



Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten



BÆRUM KOMMUNE

Lysakerbyen

Stedsanalyse





Stedsanalyse - VPOR Lysakerbyen

Stedsanalyse VPOR Lysakerbyen inngår i arbeidet med utarbeidelse av en veiledende plan for offentlige rom på Lysaker (VPOR Lysakerbyen). Dokumentet er vedlegg til planforslaget "VPOR Lysakerbyen: urban portal - fra trafikkmaskin til levende by", ved høring høsten 2017.

Planarbeidet er et samarbeid mellom Bærum og Oslo kommune, med oppstart våren 2015. Stedsanalysen er utarbeidet i perioden 2015-2016. Planens avgrensning er siden den tid justert noe nordøst ved Lilleaker og sørvest ved Teleplan.

Stedsanalysen er utarbeidet tematisk. Tekst og tilhørende kart beskriver registrering av dagens situasjon, med påfølgende anbefaling for hvert tema. Stedsanalysen avsluttes med en samlet anbefaling. Anbefalingen er lagt til grunn ved utvikling av struktur for offentlige rom.

Innhold

1	Torg og møteplasser	6
1.1	Dagens situasjon	6
1.2	Analyse og vurdering	8
2	Parker og blågrønnstruktur	12
2.1	Dagens situasjon	12
2.2	Analyse og vurdering	14
3	Trafikk og gatenett	16
3.1	Dagens situasjon	16
3.2	Analyse og vurdering	18
4	Struktur - bebyggelse og anlegg	20
4.1	Dagens situasjon	20
4.2	Analyse og vurdering	22
5	Kulturminner	24
5.1	Dagens situasjon	24
5.2	Analyse og vurdering	26
6	Landskap	28
6.1	Dagens situasjon	28
6.2	Analyse og vurdering	30

7	Arealbruk – befolkning, næringsliv og offentlige tjenester	32
7.1	Dagens situasjon	32
7.2	Analyse og vurdering	35
8	Arealbruk – målpunkt og tilbud	38
7.3	Dagens situasjon	38
7.4	Analyse og vurdering	39
9	Oppsummering stedsanalyse – anbefaling	41
	Torg og møteplasser	
	Parker og blågrønnstruktur	
	Trafikk og gatenett	
	Struktur - bebyggelse og anlegg	
	Kulturminner	
	Landskap	
	Arealbruk - befolkning, næring og offentlige tjenester	
	Arealbruk - målpunkt og tilbud	

1 Torg og møteplasser

1.1 Dagens situasjon

Sentrale Lysaker har mange harde overflater, og er i sterk kontrast til nærområdenes landskapskarakter. Grønn frittvoksende vegetasjon langs frodige Lysakerelva er et svært attraktivt område for rekreasjon.

Fornebu-Lysaker

Forbindelsen mellom Lysaker og Fornebu, og ved møtet med Snarøyveien ved Fornebuporten, er det få publikumsrettede tilbud og torg/plasser. Dette skaper dårlig kontakt mellom stedene.

Lysaker brygge

Har møblering og materialbruk av god kvalitet, men en svak kobling til kollektivknutepunktet. Her legger Nesoddbåten til, som gir menneskestrømmer i området, og det er tilrettelagt for butikker og serveringssteder men kan allikevel oppleves noe privat.

Sollerudstranda

Natur, kultur og maritimt miljø preger området, et vakkert og godt bevart park- og gårdsanlegg, skole, turvei østover mot Vækerø og Oslo sentrum, strand med lek og aktivitet, kai og båter. Næringsbebyggelse skjærer for støy fra E18 og det er god kontakt med sjøen og utsikt ut over Oslofjorden.

Kollektivknutepunktet

Har nylig blitt oppgradert med stasjonsutforming av høy kvalitet, allikevel er det ikke tilrettelagt for opphold og kontakten til Lysaker torg og området rundt er svak. Liten orienterbarhet og oversikt, og området er preget av både vertikale og horisontale barrierer med mangel på sikt mot målpunkt.

Mustad

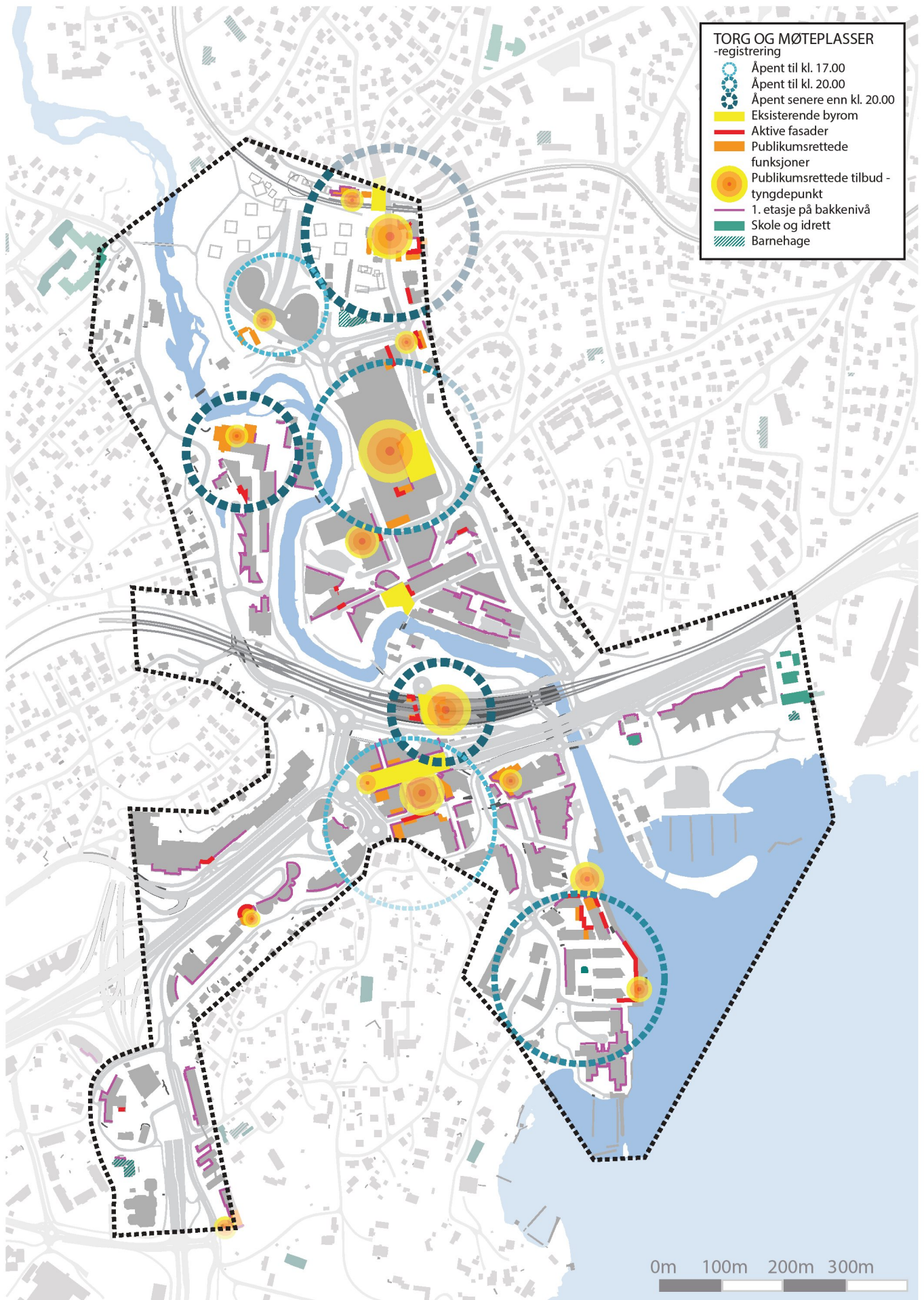
Kjøpesenteret CC-Vest og området rundt er et sentralt tyngdepunkt for tilreisende, arbeidstagere i de mange kontorene eller som møteplass for ungdommene som bor i området.

Granfoss

Ved Granfoss er det lavtliggende næringsbebyggelse i skyggesiden av elva, men med naturpreg. Fåbro foss med tilliggende gammel industribebyggelse, huser restaurant og konferansesenter og gir karakter til området.

Lilleaker

Et lokalsentrum for beboerne i Ullern bydel. Ungdomsklubb og seniortreff i den gamle stasjonsbygningen, butikker, kafeer, servicetilbud og fritidsaktiviteter er lokalisert rundt krysningen av trikkelinjen og Lilleakerveien. Her er bebyggelsen i mindre skala enn lenger sør mot Lysaker, og en del bevaringsverdige bygninger, som også inneholder publikumsrettede tilbud, gir her identitet til Lilleaker.



1.2 Analyse og vurdering

Fornebu-Lysaker

Ny bebyggelse med bymessig utforming og publikumsrettede tilbud kan lede til og koble Fornebu og Lysaker. Ved Teleplan er det potensial for å anlegge et solfylt torg over lokket.

Lysaker brygge

Arealer eksisterer for å anlegge nye torg og møteplasser med gode kvaliteter. Bebyggelsen bør henvendes mot nye torg og aktivisere første-etasjene rundt. Fotgjengere og syklistar skal prioriteres, shared space-utforming bør vurderes for områdene med behov for biltilgjengelighet.

Sollerudstranda

Har udefinerte områder som parkeringsplasser, hvilke kan omstruktureres og arealene vurderes for bygninger og torg.

Kollektivknutepunktet

Det er store utfordringer i kollektivknutepunktet, teknisk infrastruktur og grå flater opptar mye areal og skaper støy og forurensing i det sentrale området. Sikten til Bestumkilen er hindret av broer og trafikal infrastruktur. Store forbedringer er nødvendig for å skape et attraktivt sted for opphold.

Generelt er det et stort behov for bedre forbindelser som krysser E-18 og jernbanelinjen, som ligger som store barrierer i parallelle øst-vestakser og deler Lysakerområdet. Sikt bør, og må, sikres og bedres. Underganger må få bedre utforming og belysning for å skape trivsel og trygghet, i tillegg til universelt utformet gangforbindelser langs og over elva og til fjorden på begge sider.

Mustad

For å skape mer byliv i det sentrale planområdet bør det introverte handelssenteret, og flere av kontorbyggene, aktivisere fasadene i henvendelse mot byrom og potensielle strøgsgater som blant annet Lilleakerveien. Nye boliger til området utløser behov for varierte nabolagsarenaer.

Granfoss

Granfossområdet har stort byutviklingspotensiale, og et utvidet tilbud av publikumsrettede funksjoner, bedret tilgjengelighet, blandet arealbruk som for eksempel kultur og bolig, kan gi dette området mer byliv.

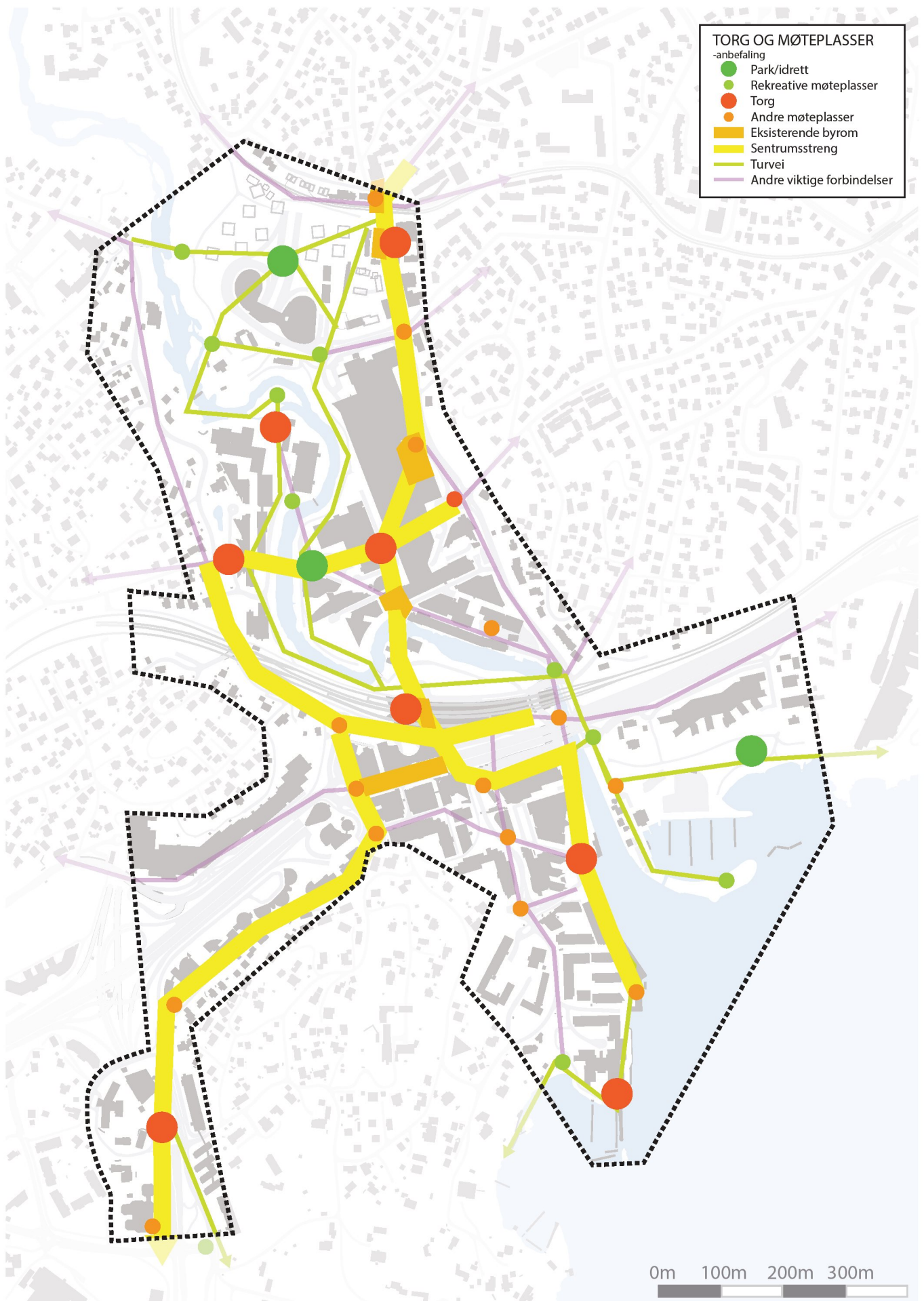
Lilleaker

Lilleaker kan bygge videre på rollen som bysentrum med lokale møteplasser og kulturhistorie. Med nytt terreng over Ring 3 ved Lilleaker, kan nabolaget i både Bærum og Oslo tilbys en felles møteplass, en kultivert park som også kan fungere som en bedret forbindelse med Jar og Lilleaker, samt knytte kulturhistorien fra Granfoss ved Lysakerelva, over Fåbro og til det historiske miljøet rundt Lilleaker. Urbane Lysaker har verdifulle kvaliteter som tilliggende elv, fjord og grøntområder, i tillegg har store deler av området fra Skøyen til Fornebu, også badeplasser tilgjengelig. Det er imidlertid en mangel på idretts- og lekeplasser, torg og parker i store deler av området, også i et større omland.

Videre byutvikling, spesielt med høyere andel boligutbygging, vil øke behovet for offentlige rom ytterligere. Lysakerelva er en unik kvalitet som snor seg gjennom de ellers grå omgivelsene, og er en viktig blågrønn forbindelse og turvei fra Bogstad til Bestumkilen som gir Lysakerbyen en særegen identitet. Elva bør styrkes som forbindelse ved blant annet å bedre tilgjengeligheten både langsetter og på tvers. De ulike forbindelsenes krysningspunkt har mulighet for å utvikles som møteplasser. Vekslede områder med møteplasser for lek og aktiviteter, bevertning, kultur, rekreasjon og refleksjon vil berike Lysaker som et attraktivt sted å være.

Allerede eksisterende områder med publikumsrettede tilbud og aktive fasader, bør styrkes for å øke bylivet og vurdere å etablere nye torg og parker. Hvor menneskestrømmene er eller ønskes å være kan det struktureres byromsforløp som leder fra sentrum til sentrum i de ulike delområdene. Puls og ulik bruk gjennom store deler av døgnet bør etterstrebes i flere av disse områdene.







Lysaker / knutepunktet



Mustad



Granfoss



Lilleaker



Sollerudstranda



Lysaker brygge

2 Parker og blågrønnstruktur

2.1 Dagens situasjon

Lysakerelven

Lysakerelven er et av landets best bevarte vassdrag i bynære strøk, og er definert som regionalt viktig bekke­drag av Miljødirektoratet. Elven danner en ubrutt blågrønn forbindelse fra Bogstadvannet til fjorden, hvilket gjør den til en av de viktigste spredningsveiene for flora og fauna i de to kommunene. Den sammenhengende grøntstrukturen viskes mer og mer ut sørover i næringsområdene. KDP for Lysaker- og Sørkedalsvassdraget er vedtatt i Bærum, og KDP for Oslo er ikke endelig vedtatt.

Naturmangfold i og langs elven

Kantsonene er viktige fordi det er bosted for sjeldne og rødlistede arter av starr, gras, sopp, lav og insekter, men også fordi trær og busker langs elven er viktig for dyrelivet i og langs elven for øvrig. Det er av nasjonal interesse å opprettholde forekomstene av laks og sjøørret i Lysakerelven. I tillegg er den rødlistede og sårbare elvemuslingen er påvist flere steder i Lysakerelva, samt den rødlistede fisken nøye.

Utvalgt naturtype «slåttemark»

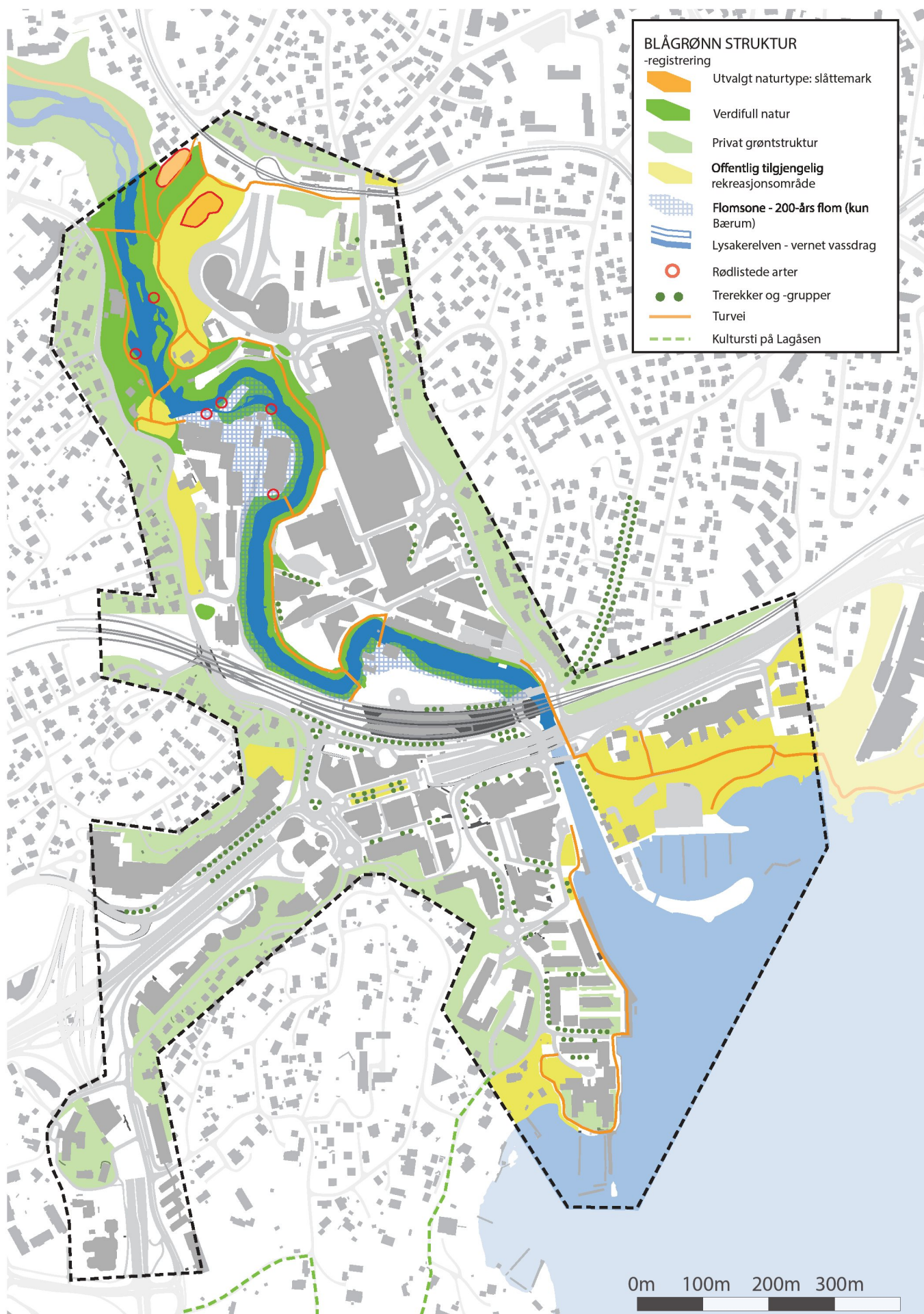
Nord for Fåbro finnes to lokaliteter med tørre kalkenger av den utvalgte naturtypen «slåttemark». Mange rødlistearter og andre typiske naturengplanter er knyttet til lokalitetene.

Rekreasjonsverdi

Turveiene på begge sider av elven er nylige oppgraderte og er populære blant turgåere og fiskere. På Bærumssiden kan man følge turveien til enden av Lysaker brygge. Turveiforløpet ved Granfoss på Bærumssiden er imidlertid noe uklar. Ved enden av Lysaker brygge er det en liten badestrand i tilknytning til Godthaap. Kyststien videre mot Fornebu er i noen grad blokkert. På Oslosiden går turveien frem populære Sollerudstranda, via undergangen under E18. Denne er lite tiltalende og kan oppleves som utrygg. Fra Sollerudstrand fortsetter kyststien til Hydrostranda.

Bekkeløp og overvann

To bekkeløp i Bærum og ett i Oslo er lagt i rør i planområdet. I Oslo har egne overvannledninger har god nok kapasitet. I Bærum bør overvannet ikke belaste det offentlige nettet.



2.2 Analyse og vurdering

Sårbar natur

Av hensyn til natur og miljø er det viktig å beholde så mye som mulig av kantsonen, og utvide den hvis mulig. Den utvalgte naturtypen «slåttemark» står i fare for å forsvinne. Det er mulig å reetablere slåttemark på tak, og det anbefales at naturtypen flyttes til taket på nye eller eksisterende bygg. Grøntstruktur er viktig for menneskers helse og trivsel og bør styrkes. Edelløvtrær og trerekker bør bevares.

Rekreasjon

Turveiforbindelsene fra Granfoss og videre sørover og til dels fra CC-Vestområdet bør bli tydeligere. Det bør tilrettelegges for oppholds- og aktivitetssoner langs elven, gjerne i tilknytning til broer og torg. Ferdsel må styres unna de mest sårbare naturarealene. Det bør tilstrebes å etablere en sammenhengende kyststi fra Lysaker til Fornebu. Parkene i VPOR-området ligger noe avsides i forhold til der folk er. Strandparkene bør uansett beholdes, eventuelt utvides. Det er også behov for en større, sentral park gjerne tilknyttet et torg i Lysakerbyen.

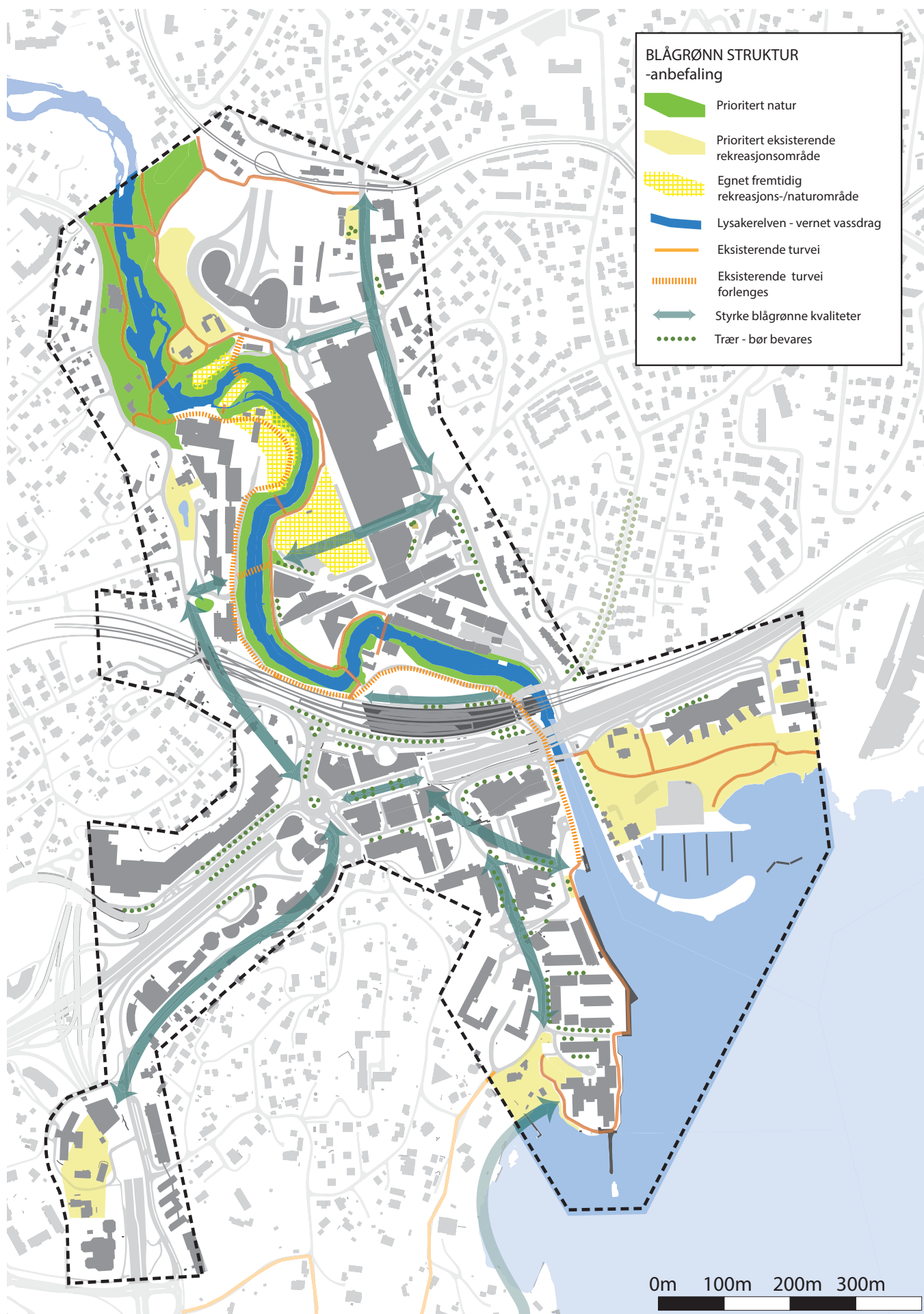
Bekkeløp og overvann

Det anbefales ikke å åpne de gamle/lukkede bekkeløpene i planområdet. Overvann skal håndteres lokalt og bør benyttes som et estetisk element gjennom bruk av regnbred og kanaler som fører overvannet til elven.

Flom og stormfloproblematikk

Flom og stormfloproblematikk i nedre del av elven utredes i forbindelse med Fornebu-bane- og E18-reguleringen. Det må tidlig utarbeides vann og avløpsplan med hovedfokus på brannvannsforsyning og overordnet kapasitet.

Fordeling av grønntstruktur i VPOR-området	Andel av landareal
Viktige naturtyper: slåttemark og elvekantsone	11,3%
Flersjiktet vegetasjon i bebygde områder	18,1%
Areal med mest bunnsjikt (samt noe busksjikt)	6,0 %
Grå arealer	57,6 %



3 Trafikk og gatenett

3.1 Dagens situasjon

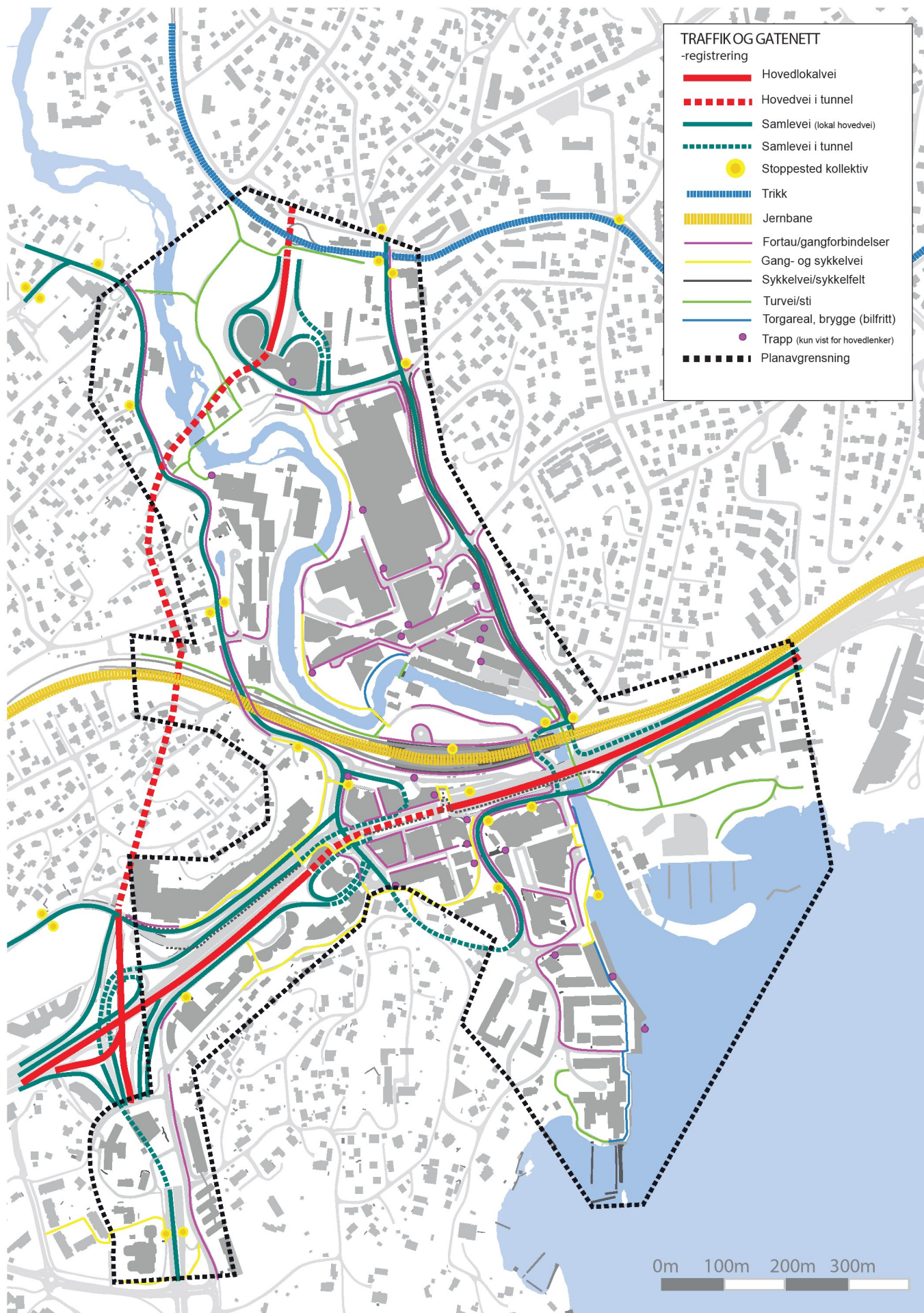
Lysaker er preget av mye veiareal og stor gjennomgangstrafikk. E18 og Ring 3 er hovedveier, mens Vollsveien, Lilleakerveien og Snarøyveien er de viktigste samleveiene. E18, Ring 3 og Snarøyveien knyttes sammen i et komplekst Fornebukryss. Eneste kjøreatkomst til Fornebu pr. i dag er via Fornebukrysset. Transportsystemet rundt Lysaker består hovedsakelig av veier, og området er lite preget av gatestruktur og urbanitet.

Innenfor planområdet er det store overflatearealer som brukes til parkering. Det er også mange parkeringshus og kjellere innenfor området.

Lysaker er et av landets største kollektivknutepunkter med jernbane, buss, båt og trikk, samt planer for bane til Fornebu. Det er i dag fremkommelighetsproblemer for buss på veinettet i rushperiodene. Ettersom bussene ikke er prioritert i form av eget kollektivfelt, blir de stående i samme kø som privatbilene. Dette skaper store forsinkelser i kollektivtrafikken.

Lysaker er med sin sentrale beliggenhet og kollektivknutepunkt et sted hvor det er mange myke trafikanter. For gående er de mest benyttede traseene knyttet til arbeidspendling fra togstasjonen til områdene rundt. Det er mange som sykler gjennom området øst-vest. Vollsveien fungerer som en kobling mellom Lysaker og områdene nordvest i Bærum. Lilleakerveien fungerer som en kobling mellom Lysaker og områdene rundt Ullern i Oslo. Det er i området generelt svært varierende standard og lite enhetlige løsninger for både fotgjengere og syklister. De sentrale delene av planområdet har lav aktivitet utenom ordinær kontortid, noe som medfører at enkelte gang- og sykkeltraseer kan oppleves som utrygge med lav sosial kontroll på kveldstid.

Det er relativt store områder innenfor planområdet som er utsatt for mye støy. Dette gjelder spesielt områdene rundt E18, Ring 3, og jernbanen. Det er også luftsoner med forurensing i områdene rundt E18. Områdene rundt Lysakerelven er i stor grad skjermet for støy, det samme er deler av Sollerudstranda.



3.2 Analyse og vurdering

For å oppnå en mer urban struktur vil det være nødvendig å tilrettelegge hoved-lokalveisystemet med et mer bymessig preg. En tydeligere gateutforming vil bedre forholdene for myke trafikanter, redusere arealbruken til vei og adkomster og gi et mer lettfattelig og orienterbart gatenett. Lavere hastighet for trafikken tilgodeser myke trafikanter framfor tilrettelegging for bilister. Samtidig er det behov for å vektlegge gode forhold for kollektivtransporten.

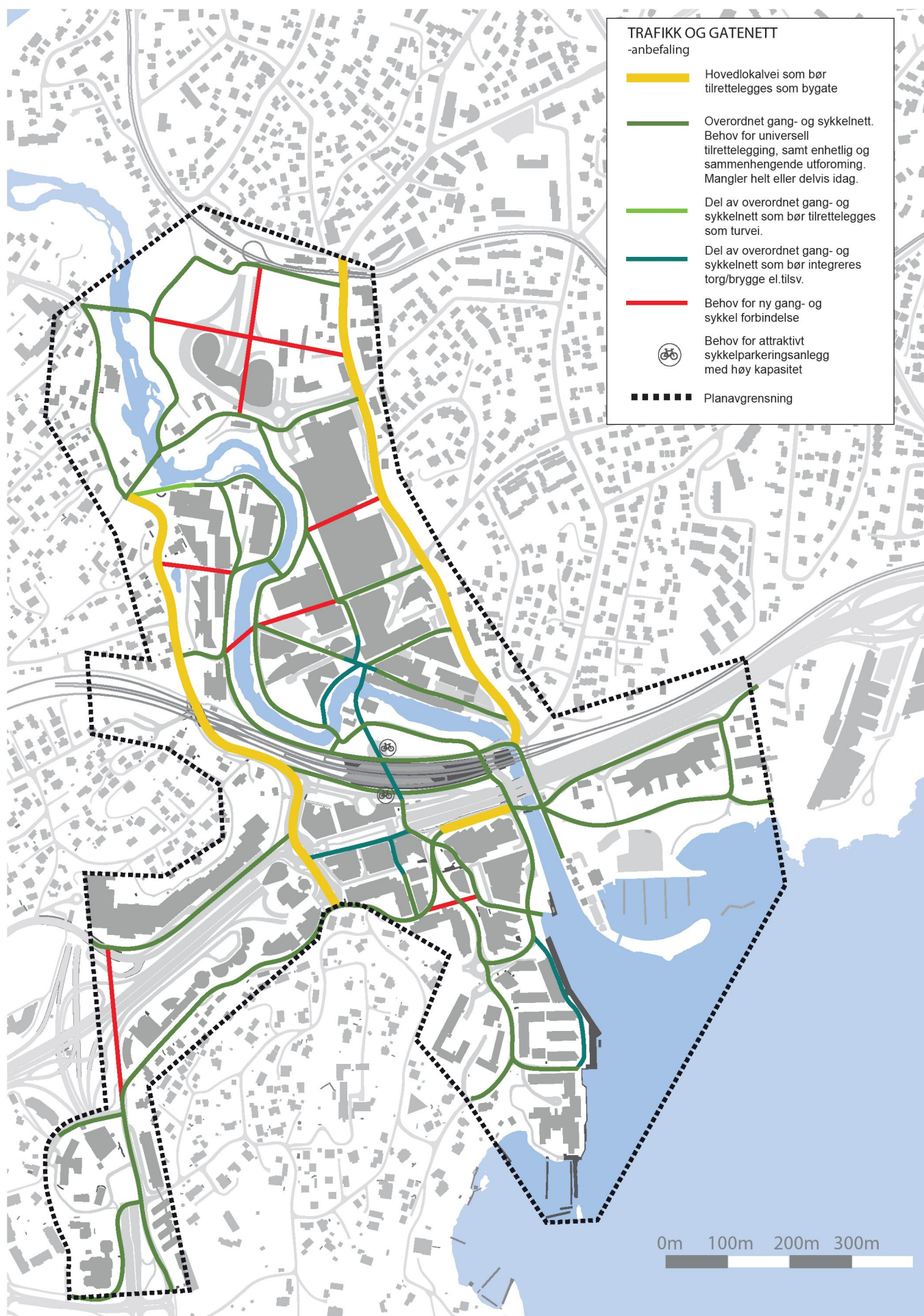
Parkeringsbehovet for bil bør vurderes for hele planområdet under ett og dette behovet må ses i sammenheng med fremtidig arealbruk. Ved nye etableringer eller brukssendringer i området bør det føres en restriktiv parkeringspolitikk. Det bør etterstrebes å få lagt parkeringsfunksjoner under bakken.

E18 og Lysakerelva skaper i dag fysiske barrierer for fotgjengere og syklist. På sikt bør det vurderes å etablere nye tverrforbindelser for å redusere barrierevirkningene og skape bedre framkommelighet. Det er i området generelt varierende standard, manglende lenker og lite enhetlige løsninger for både fotgjengere og syklist. Mange forbindelser mangler helt eller delvis universell tilrettelegging. Dette gjelder spesielt nord-sørgående lenker knyttet opp mot stasjonsområdet og Lysaker torg. Ved etablering av nye gang- og sykkelforbindelser i området bør det legges vekt på godt innsyn og ruter som oppleves som trygge.

Hovedtraseen langs Vollsveien nord for jernbanelinjen er spesielt dårlig tilrettelagt med et smalt, ensidig fortau som eneste tilbud både for syklist og gående. For hovedtraseene som går øst-vest er det spesielt utfordrende å krysse det sentrale området omkring Lysaker torg, samt å komme seg til Lysaker stasjon på en logisk måte. Den myke trafikanten skal være godt kjent for å finne fram. Det er behov for kapasitetssterke parkeringsanlegg for syklist ved Lysaker kollektivknutepunkt.

Store områder innenfor området er støyutsatt. Det bør arbeides videre med å ivareta områder som er stille i dag, og legge til rette for opphold på slike steder. Det bør opparbeides turveier langs hele Lysakerelva.





4 Struktur - bebyggelse og anlegg

4.1 Dagens situasjon

Topografi, Lysakerelva og sjøfront strukturerer området på overordnet nivå

Landskapet og forholdet mellom vann og land er i stor grad uendret. Gamle gård-sanlegg ligger solfylt i terrenget, på høydedrag eller på flater nær sjøen. Den eldste industribebyggelsen er lokalisert ved fossene og følger elvas retning. Senere bebyggelse rundt disse har forholdt seg til den eldste bebyggelsen i retning, men orienterer seg i liten grad mot elva. Mot fjorden er utskipingskaier for industrien erstattet av bryggekanter langs elvas utløp. Spor etter båtstøer ved øvre del av utløpet er i dag ikke lenger synlige. Nyere bebyggelse ved Lysaker brygge og på motsatt side har tydelig organisering og henvendelse mot sjøen. Marina, Sollerudstranda og turvei mot Vækerø ligger sørvendt orientert i Bestumkilens retning.

E18 og jernbanen ble tidlig etablert gjennom området

Dagens hevede toglinje med broer og underliggende stasjon, er et godt synlig og sammenbindende element på tvers over elva. Parallelt med toglinjen brer E18 seg på bakken gjennom landskapet, delvis skjult av Lysaker torg, forbundet til Lysaker via flere av- og påkjøringer. Bebyggelse langs E18 og Lysakerlokket er over de senere år i økende omfang strukturert etter hovedinnfartsåren til Oslo, der eksponering mot veien er viktig lokaliseringsfaktor.

Næringsområdet Granfos/ Mustad strukturert etter tidligere industribebyggelse

Et kjennetegn ved næringsbebyggelsen på Lysaker er dens frittliggende karakter, gjerne omkranset av kjøreadkomster og parkering, og fraværet av direkte kontakt mot uterommene rundt. På Granfos er næringsbebyggelsen strukturert mot en indre vei-forbindelse, der et tidligere lastespor til jernbanen gikk. Et annet lastespor gikk over elva mot Mustad og er i dag gangforbindelse. På Mustad er den nedre næringsbebyggelsen delvis strukturert etter industribebyggelsen langs elva og delvis etter en eldre eiendomsgrense. Den øvre næringsbebyggelsen er i dag strukturert etter tilgrensende bebyggelse i sør, men var tidligere organisert i en annen retning etter en forsyning-slinje mot Granfos.

Lilleakerveien og Vollsveien skiller småhusområdene fra næringsområdet

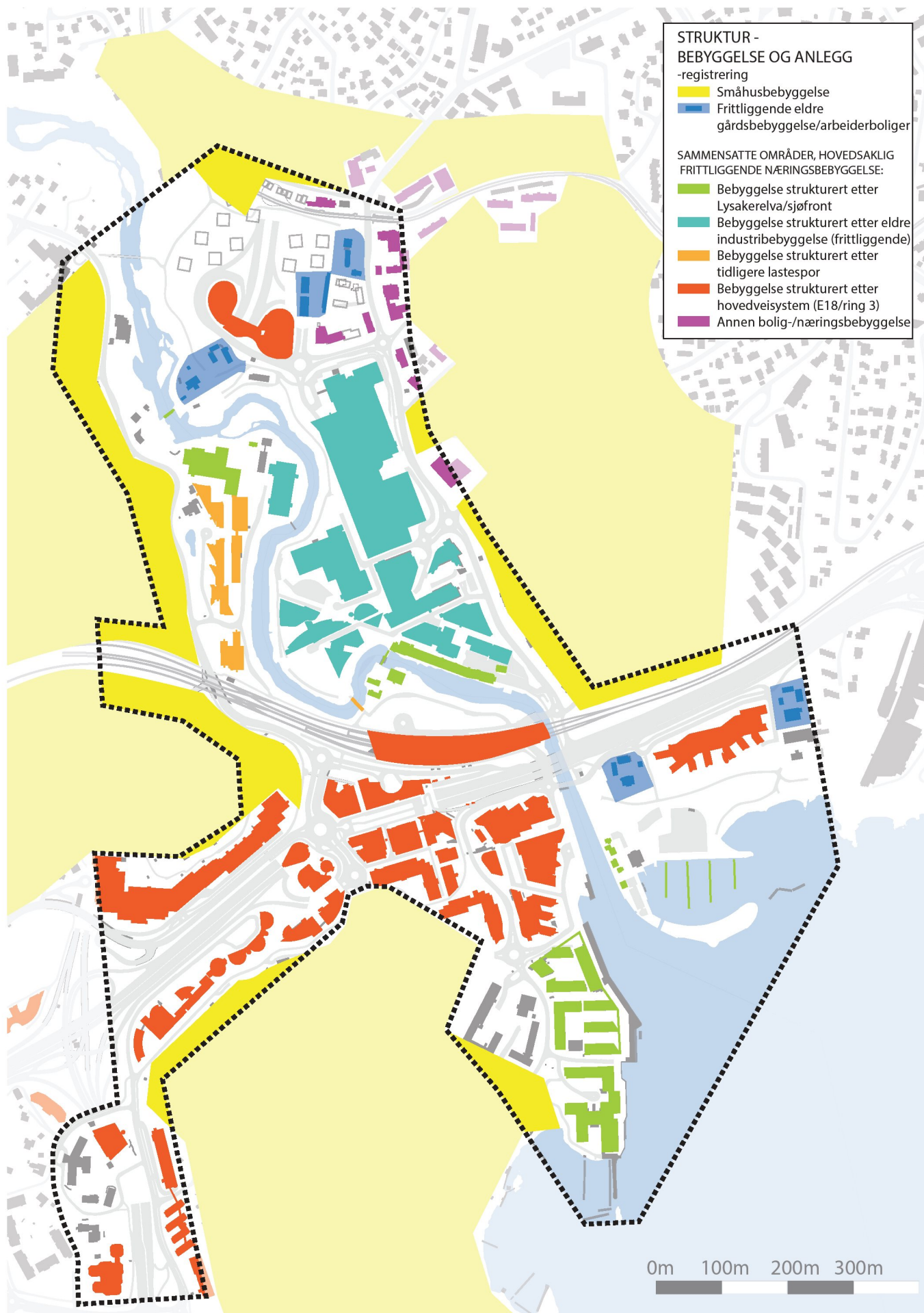
Langs Lilleakerveien er bebyggelsen delvis strukturert langs veien, men har i begrenset grad henvendelse mot denne. Vollsveien har ingen bebyggelse strukturert etter denne, men og danner i dag grense mot småhusbebyggelsen rundt.

Lilleaker er strukturert rundt torg og veikryss i nord

Bebyggelsen rundt torget er organisert med henvendelse mot uterommet. Nord for trikkelinjen er bebyggelsen orientert mot bolig gatene. Stasjonsbygning ligger langs trikkelinjen rettet med inngang mot denne. Øvrig bebyggelse langs linjen er ikke orientert mot trikkelinjen og forstadsbanen er en barriere lokalt.

Lysakerelva er administrativ kommune- og fylkesgrense

Et skille kan avleses i trafikksystemet ved et mer gjennomgripende trafikkdifferensiert system i vest og liten kontakt med bebyggelsen.



4.2 Analyse og vurdering

Trafikkanleggene styrer utforming og strukturering av stedet

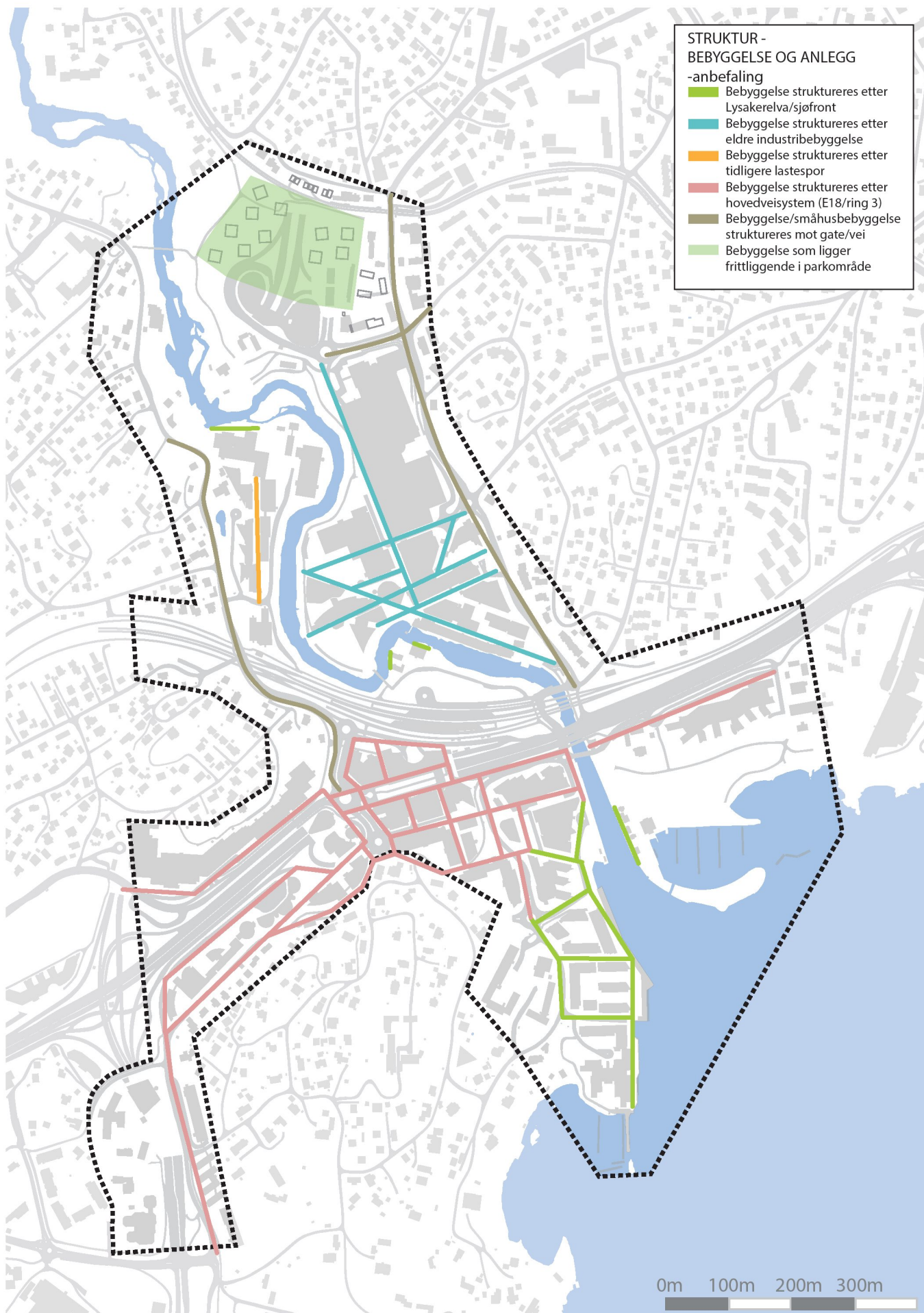
Transportkorridoren E18/jernbanen er visuelt og fysisk store barrierer gjennom området og deler Lysaker i to. Anleggenes viktige trafikale rolle har frembrakt en optimalisert utforming og styrer den tilliggende bebyggelsens strukturering. Ønsket om ytterligere styrking av knutepunktet kan komme i konflikt med sammenvevingen av området på tvers av trafikkanleggene og mot Fornebu. Tilhørende lokalt veisystem bidrar ytterligere til oppsplitting av det sentrale Lysaker og liten romlig sammenheng i bebyggelsen. I nord danner Mustadkrysset og tilhørende adkomstveier hindringer for myke trafikanter og gode krysningspunkter bør utpekes. Planene om overbygging av krysset og etablering av nytt terreng gir muligheter for en bedre sammenbinding her.

Hvorvidt Lilleakerveien og Vollsveien danner grenser mot de tilliggende småhusområdene eller stedvis får bebyggelse på begge sider bør avklares i VPOR.

Ny bebyggelsesstruktur på Mustad og Granfoss bør ses i sammenheng og gis en finmasket bystruktur for gater og (kvartals-)bebyggelse med urbane kvaliteter og nye torg og møteplasser integrert i strukturen.

Bebyggelse langs E18 vest for Lysakerlokket kan bidra til sammenbinding mot Fornebu.





5 Kulturminner

5.1 Dagens situasjon

Kulturminner i Lysaker-området er i hovedsak knyttet til tre ulike historiske kontekster:

1. Lysakerelva som kraftkilde for ulike virksomheter som møller, sagbruk og fra 1700-tallet også andre typer industri

Fra 1800-tallet var det større industrivirksomheter som var i drift inntil 1980-tallet. Et fåtall bygninger og andre kulturminner er bevart, viktigst er damanleggene i elva ved Fåbrufossen og i Møllefossen, samt bebyggelse og bosetting knyttet til industrien, som bebyggelsen på Fåbru (regulert til bevaring) og Schlägergården eller Ørakerbråten samt arbeiderboligene (fredet etter kulturminneloven). Av industri-bebyggelse er Lysaker mølle og Granfos (papirfabrikk) bevart på Bærums-sida av elva, mens det på Oslo-sida er bevart mindre bygninger liggende rett overfor Lysaker mølle. Modernisering av industrien fra 1960-tallet og framover utraderte eldre industriminne inntil industrien forsvant og ble erstattet av bl.a CC Vest.

2. Samferdsel har til alle tider preget området

Navnet Fåbro viser hvor ferdselen gikk før Drammensveien ble anlagt på 1600-tallet, som veiforbindelse fra sølvgruvene på Kongsberg til stattholderen på Akerhus. Vollsveien og Lilleakerveien er gamle veier på hver sin side av elva. I 1872 åpnet Drammensbanen. Steinhvelvsbrua over Lysakerelva som ble bygd i 1915 i forbindelse med ombygging til normalspor, er det eneste eldre element som er bevart (regulert til bevaring). Lilleakerbanen åpnet i 1919. Stasjonsbygningen er bevart (regulert til bevaring).

3. Boligbygging på åsene

Boligbygging på åsene rundt Lysaker hadde baneforbindelsen som forutsetning og kom i gang på 1890-tallet. På Lagåsen slo mange i den såkalte Lysakerkretsen seg til med Fridtjof Nansen i første rekke sammen med en rekke kunstnere. Også på de andre høydene finner man boligbygging fra tidlig 1900-tallet og framover; Malurtåsen og Solli i Bærum, Haråsen i Oslo. På Øraker og Lilleaker var boligbyggingen knyttet til industrimiljøene.



5.2 Analyse og vurdering

Området har kulturminner og -miljøer hvor en stor del av verdiene er fastslått gjennom regulering til bevaring etter plan- og bygningsloven eller fredning etter kulturminneloven. Det er viktig å ta vare på disse da det er få bygg/anlegg fra tidligere epoker.

Dette er elementer og strukturer som erkjennes som ressurser. Utfordringen blir å nyttiggjøre ressursene på en måte som beriker i den videre stedsutvikling. Kulturminnene gir historisk dybde og forankring i en framtidig by som kan komme til å kjennetegnes ved at størstedelen av bygningsmassen er bygget innenfor et relativt lite tidsspenn. Kulturminnene kan være i en annen skala og bidra til opplevelser og en hyggelig atmosfære i tilstøtende rom ved å inspirere til å ta pause for ro og refleksjon.

Både Lilleakerveien, Vollsveien og Fornebuveien langs Lagåsen danner naturlige grenser for byutvikling, ettersom blokkbebyggelse inntil villaområder skaper usikkerhet om byavgrensning. Vollsveien slynger seg gjennom kupert landskap og danner spesielt i de bakkete øvre partiene en naturlig avgrensning for villabebyggelsen med store hus og tomter.

Kontor- og industribebyggelsen som ble reist fra 1960-tallet og framover på de sentrale næringsarealene vurderes ikke som så interessante i kulturminneperspektiv, men erfaringsmessig endres kulturminnevernets fokus over tid.

Langs Lysaker Brygge har spesielt boligbyggene så store arkitektoniske kvaliteter at de bør vurderes i et kulturminneperspektiv. Kontorbygningen «Glass-diamanten» ved Fornebuporten har lenge vært et kjent orienteringspunkt og i norsk flyhistorie har det symbol- status som hovedkontor, men om det har kvaliteter som kulturminne må vurderes.





6 Landskap

6.1 Dagens situasjon

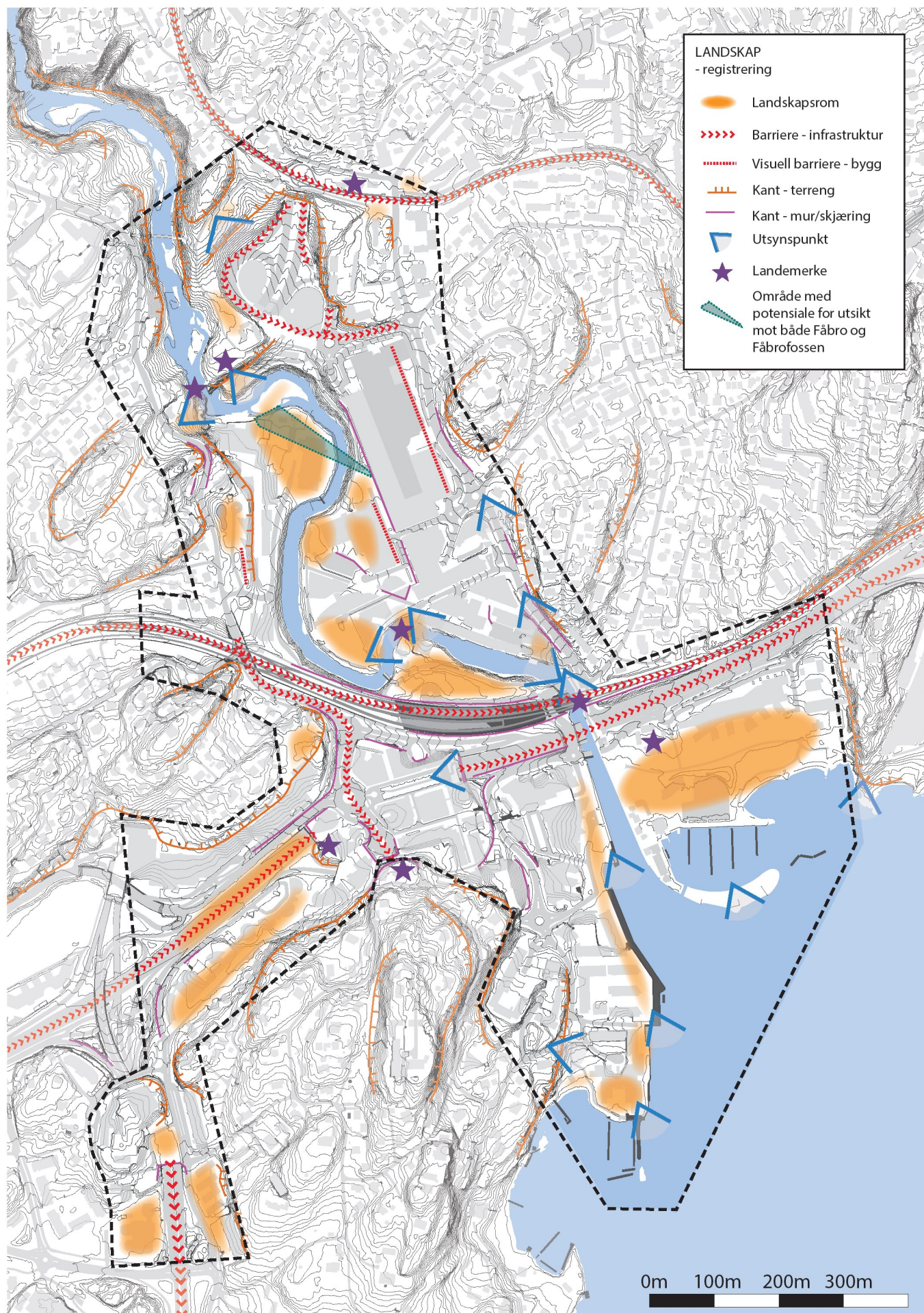
Landskapet i VPOR-området er karakterisert av store høydeforskjeller. Terrenget er stigende fra fjorden i sør, og når sitt høyeste punkt på en kulle i nord 50 m.o.h. Tilbaketrukket fra elven er planområdet kupert og karakterisert av mange små koller.

Områdets mest fremtredende landskapselementet er Lysakerelven. I tillegg til den kulturhistoriske betydningen elven har, gir Fåbrofossen, Møllefossen, kantvegetasjonen og de små øyene karakter og identitet til planområdet. Lysakerelven ligger litt bortgjemt bak store, høye næringsbygg på begge sider av elven sør for Fåbro. Fra Lilleakerveien kan elven kun skimtes nær E18. Fra Vollsveien er Fåbrofossen så vidt synlig. Best utsikt mot fossen har man fra lommen ved innkjørselen til den tidligere disponentboligen i Vollsveien 19. Elvens profil er mest dramatisk lengst nord i planområdet, med forholdsvis bratte skrenter på begge sider. Nærmere utløpet slakes sideterrenget ut til flat dalbunn. Her meanderer elven og danner kroksjøer og karakteristiske små øyer. Utgravingen gir erosjonsutfordringer. Elven er velregulert, men når springflo og flomperioder faller sammen kan vannstanden skape problemer ved utløpet.

Landskapet i VPOR-området er generelt preget av barrierer. Disse er skapt av Lysakerelven, topografi og plasskrevende infrastruktur, som E18 og jernbanen. Murer og trapper preger byggesonen i planområdet. Terrengsprang og korte siktlinjer kombinert med en uklar gatestruktur og store parkeringsflater gjør de sentrale områdene vanskelige å orientere seg i.

Oslofjorden er en sentral del i Lysakerlandskapet. Ved Sollerudstranda finnes brygge langs elvens utløp, gresslette og badestrand. På vestsiden av elven møtes fjord og urban bebyggelse langs Lysaker brygge. Bryggen er noe vindutsatt og østvendt slik at solen forsvinner nokså tidlig på ettermiddagen.

På begge sider av E18 skråner terrenget ned mot næringsbebyggelsen. Mest markant er høydeforskjellene langs Fornebuveien vest for Lysakerlokket. Eksisterende kontorbygg langs E18 følger veiens kurver og fremstår ikke som veldig dominerende høydemessig i forhold til boligbebyggelsen bak. Kontorbyggene bidrar vesentlig til støyskjerming. Nærmere Teleplan flater terrenget noe ut. Teleplan ligger på en høyde, med mur/bygg som skjærer mot E18.



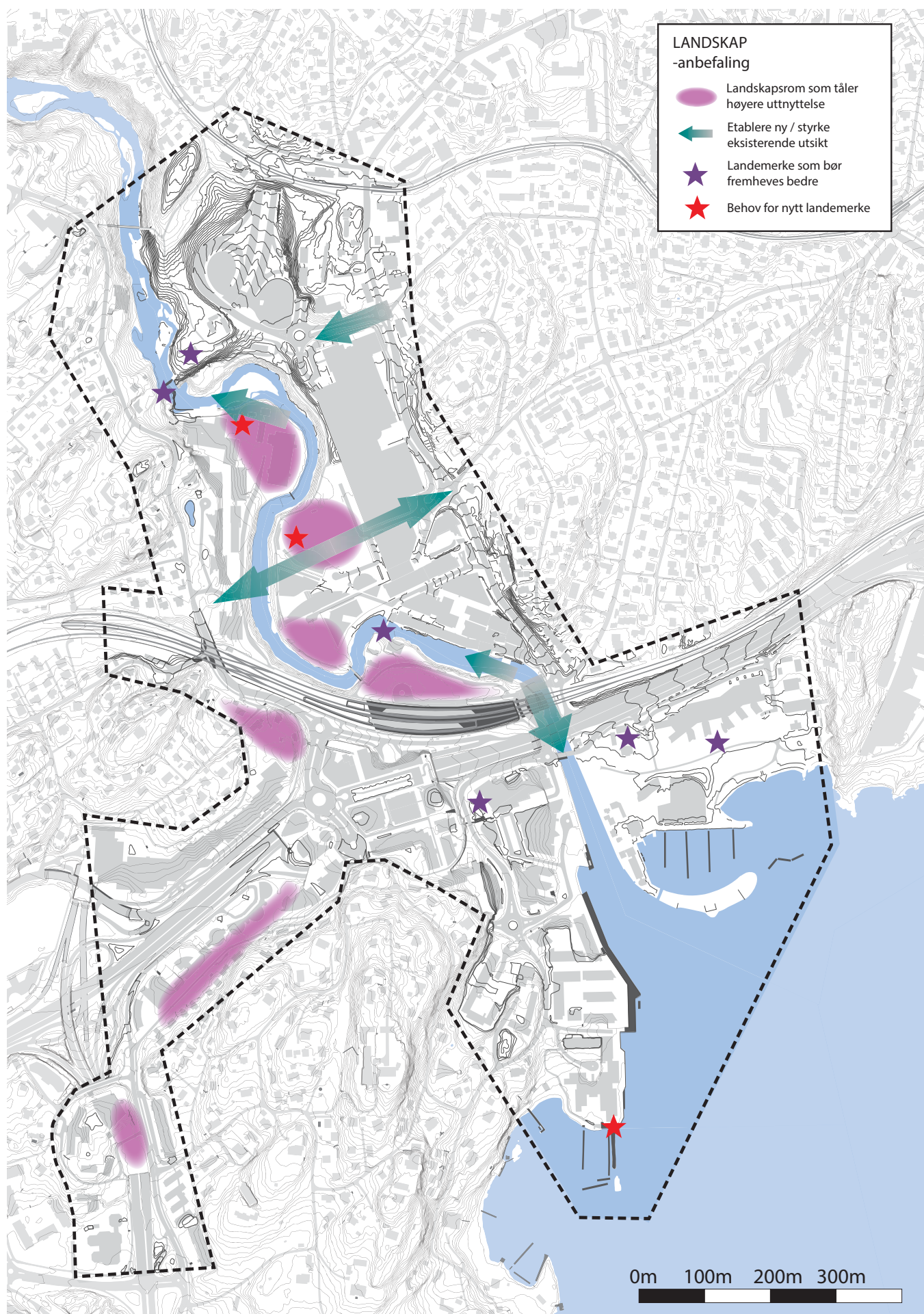
6.2 Analyse og vurdering

I dag vender bygningsmassen ryggen til Lysakerelven, og det er få siktpunkter mot elven. Dette bidrar til å gjøre elvelandskapet lite fremtrende i nærmiljøets bevissthet. Lysakerelven har stort potensiale til å bli viktig for stedstilhørighet og -identitet, og bør fremheves bedre. Møteplasser langs elven bør etableres for gi flere oppholdssteder. Flere gangforbindelser må bygges for å utligne barrieren skapt av Lysakerelven. Disse bør plasseres i tilknytning til planlagte hovedakser og møteplasser med god sikt fra Lilleakerveien og fra Vollsveien.

Terrengeforskjellene i planområdet skaper barrierer, men disse er også med å gi karakter til stedet. Trapper og murer må nødvendigvis være en del av landskapet, men de kan også utnyttes positivt. For eksempel kan de brukes til å skape «brudd» i opplevelsesforløpet gjennom en uventet utsikt, eller ved at noen overraskende elementer kommer til syne. Murer og trapper kan bli arkitektoniske elementer i landskapet.

Nybygg kan legges slik i terrenget at de utnytter høydeforskjellene positivt; jf Vulkan i Oslo. Utbyggingsmuligheter må vurderes innen alle områder som kan være terrengmessig egnet. Å tilrettelegge for en mer urban struktur langs Lilleakerveien nord for Haråsen anbefales, og likeledes kan nedre del av Vollsveien fortettes bymessig. Langs Fornebuveien kan eksisterende tomt med næringsbebyggelse langs E18 utnyttes bedre enn i dag. På sørsiden av Fornebuveien mot Teleplan og på Teleplanområdet er det også rom for bedre og tettere arealutnyttelse.





7 Arealbruk – befolkning, næringsliv og offentlige tjenester

7.1 Dagens situasjon

Boliger og bosatte

Lysakerbyen slik den er avgrenset i VPOR er kjennetegnet av en høy konsentrasjon av arbeidsplasser og få boliger. «Lysaker brygge» er det eneste større boligområdet som i sin helhet ligger innenfor planområdet. Lysakerbyen er imidlertid omkranset av store, sammenhengende boligområder både på Oslosiden og Bærumssiden.

Lysakerbyen/VPOR omfatter et areal på ca. 1000 dekar og har 1028 bosatte (1kv 2015). Befolkningstettheten er ca. 1 person/dekar. Det er 3622 bosatte innenfor 1000m gangavstand fra Lysaker stasjon.

Boligområdet Lysaker brygge har 549 bosatte fordelt på 354 leiligheter. Husstandsstørrelsen er 1,6 mot 2,3 i hele Bærum. Utleieandelen ser ut til å være høy. Aldersfordelingen innenfor Lysaker brygge skiller seg fra gjennomsnittet i Bærum og Ullern bydel ved vesentlig færre barn og unge og vesentlig flere i aldersgruppen 50+. Kun 7 % av bosatte på Lysaker brygge er under 20 år, mot 27 % i hele Bærum. 57 % er i aldersgruppen 50+ mot 35 % i hele Bærum.

Det foreligger både vedtatte planer og planinitiativ for ny boligbygging på flere steder i Lysakerbyen. Det er regulert ca. 300 nye boliger i området mellom Mustads vei og trikkelinja på Lilleaker. Ytterligere boligbygging er under planlegging på Granfoss næringspark og områdene ved «lille CC-vest». Teleplan eiendom planlegger nye boliger i tilknytning til lokket over Snarøyveien og tilstøtende områder i vest.

Næringsliv og arbeidsplasser

Lysakerbyen er sammen med Fornebu et viktig regionalt næringsområde, og er en del av Vestkorridoren som strekker seg fra Skøyen, via Lysaker, Sandvika, Asker og videre til Drammen og Kongsberg. En beregning utført av Lysakerbyen næringsvel og SPOR arkitekter viser i overkant av 20 000 arbeidsplasser innenfor VPOR-området.

Næringsbebyggelsen på Lysaker er lokalisert i et belte langs Lysakerelva og langs E18, med en avstikker langs Snarøyveien retning Fornebu. Langs E18 fortsetter næringsbebyggelsen mer eller mindre sammenhengende til henholdsvis Skøyen og Sandvika. Iht. Lysakerbyen næringsvel/SPOR arkitekter er om lag 90 % av næringsbebyggelsen benyttet til kontorformål.

En GIS-analyse, utført av PBE i 2015, viser arbeidsplasser og deres romlige fordeling i området og ser på konsentrasjoner i sysselsettingen for hele området fra Lysaker til Fornebu under ett. Analysen viste en sterk markering av sysselsettingstetthet i området ved Lysaker stasjon og en del svakere markering av en topp i det sentrale næringsområdet på Fornebu (sysselsettingsdata SSB 2013).

Bransjemessig er næringslivet på Lysaker dominert av kunnskapsbedrifter som finans og forretningstjenester, IKT, oljerelatert virksomhet, forsknings og rådgivningsmiljøer. Bedriftene i området har høy kompetanse i kunnskapsintensive bransjer rettet mot markeder regionalt og nasjonalt. Bedriftene er vesentlig mer spesialisert og rettet mot kunnskapsnæringene enn gjennomsnittet for bedriftene i Oslo og Akershus. Innenfor en radius av 300 meter fra Lysaker stasjon er hele 60 % av arbeidsplassene innenfor kunnskapsbasert tjenesteproduksjon.

Offentlige tjenester

Offentlige tjenester innenfor planområdet er begrenset til 2 barnehager, noen posttjenester samt transporttjenester (tog, buss, trikk og båt). Planområdet berører i alt 5 barneskolekretser. Planlagte nye boliger innenfor VPOR ser primært ut til å sogne til Jar og Lilleaker barneskoler. Planlagt utbygging av nye skoler på Hoff/Skøyen (Oslo) i 2021 og Ballerud (Bærum) i 2024 vil gi økt kapasitet og rom for ny boligbygging også på Lysaker.





7.2 Analyse og vurdering

Boliger

Få boliger sentralt på Lysaker er sannsynligvis en årsak til at deler av VPOR-området har en dårlig utviklet infrastruktur for å betjene boligfunksjonen. Det er få torg og møteplasser, grøntområder, idretts- og aktivitetsarealer, lekeplasser og barnehager. Handels og tjenestetilbudet er konsentrert til CC-vest og Lilleaker, og er i mindre grad til stede i resten av området. Innføring av et betydelig antall boliger i VPOR-området medfører behov for å styrke den boligrelaterte infrastrukturen.

Ved planlegging av boligområder bør disse integreres i en bystruktur som er attraktiv for gående og syklister. Dannelse av enklaver bør unngås, funksjonsblanding og strukturell integrasjon bør tilstrebes. Boligområder bør planlegges med tilhørende sosial infrastruktur som barnehager og aktivitetsarealer/strøkslekeplass for å gjøre området attraktivt for flere aldersgrupper.

Av hensyn til fremtidig behov for næringsarealer bør ny boligbebyggelse primært lokaliseres utenfor de mest sentrale delene av Lysaker (300 meter fra Lysaker stasjon). Områdene nær stasjonen er også utsatt for forurensing og er i mindre grad egnet til boligformål.

Det tett befolkede omlandet til Lysaker gir et stort potensial for å styrke områdets rolle som lokalt senter, møteplass og rekreasjonsområde. Koblingene mellom VPOR-området og de omkringliggende boligområdene er stedvis svake og bør styrkes gjennom planlegging og utbygging.

Næringsliv og arbeidsplasser

Lysaker er et eksempel på samlokalisering av kunnskapsbedrifter som har utviklet seg over tid. Klyngedannelsen henger sammen med tunge strukturer som nærhet til kompetent arbeidskraft, områdets høye utdanningsnivå, tilgangen på attraktive boliger i nærområdet, et velfungerende transportsystem osv. Betydningen av slike strukturer gjør det vanskelig å etablere nye, kompetansetunge næringsområder og øker viktigheten av å videreutvikle de som allerede finnes. Fortsatt tilrettelegging for kunnskapsnæringene i Lysakerbyen er av stor betydning for den regionale utviklingen, og bør prioriteres høyt. Det forventes betydelig vekst innenfor disse næringene i fremtiden. Arealplanleggingen bør ta høyde for denne veksten.

Næringsområdene på Lysaker ligger inneklemt mellom sammenhengende småhusområder og regionale transportkorridorer. Det er knapphet på arealer i området, og de tradisjonelle næringsarealene er under press fra flere hold. Ønsket om et mer bymessig og funksjonsblandet Lysaker, med innføring av boliger og boligrelatert infrastruktur, skaper press på arealer som i dag er benyttet til næringsformål. Det samme gjelder behovet for utvidelse av transportinfrastruktur (utvidelse av jernbanestasjonen med 2 nye spor, ny bussterminal og separat bussvei). Situasjonen medfører behov for nøye prioritering av arealbruken i området. Aktuelle strategier kan være å:

- Prioritere tilrettelegging for næringsvirksomhet og høy utnyttning i de mest sentrale områdene (300 m radius) ved Lysaker stasjon.

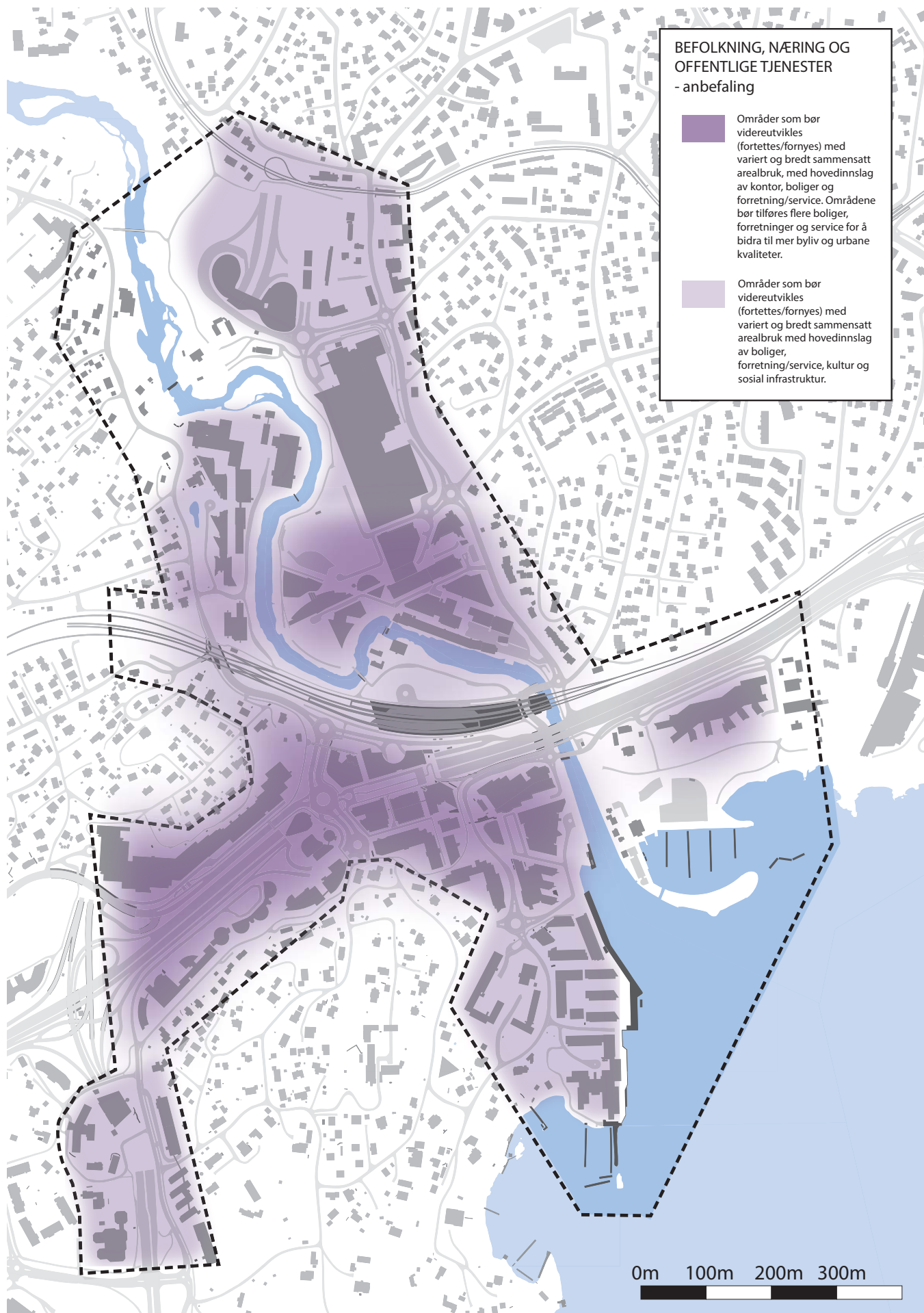
- Tilstrebe integrerte løsninger der ulike funksjoner (næring, transport mv.) løses innenfor samme areal.
- Tilrettelegge for fornying/høyere utnytting av eksisterende næringsbebyggelse langs E18, der det uansett ikke er aktuelt med boligbebyggelse med hensyn til forurensing.

Offentlige tjenester

Lysaker bærer preg av å være utkant i to kommuner, og har få offentlige tjenester. Områdets gode tilgjengelighet med kollektivtransport tilsier at Lysaker kan vurderes som lokaliseringalternativ for besøksintensive offentlige tjenester. Også utdanningsinstitusjoner (videregående og høyere utdanning) som trekker elever fra et større omland kan være aktuelt.

Lysaker vurderes som mindre aktuelt for lokalisering av grunnskole, både av arealknapphetshensyn og at det foreligger andre tomtealternativer. Nye boliger på Lysaker vil primært sogne til Jar og Lilleaker skoler. Sikring av skolevei er nødvendig, spesielt langs Vollsveien.





8 Arealbruk– målpunkt og tilbud

8.1 Dagens situasjon

Byutviklingen på Fornebu, og videre utvikling med blant annet t-bane, gjør stedet til målpunkt med blant annet tilbud som arena for arrangement og handelssenter i tillegg til store rekreative naturområder.

Maritime og urbane Lysaker brygge har flere nye bygg som er tilrettelagt for aktive fasader i første etasje. Noen serveringssteder og butikker er å finne, men området har ikke utnyttet sitt fulle potensial.

På andre siden av elvas utløp er Sollerudstranda, med båtliv og bading, som tilbyr beboere i nærområdene et stort, åpent og attraktivt rekreasjonsområde som trekker folk i ulike aldersgrupper. Her er det også brygger, strand og historisk gårdsanlegg i stille omgivelser tross nærliggende E18, da næringsbebyggelsen skjermer for støy.

Lysaker stasjon som et viktig kollektivknutepunkt har få tilbud, det fremtidige knutepunktet som blir desto større bør ha flere tilbud for de reisende, også for å skape et sted for opphold hele døgnet. Nært, men beliggende på et høyere plan, er Lysaker torg, som ligger på lokk over E18, har allikevel få torgfunksjoner.

Turer langs Lysakerelva, med Granfoss som en stor attraksjon langs turveien, er en kvalitet mange setter pris på. I gamle Granfoss Brug ved Fåbro, er områdets eneste konferansesenter og restaurant i nydelige omgivelser ved elva og fossen.

Handelssenteret CC Vest trekker folk fra et større omland, hovedsakelig reisende med bil. Senteret tilbyr et bredt spekter av handel, servering og tjenester. Etter kontoransatte har gått hjem og senteret stenger etterlates området mørkt og øde tidlig på kvelden.

Lilleaker har lokalrettede tilbud, både offentlig og private, innen ulik type handel, serveringssteder og kultur- og fritidsaktiviteter for både unge og eldre. Ulike aktiviteter, i både offentlig og privat regi, rettet mot beboere i nærområdet, holder åpent fra morgen til kveld og bidrar dermed til et aktivt sted store deler av døgnet. I historisk miljø er det felles anlegg med kafeer og butikker som fungerer som attraktive møteplasser og trekker besøkende fra et større omland.

8.2 Analyse og vurdering

De publikumsrettede funksjonene er lokalisert innenfor fire klynger; Lysaker Brygge, Lysaker Torg (inkludert stasjonen), Lilleaker Torg og området ved CC Vest. Barrierene og oppstykkningen av Lysaker gjør at det er lite sammenheng mellom de ulike klyngene, og det er heller ingen visuell kontakt mellom dem. Tilbudet som finnes på Lysaker er hovedsakelig rettet mot voksne.

I planområdet er det Lilleaker som har flest blandete og har dessuten åpningstider til sen ettermiddag/kveld som skaper besøksformål store deler av døgnet.

Området rundt CC Vest er dominert av kjøpesenteret med et rikt tilbud på publikumsrettede næringer. Flesteparten av disse er lokalisert i senterkroppen, og det ligger relativt få langs fasaden. Kjøpesenteret er åpent til sen ettermiddag/kveld. Dette skaper en jevn strøm av mennesker til senteret etter normal arbeidstid.

Attraktive Lysaker brygge med gode solforhold og nærhet til sjøen har stort potensial for mer publikumsrettede tilbud enn dagens få serveringssteder og butikker. De fleste stenger sen ettermiddag/kveld, dette skaper aktivitet utenom vanlig arbeidstid.

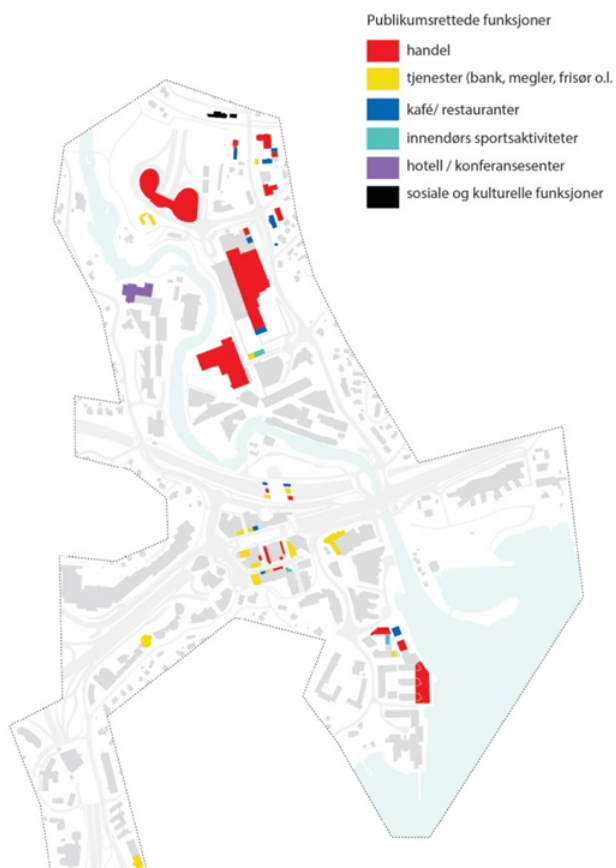
Møteplasser og tilbud langsetter turvei kan anlegges for de mange turgåerne langs Lysakerelva.

Lysaker torg har dårlig kontakt med kollektivknutepunktet, tross nær beliggenhet. Torgets møblering innbyr ikke til opphold og i tillegg til mangelen på publikumsrettede tilbud og at de fleste funksjonene stenger før klokka fem, gjør ikke dette til et torg med byliv. Det bidrar heller til at aktiviteten trekkes ut av området og reduserer formålene for å oppholde seg her. Likevel er det stort potensiale i eksisterende struktur for å tilrettelegge bedre for dette.



AREALBRUK - MÅLPUNKT OG TILBUD

-registreringer



9 Oppsummering stedsanalyse – anbefaling

Torg og møteplasser

- Særegne identiteter i delområder videreutvikles:
 - Lysakerelva, fosser og fjorden.
 - Historisk kulturmiljø ved Lilleaker og flere steder langs Lysakerelva – knytte sammen med forbindelser og attraksjoner.
- Byromsforløp leder fra sentrum til sentrum i de ulike delområdene og tilgodeser myke trafikanter.
- Anlegge idretts- og lekeplasser.
- Nye torg og parker flere steder innenfor planområdet.
- Møteplasser for flere alder- og brukergrupper.
- Styrke forbindelser, blant annet ved nye broer.
- Potensial for nye byrom bør utnyttes.
- Behov for forbedring av byrom med hensyn til blant annet:
 - Sikkerhet
 - Universell utforming
 - Belysning
 - Materialbruk
 - Prioritering av gående, syklende og kollektivreisende
 - Bymessighet

Parker og blågrønnstruktur

- Bevare, helst utvide sonen med kantvegetasjon og naturterreng langs elven.
- Bevare store edelløvtrær og trerekker.
- Flytte eller reetablere slåttemark som grønne tak.
- Forbedre gangforbindelsen langs elven mellom Granfoss og Lysaker stasjon.
- Forlenge kyststien fra Lysaker til Fornebu.
- Etablere oppholds- og aktivitetssoner langs Lysakerelven uten å ødelegge naturverdier.
- Etablere en sentral park, fortrinnsvis i tilknytning til et torg og/eller Lysakerelven.
- Bruke overvann som estetisk element i bylandskapet gjennom etablering av regnbed og fordrøyningskanaler, og som aktivitetsskapende elementer for barn.
- Utarbeide Vann- og avløpsplan.

Trafikk og gatenett

- Mer bymessig gatestruktur.
- God tilrettelegging for mye trafikanter og kollektivtransport.
- Logiske og effektive forbindelser gjennom Lysaker torg og stasjon.
- Parkeringsareal på overflaten må delvis fjernes.
- Robust p-anlegg for syklistene på Lysaker.
- Tilrettelegge for opphold i områder som er stille.

Struktur - bebyggelse og anlegg

- Bebyggelsesstruktur på Mustad og Granfoss ses i sammenheng på tvers av elva og gis en finmasket kvartals- og byromsstruktur, med vekt på urbane kvaliteter og nye torg og møteplasser integrert i strukturen.
- Ny bebyggelse langs Lilleakerveien og Vollsveien plasseres og orienteres med henvendelse og aktive fasader mot gateløpene.
- Sammenbindende bebyggelsesstruktur mellom Lysakerlokket og Fornebu orienteres og aktiviseres mot lokal ferdselsåre.

Kulturminner

- Utvikle byrom i tilknytning til kulturhistoriske miljøer.

Landskap

- Gjøre elven og fjorden mer synlige enn i dag.
- Flere gangbroer over Lysakerelven.
- Flere møteplasser langs Lysakerelven.
- Skape oppholdssoner med siktlinjer mot de identitetsskapende landemerkene Fåbro og Fåbrofossen - helst med sikt mot begge.
- Ta vare på og styrke andre eksisterende verdifulle siktlinjer.
- Skape positive opplevelser med gjennomtenkt plassering av trapper og murer, og kreativ arkitektur.

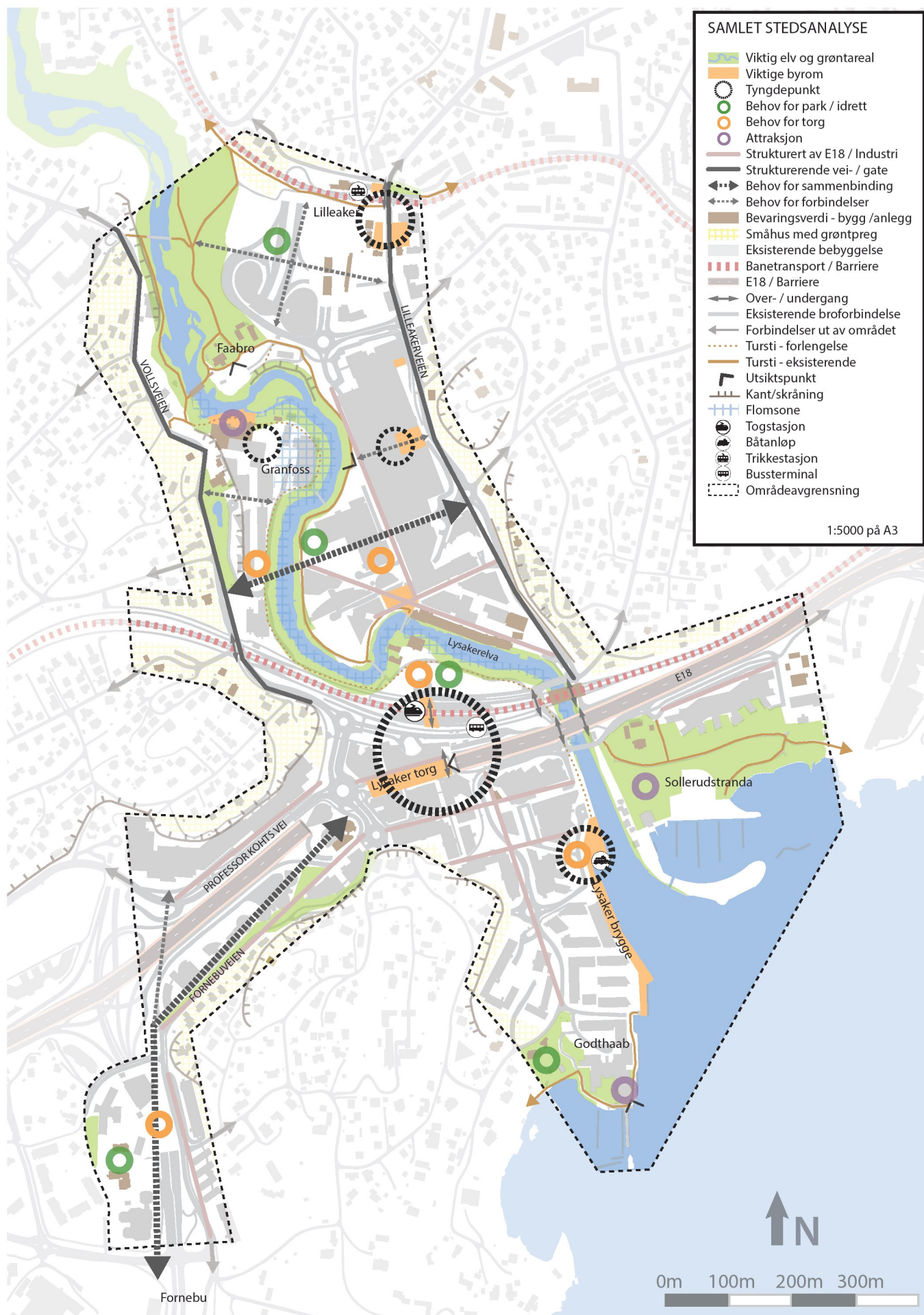
Arealbruk - befolkning, næring og offentlige tjenester

- Lysaker bør tilføres flere boliger, og disse bør integreres i en bystruktur som er attraktiv for gående og syklende. Området må tilføres boligrelatert infrastruktur som torg, parker, lekeplasser, barnehager osv.
- De mest sentrale områdene ved Lysaker stasjon og langs E18 bør forbeholdes næringsbebyggelse. Transportanlegg må utformes med arealeffektive og bymessige løsninger som sikrer høy utnyttning av sentrale tomter.
- Målsetningen om en bymessig utvikling og den gode kollektivtilgjengeligheten tilsier at besøksintensive offentlige tjenester kan lokaliseres på Lysaker. Utdanningsinstitusjoner med et regionalt oppland kan være aktuelt.

Arealbruk - Målpunkt og tilbud

- Tilrettelegge for strøgsgater og aktive fasader der det er eksisterende tilbud og menneskestrømmer.
- Lilleaker har flere tilbud for lokalbefolkningen som skaper et bysentrum, byrom bør utformes med flere møteplassfunksjoner.
- Legge opp til større konsentrasjon av tilbud for å skape byliv.
- Ulike roller og identiteter for målpunkt styrkes for å skape attraktive plasser.

Anbefalingskart



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

