



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Møteinnkalling

Utvalg: Ullern byutviklings- og samferdselskomitè
Møtedato: 17.06.2013
Møtested: Hoffsveien 48
Møterom Bydelsutvalgets møtesal
Tidspunkt: 18:00

Til behandling foreligger:

Åpen halvtime Vedtakssaker

Saksnr	Tittel
PS 13/26	Godkjenning av innkalling og saksliste til Ullern byutviklings- og samferdselskomite 17.06.2013
PS 13/27	Fornebubanen Lysaker-Majorstuen - uttalelse til forslag til planprogram for T-bane og regulering av Majorstuen-Vækerø og Skøyen

Ullern, 13.06.2013

Birgit Aakre
for Kari Andreassen
Bydelsdirektør



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Dato: 13.06.2013

Saksmappe:
2013/6

Saksbeh:
Tore Gleditsch, tlf. 95298337

Arkivkode:
027.2

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
13/26	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	17.06.2013

GODKJENNING AV INNKALLING OG SAKSLISTE TIL ULLERN BYUTVIKLINGS- OG SAMFERDSELSKOMITE 17.06.2013

Bydelsdirektørens forslag til vedtak
"Innkalling og saksliste godkjennes."

Ullern, 13.06.2013

Birgit Aakre
for Kari Andreassen
bydelsdirektør



Oslo kommune
Bydel Ullern
Bydelsadministrasjonen

Saksframlegg

Saksmappe:
2010/1064

Saksbeh:
Svein Hjelmtveit, 953 07 138

Dato: 02.06.2013
Arkivkode:
512.1

Saksgang

Saksnr	Utvalg	Møtedato
13/27	Ullern byutviklings- og samferdselskomitè	17.06.2013
	Ullern bydelsutvalg	20.06.2013

FORNEBUBANEN LYSAKER-MAJORSTUEN - UTTALELSE TIL FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR T-BANE OG REGULERING AV MAJORSTUEN-VÆKERØ OG SKØYEN

Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Foreliggende planprogram datert 08.04.2013 utarbeidet av Plan- og bygningssetaten er et godt utgangspunkt for det videre plan- og utredningsarbeid. Imidlertid har bydelen har følgende tillegg og presiseringer:

Den fysiske avgrensningen av områdereguleringsplanen for Skøyen må minst inkludere arealet som i dag omfattes av kommunedelplan for Skøyen, slik at områdereguleringsplanen kan erstatte kommunedelplanen.

Det bør vurderes å innføre bygge- og deleforbud i påvente av ferdig utarbeidet detaljplan for T-banetraseen og ferdig utarbeidet områdereguleringsplaner. Dette gjelder særlig Skøyenområdet som forventes å bli utsatt for størst press på arealene.

Ideelt sett bør et bygge- og deleforbud innføres samtidig med at planprogrammet vedtas. Dersom dette ikke er aktuelt, bør innføring av forbudet bli et tema i mulighetsstudiene. Innføring av bygge- og deleforbud kan da skje før områdereguleringsplaner utarbeides.

Følgende punkter tas inn i planprogrammets kap 4.2.2 under avsnittet "Skøyen og indre del av Bestumkilen" side 35:

Bydel Ullern har i sin mulighetsstudie for Bestumkilen foreslått at båttopplaget innerst i kilen erstattes med en annen arealbruk. For at dette skal kunne realiseres må båtene som i dag ligger i vinteropplag innerst i kilen flyttes til et annet sted. I denne sammenheng skal følgende utredes:

- Hvor mange båter kan vinterlagres i molo ved Sollerudstranda, med og uten ny Lysaker Marina – Sollerudstranda?
- Hvor mange båter kan plasseres i fjellhall (under Hengsåsen)?
- Mange av båtene som i dag ligger i opplag i Bestumkilen ligger i båtplasser utenom Bestumkilen om sommeren (for eksempel Frognerkilen). For disse båtene utredes

bobleanlegg ved båtplasen, slik at båtene kan ligge i båtplasen i sjøen også om vinteren. Hvor mange båter kan lagres på denne måten?

- Utrede effektivisering av dagens vinteropplag innerst i kilen. Et tiltak kan være å lagre båtene i høyden.
- Vinteropplag utenbys.

Følgende punkt tas inn i kap 4.2.1. under avsnittet "Områdereguleringsplaner" side 33 / alternativt i kap 4.2.2 side 35 under overskriften "I mulighetsstudiene skal vurderes og beskrives" under avsnittet "Overordnet":

- Det bør vurderes å slå sammen de to områderegeringsplanene, slik at Bestumkilens maritime interesser på sjø og land kan sees i sammenheng, og at vinterlagring av båter i kilen på land og til vanns kan sees under ett med sikte på at lagring av båter på land innerst i kilen minimeres. Forslag til ny Lysaker Marina – Sollerud må også inngå i disse vurderingene.
- Dersom sammenslåing av de to områderegeringsplanene resulterer i et for stort planområde, belyses temaet i mulighetsstudien(e) på overordnet nivå.

Følgende punkt tas inn i kap 4.2.2 side 36 under overskriften "I mulighetsstudiene skal vurderes og beskrives" under avsnittet "Vækerø":

- Arealbruk nær eventuell ny T-banestasjon må ikke legge beslag på areal mellom E-18 og sjøen som i dag er grøntareal.

Mulighetsstudie for Bestumkilen-sluttrapport, datert 22.10.2011 inngår i grunnlaget for den videre plan- og utredningsvirksomhet som skal gjennomføres. Det samme gjelder mulighetsstudie for utvikling av Skøyenområdet (under arbeid).

Saksfremstilling

Fristen for uttalelse er satt til 20. juni, men er utsatt til 24. juni.

Når det i denne saken siteres tekst ved bruk av hermetegn og det vises til sidetall og kapittel, vises det til forslag til planprogram for T-bane med tilhørende anlegg og regulering av Majorstuen, Vækerø og Skøyen, datert 08.04.2013, utarbeidet av Plan- og bygningsetaten.

Hva saken handler om

"Dette planprogrammet skal fastlegge rammene for planlegging og konsekvens-utredning av T-baneforbindelse mellom Lysaker og Majorstuen, via Skøyen. Traseen vil i hovedsak gå i tunnel, og utgjøre en strekning på noe over 5 km. Tiltaket er et ledd i etablering av kapasitetssterkt kollektivtransporttilbud mellom Fornebu og Oslo sentrum, og er forankret i revidert handlingsplan for Oslopakke 3. Plan- og utredningsarbeider i Oslo skal sees i sammenheng med tilsvarende arbeider i Bærum kommune/Akershus fylkeskommune for strekningen Lysaker - Fornebu." (s.10).

Når saken er utredet slik planprogrammet foreskriver, herunder konsekvenser av ulike alternativ, vil forslag til plan (Dvs. reguleringsplan eller områderegeringsplan) bli utarbeidet og legges ut på offentlig ettersyn. Planprogrammet er en plan for den videre planprosessen og inneholder blant annet forslag til planenes fysiske avgrensning, hvordan planprosessen gjennomføres, hvilke alternativer som skal utredes for hvilke tema med mer.

Kort om bakgrunnen for saken

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

Den 17.12.2012 ble valg av konsept for Fornebubanen behandlet i møte i fylkestinget i Akershus. Her ble det vedtatt at T-bane fra Fornebu senter via Lysaker og Skøyen til Majorstua skal utredes videre som hovedalternativ” (side 11).

Planer og studier som skal utarbeides (Kap. 4 Program for arbeidet)

På side 35 vises en illustrasjon over hvilke detaljreguleringsplaner og områdereguleringsplaner som skal utarbeides. I tillegg skal det utarbeides mulighetsstudier.

Detaljreguleringsplaner er mer detaljerte enn områdereguleringsplaner og er begge formelle plantyper iht plan- og bygningsloven. Mulighetsstudier er ikke formelle plantyper etter denne loven og kan ha varierende detaljeringsgrad.

Detaljreguleringsplaner

”Det skal utarbeides forslag til detaljreguleringsplan med planbeskrivelse og reguleringsbestemmelser for T- baneanlegget fra grensen mot Bærum til og med Majorstuen, herunder stasjonsanlegg med oppganger på bakkeplan. Planen skal inkludere stasjoner og vurdere stasjon på Vækerø, Skøyen og Majorstuen, samt synliggjøre mulighet for (senere) etablering av stasjon på Madsrud/Vigelandsparken.

På Skøyen skal planen vurdere etablering av trikk i Hoffsvæien. Ny stasjon på Majorstuen (evt nedsenket) skal kunne tilknyttes eksisterende fellestunnel for T-banen, og eventuell ny sentrumstunnel for T-bane

Områdereguleringsplaner

Med utgangspunkt i mulighetsstudiene, samt etter bearbeiding og vurdering av disse, skal det utarbeides områdereguleringsplaner for henholdsvis Vækerø og Skøyen. Eventuelt mindre justering av vist avgrensning av planene avklares når mulighetsstudiene er gjennomført og anbefaling foreligger, jfr pkt 4.2.2. Planarbeidet skal så langt mulig og nødvendig koordineres med utarbeidelse og behandling av planen for Fornebubanen med tilhørende anlegg.

Planene skal fastlegge prinsipper, arealavgrensning og arealformål for:

- Arealer til bolig og næring, offentlig og sosial infrastruktur
- E18, med tilhørende lokalveisystem
- Lokalveisystem for øvrig
- Kollektivtrafikksystem
- Hovedsykkelvei
- Kontakt mellom fiorden og områdene innenfor
- Promenade langs sjøsiden, mulige justeringer av strandlinje
- Det offentlige rom inkludert parker, gater, fotgjengerforbindelser
- Mærradalsbekken og Frognerelva i mest mulig åpne løp.
- Båtopplag henholdsvis på land og på sjøen
- Etapper og rekkefølge i gjennomføring

Løsninger for hoved- og lokalveisystemet skal utformes slik at byutviklingsområdene

skjermes mot mest mulig av den samlede trafikken. Aktuelle alternative prinsipper skal så langt det finnes hensiktsmessig sammenlignes og vurderes, eventuelt konsekvensutredes jfr. neste avsnitt.

I arbeidet med områdereguleringsplanene skal det avklares om det skal utarbeides detaljreguleringsplaner for (deler av) områdene, samt fastlegges avgrensninger og gis evt føringer for slike detaljreguleringsplaner, jfr PBL § 12-3” (side 33 og 34).

Mulighetsstudier skal gjennomføres på to nivåer

”1. På overordnet nivå for strekningen Lysaker- Skøyen der særlig forholdet til overordnede byplangrep, de øvrige transportlinjer og overordnet struktur vurderes, og hovedtrekk i arealbruk, forholdet mellom de tre stasjonene og forholdet til strandsonen.

2. På noe mer detaljert nivå for hvert av stasjonsområdene (Lysaker, Vækerø og Skøyen), der gate- og byromsstruktur og arealbruken formes mer detaljert, bl.a med hensyn til byggeformål og utnyttelse, trafikkformål og fellesløsninger som parker, møtesteder og lignende” (side 35).

I mulighetsstudiene skal følgende vurderes og beskrives:

”Overordnet:

Ny bane med stasjoner skal innpasses i en mulig transformasjon. Det innebærer utfordringer og muligheter for stasjonsnære områder, og tilhørende markedspotensiale for banen. I korridoren Lysaker – Skøyen skal følgende mulige virkninger beskrives og vurderes:

- arealbruk
- tilgjengelighet
- barrierevirkning
- utviklingspotensial
- hovedtrekk i inngrep ift. bygninger og eiendommer

Dette utredes særlig i forhold til:

- mulige prinsipløsninger for transportkorridorer
- tilgjengelighet til- , og bruk av strandsonen

Dette innebærer at det kan være nødvendig å gjennomføre overordnede utredninger av transportsløsninger (f.eks E-18) ut over korridoren langs T-banetraseen.

For fremtidige stasjonsområder:

Sollerud - Lysaker

Det bør vurderes fortetting/transformasjon på Oslosiden av Lysaker mellom Sollerud og Lilleaker.

Valg og dimensjonering av bussløsning på strekningen Lysaker – Skøyen må sees i sammenheng med bussystemet videre mot Oslo sentrum, inkludert valg og dimensjonering av bussløsning på Skøyen.

Vækerø

Mulighetsstudiene skal fokusere på arealbruk nær evt ny T-banestasjon, både som fortetting og transformasjon.

De skal også belyse lokalveisystem med bussbetjening, gang- og sykkelvei, fjordpromenade og muligheten til å åpne/omlegge Mærradalsbekken.

Skøyen og indre del av Bestumkilen

Mulighetsstudiene skal søke å åpne kontakten mellom bebyggelsen og fjorden både visuelt og funksjonelt. Løsninger for ivaretagelse av båthavner og vinterlagring bør illustreres eller beskrives. Muligheter for å åpne og tilgjengeliggjøre Hoffselva bedre bør belyses. Mulighetsstudiene skal også illustrere ulike måter å byutvikle Skøyenområdet på, med varierende grad av bevaring av eneboligområdene nærmest kollektivknutepunktet. Studiene skal også vise hvordan Skøyen stasjon kan utvikles til et godt, sentralt byrom med mangfold av bymessige aktiviteter. Løsninger for fremføring av buss til, evt gjennom området skal vises.

For disse tre områdene skal særlig følgende mulige virkninger vurderes og beskrives:

- Arealbruk fordelt på boliger, næring og annet
- Grøntdrag og tilnytning til strandsonen
- Bruk av strandsonen
- Tilknytning til-, og prinsipløsninger for annen kollektivtransport
- Fremkommelighet for syklende og gående.
- Løsninger for-, og tilknytning til transportkorridorer (E-18, tog, trikk og bussførende lokalveier)

Virkninger for estetikk og byggeskikk og for landskap skal gis kvalitativ vurdering med støtte i 3D- illustrasjoner” (side 35 og 36).

Rekkefølge for utarbeiding av planer, utredninger og studier

”Mulighetsstudier gjennomføres knyttet til konsekvensutredningene av arealbruken på bakkeplan, og må derfor foreligge før det tas endelig stilling til plan for baneanleggene” (side 8).

”Det utarbeides KU for hver av de to reguleringsplanene. Mulighetsstudier fremlegges senest samtidig med reguleringsplan for T-banen.

Det skal utarbeides områdereguleringsplaner med tilhørende konsekvensutredninger for henholdsvis Skøyen og Vækerø etter at mulighetsstudiene er gjennomført” (side 8).

Alternativer som skal konsekvensutredes

”Alternative kollektivtransportløsninger:

Følgende alternativer for kollektivtransportløsning mellom Fornebu og Oslo sentrum skal konsekvensutredes, jfr avsnitt 4.5.1:

0- alternativet

0-alternativet defineres som dagens transportløsning med buss, tog og trikk.

Alternativ 1

Alternativ 1 defineres som T-banelinje Lysaker – Skøyen – Majorstuen

Variant a: Med bare Skøyen stasjon mellom Lysaker og Majorstuen

Variant b: Med Vækerø og Skøyen stasjoner mellom Lysaker og Majorstuen

Variant c: Med Vækerø, Skøyen og Madserud stasjoner mellom Lysaker og Majorstuen

For begge hovedalternativer skal det gis en totalvurdering av overordnede trafikale konsekvenser mellom Fornebu og Oslo sentrum, mens utredningsprogrammet i kap 4.5. særlig fokuserer på strekningen Lysaker - Majorstuen

Begge hovedalternativer beskrives i nåsituasjonen og 2030, og konsekvenser vurderes i forhold til situasjonen på disse tidspunktene.

Konsekvensene beskrives/utredes for områder relevante for det enkelte tema. For alternativ 1 tas utgangspunkt i en 30 meter bred korridor, med utvidelse i aktuelle stasjonsområder” (side 38).

I planprogrammet anbefales at stasjonene skal ligge på samme sted i de ulike variantene (1. a-c) som skal utredes, samt at det utarbeides reguleringsplan for T-banetrase med alle tre mellomliggende stasjoner (Madserud kan vurderes tatt ut) (side 8).

Områderegulering av Skøyen og Vækerø

”Mulighetsstudiene vil bli utarbeidet i alternativer for alle stasjonsområdene, og områderegulerings-planer for Skøyen og Vækerø skal bygge på disse. Det skal gjennomføres overordnede vurderinger av konsekvenser for de ulike alternativene av mulighetsstudiene” (side 38).

I planprogrammets kapittel 4.5.1 (side 39-41) er det listet opp hvilke konsekvenser som skal utredes for T-bane Lysaker-Majorstuen, dvs alternativ 1 a-c og 0-alternativet. I kapittel 4.5.3 (side 44) er det listet opp hvilke konsekvenser som skal utredes for områderegulering av Skøyen og Vækerø.

Økonomiske konsekvenser

Ingen

Administrative/organisatoriske konsekvenser

Ingen

Bydelsdirektørens vurderinger

Etablering av ny T-bane med stasjon på Skøyen (og eventuelt Vækerø) sammen med en betydelig forventet befolkningsvekst i Oslo frem til 2030, skaper både utfordringer og muligheter for bydelen. Utfordringer er blant annet knyttet til hvordan styre fremtidig press på arealene slik at Skøyen fungerer godt både som lokalsamfunn og som regionalt/nasjonalt trafikknutepunkt.

I denne sammenhengen må nevnes at bydelen stadig har saker til behandling som angår enkeltbygg eller prosjekter som omfatter et lite areal og som er i konflikt med gjeldende kommunedelplan for Skøyen. Grunnen til dette kan være at kommunedelplanen som er fra 1994 er foreldet og trenger å bli oppdatert i forhold til den fremtidige situasjonen i Skøyenområdet.

Dette har følgende implikasjoner:

- Den fysiske avgrensningen av områdereguleringsplanen for Skøyen må inkludere arealet som omfattes av kommunedelplan for Skøyen slik at en områdereguleringsplanen kan erstatte kommunedelplanen
- Det bør vurderes å innføre bygge- og deleforbud i påvente av ferdig utarbeidet detaljplan for T-banetraseen og ferdig utarbeidet områdereguleringsplaner. Dette gjelder særlig Skøyenområdet som forventes å bli utsatt for størst press på arealene.

Et bygge- og deleforbud kan forhindre at man i dag tillater utbygging som senere viser seg å skape vanskeligheter for en helhetlig plan for området.

Ideelt sett bør et bygge- og deleforbud innføres samtidig med at planprogrammet vedtas. Dersom dette ikke er aktuelt, bør innføring av forbudet bli et tema i mulighetsstudiene. Innføring av bygge- og deleforbud kan da skje før områdereguleringsplaner utarbeides.

Mulighetsstudie for Bestumkilen

Bydel Ullern har i sin mulighetsstudie for Bestumkilen (sluttrapport datert 22.10.2010) foreslått at båttopplaget innerst i kilen erstattes med en annen arealbruk som i større grad tilfredsstillers allmennhetens behov og som samtidig reflekterer kilens sentrale beliggenhet. For at dette skal kunne realiseres må båtene som i dag ligger i vinteropplag flyttes til et annet sted. I denne sammenheng peker mulighetsstudien på at noen av båtene (ca 500) kan flyttes til molo ved Sollerudstranda (dette krever bobleanlegg). I tillegg pekes på følgende alternativ til dagens lagringsmåte:

- En del av båtene på dagens vinteropplag kan plasseres i fjellhall (under Hengsåsen). Denne løsningen gir utfordringer i forhold til grunnvannsnivå (uttørking av jordsmonn) og muligheten for skjemmende naturinngrep.
- Mange av båtene som i dag ligger i opplag i Bestumkilen ligger i båtplasser utenom Bestumkilen om sommeren (for eksempel Frognerkilen). For disse båtene kan en vurdere bobleanlegg ved båtplassen, slik at båtene kan ligge i båtplassen også om vinteren.
- Effektivisering av dagens vinteropplag innerst i kilen. Et tiltak kan være å lagre båtene i høyden.
- Vinteropplag utenbys. En slik løsning forutsetter at det er interessant for private aktører.

Ovennevnte punkter bør inngå i det videre plan- og utredningsarbeid fordi alternative opplagsplasser er svært viktig for en hensiktsmessig bruk av arealene innerst i kilen.

Lysaker Marina – Sollerudstranda

Bymiljøetaten er forslagsstiller til dette prosjektet som innebærer at småbåthavnen utenfor Sollerudstranda utvides til en marina på henholdsvis ca 1300 (alternativ 1) eller ca 1500 (alternativ 2) båtplasser.

I notat av 21.11.2012 fremgår at Plan- og bygningsetaten ikke anbefaler å gå videre med prosjektet i sin nåværende form. I tillegg fremgår at prosjektet må koordineres med plan- og utredningsarbeider knyttet til ny kommuneplan og Fornebubane.

I den grad kapasiteten for vinterlagring av småbåter øker som følge av etablering av Lysaker Marina – Sollerudstranda, er det hensiktsmessig å arbeide for at noen av båtene som i dag vinterlagres på båttopplaget, kan flyttes til Lysaker Marina, og således frigjøre areal innerst i kilen til allmenntilretteformål. Dette innebærer at hele arealbruken i hele Bestumkilen må sees i sammenheng. Dette kan bli vanskelig når avgrensningen av de to områdereguleringsplanene deler Bestumkilen mellom seg. Det bør derfor vurderes å slå sammen de to områdereguleringsplanene, slik at hele Bestumkilen sjøareal og landareal kan sees i sammenheng. Dersom sammenslåing av de to områdereguleringsplanene resulterer i et for stort planområde, kan eventuelt temaet belyses i mulighetsstudien(e) på overordnet nivå.

Ny T-banestasjon på Vækerø

Under omtale av hva som skal vurderes og beskrives i forbindelse med mulighetsstudien for Vækerø, heter det at studien ”skal fokusere på arealbruk nær evt ny T-banestasjon, både som fortetting og transformasjon” (side 36).

Her er det bydelsdirektøren sitt syn at det ikke må legges beslag på areal mellom E-18 og sjøen som i dag er grøntareal. Det innebærer at den grønne strandsonen langs Bestumkilen bevares og at økt markedsgrunnlag for T-banen kommer ved hjelp av økt utnyttelse og annen bruk av eksisterende bebyggelse (bevaringsverdige bygninger og arealer må bestå).

Mulighetsstudie for utvikling av Skøyenområdet

Prinsippet med å bygge tett inntil viktige kollektivstasjoner for dermed å unngå å spre bebyggelsen ut over grøntområder og områder til felles bruk, er også benyttet i mulighetsstudie for utvikling av Skøyenområdet – utkast til rapport fase 1 og fase 2, utarbeidet av Dark arkitekter as:

I slutten av utkast til rapport fase 1 nevnes tre strategier for utbygging av Skøyen:

- Strategi 1: Skøyen nabolag
- Strategi 2: Skøyenbyen
- Strategi 3: Skøyen Sjøfront

Den valgte strategien – Skøyenbyen – viser konsentrert bebyggelse rundt Skøyen sentrum/Skøyen stasjon, og grøntområdet mellom E-18 og sjøen er bevart, og arealet som i dag utgjør båtopplaget innerst i kilen foreslås omgjort til areal for allmennheten, i tråd med bydelens mulighetsstudie for Bestumkilen.

Trykte vedlegg

Følgende dokumenter ble sendt ut den 31.05.2013 til medlemmer i Ullern byutviklings- og samferdselskomite og bydelsutvalget (til ipad-er):

Mulighetsstudie for Bestumkilen-sluttrapport, datert 22.10.201

Brev av 25.04.2013 fra Plan- og bygningsetaten om kunngjøring av offentlig ettersyn - oppstart av reguleringsplaner m/ konsekvensutredning og planprogram Fornebubanen, vedlagt forslag til planprogram for T-bane med tilhørende anlegg og regulering av Majorstuen, Vækerø og Skøyen, datert 08.04.2013 utarbeidet av Plan- og bygningsetaten.

Følgende dokumenter ble sendt ut den 03.06.2013 til medlemmer i Ullern byutviklings- og samferdselskomite og bydelsutvalget (til ipad-er):

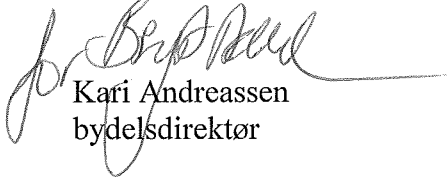
Mulighetsstudie for utvikling av Skøyenområdet - utkast til rapport fase 1 og fase 2, utarbeidet av Dark arkitekter as.

Utrykte vedlegg

Lysaker Marina – urban marina og marin park – mulighetsstudie for Sollerudstranda, rapport datert mai 2011 utarbeidet av Norconsult.

Lysaker Marina – Sollerudstranda-Drammensveien 281 – område- og prosessavklaring etter planforum, notat datert 21.11.2012 utarbeidet av Plan- og bygningsetaten

Ullern, 02.06.2013



Kari Andreassen
bydelsdirektør