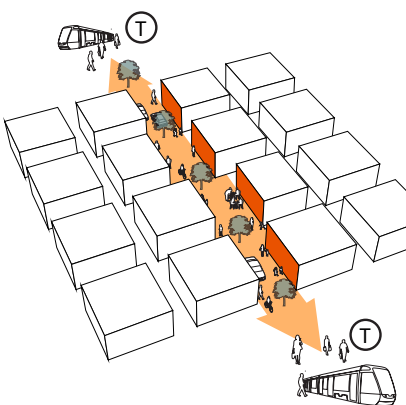
Etablere en bymessig kvartalsstruktur med god tilgjengelighet tilrettelagt for gående. Kvartaler har innganger fra alle sider.

FRA VEI TIL GATE



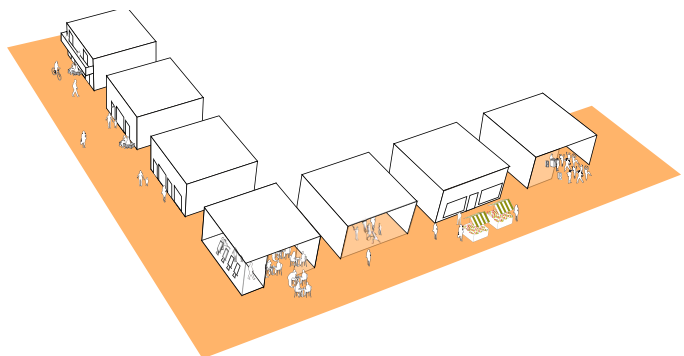
Stramme opp bebyggelse og gi hovedforbindelser et mer bymessig gatepreg. Redusert barriereeffekt ved kryssing i gateplan og fokus på fotgjengere.

SENTRUMSSTRENGEN



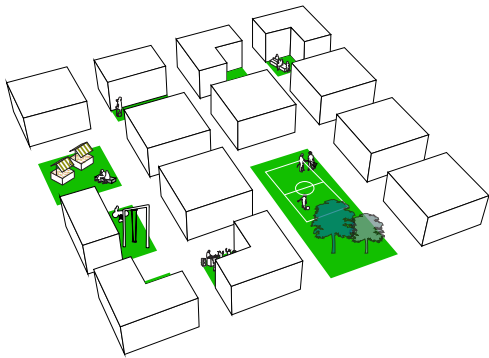
Etablere en sekvens av gater og byrom tilrettelagt for opphold, servering og handel, som sikrer attraktive forbindelser.

ÅPNE FASADER



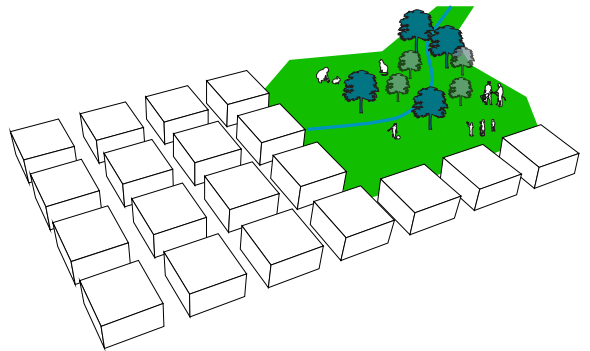
Sikre at første etasje mot gater har liv og aktivitet. Åpne fasader med publikumsfunksjoner som service og butikker med utgang til gater og byrom. Første-etasje følger trinnvis naturlig tilliggende terreng.

BYROM- OG PARKHIERARKI



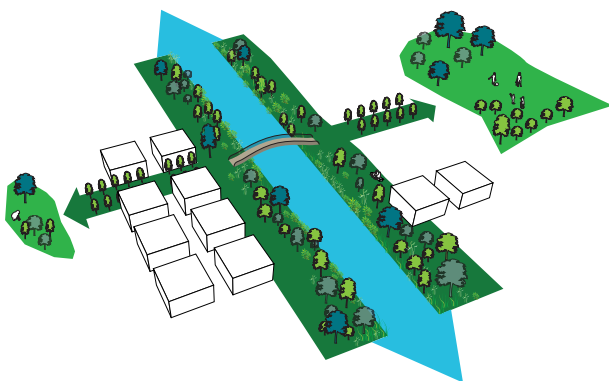
Skape et nettverk av både større og mindre torg/plasser og parker i tilknytning til gatenettet opparbeides. Variasjon i størrelse og innhold sikrer mangfold.

HOVEDPARK



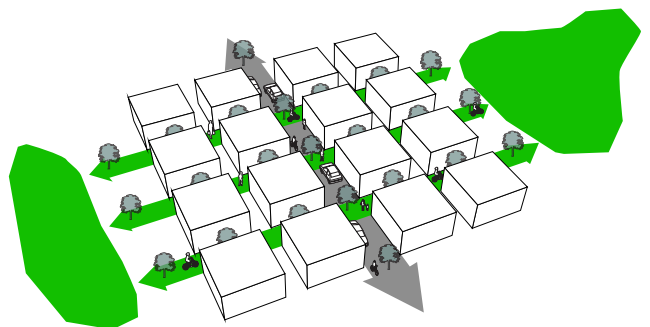
Etablere en sentral bypark som fungerer som områdepark for planområdet og omkringliggende boligområder.

LYSAKERELVA



Reetablere kantvegetasjon og sikre tilgjengelighet til og over vannet på strategiske steder. Broer må dimensjoneres med hensyn til flom.

GRØNNE FORBINDELSER

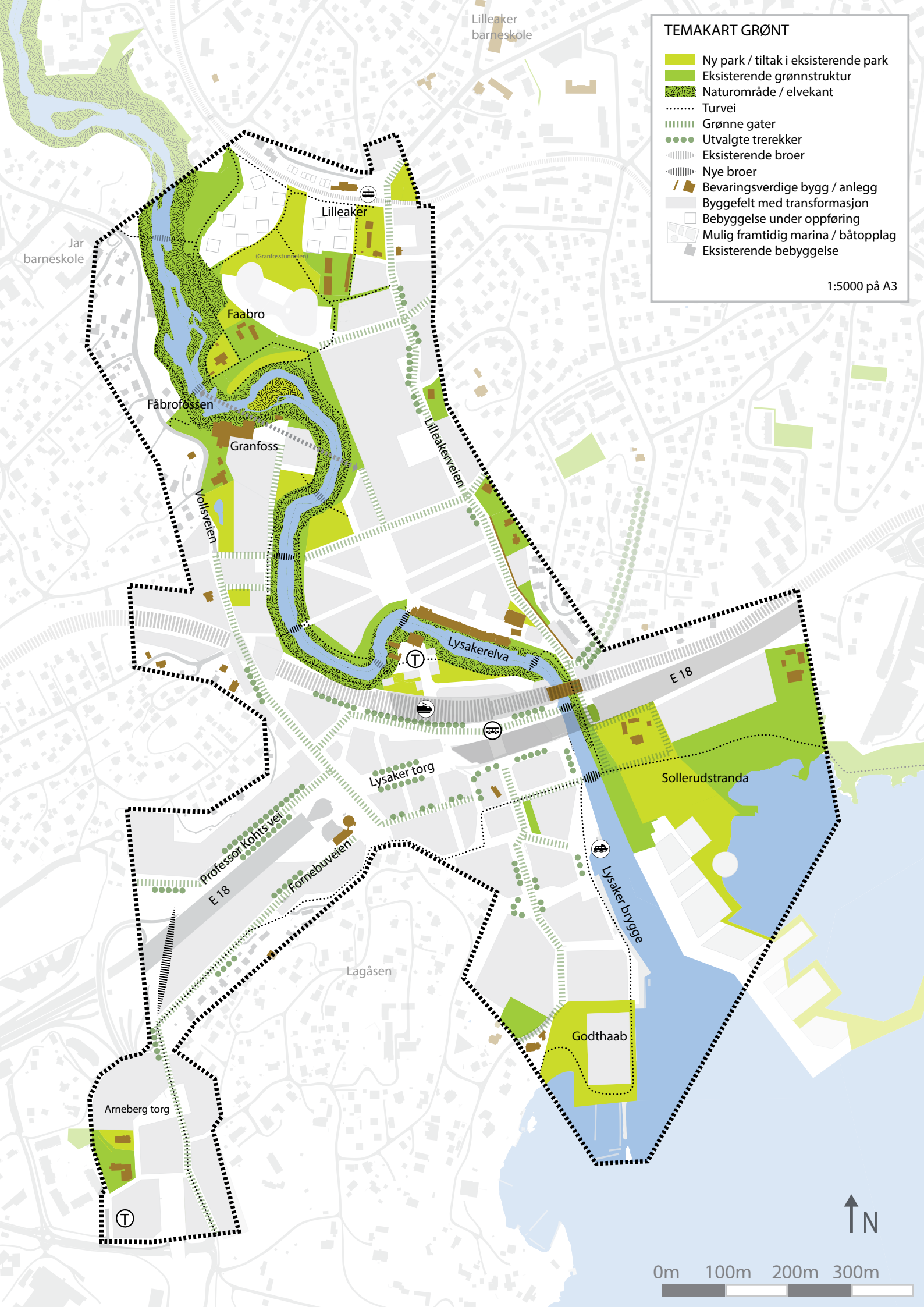


Sikre trygge og grønne gang- og sykkelforbindelser. Gatene gis et grønt preg gjennom beplantning og sekvens av parker, som bidrar til orientering.

TEMAKART GRØNT

- Ny park / tiltak i eksisterende park
- Eksisterende grønnstruktur
- Naturområde / elvekant
- Turvei
- Grønne gater
- Utvalgte trekker
- Eksisterende broer
- Nye broer
- Bevaringsverdige bygg / anlegg
- Byggefelt med transformasjon
- Bebyggelse under oppføring
- Mulig framtidig marina / båtoppplag
- Eksisterende bebyggelse

1:5000 på A3



0m 100m 200m 300m

3.4. PARKER, BLÅGRØNN STRUKTUR OG KULTURMILJØER

Eksisterende blå-grønn struktur dannes av Lysakerelva og fjordlandskapet, parkene Sollerud og Godthåp og området rundt Schlänergården. Nye parker og grønne lunger forsterker eksisterende struktur og skaper flere forbindelser som oppleves som grønne sammenhenger. Kulturmiljøene hører i stor grad sammen med den blå-grønne strukturen.

3.4.1. Lysakerelva

Forslag til VPOR Lysakerbyen er i tråd med vedtatte kommunedelplaner for Lysakervassdraget. Kommunedelplanene sikrer natur- og kulturminneverdiene knyttet til vassdraget. Lysakerelva med kantvegetasjon har en viktig økologisk funksjon som en blågrønn forbindelse mellom Bogstadvannet og fjorden. Det biologiske mangfoldet er rikt, med naturverdier av nasjonal interesse både i og langs elva. Det er viktig å ivareta naturmangfoldet ved utvikling langs elva.

Det er begrenset tilgjengelighet til elva innenfor planområdet. VPOR aktiviserer deler av elva og gjør den noe mer visuelt tilgjengelig, blant annet ved broer og utsiktspunkt, samtidig som elvekantvegetasjonen forsterkes.

TURVEIER

Nye og eksisterende turveier byr på naturopplevelser, kulturhistorie, arkitektoniske og kunstneriske innslag, samt mulighet til å utfolde seg gjennom aktivitet og lek. Turveiene skal legges nær elva, men bør ikke legges i eksisterende kantvegetasjon, jf kommunedelplanene for Lysakervassdraget. Det er viktig både å sikre og forsterke kantvegetasjonen og å

bedre kontakten mellom turveien og elva.

Det skal utarbeides belyningsplan for turveier, broer og fosser. Det bør differensieres mellom by- og naturområder, slik at ikke natur lysforurenses. Fossene og broene belyses nennsomt som attraksjoner når det er mørkt.

TURVEIFORLØPET

Turveier, broer og andre forbindelser skal danne et nettverk som kobler ulike områder sammen. Viktige koblingspunkter mellom turveier, gater og andre parker og byrom utvikles til små møteplasser.

FJORDPROMENADE/KYSTSTI

Langs sjøsiden er det mulig å ferdes langs en kultursti/ kyststi i begge retninger, godt forbundet av ny fremtidig bro ved Sollerud. Mot Skøyen er kyststien stort sett sammenhengende, universelt utformet og man kan ferdes med sykkel eller til fots. Pågående planarbeid for strekningen Vækerø - Skøyen forbinder den resterende lenken i fjordpromenaden.

Mot Fornebu har kyststien varierende kvalitet og tilgjengelighet, og mangler opparbeidelse på strekningen nærmest Lysaker. Her kreves grunnerverv/ privatrettslige avtaler.



Lysakerelva med natur- og kulturminneverdier, sett fra Møllefossen bro.



Turveiforløp

Beskrivelse av turveiforløp og eksisterende og nye møteplasser langs Lysakerelva som foreslått i VPOR. Nye lenker i turveisystemet og opparbeidelse av badeplasser, oppholdssteder, aktivitetsplasser, utsiktspunkt og annen tilrettelegging øker bruksmulighetene og tilgjengeligheten. Sør for kartutsnittet fortsetter turveien under jernbanebroen mot Lysaker- og Sollerud brygge og møter forbindelse langs sjøsiden mot Fornebu og Vækerø.



Referansebilde: Park i Malmø, foto ved I.ark. SLA

FLOM OG HØYVANN

Lysakerelva er en flomelv, det vil si at den periodevis rammes av raske og høye flomtopper, avløst av perioder med lav vannføring. For de flomutsatte områdene i Oslo er 200-års flom med en sikkerhetsmargin på 0,5 m dimensjonerende. «Halvøya» ved papirfabrikken på Granfoss og området rundt Møllatorget er elvesletter som er utsatt for flomvann. Flomkanaler bør anlegges på de utsatte partiene på Granfoss. Kanalene vil som regel ha noe vann i seg, og turveien krysser over kanalene på trebrygger/ vadestein. I

perioder med flom vil flomkanalene kunne ta imot hele eller deler av flomvannet, avhengig av flomnivået. Kanalen beplantes med vanntålede stedegne vekster, og vil bli en ressurs for opplevelse, lek og biologisk mangfold.

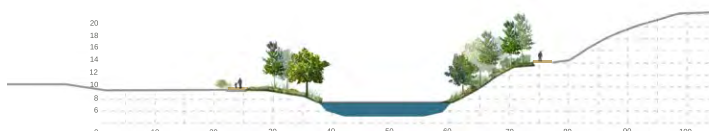
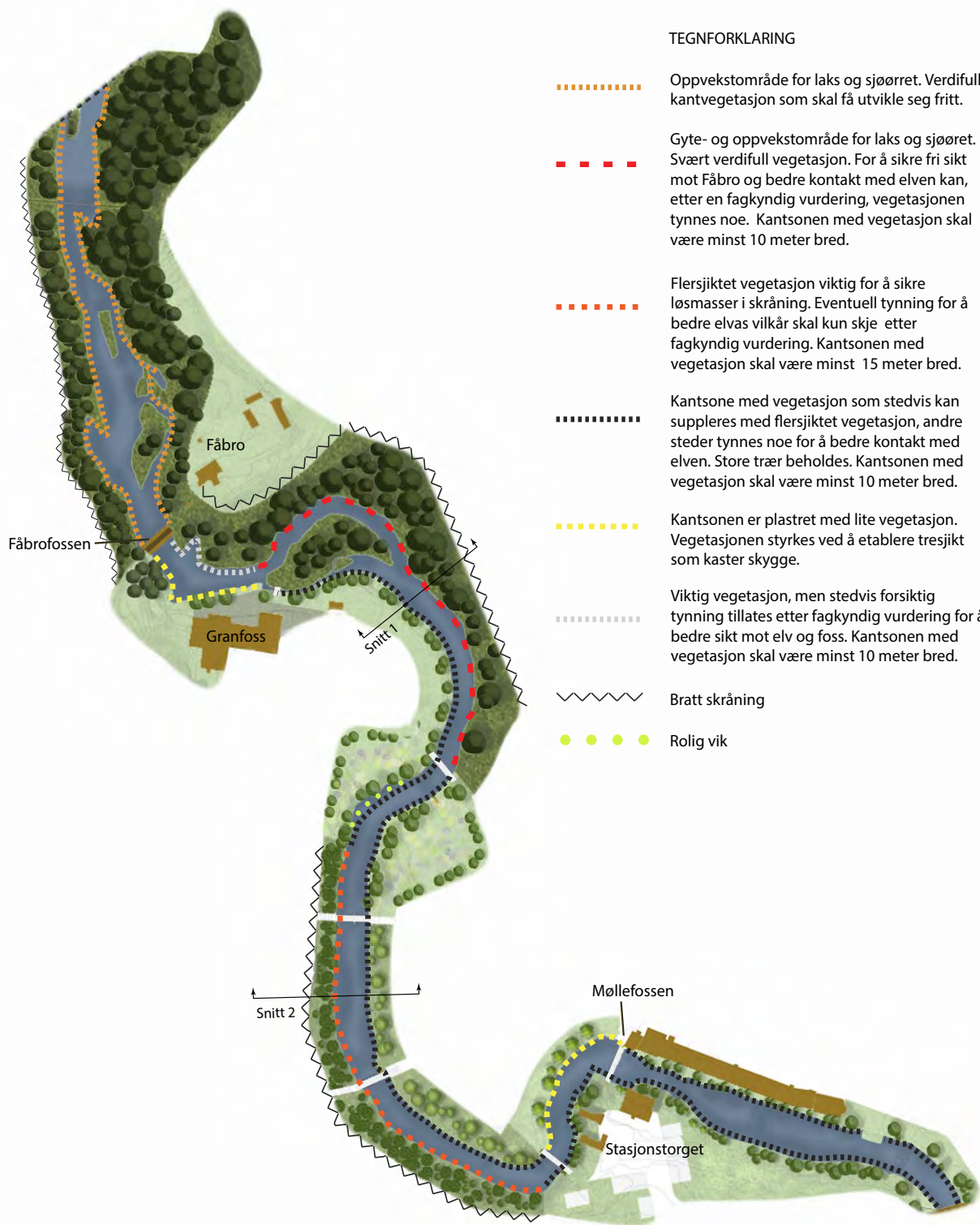
Lysakerelva er en meanderende elv som graver ut løsmasser i yttersvinger. Den bratte elveskråningen nord for Stasjonsparken (vist på elvekantkartet på side 26) er utsatt for utrasing og erosjon. For å sikre kantsonen bør den utvides og revegeteres, unntaksvis forsterkes (plastres). Generelt bør plastring unngås.

Elveleiet mellom Granfoss elvepark (øya) og Granfoss torg er i dag lukket. Denne må åpnes for å tillate full gjennomstrømming av vann.

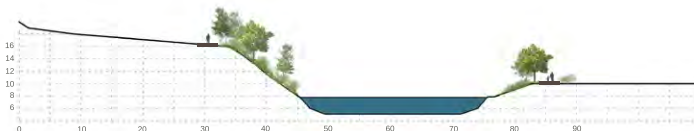
Langs sjø og Lysakerelvas nedre løp må sikringstiltak mot stormflo utformes slik at det tas høyde for en økning i vannstand på minst 2,5 m over allminnelig høyvann.



Kyststi fra Fornebu til Bygdøy. Stiplet linje viser hvor kyststi ikke er opparbeidet. Forbindelsen mellom Lysaker og Fornebu er villavei over Lagåsen med boliger på begge sider.



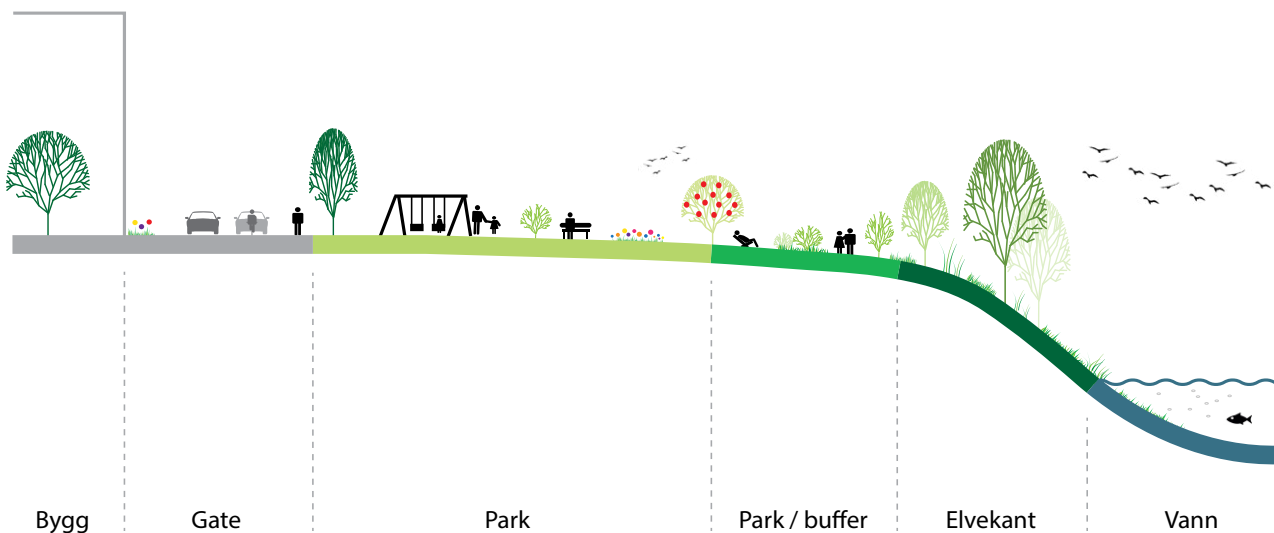
Snitt 1



Snitt 2

Elvekant

Kartet over viser anbefalte minimumsbredder på kantsone. Generelt bør kantvegetasjonen styrkes gjennom hele området i tråd med kommunedelplan for Lysakervassdraget. Dette gjøres samtidig med forsiktige åpninger på strategiske steder for å sikre nærhet til vann. Kantsonen kan eksempelvis tillates å være smal der den allerede er forsterket med murer, som ved Granfoss torg og Statkraftbygget.



Prinsipp for lokalisering av park mot elvekant - en gradvis overgang fra by til natur (økoton)

Parken bidrar både til å intensivere økosystemene, håndtere flom og erosjon samt gi rom for opplevelser, kontemplasjon og ulike bruk. Stedegne stauder, busker og trær plantes i økende grad mot den naturlige elvekantsonen.



Referansebilde: Detalj av nyplantet kantsone i Bjerkedalen park, Oslo. På strategiske steder hvor det er ønskelig med tilgjengelighet til vannet, kan lavere vannplanter benyttes.



Selje (tv) og engknoppurt (th) tiltrekker seg pollinatorer og er eksempler på stedegen busk og staupe som kan benyttes i park mot elvekant. Wikimedia Commons



Vintererle er en karakterart for Oslos elver. Den er avhengig av naturlig kantvegetasjon og benytter store steiner og greiner i vannet på jakt etter insekter.



Sivhøne er en vadefugl det kan være vanskelig å oppdage da den liker å gjemme seg i vegetasjonsrike områder i vannkanten.

3.4.2. KULTURMINNER/- MILJØER

KULTURMINNER LANGS LYSAKERELVA

Kulturminnene i VPOR-området representerer forskjellige typologier, fra villabebyggelse til eldre og nyere industri- og næringsbygg. Byggelsen danner samlede miljøer forbundet til elveløpet.

Mølledriften ved gamle Lysaker mølle ved Stasjonstorget kan føres tilbake til 1779. Dette gamle industrilokalet i teglstein ligger tett på elva, og vitner, sammen med arbeiderboligene på torget og bebyggelsesmiljøet på andre siden av elva, om Lysakers industrihistorie. De gamle industrilokalene skal transformeres til ny, utadrettet bruk,

og skal få fremtredende roller som identitetsskapende elementer i byutviklingen.

Området ved Granfoss er interessant i samme øyemed. I tiden 1869-1981 lå papirfabrikken Granfos Brug her. Den eldste av bygningene ble oppført i 1862. Nye Granfoss torg etableres på den gamle papirfabrikkens østside. I denne forbindelse skal eksisterende garasjeanlegg og parkeringsplass med rampe fjernes.

Anlegget ved Fåbro og Sollerud gård befinner seg i en annen kontekst, med sin tilknytning til hvert sitt friområde. Anleggene er godt egnet til kulturformål. For ikke å forringe disse kulturmiljøene må det sikres tilstrekkelig grøntareal rundt anleggene.



Gamle industribygg ved Møllefossen bro. Kantvegetasjonen langs elva varierer i omfang.



Fåbro, oppført ca. 1750, ligger ved Fåbrofossen blant mange store trær av særlig spisslønn og ask. Regulert til bevaring.



Hovedbygning for tidligere Lysaker mølle ved Møllefossen.



Lite murhus tilknyttet tidligere papirfabrikk Granfos brug ligger rett ved elva.



Schlänergården i Lilleakerveien 30, fredet/regulert til bevaring.



Hovedbygningen på Sollerud gård, oppført i 1871, omgitt av mange trær, blant annet store eiker. Regulert til bevaring.



Tidligere arbeiderboliger i Lilleakerveien 26, fredet/regulert til bevaring.



Sveitserhus i grønne omgivelser langs Lilleakerveien.



Lavt, eldre murhus ved Møllefossen bro avslutter en lang bygningsrekke i elvekanten.



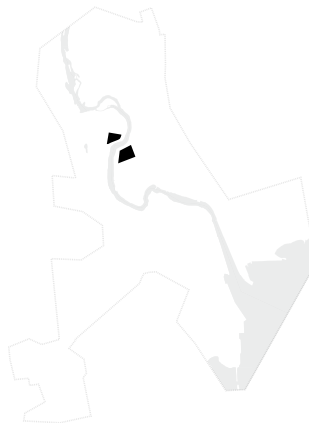
Lysaker bro, regulert til bevaring.





*Granfoss - en gjemt naturopplevelse
i kulturhistorisk setting.*

3.4.3.BROPARKEN



BYPARK - BINDELEDD MELLOM BEBYGGELSE OG NATUR

Beliggende på begge sider av Lysakerelva er parken en sentral, lett tilgjengelig og attraktiv møteplass, for både beboere, næringsliv og brukere av turveisystemet.

De to parkarealene og tilliggende broer og utsiktspunkt danner sammen en helhet, nært tilknyttet Bytorget og Midtre tverrgate. Begge ligger åpent og solfylt mot elva, godt tilrettelagt for rekreasjon. Ved Granfoss ligger parken lavt i terrenget ned mot vannet og vil ha viktig funksjon som flomslette. På motsatt side ligger parken høyere og relativt flatt.

Parken rammes inn av tilliggende bebyggelse mot flere sider og skal ha karakter som en bypark. Parkens midtsone er til fri bruk. En hovedvekt av myke flater tilrettelegger for opphold og aktiviteter som ballspill, boccia og et større leke- eller klatrestativ. Det kan etableres piknikbord og grillplasser. Søndre bro utformes som møteplass, med benker og et sted man kan prøve fiskelykken.

Et reelt, naturlig vegetasjonsbelte mot elva sikres. Vegetasjonen mot elva tynnes forsiktig og stedvis, slik at en visuell kontakt til elva og motstående park oppnås. Mot Midtre tverrgate avgrenses parken med gatetrær.



FAKTABOKS

- Bypark (ny)
- Areal: ca. 3,2 daa + 5,5 daa inkl. kantsoner mot elv
- Standard: Høy
- Status: Hovedsaklig parkeringsareal i dag. En turvei med belysning går langs elva på Oslosiden, med gangbro over til Granfoss.

Oppfølging:

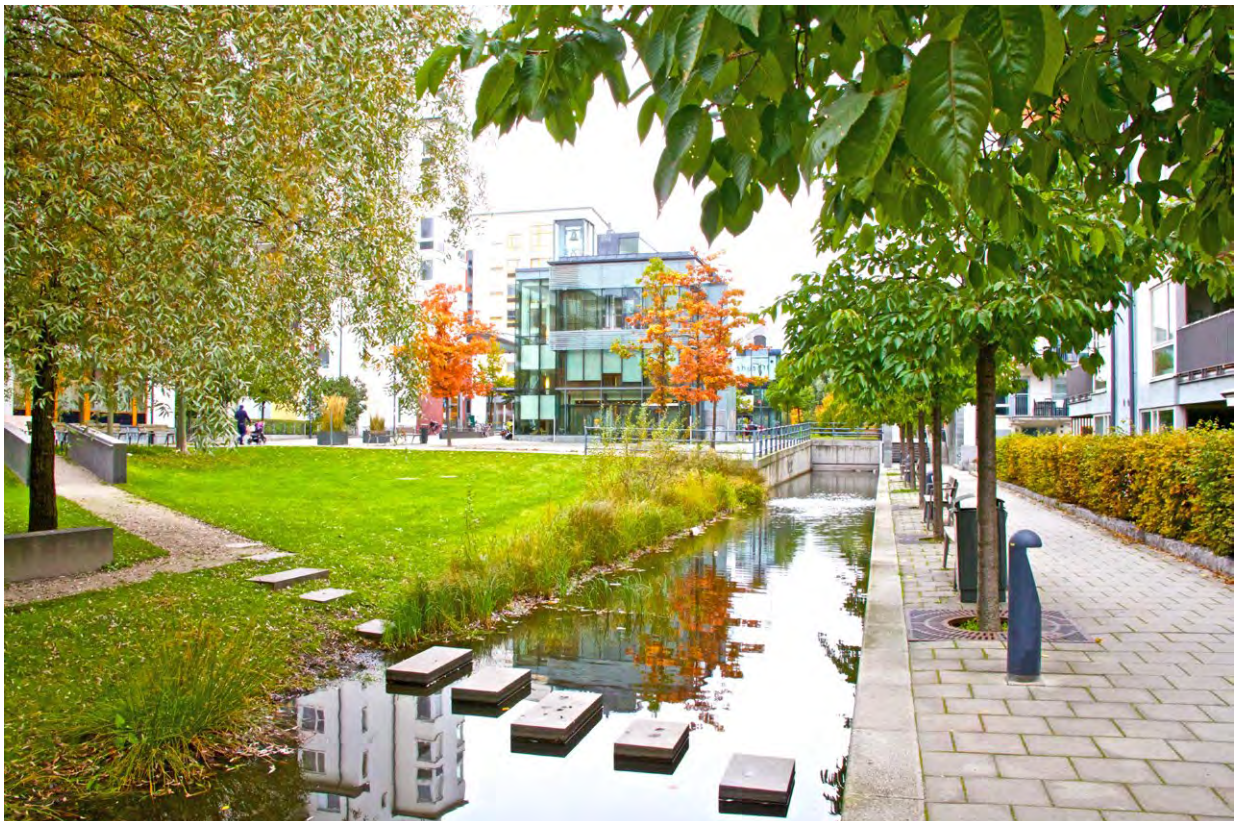
- Parkareal må sikres ved regulering
- Utforming ses i sammenheng med Bytorget, utsiktspunkt, Midtre tverrgate og tilhørende bro
- Behov for koordinering mellom kommunene



Referansebilde: Aalborg, Danmark



Referansebilde: Eksempel på mangfoldig bruk. Bryant park, NY - Kevin Jarrett (CC BY 2.0)



Referansebilde: Overvannshåndtering som del av byparken i Hammarby sjöstad, Stockholm.

3.4.4. PUDDERPARKEN



NABOLAGSPARK FOR ALLE

Ny park vil ligge solvendt i slakt hellende terreng, sentralt beliggende mellom Jar og Lilleaker med gangavstand til 3 skoler og etablerte boligområder. Stier i parken knyttes til turveier langs elva og broforbindelse til Stabekk, og forbinder naturopplevelser til nærmiljø og lokalsentra.

Parken utvikles til en attraktiv nabolagsarena for folk i alle aldre. Ballslette, scene med amfi og soner for opphold og lekeplass er planlagt av grunneier. For å sikre en offentlig og åpen karakter er tydelige skiller nødvendig mellom private uteareal og allment tilgjengelig parkareal.

Parken er stor nok til at flere kan være her samtidig og er bilfri og oversiktlig. Løkkeaktiviteter kan finne sted på ballplassen. Et tak mot sol og regn ved scenen bør vurderes.

Benker inne i parken og ved stikryss vil invitere til opphold. Leke-, klatre- og triminstallasjoner, rasteplasser med grill og lignende vil kunne tilrettelegges for variert bruk.

Landskapsplanen angir prinsipper for utforming. Følgende bør følges opp videre:

- Sikre varig grøntpreg over underjordiske anlegg
- Vurdere støyskjerming mot veianlegg
- Utforske mulighet for gangforbindelse på tvers mot sør



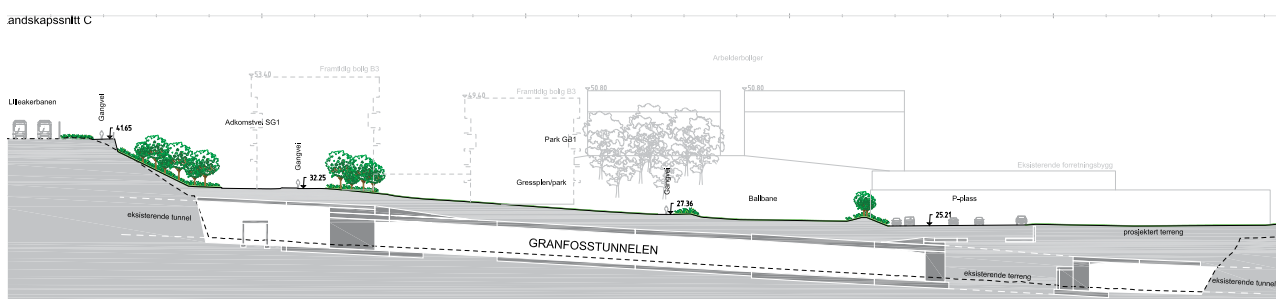
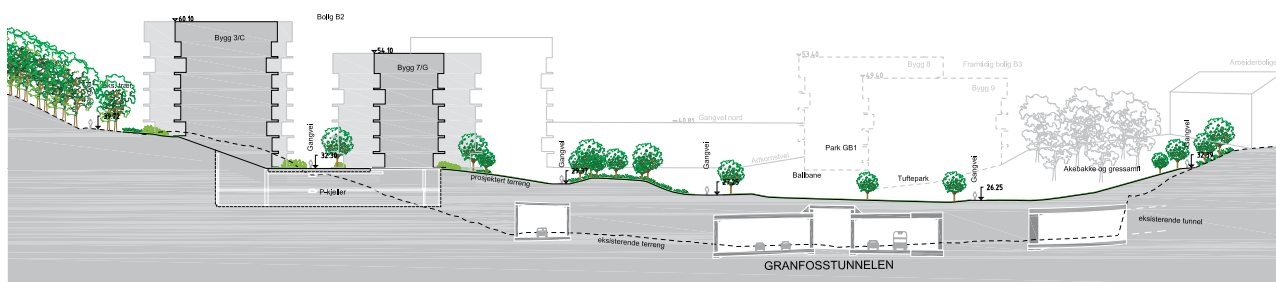
FAKTABOKS

- Nabolagspark (ny)
- Areal: ca 9,7 daa, inkludert gangforbindelser
- Standard: Høy
- Status: I privat eie, regulert til fellesareal for boliger; turvei, park og lekeplasser. Parken skal være åpen for allmenn ferdsel og bruk.

Ny park er del av boligfeltet Mustad nord, under bygging 2017-2018. Park skal ferdigstilles innen boliger tas i bruk.

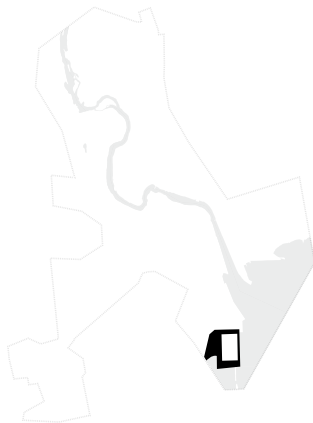


Pudderparken omkranses av punkthus med boliger (illustrasjon av pågående utbygging). Turveier gir kontakt til Fåbro gård og Lysakerelva. Ill. Lund Hagem arkitekter.



Landskapsplan og snitt av Pudderparken. Inngår i boligprosjektet Mustad nord. Grindaker landskapsarkitekter.

3.4.5.GODTHAABSPARKEN



PARK OG BADEANLEGG MOT FJORDEN

Godthaab ligger for enden av Lysaker brygge, ut mot fjorden og med kort gang- og sykkelavstand til stasjonen. Dagens badestrand har gode solforhold på dagtid. Kyststi og turvei tilknyttet regionalt kyststi-nettverk, føres videre mot Fornebu. I dag er tilliggende tomt bebygd med et kontorbygg og ytterst ligger det en privat båthavn.

Godthaabsparken vil kunne bli et viktig og attraktivt målpunkt både for hele Lysakerbyen og regionen på bakgrunn av sin beliggenhet. I tilknytning til parken foreslås det etablert en regional attraksjon slik at området kan aktiviseres året rundt. Dette kan f.eks. være et badeanlegg i enden av Lysaker Brygge og et museum, f.eks. med tema tilknyttet maritimt miljø/ naturmangfold. Dette vil kunne styrke aktiviteter og restaurantliv langs bryggen.

Eksisterende naturbadestrand kan utvikles og tilrettelegges for aktiviteter med f.eks. flytende badebrygge. Eksisterende bebyggelse bør transformeres slik at den integreres i parken. Bebyggelsen bør danne en attraktiv frontbebyggelse mot sjøen. Arealene bør utnyttes mer effektivt og tilrettelegges for funksjonsblanding.

Oppfølging:

- Omregulere til allmennyttig formål, næring og bolig.
- Omregulere til park.



FAKTABOKS

- Aktivitetspark / badeanlegg (ny/eksist.)
- Areal: ca. 10.3 daa grøntareal
- Standard: Høy
- Status: Et kontorbygg som etter kontortid legger området øde.
- Foreslås utvidet i VPOR



Referansebilde: Badeanlegget «Löyly» i Helsinki - Ninara (CC BY 2.0)



Referansebilde: Hval-graffiti i Zagreb - Brian Chiger (CC BY-NC 2.0)

3.4.6.FÅBROPARKEN



PARK DER VERNEVERDIG NATUR OG OG KULTUR MØTES

Gårdsanlegget Fåbro og tilhørende eplehage utvikles som turmål tilknyttet turvei (A1), med utsiktspunkt på høydedraget over elva. Publikumsrettede tilbud bringer ny aktivitet til det verneverdige gårdsanlegget.

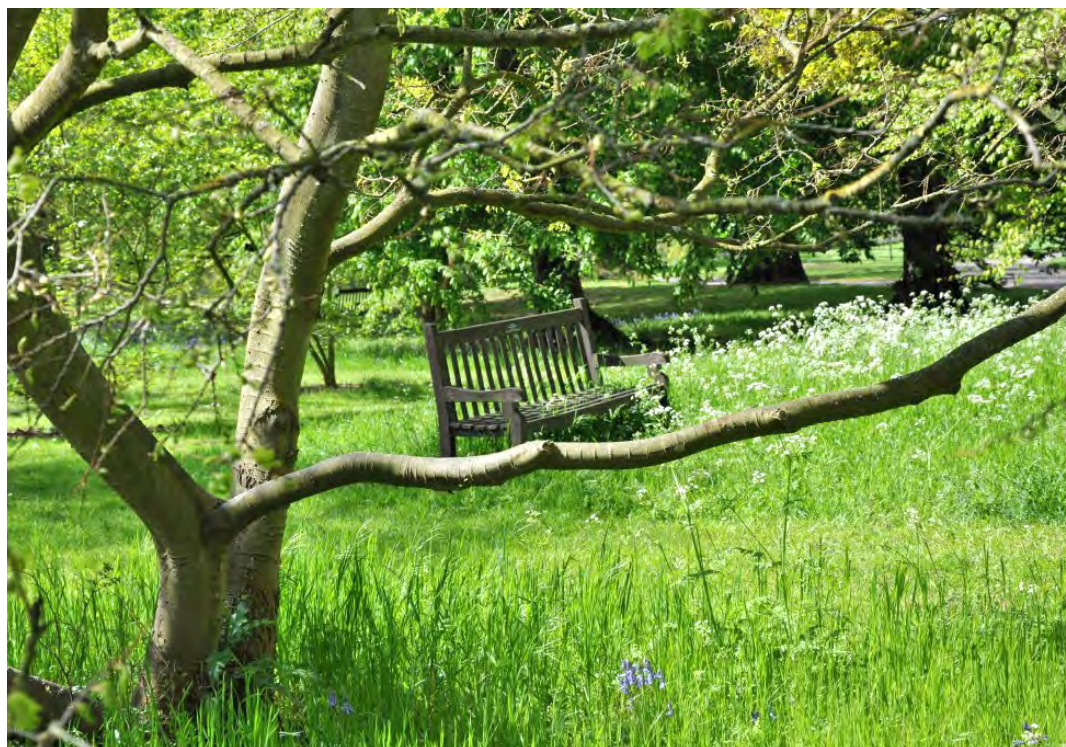
Som del av uteområdet inngår en eldre eplehage. Planting av rosebusker og «oldemors-stauder» kan supplere de krokete eple-trærne og gi parken en gammeldags sjarm. Mellom Fåbro og Lilleaker finnes det rester av gammel slåttemark som er i ferd med å forsvinne. Slåttemark er en utvalgt naturtype og har stor artsrikdom. For å styrke denne viktige naturtypen foreslås deler av plenen rundt epletrærne erstattet med slåttemark med unike arter.

Parken utstyres med benker, og vil være et sted for pauser i historiske omgivelser.



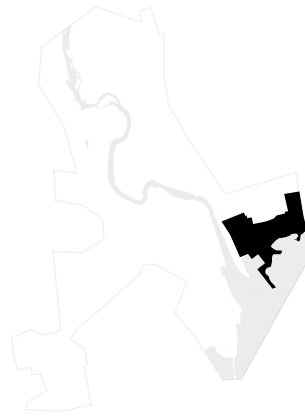
FAKTABOKS

- Nærmiljøpark (eksisterende)
- Areal: Ca. 3,1 daa
- Standard: Normal
- Status: Uteområder rundt Fåbro gård er regulert til bevaring. Eplehage på østsiden er del av gårdsanlegget, og er regulert til privat park, allment tilgjengelig. Grøntområde nord for eplehagen er regulert til felles naturområde, åpen for allmenn bruk.



Referansebilde: Eng i Kew Gardens, London. Fotograf: Eric Plue

3.4.7.SOLLERUDSTRANDA MED KULTURPARK



STRANDPARK MED BYUTVIKLING

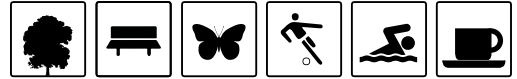
Sollerudstranda er i dag et stort og allment tilgjengelig parkområde nær stasjonen. Beliggende mot sjø og sol er området en populær bade- og møteplass, spesielt for barn og unge. Den nylig istandsatte badeplassen, med sandstrand, sittebrygge og sandvolleyballbane, er i utstrakt bruk. Småbåthavna har helårs aktivitet.

Gressflater og storvokste trær gir Sollerudparken et kultivert og parkmessig preg. Parken rommer mange mennesker og variert bruk. Her kan det arrangeres konserter og festivaler. Det verneverdige anlegget Sollerud gård ligger i parken og kan fremtidig romme servering og kultur.

Turveier langs sjøen og elva bindes sammen av parken og det er lett å orientere seg når man kommer hit. Langs sjøen er det tilrettelagt for turer med naturkontakt mellom Lysaker og Skøyen.

Det tidligere Gjensidigebygget langs E18 kan på sikt ombygges og romme lokaler med publikumsrettet bruk over og under bakken med kontakt til parken. Innganger, serveringssteder og annen utadrettet virksomhet bør orienteres mot parken.

Større bilparkeringsplasser på bakken bør unngås.



FAKTABOKS

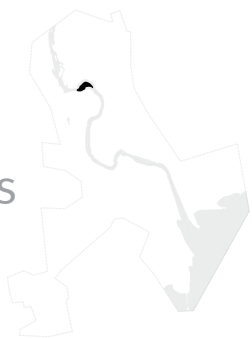
- Strandpark med kyststi mellom Lysaker og Skøyen (eksisterende)
- Areal: ca. 52 daa inkludert to gårdsanlegg.
- Standard: Normal
- Status: Regulert til friområde park med gangveier, sandstrand, parkeringsplasser og båtopplag. Bevaringsverdig vegetasjon skal innpasses i utearealer. Sollerud gård (skole) regulert til bevaring, Frantzebråten (gul liste) til skole.

Renseanlegg ligger i området.



Referansebilde: Samspill mellom park og bygning med gjensidig aktivisering. Van Gogh-museet, Amsterdam

3.4.8.GRANFOSS ELVEPARK



FAKTABOKS

- Naturpark (ny)
- Areal: 3,1 daa
- Standard: Normal
- Status: Eksisterende naturområde og parkeringsplass. Hele området foreslås som park i VPOR.

BORTGJEMT NATURPERLE MIDT I ELVA

Granfoss elvepark ligger midt i Lysakerelva på en øy og er forbundet med bro til Granfoss torg. Beliggenheten er skjermet, men likevel ikke avsidesliggende, og parken blir et fint turmål i området.

I parken danner høye trestammer parkens vertikale karakter. Parken skal ha naturpreg, men vil trenge noe skjøtsel. Turstier anlegges på treplattinger som styrer ferdsele og skåner sårbar vegetasjon på bakken. I parken kan det være en lavvo, og sitteplasser i lysninger og nær elvekanten.

Elveleiet åpnes slik at vannet kan strømme forbi på begge sider og slik at gyteområdet for fisk ivaretas.



Referansebilde: Ypres Salient. Belgisk krigslandskap fra første verdenskrig.
© Yannick Milpas for OMGEVING

3.4.9.SCHLÄGERGÅRDEN KULTURPARK



FAKTABOKS

- Lokal møteplass (eksist.)
- Areal: 1,2 daa gårdsrom
- Standard: Normal
- Status: Ørakerbråten/ "Schlänergården" er fredet og utearealer og trær skal bevares.

MØTEPLASS PÅ HISTORISK GÅRDSTUN

Gården ligger på et høydedrag, er omkranset av gamle trær og gir identitet til Lilleaker. Anlegget foreslås videreutviklet som målpunkt, lett tilgjengelig fra turveien. Flere tilbud og utvidete åpningstider vil gjøre stedet mer kjent og invitere flere til å bruke stedet. Eksempelvis som på Bærums verk, med lokalt bakeri med mer.

Serveringstilbud åpent om kvelden, uteservering, flere benker og steder for barn å leke mangler.

Trapp i skrenten kan gi snarvei fra Lilleakerveien. Grønn omkransning forsterkes med flere trær.



Schlänergården er i dag en lokal møteplass.

3.4.11. GRANVOLLEN ARBORETUM



FAKTABOKS

- Nærmiljøpark (eksist.)
- Areal: ca 9,1 daa
- Standard: Høy
- Status: Eksisterende park med store trær og dam. Parken har en privat karakter, er støytsatt og har ingen gjennomgang.

VANDRING I ROLIGE OMGIVELSER

Dagens grønne område videresutvikles, lett tilgjengelig fra Vollsveien og nær ny bebyggelse på Granfoss. Parken vurderes skjermet mot Vollsveien, for eksempel med lav steinmur, men slik at parken er synlig fra veien.

Parken utvikles som arboretum (samling av trær mm) og skal invitere besøkende inn. Beplantning med rik variasjon gis botanisk informasjon rettet mot brukere som skoleklasser og barnehager. Dammen kan tilsvarende tilrettelegges med tema økologi og vann.

Tilliggende bebyggelse orienteres med fasadene mot parken. Den tidligere direktørboligen i enden av parken kan ha en liten kafé med utsalg.



Referansebilde: Fjellhage fra Botanisk hage i Oslo kan være aktuelt her.

3.4.10. SPIKERN AKTIVITETSPARK



FAKTABOKS

- Aktivitetspark (ny)
- Areal: ca 1,7 daa
- Standard: Normal
- Status: Uregulert areal, benyttet som riggplass i dag. Avsatt til fremtidig grønnstruktur i kommuneplan.

FYSISK AKTIVITET I GRØNNE OMGIVELSER

Spiker'n aktivitetspark ligger sentralt til på Lilleaker, rett sør for Fåbro og inntil turveien langs Lysakerelva. Parken er oppkalt etter det gamle spikerverket som har ligget i området ved Fåbro.

Her tilrettelegges det for aktivitet som styrke- og balansetrening. Alle vil her kunne finne noe som utfordrer en fysisk, enten det er klatrevegg, hinderløype, parkour eller andre typiske treningselementer. Parken er først og fremst tiltenkt voksne og større barn og ungdom, og vil være et naturlig stoppested for turgåere og joggere langs elva.



Referansebilde: Bygger'n aktivitetspark på Haugenstua i Oslo. Foto: Bymiljøetaten

3.4.12. GRØNNE GATER

Temakart grønt viser strenger med «Grønne gater». Sammen med sekvenser av turveier og parker danner de grønne gatene et sammenhengende grøntdrag gjennom VPOR-området. Som navnet tilsier, skal disse gatene ha særskilte grønne kvaliteter, med stor opplevelsesverdi. Ulike treslag skal benyttes for å gi variasjon i farger, blomstring og bladverk. Trær i gater med biltrafikk bør være énstammet med slank krone. I andre situasjoner bør trær med andre former velges for å skape variasjon. Variasjon er også viktig for å gjøre den samlede beplantningen mer robust, i tilfelle noen sorter utgår på grunn av frost eller sykdom. Gatetrærne skal ha særskilt

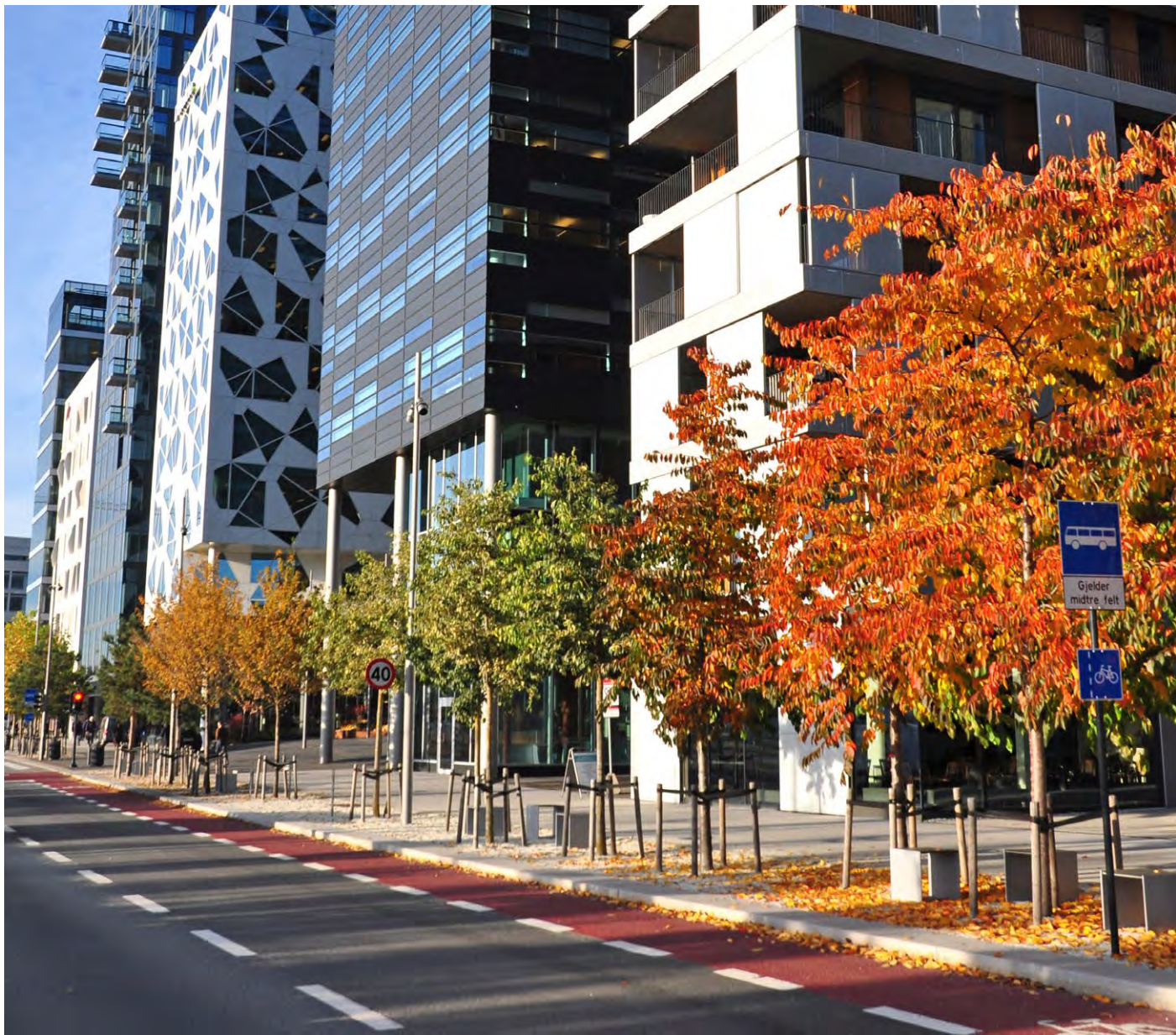
godt jordvolum for å sikre dem gode livsbetingelser.

Midtre tverrgate blir en grønn hovedgate for myke trafikanter og vil lede til byrom og park fra Vollsveien og Lilleakerveien. Den skal beplantes med gatetrær og ha rabatter med pryddress- og staudebeplantninger. Beplantningene byr på sanselige opplevelser og bidrar til økt biologisk mangfold. I tillegg vil de fungere som orienterende markører og styre gangmønsteret. Møblering legges i nisjer innimellom beplantningene.

Alle grønne gater skal opparbeides med tanke på å utnytte nedbørsvannet som en ressurs. Gatene planeres slik at vannet renner inn mot gatetrær og staudebed, og kan fordrøye overvann ved styrtregn. Avrenning fra tak skal også lede inn i bedene.



Referansebilde: Fredriksberg alle er en grønn hovedgate i bydelen Fredriksberg, København.

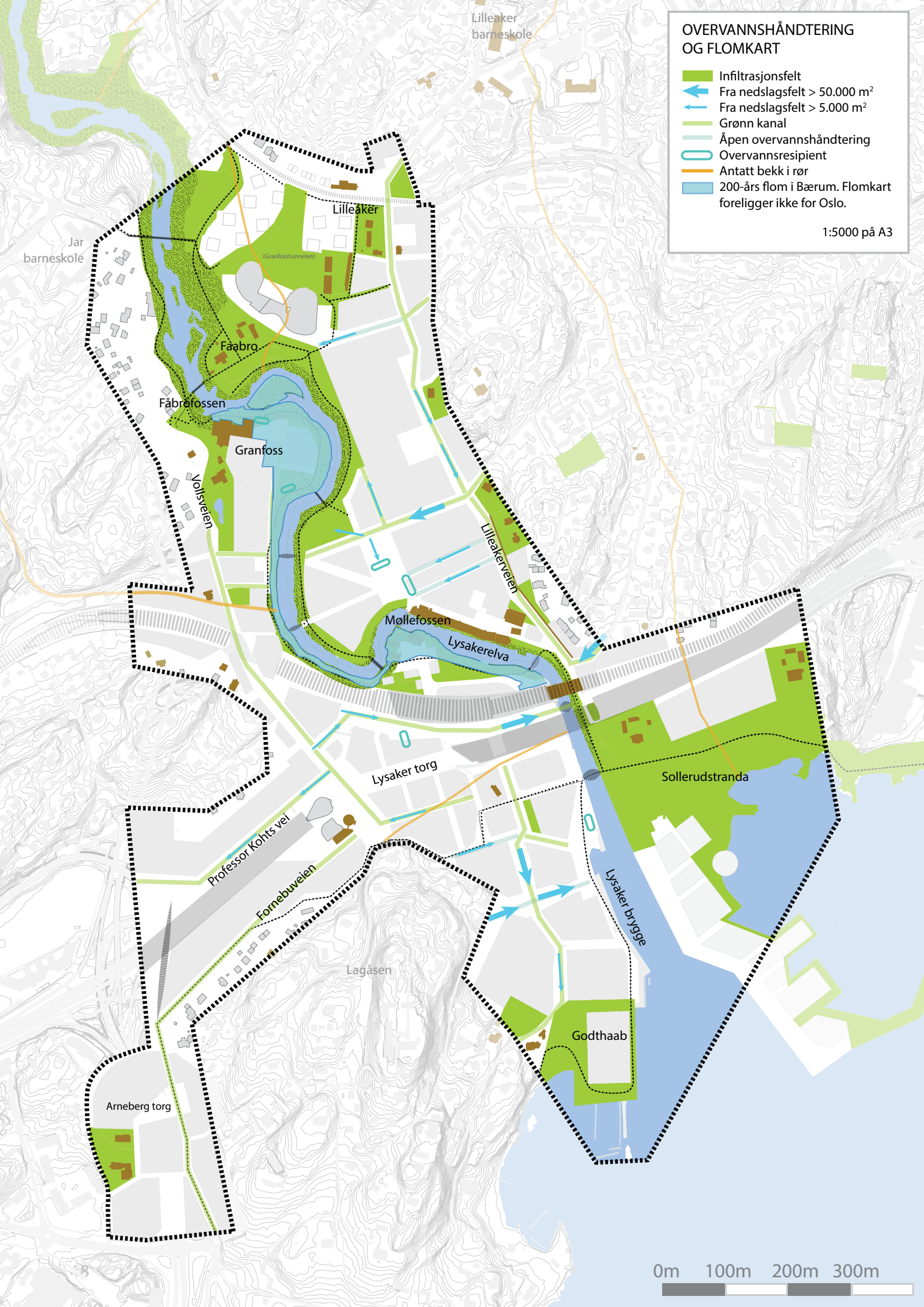


Referansebilder: Øverst; Dronning Eufemias gate i Oslo har trær med stor arts- og årstidsvariasjon.
Nederst; St Annæ plads, København med bred midtrabatt med staudebed og fordrøying av vann.

OVERVANNSHÅNDTERING OG FLOMKART

- Infiltrasjonsfelt
- Fra nedslagsfelt > 50.000 m²
- Fra nedslagsfelt > 5.000 m²
- Grønn kanal
- Åpen overvannshåndtering
- Overvannsresipient
- Antatt bekk i rør
- 200-års flom i Bærum. Flomkart foreligger ikke for Oslo.

1:5000 på A3



0m 100m 200m 300m

3.4.13. OVERVANNSHÅN- DTERING

Store deler av VPOR-området er dekket av grå flater. I dagens situasjon renner det forurensede overvannet inn i rør, og for så å renne ut i Lysakerelva eller fjorden.

Det skal lages en plan for overvannshåndtering som skal hindre at forurenset vann når Lysakerelva. Et viktig prinsipp er at overvann håndteres lokalt, slik at vannets naturlige kretsløp ivaretas. Der det er et naturlig vegetasjonsdekke fra før, skal det bevares og helst utvides. Der dette ikke er tilfellet, skal overvannet filtreres og fordroyes etter naturens egne prinsipper gjennom bruk av renner, kanaler, grøfter, regnbed, permeable overflater og grønne tak. Også nedsenkede torg og rabatter kan temporært fungere som fordroyningsbassenger.

Der det passer, føres regn- og smeltevann fra veier med biltrafikk til felt beplantet med trær og stauder. Der det er mulig føres overvannet til

anlagte infiltrasjonskanaler som er beplantet med våtmarksplanter. Dersom kanalene kombineres med fangdammer (overvannsresipienter), får man en god renseeffekt og fordroyning i tillegg. Vannet kan så trygt slippes i elva, eller kan benyttes til vannspeil på plasser og torg. På flere av plassene og torgene skal store deler av dekket være permeabelt. Flomkanaler gjennom Granfossområdet vil som regel ha noe vann i seg, men vil ha kapasitet til å fordroye store nedbørmengder. Detaljutformingen må sikre gode lokale løsninger.

Overvannshåndteringen skal i Oslo følge de prinsippene som er vedtatt i strategi for overvannshåndtering og veileder for håndtering av overvann (Vann- og avløpsetaten). I Bærum kommune følges gjeldende strategi for overvannshåndtering. Prinsippplanen for overvannshåndtering blir en del av en Veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL) som utarbeides for området. Her må også arealer for snødeponier vises, med tiltak for rensing av smeltevann.

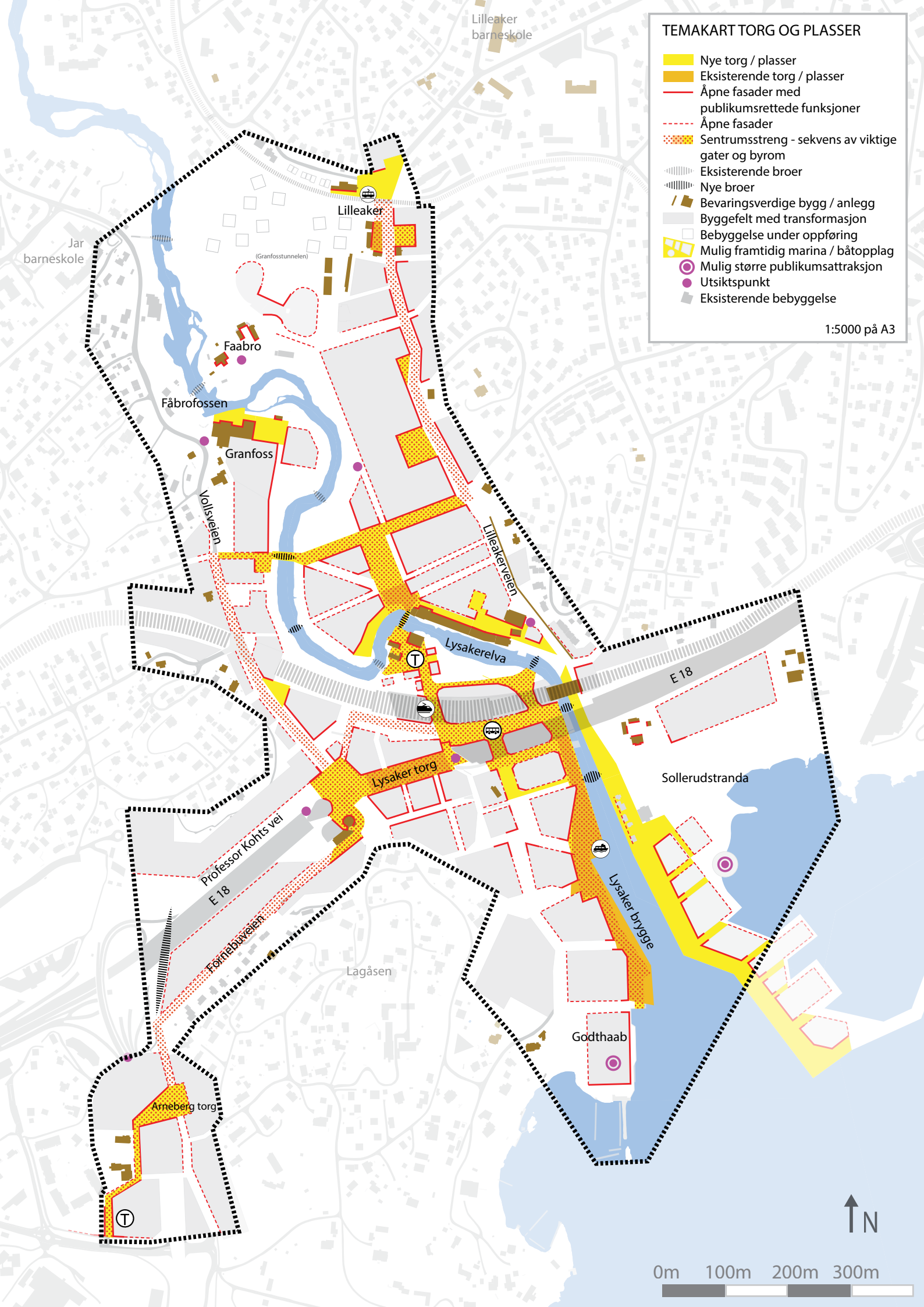


Referansebilde: Flomkanal i Gubei Gold Street, Shanghai. © Ying-Yu Hung, SWA.

TEMAKART TORG OG PLASSE

- Nye torg / plasser
- Eksisterende torg / plasser
- Åpne fasader med publikumsrettede funksjoner
- Åpne fasader
- Sentrumsstreng - sekvens av viktige gater og byrom
- Eksisterende broer
- Nye broer
- Bevaringsverdige bygg / anlegg
- Byggefelt med transformasjon
- Bebyggelse under oppføring
- Mulig framtidig marina / båtopleg
- Mulig større publikumsattraksjon
- Utsiktspunkt
- Eksisterende bebyggelse

1:5000 på A3



0m 100m 200m 300m

3.5. TORG OG PLASSER

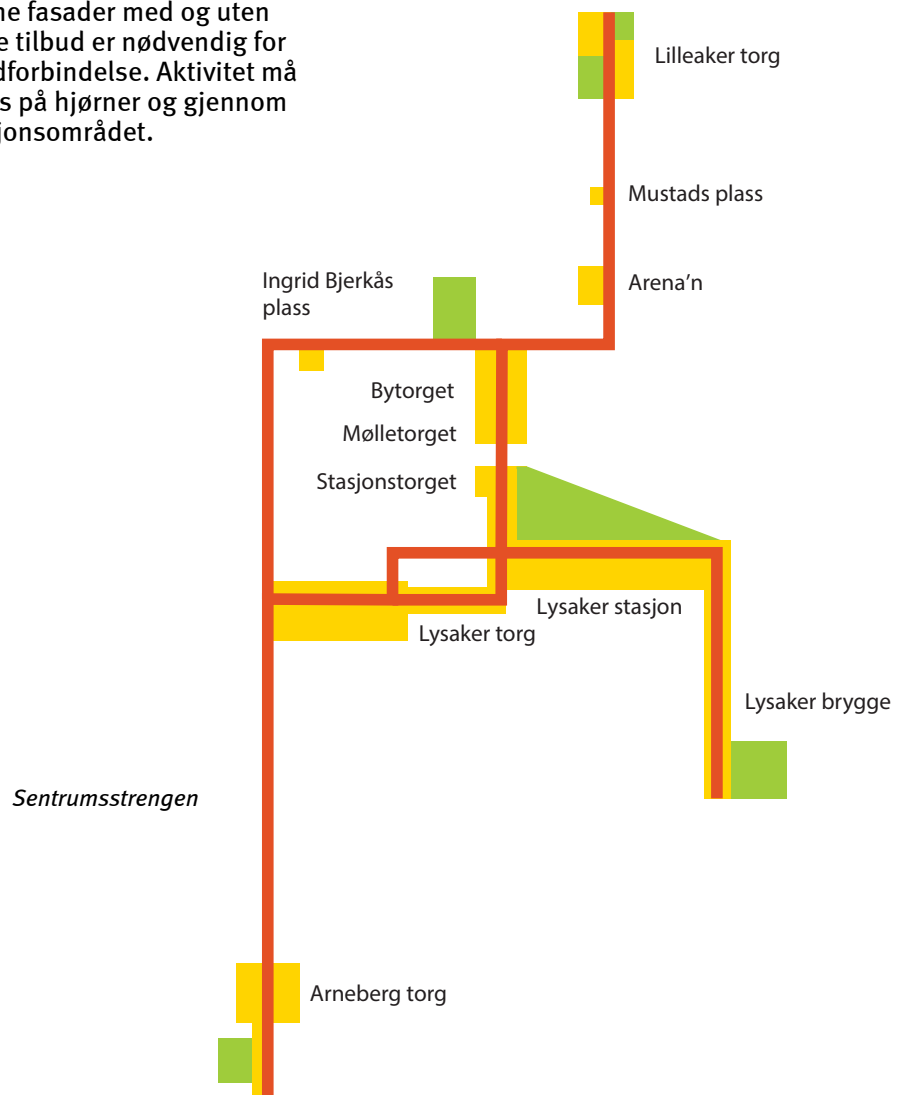
Hovedstruktur for torg og plasser består dels av eksisterende uterom og dels av nye. I hovedsak er torg og plasser forbundet til sentrumsstrengen, Lysakerelva og fjorden.

3.5.1. SENTRUMSSTRENG

Hovedforbindelse med byromsforløp – sentrale gater, torg, plasser og parker

Lysakerbyen vil fortsette å bestå av flere sentrum med ulik rolle fra lokal til regional. Sentrumsstrengen forbinder disse sentrene og består av sentrale gater, torg, plasser og parker, både eksisterende og nye. Den rommer publikumsrettede tilbud, målpunkt, møteplasser, oppholdsteder og utsiktspunkt. Strengen er en hovedforbindelse for fotgjengere.

Sentrumsstrengen bidrar til å skape puls i 24h-byen som er et av målene for Lysakerbyen. Åpne fasader med og uten publikumsrettede tilbud er nødvendig for en levende hovedforbindelse. Aktivitet må særskilt tilstrebes på hjørner og gjennom det sentrale stasjonsområdet.



3.5.2. BYTORGET OG MØLLETORGET



STASJONSAKSENS HOVEDTORG

Nytt hovedtorg er en viktig møteplass for næringsdrivende, beboere og andre brukere av området. Byrommet ligger midt i den nye Lysakerbyen, i gangaksen til stasjonen og er del av sentrumsstrengen.

Byrommet strekker seg fra Møllefossen bro til Broparken og Midtre tverrgate i nord og ligger omkranset av ny og eksisterende bebyggelse. Øst for elva er dette det nye tyngdepunktet og publikumsrettet virksomhet lokaliseres til torget. Utforming av torget må ses i sammenheng med Midtre tverrgate og Broparken.

Brede trapper, ulike terrengnivåer og universell tilrettelegging gir gode gangforbindelser over torget, der høydeforskjeller på totalt 7 m forseres.

Torget gis en todeling og utvikles i faser over tid. Øvre torg forutsetter riving av lille CC-vest. I overgangen mellom øvre og nedre torg står en nyere kontorbygning. Endret bruk bør vurderes som bidrag til bylivet på torget, eksempelvis til et kulturhus eller en møteplass for næringslivet i området. På sikt kan riving vurderes, for om mulig å åpne torget mot elva og stasjonen.

Ved Møllefossen er elvekanten nylig opparbeidet og danner Møllefossen torg. Ny Møllefossen bro er under planlegging. Shared space kan benyttes som formingsprinsipp for Møllefossen torg, slik at myke trafikanter tas mer hensyn til enn i dag.

Hovedtorget gis store soner for opphold. Vann, skulpturer, uteservering, torghandel, sitteelementer og benker inngår i utformingen av byrommet. Grønne innslag som trær, grønne vegger og annen vegetasjon skal bidra til et frodig grønt byrom. Vannfall og bassenger vurderes som del av den lokale



FAKTABOKS

- Lysakerbyens viktigste møteplass (ny)
- Areal: ca 6 daa
- Standard: Høy
- Status: Foreslått i VPOR. Nedre del regulert torg og kontorbygg. Utbyggerinteresse for transformasjon i faser.

overvannshåndteringen. Paviljonger og mindre én-etasjes bygg kan bidra til å fasilitere torget og kan ta opp høydeforskjeller.

Ny bebyggelse rundt torget henvender seg mot torget med publikumsrettede førsteetasjer som rommer handel, bevertning, kultur o.l. Funksjonsblanding legges for øvrig til grunn for bebyggelsen, inkludert boliger, og gir ønsket mangfold og byliv. Høyder på ny tilliggende bebyggelse ses i sammenheng med solforhold og utsyn/sikt på plassen.

Oppfølging:

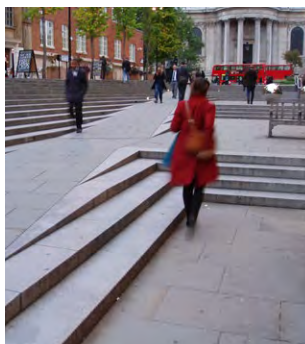
- Integrere universelt tilrettelagt forbindelse gjennom torget som forserer de store høydeforskjellene.
- Forholdet til eksisterende nybygg midt på torget og ønsket om et åpnere og mer levende byrom med kontakt mot stasjonen.



Referansebilde: Bytorget skal være hovedtorget i Lysakerbyen og ha mye folkeliv, som her fra Bragernes torg i Drammen.



Referansebilde: Nye Vikaterassen i Oslo er en passasje med oppholdskvaliteter. Hovednivå forbundet til 7. juni-plassen via brede trapper.



Referansebilde: Hovedåre for gående langs oppholdssoner, City i London.



Referansebilde: Vannbasseng med fontene tilrettelagt for lek. Bakerløkka i Asker.



Referansebilde: Byrom med grønt preg og ulike nivåer. New York.



Referansebilde: Terrassering med trapper og sittekanter ved sjøfronten i Boston. Ark. Mikyoung kom design.

3.5.3. STASJONSTORG OG - PARK



STASJONSTORGET

Stasjonstorget tilrettelegges som et «landsbyttorg» og et hjerte i Lysakerbyen. Torget skal være en viktig lokal møteplass og målpunkt langs stasjonsaksen, og et attraktivt oppholdsted for reisende. Eksisterende kulturmiljø og nye bygg (inkl. stasjonsatkomster) rammer inn torget og skaper identitet og særpreg. Bygulvet utformes med et helhetlig sammenhengende og særpreget dekke. Nærheten til Lysakerelva og Møllefossen er viktige kvaliteter med utsiktspunkter og broforbindelser. Torget kobles til aksene mellom stasjonen og fjorden. Kafeer, småbutikker og kulturtilbud henvender seg mot torget. Sitteplasser, vannelement og kunstneriske installasjoner som også er tilgjengelige for lek/aktivitet blir attraksjoner, eksempelvis en labyrint.

STASJONSPARKEN

Stasjonsparken er tett tilknyttet stasjonstorget, stasjonen og Lysakerelva. Tilrettelegges som en moderne utgave av en klassisk stasjonspark. Parkmessig, økologisk og naturtilpasset utforming som ivaretar elvemiljøet. Skal være et rolig og grønt rekreasjonsområde med gode sitteplasser og variert beplantning. Lokaler med aktive fasader integreres under nytt jernbaneanlegg mot nord og henvender seg mot parken. Elvefront med permeabel flate og vegetasjon i ulike sjikt. Flom- og erosjonsutsatte deler av elvefront krever særskilt fokus ved utforming.

Oppfølging:

- Utforming ses i sammenheng med utvikling av kollektivknutepunktet.
- Vurdere behov for justering av regulering



FAKTABOKS

- Byrom og rekreasjonsareal (ny)
- Areal: ca. 3,6 daa (torg) + 6,2 daa (park inkludert kantsone mot elv)
- Standard: Høy
- Status: Foreslått i VPOR. Regulert til torg og park med adkomster til Fornebubanen.
- Kvaliteter: «Landsbyttorg» og klassisk stasjonspark i moderne utgave, nærhet til Lysakerelva og Møllefossen, kulturhistorisk bygningsmiljø, tett kobling mot stasjonsatkomster og hovedakse mot fjorden.



Ledebilde til Stasjonstorget: Tradisjonelt "landsbyttorg" i Bratislava.



Ledebilde til Stasjonsparken: Togstasjoner har lang tradisjon med tilhørende stasjonsparker. Her den klassiske Jernbaneparken i Hamar.
Foto: Ingse Kjernmoen

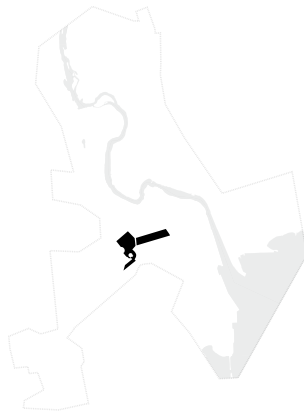


Utsnitt fra ideskisse - mulighetsstudie for Lysaker knutepunkt, jan 2017. Stasjonspark og -torg tett forbundet med Lysakerelva og tilliggende elvebredd. Plassering og utforming av broer er av betydning for helheten omkring elva.



Torg og park - felles for begge er bruken av både harde og myke flater og stort innslag av trær og annen vegetasjon. Referanse: Bolwerk Sint Jan Rooftop Park i 's-Hertogenbosch, ved Bureau OSLO (NL). Foto: Niels van Empel/ RoPStAr

3.5.4. Lysaker Torg



STOPPESTED FOR PASSERENDE OG EN GRØNN LUNGE FOR VIRKSOMHETENE

Lysaker torg er i dag omkranset av kontorer, med lite aktivitet etter arbeidstid. Spredte tilbud på gateplan har begrenset åpningstid.

Lysaker torg skal være et mangfoldig og helhetlig byrom hvor det er plass både for opphold, gående og ulike kategorier syklende. Førsteetasjer skal inneholde publikumsrettet virksomhet, som for eksempel kombinerte restauranter/kantiner med skjermede utendørsarealer, og grønne lommer med vintergrønne trær, bymøbler, sykkelstativer og småskala-aktiviteter.

Uteoppholdsarealene plasseres på hver side av plassen diagonalt og slik at grønne lunger blir større. Slik sikres oppholdssoner med formiddagssol og ettermiddagssol. Plassene utstyres med sittebenker og eventuelt en innglasset utsiktspaviljong mot E18 for opphold og bespisning, skjermet for støy. Det kan etableres en liten fontene inntil sittebenkene, som demper bakgrunnstøy fra omgivelsene og forbedrer luftkvaliteten. Fontenen kan ha stemningsbelysning.

Taxiplasser og korttidsparkeringsplasser flyttes vestover til inngangen av torget.

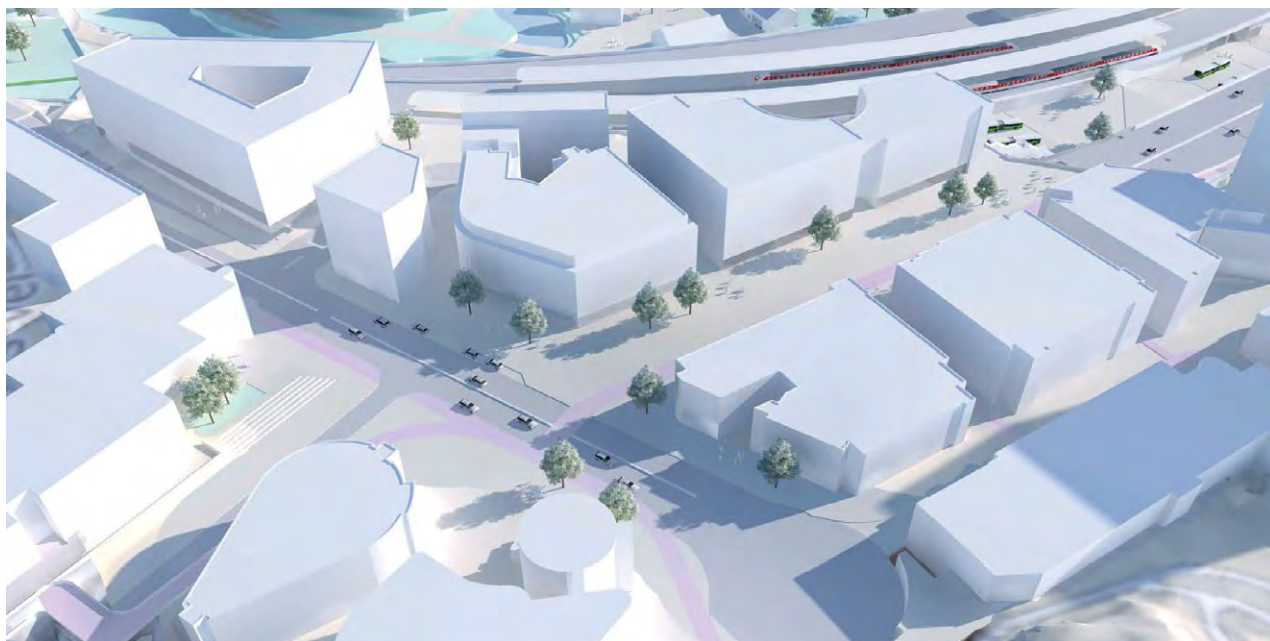


FAKTABOKS

- Lokal møteplass (eksist.)
- Areal ca 4,9 daa + ca 5,7 daa
- Standard: Normal
- Status: Eksisterende torg er regulert til fellesareal for tilliggende bebyggelse, med tinglyst allmen ferdsel. Torget benyttes i dag til fortau/gangsoner, park med benker, gjennomgående sykkelvei (Asker-Oslo), korttidsparkerings og snuplass.



Referansebilder fra Pancras Square, London. Foto: John Sturrock.



Illustrasjon over og under: Mulighetsstudien for Lysaker knutepunkt (jan 2017) foreslår omlegging av Vollsveien og Lysaker torg. VPOR har lagt prinsippene til grunn og foreslår et sammenhengende torg der sykkelveien legges i et forskjøvet forløp over torget. Slik kan det etableres større grønne lunger og solfylte oppholdssoner langs fasadene på begge sider av torget. Lysaker mangler i dag en urban og imøtekommende side mot vest. Enten man kommer fra Vollsveien, Professor Koths vei eller fra E18, er møtet med Lysaker et møte med et veisystem der hverken fotgjengere, syklist eller handel er tilrettelagt for. Dette på tross av at en av de viktigste sykkelrutene inn mot Oslo går rett gjennom området. Illustrasjonen fra mulighetsstudien viser hvordan man ønsker å rette ut Vollsveien, fjerne rundkjøringer og lage en urban gate.



3.5.5.LILLEAKER TORG



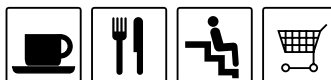
HANDELSTORG MED UTESERVERING

Lilleaker torg er del av Lilleaker senter og ligger lett tilgjengelig og synlig ved Lilleakerveien og trikkestoppet.

Torget utvikles som lokal møteplass for en bred brukergruppe og aktivitet på torget og i bebyggelsen intensiveres og gis variasjon.

Plassrommet holdes åpent vestover mot Schlänergården og store trær langs gata forbinder torget med den trekledde kollen. Nye butikker og serveringssteder bør omkranse handelstorget, som utvikles slik at det fortsatt kan syde av liv her. Det skal tilrettelegges for ulike arrangementer som julegrantenning og kulturinnslag. En vanninstallasjon midt på den åpne torgflaten bringer liv. Midt på plassen er det mye sol. Langs fasadene forflytter solen seg over dagen. Sitteplasser bør ha utsikt til aktivitet på torget, som er bilfritt og fleksibelt. Opplyste fasader og serveringstilbud skal gjøre det attraktivt å være her om kvelden. Ny parkering bør ligge under bakken, med gangadkomster via torget, og bidra til å befolke byrommet.

Ny bebyggelse med høy arealutnyttelse rommer publikumsrettet virksomhet mot plassen. Boliger, omsorgsboliger, kontorer, offentlig administrasjon og tjenestetilbud kan ligge her. Et høyere bygg i det nordøstre hjørnet kan bli det nye landemerket på Lilleaker.



FAKTABOKS

- Lokalt handelstorg (eksist.)
- Areal ca 1,5 daa
- Standard: Høy
- Status: Eksisterende torg, regulert til forretning og bolig med underjordisk garasje og trerekke langs Lilleakerveien.

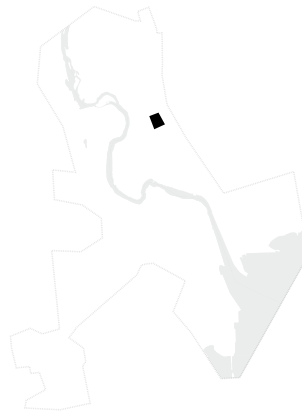
Oppfølging:

- Opparbeidelse krever trolig omregulering til torg.
- Sikre at parkering for besøkende kun får gangadkomster via torget for å bringe liv til torget.



Referansebilder: Teaterplassen i Oslo til venstre. Plass med vannfontene i Celle i Tyskland til høyre. Begge eksempler på aktivisering av midtsone, med sitteelementer rundt. Foto til venstre: Asplan Viak AS

3.5.6.ARENA'N

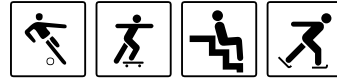


OPPLEVELSESRIKT AKTIVITETSTORG

Det nye aktivitetstorget ligger ved Lilleakerveien, tett ved kjøpesenteret CC-vest. Byrommet skal være en møteplass der man deltar på aktiviteter, opplever spennende ting, treffer andre eller følger med på livet. Torget skal ha et urbant preg, der et stort plassgulv danner ramme for allsidig bruk. Ulike årstider kan prege permanente og midlertidige aktiviteter. Vinterstid kan det lages isskulpturer, arrangeres skøytelek og lignende. Torget kan i en periode fasiliteres av CC-vest og tilby arrangementer.

Lange benker og installasjoner med lekende former kan danne kanter i rommet. Permanent møblering kan være ballbinger, klatrestativ eller andre romdannende, større elementer. Veggene i byrommet kan brukes som klatrevegger eller tas i bruk for stemningsskapende belysning eller utekino. Belysning bør ellers spille en viktig rolle for karakteren på plassen.

Det tilliggende kjøpesenteret kan over tid få endret rolle til et mer lokalt og utadrettet, bymessig senter med butikklokaler mot gater og plassrom samt boliger over.



FAKTABOKS

- Aktivitetstorg ved CC vest (ny)
- Areal ca 3.000 m²
- Standard: Normal
- Status: Foreslått i VPOR. Eksisterende areal er regulert til parkeringstorg med underjordisk parkering, forøvrig tilliggende forretning, kontor og bolig.



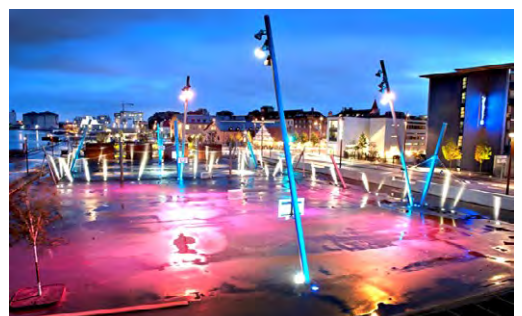
Vinteraktivitet. Ill. ved SLA for Farsta i Sverige.



Benker som kanter i et byrom, Rotterdam.

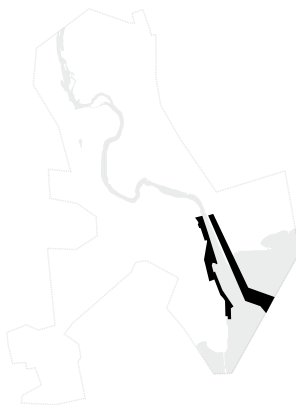


Operataket i Oslo som lerret under kulturnatt.



Belysning, enten midlertidig eller permanent.

3.5.7. LYSAKER BRYGGE OG SOLLERUD BRYGGE



NY ELVEBREDD I ØST

Lysaker brygge ved elveutløpet har direkte kontakt til fjorden og er ansikt utad mot sjøen. Den sørvendte beliggenheten er svært attraktiv og har stort potensial.

Dagens bryggekanter på Sollerud brygge forlenges med trapper og avsatter for opphold med kontakt til vannet. Nye attraksjoner som trekker folk, i form av byrom eller bebyggelse, bør ligge langt ute på begge sider av elveutløpet og aktivisere bryggekantene. Ny bro med brede fortau forbinder kyststi i begge retninger.

Dagens maritime virksomheter langs brygger og andre sjøarealer opprettholdes. Utvikling av Sollerud brygge ses i sammenheng med planlagt utvidelse av småbåthavn, maritimt senter og nytt båtopplag som erstatning for opplagsareal i Bestumkilen. Nytt båtopplag kan være et arealeffektivt lagringssted, som om sommeren gjøres tilgjengelig som midlertidig uterom.



FAKTABOKS

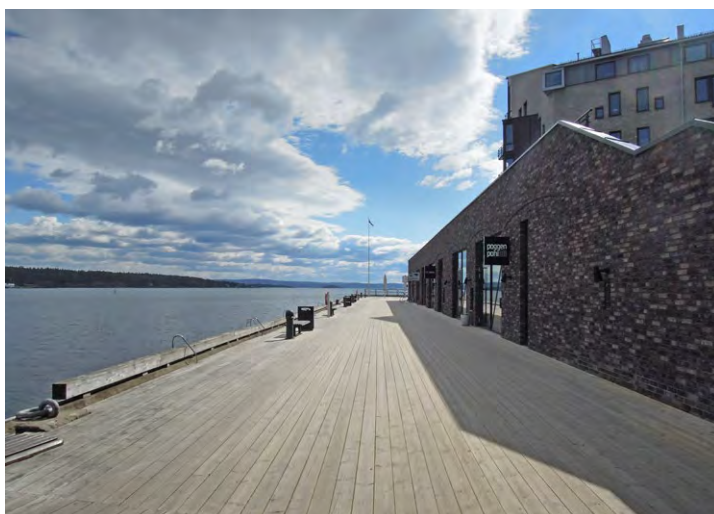
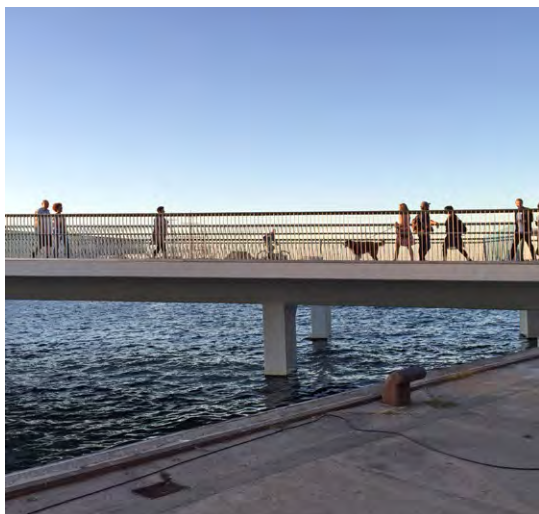
- Bryggetorg på Sollerud (ny) og lokal park ved Lysaker brygge (eksist.)
- Areal: 15,8 daa (inkl. delvis utvidelse som del av båtopplag/maritimt senter)
- Standard: Høy
- Status: Foreslått i VPOR. Igangsatt planarbeid for maritimt senter (BYM) avventer områderegulering av Skøyen og mulig omfordeling av småbåthavn og båtopplag fra Bestumkilen til Sollerud, med forventet størrelse for nytt landareal (utfyllinger/ øy) på 38 daa.

PARK VED LYSAKER BRYGGE

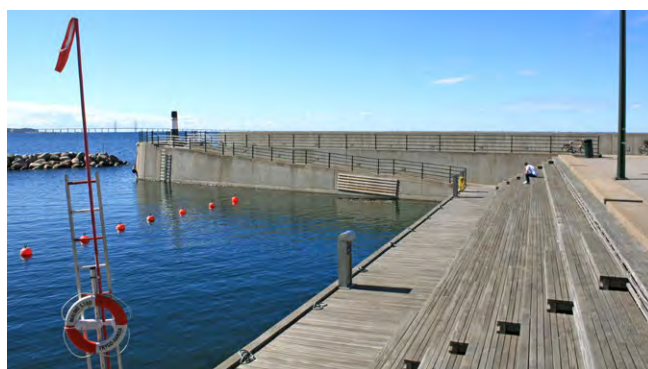
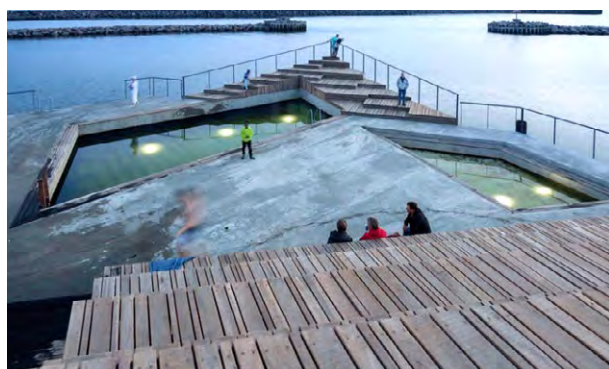
Videreutvikling av parkanlegget ved Lysaker brygge vil kunne vitalisere denne delen av promenaden langs bryggerekka. Større gresskledd flater suppleres med trær og annen frodig vegetasjon, med soner tilrettelagt for rekreasjon og lek.



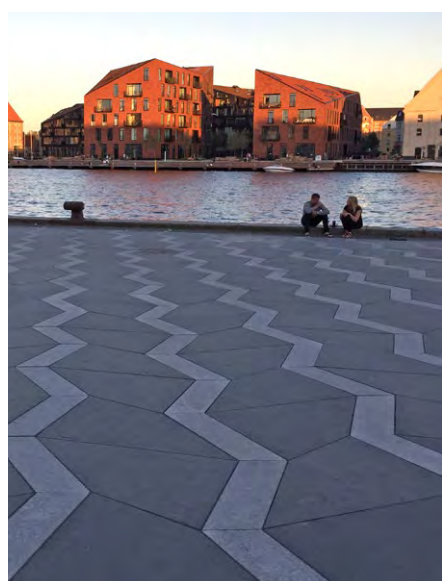
Bilde til venstre: Dagens maritime aktivitet og bygningsmiljø videreføres ved utviklingen av Sollerud brygge, samtidig som allmennhetens behov for kontakt med fjorden fra bryggeanlegget ivaretas. Bilde i midten: Lysaker brygge med flott beplantet, urban sjøfront-karakter. Bilde til høyre: Dagens park kan utvides og gjøres mer frodig og attraktiv enn i dag.



Dagens Lysaker brygge (høyre), et utsiktspunkt med kontakt til vann og himmel. Referansebilde til venstre viser en av Københavns mange flotte nye broer langs indre havnebasseng med tilsvarende kvaliteter.



Aktuelle tilrettelegginger for Sollerud brygge: Maritim aktivitet som fiske og båtliv, utsiktspunkter, kanter å sitte eller legge båter inntil (venstre: Amager strandpark, København, til høyre: Malmø).



Referansebilder som viser ulik standard og utforming av belegg langs kaier: påmalt asfalt langs elvekant i Paris til høyre, karakteristisk steinsetting fra Københavns havnefront til venstre.

3.5.8. LILLEAKERKRYSSET MED TORG OG PARK



PULSERENDE KRYSSOMRÅDE I HJERTET AV LILLEAKER

Krysset ligger i gangavstand til Ullern alders- og sykehjem, Ullern bo- og servicesenter og skolene Lilleaker og Øraker. Området domineres i dag av biler og er uoversiktlig.

Holdeplasser for trikk bør samles ved den gamle stasjonsbygningen tilsvarende regulert løsning. Brede gangsoner/fortau, fotgjengerprioritert kryssutforming og sammenbindende gatedekke vil kunne dempe hastigheten på bilene. Gatetrær og ny bebyggelse vil stramme opp krysset og gi enklere orientering. Benker skal tilrettelegges for turer i nærområdet, blant annet for de flere eldre som bor på Lilleaker. Forbindelse mellom torg og park forsterkes, f.eks ved opphøyde gangfelt.

STOPPESTEDET TORG

I stasjonsbygningen drives i dag stedet "Stoppestedet" med både fritidsklubb for ungdom, seniortreff og bingo. Møteplassen bringer generasjoner sammen og skaper aktivitet til torget utenfor.

På solfylte plasser langs fasaden til den gamle stasjonsbygningen og på torget bør det etableres uteservering. Plassen skal by på steder å slå seg ned, omkranset av trær og blomster. Små kulturhendelser med utspring i Stoppestedet kan foregå her. Stemningsfull belysning vil invitere til opphold på kvelden. Dagens paviljong bør fjernes. Monumentet over Jakob Vaage og sykkel-/bysykkel-stativ bør fortsatt inngå i plassen.



FAKTABOKS

- Lokalt torg, park og veikryss (eksist.)
- Areal: 3,4 daa torg-/ parkarealer
- Standard: Normal
- Status: Eksisterende torg og park. Regulert til offentlig torg, tosidige fortau og sykkelfelt, grøntareal/ bevaring naturmiljø for trerekke langs vei, holdeplasser samlet i vest. Park er uregulert areal.

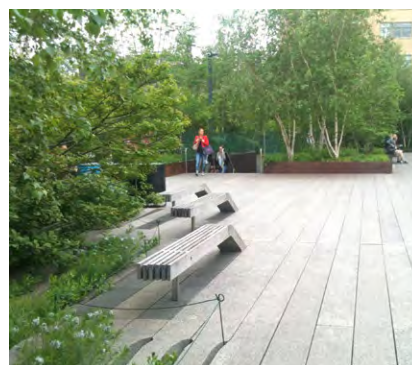
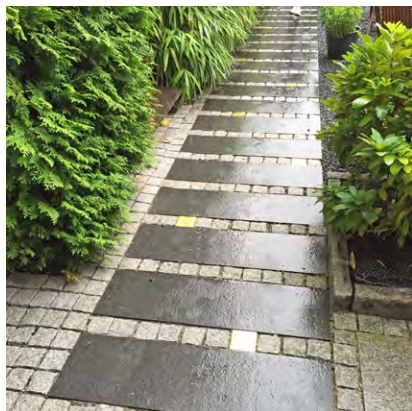
LILLEAKERPARKEN - GRØNN LUNGE VED BANEN

Langs østsiden av Lilleakerveien ligger Lilleakerparken. Parken er et grønt innslag i kryssområdet, med større trær av flere arter, både løv- og bartrær.

Parken gjøres tilgjengelig fra Lilleakerveien med gangstier som fører inn til gresskledd oppholdssone der solen slipper til. Parkens trær og naturpreg opprettholdes med benker mellom trærne. Sanseinntrykk stimuleres i parken, blant annet ved bruk av vegetasjon som trekker til seg insekter og fugler.

Oppfølging:

- Sikre regulering til park og gangforbindelse østover langs trikk mot Jonas Dahls vei.
- Innpasse permanent løsning for miljøstasjon.



Utformingslementer på torg, i park og i trafikkryss: stier i park (København), insektshotell (Dronningparken i Oslo), blomster, vannskulptur med motlyd mot trafikkstøy, fotgjengerfelt/ belegg som hensyntar fotgjengere, bysykler (New York), mobile parkstoler (Paris), plassgulv med benker omkranset av frodig vegetasjon (High Line, New York).

Nederst til venstre: Statue av Haslerud i Lilleakerparken. Nederst til høyre: Bytilpasset løsning for trikk over plassrom.

3.5.9. ARNEBERG TORG OG KULTURPARK



BYMESSIG UTVIKLING AV TELEPLAN-OMRÅDET MED HØY TETTHET OG URBANE KVALITETER

Et nytt lokalsenter mellom Lysaker og Fornebu skal utvikles, beliggende på et høydedrag omgitt av en grønn kolle og flott eldre verneverdige bebyggelse.

Ny blokkbebyggelse vil omringe urbane plasser, torg og bygater. Byrommene inngår i sentrumsstrengen, som her er en urban og sammenbindende akse gjennom bebyggelsen. Gangforbindelser følger gate- og byromsstrukturen og suppleres med stier, smett og snarveier. Mot sentrumsstrengen orienteres varehandel, service- og kulturtilbud. Lavere bebyggelse vil ligge mot torg og plasser. Sentraltorg er lokal møteplass og vil innby til opplevelser, torghandel, markedsdager, gateteater mm. både for beboere og forbipasserende. Bebyggelsesstrukturen skal tydelig avgrense byrommet og bidra til å ivareta byrommets funksjon som møteplass, oppholdssted og forbindelse.

Det skal etableres en sentral park omkring de verneverdige villaene. Denne tilknyttes det sentrale torget og sentrumsaksen. Parken vil delvis være ganske bratt og kan gi rom for spennende løsninger, som klatre- eller skulpturpark på Ekeberg i Oslo.

Fornebuveien blir en attraktiv sykkel-forbindelse mellom Fornebu og Lysaker,



FAKTABOKS

- Lokalt torg og kulturpark (ny)
- Areal: ca 3,5 daa torg, ca 5,3 daa grøntareal (del av VPOR)
- Standard: Høy
- Status: Foreslått i VPOR. Pågående regulering, med planprogram til høring høsten 2018. Reguleringsplanen vil omfatte verneverdige bygg. Utbygging forutsetter nytt bebyggbart lokk over E18.

via Arneberg torg og ny metrostasjon ved Oksenøyveien. Rådmannen anbefaler at trekanttomten ved metrostasjonen forblir grønn.

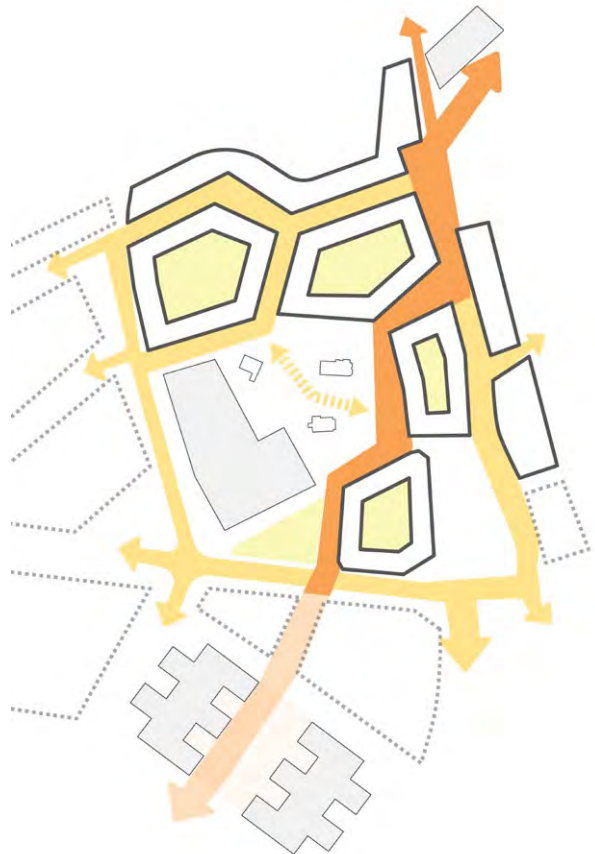
Det ligger an til høy utnyttelse av området, med en stor andel boliger og arbeidsplasser. Blandet arealbruk legges til grunn for planleggingen. Nye eller utvidete barnehager i eksisterende bebyggelse etableres.



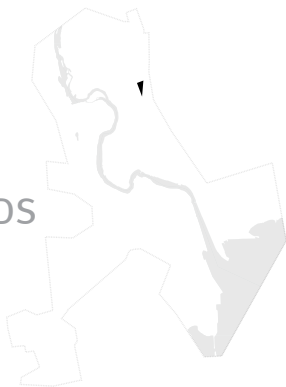
Referanse: Livlig bytorg på Bekkestua. Ill. MAKE arkitekter



Foreløpige illustrasjoner fra Mulighetsstudie for Teleplan (Fornebuveien 35). Gangforbindelse gjennom ny bebyggelse danner sekvenser av torg, i VPOR kalt Arneberg torg. Forbindelsen inngår i sentrumsstrengen og bebyggelsen skal ha publikumsrettet bruk. Pågående detaljregulering for Teleplan (Fornebuveien 35) ses i sammenheng med igangsatt detaljregulering for Fornebuveien 36-40 på østsiden av Snarøyveien. Ill. Norconsult



3.5.10. MUSTADS PLASS



FAKTABOKS

- Lokal møteplass (ny)
- Areal: 0,6 daa
- Standard: Høy

FORPLASS VED KJØPESENTER

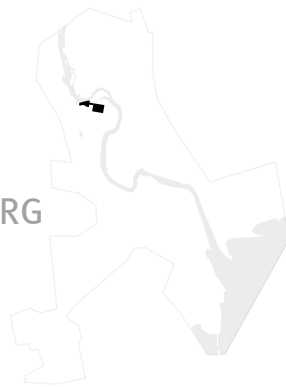
Den lille forplassen er inngangssone til dagens CC-vest og ligger mot Lilleakerveien. Plassrommet utformes som et pusterom langs Lilleakerveien, for de som ferdes langs gata. Uteservering og benker inviterer til opphold. Mot gata står trær og store rabatter med planter som avgrensner byrommet. Blomster og sildrende vann demper støy og travelhet fra veien.



Kafé med uteservering på gatehjørne i Asker, der trær og hekk danner en skjermet sone.

Til høyre: Referansebilde til Granfoss torg. Gangheller gir nærkontakt til vannet. Tanner Springs Park i Portland, Oregon, ved ark Dreiseitl.

3.5.11. GRANFOSS TORG



FAKTABOKS

- Torg ved Fåbrufossen (ny)
- Areal: 3 daa
- Standard: Normal
- Status: Dagens oppholdssone ved elva utvides i VPOR til torg.

TORGET DER NATURKREFTENE MØTER 24-TIMERS BYEN

Granfoss torg ligger naturskjønt og solfylt til ved foten av Fåbrofossen og med utsikt mot Fåbro og Spiker'n aktivitetspark, se side 30-31. Fra torget går det en bro over til Granfoss Elvepark.

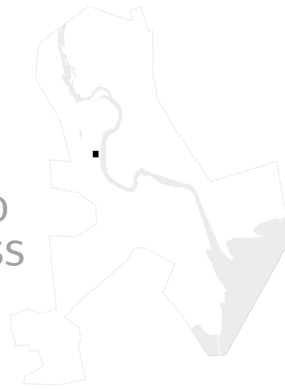
Torget omsvøper den vernede gamle fabrikkbygningen. Det lave påbygget rundt bygningen bør fjernes, slik at den åpnes mot torget, turveien og elva. Den tidligere fabrikkbygningen bør ha utadrettet virksomhet som tiltrekker seg besøkende, samt restaurant- og cafédrift.

Fabrikkbygningens nordside har utsikt mot fossen. Her er elvekanten fra gammelt av forsterket med murer, og man kan komme tett på vannet. Det bør plantes piletrær i den gresskledde delen mot elva for å gi skygge til fiskene.

På fabrikkbygningens østside treffes venner og kollegaer på en av caféene eller på Fossekallen restaurant. På torget kan det utplasseres mobile møbler sitteplasser, som fleksibelt kan flyttes etter ønske.



3.5.12. INGRID BJERKÅS PLOSS



FAKTABOKS

- Plass ved elva (ny)
- Areal: 0,4 daa
- Standard: Høy

LEKEN LOMMEPARK

Ingrid Bjerkås plass er en lommepark på nedre Granfoss ved Midtre tverrgate, like ved elvekanten.

Plassen er forholdsvis liten, noe som gir den en intim karakter. Til tross for størrelsen skjer det mye her. Hovedattraksjonene kan være spill - enten sjakk i XL størrelse eller petanque. Plassen tiltrekker seg folk. Det er populært å slå seg ned på en av benkene for å følge med på spillet eller iaktta folkelivet. Plassen er blitt et sted for de spontane møtene, der nye bekjentskaper etableres.



Aktiviteter som sjakk i stort format interesserer og engasjerer forbigående. Her fra Westfield i Stratford, England. Foto: Marshalls Group.

3.5.13. FABRIKK- TORGET



FAKTABOKS

- Lokalt torg (eksist.)
- Areal: 2,3 daa (inkl. trappeløp)
- Standard: Normal
- Status: Regulert til bebyggelse. Byggegrenser sikrer deler av torg

SKJERMET PUSTEHULL VED ELVA

Omgitt av eldre industribebyggelse langs elva er torget et skjermet pustehull. Torget inngår i en romlig sekvens av byrom. Eksisterende parkeringstorg omdannes til bytorg, med aktive og åpne førsteetasjer i bebyggelsen rundt. Uteservering eller andre sitteplasser vil kunne legges til rette for lunsjpauser i det fri, skjermet for støy og vind. Solfylte soner tilrettelegges for opphold. Dagens trappeforbindelse gir snarveier gjennom bebyggelsen, må integreres i plassutformingen og kan belyses på kveldstid.

Det eldre bygningsmiljøet danner et lesbart, historisk bilde av industrikulturen på Lysaker. Med sin skala og struktur danner bebyggelsen historisk lesbarhet. Bygningsmiljøets karaktertrekk må sikres ivarettatt ved videre transformasjon.



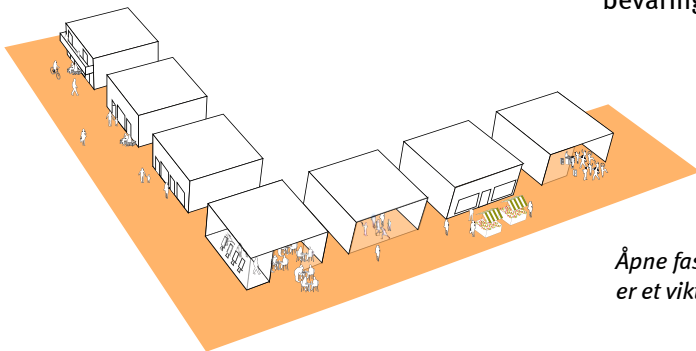
Grønt og inviterende pusterom i historiske omgivelser. Fra stasjonspark tegnet av Mikyoung kom design.

3.5.14. FØRSTEETASJER - PUBLIKUMSFUNKSJONER OG ÅPNE FASADER

Hva er åpne fasader?

Åpne fasader er fasader med større vinduspartier og mange innganger. Dette skaper fysisk og visuell kontakt mellom aktivitetene i bebyggelsens førsteetasje og det offentlige rommet utenfor. Førsteetasjer med utadrettet virksomhet skal ligge på samme nivå som bygulvet og etasjehøyden skal være minimum 4 meter. Det bør være maks 10-20 meter mellom inngangene. Bolig i første etasje skal ikke privatisere det offentlige rommet. Gulvet inne kan heves for å unngå innsyn fra gaten.

Kantsonen i offentlige rom kan tas i bruk som en forlengelse av funksjonen i bebyggelsen eller tilhøre byrommet. Møblering bør tilby mulighet for ikke-kommersielle opphold og utformes slik at den oppleves som allment tilgjengelig.



Fasadene deles inn i to kategorier:

1. Åpne fasader med publikumsrettede funksjoner i første etasje. Eksempler på dette kan være handel, servering, åpne resepsjoner, idrettsanlegg, ulike servicetilbud som bibliotek, sykkelverksted etc.

2. Åpne fasader for øvrig som henvender seg mot gater, har oppdeling og fleksibilitet med hensyn til funksjon. Inngang fra gate er ønskelig.

Hvorfor bruke åpne fasader?

Åpne fasader etableres langs torg og gater der det ønskes aktivitet og byliv. Åpne fasader øker tryggheten, aktiviserer gaterommet og gir opplevelser i byrommet.

Hvor skal det være åpne fasader?

Temakart for torg og møteplasser angir hvor det stilles krav til åpne fasader. Det er spesielt viktig at hjørner har publikumsrettede funksjoner. Åpne fasader med publikumsrettede funksjoner innebærer ikke ombygging av bevaringsverdige bygg.

Åpne fasader i førsteetasjer er et viktig prinsipp.



Åpen fasade gir god kontakt mellom inne og ute (Amsterdam).



Publikumsrettede tilbud på bakkeplan av høyhuset "The Gherkin" i London. Ark Foster+Partners.



*Mulig transformasjon av CC-vest til utadrettet virksomhet og åpne fasader.
Ill Lund Hagem arkitekter/ Asplan Viak/ Atsite, Mustad Eiendom AS*



Åpen fasade ved Bogstadveien med inngang i nivå med gata.

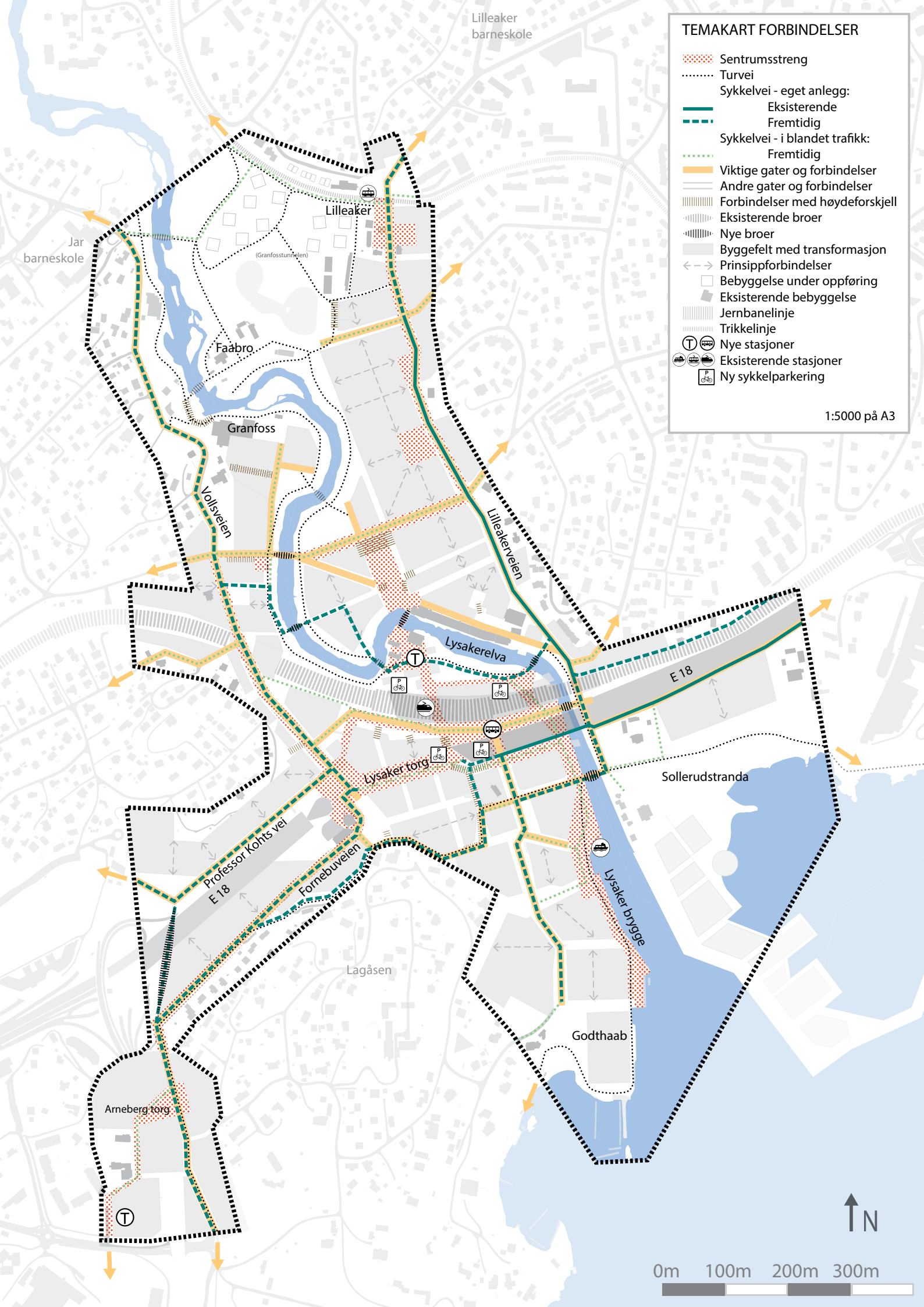


Åpen fasade med uteservering i byggnadsrekke mot plassrom, Berlin.

TEMAKART FORBINDELSER

- Sentrumsstreng
- Turvei
- Sykkelvei - eget anlegg:
 - Eksisterende
 - Fremtidig
- Sykkelvei - i blandet trafikk:
 - Fremtidig
- Viktige gater og forbindelser
- Andre gater og forbindelser
- Forbindelser med høydeforskjell
- Eksisterende broer
- Nye broer
- Byggefelt med transformasjon
- Prinsippforbindelser
- Bebyggelse under oppføring
- Eksisterende bebyggelse
- Jernbanelinje
- Trikkelinje
- Nye stasjoner
- Eksisterende stasjoner
- Ny sykkelparkering

1:5000 på A3



0m 100m 200m 300m

3.6. FORBINDELSER

Bymessige prinsipper legges til grunn for utviklingen. Dagens hovedstruktur videreføres, forbedres og en ny hovedforbindelse på tvers kommer til. Utvikling av knutepunktet medfører flere mindre justeringer og gir en mer sammenhengende struktur tilpasset bymessig utvikling. Flere nye broer vil komme som følge av omlegging av E18 og tilhørende gatestruktur. Det er lagt til rette for forbedrede tilbud for syklister som skal til eller gjennom området.

3.6.1. GATER - FRA VEI TIL GATE

Nye Lysakerbyen har mye gang- og sykkeltrafikk, mange arbeidsplasser og større boligområder. Knutepunktet legger tilrette for en økende andel myke trafikanter.

Gode løsninger for Lysakerbyen som kjennetegner gater i tettere bystrøk er:

- Tosidig fortau langs gate.
- Hyppigere og bedre krysningsmuligheter for myke trafikanter.
- Brede sykkelfelt.
- Lyskryss med prioritet for gående, syklende og kollektivtransport.

Hovedgater er hovedårene i gatenettet og består av Vollsveien, Lilleakerveien, Strandveien og Midtre tverrgate. Gatene retter seg nord-sør og øst-vest og gir hovedforbindelser innad og ut av området. Samtlige er viktige fotgjenger- og sykkelforbindelser. Den tette sammenbindingen med E18 og ring 3 gir mye biltrafikk, særlig i rushtid. Delvis ombygging må til for aktivt å ivareta lokale hensyn.

Et finmasket lokalt gatenett knytter bebyggelsen sammen. Gatene sammen med plassene utgjør viktige byrom. Begrenset bilbruk og prioritering av fotgjengere og syklister skal være synlig i gateutformingen. Eksempelvis skal Midtre tverrgate utformes etter prinsipper

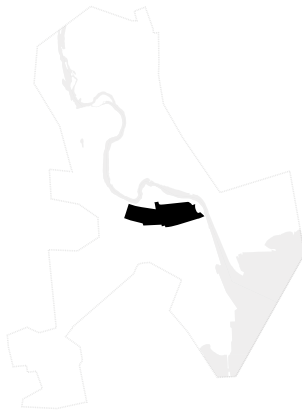
for shared space. Lokale gater skal ha benker og gatetrær i de bredeste partiene. Mindre plassdannelser, trappepartier, små oppholdssteder og soner der bilen bare er på besøk, skaper et myldrende gatepreg der farten er lav.

Fotgjengerprioriterte forbindelser knytter området til knutepunktene. Stasjonsallmenningen og koblingen mellom stasjonen og Lysaker torg er de to viktigste fotgjengerprioriterte forbindelsene. Mot Lysaker torg er det både heiser og trapper. For øvrig er forbindelsene universelt tilrettelagte med fotgjengervennlige dekker og få krysningspunkter med annen trafikk. Dette gir et «fast-track» for rask gange til stasjonen. Publikumsrettede tilbud aktiviserer forbindelsene og det er tilrettelagt for opphold flere steder.

Rekreative gang-og sykkelforbindelser følger Lysakerelva mellom marka og fjorden, stedvis nært vannet, andre steder mer tilbaketrukket. Sykling her skjer på fotgjengernes premisser, med lav hastighet. Her ferdes og oppholder man seg gjerne, for kortere eller lengre tid. Benker fordeler seg langs ruten og inviterer til opphold.

Hovedsykkelforbindelser er prioriterte ruter for sykling. Rutene skiltes og inngår i hovedsykkelveinettet. Gode krysningspunkter med trafikklys og få omveier til målpunkt gir ruter som er transportsyklistenes foretrukne. Hovedsykkelvei mellom Asker og Oslo langs E18 er forbundet med det lokale nettet.

3.6.2.LYSAKER KNUTEPUNKT



Lysaker knutepunkt med jernbanestasjon, buss- og metrostasjon, samt kobling til fergeterminal, skal i framtiden være et samlet knutepunkt. Knutepunktet skal ha en urban utforming og integreres i en bystruktur. Torget under jernbanestasjonen skal være et sentralt punkt og knyttes til stasjonstorget og stasjonsparken mot nord, og stasjonsaksen mot sjøen i sør.

Knutepunktet skal ha en helhetlig og særpreget arkitektonisk utforming med høy kvalitet. Knutepunktet skal utvikles til et sted med klar stedsidentitet og være et landemerke og en attraksjon i Lysakerbyen. Stedet skal invitere til opphold og opplevelser. Stasjonsområdet skal ha forretninger, kafeer, kiosker, restauranter, informasjon, hvilerom/venterom/toaletter. Stasjonsområdet bør fremme miljøvennlig utforming, f.eks. gjennom sykkelutleie, grønne tak- og veggflater mm. Lyssetting skal være et viktig estetisk virkemiddel og sikre god sosial kontroll på kveldstid.

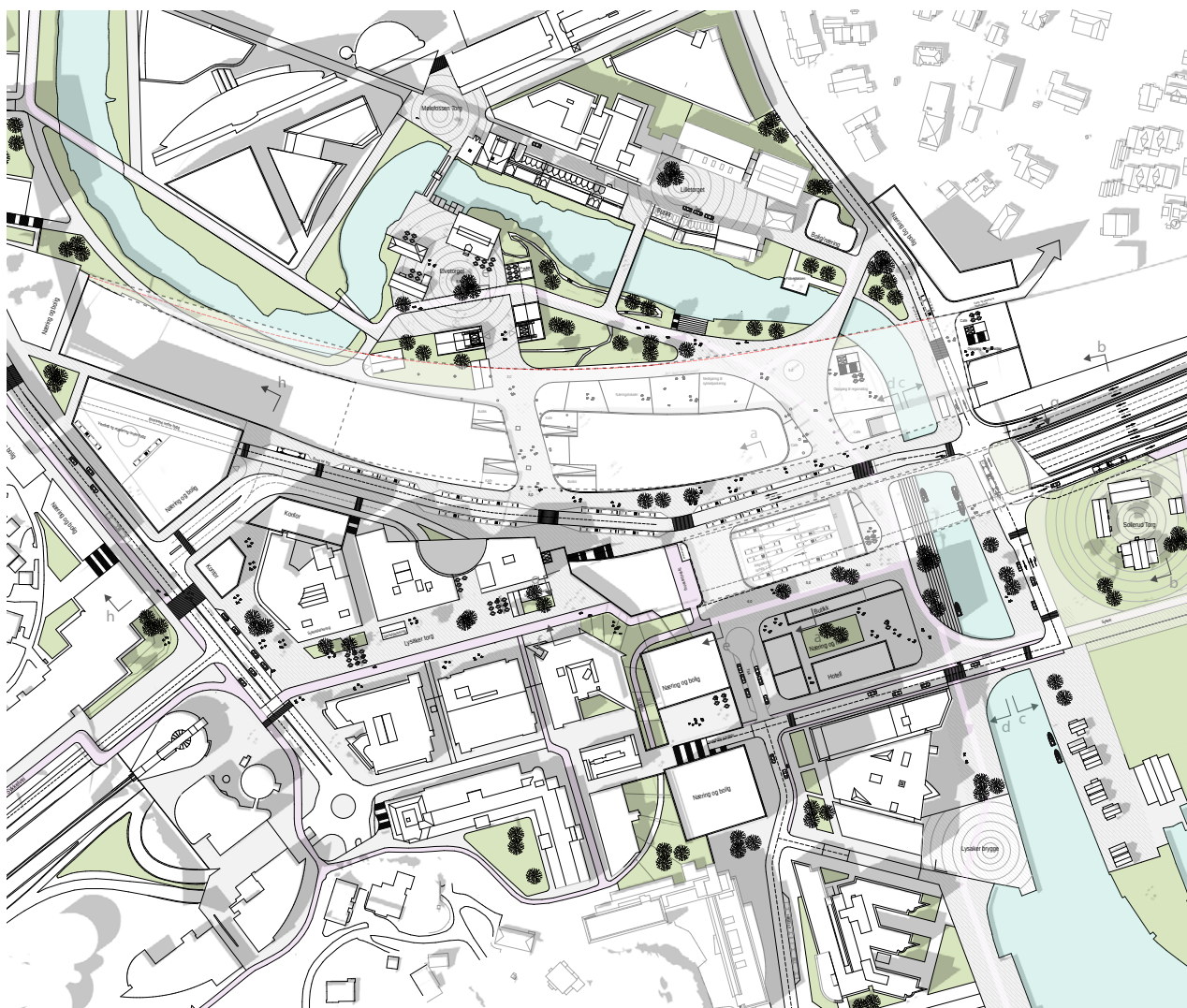


FAKTABOKS

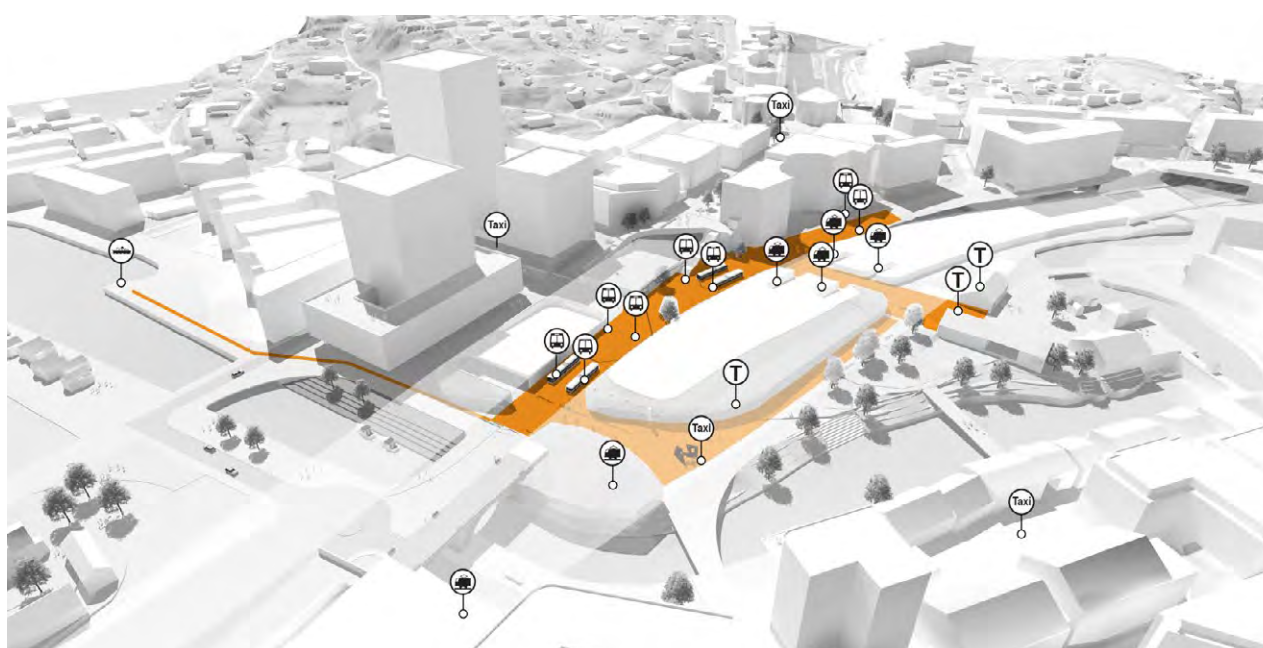
- Kollektivknutepunkt (eksist. / ny)
- Standard: Høy
- Status: Offentlige eiendommer regulert til samferdselsformål. Reguleringsplan for metrostasjon vedtatt 2016. Regulering av ny bussterminal og tilliggende gate- og byromstruktur (jernbanestasjon ikke inkludert) igangsatt våren 2017, planprogram under fastsettelse.
- Kvaliteter: Helhetlig, kompakt og effektivt kollektivknutepunkt med særpreget utforming, attraktive oppholdsarealer og variert servicetilbud.



Referansebilde: Integrert i en bystruktur – Jernbanetorget stasjonsområde.
Foto: Thierry Gschwind (CC-BY-SA-3.0).

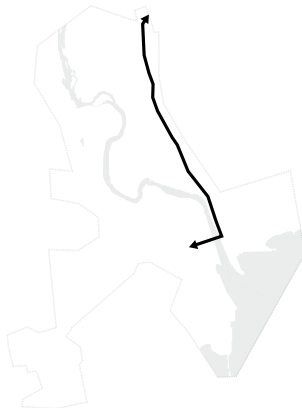


Illustrasjon: Mulighetsstudien for Lysaker knutepunkt, viser mulig fremtidig gate- og byromsstruktur i sammenheng med utvikling av knutepunktet.



Illustrasjon: Fra mulighetsstudie for Lysaker knutepunkt - Lysaker for kollektivreise.

3.6.3. LILLEAKERVEIEN



BYGATE MED 24H PULS

Det gamle veifaret strekker seg nordover og forbinder sjøside og lavtliggende næringsområder med boligområder på Lilleaker. Lilleakerveien har gatepreg med fortau og gatetrær, ligger solfylt til og har utsyn mot fjorden flere steder. Nedre veiløp mot elva er bratt, høyere opp er det noe slakere.

Ny situasjon:

En livlig og frodig strøgsgate med moderat trafikk, pulserende til sent på kveld. Gata er del av sentrumsstrengen og handel og ulike målpunkt ligger langs gata. CC-vest ombygges med butikklokaler på gateplan. Fortau langs CC-vest gjøres bredere og mer attraktivt. Der det mangler tosidige løsninger forlenges fortau og sykkelfelt. Parker og plasser langs Lilleakerveien er godt synlige fra gata og det legges til rette for variert bruk. Utsiktspunkter mot fjorden langs gata er steder man kan sitte ned. Eksisterende trekker suppleres og overvannsløsninger bidrar til det grønne preget uten å hindre kontakt på tvers.



Illustrasjon: Storgata, Oslo av Sweco.

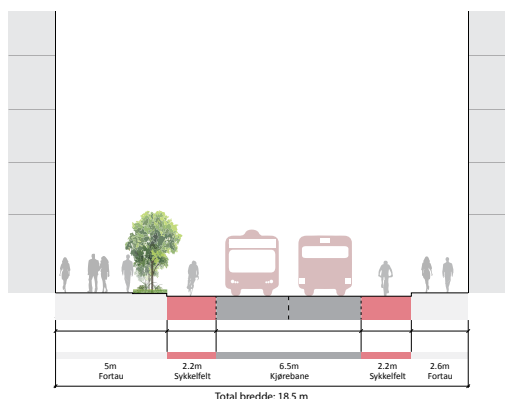


FAKTABOKS

- Lokalgate (eksisterende)
- Lengde: ca. 1100 m
- Bredde: ca. 18,5 m
- Standard: Høy (sentrumsstrengen), ellers normal

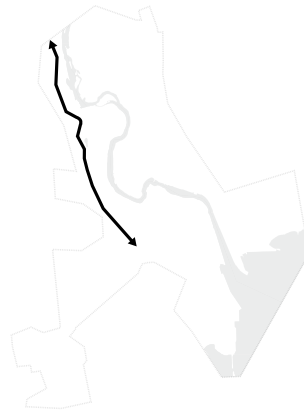
Ny bebyggelse legges i flukt med fortau og det legges til rette for en høyere tomteutnyttelse. Aktive og åpne fasader henvender seg mot gata med innganger og publikumsrettet bruk. Service- og tjenestetilbud bidrar til å vitalisere og skape attraktivitet. Boliger, kontor og næringsvirksomhet i etasjene over gateplan gir ønsket variasjon. Bevaringsverdige villaer med hager, murer og store trær tas vare på.

Ved at E18 føres på bro forbi Lysaker, forlenges Lilleakerveien mot sjøen. Nye broer og gater gir tilbake kontakten med elverommet. Elvebredden tilrettelegges for opphold og rekreasjon.



Eksempelsnitt: Lilleakerveien. Bredde på sykkel felt må tilpasses lokale forhold.

3.6.4.VOLLSVEIEN



ATTRAKTIV OG BYMESSIG LOKALGATE

Omfatter strekning fra Lysakerlokket og nordover i retning Jar. På lokket over E18 er Vollsveien idag arealkrevende og kompleks med mange felt og to store rundkjøringer som kobler lokalveier og ramper mot E18. Myke trafikanter har lav prioritet. Nord for jernbanelinjen er veien smalere. Lokalveien med 1+1 felt følger landskapet og utgjør en grense mellom villaområdene i vest og næringsområdet på Granfoss i øst.

Ny situasjon:

I framtiden skal Vollsveien være en hovedlokalgate. Mellom Lysakerlokket og Marstranderveien skal gaten ha en bymessig utforming med stram gategeometri, sykkelfelt i kjørebane, brede fortau på begge sider, ny bebyggelse inntil fortauet med åpne fasader og kryssing i gateplan for myke trafikanter. Det skal etableres trekker langs gaten.

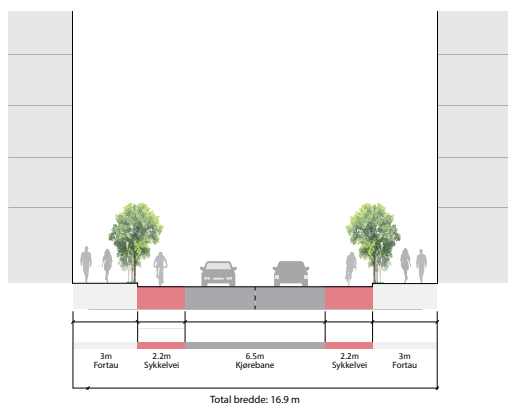
Nord for Marstranderveien skal Vollsveien være en attraktiv lokal hovedforbindelse og ha gateutforming med fortau og sykkelfelt.



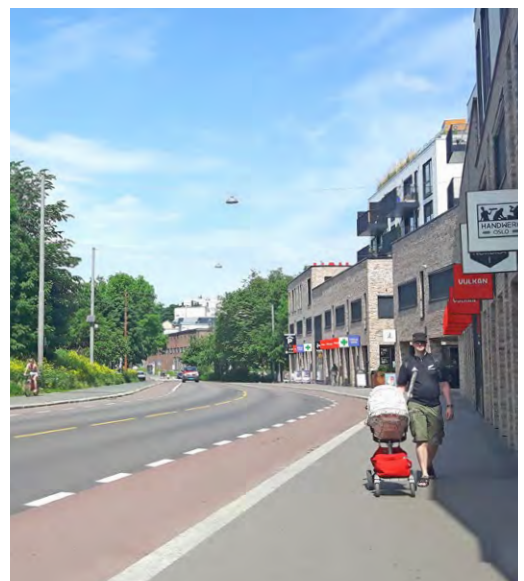
FAKTABOKS

- Lokalgate (eksisterende)
- Lengde: ca. 790 m
- Bredde: ca. 16,5 m
- Standard: Normal

Ny bebyggelse i øst ved Granfoss skal henvende seg mot gaterom og park. Åpne fasader og et variert arkitektonisk uttrykk (f.eks. variasjon i fasade, variasjon i volumer og bruk av farge) i ny bebyggelse skal være virkemidler for å skape attraktive vegger i gaterommet. Granvollen arboretum skal åpne seg mot gaten med flere adkomster.

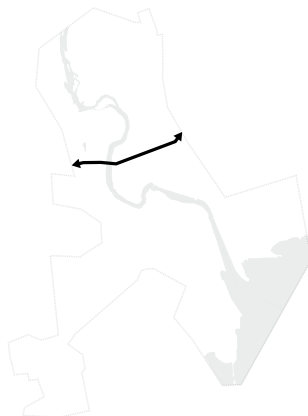


Eksempelsnitt: Vollsveien, sør for Marstranderveien.



Referansebilde: Lokal hovedforbindelse med ensidig bymessig bebyggelse der gaten danner grense mellom ulike områdetyper. Fra Maridalsveien ved Vulkan, Oslo.

3.6.5. MIDTRE TVERRGATE



BYLIVSPRIORITERT GATEFORBINDELSE

Midtre tverrgate er en ny og bred gjennomgående hovedgate, som forbinder Vollsveien og Lysakerveien på tvers øst-vest. Flere parker og byrom ligger langs gata. Doble rekker med gatetrær og staudebeplantninger gir et frodig og grønt preg. Nordre fortau er mest solfylt og ligger godt til rette for opphold. Benker og kaféstoler på fortauet inviterer til å slå seg ned. Langs gaten ligger serveringstilbud.

Gaten utformes etter prinsipper om sambruk, med rolige soner på sidene. Det legges ikke opp til gjennomkjøring mellom Vollsveien og Lilleakerveien. Begrenset biltrafikk og lav hastighet gir en god og trygg forbindelse både for gående og syklende til alle døgnetts tider. Bro over Lysakerelva tilrettelegges med utsiktspunkter og sittemuligheter.

Den nye bebyggelsen er sammensatt og rommer både handel, kontorarbeidsplasser



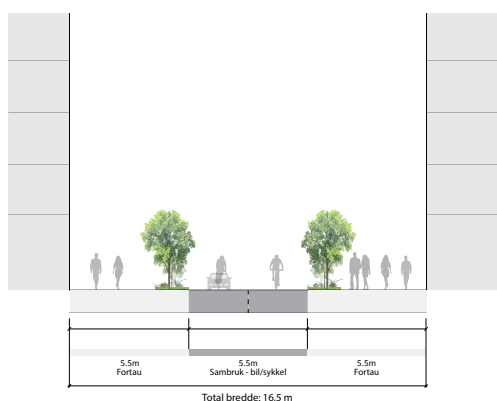
FAKTABOKS

- Hovedlokalgate (ny)
- Lengde: ca. 425m
- Bredde: ca. 16,5 m
- Standard: Høy

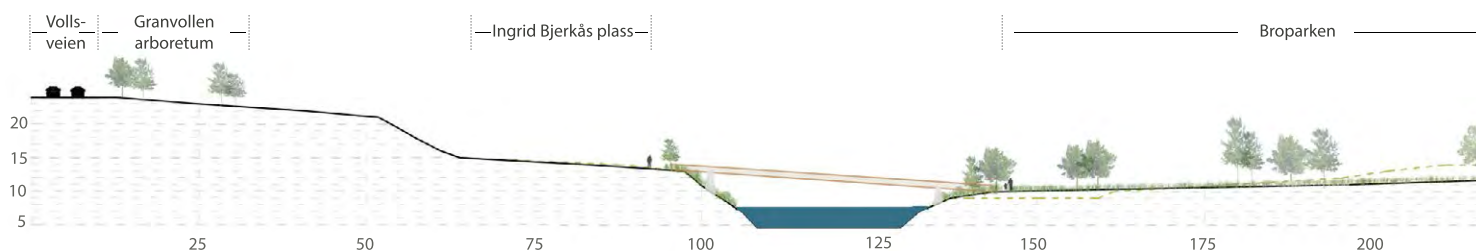
og en stor andel boliger fra andreetasje og oppover. Ulike kulturtilbud trekker folk til området.

Oppfølging:

- Ta hensyn til stigningsforhold for bratte partier mot Vollsveien og Lilleakerveien. Bro over Lysakerelva vil ha høydeforskjell på ca 4 m, forutsatt nivåjustering på begge sider, og krever god terrengtilpasning.
- Vurdere stenging eller trafikkreduserende tiltak for å unngå at gata blir dominert av biler.
- Det må foretas trafikkberegninger av veisystemet for et større område.



Eksempelsnitt: Midtre tverrgate.



Snitt langs Midtre tverrgate viser store høydeforskjeller fra Lysakerelva mot Vollsveien og Lilleakerveien.



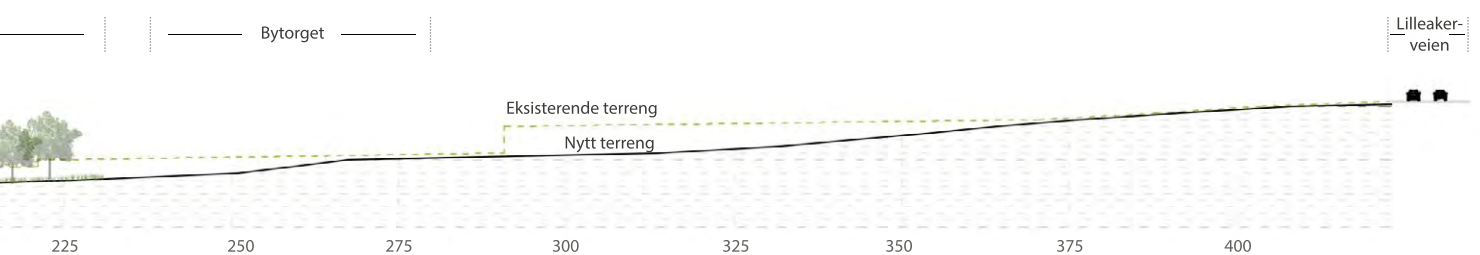
Referansebilde: Aalborg, Danmark.



Referansebilde: Malmø. Foto: SLA.



Referansebilde: Sykkelfgate (fra Operagaten i Bjørvika ved Stasjonsallmenning).



3.6.6.FORBINDELSE MOT FORNEBU

PROFESSOR KOHTS VEI OG FORNEBUVEIEN

Myke trafikanter mellom Lysaker sentrum og Fornebu kan i fremtiden følge to hovedårer; lokal hovedforbindelse i sør langs Fornebuveien, eller forbindelse via ny sykkelbro over Fornebukrysset/ E18.

Fornebuveien skal ha et sikkert og attraktivt tilbud for både fotgjengere og syklister utformet som en urban sykkelgate med fortau. Tilliggende bebyggelse skal henvende seg mot sykkelgaten. Sykkelgaten skal oppleves som et attraktivt gaterom

med attraksjoner og opplevelser underveis. Forbindelsens grønne preg opprettholdes, der eksisterende trær i størst mulig grad bevares. Skulptur/ belysning/solitærtrær eller lignende skaper stimulanse ved viktige punkt. Adkomstsone fra Lysakerlokket, trapp ved Storebrandbygget og landingsområde for ny gang- og sykkelbro er viktige punkt. Det skal være en tydelig og enkel kobling mellom Lysaker torg og Fornebuveien.

Ny sykkelbro tilrettelegges som sykkelvei med fortau og knyttes til lokalgate i Professor Kohts vei. Sykkelbroen skal være et landemerke og synliggjøres gjennom effektbelysning, materialbruk eller tilsvarende virkemidler.



Referansebilde: Mulig sykkelbro over E18 ved Fornebukrysset.

3.6.7. SYKKELFORBINDELSER

Langs hovedsykkelveinettet i Lysakerbyen skal det etableres separat trasé for syklistene enten som sykkelstøtte i gate (ev. opphøyd) eller sykkelstøtte med fortau. Langs gater med lav ÅDT kan det vurderes tilrettelegging for sykling i gaten.

Det anbefales at sykkeltrafikken så mye som mulig ledes langs gatenivå med kryssninger i plan, slik at de som sykler får enkel tilgang til butikker og attraksjoner og kan bidra til å skape aktivitet på Lysaker. Det skal være gode forbindelsesårer for gående og syklende fra knutepunktet til nærliggende områder, som Fornebu, Lilleaker og Vollsveien.

Fordi området forventes å ha mange syklistene i alle deler av sykkelveinettet bør også alle lenkene i nettet ha god utforming. Hovedsykkelstøtte langs E18 foreslås i hovedsak ført uavbrutt, men slik at gangtrafikken gis prioritet i krysningspunkter.

Det skal legges opp til sykkelparkering i tett tilknytning til knutepunktet, med både sykkelhotell (for heldags-parkering og parkering over natten) og sykkelstativer for kortere opphold. Det bør tilrettelegges for parkering av transportsykler, sykkelvogn og lading av elsykler. Det foreslås to hovedlokaliseringer for sykkelparkering (sykkelhotell) ved knutepunktet: i nord ved østre adkomst til T-banestasjonen og i sør i tilknytning til Lysakerlokket.



Framtidig hovedsykkelnett i sentrumsområdet, med mulige større sykkelparkeringsanlegg i tilknytning til stasjonen.

3.6.8. LANDSKAP, UTSIKTSPUNKT OG BROER

Lysakerelva med skummende fosser og broer, fjorden med strender og bryggekanter, og industri- og kulturhistoriske anlegg fra ulike tidsepoker gir Lysaker særpreg. De representerer verdier som bør bidra sterkt til stedsidentitet. Terrengforskjeller, bebyggelsesstruktur og samferdselsanlegg hindrer imidlertid disse verdiene i å komme til sin fulle rett. Det må sørges for gode siktakser og orientering gjennom området.

Nye bygg på Granfoss bør plasseres tilbaketrukket slik at de ikke hindrer opplevelsen av å bevege seg i elvelandskapet. Høydene på nye bygg skal tilpasses landskapet.

Vassdraget skal gjøres synlig i sekvenser langs turveiene. Utsikt mot Fåbrofossen fra Oslo-siden anbefales sikret langs siktlinjen vist i VPOR-hovedkartet. Elvekantkartet på side 26 gir føringer for inngrep i vegetasjon og hvordan kantsonene skal skjøttes.

En utsiktsbro etableres nord for Broparken. Broen vil sveve i tretoppene over elva og ha flott utsikt mot Granfoss og elvelandskapet.

Utsyn mot fjorden hindres i dag av E18 og jernbanebroen. I VPOR foreslås å løfte E18 slik at den kommer på nivå med jernbanen over elva. Foruten å gi bedre kontakt med fjorden, vil sammenhengende elvepark skape triveligere passasjer under begge sider av broen.



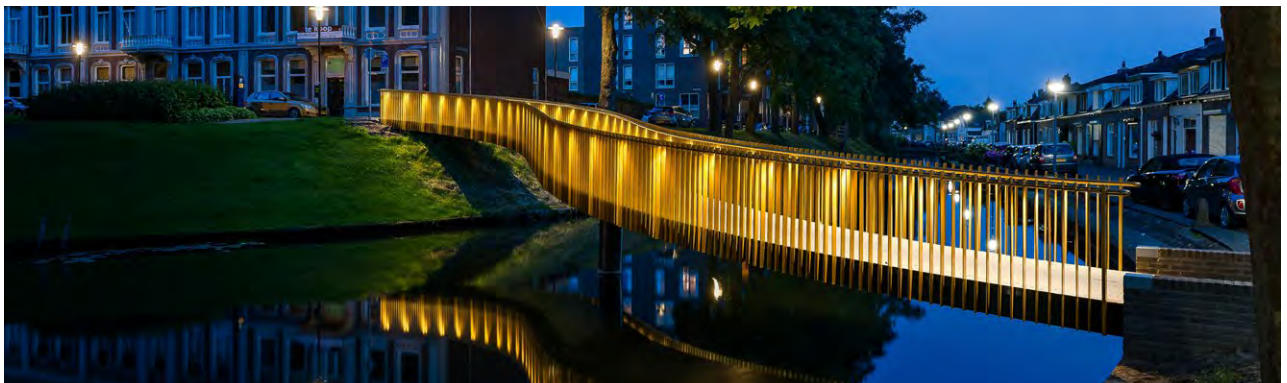
Illustrasjon: Utsikt fra utsiktsbro mot Fåbro og Fåbrofossen.

BROER

Broer blir viktige markører for stedsidentitet i den nye «Brobyen». I dag finnes det ni broer over elva i planområdet, hvorav fem er rene gangbroer. I VPOR foreslås ytterligere to gangbroer mellom jernbanebroen og Granfoss, som vil bidra til bedre tilgjengelighet mellom Granfoss og Lilleaker. Møllefossbroen skal i tillegg bygges om. Flere av broene lengst sør vil også erstattes av nye broer ved omlegging av E18.

Generelt skal broene skal utformes med høy arkitektonisk kvalitet, gjerne som skulpturelle elementer, men underordnet elvelandskapet. De nye gangbroene skal kunne bli destinasjoner i seg selv, med plass til å observere livet langs elva. Ved dimensjonering av nye broer er det nødvendig å ta hensyn til flomstor elv.

Midtre tverrgate får en ny gangbro, og vil være en av to gangbroer som forbinder Broparkens østlige og vestlige deler. Broen skal ha en materialbruk som gjenspeiler den i parken. På den måten sys parkens to deler sammen på en nærmest sømløs måte. Broen skal ha ekstra god bredde, og det vil være mulighet for å slå seg ned på en av de innfelte benkene. Broen bør beplantes med pryddress og stauder for å gi den en grønn karakter som forbinder parkene på begge sider. Den nye broen møter de respektive elvekantene på ulik kotehøyde. Elvekanten ligger fire meter høyere på Bærumssiden enn på Oslosiden.



Referansebilde: Golden Garland Bridge i Tiel, Nederland. Arkitekt: wUrk. Foto: Jan de Vries



Referansebilde: Bro 406, Malmø innbyr til opphold med integrerte sitteplasser på broen. Landskapsarkitekt og foto: SLA



Stasjonsallmenningen i Bjørvika (øverst) har lik situasjon som Bytorget og overvinner tilsammen 7 meter i høydeforskjell. Integrerte ramper i bygulvet tilrettelegger for de på hjul. Tegnet av SLA. Spansketrappen i Roma (nederst) er en attraksjon og møteplass i seg selv.

3.6.9. TRAPPER OG RAMPER

Høydeforskjellene er store i VPOR-området. Dette skyldes dels elva som graver seg ned i dalbunnen i sin ferd mot fjorden, og dels de mange småkollene rundt.

Fra nord til sør i VPOR-området faller terrenget med hele 50 meter. I de urbane områdene sør for knutepunktet og på nedre Lilleaker merkes høydeforskjellene godt, og gjør trapper og ramper nødvendig. Trapper og ramper kan være stedsidentitetsskapende elementer som gir Lysaker særpreg. De skal tilføre noe positivt til et rom gjennom god design, materialbruk og utførelse. Unødige trapper, ramper og murer må likevel unngås.

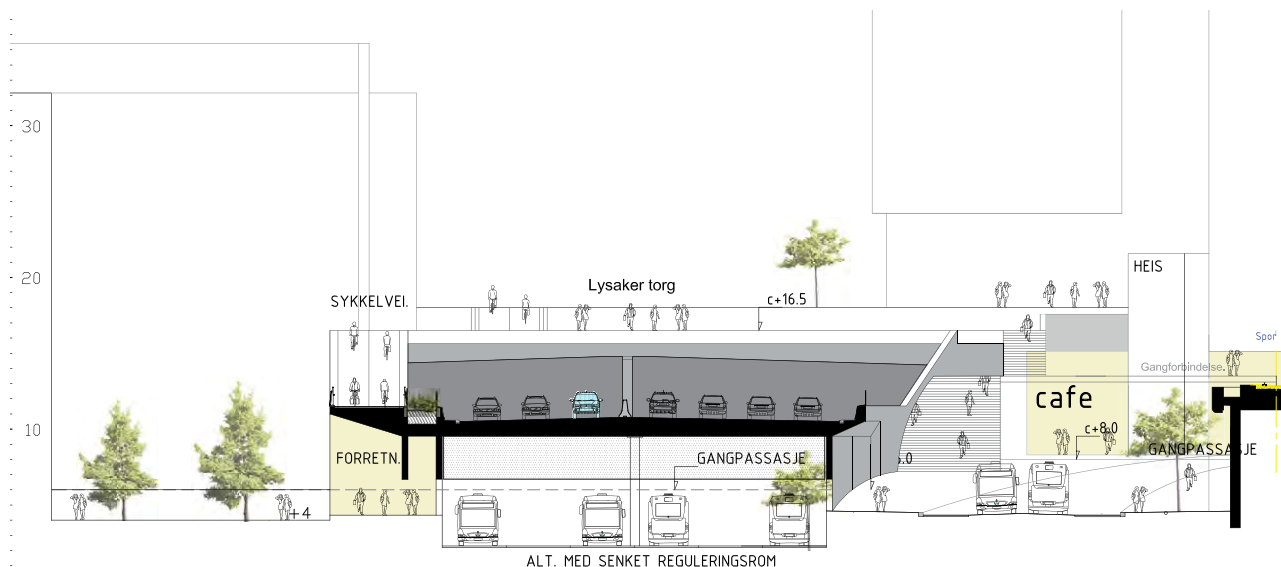
Bytorget har en høydeforskjell på syv meter. Der kan trappene fungere som romdannende elementer slik som i Campusparken ved Umeå Universitet og/eller fungere som sitteplasser i et amfi, jf Spansketrappene i Roma.



Fontene som del av trappe-/ sitteanlegg ved Johanneskirke-trappen i Bergen.
Foto: Kari Ingvaldsen



Campusparken ved Umeå Universitet har trapper med oppholdssoner for mange. L.ark og foto: Torbjörn Andersson, Sweco arkitekter.

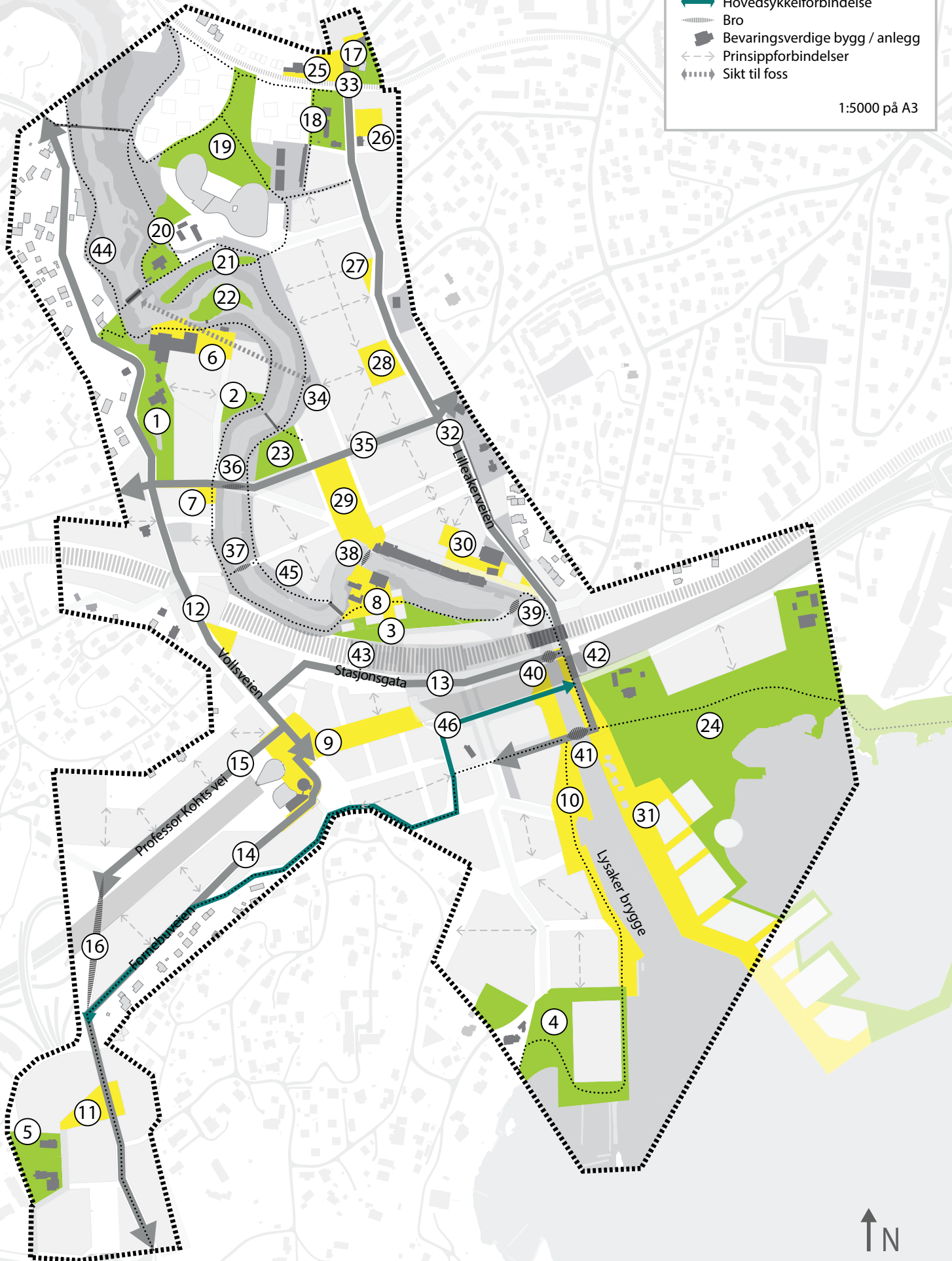


Snitt gjennom stasjonen og fremtidig E18 på Lysaker viser de store høydeforskjellene mellom bygulvet i stasjonsaksen og Lysaker torg. Trapper og heiser binder de to nivåene sammen i dag. Mulighetsstudien viser her nye og bredere trapper som ledd i tilretteleggingen av et mer samlet og tilgjengelig knutepunkt.

TILTAKSKART VPOR LYSAKER

- Torg / plass
- Park
- Viktige gater
- Tursti
- Hovedsykkelforbindelse
- Bro
- Bevaringsverdige bygg / anlegg
- Prinsippforbindelser
- Sikt til foss

1:5000 på A3



3.7. TILTAKSLISTE

Nedenfor er en liste over offentlige rom og forbindelser som beskrevet i denne VPOR. Disse tiltakene er nødvendige for å oppnå en helhetlig utvikling av området. Tiltakene er delt inn i kategoriene park, torg/plass, gate, bro, gang-/sykkelvei, utsiktspunkt og er angitt med minimumsareal.

		BÆRUM KOMMUNE		
nr.		tiltak	minimum størrelse	status
1	park	Granvollen arboretum *	min 9 100 m2	eksist.
2	park	Broparken (del i Bærum) **	min 3 200 m2	ny
3	park	Stasjonsparken **	min 4 800 m2	ny
4	park	Godthaabsparken	min 10 300 m2	utvidelse av eksist.
5	park	Arneberg kulturpark - del innenfor VPOR	min 5 300 m2	ny
6	torg/plass	Granfoss torg	min 3 000 m2	ny
7	torg/plass	Ingrid Bjerkås plass	min 400 m2	ny
8	torg/plass	Stasjonstorget	min 3 600 m2	ny
9	torg/plass	Lysaker torg	ca 4 900 + 5 700 m2	eksist.
10	torg/plass	Lysaker brygge	ca 12 800 m2	eksist.
11	torg/plass	Arneberg torg	min 3 500 m2	ny
12	gate	Vollsveien	ca 790 m	utvidelse av eksist.
13	gate	Stasjonsgata med forbindelser	ca 440 m	utvidelse av eksist.
14	gate	Fornebuveien	ca 530 m	eksist.
15	gate	Professor Kohts vei	ca 310 m	ny
16	bro	sykkelbro over E18 v Teleplan		ny
		OSLO KOMMUNE		
17	park	Lilleakerparken	ca 1 400 m2	eksist.
18	park	Schlâgergården	ca 1 200 m2	eksist.
19	park	Pudderparken	ca 9 700 m2	ny under utbygging
20	park	Fåbroparken	min 3 100 m2	eksist.
21	park	Spiker'n aktivitetspark	min 1700 m2	ny
22	park	Granfoss elvepark	ca 3 100 m2	ny
23	park	Broparken (del i Oslo) **	min 5 500 m2	ny
24	park	Sollerudstranda m kulturpark ***	ca 52 000 m2	eksist.
25	torg/plass	Stoppestedet torg	min 1 200 + 800 m2	eksist.
26	torg/plass	Lilleaker torg	min 1 500 m2	utvidelse av eksist.
27	torg/plass	Mustads plass	min 600 m2	ny
28	torg/plass	Arena'n	min 3 000 m2	ny
29	torg/plass	Bytorget - Mølletorget	min 6 000 m2	ny/eksist.
30	torg/plass	Fabrikktorget	min 2 300 m2	eksist.
31	torg/plass	Sollerud brygge	min 15 800 m2	utvidelse av eksist.
32	gate	Lilleakerveien	ca 1 100 m	utvidelse av eksist.
33	gate	Kryssområdet Lilleaker	gatekryss	eksist.

		FELLES OSLO/ BÆRUM KOMMUNE		
34	utsiktspunkt	Broparken utsiktsbro-punkt		ny
35	gate	Midtre tverrgate	ca 425 m	ny
36	bro	bro – midtre tverrgate (Broparken)		ny
37	bro	bro Mustad sør		ny
38	bro	Møllefossen bro		ny
39	bro	bro ved Lilleakerveien		ny
40	bro	bro mot bussterminal		ny
41	bro	bro Lysaker/Sollerud brygge		ny
42	bro	heving av E18		ny
43	bro	nye dobbeltspor ved togstasjon		ny
44	gang-/sykkel	nye turveier langs elva - Granfoss		ny
45	gang-/sykkel	nye turveier langs elva – Mustad		ny
46	gang-/sykkel	hovedsykkelforbindelse E18		ny

* Areal inkl. areal med direktørbolig

** Areal inkl. kantsone mot elv

*** Areal inkl. gårdsanleggene Sollerud og Frantzebråten

KRAV TIL OFFENTLIGHET

Alle gater, parker og torg skal fremstå som offentlige og være tilknyttet offentlig tilgjengelig gate- og gangveinett. Arealer som har interesse for byen eller hele bydelen skal som hovedregel reguleres til offentlig formål, der areal overdras til kommunen for drift og forvaltning. Offentlige rom, inkludert interngater eller gangveier, skal ikke overbygges. Avgrensning på torg og plasser kan endres om nødvendig, men areal og kvaliteter skal ikke reduseres. Areal, kvaliteter og standard er beskrevet i kapittel 3 og 4.

PRIORITERTE TILTAK (jf. tiltakskart)

Alle tiltak foreslått i VPOR Lysakerbyen er nødvendige for utviklingen innenfor planområdet. Det er likevel noen tiltak kommunene ønsker å trekke fram som avgjørende for gjennomføring av hovedgrepet:

Tiltak knyttet til etablering av bussterminal/ heving av E18, inkludert broer (39-42). Midtre tverrgate (35), forlengelser av Vollsveien (12) og Lilleakerveien (32), Møllefossen bro (38), ny bro for Midtre tverrgate (36), Bytorget (29), Stasjonstorg (8) og Broparken (2 og 23).

KOMMUNALE OPPFØLGINGSOPPGAVER

Følgende oppgaver følges opp i forbindelse med gjennomføring av tiltak:

Veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL) inkludert en overordnet plan for overvannshåndtering.

Overordnet plan/konsept for belysning for kollektivknutepunktet Lysaker og for broer og utsiktspunkt tilknyttet Lysakerelva. Detaljerte belysningsplaner må utarbeides av den enkelte tiltakshaver.

3.8. SAMMENLIGNING AV STØRRELSER PÅ PARKER OG PASSER

**Broparken inkl. elvekant
(Oslosiden)**



**Byparken inkl. elvekant
(Sandvika)**



Bytorget - Mølletorget



**Bragernes torg, nordlig del inkl.
kjøregater (Drammen)**



Arena'n



**Arbeidersamfunnets plass
(Oslo sentrum)**



Lysaker torg



**Victoria terrasse
(Oslo sentrum)**



1 daa = 1 mål = 1000 m²



4. GJENNOMFØRING

4.1. FORUTSIGBARHETSVEDTAK FOR LYSAKERBYEN

Det foreslås vedtatt et eget forutsigbarhetsvedtak for Lysakerbyen, jfr. plan- og bygningslovens § 17-3, samtidig med den politiske behandlingen av VPOR Lysakerbyen. Forslag til forutsigbarhetsvedtak for planområdet inkluderes i planen på vegne av Eiendoms- og byfornyelseetaten Oslo kommune/ Bærum kommune ved Rådmannen. Det foreslåtte forutsigbarhetsvedtaket er en konkretisering av det generelle forutsigbarhetsvedtaket som er en del av Kommuneplan 2015 i Oslo og Kommuneplanens arealdel i Bærum.

Forslag til eget forutsigbarhetsvedtak for Lysakerbyen

1. Ved behandling av reguleringsplaner innenfor planområdet som omfattes av veiledende plan for offentlige rom for Lysakerbyen (VPOR Lysakerbyen), vil det som hovedregel bli utformet rekkefølgebestemmelser som forutsettes fulgt opp gjennom bruk av utbyggingsavtaler mellom grunneierne/utbyggere og kommunen.

Utbyggingsavtalene vil regulere grunneiernes/utbyggernes forpliktelser til å besørge eller bekoste offentlige tiltak beskrevet i VPOR Lysakerbyen.

Utbyggingsavtale kan omfatte tiltak som også ligger utenfor VPOR-området. Det er ikke krav til at tiltakene er regulert før utbyggingsavtale inngås.
2. Det forutsettes også at det inngås utbyggingsavtaler for eventuelle andre tiltak som er nødvendig for gjennomføring av reguleringsplanen som omfattes av utbyggingsavtalen, eller som for øvrig omfattes av bestemmelsene for utbyggingsavtaler, jfr. plan- og bygningslovens § 17-3, eller senere bestemmelse som eventuelt erstatter eller endrer denne.
3. Hovedprinsippet for finansiering av de offentlige tiltakene for VPOR Lysakerbyen, er at grunneiere/utbyggere skal bære alle kostnadene inkludert arealavståelse og/eller kostnader knyttet til erverv av areal. Kostnadene skal som utgangspunkt fordeles forholdsmessig mellom grunneiere.
4. Fremforhandlede utbyggingsavtaler vedtas i Oslo av bystyret etter at bystyret har vedtatt forslag til reguleringsplan. I Bærum vedtas utbyggingsavtaler av kommunestyret.
5. Utbyggingsbidrag til offentlige infrastrukturtiltak som for eksempel Fornebubanen og Lysaker kollektivknutepunkt kan gjøres til gjenstand for utbyggingsavtaler.

4.2. PRINSIPPER FOR KOSTNADSFORDELING

Finansiering og gjennomføring av offentlige tiltak i VPOR

Hovedprinsippet for finansiering av infrastrukturtiltakene i området er at grunneiere/utbyggere bærer kostnadene i forbindelse med etablering, jfr. kommuneplanens forutsigbarhetsvedtak (Oslo)/ forutsetninger for bruk av utbyggingsavtaler (Bærum).

Hovedprinsippet for finansiering av tiltak er at grunneiere/utbyggere tar kostnadene i forbindelse med etableringen. Dette forutsetter at tiltakene er nødvendige for gjennomføring av planvedtak og at grunneiernes/utbyggernes utgifter står i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføring av planen, jfr. plan- og bygningslovens § 17-3. Tiltak sikres gjennom rekkefølgebestemmelser som forutsettes oppfylt ved at et tiltak besørges (realytelse) eller bekostes (kontantbidrag). Private bidrag og tiltakshaveransvar fastsettes endelig i utbyggingsavtale mellom kommunen og grunneier/utbygger. Offentlige rom-tiltak omfatter ikke lovpålagt sosial infrastruktur.

4.3. PLAN FOR GJENNOMFØRING

Regulering

Regulering av VPOR-tiltak skjer som hovedregel ved at tiltakene eller deler av tiltakene tas med i private reguleringsplaner og gis en utforming i samsvar med VPOR som fremmes for bystyret/ kommunestyret. I noen tilfeller kan det være nødvendig at kommunene selv regulerer. Arealer som har interesse for byen eller hele bydelen/ kommunen skal som hovedregel reguleres til offentlig formål.

Prosjektering og bygging

Prosjektering og bygging av store offentlige tiltak vil blant annet skje i regi av Statens vegvesen (E18, bussterminal og tilhørende gater/ byrom/ forbindelser) og Bymiljøetaten (Oslo kommune), samt Tekniske tjenester i Bærum kommune. I tilfeller hvor offentlige tiltak etter utbyggingsavtale skal leveres som realytelser av private utbyggere har Bymiljøetaten (Oslo kommune) og Tekniske tjenester (Bærum kommune) ansvaret for kravspesifikasjon, godkjenning av byggeplan og overtakelse av ferdig anlegg i samarbeid med aktuelle etater (Ensjømodellen). Søknadsbehandling etter plan- og bygningsloven fastsettes i den enkelte reguleringsplansak. Ved detaljering av parker og byrom bør berørte parter involveres. I Oslo skal spesielt bydelen involveres.

Gjennomføringsansvar

Plan- og bygningsetaten/-tjenesten er ansvarlig for å behandle detaljreguleringsplaner og godkjenne byggesaker innenfor planområdet. Bymiljøetaten/Eiendoms- og byfornyelsesetaten har ansvaret som kommunal gjennomføringsorganisasjon for Lysakerbyen i Oslo. Bymiljøetaten/Eiendoms- og byfornyelsesetaten vil være ansvarlig for forhandling av utbyggingsavtaler på vegne av Oslo kommune. I Bærum vil Prosjektdirektøren ha dette ansvaret.

Tiltakshaveransvaret for offentlige tiltak avklares i utbyggingsavtalene. Som hovedregel skal offentlige rom overdras vederlagsfritt til Oslo kommune/ Bærum kommune før tiltaket er gjennomført og godkjent av Bymiljøetaten i Oslo/ Tekniske tjenester i Bærum kommune.

Interkommunalt samarbeidsforum for gjennomføring

Det er behov for å opprette et interkommunalt samarbeidsforum for gjennomføring og koordinering av tiltak innen VPOR-området, samt informasjon rettet mot berørte.

	Normal standard:	Høy standard:
Gater	Fortau: Asfalt Kjørebane: Asfalt Kantutforming: Naturstein Gatevarme: Ingen Beplantning: Trær, busker Møblement: Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. Belysning: Kommunal standard Kunst/utsmykning: Ingen Vannelementer: Vurdere åpen overvannshåndtering (bekkeåpning der markert i VPOR) Universell utforming: Standard Overgangsfelt: Standard	Fortau: Naturstein, betong Kjørebane: Asfalt (annet dekke kan vurderes) Kantutforming: Design Gatevarme: Skal vurderes Beplantning: Trær, busker, stauder, blomster Møblement: Design Belysning: Design Kunst/utsmykning: Kan vurderes Vannelementer: Åpen overvannshåndtering (bekkeåpning der markert i VPOR) Universell utforming: Design Overgangsfelt: Bredt, opphøyd
Gatetun / Strøgsgater / Sambruksareal	Dekke: Betong, asfalt, gatestein, tegl Gatevarme: Ingen Beplantning: Trær, busker Møblement: Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. Belysning: Kommunal standard Vannelementer: Vurdere åpen overvannshåndtering Universell utforming: Standard Kunst/utsmykning: Kan vurderes	Dekke: Kombinasjon av materialer; naturstein, plasstøpt betong, tegl, metall, gummidette, armert gress Gatevarme: Skal vurderes Beplantning: Trær, busker, stauder, blomster Møblement: Design Belysning: Design Vannelementer: Åpen overvannshåndtering Universell utforming: Design Kunst/utsmykning: Skal vurderes
Torg / plasser	Dekke: Betong, asfalt, gatestein Gatevarme: Ingen Beplantning: Trær, busker Møblement: Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. Belysning: Kommunal standard Kunst/utsmykning: Kan vurderes Vannelementer: Vurdere åpen overvannshåndtering Universell utforming: Standard Programmering: Skal vurderes, ikke like omfattende som ved høy standard	Dekke: Kombinasjon av materialer; naturstein, plasstøpt betong, tegl, metall, gummidette Gatevarme: Skal vurderes Beplantning: Trær, busker, stauder, blomster Møblement: Design Belysning: Design Kunst/utsmykning: Skal vurderes, kan integreres i utforming/program Vannelementer: Åpen overvannshåndtering Universell utforming: Design Programmering: Gjennomtenkt og helhetlig programmering. Høy opplevelsesverdi (ref. "opplevelsesbarometeret" i KDP Torg og møteplasser)
Parker	Terreng/ landskapsforming: Kan vurderes Dekke: Grus, asfalt Vegetasjonsbruk: Trær, busker, gress etc Møblement: Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. Belysning: Kommunal standard Kunst/utsmykning: Kan vurderes Vannelementer: Vurdere åpen overvannshåndtering Universell utforming: Standard	Terreng/ landskapsforming: Skal vurderes Dekke: Naturstein, grus, tredekke, plasstøpt betong Vegetasjonsbruk: Trær, busker, gress, blomster/staudebed vurderes, årstidsvekster, høyt vedlikehold Møblement: Design Belysning: Design Kunst/ utsmykning: Skal vurderes, kan integreres i utforming/program Vannelementer: Åpen overvannshåndtering Universell utforming: Design

Føringer for standarder for det offentlige rom.

5. HØRING

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

5.1. DE VIKTIGSTE ENDRINGER I VPOR ETTER HØRING

- Planavgrensning innsnevret for Teleplan-området.
- Reduksjon av størrelse på Bytorget, Lilleaker torg, Arena'n og Ingrid Bjerkås plass.
- Noe reduksjon av åpne fasader med publikumsrettede funksjoner.
- "Viktig gate/forbindelse" lagt til fra Bytorget til Granfoss via eksisterende bro.
- Endret trasé for hovedsykkelrute i Bærum.
- Tydeliggjøring av kulturminneverdier i tekst og bilder.
- Tydeliggjøring av elvekanter og parkutforming inntil elv i tekst, illustrasjoner og bilder.
- Tydeliggjøring av overvannshåndtering og flom på temakart.
- Synliggjøring av terreng ved lengdesnitt for Midtre tverrgate.
- Tydeliggjøring av reguleringsformål for offentlige rom og presisering av gjennomføring, kap. 3.7 og 4.
- Endringer og presiseringer i tekst, herunder beskrivelse og fakta om de ulike byrom.
- Grafiske justeringer på hoved- og temakart og presiseringer i tegnforklaring for bedre lesbarhet.
- Oppdatert oversikt over planføringer.

5.2. LISTE OVER INNSPILL

Statlige instanser

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

Etater/ kommunale virksomheter

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

Interesseforeninger, andre aktører

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

Velforeninger

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

Grunneiere/privatpersoner

Mustad Eiendom/ Civitas, 01.02.2018
Furulund sameie, 05.02.2018
Hugo Andre Gomes de Magalhaes Passos (Slemdalsveien 63A/ Slemdal), 30.11.2017
Kenneth Holand (Hans Nordahls gate 70/ Storo), 20.12.2017
Kirkehaugsveien 1A, G. Skuggedal, 03.12.2017
Lilleakerveien 7, 9, 9B v Vidar Pedersen, 05.02.2018
Lilleakerveien 11/ Svarstad v Ræder, 05.02.2018
Lilleakerveien 27/ Ro Sommernes advokatfirma DA, 15.01.2018
Sollerudveien 2 sameie, 05.02.2018
Sollerudveien 4/ Ingrid Appelbom Karsten, 01.12.2017
Sollerudveien 8B/ Louis Pilon Ulving Todsén, 27.11.2018
Arnstein Arnebergs vei 1-17, Arnstein og Eilif boligsameier, 5.2.2018
Continuum Property, 07.01.2018
Furuvik AS gnr 41/bnr 27, Anne Holta, 16.01.2018
Lysaker torg 35/ 45, KLP Eiendom AS, 02.01.2018
Skogsvingen 17, Ritu og Atul Rampal, 5.2.2018
Bakke Engineering AS/Solliveien 46 v Jens A. Bakke, 27.11.2017/ 01.02.2018/ 02.02.2018/ 05.02.2018
Solliveien 48, Torgeir Bakke, 25.1.2018
Solliveien 55, Tom Edvardsen arkitekter, 02.02.2018
Strandveien 4-8, 10 AS/ FERD Eiendom AS v Spor arkitekter, 05.02.2018
Strandveien 18/ DNB, 02.02.2018
Strandveien 20 v Spor arkitekter, 05.02.2018
Standveien 50, Sameiet Godthaap (Lysakerfjorden), 31.1.2018
Strandveien 54, v Per W. Schive og Kristine Walberg, 15.01.2018
Teleplan Eiendom/Norconsult, 15.01.2018
Fridtjof Nansens vei 1-3 v Borge forvaltning, 12.02.2018
Marstranderveien 4b, Gunhild og Fredrik Skyberg, 05.03.2018

5.3. SAMMENDRAG AV INNSPILL MED KOMMENTARER

Innspillene er kommentert ved Plan- og bygningstjenesten, Bærum kommune og Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune.

Akershus fylkeskommune

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

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

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

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

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

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

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

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

Fiskeridirektoratet

Ingen merknader til planen

Kommentar: Tas til orientering

Fylkesmannen i Oslo og Akershus

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

Kommentar: Tas til orientering

Bane NOR

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

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

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

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

Kommentar: Innspill må ivaretas i reguleringsplan-prosessene.

Kystverket

Ingen vesentlige merknader til planforslaget.

Kommentar: Tas til orientering

Norges vassdrags- og energidirektorat Region øst (NVE)

NVE har ikke hatt kapasitet til å behandle VPOR Lysakerbyen. Viser til vedlagt

sjekkliste og brev av 29.09.2017 : «NVEs bistand og verktøy i arealplanleggingen». Reguleringsplaner for vassdrag der allmenne interesser kan bli berørt må alltid sendes NVE for vurdering.

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

Statens jernbanetilsyn

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

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

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

Statens vegvesen region øst (SVRØ)

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

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

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

Kommentar: Kommunene viser til pågående prosesser for knutepunktet. Vi har forståelse for at kompromissløsninger er nødvendige for også

å ivareta fremkommelighet, trafikkavvikling og trafikksikkerhet. Det er imidlertid viktig å minne om at utvikling av attraktive bysentre og effektiv arealbruk i områder som Lysaker er et sentralt element i både statlig og regional areal- og transportpolitikk.

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

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

Ruter

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

Kommentar: Arealbehov avklares i eget reguleringsplanarbeid for ny bussterminal.

Brann- og redningsetaten

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

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

Byantikvaren

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

fjorden frarådes av hensyn til Sollerud gård, mulig nye barrierevirkninger mot fjorden og forholdet til Bygdøy og Killingen.

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

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

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

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

Bymiljøetaten

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

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

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

i bredde til stedlige forhold og nært forestående opparbeidelse ved Lilleaker.

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

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

Øvrige detaljerte tilbakemeldinger er innarbeidet i VPOR.

Byrådsavdeling for oppvekst og kunnskap; bestillerenhet for barnehager

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

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

Eiendoms- og byfornyelsesetaten

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

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

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

Renovasjonsetaten

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

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

Sporveien

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

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

Ullern bydel/ vedtak bydelsutvalg

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

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

Vann- og avløpsetaten

Løsninger for håndtering av overvann er vist godt i planen. Etaten ber om at det utarbeides en veiledende plan for

koordinering av teknisk infrastruktur og overvannsløsninger (VPKL). Det er behov for oppgradering av vann- og avløpsledninger langs Lilleakerveien, koordinert med VPOR og for eiendommer tilhørende Mustad Eiendom. Anlegg ved Sollerud må tas hensyn til ved utbygging av E18 og kollektivknutepunktet.

Kommentar: Innspill tas til etterretning.

Lysakerelva fiskerlag

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

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

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

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

Lysakervassdragets venner (LvV)

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

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

De større vassdragene er uerstattelige naturinnslag i byggesonen i Oslo og Bærum. De er samtidig utsatt fordi tidligere forvaltningsregimer har betraktet dem som farlige eller uskjønne. Lysakerelva er ikke bare et arkitektonisk element; vassdraget er et

moderat påvirket, men levende miljø som kommunene er forpliktet til å forbedre etter århundrer med menneskelige inngrep.

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

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

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

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

Naturvern- og friluftsansjonene ser problemer i forhold til grøntområder, turveier og folks bruk av hele området. Sollerudstranda er et svært viktig

rekreasjonsområde for beboere på begge sider av elva. Området må gis sterkt vern og tilgangen må bevares ev. forbedres. For syklist er det ved knutepunktet viktig å skille mellom transportsyklist med behov for planfrie kryss, god og trygg sykkelparkering og tilgang til tog- og bussterminalene, og tilrettelegging for syklist som kan benytte gangveiene og gangbruene. Porøst dekke på gang- og sykkelarealene gir god håndtering av flom og overvann. Grus er best for fotgjengere.

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

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

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

Redningsselskapet

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

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

Sollerud båtforening

Sollerud båtforening fra 1981 drifter småbåthavnen på Sollerud. Båtforeningen har rundt 130 båtplasser med lav leie og lange ventelister grunnet ikke-kommersiell drift. Som aktør samarbeider foreningen tett med kommunen og Sollerudstranda skole og skal bidra til et attraktivt båtmiljø i tilknytning til småbåthavnen. Det er Sollerudstranda skole som drifter opplagsplassen på land og har verksted. Foreningen er positiv til at det fremmes en overordnet plan og særlig at det legges vekt på tilrettelegging for Oslos brukere. De ønsker å samarbeide om utviklingen og påpeker egen kompetanse med utvikling og drift av båthavnen.

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

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

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

Brukerrådet for fisk, Bærum kommune

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

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

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

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

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

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

Lysakerbyen Næringsvel

Lysakerbyen Næringsvel deler VPOR sin visjon for fremtidig utvikling og støtter plangrepets hovedelementer med Lysakerelva, sentrumsstrengen og knutepunktet. Næringsvelet har vært en

sentral aktør for utviklingen på Lysaker over flere tiår og stod bak initiativet til et forpliktende planmessig samarbeid på tvers av kommunegrensen (VPOR).

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

Til selve grepet med å løfte E18 for å løse fremtidig bussterminal ved Lysaker, ser velet ikke nødvendigheten av å heve broen til kote +12 for å kunne føre busser under. En lavere bro er å foretrekke da den vil ruve mindre i landskapet. Næringsvelet etterlyser en utredning som ser på fordelingen av busser mellom Lysaker og Skøyen, for å vurdere alternativer til viste bussanlegg under E18. Dette også i

tilfelle det ligger en økonomisk gevinst i kjellerløsninger under ny bebyggelse. Å føre busser videre mot Skøyen gir også direkte overgangsmuligheter til bytrikk og flere toglinjer som terminerer på Skøyen.

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

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

Lysaker vel

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

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

Foreslår å se på tunnelløsning for E18.

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

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

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

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

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

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

Sollerud vel

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

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

Ullern, Røa og Bygdøy historielag

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

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

Vestveien vel

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

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

Fornebo vel Lagåsen

Velet ønsler å rette oppmerksomheten mot følgende svakheter ved VPOR:

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

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

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

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

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

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

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

Kommentar: For deler som omfattes av reguleringsplan for Lagåsen er det i VPOR ikke vist ny utbygging eller nye anlegg. VPOR har i liten grad behandlet temaet høyder på bebyggelse. E18 er foreslått hevet for å gi plass for busstrasé

og reguleringsplasser for busser. Om E18 heves kan det også åpne for bedre forbindelse på bakkeplan mellom byarealene nord og syd for E18.

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

Lysaker er et kollektivknutepunkt definert med bystatus i Bærums kommuneplan.

Parkeringsnormen er derfor lav. Oslo legger også opp til lav P-dekning. Fjernparkering må hindres med egnede tiltak. Dette må håndteres utenom VPOR.

Mustad eiendom

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

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

Mustad erkjenner at Lysakerelva med kantvegetasjon har en viktig økologisk funksjon som en blågrønn forbindelse mellom marka og fjorden, med mener det framstår urealistisk å oppnå en reell økologisk funksjon av det foreslåtte sammenhengende naturområdet langs elva. Store deler av kantsonen mellom Fåbrofossen og fjorden er i dag meget smal og har dårlig utviklet kantsoner med

lite areal for å utvikle en større kantsone. De mener kombinasjonen natur og rekreasjon (inkl turveier) er vanskelig. Arealer langs elva med minst naturverdi bør etableres med gressplen med trær og vegetasjon framfor å restaurere natur. Mustad foreslår at det etterstrebes en 2-3 m bred kantsone i hele planområdet og legger til grunn at det ikke bebygges i et 10-metersbelte fra elvekanten. Bryggeanlegg og lignende tiltak må tillates å gå ut til elvekanten i visse områder for å sikre tilgang til vannet. VPORs siktlinjer til/fra Fåbrofossen gir en kunstig binding med tanke på framtidig bebyggelse og bør strykes. Når det gjelder flomsikring mener Mustad at heving av terreng kan gjennomføres og at anlegging av flomkanaler bør droppes på Granfoss.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Furulund sameie

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

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

Hugo Andre Gomes de Magalhaes Passos

Ønsker å åpne en restaurant, kafé og et stort supermarked rundt det nye Arnstein Arnebergs torg, samt etterlyser bedre

utnyttelse av busser i rushtidsruter til og fra Fornebu.

Kommentar: Tas til orientering.

Kenneth Holand

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

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

Kirkehaugsveien 1A, G. Skuggedal

Eiendommen har fått nye eier.

Kommentar: Tas til orientering.

Lilleakerveien 7, 9, 9B v Vidar Pedersen

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

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

Kommentar: Innspillene tas til orientering.

Lilleakerveien 11/ Svarstad v Ræder

Autentisitet på villaen Lilleakerveien 11 er sterkt forringet. Representant for eier påpeker derfor at vernehensynet for villa med tilhørende hage, må vike for behovet for å utvikle Lilleakerveien som strøgsgate og tilføre denne nødvendige

publikumsrettet virksomhet i førsteetasjer og tilføres boliger for øvrig.

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

Lilleakerveien 27/ Ro Sommernes advokatfirma DA

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

Kommentar: Tas til orientering.

Sollerudveien 2 sameie

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

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

Sollerudveien 4/ Ingrid Appelbom Karsten

Beboer etterlyser helhetlige løsninger for området som ser de mange planene i

sammenheng. VPORs grense går igjennom bolighus og det er vanskelig å skjønne hva som gjelder for eiendommen.

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

Sollerudveien 8B/ Louis Pilon Ulving Todsén

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

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

Arnstein Arnebergs vei 1-17, Arnstein og Eilif boligsameier

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

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

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

Continuum Property

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

beplantning nå utenfor Lysaker Brygge 41 og uterestaurant ved nr. 31.

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

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

Kommentar: Positivt med selskaper som har fokus på å bidra til byliv. Utdaterte fotos er byttet. Mulighetsstudiet er del av prosessen for detaljregulering av Lysaker knutepunkt. Bedre forbindelse mellom lokket og Lysaker sør er en målsetting. Eier bør avvente høring av reguleringsplanforslag.

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

Furuviik AS gnr 41/bnr 27, Anne Holta

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

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

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

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

Gjennomføring av regulert kyststi langs Svartebukta fordrer innløsning/avtale med grunneiere. Aktuelt kyststiareal ligger utenfor

VPOR-området, slik at det ikke hører med i tiltakslisten i VPOR.

Lysaker torg 35/ 45, KLP Eiendom AS

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

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

Skogsvingen 17, Ritu og Atul Rampal

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

Kommentar: Se svar til Fornebu Vel, Lagåsen.

Bakke Engineering AS/ Jens A. Bakke

Har sendt inn flere innspill til VPOR.

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

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

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

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

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

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

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

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

Brev av 1.2.2018: Eier Solliveien 46 som ligger inntil men utenfor VPOR-området. Er urolig for at det ser ut til å være tegnet inn tre blokker med G/S-vei under mellom

hans eiendom og Vollsveiens nederste del som er vist rettet ut i VPOR. En blokk ligger over gårdsplassen og hans innkjøring fra Solliveien samt over krysset Solliveien/ Emanuels vei. Hevder det er for trangt for den midtre blokken med tilhørende parkering. Verdien av Solliveien 46 vil reduseres betydelig om blokken blir bygget. Dette vil de i ta opp med rette myndigheter om planen blir en realitet. Ønsker tilbakemelding fra VPOR prosjektet på denne bekymringsmeldingen.

Kommentar: se svar til brev av 27.11.2017

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

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

Kommentar: Tas til etterretning.

Solliveien 48, Torgeir Bakke

Eier av Solliveien 48 som ligger inntil men utenfor VPOR-området. Vedtatt reguleringsplan for E18-korridoren Lysaker-Ramstadsletta og forslag til plan for knutepunktet innebærer riving av hus på eiendommen. Merknader til førstnevnte ble ikke kommentert under henvisning til planarbeidet for Lysaker kollektivknutepunkt. Denne usikkerheten

er belastende: er Solliveien 48 med i planforslaget for Lysaker eller fortsatt del av vedtatt reguleringsplan for E18? I VPOR er ikke kollektivløsning mot vest beskrevet, slik at det er uklart om eiendommen påvirkes.

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

Ber om avklaring av reguleringsmessig status for Solliveien 48.

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

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

Solliveien 55, Tom Edvardsen arkitekter

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

Kommentar: Tas til etterretning.

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

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

Viktige adkomster til Lysaker torg og Strandveien 15-17 må løses. Dette er

vanskelig å lese av VPOR forslaget. Flere alternativer for varig løsning skisseres. Alle muligheter bør undersøkes.

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

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

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

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

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

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

også svar til KLP Eiendom. Lysaker skal utvikles til regionalt togstoppested, ikke Skøyen jf. KVVU Oslo-avet. Bussoppstillingsplasser og terminal for regionbusser legges derfor til Lysaker, ikke til Skøyen.

Strandveien 18/ DNB

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

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

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

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

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

Strandveien 20 v Spor arkitekter

Bygningen ved bryggen langs Lysakerelva disponerer p- plasser i fellesanlegg med kjøreatkomst fra Strandveien og

fra Lysaker brygge. VPOR griper inn i utviklingsmulighetene for eiendommen.

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

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

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

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

Støtter mål om god bymessig utvikling av Lysakerbyen.

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

Strandveien 50, Sameiet Godthaap (Lysakerfjorden)

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

Slutter seg til mål om god bymessig utvikling av Lysakerbyen, forutsatt at det skjer i god dialog med grunneierne. Sameiet har hatt begrensede muligheter til å påvirke VPOR- forslaget så langt. Det er ikke planer om endringer av bebyggelse

i overskuelig framtid. Strandveien 50 kan med sin spesielle beliggenhet langs kaien, ligge godt til rette for videre utvikling. Eiendommen kan med fordel konverteres til andre formål, i så fall med økte volum. Endringer av bebyggelse, utforming av veinett, park/ offentlige rom mv må ev gjøres gjennom en reguleringsplanprosess.

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

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

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

Strandveien 54, v Per W. Schive og Kristine Walberg

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

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

Teleplan Eiendom AS/ Norconsult

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

støyskjermende bebyggelse, lokkforlengelse og bebyggelse på lokk faller grunnlaget for en bymessig utvikling.

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

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

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

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

Fridtjof Nansens vei 1-3 v Borge forvaltning

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

Kommentar: Tas til etterretning.

Marstranderveien 4b, Gunhild og Fredrik Skyberg

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

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

6. GRUNNLAGSMATERIALE

Følgende dokumenter er tilgjengelige på kommunenes nettsider:

- Stedsanalyse, oktober 2017
- SWOT-analyse, notat 19.05.2015
- Kulturminner på Lysaker – historiske dimensjoner i området, notat 21.10.2015, rev juni 2018, ved Plan- og bygningsetaten
- Registreringer bebyggelse; publikumsrettede funksjoner, aktive fasader/innganger, terreng og forhold for gående og syklende. Notat ved Norconsult for Plan- og bygningsetaten/ Bærum kommune, 2015.
- Befolkning og sosial infrastruktur, notat 04.02.2016, ved Bærum kommune
- Næringsvirksomhet og arbeidsplasser, notat 20.11.2015, ved Plan- og bygningsetaten
- Trafikk og støy; registrering og analyse av dagens situasjon, notat ved Bærum kommune, november 2015
- Registrering av parkeringsplasser innenfor planområdet, notat ved Bærum kommune, sommer 2015
- Oppsummering workshop juni 2015
- Oppsummering workshop desember 2015

Linker til Oslo og Bærum kommunes nettsider:

Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune:

<https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/fjordbyen-vest/>

Plan- og bygningstjenesten, Bærum kommune:

<https://www.baerum.kommune.no/politikk-og-samfunn/barum-2035/stedsutvikling/lysaker/>



Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune

Besøksadresse: Vahls gate 1, 0187 Oslo
Postadresse: Boks 364 sentrum, 0102 Oslo

Telefon: 23 49 10 00
Telefaks: 23 49 10 01

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

Saksnummer: 201414295

Plan- og bygningstjenesten, Bærum kommune

Besøksadresse: Arnold Haukelands plass 10, 1338 Sandvika
Postadresse: Postboks 700, 1304 Sandvika

Telefon: 67 50 44 63
Telefaks: 67 50 43 15

Internett: www.baerum.kommune.no
E-post: post@baerum.kommune.no

Saksnummer: 15/105335

