

VÆKERØ / SOLLERUD / LILLEAKER

MULIGHETSSTUDIE DEL 2: FRA FORSTAD TIL LEVENDE BYOMRÅDE



dark ADEPT

NOVEMBER 2014

INNHold

VÆKERØ / SOLLERUD / LILLEAKER ANALYSE OG PROSESS



01	INNHold
02	OPPSUMMERING
03	BAKGRUNN
05	OFFENTLIGE FØRINGER
07	HISTORISK UTVIKLING
11	DAGENS SITUASJON
17	POTENSIALER
19	MÅL FOR OMRÅDET
21	URBANE STRATEGIER
24	MEDVIRKNING
25	HENSIKT
27	OPPSUMMERING GRUPPEARBEID
29	VALGT STRATEGI: LYSAKER ELVEBY
31	ET ATTRAKTIVT BYOMRÅDE

VÆKERØ / SOLLERUD / LILLEAKER FRA FORSTAD TIL LEVENDE BYOMRÅDE



02	INNHold
03	OPPSUMMERING
04	VISJON
08	ET LEVENDE BYOMRÅDE
12	BLÅGRØNN STRUKTUR
14	INFRASTRUKTUR
16	BYROM OG SENTRALE FORBINDELSER
18	PROGRAM
22	TETTHET OG HØYDER - LYSAKER ELVEBY
28	TETTHET OG HØYDER - LILLEAKER NABOLAGSSENTER
30	UTVIKLING OVER TID
34	VIDERE PROSESS

OPPSUMMERING

I den foreslåtte planen for området er den sentrale delen av Lysakerelven utviklet og fungerer som et attraktivt målpunkt og byområde. Det er vist en sammenhengende bystruktur fra Lilleaker i nord til Lysaker stasjon i syd. Lilleaker, Lysaker elveby og de mindre nabolagene styrkes som områder med ulike identiteter.

Hovedinfrastruktur

Fornebubanen er vist i planen, med stasjoner på Lysaker, Vækerø og Skøyen. Lysaker kollektivknutepunkt omfatter i tillegg til metro, jernbanestasjon og bussholdeplass. Trikkeholdeplasser fins på Furulund, Sollerud og Lilleaker innenfor fokusområdet. E18 er vist slik den er i dag, det er fortsatt stor usikkerhet rundt fremtidig E18 løsning og ny plan/ bebyggelse bør kunne fungere med dagens løsning. Veihierarkiet er forsøkt tydeliggjort gjennom å skille mellom regional infrastruktur (E18/ Ring 3) og lokalveisystem. Alle lokale veier bør utformes som gater og sikre god tilgjengelighet for gående, trillende, syklende og kjørende - i denne rekkefølgen. Fremkommelighet for gående bør prioriteres fremfor kjørende. I dag preges området av mye gjennomgangstrafikk, men størstedelen av denne bør presses over på E18 og Granfosstunnelen istedet for Lilleakerveien. Dette kan kun gjøres gjennom en tydeligere gateutforming som skaper mer friksjon.

Prioritet for gående og syklende

Hurtigtrase for sykkel er vist langs dagens E18 og sikrer en effektiv transportløsning fra vestkorridoren og til Oslo sentrum. Det er bygget videre på Oslos hovedsykkelveinett og vist prioriterte grønne forbindelser for gående og syklende gjennom nabolagene - både nord/ syd og øst/ vest. Disse forbindelsene kobles til eksisterende og nye møteplasser som skoler, barnehager og sportsanlegg i tillegg til større rekreative områder som Lysaker elvepark og fjordparken langs Bestumkilen.

Måltrettet stedsutvikling

Industri- og næringsområdene langs Lysakerelven transformeres til en sammenhengende og multifunksjonell bystruktur på begge sider av elven. Her legges det til rette for utadrettet service og handel i tillegg til boliger og kontorarbeidsplasser. Dette sikrer et attraktivt område som er aktivt store deler av døgnet.

Lilleaker styrkes som lokalt nabolagssenter gjennom gode og sammenhengende byrom og utadrettet service og handel ut mot gaten.

En prioritert urban forbindelse for gående sikrer sammenheng fra Lilleaker i nord til Lysaker brygge i syd.

VISJON

Sjøkanten skal tilgjengeliggjøres, elven skal åpnes, barrierer skal reduseres og eksisterende baksider skal bli til nye forsider. Utviklingen av området skal ta utgangspunkt i stedets historie, identitet og eksisterende kvaliteter slik at området blir attraktivt både for boboere og besøkende.

- Utviklingen av området skal ta utgangspunkt i stedets historie, identitet og eksisterende kvaliteter.
- Lysaker skal være et multifunksjonelt og aktivt byområde med et bredt spekter av aktiviteter og tilbud til beboere og besøkende.
- Lilleaker skal være et møtested og aktivt byområde for beboere i nærområdet.
- Boligområdene skal være gode nabolag og oppvekststeder hvor det legges til rette for et trygt og sosialt liv som igen fører til livskvalitet blant bydelens innbyggere.
- Bestumkilen og Lysakerområdet skal være en del av Fjordbyen - en destinasjon og et møtested for tilreisende og for Oslos befolkning.

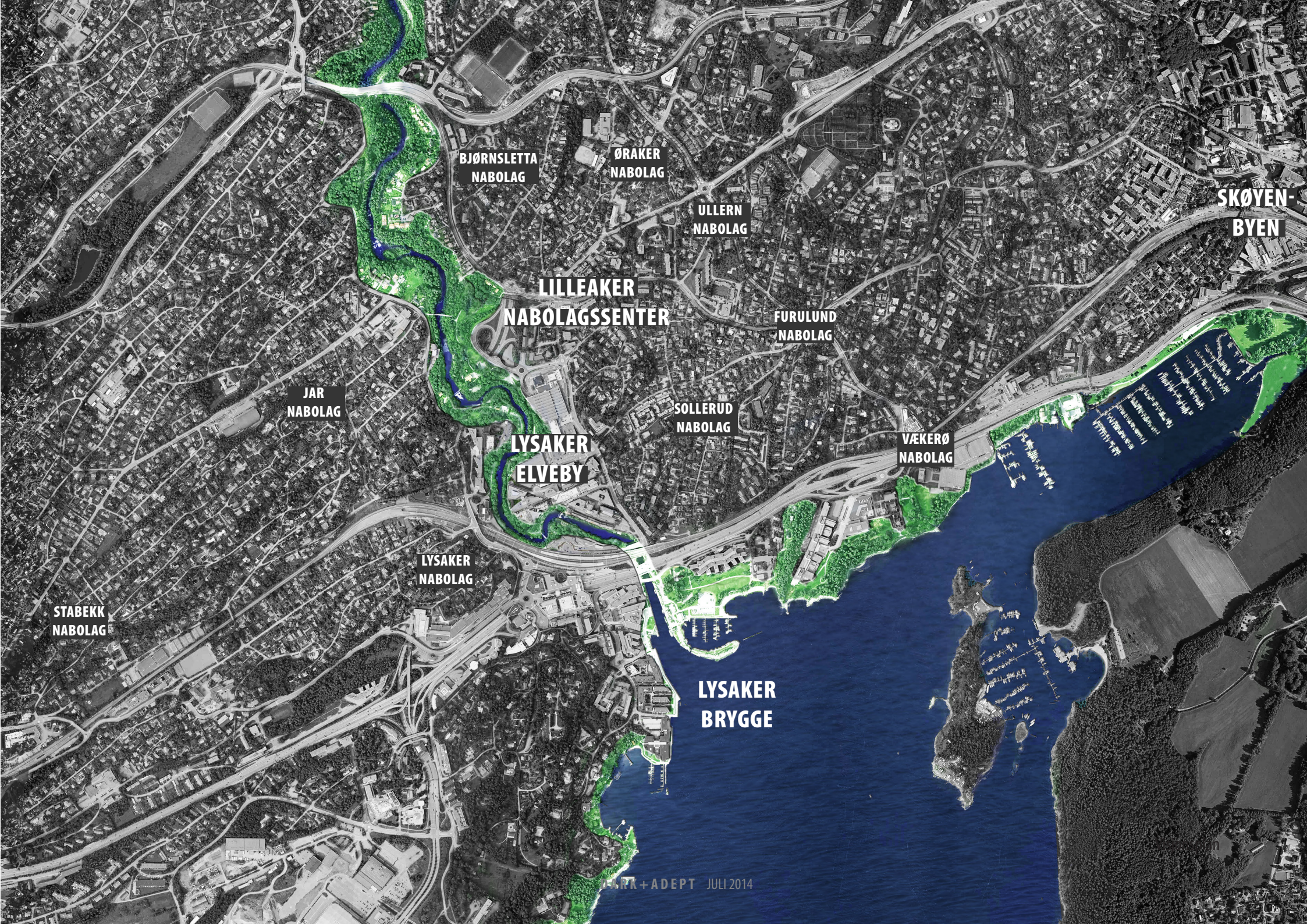
Planen for området bør være robust nok til å sikre kvaliteter uavhengig av bebyggelsesstruktur og høyder. Ved å lage en ramme/ hovedstruktur for området som ny bebyggelse må forholde seg til sikres dette.

Fysisk ramme for fortetting, transformasjon og nybygg bør sikre:

- Tilgjengeliggjøring av Lysakerelven
- God tilgang til fjorden og grøntområder
- Sammenhengende gang-/ sykkelveier
- Sterk nabolagsidentitet
- Gode parker og møteplasser
- Eksisterende bebyggelsesstruktur som utgangspunkt for gode urbane kvaliteter
- Identitetsskapende elementer og program
- Historiske bygg
- Publikumsrettede funksjoner i sentrale gater og byrom



Bilder fra elven, fjorden og historiske industribygg



STABEKK
NABOLAG

JAR
NABOLAG

LYSAKER
NABOLAG

BJØRNSLETTA
NABOLAG

ØRAKER
NABOLAG

ULLERN
NABOLAG

FURULUND
NABOLAG

SOLLERUD
NABOLAG

VÆKERØ
NABOLAG

SKØYEN-
BYEN

LILLEAKER
NABOLAGSSENTER

LYSAKER
ELVEBY

LYSAKER
BRYGGE





Perspektiv som viser Lysaker elveby

ET LEVENDE BYOMRÅDE

I den foreslåtte planen for området er den sentrale delen av Lysakerelven utviklet og fungerer som et attraktivt målpunkt og byområde. Det er vist en sammenhengende bystruktur fra Lilleaker i nord til Lysaker stasjon i syd. Lilleaker, Lysaker elveby og de mindre nabolagene styrkes som områder med ulike identiteter.

Fornebubanen er vist i planen, med stasjoner på Lysaker, Vækerø og Skøyen. Skøyen kollektivknutepunkt omfatter i tillegg til metro, jernbanestasjon, bybane og ny bussterminal. E18 er vist slik den er i dag, det er fortsatt stor usikkerhet rundt fremtidig E18 løsning og ny plan/ bebyggelse bør kunne fungere med dagens løsning. Veihierarkiet er forsøkt tydeliggjort gjennom å skille mellom regional infrastruktur (E18/ Ring 3) og lokalveisystem. Alle lokale veier bør utformes som gater og sikre god tilgjengelighet for gående, trillende, syklende og kjørende - i denne rekkefølgen. Fremkommelighet for gående bør prioriteres fremfor kjørende. I dag preges området av mye gjennomgangstrafikk, men størstedelen av denne bør presses over på E18 og Granfosstunnelen istedet for Lilleakerveien. Dette kan kun gjøres gjennom en tydeligere gateutforming som skaper mer friksjon.

Hurtigtrase for sykkel er vist langs dagens E18 og sikrer en effektiv transportløsning fra vestkorridoren og til Oslo sentrum. Det er bygget videre på Oslos hovedsykkelveinett og vist prioriterte grønne forbindelser for gående og syklende gjennom nabolagene - både nord/ syd og øst/ vest. Disse forbindelsene kobles til eksisterende og nye møteplasser som skoler, barnehager og sportsanlegg i tillegg til større rekreative områder som Lysaker elvepark og fjordparken langs Bestumkilen.

Industri- og næringsområdene langs Lysakerelven transformeres til en sammenhengende og multifunksjonell bystruktur på begge sider av elven. Her legges det til rette for utadrettet service og handel i tillegg til boliger og kontorarbeidsplasser. Dette sikrer et attraktivt område som er aktivt store deler av døgnet.

Lilleaker styrkes som lokalt nabolagssenter gjennom gode og sammenhengende byrom og utadrettet service og handel ut mot gaten.

En prioritert urban forbindelse for gående sikrer sammenheng fra Lilleaker i nord til Lysaker brygge i syd.



LILLEAKER

LYSAKER
ELVEBY

LYSAKER
BRYGGE

VÆKERØ

SKØYEN

Visionsplan

DARK + ADEPT · MUNKHUSSTUDIE VÆKERØ · SOLLERUD · LILLEAKER



Perspektiv som viser Lysaker elveby sett fra Lysakerfjorden

BLÅGRØNN STRUKTUR

Lysakerelven tilgjengeliggjøres og opparbeides som et sammenhengende naturområde. Det bygges videre på dens skiftende karakter fra Bogstadvannet til Lysaker brygge gjennom å etablere en sammenhengende elvepark på hver side av elven - der CC Vest og Granfos Næringspark ligger i dag. Elveparken blir her mer parkmessig gjennom at det tilrettelegges for rekreasjon og aktivitet og det etableres flere gangforbindelser på tvers av elven.

Et sammenhengende offentlig tilgjengelig grøntareal strekker seg fra Lysaker via Bestumkilen og Frognerkilen og videre til Frognerstranda. Slik inkluderes aksene mellom Lysaker og Skøyen til Oslo fjordby og kobles direkte til Oslos havnepromenade. Skøyen blir kun en hyggelig spasertur unna Lysaker.

Det er foreslått en stor, ny marina på Lysaker som frigjør arealer i Frognerkilen og Bestumkilen. En konsentrasjon av dagens båtplasser er nødvendig for å gi allmennheten bedre tilgang til sjøen. I grøntområdene langs sjøen legges det til rette for rekreasjon, aktiviteter, lek og uorganisert idrett - et myldreområde for sosiale, kulturelle og sportslige aktiviteter. Kajakk klubben og roklubben flyttes innerst i Bestumkilen der Skøyen sentrum møter sjøen. En konsentrasjon av ulike typer sportslokaler vil styrke idrettsmiljøet i bydel Ullern.

Elveparkens forbindelse til Fjordparken styrkes gjennom bedre tilrettelegging for gående og syklende under E18 og jernbanen. Elvepromenaden kobles til havnepromenaden og videre til Bygdøy kyststi via broforbindelser over øya Killingen.

Det er bygget videre på Oslos hovedsykkelveinett og vist prioriterte grønne forbindelser for gående og syklende gjennom nabolagene - både nord/ syd og øst/ vest. Over E18 etableres et park-lokk som forbinder nabolagene og Sollerud med Sollerudstranda og fjordparken. Resultatet er et samlet stinett i grønne og trygge omgivelser. Disse forbindelsene kobles til eksisterende og nye møteplasser som skoler, barnehager, lekeplasser og sportsanlegg i tillegg til større rekreative områder som Lysaker elvepark og fjordparken langs Bestumkilen. Her inviteres det til opphold og lek.



Legge til rette for opphold, og skape bedre forbindelser til sjø/ vann



Skape bedre forbindelser rundt og på tvers av elvene



Lokale lekeområder bidrar til å øke bokvaliteten



INFRASTRUKTUR

Hovedinfrastruktur

Fornebubanen er vist i planen, med stasjoner på Lysaker, Vækerø og Skøyen. Skøyen kollektivknutepunkt omfatter i tillegg til metro, jernbanestasjon, bybane og ny bussterminal. E18 er vist slik den er i dag, det er fortsatt stor usikkerhet rundt fremtidig E18 løsning og ny plan/ bebyggelse bør kunne fungere med dagens løsning. Veihierarkiet er forsøkt tydeliggjort gjennom å skille mellom regional infrastruktur (E18/ Ring 3) og lokalveisystem. Alle lokale veier bør utformes som gater og sikre god tilgjengelighet for gående, trillende, syklende og kjørende - i denne rekkefølgen. Fremkommelighet for gående bør prioriteres fremfor kjørende. I dag preges området av mye gjennomgangstrafikk, men størstedelen av denne bør presses over på E18 og Granfosstunnelen istedet for Lilleakerveien. Dette kan kun gjøres gjennom en tydeligere gateutforming som skaper mer friksjon.

Prioritet for gående og syklende

Lilleakerveien utvikles til miljøgate fra Lilleaker skole i nord til Lysaker stasjon i syd. Miljøgaten skal ha fortau og sykkelfelt og vise en tydelig prioritering av myke trafikanter. Rundkjøringer skal unngås på strekningen.

Hurtigtrase for sykkel legges er vist langs dagens E18 og sikrer en effektiv transportløsning fra vestkorridoren og til Oslo sentrum. Det er bygget videre på Oslos hovedsykkelveinnett og vist prioriterte grønne forbindelser for gående og syklende gjennom nabolagene - både nord/ syd og øst/ vest. Disse forbindelsene kobles til eksisterende og nye møteplasser som skoler, barnehager og sportsanlegg i tillegg til større rekreative områder som Lysaker elvepark og fjordparken langs Bestumkilen.



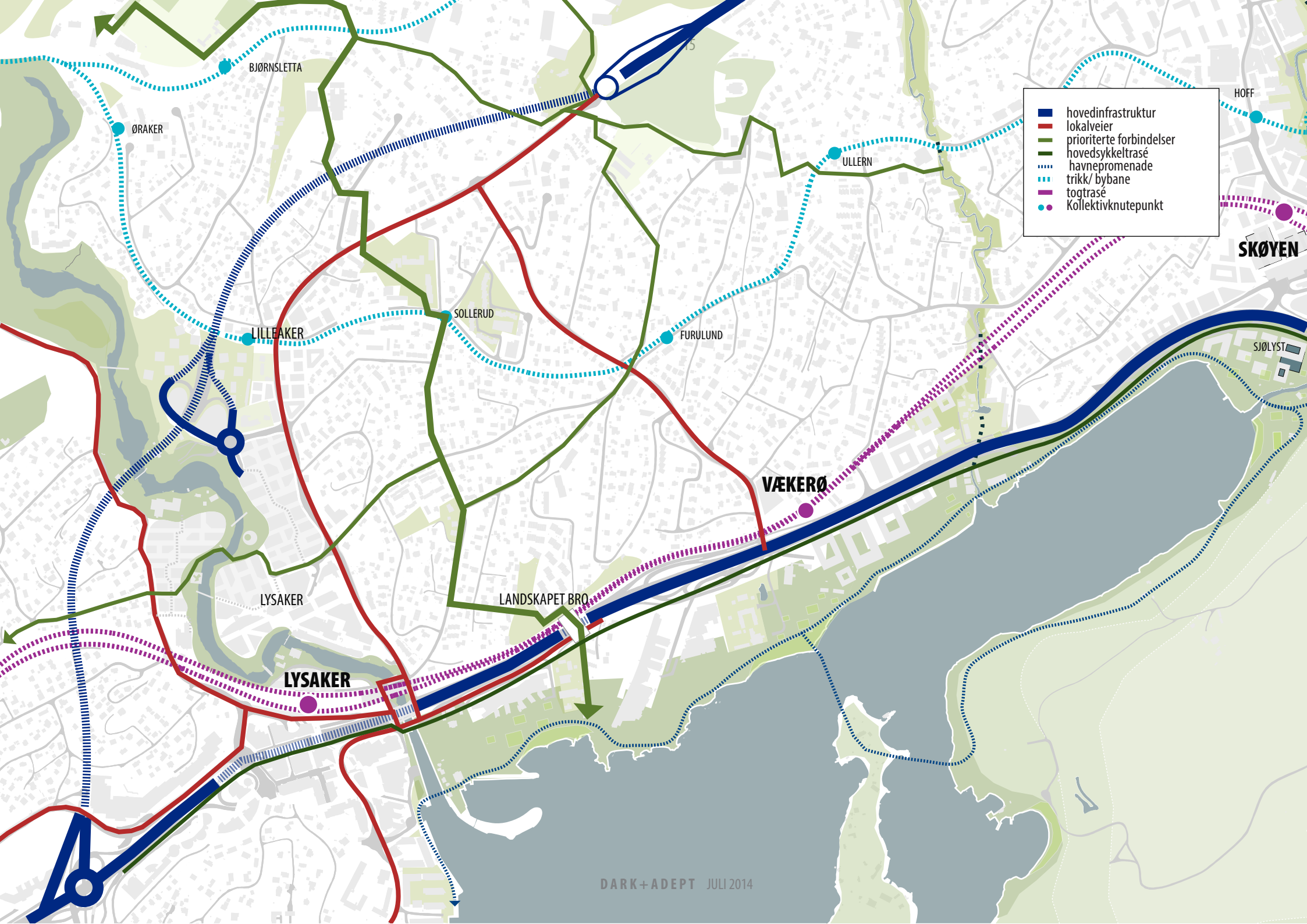
Prioritere fotgjengere og mye trafikanter i gater og byrom



Gi gatene grønne preg og etablere byrom som inviterer til opphold



Fjerne barrierer gjennom broer og landskapsløkk



- hovedinfrastruktur
- lokalveier
- prioriterte forbindelser
- hovedsykkeltrasé
- havnepromenade
- trikk/ bybane
- togtrasé
- Kollektivknutepunkt

BYROM OG SENTRALE FORBINDELSER

I området er det definert to ulike typer hovedforbindelser:

1. Offentlig byromsforbindelse
2. Prioriterte forbindelser for myke trafikanter

Offentlig byromssammenheng

En sentral byromsforbindelse går fra Lilleaker stasjon, via Lilleakerveien, gjennom elvebyen og stasjonsområdet og ned til Lysaker brygge. Dette er en serie gate- og byrom av ulik karakter, som sikrer gode sammenhenger gjennom området. Denne forbindelsen skal være spesielt tilrettelagt for gående og trillende. Gate- og byrommene må planlegges helhetlig, men kan bygges ut i ulike faser. Bebyggelsen bør henvende seg til gaterommet langs forbindelsen og rundt prioriterte byrom skal det legges til rette for publikumsrettet virksomhet og service.

Prioriterte forbindelser for myke trafikanter

De prioriterte gang/sykkelforbindelsene er spesielt tilrettelagt for myke trafikanter og bilene skal vike. For å tydeliggjøre dette bør dette markeres med skilt og i belegning, slik at bilene tar hensyn i det de kjører inn i gaten. De prioriterte forbindelsene sikrer effektiv bevegelse gjennom området i tillegg til å knytte nabolagene bedre opp til sjøen og Lysaker elvepark. Gatene vil være gode som skoleveier for barn i alle aldre.

Dette er ikke radikalt, det fins flere gode eksempler på gater med prioritering av myke trafikanter fra andre steder i verden. Dette kan fungere veldig godt.



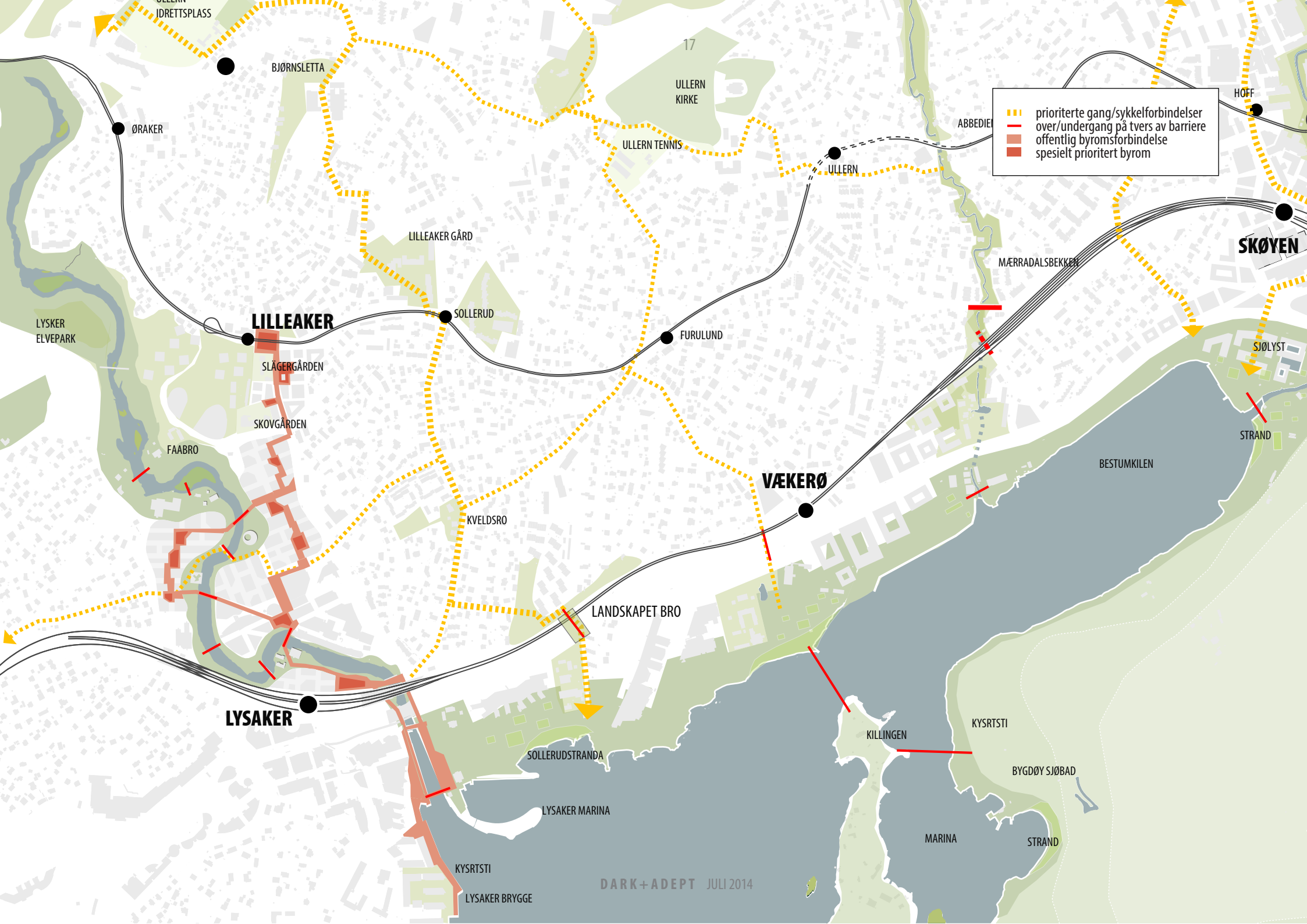
Fjerne overflateparkering og gi gater og byrom et grønt preg



Invitere til opphold i sentrale byrom gjennom gatemøblering



Invitere til lek i sentrale byrom gjennom møbler og vannelementer



- prioriterte gang/sykkelforbindelser
- over/undergang på tvers av barriere
- offentlig byromsforbindelse
- spesielt prioritert byrom

PROGRAM

Et attraktivt sentrumsområde krever en blanding av ulike program og funksjoner - en nødvendig faktor for å skape urbanitet. Langs byaksen mellom Lilleaker stasjon og Lysaker brygge legges det til rette for en funksjonsmiks som inkluderer service, handel, kontorarbeidsplasser og ulike typer boliger. Dette vil sikre aktivitet store deler av døgnet. Rundt sentrale by- og gaterom og i den sentrale delen av elveparken legges publikumsrettete program som spisesteder, kafeer, forretninger og gallerier på bakkeplan - et myldreområde med sosiale og kulturelle aktiviteter.

Den største konsentrasjonen av service og handel blir i Lysaker elveby. Her bygges det tett rundt det store attraktive elvveparkrommet.

Lilleaker styrkes som lokalt senter og her vil det tilrettelegges for dagligvarebutikker, grønthandler, treningssenter, frisør og lignende, i tillegg til bydelsfunksjoner som bydelskafe og bibliotek. Det vil også tilrettelegges for et bredere boligtilbud enn i de omkringliggende villaområdene.

På Vækerø legges det til rette for større boligprosjekter som kan etableres uavhengig av en E18/ Fornebubaneløsning.

Nabolagene og småhusbebyggelsen skal tas vare på og skjermes mot tung fortetting som bryter helhetlige områder med tydelig stedsidentitet. Med unntak av langs lokale hovedveier som Lilleakerveien, Ullernschausseen og Vækerøveien skal det kun bygges boliger, sosial

infrastruktur og lekeplasser innenfor de dagens definerte boligområder.



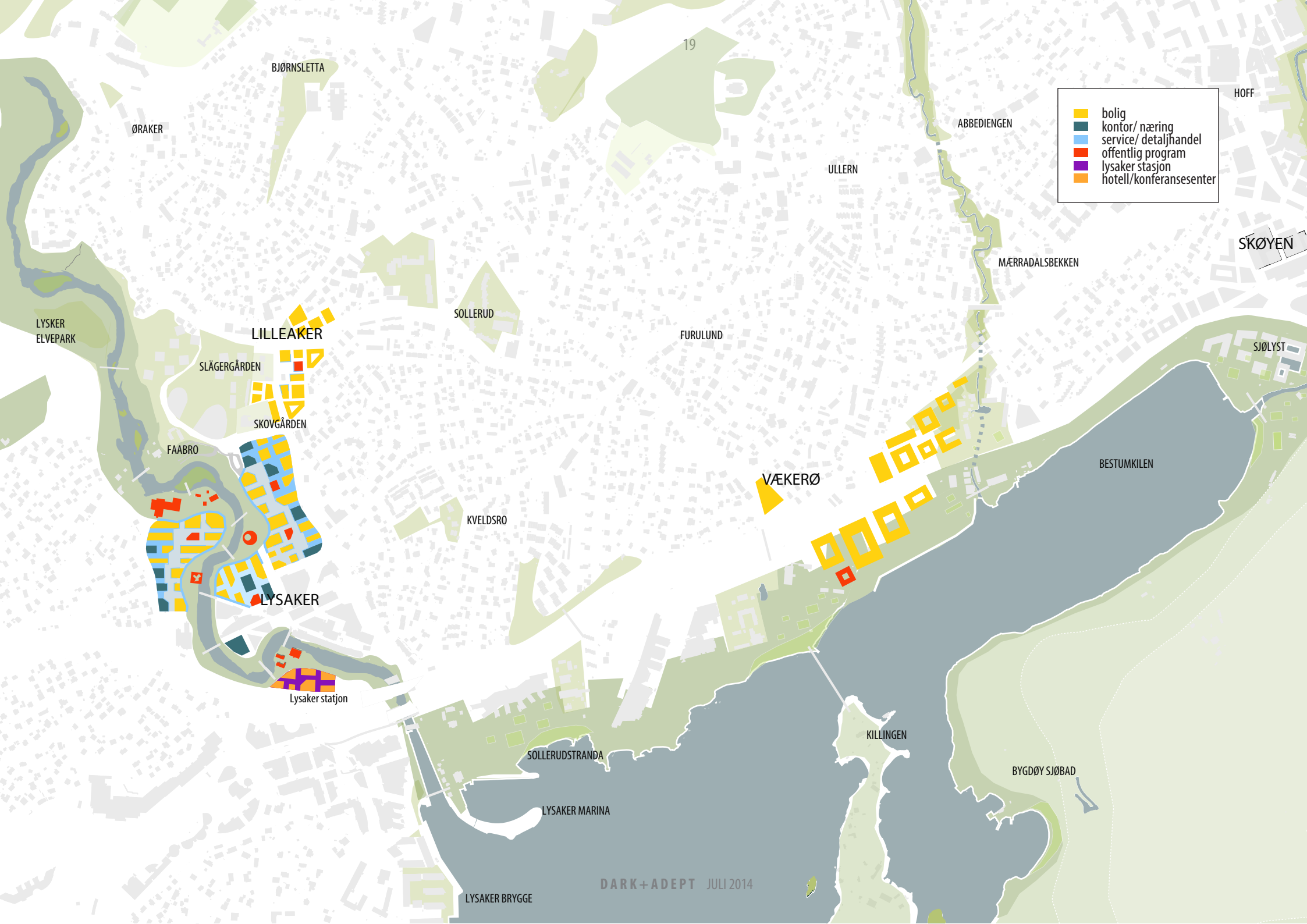
Skape en levende bydel gjennom offentlige program



Konsentrasjon av kommersielt program



Skape en levende bydel gjennom etablering av varierte boligtyper



- bolig
- kontor/ næring
- service/ detaljhandel
- offentlig program
- lysaker stasjon
- hotell/konferansesenter



Perspektiv som viser Lysaker elveby

ARK + ADP • UTSIKTSTUDIO • ARND • SOLLERUP • LYSAKER



Perspektiv som viser Liheaker nabolagssenter

TETTHET OG HØYDER - LYSAKER ELVEBY

Et levende sentrum krever en balansert fortetting - en tett bebyggelse som gir bydelen den kritiske menneskemassen som skaper aktive gater og byrom..

Som innspill til høydediskusjonen er det på de neste sidene vist 4 strategier for høyder i området:

HØYDESTRATEGIER

1. SAMME HØYDE

Alle nye bygg får samme høyde, dvs 8 etasjer.

2. MAKSIMAL FORSKJELLIGHET

En variasjon i høyder i hele området.

3. NEDTRAPPING MOT ELVEN

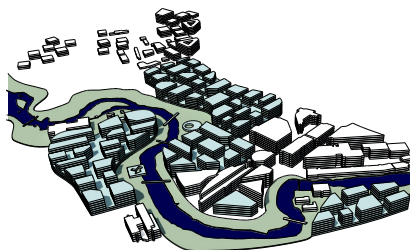
Bygningsvolumene er høyest i bakkant og trappes ned mot Lysakerelven. De laveste bygningene og den minste skalaen blir langs elven.

4. OPPTRAPPING MOT ELVEN

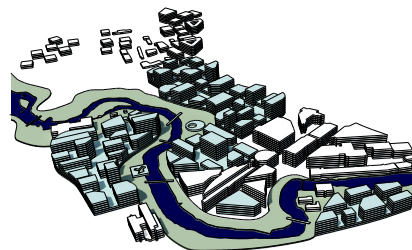
Bygningsvolumene er lavest i bakkant og trappes opp mot Lysakerelven. De høyeste bygningene blir langs elven og skaper en bysituasjon.

1) SAMME HØYDE

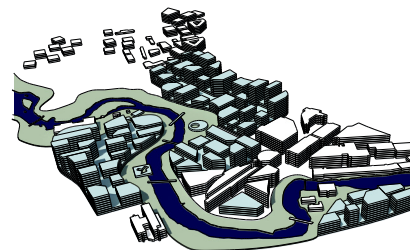
8 ETASJER

**2) MAKSIMAL
FORSKJELLIGHET**

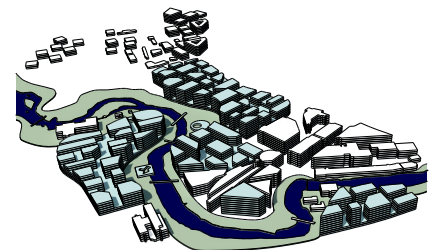
4-12 ETASJER

**3) NEDTRAPPING MOT ELVEN**

4-12 ETASJER

**4) OPPTRAPPING MOT ELVEN**

4-12 ETASJER



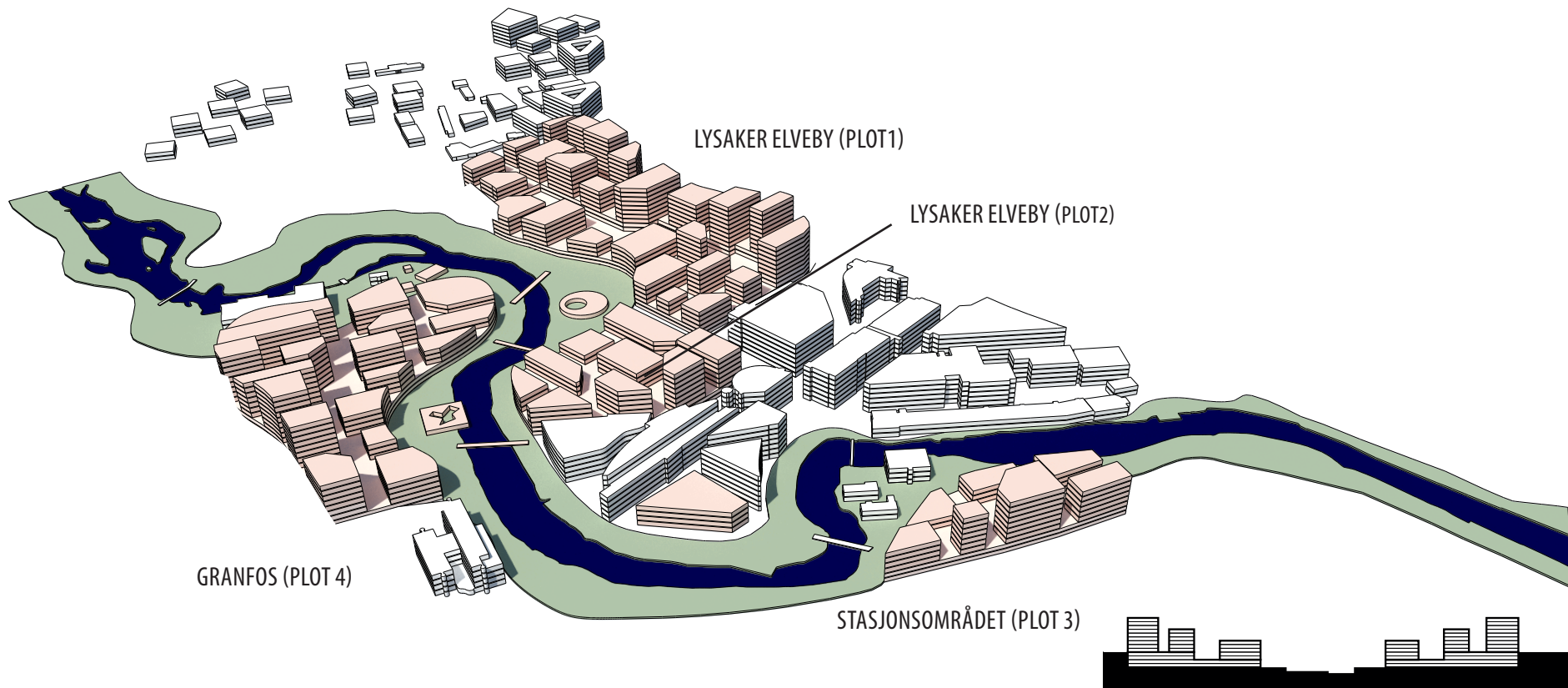
VALGT STRATEGI: 3) NEDTRAPPING MOT ELVEN

For at området skal få et byliv og aktivitet i offentlig rom kreves det at fortetting gir økt antall innbyggere og arbeidstakere, samtidig som det må være publikumsrettede program omkring sentrale gater og plasser. En tett

bebyggelse gir bydelen den kritiske menneskemassen som skaper aktivitet.

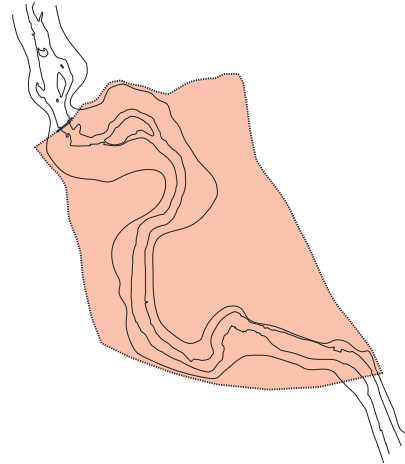
Valgt strategi for fastsettelsen av høyder er "nedtrapping mot elven". Det tilsier at bygningsvolumene er høyest

i bakkant og trappes ned mot Lysakerelven. De laveste bygningene og den minste skalaen blir langs elven. Dette vil bidra til at elverommet oppleves som åpent og attraktivt og med lite skyggevirkning. Det skal være et parkområde med en tydelig menneskelig skala.

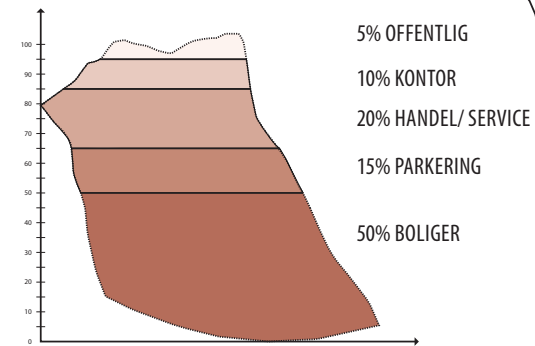


AREAL

AREAL (NYE BYGG)
320 650 M²
 94 830 (VEST) + 225 820 (ØST)

TETTHET

BRA (SAMLET)
190%

PROGRAM

PROGRAM (NYE BYGG)
 163 430 M² BOLIG = 1 945 BOLIGER (CA 84 M²)
 64 200 M² HANDEL/ SERVICE
 32 000 M² KONTOR
 16 000 M² OFFENTLIG
 50 000 M² PARKERING

ETASJER

1-4 ETG
 4-6 ETG
 6-12 ETG

LYSAKER ELVEBY (PLOT1)

AREAL (NYE BYGG)
152 330 M2

PROGRAM (NYE BYGG)
76 170 M2 BOLIG
= 906 BOLIGER (CA 84 M2)
30 500 M2 HANDEL/ SERVICE
15 330 M2 KONTOR
7 600 M2 OFFENTLIG
22 730 M2 PARKERING

LYSAKER ELVEBY (PLOT2)

AREAL (NYE BYGG)
45 630 M2

PROGRAM (NYE BYGG)
22 820 M2 BOLIG
= 271 BOLIGER (CA 84 M2)
9 130 M2 HANDEL/ SERVICE
4 560 M2 KONTOR
2 380 M2 OFFENTLIG
6 740 M2 PARKERING

STASJONSOMRÅDET (PLOT 3)

AREAL (NYE BYGG)
27 860 M2

PROGRAM (NYE BYGG)
14 910 M2 HANDEL/ SERVICE
(6 860 M2 HOTEL
5 800 M2 STASJON)
7 150 M2 KONTOR
5 800 M2 PARKERING

GRANFOS (PLOT 4)

AREAL (NYE BYGG)
94 830 M2

PROGRAM (NYE BYGG)
47 420 M2 BOLIG
= 564 BOLIGER (CA 84 M2)
14 000 M2 HANDEL/ SERVICE
14 400 M2 KONTOR
4 740 M2 OFFENTLIG
14 270 M2 PARKERING

An aerial perspective of a 3D architectural model of a city. A dark blue river flows through the center, bordered by green spaces. Numerous buildings are shown in light grey, representing the existing urban fabric. Several new buildings are highlighted in a light orange color, indicating proposed developments. These orange buildings are clustered along the riverbanks and in a central area. The surrounding city is depicted with a dense grid of smaller, grey buildings. The overall view is from an elevated position, looking down at the city layout.

Perspektiv som viser Lysaker elveby sett fra stasjonsområdet

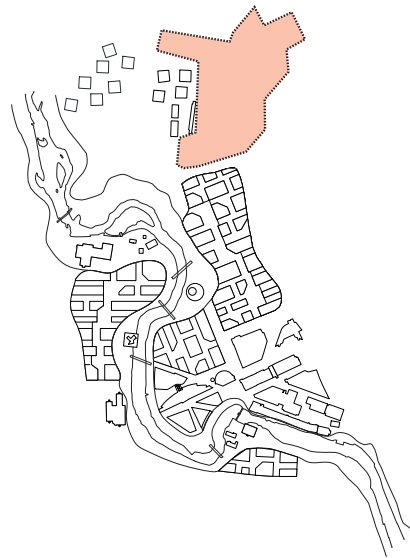
TETTHET OG HØYDER - LILLEAKER NABOLAGSSENTER

AREAL



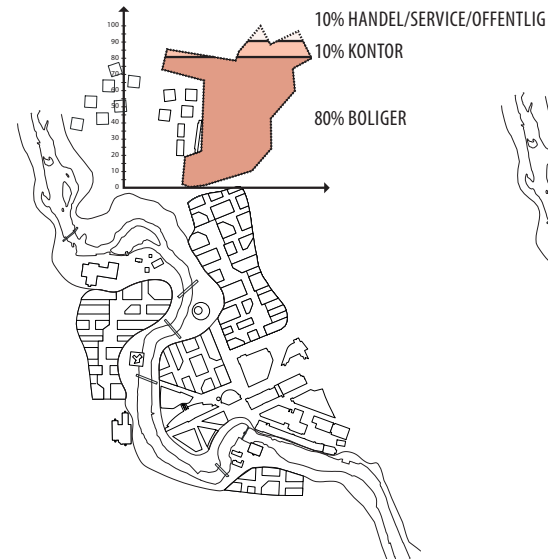
AREAL (NYE BYGG)
39 400 M2

TETTHET



BRA (SAMLET)
100%

PROGRAM

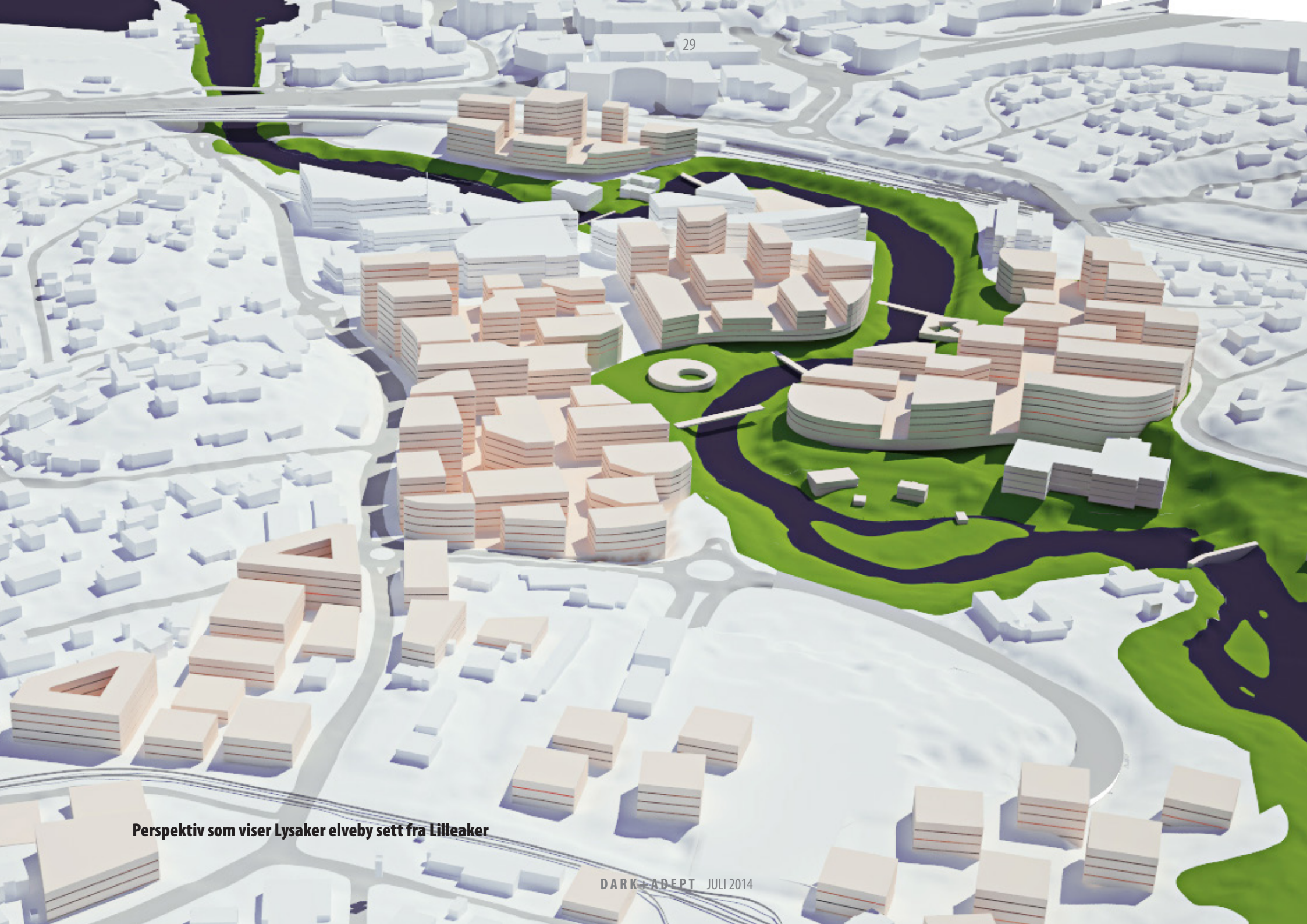


PROGRAM (NYE BYGG)
31 400 M2 BOLIG = 357 BOLIGER (CA 84 M2)
4 000 M2 SERVICE/ HANDEL/ OFFENTLIG
4 000 M2 KONTOR

ETASJER



2-3 ETG
3-4 ETG
5-6 ETG



Perspektiv som viser Lysaker elveby sett fra Lilleaker

UTVIKLING OVER TID

Det tar tid å skape endringer, og det er viktig å tenke langsiktig. Men feks for beboere og andre involverte er det viktig å se at det skjer endringer etter at de har deltatt i medvirkningsprosesser.

Noen endringer krever lengre prosesser enn andre, feks bygging av offentlig kommunikasjon, tunneler og nye veier. Dette krever politisk enighet, offentlige planer og bevilgninger.

Andre endringer kan være små og enkle, og likevel gi en stor effekt. Dette gjelder ikke minst midlertidige prosjekter. Det fins mange eksempler på vellykkete midlertidige prosjekter, hvor prosjektene legger til rette for ny bruk i et område, og derved skaper et sted i folks bevissthet. I Oslo er "Sukkerbiten" kafe utenfor operaen og kolonihagene "Herligheten" ved Mosseveien gode eksempler, begge initiert av Oslo Havn.

Fra dag en bør det skapes bedre forbindelser i og gjennom området. Dette kan gjøres gjennom oppgradering av eksisterende kulverter/ underganger og bygging av broer på tvers av eksisterende barrierer. Elvene bør åpnes der det er mulig, og elvedragene bør sikres mot planlagt utbygging.

Det bør arbeides målrettet for å realisere en sammenhengende og attraktiv elvepromenade fra Bogstadvannet i nord til Lysaker brygge i syd hvor Lysaker

elveby er et tyngdepunkt og en attraksjon på veien.

Overflateparkering kan fjernes sentrale steder for å skape bedre byrom med oppholdsmuligheter. Det kan arrangeres markedsdager, lokale løp og eventer som tiltrekker mennesker fra nabolag og Oslo by for å skape ideen om Lysaker som en levende bydel.

I planleggingen og tilretteleggingen av nabolag er det viktig å sikre tomter og arealer til sosial infrastruktur som skoler og barnehager.

En større offentlig kulturattraksjon vil inkludere Lysaker i Oslo fjordby og gi ringvirkninger i form av investeringer og igangsetting av andre ambisiøse prosjekter i området.



Skape et sted i folks bevissthet gjennom midlertidige bygg og program
Foto fra Sukkerbiten i Oslo, midlertidig møtessted med servering



Skape forbindelser på tvers av barrierer med nye broer og underganger



Skape aktive byrom gjennom aktivitet og lek fra dag 1.

PÅ KORT SIKT

- Etablere Lysaker elvepark og promenade
- Etablere enkelte offentlige attraksjoner langs elven - både midlertidige og permanente.
- Etablere de gang- og sykkel prioriterte forbindelsene gjennom villaområdene, på tvers av Lysakerelven og over et nytt lokk over E18 ned til Sollerudstranda
- Aktiviteter og events arrangeres i området i samarbeid med bydelen. Initert av lokale organisasjoner, foreninger, handelsstanden og grunneiere.

- bygning: eksisterende
- bygning: ny
- bygning: pavilliong/ off.
- vernet bygning
- kollektivknutepunkt
- hovedinfrastruktur
- miljøgate
- prioriterte forbindelser
- havnepromenade
- elvepromenade
- offentlig rom
- byrom
- rekreasjonsområde langs vann
- park/grøntområde
- idrett/ aktivitet
- sjø/ vann



PÅ MELLOMLANG SIKT

- Fornebubanen bygges med stasjon på Lysaker
- Lysakerveien utformes som miljøgate med kryss (ingen rundkjøringer). Trafikkareal på CC-vestområdet tilrettelegges bedre for fotgjengere med fortau, torg mm. Dette vil bidra til å bedre fremkommigheten for gående og syklende og bidra til at området oppfattes som bymessig. Ny bebyggelse skal vil kunne henvende seg til et definert gaterom.
- Lilleakervidereutvikles som lokalt nærsenter rundt holdeplassen og langs Lilleakerveien.
- Det nye stasjonsområdet med hotell bygges ut over metrostasjonen på Lysaker
- Dagens "Lille CC-vest" bygges ut med kvartaler med flere funksjoner. Service/ handel/ parkering i basen og boliger og kontorer på toppen.
- Det etableres flere offentlige attraksjoner langs elven - både midlertidige og permanente.



PÅ LANG SIKT

- Lysaker elveby er ferdigstilt med bebyggelse i form av bykvartaler på begge sider av elven.
- Lilleaker videreutvikles som lokalt nærsenter rundt holdeplassen og langs Lilleakerveien. Fokus på by og parkrom som del av fortettingen. Publikumsrettede første etasjer skaper attraktive og aktive byrom og møtestedet.
- Byromsforbindelsen går hele veien fra Lysaker brygge, gjennom Lysaker elveby (på begge sider av elven) og videre opp til Lilleaker stasjon.

- bygning: eksisterende
- bygning: ny
- bygning: paviljong/ off.
- vernet bygning
- kollektivknutepunkt
- hovedinfrastruktur
- prioritert miljøgate
- prioriterte forbindelser
- havnepromenade
- elvepromenade
- offentlig rom
- byrom
- rekreasjonsområde langs vann
- park/grøntområde
- idrett/ aktivitet
- sjø/ vann



VIDERE PROSESS

I det videre arbeidet er det nødvendig med et bedre kunnskapsgrunnlag på flere felt. Det kreves både utrednings- og planarbeid, samt å fortsette den gode dialogen mellom de ulike offentlige aktørene som er involvert på strekningen Lysaker - Skøyen. En god prosess krever tett samarbeid.

Ruters etablering av ny Fornebubane vil være en viktig driver for byutvikling i Oslo Vest. Samordnet planlegging av kollektivtrafikk-løsninger og arealbruk må finne sted for å sikre kvalitative gode løsninger og utløse private bidrag til finansiering, hvis dette blir en premiss.

PBE har igangsatt sitt arbeid med å utvikle områdereguleringsplaner for Vestkorridoren og de tre stasjonene som er planlagt i Oslo Vest, basert på parallelloppdraget i regi av PBE og Ruter i 2013. Robuste og realistiske planer krever en vilje til å vente med andre reguleringsplaner i området og sikre en felles overordnet plan for utnyttelse og høyde i byggeområder, som kan kobles (utbyggingsavtaler) til kvaliteter som planen sikrer i form av offentlige rom, grønt struktur og kollektivsystemer.

Bærum kommune er planmyndighet for områdene vest for Lysakerelven. En helhetlig og vellykket utvikling krever tett samarbeid mellom Oslo kommune og Bærum kommune. Her kan også Bydel Ullern spille en aktiv rolle.

Ullern bydel må fortsette å involvere seg i den pågående prosessen gjennom dialog. En god plan med lokal forank-

ring krever et tett samarbeid med PBE både i det pågående parallelloppdraget og den kommende områdereguleringsplanen. Bydelen har vist at de har ressurser til både å komme med egne innspill og å drive prosessen fremover. Det lover godt for det videre arbeidet.

Grunneierne som aktører i utviklingen av området er sentral. Mustad Eiendom AS eier store eiendommer på begge siden av Lysakerelven, og de har nylig avholdt en arkitektkonkurranse for område med fokus på Granfos. Det vil være viktig å ha en åpen og god dialog med Mustad Eiendom AS i utviklingen av området. Nødvendigheten av et helhetlig grep for området må tydeliggjøres ovenfor Mustad, og følges opp av bydelen.

Veien videre

- Det bør utarbeides en felles områdereguleringsplan for Lysakerområdet, inkludert Granfos og Lilleaker.
- Det bør utarbeides en felles plan for byrom og parker/VPOR (veiledende prinsipp plan for offentlig rom)
- Det kan være en god ide å utarbeide en felles formingsveileder for Lysaker elveby for å unngå rotete og overlappende møblering av uterom

Forslag til krav ved utbygging

- Byggegrense 30 m fra hovedløp elv, 20 m fra sideløp elv og 50 m fra sjø. Unntak gjøres for offentlig og publikumsrettet program.
- Bekkeåpning skal sikres ved bygging ved eksisterende elv under bakken
- Opprusting av offentlige grøntarealer langs elver og sjøen ved bygging i nærheten (OPS)
- Publikumsrettet program (handel/service/offentlig) på bakkeplan mot sentrale gater og byrom med spesielt fokus på byaksen fra Lysaker stasjon til Lilleaker holdeplass.
- Offentlige by- og parkrom må sikres i planene.
- Hensynet til syklende og gående skal prioriteres fremfor hensynet til kjørende.
- El-bil parkering, sykkelparkering og garderoberbørsikres i planer og bestemmelser for å fremme alternative transportmidler
- Lavere uteoppholdsareal per bolig i sentrum enn ellers i bydelen Grønne tak på 50 % av alle takflater for å håndtere overflatevann og redusere energi brukt til oppvarming og kjøling av bygg



Perspektiv: Lilleaker nabolagssenter

