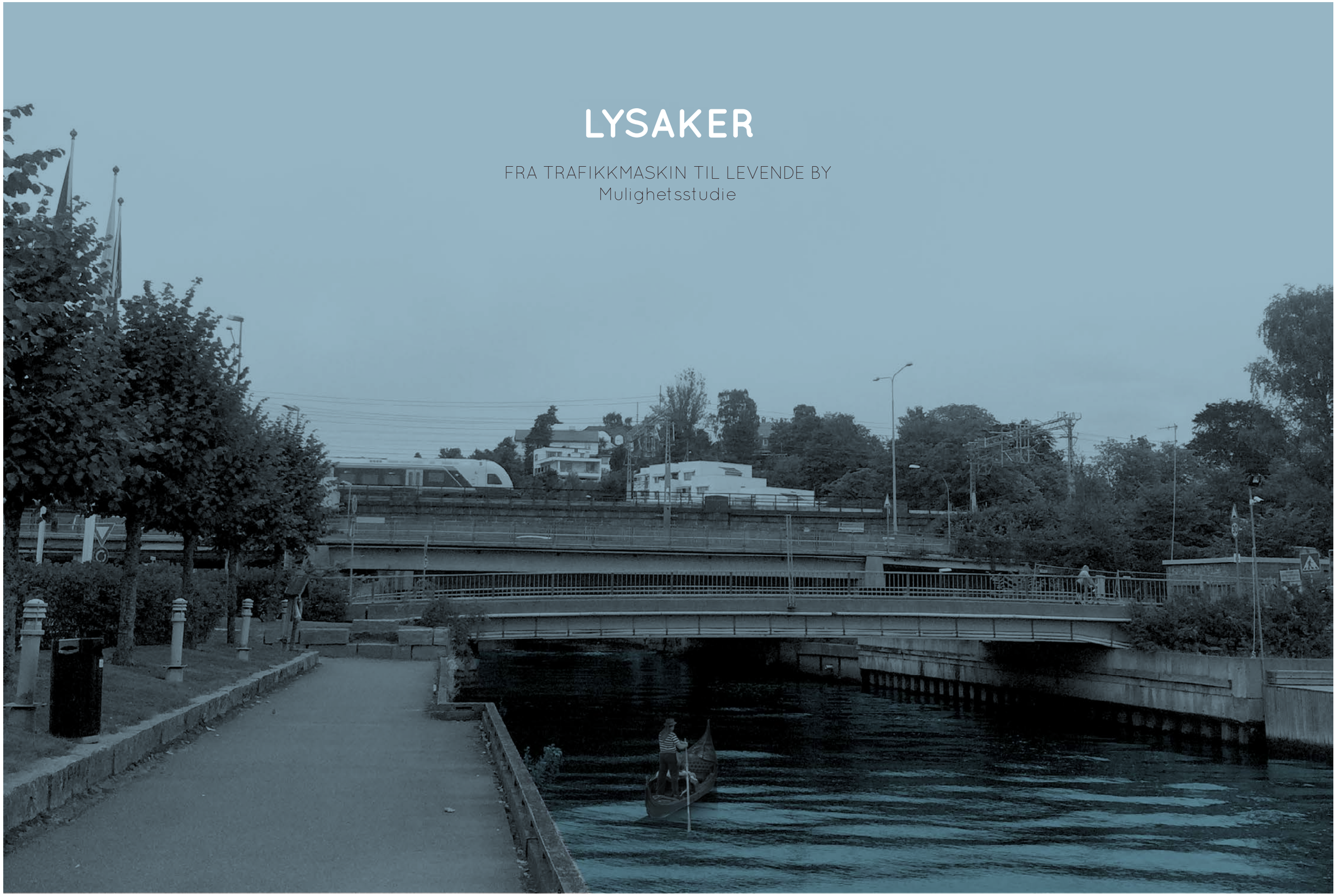
LYSAKER

FRA TRAFIKKMASKIN TIL LEVENDE BY
Mulighetsstudie



Innhold

DEL 1 - INNLEDNING

Om prosjektet
Lysakers - regionalt knutepunkt
Nytt program
Veiledende plan for offentlige rom (VPOR)

DEL 2 - TILNÆRMING OG HOVEDGREP

Urbanisering av Lysaker

Hovedgrep

DEL 3 – LYSAKERBYEN

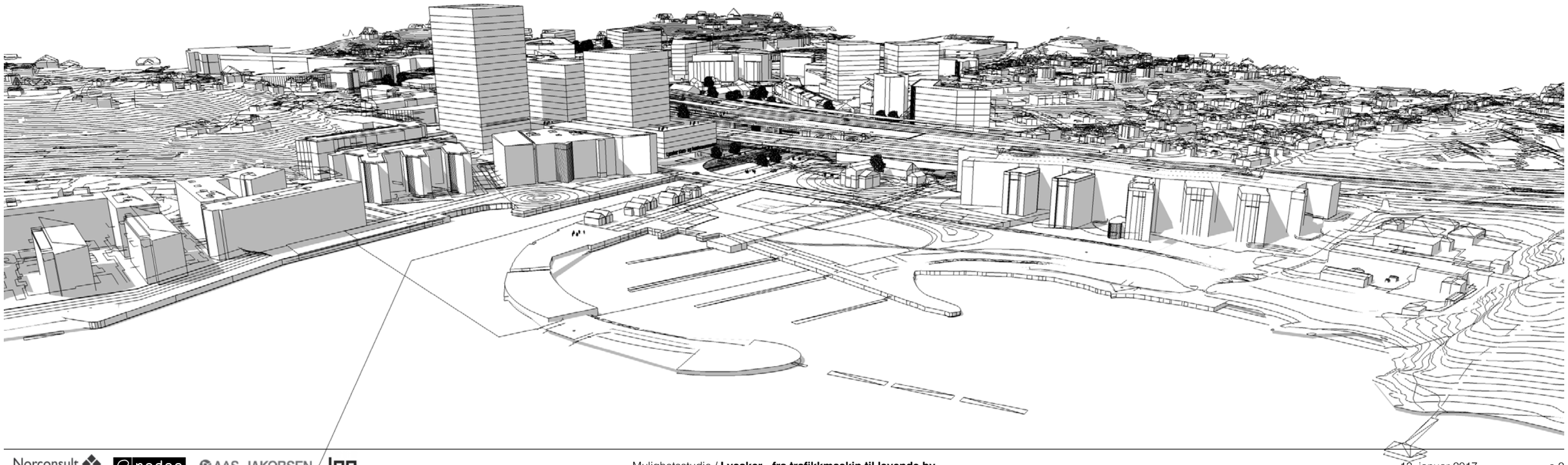
Situasjonskart
Infrastruktur sett ovenifra
Lysaker for de kollektivreisende
Lysaker for gående
Aktive fasader
Lysaker for syklende
Viktige koblinger for sykkelnettverket
Lysaker for kjørende (lokalveisystem)

DEL 4 – DELTEMA

1. Kolektivknutepunktet og Elvetorget
2. Plassering av bussholdeplasser
3. Reguleringsplasser
4. Krysssløsninger Lilleakerveien, Bussterminal og E18
5. E18 og Sollerud gård
6. Strandveien
7. Vollsveien

VEDLEGG:

Vedlegg 1 - Lokalisering av bussterminal - Holdeplasser
Vedlegg 2 - Lokalisering av bussterminal - Reguleringsplasser



Sammendrag

Lysaker skal utvikles til regionalt knutepunkt med etablering av T-bane (Fornebubanen), ny bussterminal og nytt dobbeltspor for jernbane. I den forbindelse har konsulentgruppen sett på hvordan Lysaker kan få en bymessig utvikling som sted, i tillegg til å være et av Norges største knutepunkt. En av hovedoppgavene har vært å finne en god lokalisering for bussterminalen med holdeplasser og reguleringsareal, legge til rette for gående og syklende inn mot knutepunktet og sikre god fremkommelighet for kollektivtransporten.

Oppdragsgivere har vært Bærum kommune, Oslo kommune og Statens vegvesen.

Hovedgrepene i denne mulighetsstudien er:

- Heve E18 fra Lysakerlokket mot Sollerud til ca kote 10, litt under dagens nivå for jernbanen, for å frigjøre areal til funksjoner for ny bussterminal.
- Lage et bygulv som binder sammen Lysaker på tvers av eksisterende barrierer.
- Omstrukturere og forenkle lokalveisystemet til et mer lesbart bygrid med gater i stedet for veier
- Knytte sammen sykkelveinettet.
- Samle kollektivtilbudene, som i dag er spredt utover et stort område.
- Minimere barrieren høydeforskjellene skaper ved at nye bygg tar opp høydeforskjeller.

I tillegg har det blitt redegjort og foreslått løsninger for følgende:

- Hvordan kollektivknutepunktet bør oppleves som en del av Lysaker, blant annet ved å etablere et bydelstorg på nordsiden av jernbanen der det står eldre småhusbebyggelse i dag og ved tilrettelegging av en elvepromenade med nye broer som binder nordsiden av jernbanen bedre sammen med sørsiden og møtet med Oslofjorden.
- Lokalisering av ny bussterminal, der holdeplassene plasseres mellom jernbanen og E18 og utformes som en gateterminal i friluft.
- Lokalisering av reguleringsplasser og vendemuligheter for de bussene som skal snu på Lysaker.
- Alternative krysssløsninger øst for holdeplassene, noe som henger nært sammen med funksjonalitet til bussterminalen, lokalveisystemet og påkobling til E18.
- Lokalveisystemet rundt Sollerud gård
- Transformasjon av Strandveien 6-10 og omlegging av Strandveien.
- Ny utforming av nedre del av Vollsveien til en mer bymessig gate.

Denne mulighetsstudien er et ledd i videre arbeid med planprgram for ny bussterminal (Statens vegvesen) og videre arbeid med VPOR – veiledende plan for offentlige rom – for Lysaker (Oslo- og Bærum kommune). Mulighetsstudien viser en eller flere forslag til løsninger på et overordnet nivå som i det videre arbeidet må analyseres, videreutvikles og konkretiseres.

DEL 1 - INNLEDNING

Lysakerenven 1915. Fra Oslobilder.no - Oslo Museum -Byhistorisk samling

OM PROSJEKTET

Denne rapporten inneholder en mulighetsstudie for en fremtidig bymessig utforming av Lysaker. Mulighetsstudien skal legge grunnlaget for senere regulering av området, med ny bussterminal, hovedsykkelvei og tilhørende gatestruktur og offentlige rom.

Lysaker er i dag preget av store barrierer, høydeforskjeller og tung infrastruktur. I årene som kommer skal kollektivknutepunktet på Lysaker utvides, og store investeringer vil gjøres i området. Oppdragsgiverne for mulighetsstudien, Statens vegvesen, Bærum kommune og Oslo kommune, ønsker i dette oppdraget å se på hvordan et utvidet knutepunkt også kan bidra til en urbanisering av Lysaker og gi området en mer bymessig utforming enn det har i dag. Spesielt ønsker de at tilgjengeligheten til knutepunktet for gående og syklister skal bedres, og at arealer på Lysaker også skal tilrettelegges for opphold samtidig som det opprettholdes god fremføring av buss gjennom terminalen og knutepunktet.

Bakgrunnen for prosjektet er pågående reguleringsplan for E18 fra Lysaker til Ramstadsletta, hvor det har vært jobbet med ny bussterminal for Lysaker siden 2014. Delområde Lysaker og ny bussterminal ble imidlertid tatt ut av planen, da det var behov for ytterligere koordinering mellom kommunene og Statens vegvesen. Det ble derfor opprettet en konsulentgruppe som skulle jobbe videre med bussterminal på Lysaker og utvikling av Lysaker som helhet, med fokus på bymessige løsninger.

Mulighetsstudien har blitt utarbeidet i perioden august-november 2016 av en konsulentgruppe bestående av planleggere tilknyttet Oslo kommunes Fjordbyen Vest prosjekt, ved Norconsult og Rodeo arkitekter, og konsulenter for Statens Vegvesens prosjekt E18 Lysaker- Ramstadsletta, ved Aas Jakobsen og LPO Arkitekter. Konsulentgruppen har hatt bred, tverrfaglig kompetanse innenfor fagene byplan, veg, buss og bane.

En arbeidsgruppe med representanter fra Statens vegvesen, Bærum kommune og Oslo kommune har fulgt konsulentgruppens arbeid nært og det har vært jevnlige presentasjoner for en prosjektgruppe bestående av representanter fra Ruter, Jernbaneverket, AKT og Akershus Fylkeskommune. Arbeidet har også vært forankret i en styringsgruppe bestående av representanter for ledelsen i de tre oppdragsgiverorganisasjonene, Bærum kommune, Oslo kommune, og Statens vegvesen.

NASJONALT
REGIONALT
LOKALT
MINDRE

LYSAKER - REGIONALT KUNTEPUNKT

Lysaker er i dag et viktig kollektivknutepunkt for jernbane, flytog, buss, og båt, og knutepunktet betjener et av regionens viktigste næringsområder med 20 000 arbeidsplasser. I fremtiden planlegges også ny stasjon på T-banen (Fornebubanen), to nye jernbanespor og ny bussterminal på Lysaker, noe som ytterligere vil øke områdets sentralitet og attraktivitet.

I Norge skiller vi mellom nasjonale, regionale, lokale og mindre knutepunkt. Lysaker er definert som et regionalt knutepunkt, hvor man kan reise til de nærmeste fylkene. Det finnes et fåtall nasjonale knutepunkter, og Oslo S er det eneste i hovedstadsområdet. Fra disse kan man reise både lokalt, regionalt og til andre landsdeler i Norge. Noen nasjonale knutepunkter har internasjonale reisemål.

I KVU Oslo-Navet er det definert to regionale knutepunkt i hovedstadsområdet, "Byport Øst" på Bryn og "Byport Vest" på Lysaker. Disse skal være portaler inn til Oslo hvor reisende fra regionen og forstedene møter byens kollektivtilbud. Lysaker er hovedknutepunkt i vest, med omstigning regiontog/lokaltog/S-bane, T-bane (Fornebubanen) og buss. Gode løsninger for omstigning er derfor viktig for Lysaker.

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

Bussveg
Hovedstadsområdet er i stekt vekst og det er besluttet at veksten i persontrafikk skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Det betyr at det må tilrettelegges for effektive kollektivreiser og gode forbindelser for sykkel og gange. For å nå målene om 0-vekst i persontrafikken er man avhengig av et pålitelig og høyfrekvent kollektivtilbud.

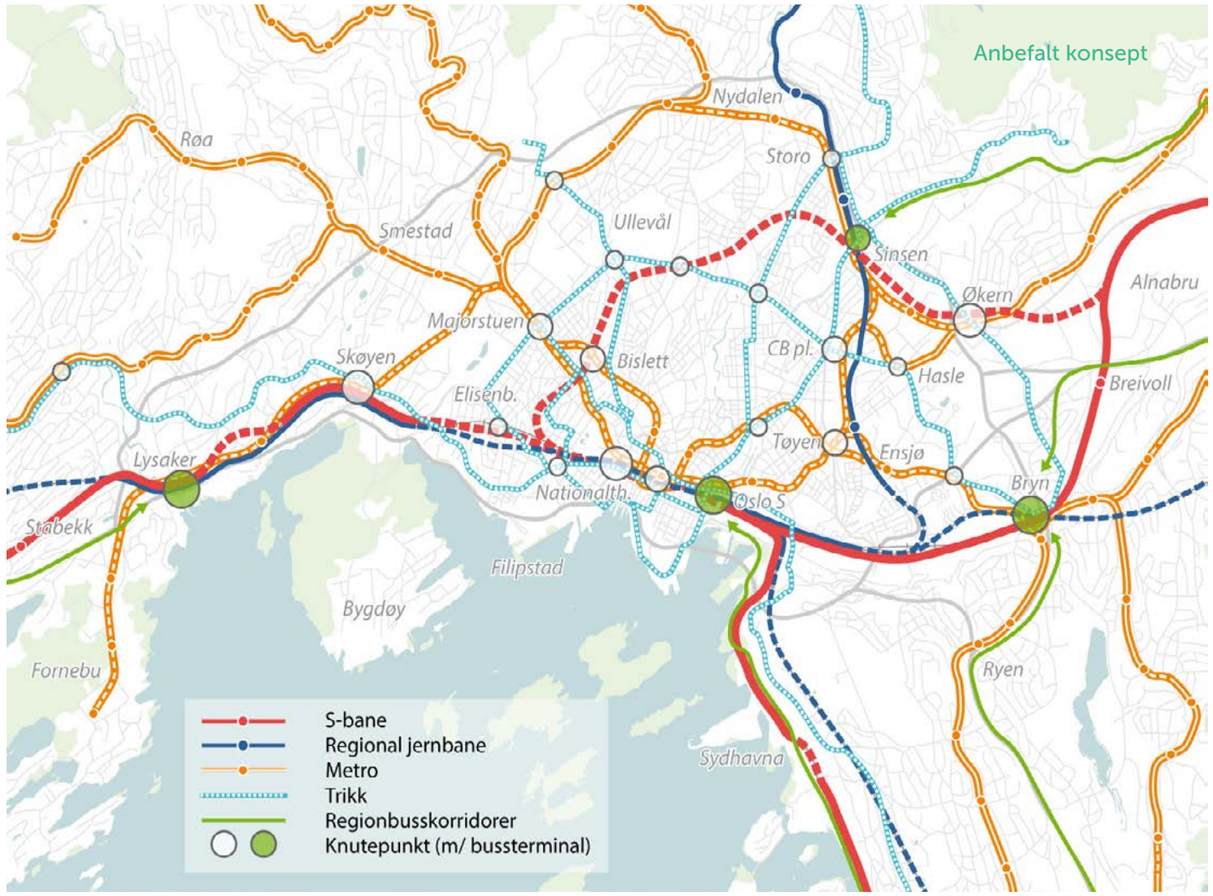
I dag går kollektivtrafikken i Vestkorridoren i stor grad sammen med biltrafikken og møter de samme køene, spesielt i vestgående retning. Dette fører til forsinkelser og et uforutsigbart kollektivtilbud.
For å sikre forutsigbarhet og god framkommelighet for bussen har Statens vegvesen foreslått en separat busstrasè parallelt med E18 mellom Lysaker og Ramstadsletta - til Asker. Bussvegen er foreslått i tunnel mellom Prof.Kohts vei og Vollsveien. Lysaker kollektivknutepunkt vil være den største og viktigste holdeplassen for bussene.

Terminering av busser på Lysaker
KVU Oslo-Navet peker på at Oslo ikke har kapasitet i dagens gatenett til å romme nødvendig vekst i eksisterende busstilbud, og at noen bussruter må avlastes av andre transportmidler. Utbygging av T-bane og jernbane på Lysaker gir grunnlag for at regionbussene i økende grad kan terminere på Lysaker, og passasjerene fortsette reisen inn til Oslo på T-bane og tog. Bussens rolle blir å gi et høyfrekvent tverrgående tilbud lokalt, heller enn direkteruter til Oslo sentrum.

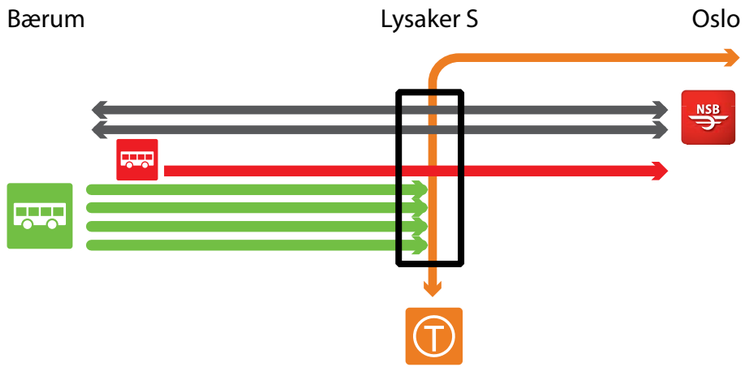
I tillegg gjør det store antall arbeidsplasser på Fornebu at metroen vil ha mest trafikk til Fornebu om morgenen og fra Fornebu om ettermiddagen. Tilbake til Oslo om morgenen vil togene kjøre med ledig kapasitet, noe som vil gjøre det mulig å terminere et betydelig antall busser fra vest på Lysaker og frakte passasjerene videre med metro. Foreslått bussterminal skal legge til rette for dette, hvilket gir økt behov for arealer for bussene til å regulere for å komme i rute (reguleringsplasser) på ny bussterminal på Lysaker.

Føringer for knutepunkt
Et kollektivknutepunkt bør plasseres tett på hovedveinettet, og ved etablering av nye eller oppgradering av eksisterende knutepunkter langs hovedvegsystemet bør lokalveinettet utformes slik at man unngår unødige omveier. Dette er både for å sikre god fremkommelighet for bussen og for å unngå å generere unødig trafikk på lokalsystemet.

Kilder:
KVU Oslo-Navet, 2016
Forslag til områderegulering E18 Lysaker - Ramstadsletta med tverrforbindelse Fornebu – Gjønnes, Statens vegvesen 2016
Kollektivhåndboka, Statens vegvesen 2014



Illustrasjon av fremtidig kollektivsystem for Oslo som foreslått i KVU Oslo-Navet. Byport vest - Lysaker og Byport øst - Bryn vises i grønt. Oslo S blir hovedterminal for trafikken fra sør og det vurderes om Sinsen også skal få en utvidet funksjon, men omfanget er usikkert. Kilde: KVU Oslo-Navet, 2016



NYTT PROGRAM

E18 – busstunnel
Ny løsning for buss i Vestkorridoren er en del av Statens vegvesens arbeid med ny E18 som er under regulering. Reguleringsforslaget inneholder en separat bussvei på strekningen mellom Ramstadsletta og Lysaker, som er tenkt ført i tunnel fra vest ved Tjernsmyr til Vollsveien og ny bussterminal på Lysaker. Inntil ny bussterminal på Lysaker er etablert vil busstunnelen kobles til eksisterende bussholdeplass på Lysaker og kun trafikkeres av vestgående busser. Reguleringsplanen (Lysaker-Ramstadsletta) forventes å bli vedtatt våren 2017, og byggestart er estimert til 2018/2019. Ny E18 (Lysaker-Ramstadsletta) forventes å stå ferdig i 2023/2024.

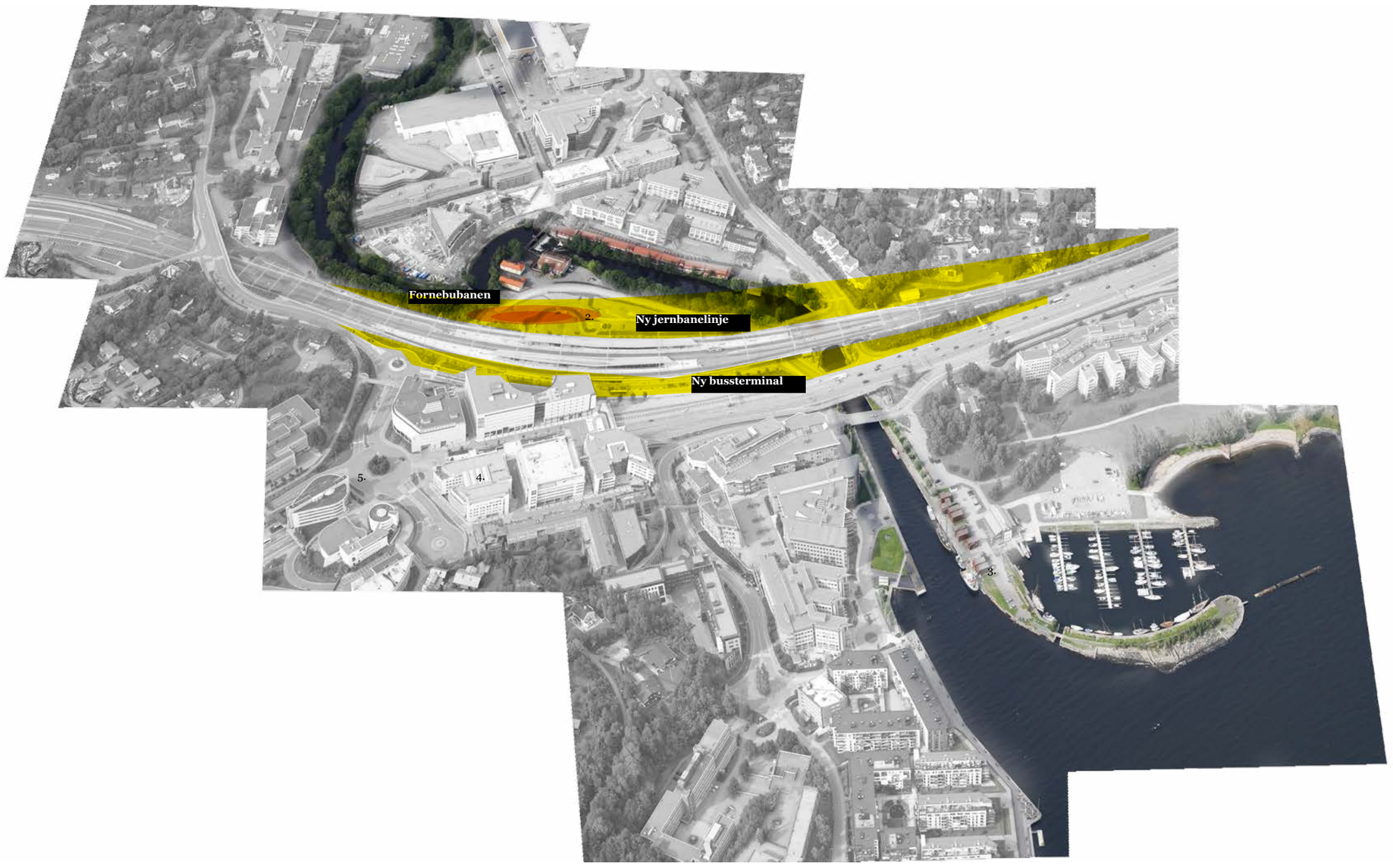
Ny bussterminal
Som et ledd i en langsiktig plan for Oslos kollektivsystem, skal Lysaker få en utvidet funksjon som viktigste regionalt knutepunkt i vest, med omstigning mellom buss, jernbane, T-bane og båt. Etablering av ny bus terminal på Lysaker er et ledd i denne strategien, og vil bli behandlet i en egen reguleringsplan. Denne rapporten skal danne grunnlaget for det videre arbeidet med denne.

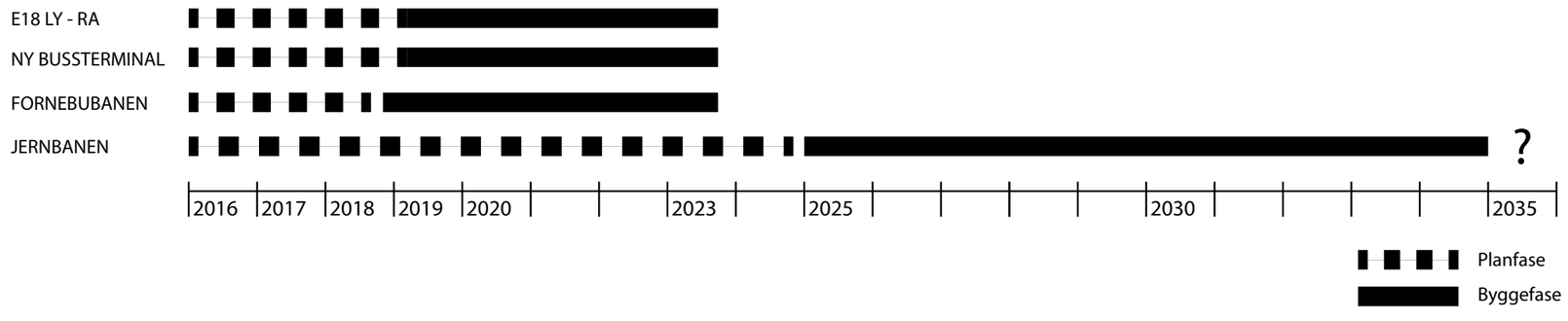
Statens veivesen har siden 2013 (KDP) sett på lokalisering av Bussterminalen som en lineær struktur me lom dagens jernbane og E18. Bussterminalens funksjoner er delt mellom holdeplasser for av- og påstigning, og reguleringsplasser, dvs kort tids ventеplasser for busser før de skal ut på ny rute.

Holdeplassene ble tidlig ønsket lokalisert mellom dagens jernbane og E18, som en lineær gateterminal. Utover i perioden ble det sett på plassering av regulerings- og vendeareal under en hevet E18. Løsningen er arealeffektiv og gir større handlingsrom for utvikling av de øvrige områdene på Lysaker til andre funksjoner. Den muliggjør også nye forbindelser på bakkeplan på tvers av dagens E18.

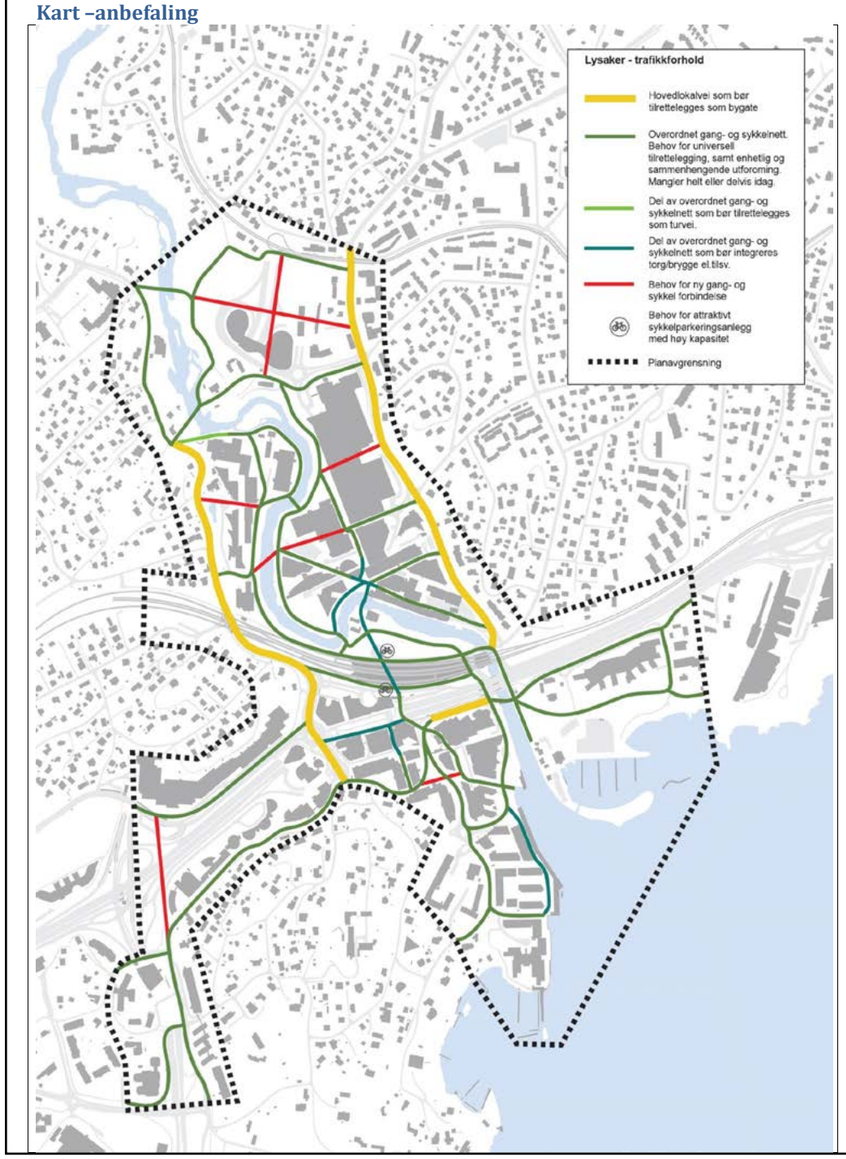
T-bane (Fornebubanen)
Fornebubanen er en utvidelse av T-banetilbudet, som knytter Fornebu, Lysaker og Skøyen til Oslos T-banenett. Reguleringsplan er utarbeidet og prosjektet har plan om å ferdigstilles i 2023-24. I reguleringsplan for delområde Lysaker stasjon, som Bærum kommune vedtok i april 2016, vises ny metrostasjon under bakken, samt et stasjonstorg med 3 oppganger, torg- og grøntarealer og taxi/kiss'n ride på nordsiden av eksisterende jernbanespor. I reguleringsvedtaket heter det at man i videre planlegging av knutepunktet skal legge vekt på arealeffektive samferdselsløsninger og tilrettelegging for byutvikling. Reguleringsplanen videre inn i Oslo forventes å bli vedtatt i 2017 og forventet byggestart på deler av banen er i 2018.

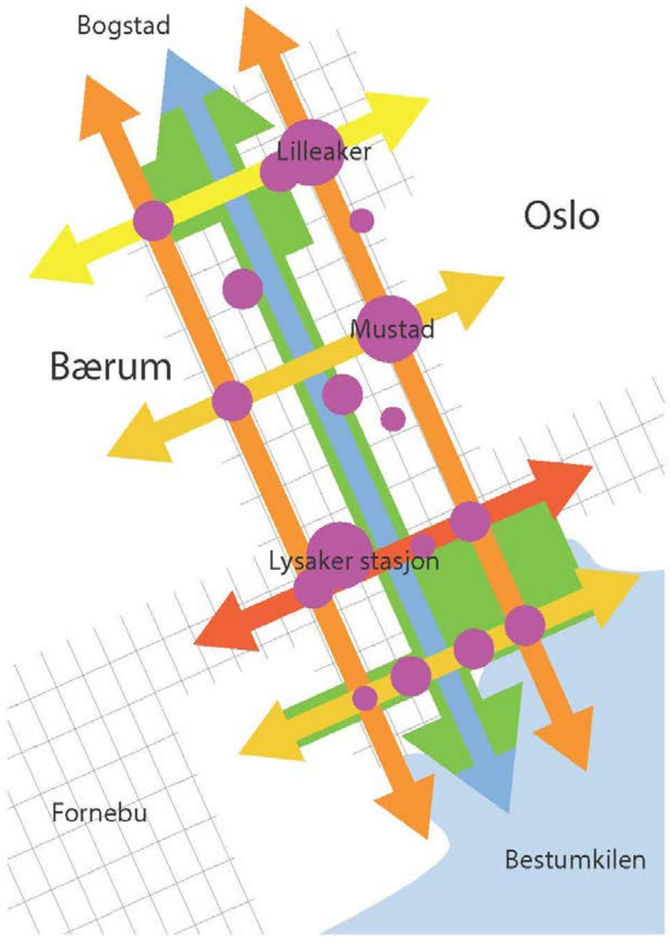
Jernbanen
KVU Oslo-navet anbefaler etablering av et nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Lysaker, samt utvidelse av Lysaker stasjon fra 4 til 6 spor. Jernbaneverket utreder nå en sporutvidelse nord for dagens stasjon, som vil beslaglegge en betydelig del av denne tomten, både til permanent infrastruktur og i en anleggsfase. Utredningen er på overordnet nivå, med forventet ferdigstillelse i løpet av 2016. Videre fremdrift for prosjektet er foreløpig uavklart.





Kart –anbefaling





VPOR Lysakerbyen

Fra trafikkmaskin til levende by

urban

- bymessig gate- og byromsstruktur; fra veier til gater
- sammenbindende og finmasket byvev
- fortettet og opplevelsesrik
- «24-timers byen» med blandede funksjoner; kontor, handel, service, boliger, offentlige funksjoner, kultur..
- sentrumsstreng – forbindelse med publikumsrettet bruk
- åpne/aktive fasader med innganger og henvendelse mot gater/byrom
- natur og parker i det urbane, elve- og strandpromenade

portal

- portalen til Oslo og bindeledd mellom Fjordbyen og Fornebu
- regionalt knutepunkt

for alle

- allsidig og variert tilrettelegging av byrom; møteplasser, bydelsparker og nabolagsarenaer
- tilgjengelig og fotgjengervennlig, med broer og trapper som identitetsbærende element
- attraksjoner for både beboere og besøkende

Utarbeidet av Bærum og Oslo kommune 2015/2016

ANALYSEARBEIDET I VPOR

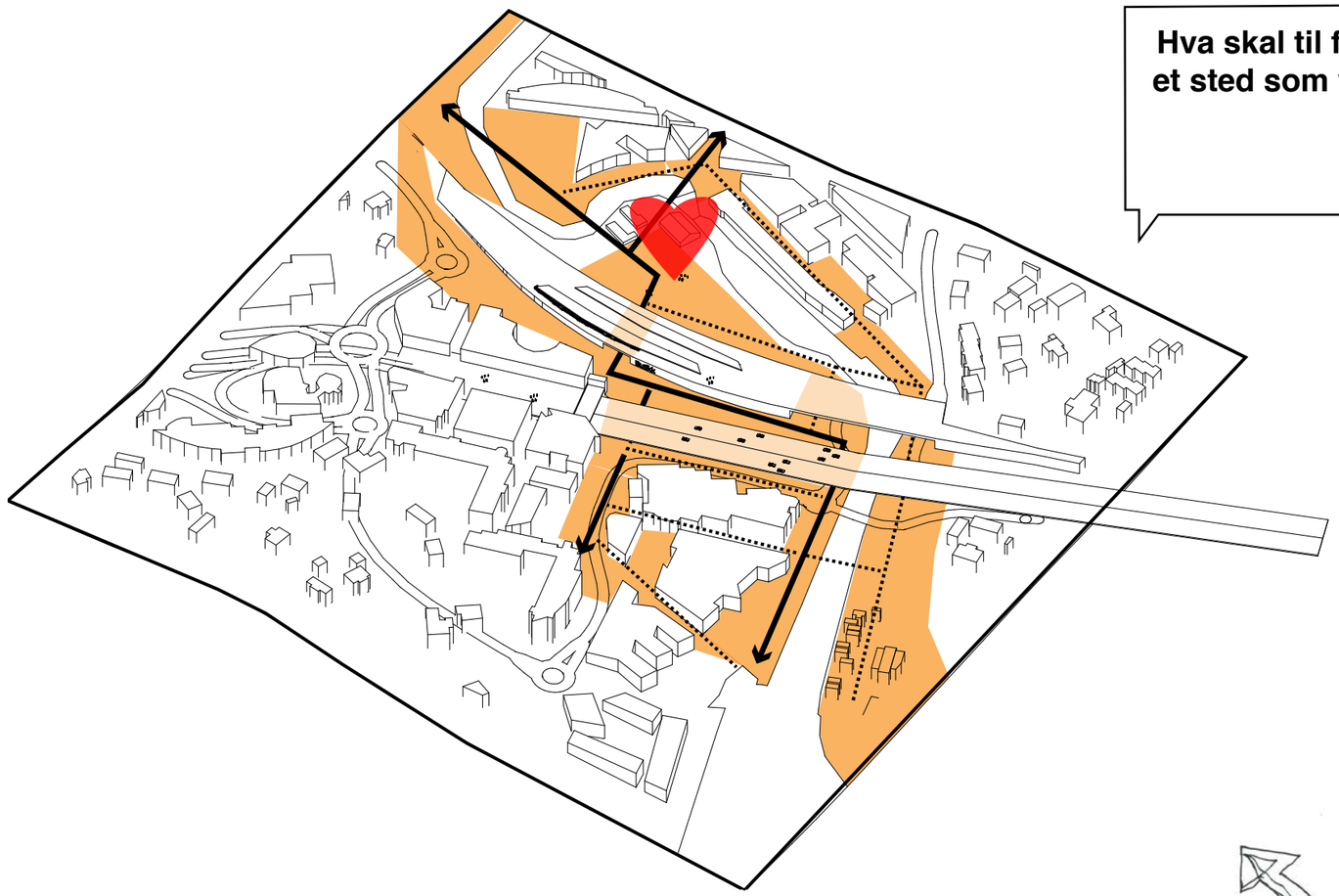
Bærum kommune og Plan og bygningsetaten i Oslo kommune (PBE) har definert Lysaker som et fremtidig byutviklingsområde.

Kommunene har påtatt seg ansvaret for i fellesskap å utarbeide en overordnet plan for offentlige rom for Lysakerbyen, kalt VPOR (veiledende plan for offentlige rom). VPOR for Lysaker skal være en overordnet VPOR og er ikke en juridisk bindende plan etter plan- og bygningsloven. Det legges vekt på å belyse og ivareta myke trafikanters interesser slik at disse kan være premissgivende for det videre planarbeid i området. Prinsippene for de offentlige rommene skal ses i sammenheng med fremtidig arealutvikling for området.

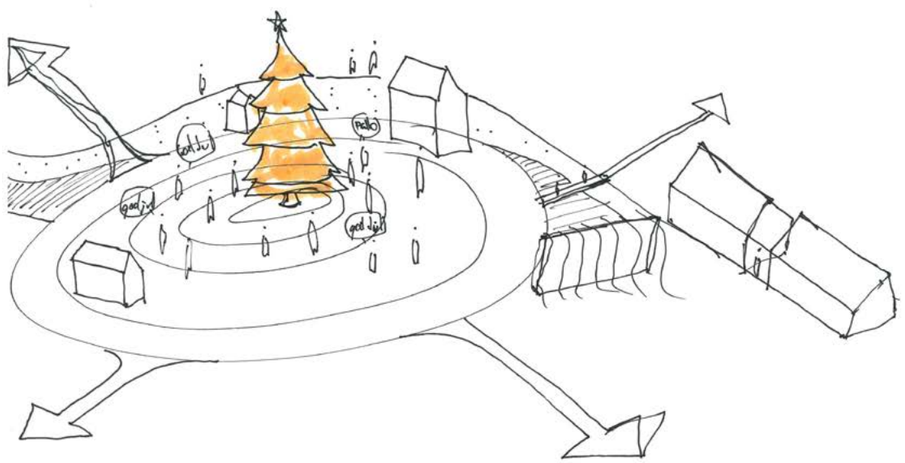
Planen skal gjelde for arealer både i Bærum kommune og Oslo kommune, bydel Ullern. Planarbeidet skjer i tett samarbeid mellom Bærum og Oslo kommune. Hensikten med VPOR er at planmyndighetene i Bærum og Oslo i størst mulig grad får et grunnlag for å lage et godt sted og samtidig samordner sine interesser slik at man kan ha en felles oppfatning overfor sektorinteresser som Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter, samt private utbyggere og lokale organisasjoner.

Denne mulighetsstudien bygger videre på analysen og de overordnede grepene som legges til grunn i arbeidet med VPOR for Lysaker.

DEL 2 - TILNÆRMING OG HOVEDGREP



Hva skal til for at Lysaker ikke bare blir et viktig knutepunkt, men også et sted som viser sin egen historie og identitet - et sted der de som bor og jobber der føler eierskap til?



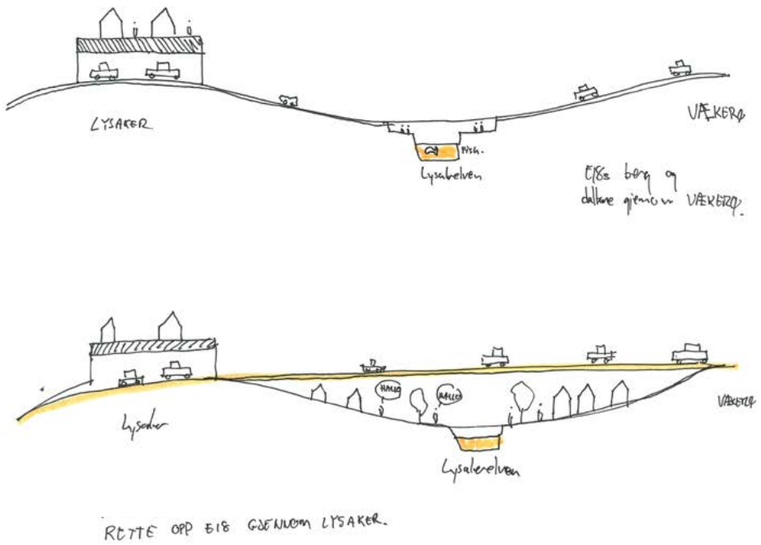
URBANISERING AV LYSAKER

Utviklingen av Lysaker er nært knyttet til nye tiltak innen transport og infrastruktur. Samtidig, når vi ser på pågående planarbeid nord for stasjonsområdet, skjer det en endring der store deler av Lysaker i fremtiden antagelig vil gå fra rene kontorområder og handel til en blandet by med større integrasjon av boliger.

Den samme stedsutviklingen har skjedd og skjer i dag på Skøyen like ved. I de senere år har Skøyen fått boliger i kjerneområdet, noe som har bidratt til at flere tilbud har åpnet og benyttes av lokalbefolkningen rundt. Skøyen har mye å gå på med tanke på å bli et hyggelig nærsentrum som lokalbefolkningen føler eierskap til, men det er i mindre grad i dag et området som ligger dødt på ettermiddagene og i helgene.

Det er derfor viktig at alle tiltak på Lysaker, enten det gjelder vei, bane eller regulering av nye områder for utbygging, sees i lys av at Lysaker skal bli et nabolag. Både et nabolag i seg selv, med et spekter av tilbud rundt seg, der det blir naturlig å gå og sykle i stedet for å bruke bilen, men også et samlende sted for boligområdene rundt. Et sted der det er naturlig å møtes for en kaffe på dagtid, en øl på kvelden eller på søndagstur med unga langs elvekanten. Et sted der julegrana tennes i desember.

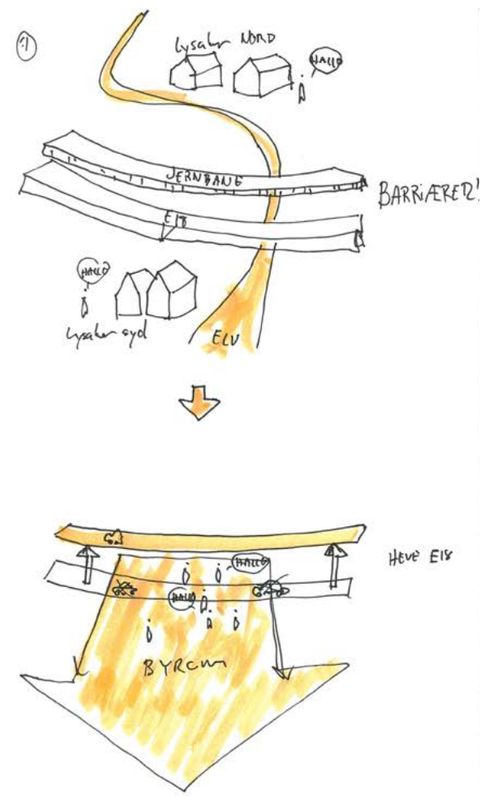
HOVEDGREP



Heve E18

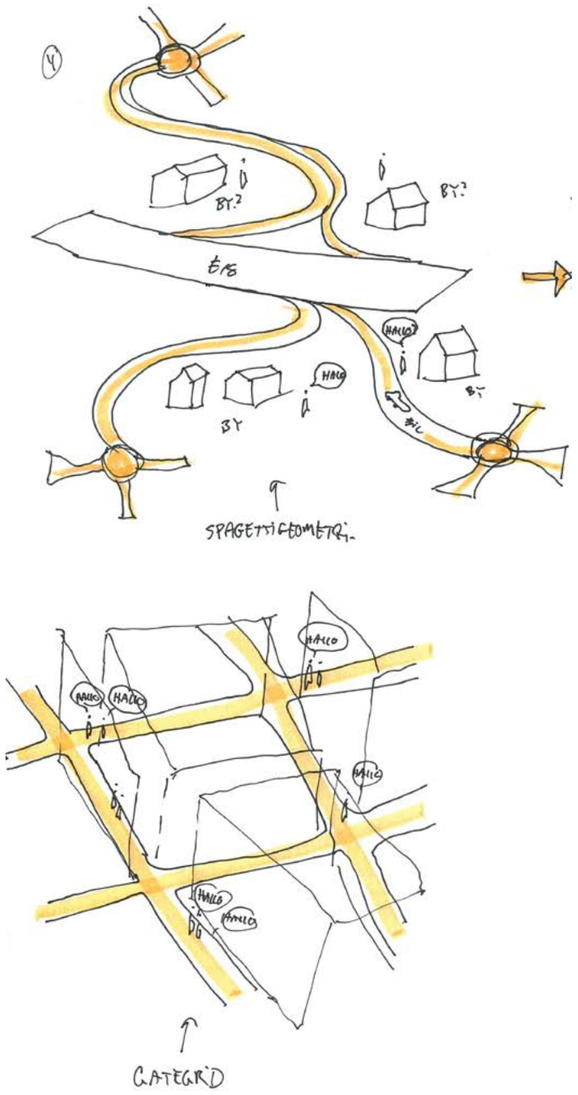
I dag skråner E18 fra utløpet under Lysakerlokket ned mot elven, før den igjen stiger mot øst. Altså som en bue med bunn over elva. E18 ble først foreslått hevet for å åpne Lilleakerveien og gangstrøket langs elva fram til Sollerud. Forslag til ytterligere heving opp til jernbanenivå, kom som følge av det planlagte kollektivknutepunktets arealbehov. Dette muliggjør at enkelte funksjoner kan legges under veien.

Hevet E18 kan enten formes som dekke på søyler eller som lengre spennkonstruksjoner.



Lage et bygulv

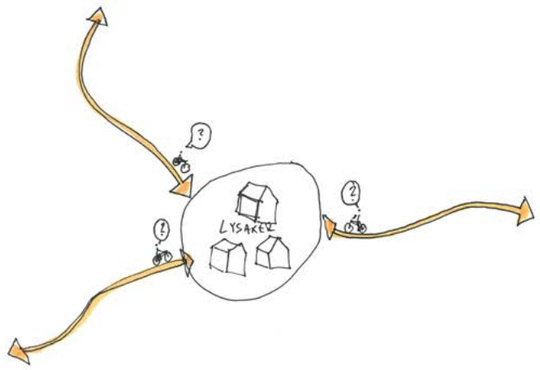
Hevingen av E18 fjerner en barriere mellom nord og sør på Lysaker, og muliggjør et sammenhengende bygulv fra stasjonsområdet til Lysaker brygge.

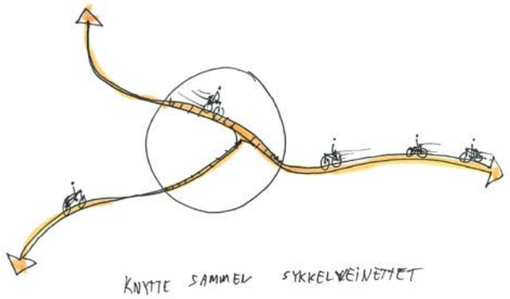


Fra spagetti til bygrid

På Lysaker danner koblingene mellom lokalveiene og E18 et komplekst kjøremønster. Veiene bærer preg av å ha blitt utformet på bilens premisser, og gir en lite trivelig opplevelse av Lysaker for gående og syklende.

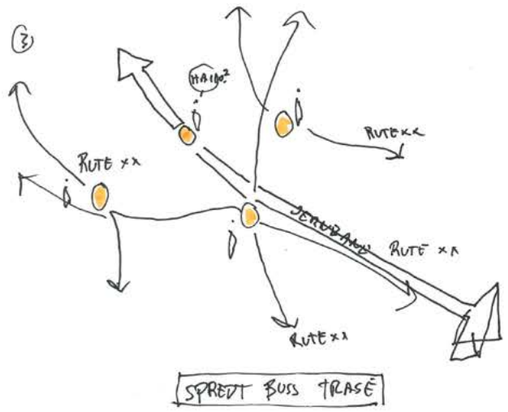
Mulighetsstudiet omorganiserer dette lokalveisystemet, fjerner rundkjøringer og unødvendige kjøremønstre, samtidig som det opprettes nye forbindelser mellom de ulike områdene. Veier blir til gater med fokus på fortau og aktive fasader, som gir en mer urban og levende opplevelse av området.

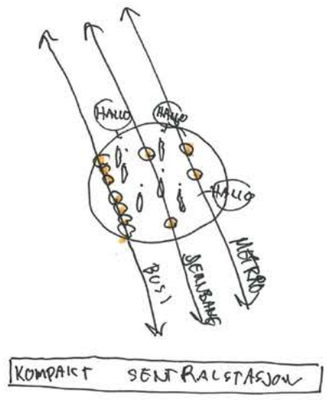




Knytte sammen sykkelveinett

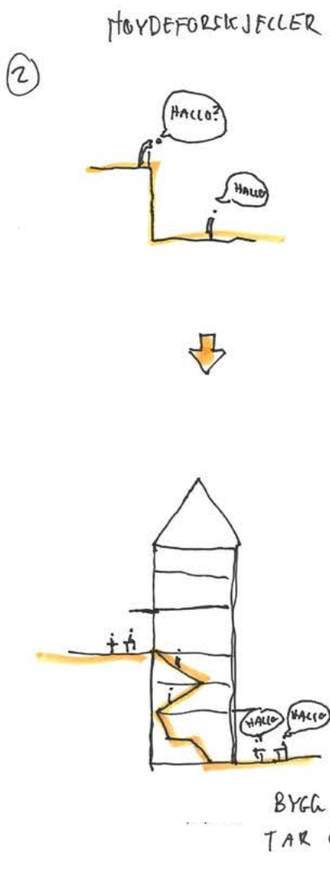
I dag går ekspressveien mellom Bærum og Oslo gjennom Lysaker. Det skal den fremdeles gjøre. Samtidig skal lokalsykkelnettet fra alle kanter knyttes til stedet Lysaker, de sentrale kollektivtilbudene, ekspressveien og lokalveiene seg i mellom, på tvers av Lysaker.





Samle kollektivpunkter i en sentralstasjon

For at det skal være attraktivt å reise kollektivt må bytter mellom transportsystemene være effektive. Ved å samle alle transportfunksjoner innenfor ett område, både inn og ut av Oslo, får de reisende korte avstander mellom tilbudene.



Ta opp høydeforskjeller

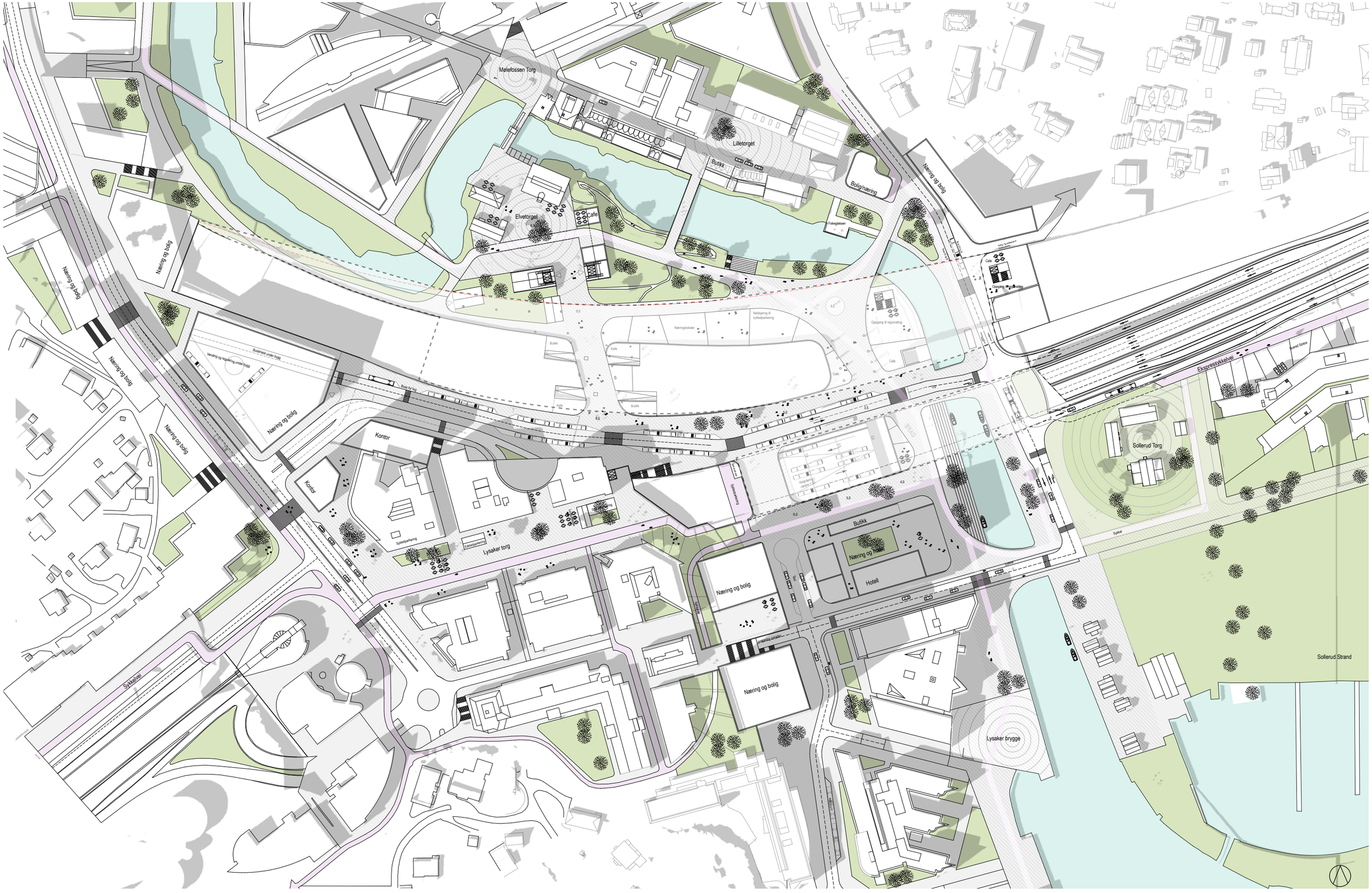
Lysaker preges i dag av store høydeforskjeller som gjør det vanskelig å bevege seg mellom ulike deler av byen. Ved å legge om deler av lokalveisystemet kan man frigjøre byggetomter som kan være med på å ta opp høydeforskjellene og knytte sammen Lysaker.

Illustrasjonen viser en prinsipiell løsning for hvordan Lysaker kan bli. Mange forhold er fortsatt uavklart og dette må ikke regnes som en bindende illustrasjon. Spesielt er utforming og konstruksjonsmetode for ny E18-bro ikke vurdert i mulighetsstudien, og vi vet at det vil bli endringer her i forhold til hva som er vist i illustrasjonen. For eksempel vil broen sannsynligvis kreve søyler, som gir en annen romlig opplevelse. Materialbruk er heller ikke besluttet. Likevel gir illustrasjonene et bilde av hvilke muligheter som finnes for Lysaker.

Illustrasjonen viser en prinsipiell løsning for hvordan Lysaker kan bli. Mange forhold er fortsatt uavklart og dette må ikke regnes som en bindende illustrasjon. Spesielt er utforming og konstruksjonsmetode for ny E18-bro ikke vurdert i mulighetsstudien, og vi vet at det vil bli endringer her i forhold til hva som er vist i illustrasjonen. For eksempel vil broen sannsynligvis kreve søyler, som gir en annen romlig opplevelse. Materialbruk er heller ikke besluttet. Likevel gir illustrasjonene et bilde av hvilke muligheter som finnes for Lysaker.

DEL 3 - LYSAKERBYEN

CAFE
BUTIKK


Mølefossen Torg
Lilletorget
Butikk
Bolig/næring
Næring og bolig
Elvetorget
Cafe
Fiskegatesen
Næring og bolig
Næring og bolig
Næring og bolig
Næring og bolig
Næring og bolig
Næringslokaler
Nedgjenging til sykkelparkering
Kafe
Butikk
Cafe
Oppgang til regionaltog
Cafe
Oppgang til regionaltog
Bussrute under trybb
Vending og regulering under trybb
Buss for tog
Kontor
Kontor
Sykkelparkering
Sykkelparkering
Lysaker torg
Sykkelveien
Næring og bolig
Næring og bolig
Hotell
Butikk
Næring og bolig
Lysaker brygge
Sollerud Torg
Sollerud Strand
Ekspressykkelvei
Sykkel
Sykkel
Cafe
Oppgang til regionaltog
Sykkel
Sykkel
Sykkel

Figur 1. Lysaker fra Sollerud Gård. Hevet E18. Strandveien flyttet ut mot fjorden.

Figur 2. Under E18. Bygulv på kote 3.

Figur 3. Under hevet E18. Holdeplasser for busser til høyre. Lysaker brygge mot venstre.

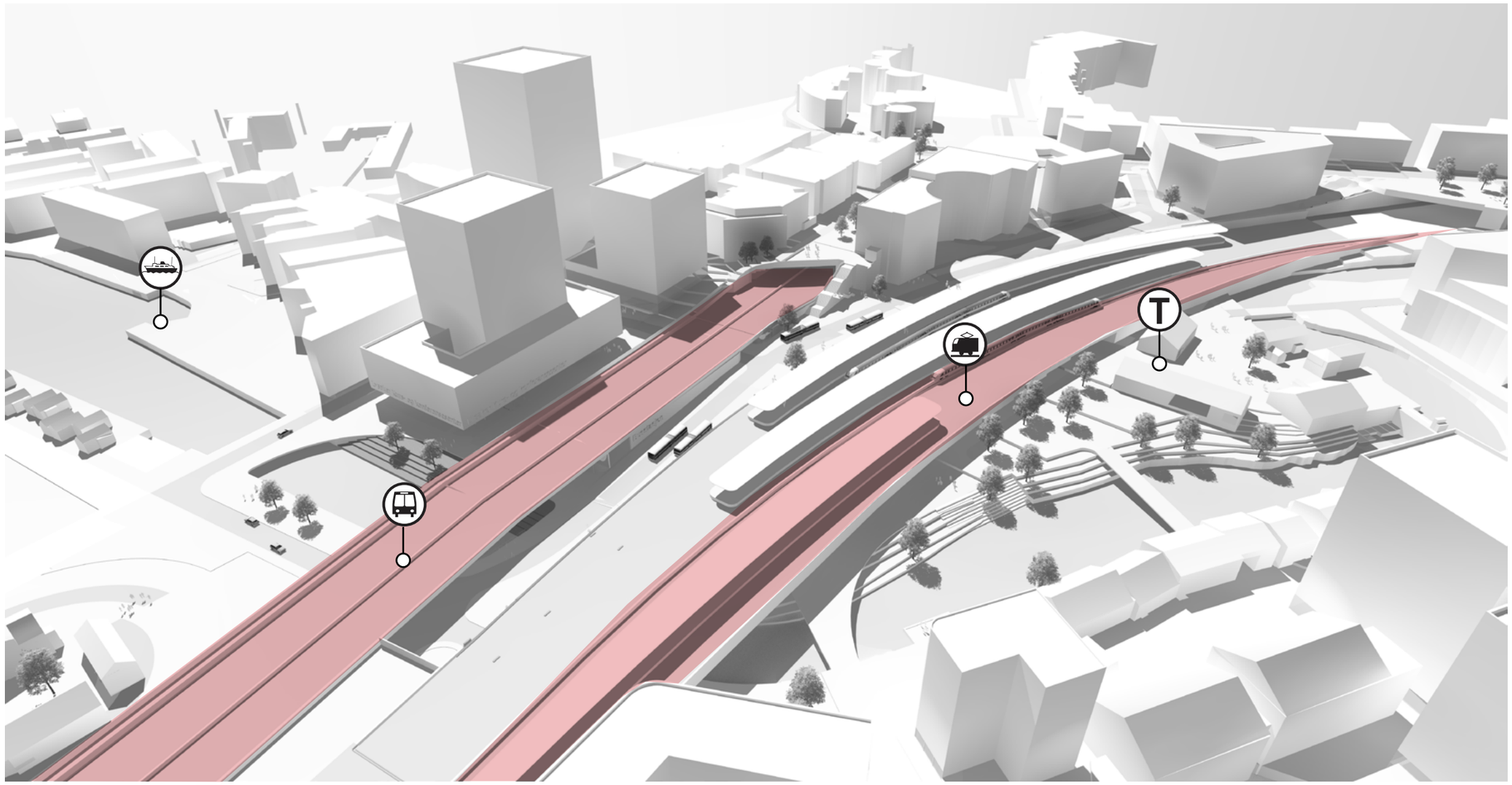
Figur 4. Under ny jernbane mot Lilleakerveien. Oppgang til regionstog til høyre. Lysakerelven til venstre.

Figur5: Perspektiv fra Møllefossen mot undergang under ny jernbane.

Figur6: Perspektiv langs Lysakerelva.

Figur7: Undergang under E18 fra Knutepunktet mot Strandveien.

Figur8: Bussterminal og gangarealer under E18 og Jernbanen.



Hevet E18

Fornebubanen

Båt

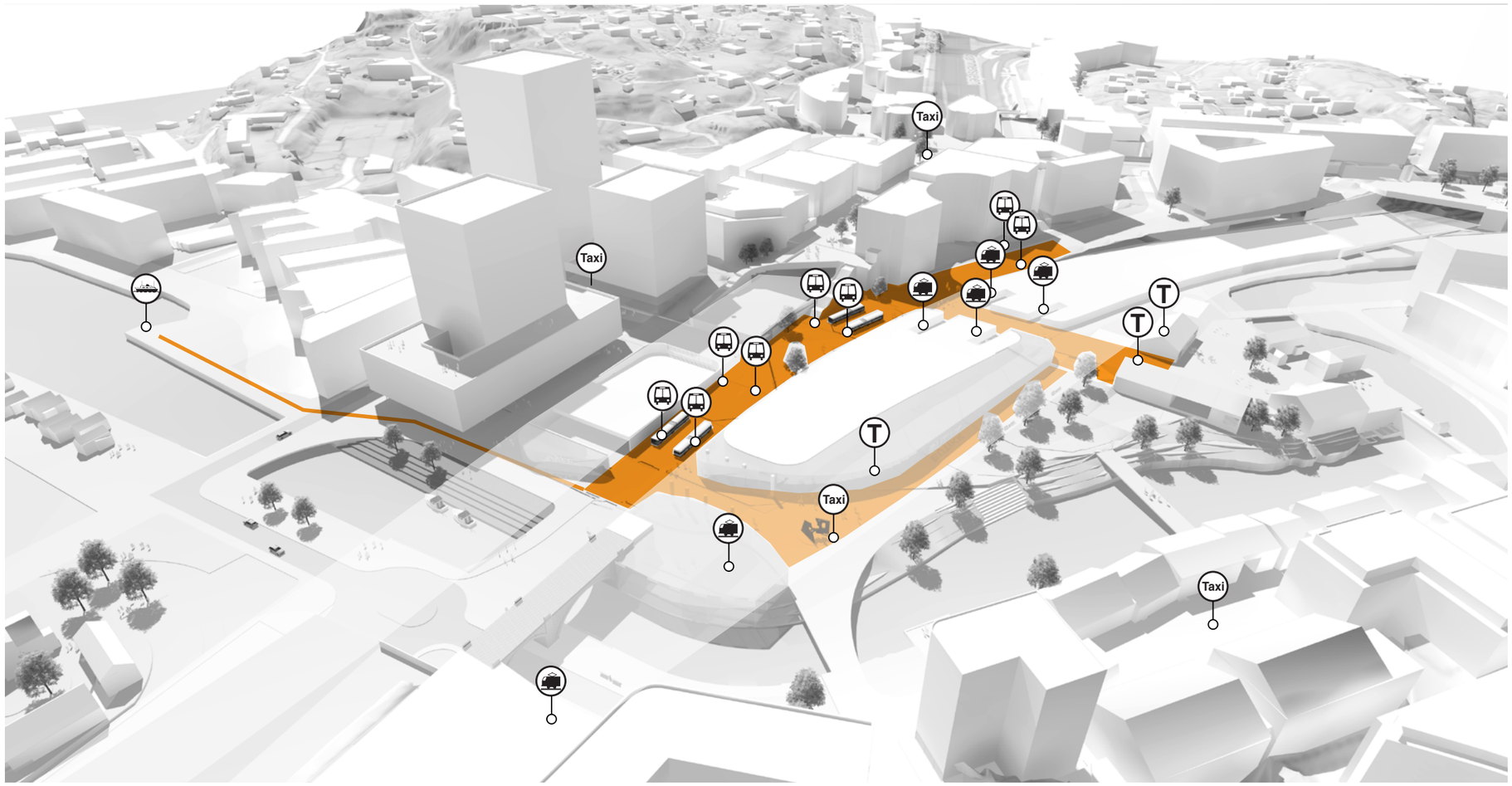
Tog

Infrastruktur sett ovenfra

De planlagte byggeprosjektene for infrastruktur vil ha store konsekvenser for Lysaker. Sett fra luften legger de beslag på store arealer.

I denne mulighetsstudien har vi lagt stor vekt på hvordan disse strukturene oppleves fra bakkeplan. I hovedsak har tilnærmingen vært å se på strukturene som bygninger/byggverk med aktive fasader der det er mulig. Satt på spissen kan man således forholde seg til disse strukturene som lave bygg i en bykjerne, som kan gi positive kvaliteter som sollys i tilstøtende rom og en opplevelse av variasjon i byggehøyder.

Det som ikke er vurdert i denne studien er hvordan disse strukturene oppleves ovenfra. Lysaker har store høydeforskjeller og i mange områder, både nord og sør for sporene, vil en kunne se ned på jernbanen og E18. Det anbefales derfor at det sees videre på hvordan disse strukturene former seg arkitektonisk, slik at de blir mindre dominerende i bybildet.



Lysaker for kollektivreisende

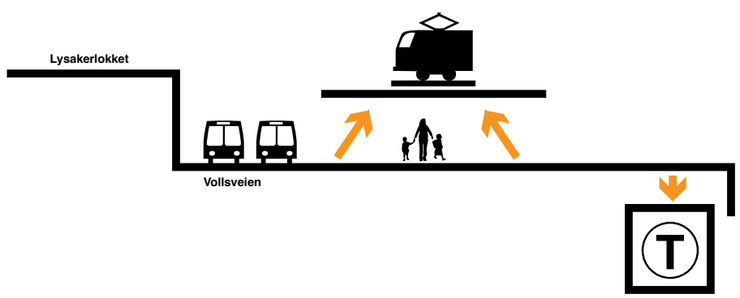
Dagens knutepunkt på Lysaker preges av å være fragmentert og utflytende. Det er enkel overgang mellom tog og vestgående busser, men en rekke busslinjer, og Nesoddbåten stopper på steder som ikke er enkle å orientere seg til for trafikantene.

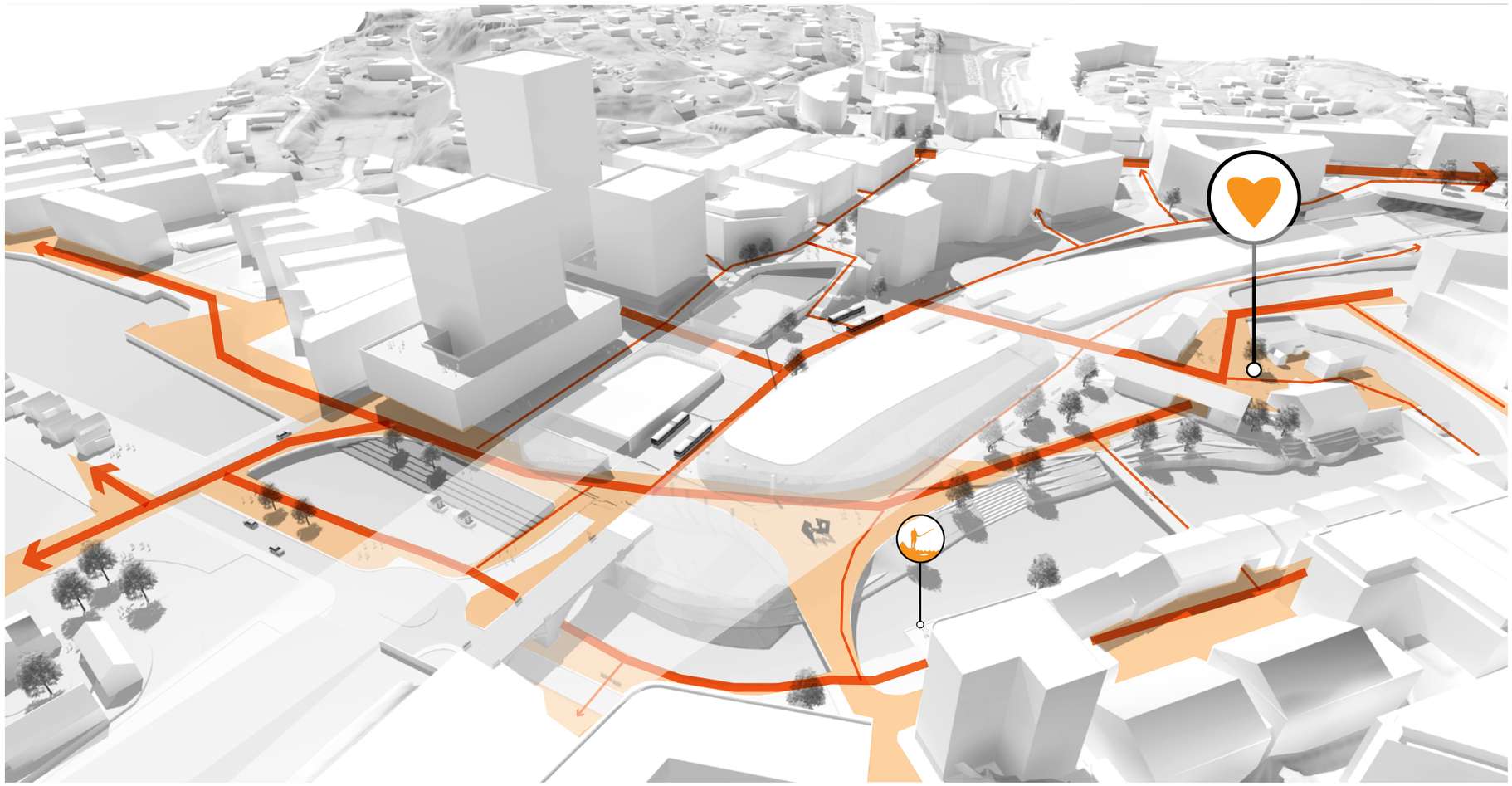
For at de reisende skal kunne benytte kollektivtransporten som et nettverk, og ikke bare som enkeltlinjer, er det viktig at det både er raskt og intuitivt å bytte mellom transportmidler. Tenk f.eks. på en reisende som i fremtiden skal fra Lysaker til Nationaltheatret. Den reisende kan velge mellom tog, t-bane og buss. Utformingen av knutepunktet må være slik at de tre transportmidlene oppfattes som ett samlet reisetilbud.

Plassering av jernbane, t-bane og båt er allerede gitt. Det er derfor lagt stor vekt på å oppnå en kompakt og oversiktlig bussterminal, lokalisert for å minimere gangavstander i knutepunktet.

En forutsetning for at bussterminalen skal være oversiktlig er at alle holdeplassene for busser som går i samme retning er synlige fra hverandre, og tilgjengelige uten å krysse kjørebanen. Da kan en som skal reise selv se hvilken buss som kommer først, dersom det er flere forskjellige linjer som betjener destinasjonen.

Kollektivknutepunktet er utformet med tanke på å minimere konflikter mellom gående og kjørende trafikk, enten det er busser, biler eller syklende.





Brede fortau

Torg for fotgjengere og syklister

Elvepromenade

Lysaker for gående

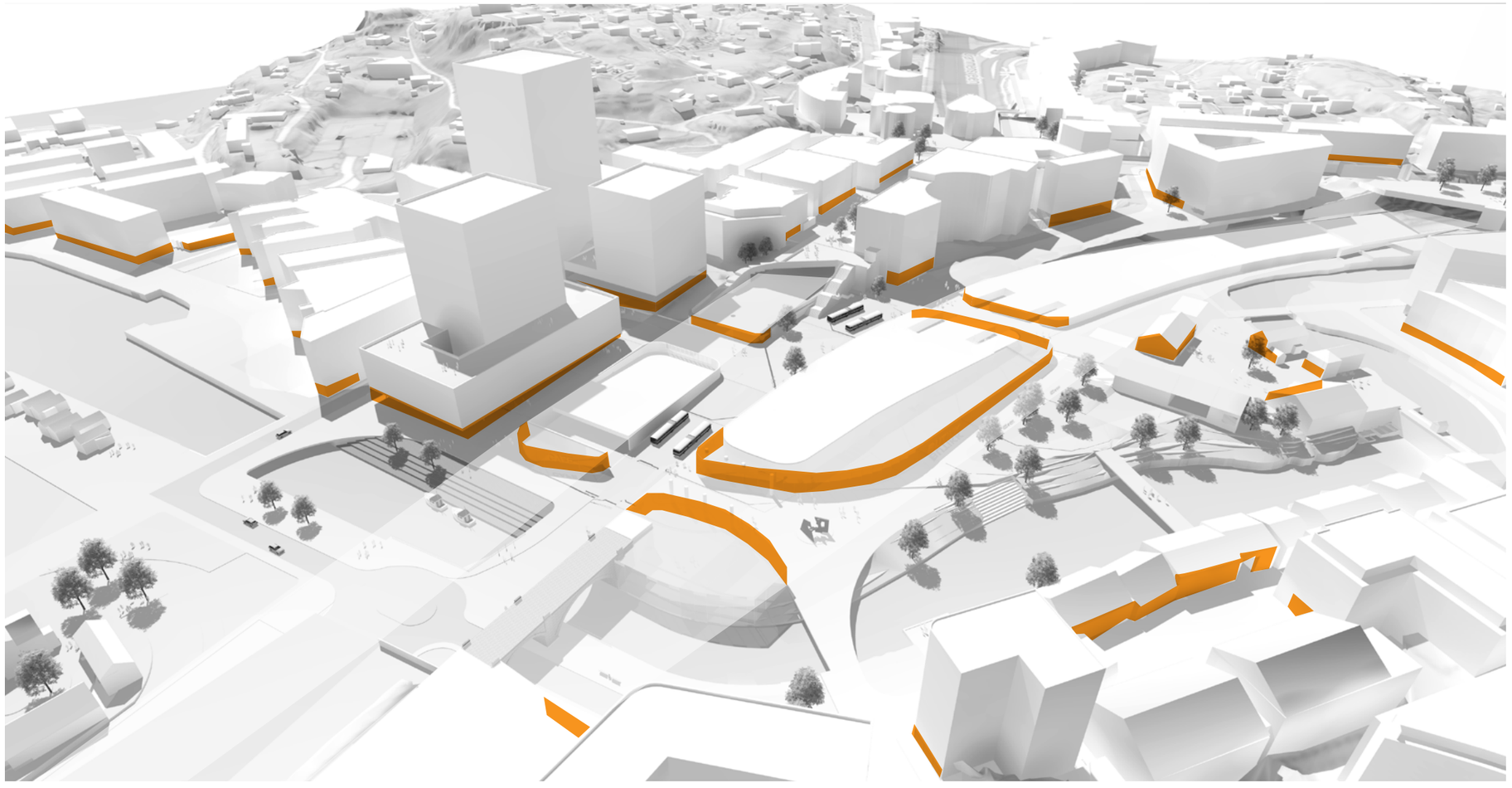
I dag preges Lysaker av at gående er underordnet bilen. Naturlige ganglinjer («desire lines») krysser parkeringsplasser, veier og gjennom mørke og utrygge gangpassasjer under broer. Situasjonen preges av at barrierer fører til lange omveier for gående, og at gangtrafikken er henvist til trange fortau langs et sterkt trafikkert veinett.

Deler av området rundt knutepunktet er sterkt støyutsatt. Dette reduserer oppholdskvalitetene, og gjør det stedvis vanskelig for gående å føre en vanlig samtale. Å utforme veinett og konstruksjoner slik at gangarealer ikke eksponeres for støy har ligget som en rød tråd gjennom alternativsutviklingen.

Knutepunktet er ikke bare avhengig av at det er lett å gå mellom transportmidlene, men også at det er lett og attraktivt å komme seg til og fra nærområdet til fots. Skal knutepunktsfortetting fungere som miljø- og klimatiltak er det nødvendig at bebyggelsen har gode gangforbindelser til og fra knutepunktet.

Det anbefales derfor at det etableres nye broer over Lysakerelven på strategiske steder, for å bidra til å forkorte gangavstandene. Broene bør ha en avstand fra hverandre både praktisk, for å sikre bedre forbindelser over et større område, men også visuelt, slik at de gir et ”luftigere” uttrykk enn slik det er i dag, da mange broforbindelser ligger i klynger over flere plan.

En nordre gangforbindelse mellom Vollsveien og Oslosiden av elven bidrar til å knytte knutepunktet bedre til utviklingsområder nord for jernbanen.



Handlegate langs Lysakerelven.

Mindre butikker som del av eksisterende og nye konstruksjoner

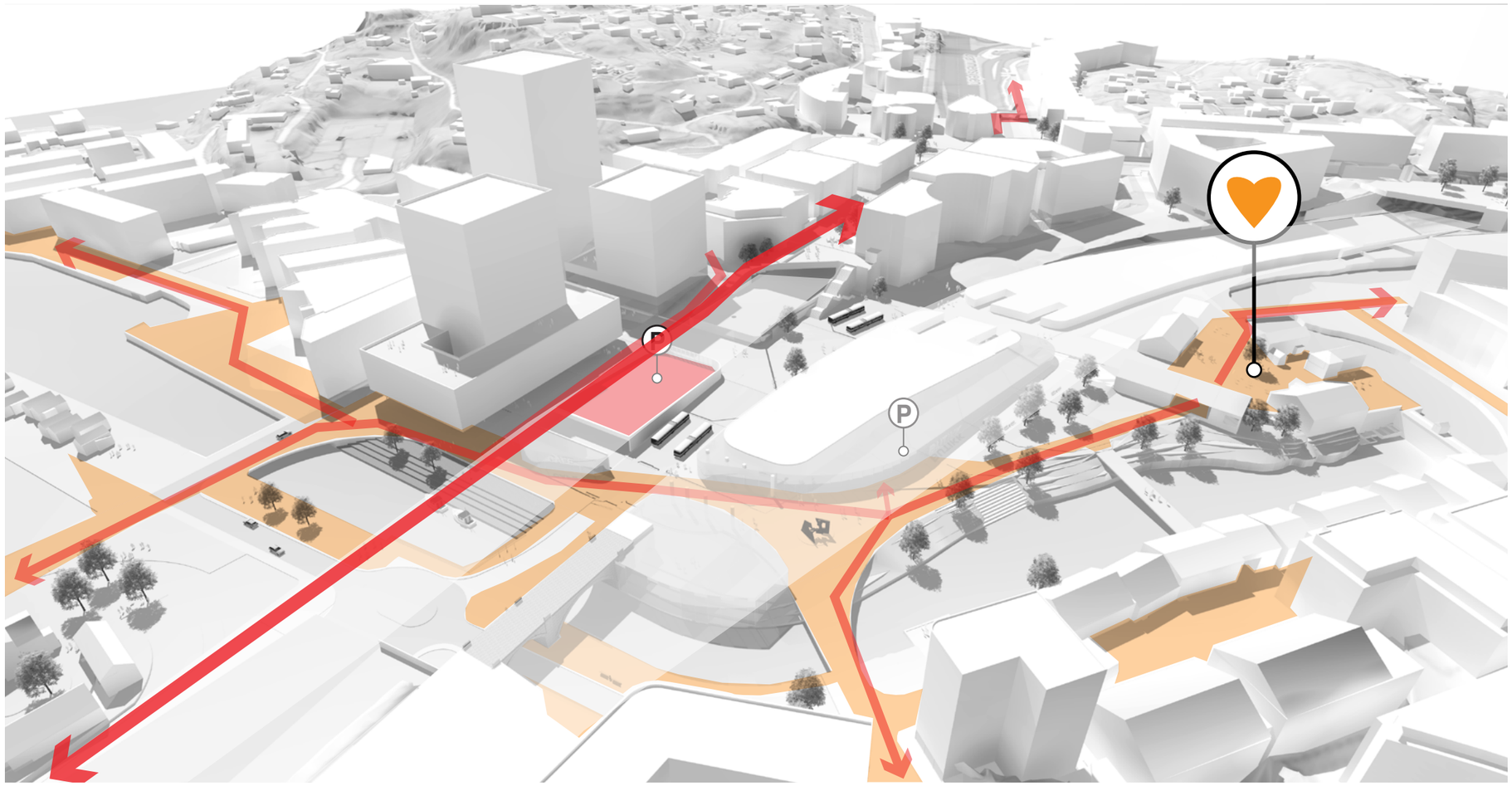
Småskala hygge i kontrast til storskala bygg på Elvetorget.

Aktive fasader

Med aktive fasader menes fasader hvor det er attraksjoner for gående og syklende å kikke på mens man beveger seg gjennom Lysaker. Det er program som er offentlig tilgjengelige på bakkeplan. Dette kan være et kommersielt tilbud som handel eller bevertning, et offentlig program, men også ved at de aktive funksjonene i et bygg synliggjøres, eksempelvis ved at en kantine i et kontorbygg legges på bakkeplan framfor høyere opp i bygget.

Lysaker er et viktig regionalt knutepunkt og vil bli enda viktigere i fremtiden. Dette betyr at et stort antall mennesker vil bevege seg gjennom området som reisende,
i tillegg til de som bor og jobber der, samt de i nærområdet som bruker Lysaker i forbindelse med handel eller rekreasjon. Det er med andre ord sannsynlig at området rundt kollektivknutepunktet har god dekning for handel og servicetilbud, som kan gi liv til gateplan og de offentlige rommene.

Skissen ovenfor viser hvor det er mulig å ha aktive fasader basert på at det finnes tilgjengelig areal, samt hvor det forventes at folk beveger seg i og gjennom området.



Ekspressvei for sykkel

Lokal sykkelvei

Sykle gjennom park

Lysaker for syklister

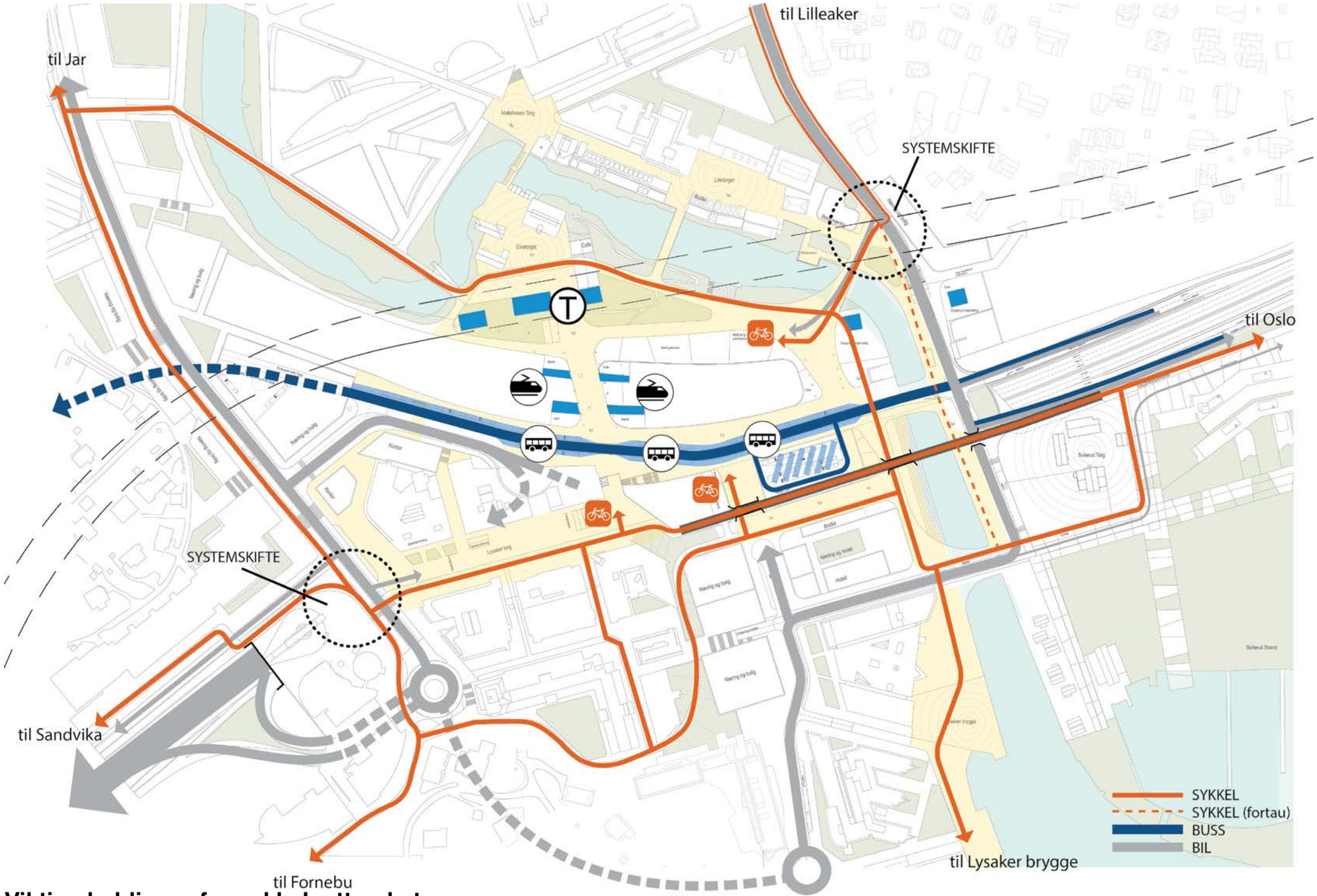
Valg av system for sykkel
I dag er Lysaker beryktet for å ha flere av de farligste kryssene for syklende i landet, og dette er i seg selv et vesentlig hinder for vekst i sykkeltrafikken. Rundkjøringene på Lysakerlokket og flere av kryssene langs riksveiruten i Oslo har jevnlig ulykker mellom syklende og andre kjørende.

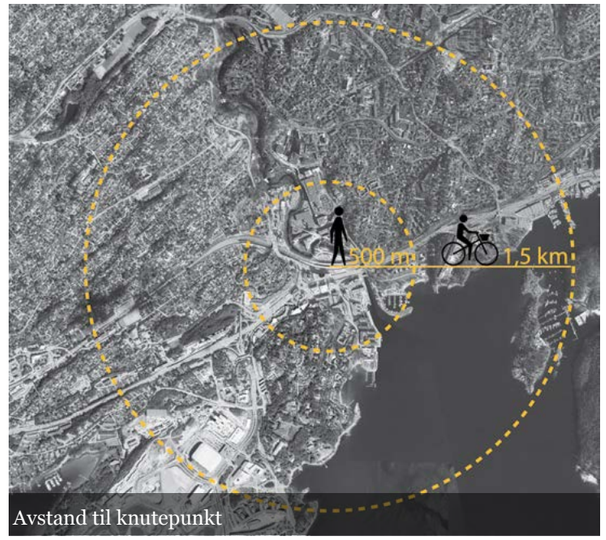
Rundkjøringen på Lysakerlokket har hatt fem ulykker med personskade bare det siste året, men disse fem er bare de som er registrert av politiet. Det er vanligvis store mørketall i registrering av sykkelulykker. I vurdering av løsninger er det derfor lagt vekt på å unngå systemskifter og skape sammenhengende traséer og å sikre trygge rammebetingelser for de som sykler. Konkret handler dette om å skille rutene fra biltrafikk og fotgjengertrafikk.
I dimensjoneringen og valg av løsninger bør det tas hensyn til at både Oslo og Bærum har ambisjoner om dobling eller tredobling av sykkeltrafikken. Trafikkreglene tillater kun sykling på fortau ved lav gangtrafikk. Statens Vegvesens håndbøker konkretiserer dette, og stiller krav (skal-krav) til at gående og syklende trafikk skilles fysisk dersom begge av trafikkartene vil få høyere trafikk enn 50 passeringer i den 30. mest trafikkerte timen i året.
Det må antas at dette gjelder for hele hovedsykkelveinettet i Lysakerområdet. Derfor er fysisk adskilte løsninger, i hovedsak sykkelvei med fortau, lagt til grunn for sykkeltraséene i mulighetsstudien.

De som sykler er imidlertid også en viktig del av bylivet. Det anbefales derfor at sykkeltrafikken så mye som mulig ledes langs gatenivå, slik at de som sykler får enkel tilgang til butikker og attraksjoner og kan bidra til å skape aktivitet på Lysaker. Dette får størst konsekvens på Lysakerlokket, der det foreslås å bygge om rundkjøringen til et lysregulert kryss (se eget kapittel).

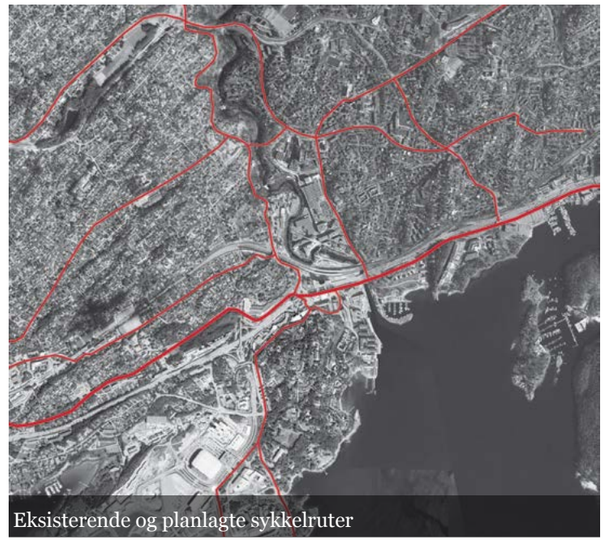
Sykkelveinettet er planlagt med fire meter brede sykkelveier med fortau, med unntak av de eksisterende sykkelfeltene i Lilleakerveien. Det er viktig at sykkelveinettet gjennomføres med tilstrekkelig brede sykkelveier. Fordi området forventes å ha mange syklister i alle deler av sykkelveinettet bør også alle lenkene i nettet ha god utforming. Sykkelveier foreslåes ført uavbrutt over torg, fortau og andre gangarealer, men gangtrafikken skal gis prioritet i krysningspunkter ved at det anlegges gangfelt.

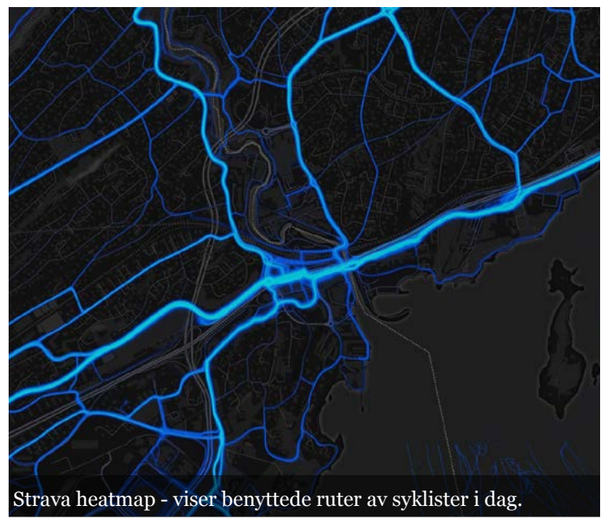
Sykkelparkering
Det legges opp til sykkelparkering i tett tilknytning til knutepunktet, med både sykkelhotell (for heldags parkering og parkering over natten) og sykkelstativer for kortere opphold. Det bør tilrettelegges for parkering av transportsykler, sykkelvogner og lading av elsykler. Det foreslås to lokaliseringer for sykkelparkering (sykkelhotell) ved knutepunktet. For syklende fra Lilleakerveien, Vollsveien og Sollerud legges det til rette for sykkelparkering ved den østre adkomsten til T-banestasjonen. For syklende fra Stabekk, Sandvika og Fornebu lages det sykkelparkering på Lysakerlokket, med god forbindelse videre til fots mot stasjonen.





Avstand til knutepunkt


Eksisterende og planlagte sykkelruter


Strava heatmap - viser benyttede ruter av syklister i dag.

Viktige koblinger for sykkelnettverket

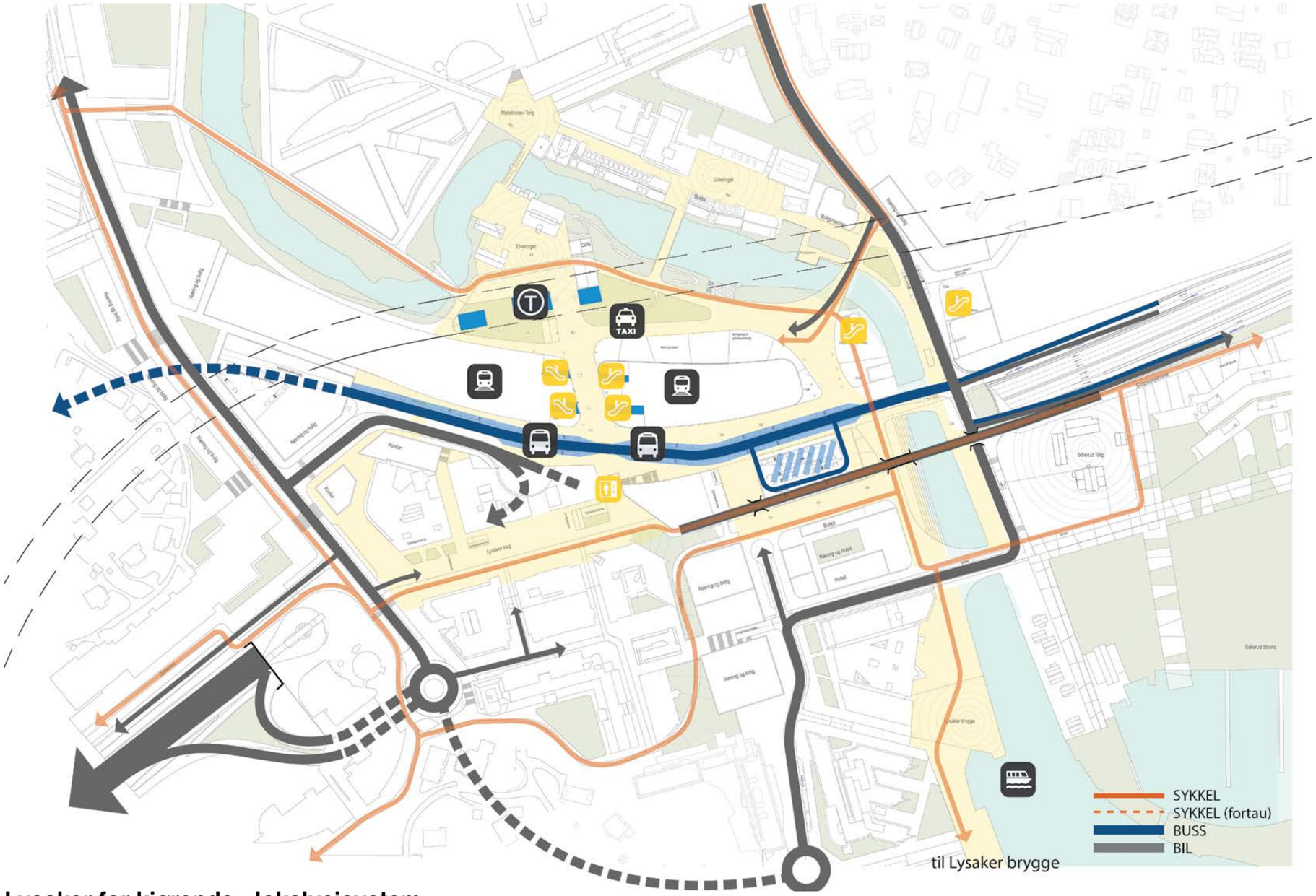
Lysaker er et knutepunkt for en rekke sykkeltraséer, både innad i Bærum og Oslo, og mellom kommunene. Riksveiruten for sykkel mellom Oslo og Asker passerer over Lysakerlokket. Det er fem hovedtraséer som skal knyttes sammen på Lysaker:

- Riksveiruten mot Skøyen
- Riksveiruten mot Sandvika
- Lilleakerveien
- Vollsveien
- Sykkeltrasé mot Fornebu

Akseptabel gangavstand til holdeplass er regnet til ca 500 meter avhengig av om du befinner det i tett by eller i periferien. I dag ligger få boliger innen gangavstand til Lysaker stasjon. Svært mange boliger ligger imidlertid i sykkelavstand til stasjonen, og det blir derfor viktig å legge godt til rette for syklende til knutepunktet, både ved hjelp av gode sykkeltraseer og sykkelparkering nær stasjonen.

Krysningspunkter /systemskifter

Hovedsykkelveien mellom Asker og Oslo møter byer på ett sted, ved Lysaker torg. Syklende må her krysse Vollsveien i et lyskryss. Dette er det eneste punktet på streningen Asker-Oslo som kreves systemskifte, og syklende fra vest får naturlig bremset farten i det de møter byen. Kryssing av Vollsveien i rampe vil gi en lite bymessig løsning, vi mener det er viktig at sykkeltrafikken følger mest mulig på bakkeplan, og langs bebyggelsen. De som sykler er ikke bare på gjennomreise, men må også gis mulighet til å benytte Lysaker som destinasjon. Det er likevel viktig for de av de syklende som skal over Lysakerlokket på vei mellom Oslo og Asker at sykkelveien er fysisk adskilt fra andre trafikantgrupper, og at forbindelsen er uten konflikter forøvrig. To steder, ved Vollsveien nord for jernbanen, og ved Lilleakerveien blir det systemskifter. Vollsveien har i dag ikke sykkeltilrettelegging, mens Lilleakerveien har sykkelfelt. Det er ikke plass til sykkelfelt i Lilleakerveien gjennom den gamle jernbanebroen, og syklende må passere langs elven sammen med fotgjengerne på denne siden av elven.



Handlegate

Strøksgate med handel

Lokalgate

Lysaker for kjørende - lokalveisystem

Dagens Lysaker er i stor grad bilbasert. For å gjøre plass til bussterminal, sykkel-tilrettelegging og byliv er det vesentlig å redusere arealet som i dag tas opp av veier og veikryss.

For å oppnå det er det søkt å forenkle veisystemet. Det vil si å redusere antallet kryss, uten å begrense funksjonaliteten i hovedveinettet. Imidlertid er det lagt vekt på sanering av avkjørsler og adkomstveier. Der det er mulig er samleveier og adkomstveier begrenset fra å være gjennomgående, til å blindes i enden mot knutepunktet. Tilgjengeligheten med bil til eiendommer opprettholdes, men vil innebære lengre omveier enn i dag. Til sammen skal vegsystemet bidra til at bilkjøring fortsatt er mulig, men at bilen blir mindre konkurransedyktig på korte reiser. For de som holder til mindre enn 500 m fra knutepunktet skal standardinnstillingen, det naturlige valget, være å benytte sykkel, kollektivtrafikk eller gange.

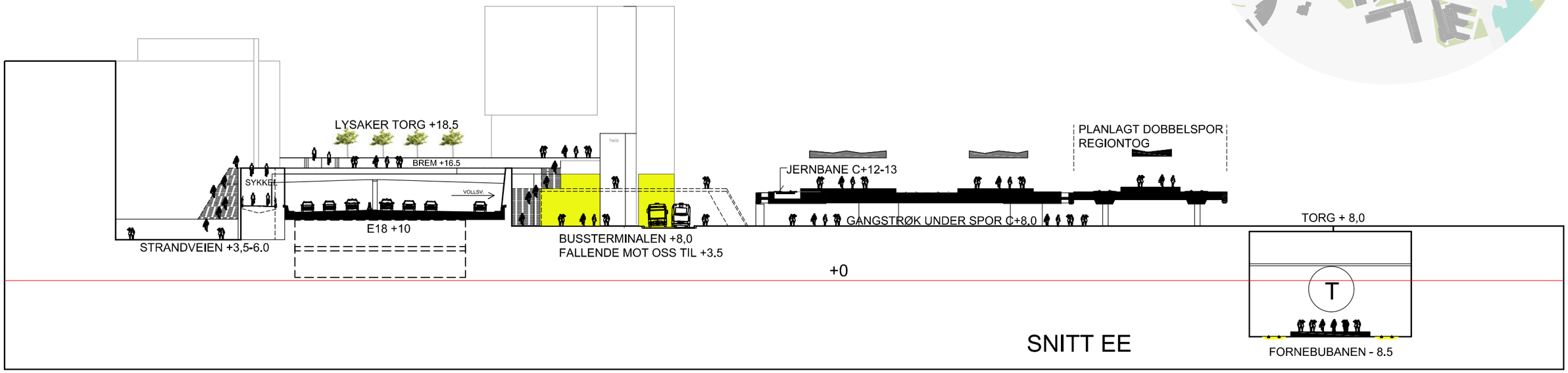
Veiene på Lysaker skal utformes som gater og ikke som vei. Gater kjennetegnes av at de er dimensjonert for en menneskelig skala, med blant annet fortau, krysninger i plan og byggelinjer inntil fortau.

Det er også lagt vekt på at veisystemet skal sikre fremkommelighet for kollektivtrafikken, uten å øke kapasiteten for biltrafikken.

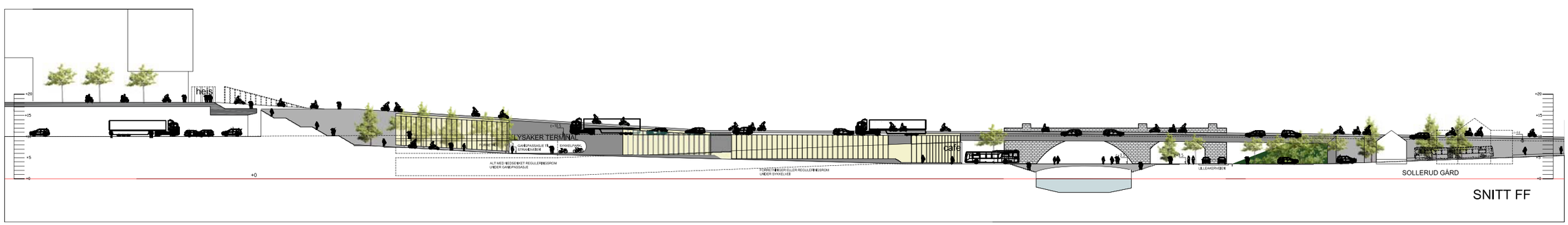
Omlegging av trafikksystemet
Lilleakerveien senkes fra dagens nivå til kote 3 og møter bussterminalen i plan på østsiden av Lysakerelven. Av- og påkjøringsrampene til E18 møter også lokaltrafikken i dette punktet. Lilleakerveien krysser jernbanen under eksisterende undergang, og videre under ny E18 hvor den møter Strandveien sør for Sollerud gård. Standveien er flyttet sørover og krysser over elven i ny bro, sør for eksisterende krysningen.

Vestsiden av elven for Lilleakerveien er stengt for gjennomgangstrafikk for bil og gis prioritet til gående og syklende.

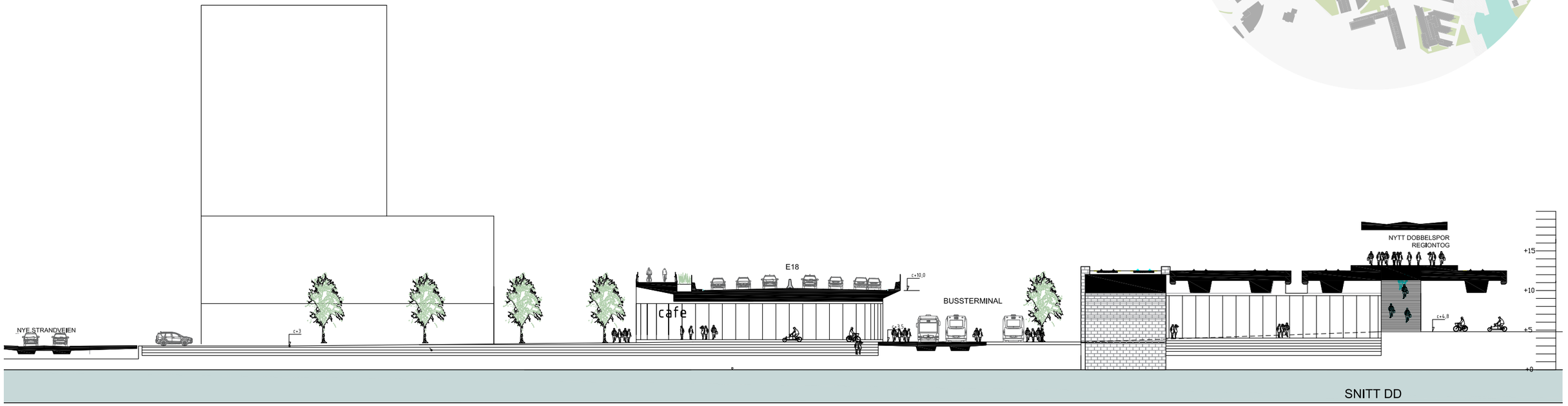
Adkomst til Frantzebråten er ikke endelig løst. Dette tema blir belyst nærmere under del 4, deltema 5 på side 47 lengre bak i rapporten, der flere forslag til adkomst til Frantzebråten og Sollerud gård er vist.



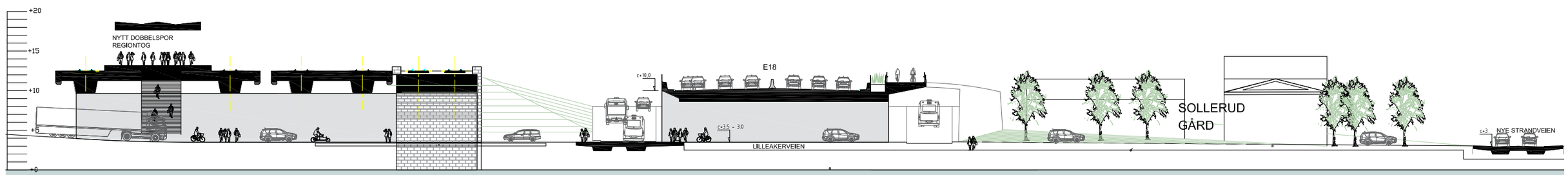
SNITT EE



SNITT FF

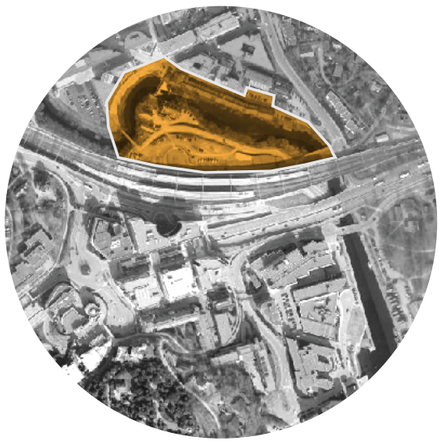


SNITT DD



SNITT CC

DEL 4 - DELTEMA



1. Kollektivknutepunktet og Elvetoget

2. Bussholdeplasser

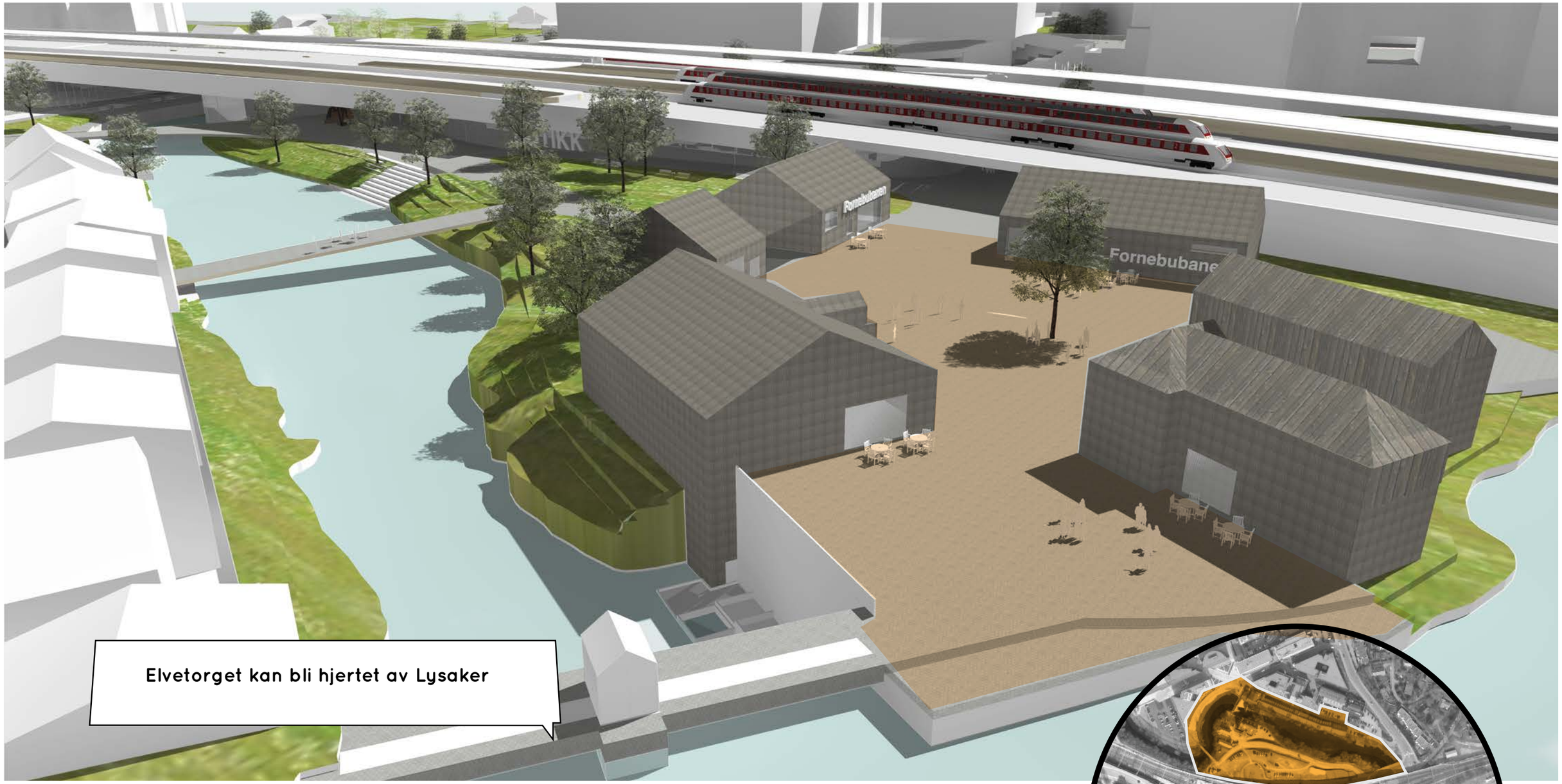
3. Reguleringsplasser

4. Kryssløsninger

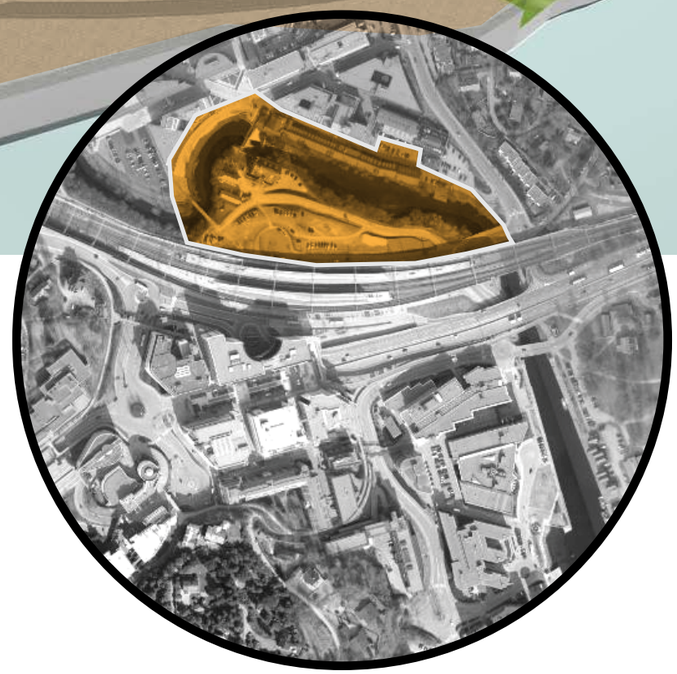
5. Sollerud

6. Strandveien

7. Vollsveien



Elvetorget kan bli hjertet av Lysaker



1. KOLLEKTIVKNUTEPUNKTET OG ELVETORGET

Skissen viser dannelsen av et torg ved nedgangene til T-banen. Eksisterende og nye småskala bygg definerer torget. Plasseringen er til dels gitt ut fra tidligere bygninger som har stått der, men enkelte bygg er justert eller har en annen form for å definere torget bedre.

Torget forbindes til bussholdeplassene via dagens gjennomgang/ passasje, samt videre langs elven og mot Lysaker brygge i en ny passasje under jernbanen lenger øst.

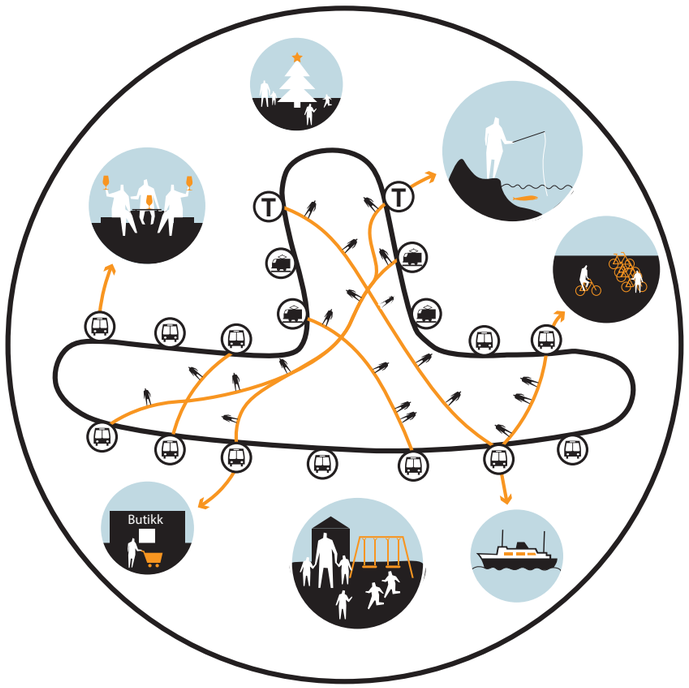
En ny universelt utformet bro binder sammen bygningsrekken nord og sør for elven og muliggjør en mer aktiv deltagelse av gaten og plassen nord for den eksisterende husrekken langs elven. Broen kan enten gå i friluft eller gjennom et av de eksisterende byggene på nordsiden. Det vil også kunne være aktuelt å oppgradere gangforbindelse over Møllefossen bro siden denne er en viktig forbindelse mellom Lysaker Nord og knutepunktet.

Utvidelsen av jernbanen er vist med aktive fasader under sporene for handel og bevertning.

Vegetasjonen er i hovedsak bevart langs elven, men enkelte steder trapper et dekke seg ned for å få bedre kontakt med elven.

Nedgangene til T-banen ligger inne i bebyggelsen.

De reisende skal oppleve Lysaker som et effektivt knutepunkt, men også kvalitetene Lysaker har som sted.



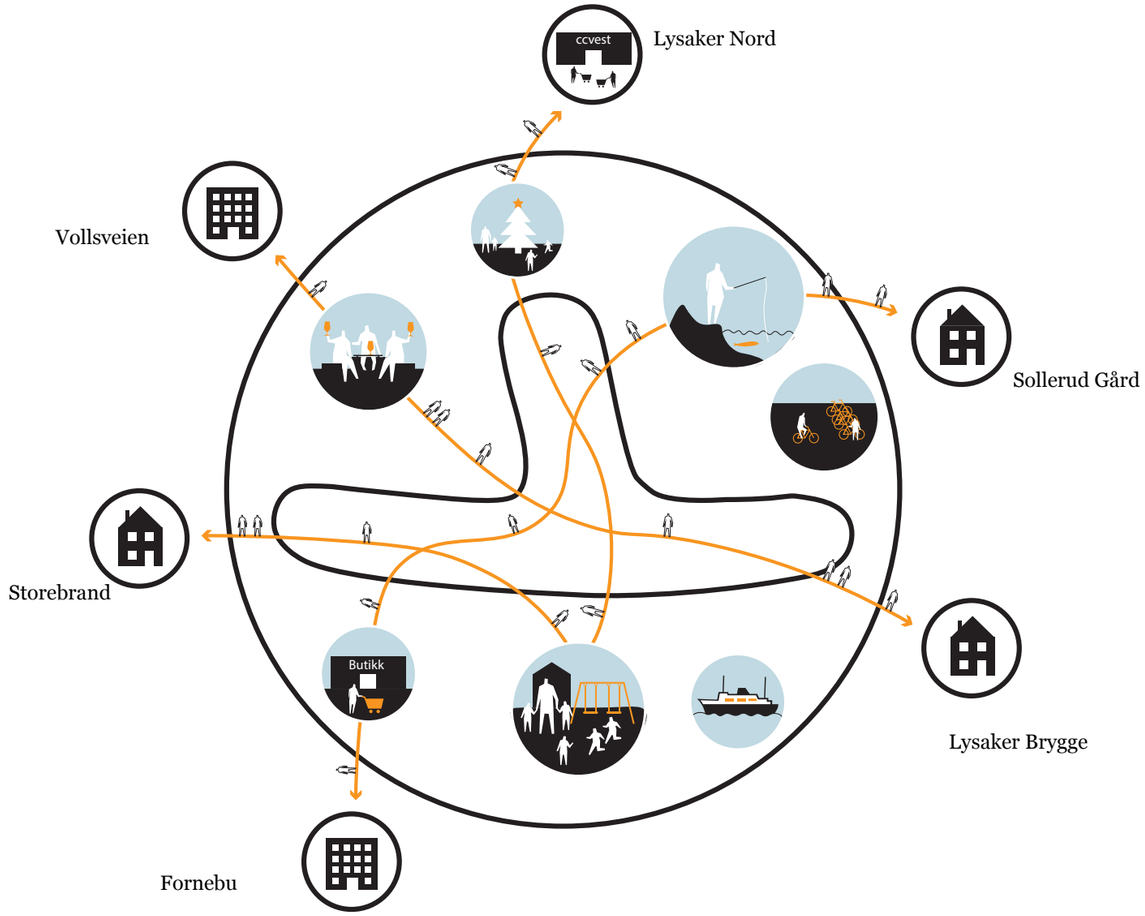
KOLLEKTIVKNUTEPUNKTET, LYSAKER OG DE REISENDE

For å tilby et attraktivt kollektivsystem må avstanden mellom tilbudene være korte. Om ikke tørrskodd fra bussdør til t-banenedgang, så er det vesentlig at de reisende opplever byttene så effektive og behaglige som mulig, samt at det er lett å orientere seg.

Samtidig skal de reisende få et positivt møte med Lysaker som sted. Enten for deres egen del, dersom de har noen minutter til overs og setter seg langs elvekanten for en pust i hverdagslivet, men også for at Lysaker får vist seg fram som et flott sted - et sted der det er attraktivt å jobbe eller å bo.

Det er derfor viktig at det legges til rette for opplevelser og tilbud på og rundt knutepunktet som gir den reisende et inntrykk av Lysaker som bygger opp under stedets kvaliteter og identitet, med spesielt fokus på Oslofjorden og elverommet.

Knutepunktet bør oppleves som en naturlig del av Lyskaer, et sted der du kan gå på tur med hunden, møtes for en kaffe en søndag morgen og fredagstreff etter jobb.



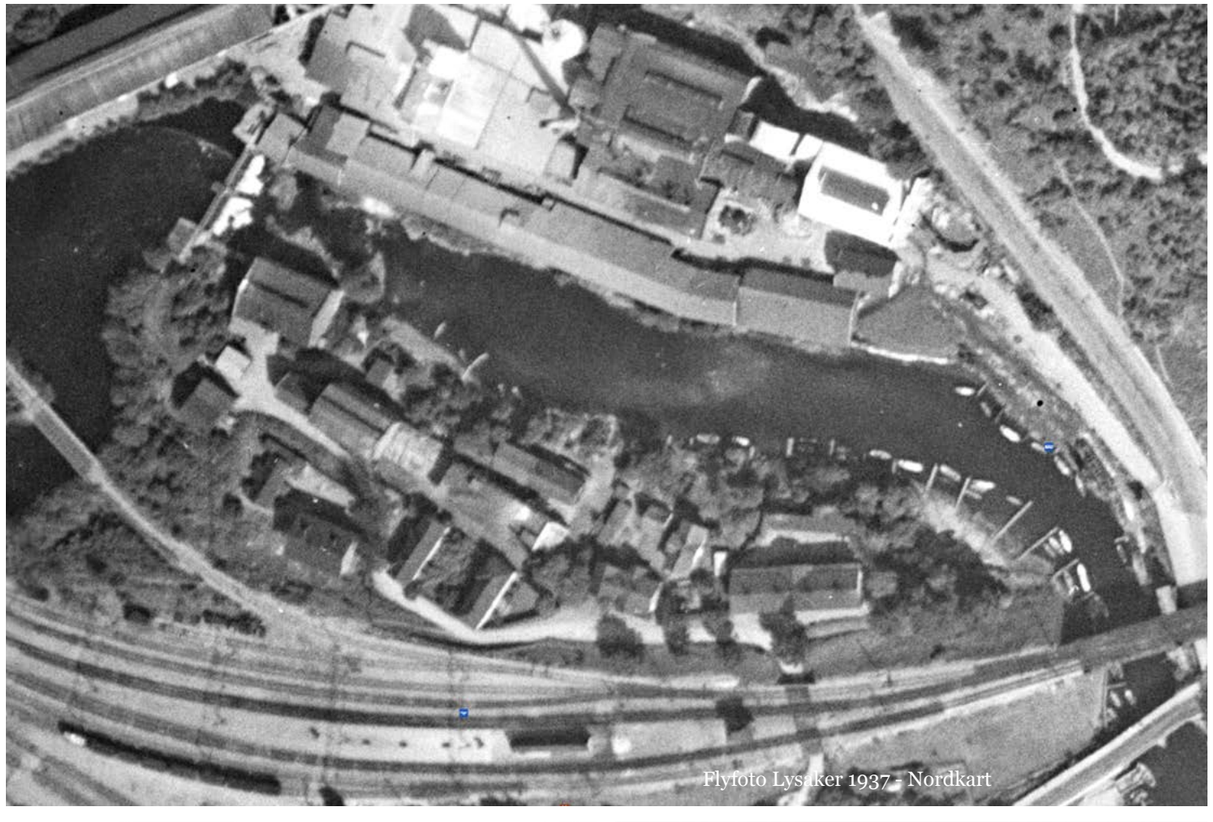
KOLLEKTIVKNUTEPUNKTET, LYSAKER OG DE SOM BOR OG JOBBER DER

Kollektivknutepunktet ligger i det som kan bli hjertet av det kommende Lysaker. Et område som binder Lysaker sammen gjennom sin sentralitet, sin aktivitet av reisende og sine naturkvaliteter. Et område som på ingen måte trenger å se ut som et kollektivknutepunkt i sin mest bokstavelige form.

For at kollektivknutepunktet skal oppleves som en naturlig del av Lysaker må hverdagslivet inn. Det er ingen motsetning med nærhet til kollektivtilbud og at en familie som bor litt oppe i Vollsveien går en tur ned til "torget" på en søndag og tar seg en kaffe og en smoothie på en kafe mens ungene leker og bruker dette som en av de mange lokale møteplassene på Lysaker.

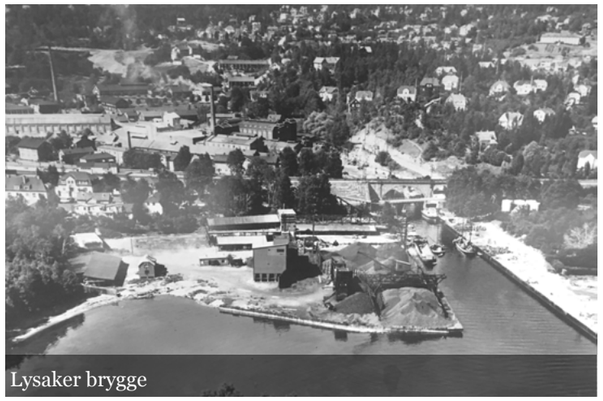
Ser vi igjen til Skøyen, ligger det i dag flere kafeer 100m fra jernbanestasjonen, til tross for at området har stor visuell og faktisk støy fra bil og busstrafikk. Kafeene er selvsagt åpne i hverdagen og serverer arbeidslivet, men også på søndager, der folk fra nabolaget svinger innom enten som en destinasjon i seg selv eller på vei videre ut på tur. Med andre ord er ikke den korte avstanden til infrastrukturfunksjonene et hinder for et attraktivt og lokalt byliv dersom utformingen og programmeringen av disse byrommene er riktig.

Ved å gjøre sørsiden mer tilgjengelig åpnes det også i større grad for bruk av eksisterende promenade på Lysaker brygge.


Flyfoto Lysaker 1937 - Nordkart

Utsikt fra Lysakerbrua 1962 - Oslo Museum

Lysakerelva 1925 - Oslo museum


Lysaker brygge

Lysaker kjemiske fabrikk 1937 - Oslo byarkiv

Lysaker kjemiske fabrikk [illegible] byarkiv

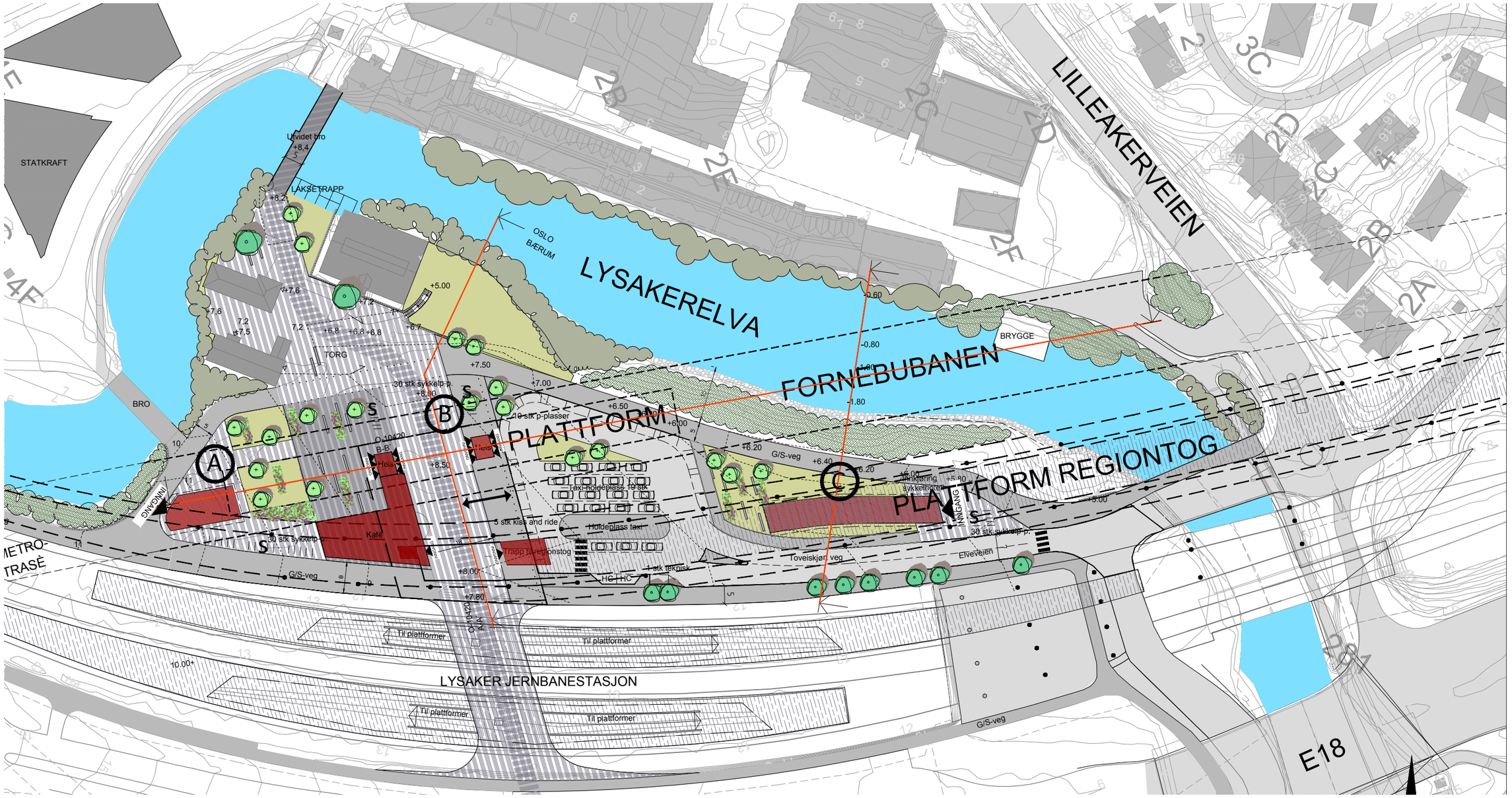
ET BLIKK TIL HISTORIEN

I dag ligger det en uttalt regel om å bygge høyt og tett rundt kollektivknutepunktene. Det er mye fornuftig i dette, både ut fra et miljøperspektiv (klimagass) og for å skape liv rundt disse aktive områdene i bybilet. Samtidig er det viktig at kollektivknutepunktene i seg selv kan være attraktive byrom der en ønsker å oppholde seg. Der er dermed ikke en nødvendighet å bygge høyt *direkte på* kollektivknutepunktet, men heller rundt, slik at man fremdeles oppnår den ønskede miljømessige og byplanmessige effekten.

Fordelen ved å ha jernbanesporene som nabo er at de i mindre grad dekker for sol, sammenlignet med byggverk. Dette betyr at man potensielt har et solfylt og lite trafikkert område nord for sporene og sør for elven, i det vi i dette prosjektet kaller Elvetorget.

I dag er det enkelte bygg på sørsiden av elva og en bygningsstruktur på nordsiden som gir et blikk på hvordan Lysaker så ut historisk. Og ser vi videre på tidligere flyfoto av dette området, ser vi at det besto av en rekke mindre bygg som på sørsiden danner mindre tun og romdannelser seg mellom og mot elva.

I lys av fremtidig jernbaneutvidelse og avstandsrestriksjoner mot elva som vanskeliggjør en tung utnyttelse av dette området, anbefaler vi at det videre vurderes mulighet for å skape et moderne ”landsbytorg” på Lysaker og at den tyngre utbyggingen heller legges rundt dette området. Fremtidens Lysaker trenger en historiefortelling det lar seg inspirere av og vi anbefaler å bruke historien og naturkvalitetene som et bakteppe for denne utviklingen.



VEDTATT REGULERINGSPLAN FOR FORNEBUBANEN.

I dag foreligger det en forholdsvis ny reguleringsplan for Fornebubanen på Lysaker på Bærumsiden som dekker området beskrevet på forrige side. Tunge aktører har deltatt i en krevende prosess der det har vært svært viktig for fremdriften for banen å bli enige om en løsning.

Utbygging av Fornebubanen er avgjørende for videre utvikling av Fornebu, men den er også viktig for utviklingen av Lysaker. Det presiseres derfor at forslag som vises i denne mulighetsstudien ikke er ment som et hinder for utbyggingsplanene, men heller for å se om det finnes forbedringspotensial enkelte steder.

Utdrag fra saksfremlegget til 2.gangsbehandling i Bærum kommune omfatter Rådmannens vurdering av alternativ 2 (vedtatt alternativ) og er som følger:

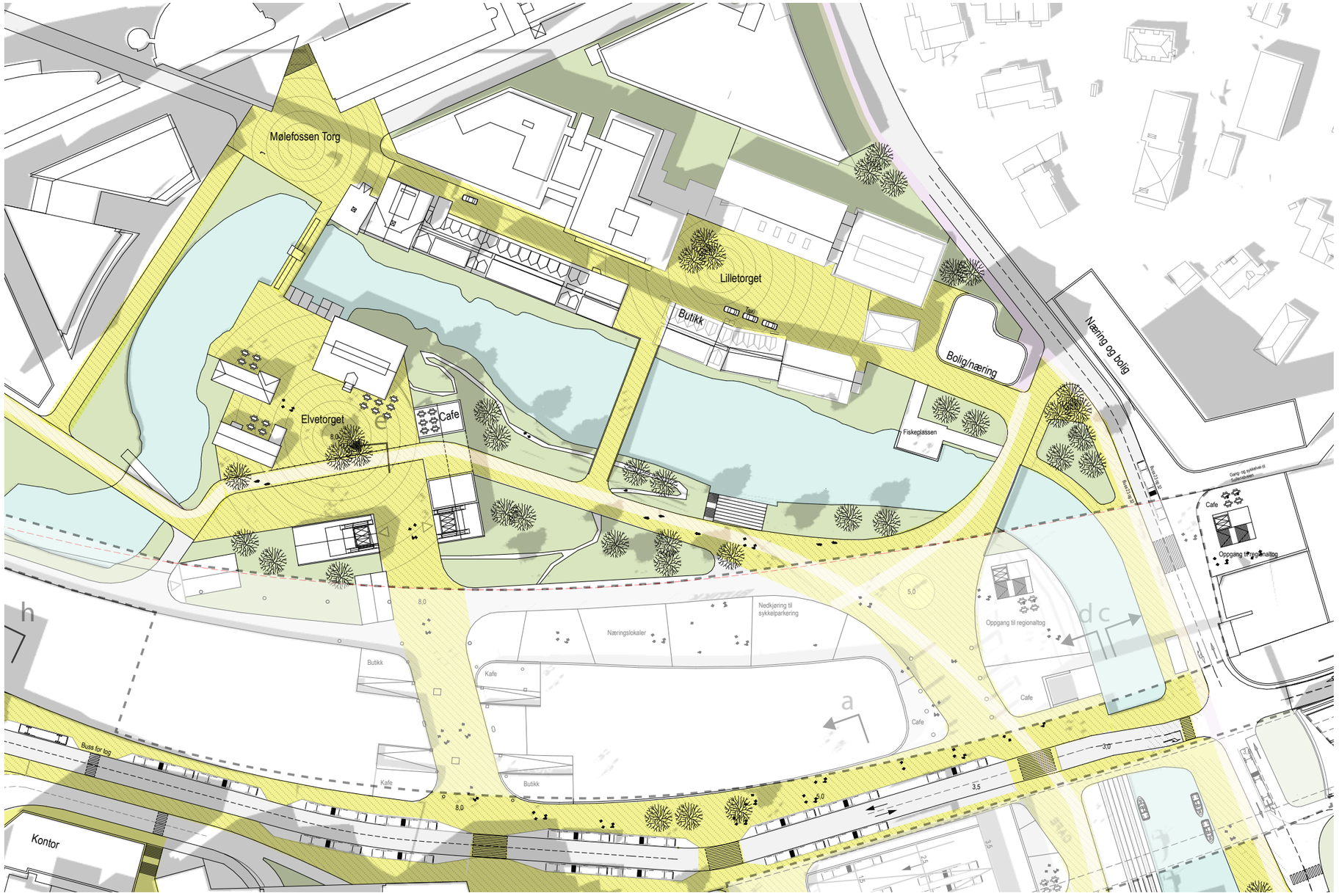
"Alternativet er utformet for å imøtekomme innsigelsen fra Jernbaneverket og merknad fra Statens vegvesen, samt andre merknader til løsningene ved Lysaker stasjon og til anleggsinngrepet i Lysakerelva".

"Rådmannen understreker at det er midlertidige løsninger som nå foreslås regulert på bakkeplan, inntil transportetatenes behov er tydeligere definert. Bærum kommune har ambisjoner om å utvikle Lysaker til en by. I dette ligger at også områdene ved Lysaker stasjon bør utvikles og fortettes med en mer bymessig og variert arealbruk enn det som er vist i den midlertidige regulerte løsningen.

Videre planlegging av kollektivknutepunktet må tilstrebe arealeffektive løsninger for samferdselsanleggene og tilrettelegge for arealbruk og funksjoner som genererer aktivitet og byliv på bakkeplan. Jernbaneverket og Statens vegvesen ønsker å øke kapasiteten for Lysaker kollektivknutepunkt med utvidelse av jernbanestasjonen og ny bussterminal. Dette er foreløpig kun utredet på et overordnet nivå, og nøyaktig utforming og arealbehov vil måtte løses i framtidige reguleringsplaner. Samferdselsaktørene uttaler at de ikke ønsker at arealbruken i planområdet skal bindes før deres arealbehov er avklart.

I planforslaget for metrotiltaket er det derfor ikke lagt inn annen arealbruk enn samferdselsformål på overflatearealene, utover kantsonen langs elva og arealer for verneverdig bebyggelse.

Rådmannen legger til grunn at alle overflatearealer som er avsatt til samferdselsformål skal inneholde fleksibilitet for framtidig planlegging og utvikling av Lysaker jernbanestasjon, ny bussterminal og byutvikling. I videre planlegging og utvikling av Lysaker kollektivknutepunkt blir det avgjørende å finne riktig balanse mellom arealforbruk til infrastruktur og byutvikling".



Moderne arkitektur i tre

Uteservering

Nede ved elva

ELVETORGET OG TILKOBLINGER MOT DET RESTERENDE LYSAKER

Situasjonsplanen viser etableringen av Elvetorget som et samlingspunkt på Lysaker og hvordan dette området kobles mot Lysaker for øvrig.

Mot sør ligger en utkraget jernbanestruktur med en gate under som beveger seg langs aktive fasader med butikker, bervertning og eventuele andre funkjoner som hører til i et kollektivknutepunkt.

Den eksisterende passasjen under sporene binder området sammen med bussholdeplassene og videre opp mot Lysakerlokket, mens en ny passasje lenger øst fører bevegelsen ned mot Oslofjorden/Lysaker brygge.

For å unngå et stort overdekket areal i passasjen mot øst er det lagt helt eller delvis innebygde funksjoner også ned mot elven (et bygningsvolum). Dette gjør at det overdekte arealet vil kunne oppleves som mindre dominerende. Arkitekturen her bør forholde seg til elven på en aktiv måte, eksempelvis ved at det er mulig å sitte inne å se elven på nært hold utenfor. Den gamle brostrukturen bør integreres uten at den forsvinner i det nye. Oppgang til de nye jernbanesporene vil ligge som en del av denne strukturen.

Mot nord og vest etableres nye broer for å binde området bedre sammen, både praktisk og opplevelsesmessig.

Taxiholdeplasser plasseres i forlengelsen av den østre nye broforbindelsen, slik at reisende med tog kan gå tørrskodd under utkragingen fra oppgang/nedgang til og fra sporene. Dette er mer en anbefalt plassering enn at utforminge er løst i detalj. I tillegg er det etablert holdeplasser for taxi ved Lysakerlokket og i Strandveien på andre siden av E18.

”Kiss & ride” etableres ved Lilletorget på nordsiden av jernbanen.

Elvetorget kan ha tilkomst for bil (varelevering eller utrykningskjøretøy) enten under jernbanesporutkragingen eller via det gule feltet langs elven.

Enkelte steder langs elvekanten bør det etableres et hardt dekke ned mot vannet slik at det er mulig å få bedre kontakt med elven enn i dag. Dekket kan ha en skånsom framtoning der vegetasjonen integreres i utformingen, slik at livet i elven fremdeles får skygge og andre nødvendige forutsetninger for å ivareta et biologisk mangfold.

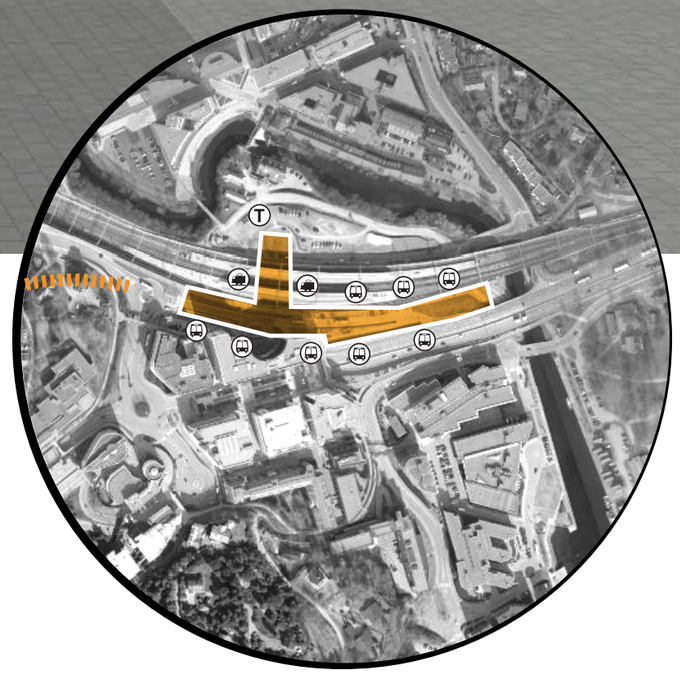
2. PLASSERING AV BUSSHOLDEPLASSER

Den nye busstunnelen under Vollsveien og videre vestover i Bærum gjør at både øst- og vestgående busser samles på Lysaker langs samme streng på nordsiden av E18.

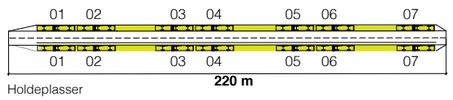
Plassering av bussholdeplassene langs sørsiden av jernbansporene gir en effektiv, oversiktlig og plassbesparende terminalløsning. Reisende med buss får korte avstander til øvrige tilbud som tog og t-bane, som ligger på nivå både over og under gateplan.

Ettersom Lysaker kollektivknutepunkt består av ulike høydeplatåer, gir også en plassering av holdeplassene i en åpen gateterminal en aktivisering av det mest sentrale bygulvet som strekker seg fra Elvetorget (nord for jernbanen) og mot Lysaker brygge. Den planlagte hevingen av E18 muliggjør også åpning av nye forbindelser, på tvers av de eksisterende infrastrukturtelle barrierene.

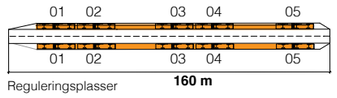
Som en del av prosessen har det også vært belyst andre plasseringer av bussholdeplassene på Lysaker. Enkelte av disse løsningene beskrives nærmere i **Vedlegg 9 - Lokalisering av bussterminal - Holdeplasser.**



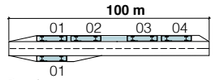
Plassering av bussterminalen



Holdeplasser



Reguleringsplasser



Bussfor tog

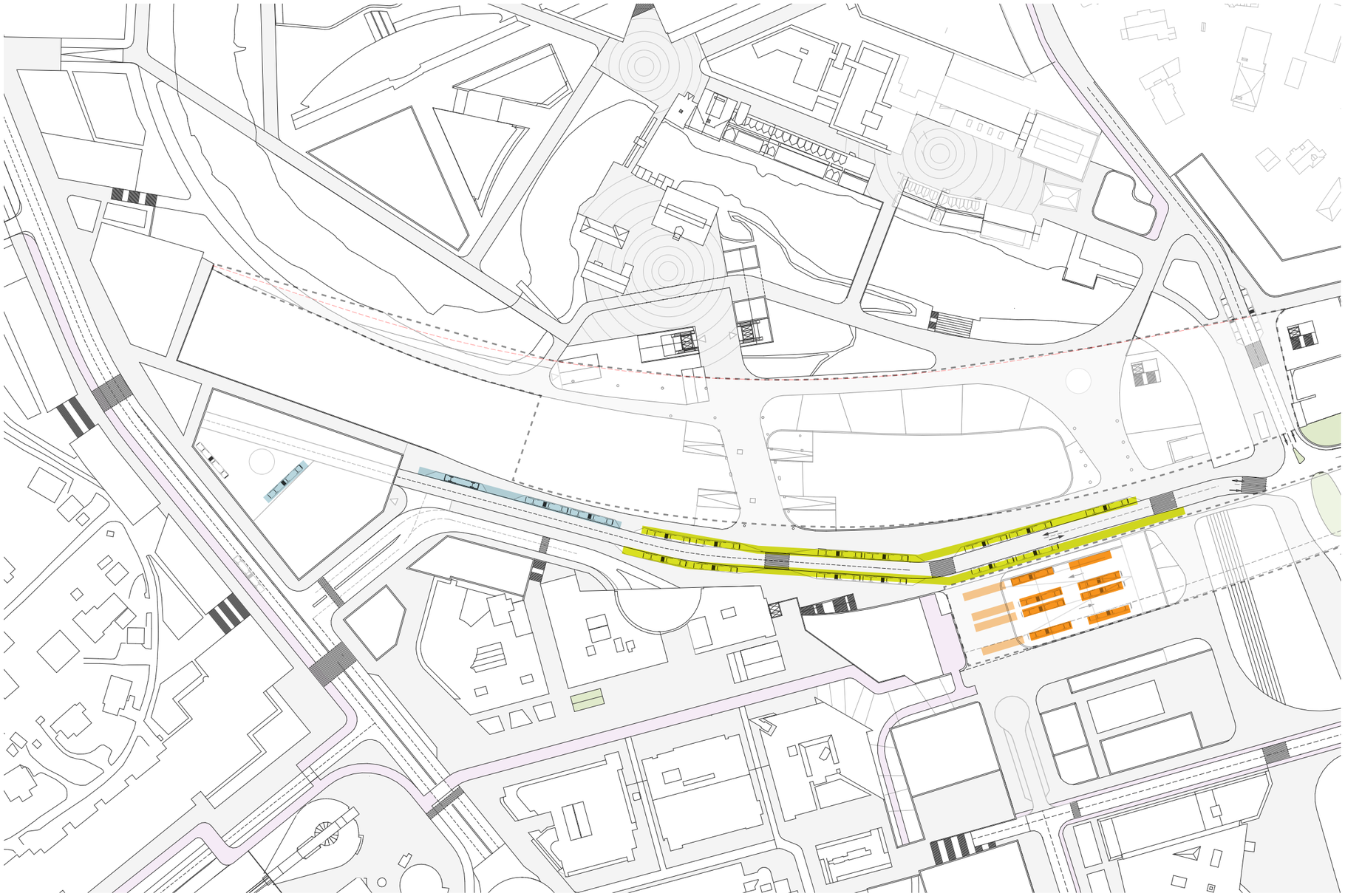
Holdeplasser
Det er vist 7 vanlige holdeplasser i vestgående retning og 6 i østgående. Disse skal dekke Ruters behov (5+4 holdeplasser). De 2 resterende holdeplassene i hver retning skal betjene fjernbusser og andre busser.

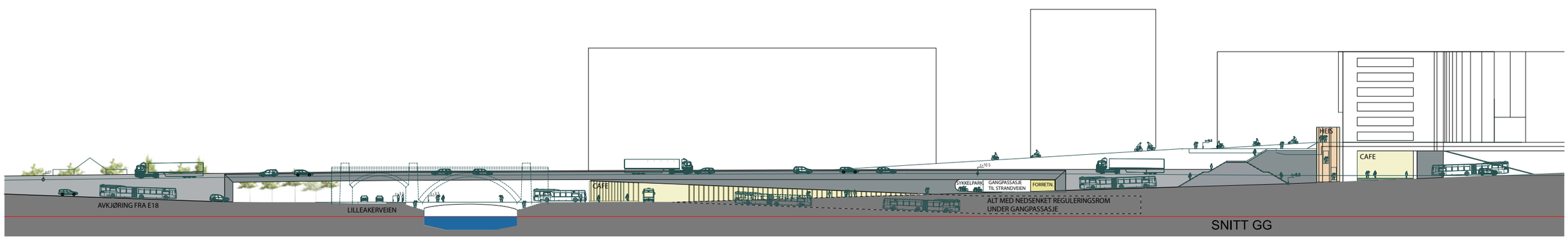
Holdeplassene for ekspressbussene som skal terminere på Lysaker bør lokaliseres i nærheten av holdeplassene for tog og T-bane for å sikre rask og god omstigning for de reisende.

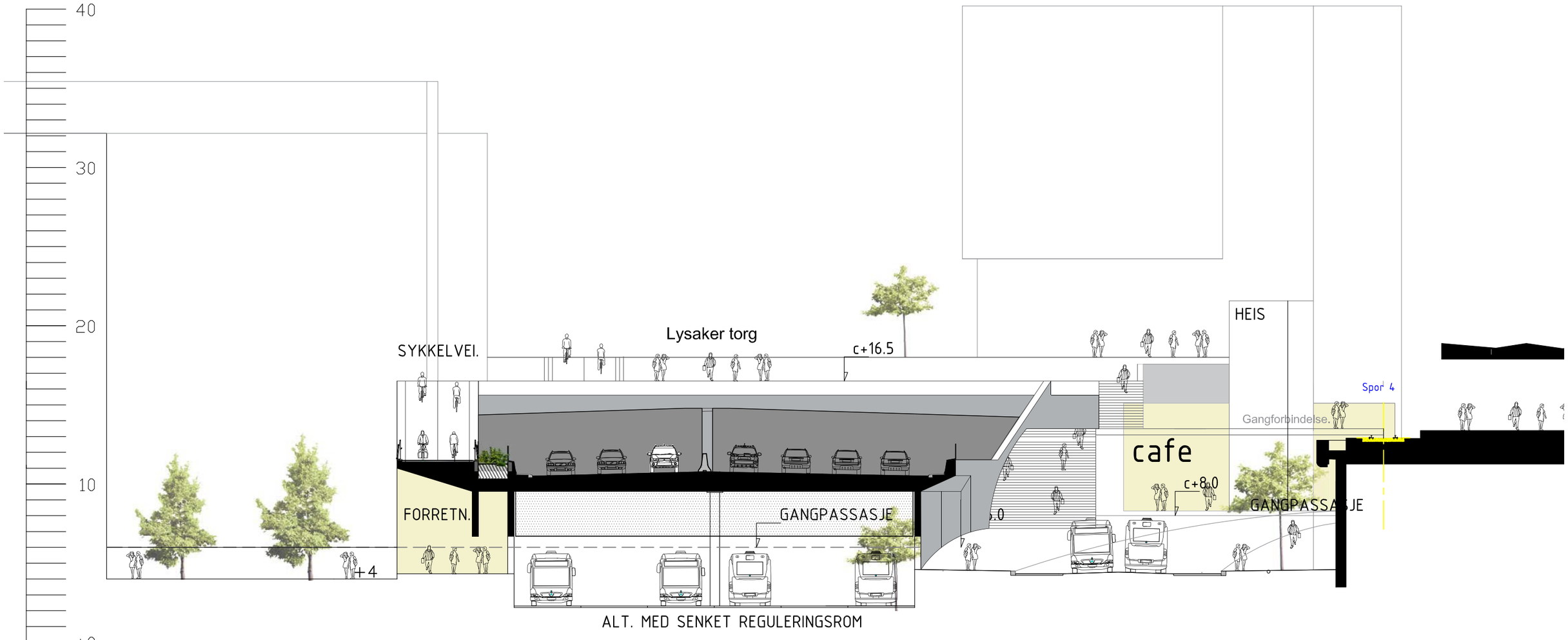
I illustrasjonen er det vist prinsipiell plassering for leddbusser på 19 m. Det vil i realiteten bli et større innslag av vanlige busser på 15 m som vil gi en noe annen fordeling av holdeplassene. Dette må optimaliseres i videre arbeide med knutepunktet.

Buss for tog
Plassene til buss for tog er vist i vestlig ende av gateterminalen, 4 plasser mot vest og en plass mot øst. Arealet er noe brattere enn ønsket stigning på holdeplasser, men burde likevel fungere ved unntakssituasjoner. Ved planlagte avvik kan man også i en viss grad benytte seg av de vanlige holdeplassene, da de planlagte avvik ofte legges til helger og ferier, når det også er færre rutebusser i drift.

Vending
I vest vender bussene i en vendesløyfe under nytt næringsbygg ved inngangen til ny busstunnel, mens i øst avhenger løsningen for vending av de forskjellige reguleringsalternativene. I illustrasjonen er det vist reguleringsplasser sør for holdeplassene under hevet E18.






40
30
20
10
+0
+4
SYKKELVEI.
Lysaker torg
c+16.5
HEIS
Spor 4
Gangforbindelse.
cafe
c+8.0
FORRETN.
GANGPASSASJE
GANGPASSASJE
ALT. MED SENKET REGULERINGSROM

SNITT AA

Reguleringsplasser er et lite urbant program i en tett by. Hvor er det best å plassere de?

3. REGULERINGSPLASSER

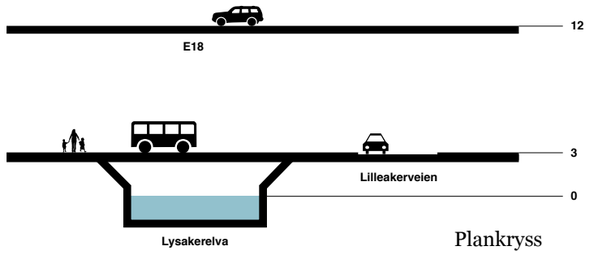
I fremtiden vil sannsynligvis flere busser inn mot Oslo fra vest terminere på Lysaker. Det betyr at Lysaker blir endeholdeplass for rutene, og at bussene må regulere her for å komme i rute.

Bussterminalen fungerer som en gateterminal med bakenforliggende regulering. Det vil si at ingen busser stopper mer enn et minutt eller to på holdeplassene, selv ikke de bussene som har terminalen som endeholdeplass. Busser som avslutter ruten på Lysaker slipper av passasjerene på gateterminalen og kjører videre til et eget reguleringsareal.

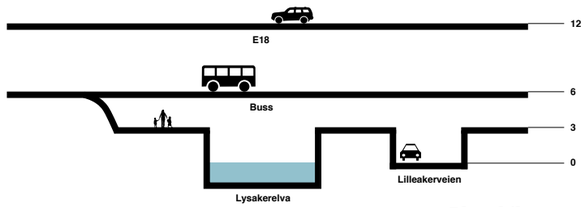
På reguleringsarealet venter bussjåføren i inntil 15 minutter, avhengig av hvor lang tid etter rutetabellen han kom inn, før han kjører ut til gateterminalen for å plukke opp nye passasjerer. Denne måten å organisere bussterminalen på gjør at noen få holdeplasser kan betjene et stort antall busslinjer og avganger. Bussterminalen blir dermed mer kompakt, mer oversiktlig og mer orienterbar. Imidlertid er det svært viktig at reguleringsarealet er tilstrekkelig stort.

Ruter har estimert et behov for 10 reguleringsplasser, men har antydet at det kan være et lavt tall og at de vil trenge fleksibilitet for mulig fremtidig utvidelse. Alle reguleringsplassene trenger ikke være lokalisert på samme sted, men alle trenger vendeareal, oppstillingsplasser, fri bevegelse og god kobling til terminalområdet med holdeplasser og videre rute. Vi viser 4 mulige lokaliseringer av bussterminalens reguleringsplasser, basert på 2 prinsipielle løsninger.

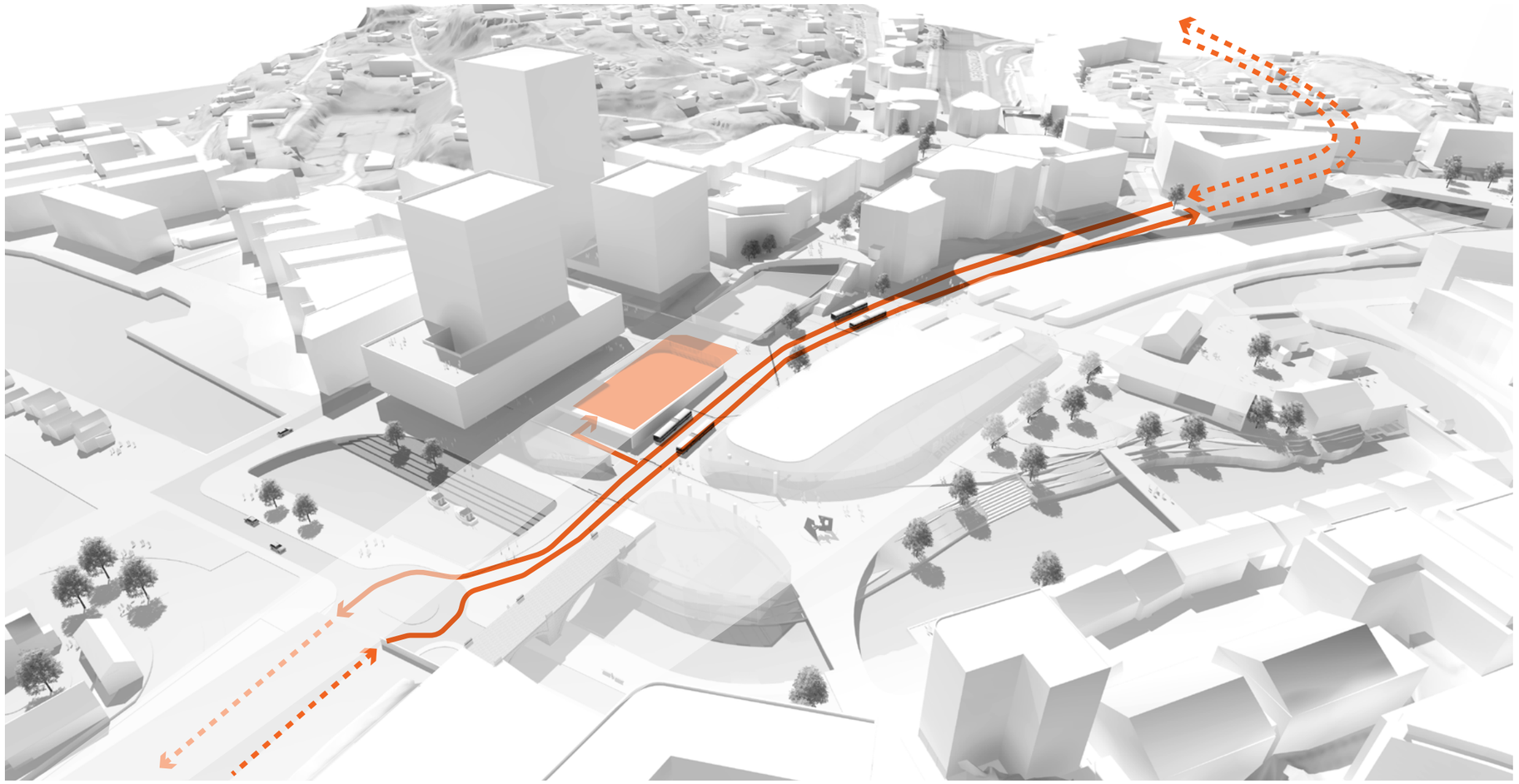
De to prinsipielle løsningene er valg av veisystem mellom holdeplasser og E18 og lokalisering av reguleringsplasser i Oslo eller Bærum.



Plankryss



Planskilt



PLASSERING AV REGULERINGS-PLASSER

Veisystem for buss mot øst
Selv om de fleste bussrutene på strekningen sannsynligvis kommer til å snu på Lysaker eller bli erstattet av Fornebubanen, vil det fortsatt gå busser videre på strekningen inn mot Oslo.

Reguleringsalternativene viser 2 prinsipielle løsninger for trafikksystem fra bussterminalen og østover på E18. En løsning i plan og en planskilt.

I denne rapporten er det hovedsakelig vist alternativ 1B, da vi mener denne gir den mest bymessige og gjennomførbare løsningen.

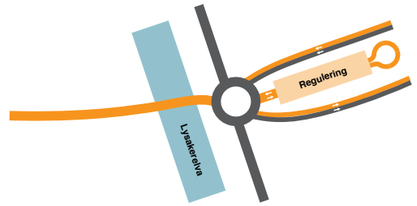
Nærmere beskrivelse og vurderinger av de fire alternativene finnes i eget vedlegg til rapporten, **«Vedlegg 2 – lokalisering av reguleringsplasser».**

1. Bussvegen over elven møter Lilleakerveien i plan i en rund kjøring på kote +3.
2. Lilleakerveien senkes til kote +0 og bussvegen krysser plan skilt over Lilleakerveien på kote +6.

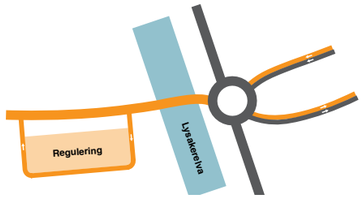
Alternativene 1 (A og B) viser veisystem i plan, mens alternativene 2 (A og B) viser planskilt veisystem.

Reguleringsplasser i Oslo eller Bærum
For både planfri og planskilt bussforbindelse er det sett på alternativer for regulering både i Oslo og Bærum under hevet E18. Lokaliseringen av reguleringsplassene er tilnærmet lik i begge Oslo- alternativene og i begge Bærums-alternativene, det eneste som skiller dem er krysløsningene mellom bussveien og Lilleakerveien og de konsekvensene valg av krysløsning får for området. Variantene merket med A (1A og 2A) viser reguleringsplasser i Oslo og variantene med B (1B og 2B) viser reguleringsplasser i Bærum. I denne rapporten er det hovedsaklig vist alternativ 1B.

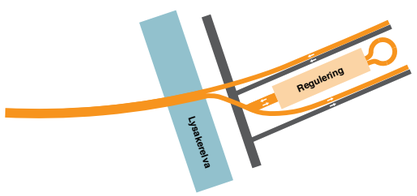
Nærmere beskrivelse og vurderinger av de fire alternativene finnes i eget vedlegg til rapporten.



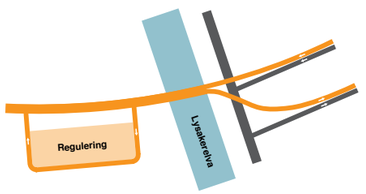
1A
Plankryss
Regulering i Oslo



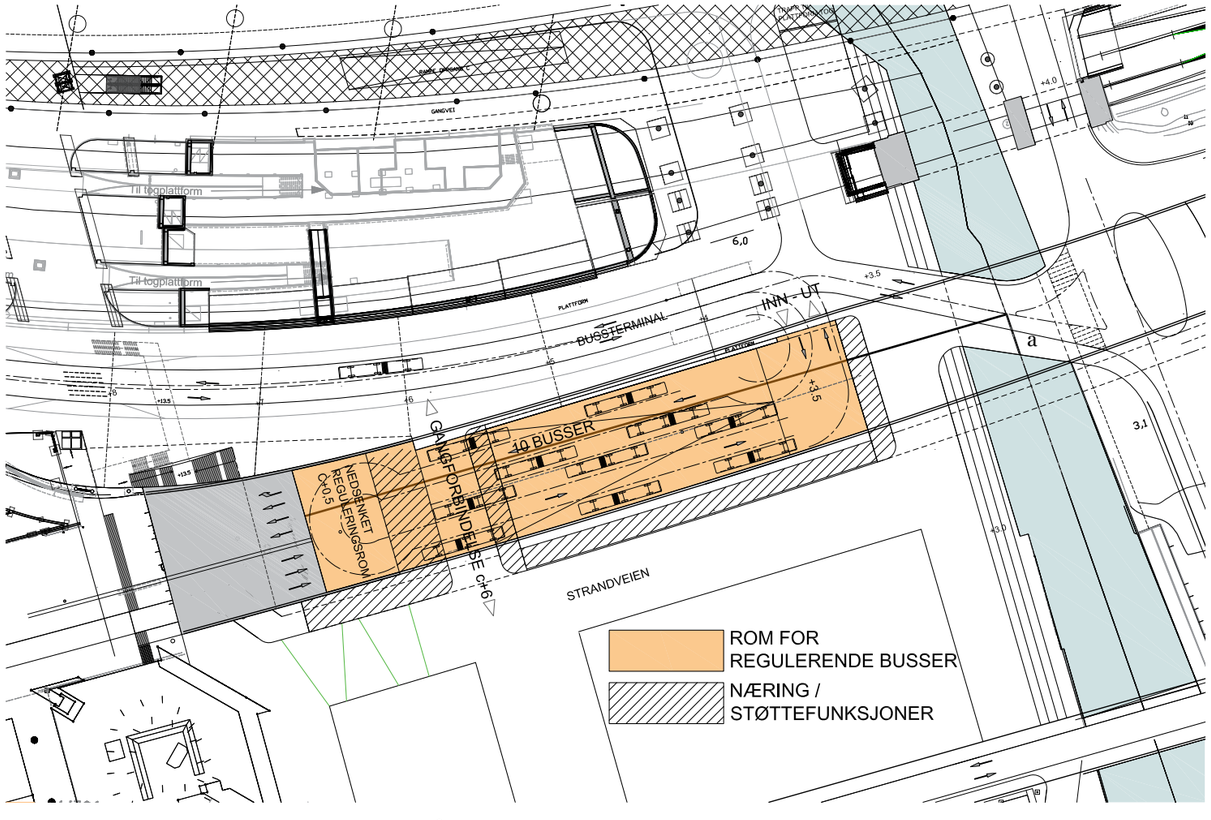
1B
Plankryss
Regulering i Bærum



2A
Planskilt
Regulering i Oslo

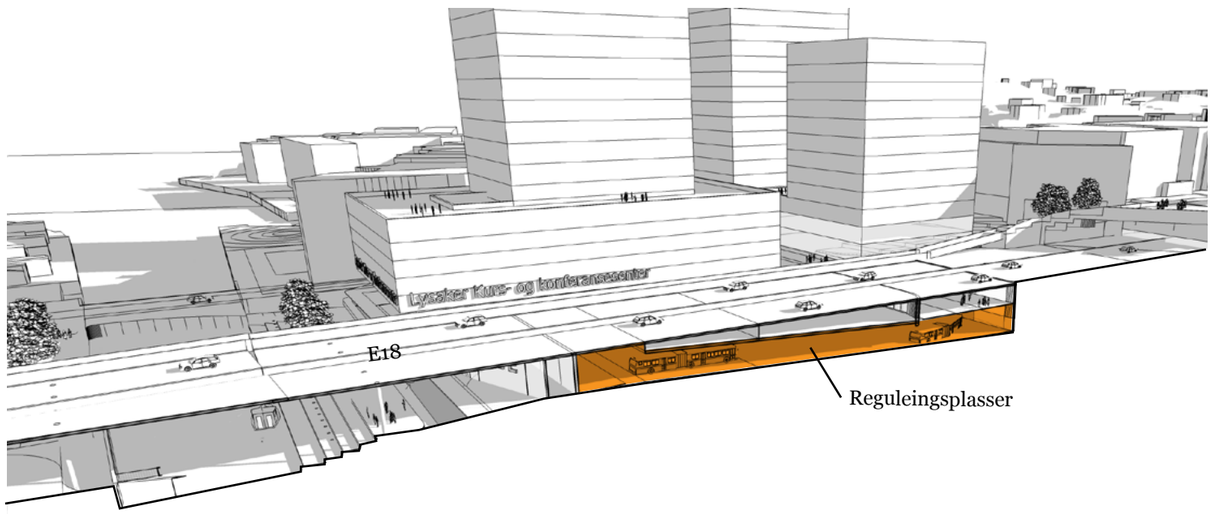


2B
Planskilt
Regulering i Bærum

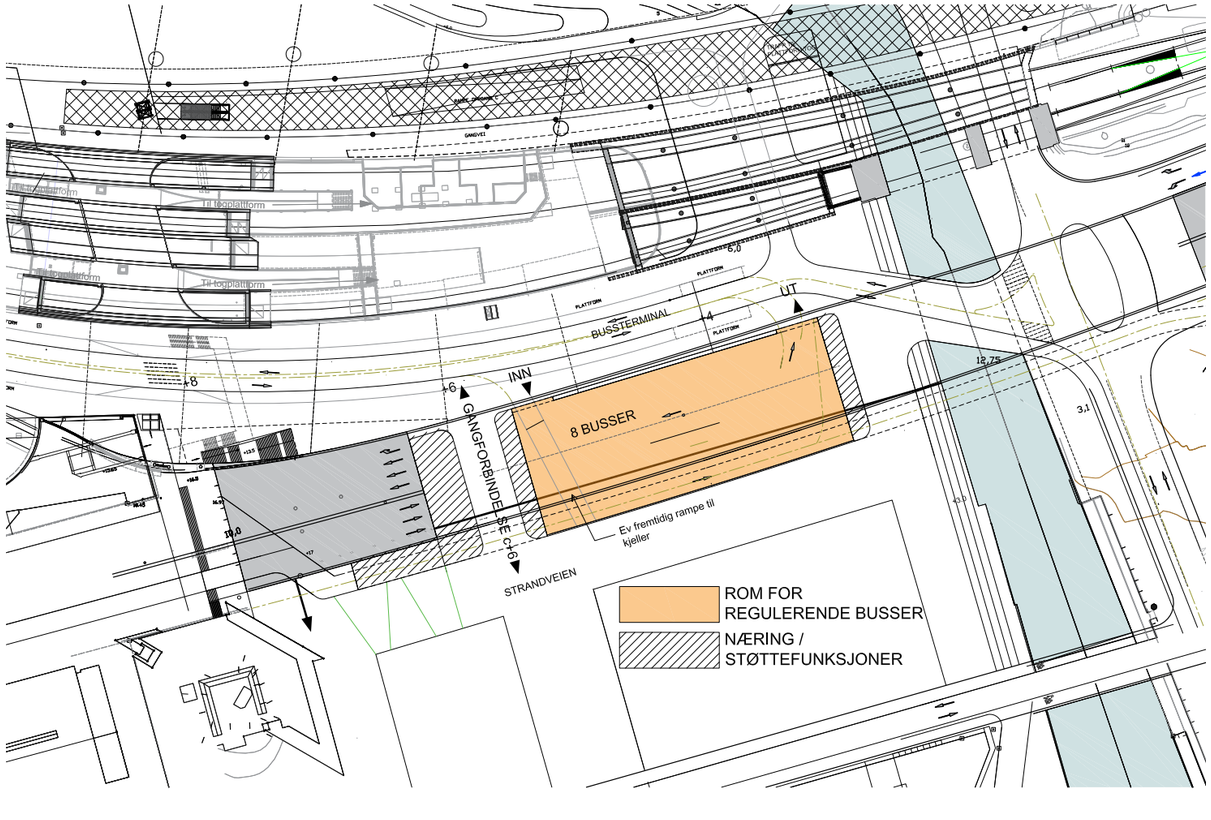


Regulering 1B - Alterantiv på rampe under E18

Kapasitet: 10+ busser

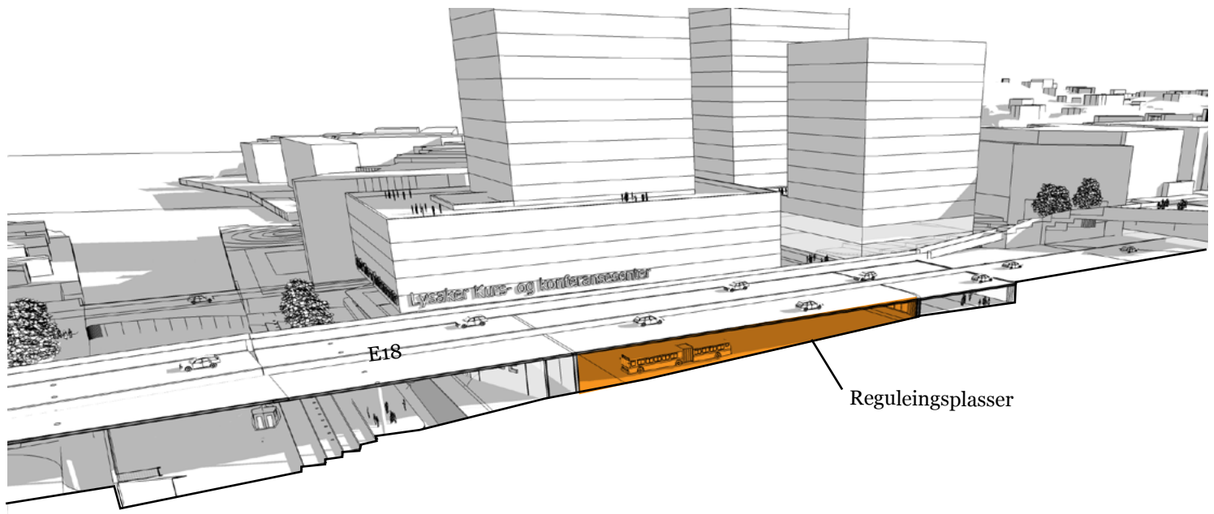


Alternativet viser regulering av vendende busser med innkjørsel øst for holdeplassene. For å sikre tilstrekkelig kapasitet og en gjennomgang for gående og syklende fra terminalen til Strandveien må reguleringsplassene legges til en skrånende kjeller. Kjelleren må skrå ned til ca. kote 1 for å sikre tilstrekkelig overdekning for gjennomgangen som ligger på ca. kote 6.



Regulering 1B - Alternativ kompakt under E18, utvidelse under Strandveien 2-10.

Kapasitet: 8 busser under E18. 12-15 i kjeller.



Alternativet viser en kompakt løsning hvor bussene som skal vende kjører inn vest i volumet regulerer og kjører ut øst for holdeplassene. I dette alternativet er det mulig å se for seg at deler av kjeller i Strandveien 2-10 kan benyttes til reguleringsplasser dersom denne transformeres. Da må det an legges en rampe som sikrer at nedkjøringen ikke kommer i konflikt med gående og syklende i området nord for Strandveien 2-10.

VEILØSNING I PLAN - LAV BRO

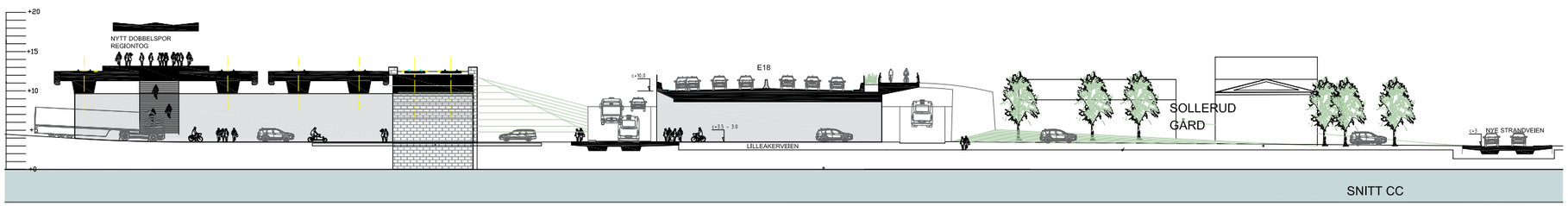
I løpet av prosessen ble det vurdert to likestilte løsninger kryss mellom Lilleakerveien og av og påkjøringsrampene til E18. Den ene er plankryssing på ca. kote 3 og den andre planskilt hvor busstrafikken krysser over Lilleakerveien på kote 6. Konsulentene mener at plankryss er det mest bymessige alternativet og er lagt til grunn for rapporten.

Bussvegen møter Lilleakerveien under hevet E18 på kote +3. Bussen føres over elven på lav bru på kote +3 fra bussholdeplassene på motsatt side.

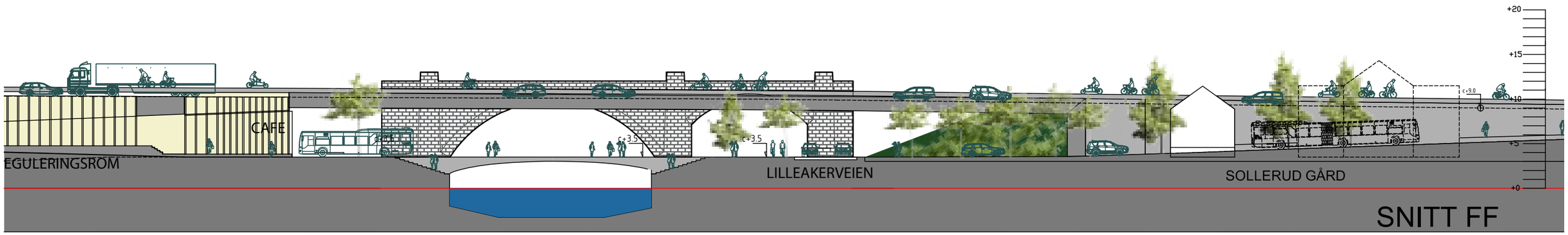
Lilleakerveien senkes, føres direkte under jernbanen og hevet E18, og krysser bussvegen i plan. Dette gir en direkte kobling for busstrafikken i Lilleakerveien til gateterminalen/holdeplassene.

Løsningen omtales som planfri, da bussen og det lokale veisystemet møtes i plan.

Løsningen gir potensial for en mer kompakt veiløsning med et smalere tverrsnitt, som er spesielt viktig ved Sollerud gård, da rampesystemene er mindre arealkrevende. Tegningene i rapporten viser felles avkjørsel for buss og lokalvei ut fra rundkjøring i Lilleakerveien. Det kan også etableres separate utkjørsler for bil og buss også i disse alternativene uten store konsekvenser for løsningen.



1. Kryssing av busser i plan med lokalvei (plankryss i kote 3)



Det må både bli en urban kryssløsning og en løsning som ikke hindrer fremkommelighet for bussene.

4. KRYSSLØSNINGER LILLEAKERVEIEN, BUSSTERMINAL OG E18

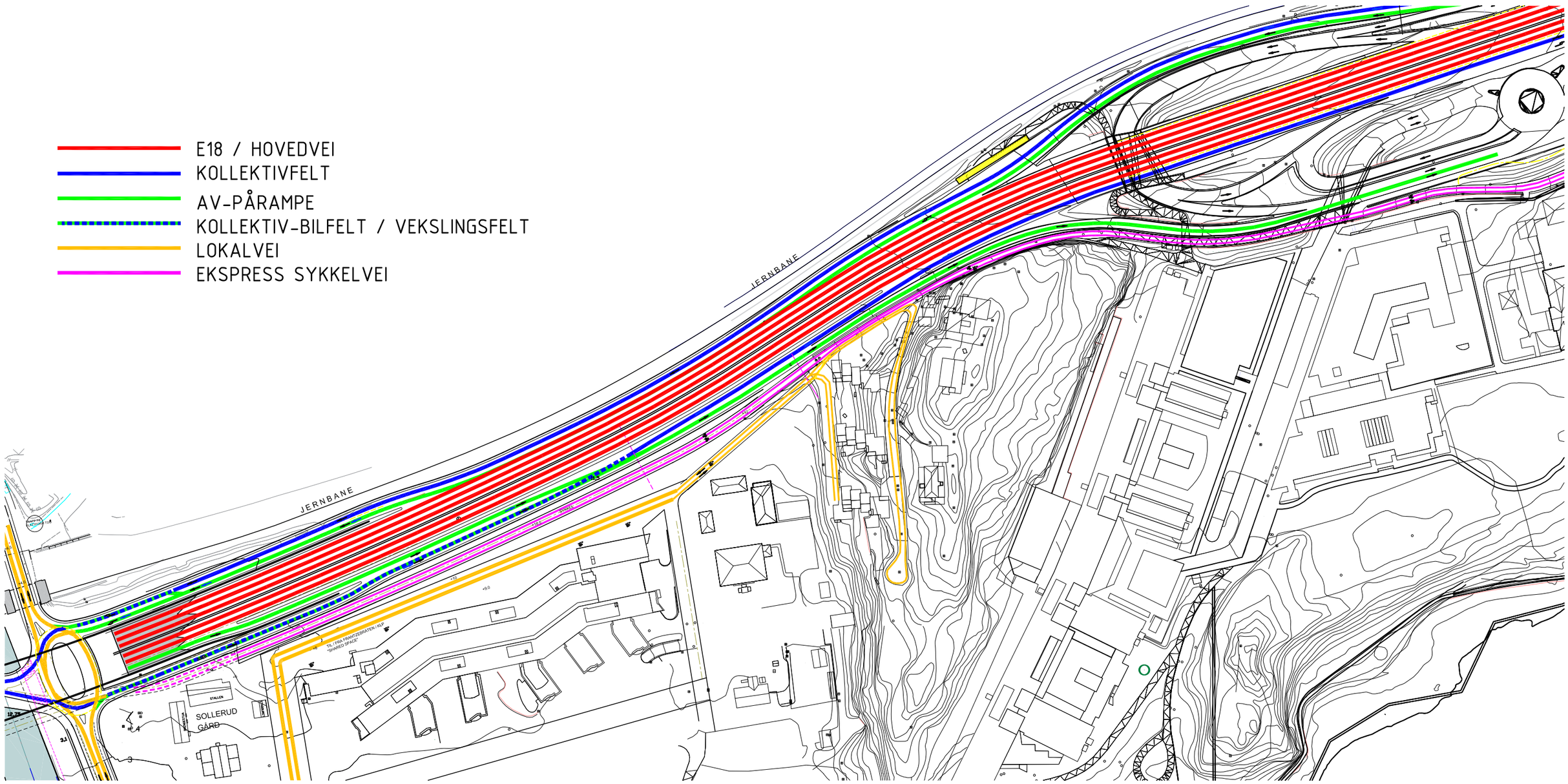
Når trafikk legges om for å samle bussholdeplasser sentralt i et kollektivknutepunkt på Lysaker får dette konsekvenser for avviklingen av lokalveitrafikken på Lysaker. Det mest sårbare punktet i det nye systemet er der hvor lokaltrafikken fra Lilleakerveien blandes med busstrafikken fra terminalområdet.

Det er på følgende sider vist ulike alternativer for hvordan dette krysset kan utformes.

Det er to vurderingskriterier som står mot hverandre. Det er trafikksikkerhet og fremkommelighet for bussen og det er ønsket om å begrense trafikkarealer og lage urbane, arealeffektive løsninger som også tar hensyn til gående og syklende.

Basert på det utvalget som er vist tror vi det er mulig å komme fram til en løsning som ivaretar begge interesser på en god måte.

Ingen av løsningene er kapasitetberegnet. Før det gjøres må man sikre seg et godt nok grunnlag for beregningene. Utforming, funksjonalitet og trafikksikkerhet må bearbeides i det videre arbeidet.



Vegsystem mot Vækerø

Den valgte terminalløsningen medfører veg-/gatetiltak på strekningen Vollsveien – Frantzebråten.

- E18 heves fra eksisterende nivå ved Lysakerlokket til nivå like under jernbanen. Høybrekk ved terminalen vil være maks ca c+11, med svakt fall herfra mot eksisterende nivå tilnærmet midt foran KLP-bygget.

E18 får 3 felt mot Bærum som i dag. I tillegg vil det være kollektivfelt som oppheves for avkjøring til Lilleakerveien som i dag.

I dag hindres bussen av øvrig biltrafikk fordi den har vikeplikt for trafikk fra Strandveien i rundkjøringen nord for jernbanen. I foreliggende forslag er denne konflikten borte. God avvikling er imidlertid helt avhengig av at krysset mellom Lilleakerveien og rampene fungerer godt. Dette må undersøkes i det videre arbeid. E18 mot Oslo får 2 felt. I dag har E18 på denne strekningen 3 felt hvor det ene er kollektivfelt.

I den viste løsningen kommer busstrafikken fra terminalen via krysset i Lilleakerveien til pårampen mot Oslo, for videre å kjøre inn på kollektivfeltet på E18 – like vest for Vækerøkrysset. På denne strekningen veksler bussene med biltrafikken som kjører av fra E18 og inn til Vækerøkrysset. Bussene kjører også sammen med biltrafikken fra Lilleakerveien. Bilene kan ikke, som bussen, kjøre direkte inn på E18, men må via Vækerøkrysset som i dag.

Dette gir redusert kapasitet for bil sammenlignet med dagens situasjon, ettersom El-bil og drosje ikke kan benytte kollektivfeltet som i dag.

- Lilleakerveien senkes til ca c+3.5 og føres rett fram under jernbanen og hevet E18. Bussveien til og fra terminalen krysser slik Lilleakerveien i plan. Dette muliggjør direkte kobling mellom busstrafikken i Lilleakerveien og kollektivfeltene / bussterminalen.

- Atkomstene til og fra E18 i begge retninger beholdes i prinsippet som i dag, og det gjøres ingen endringer i Vækerøkrysset og i av- og påkjøringene under Lysakerlokket. Atkomstene til og fra E18 i Oslo bygges om for å tilpasse seg hevet E18 og senket og ombygd Lilleakervei.

Avkjøringen til Vækerøkrysset fra E18 i Bærum gir ikke som i dag forbindelse til Sollerud og Frantzebråten. Atkomsten til disse områdene er lagt til ombygd Lilleakervei – Strandveien via ny forbindelse ved Sollerud gård.

Ved Sollerud gård er det vist alternative løsninger. (se egen beskrivelse)

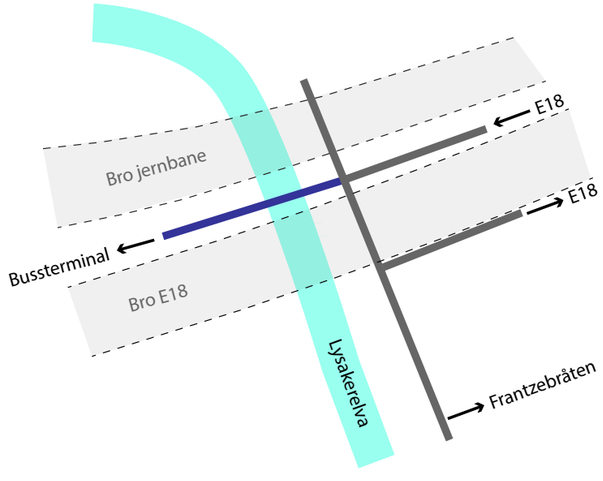
- Det er gjennom prosessen utviklet flere løsninger for rampeforbindelsene mellom E18 og Lilleakerveien. Målet har vært å redusere veitverrsnittets totalbredde mellom jernbanen og Sollerud gård / KLP-bygget, og å gi anlegget en stram og bymessig utforming. Det er valgt en kompakt variant, med felles 1-feltsrampe for buss og bil fra Lilleakerveien og bussterminalen, lagt på utsiden av E18-volumet.

Ettersom rampene i sin helhet er lagt på utsiden av E18, vil E18 kunne senkes uavhengig av disse.

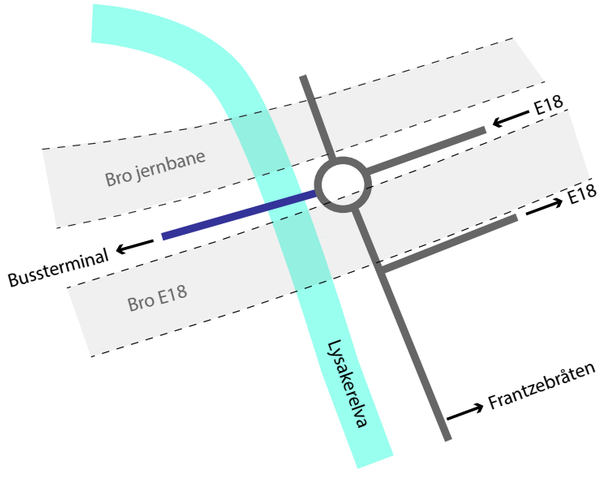
KRYSSLØSNINGER I PLAN ØST FOR LYSAKERELVEN

Det er vurdert flere ulike kryssalternativer. K1 forutsetter lyskryss mens i de 3 variantene av K2 er det forutsatt rundkjøring og kombinasjoner av rundkjøring og vanlige kryss.

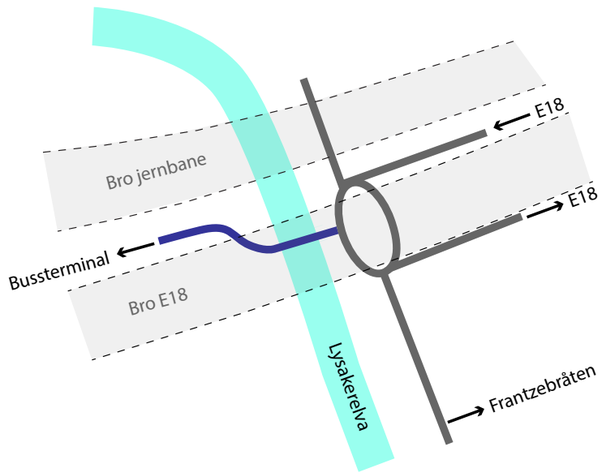
Valg av reguleringsløsning og kryssløsning må ses i sammenheng Ved en løsning med lyskryss må alle bussene snu i reguleringsrommet under E18. I løsningene med rundkjøring kan bussene snu i denne.
Dersom bussene må kjøre langt for å snu, kan det være til stor ulempe for avviklingen. Det vil også gi mer busstrafikk i området, som vil være til ulempe for gående.



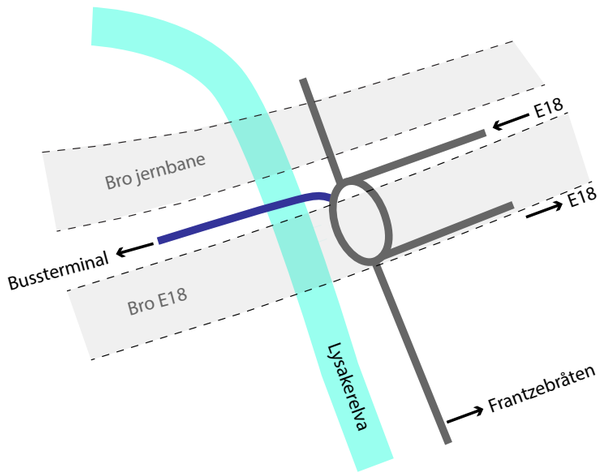
Alt K1: Lyskryss (løsning vist på illustrasjonplan)



Alt K2A: Rundkjøring og lyskryss

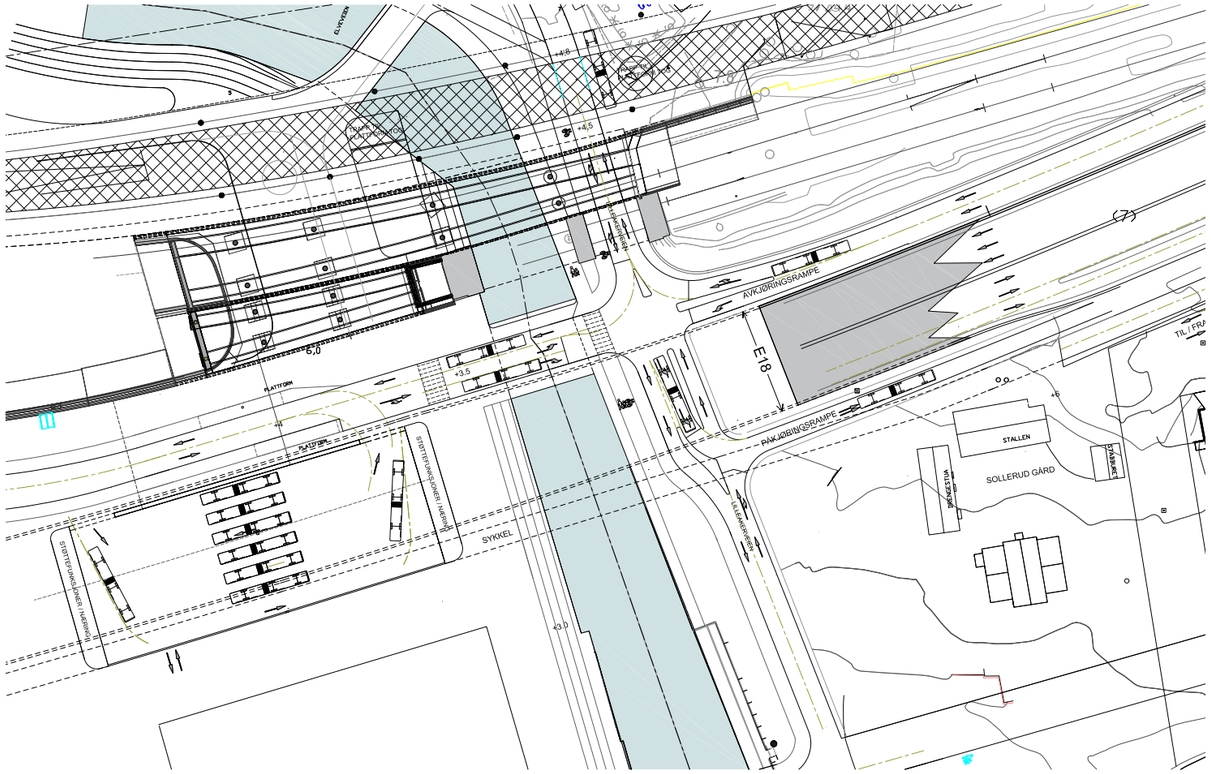


Alt K2B: Stor rundkjøring 1

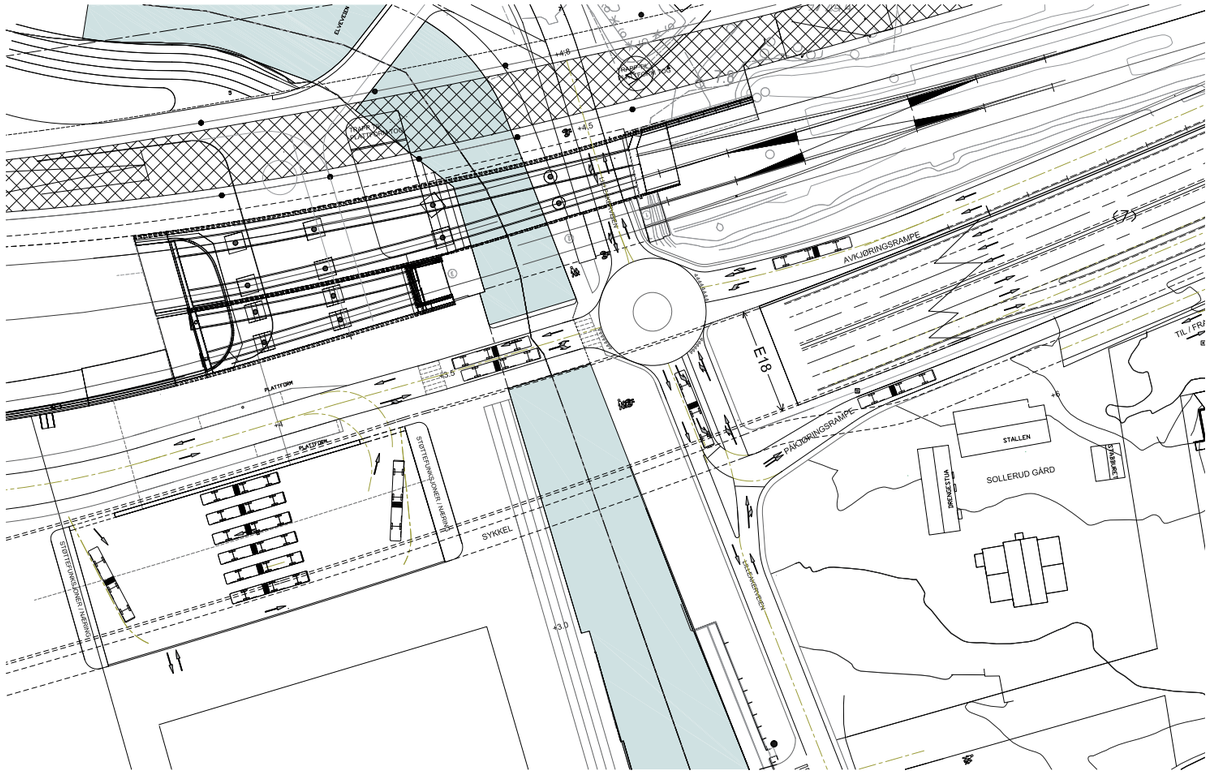


Alt K2C: Stor rundkjøring 2

K1



K2A



Alt K1 - to lyskryss

Bussene fra terminalen krysser Lysakerelven i friluft mellom jernbanen og hevet E18, og møter Lilleakerveien og avkjøringsrampene for E18 i ett lyskryss. Påkjøringsrampen tar av fra Lilleakerveien i et nytt lyskryss sør for E18. Krysset vil være et 4-fase kryss

Dersom man legger opp til at 23-bussen ikke skal innom Lysaker terminal, kan man i denne løsningen ha kun ett felt i hver retning i Lilleakerveien, med unntak av strekningen fra bussterminalen til krysset der påkjøringsrampen tar av fra Lilleakerveien. Her trengs det to felt i sørgående retning for at bussen skal klare svingene. Veiarealet som krysset og Lilleakerveien opptar vil da kunne reduseres og gi mer plass til andre trafikantgrupper. Man vil også kunne utforme en bymessig krysssløsning med korte avstander for gatekrysninger for gående og veiareal som ikke flyter ut.

Veiføringen der bussen føres rett over elven i forlengelsen av terminalen gir et lett leselig kjøremønster som gir fotgjengere god oversikt over bussens bevegelser, og en tryggere situasjon å orientere seg i. Det er også mer behagelig for fotgjengere å krysse elven i friluft, enn dersom bussbroen plasseres under E18. Dette er både på grunn av solforhold og støy.

Gående og syklende krysser bussvegen på vestsiden av Lilleakerveien mot elven. Det legges til rette for at fotgjengere i størst mulig grad skal bevege seg på vestsiden av Lilleakerveien, for å unngå å komme i konflikt med av- og påkjøringsrampene. Det er uansett på denne siden de fleste fotgjengerne vil ha sin naturlige bevegelseslinje.

Alternativer med rundkjøring:

Generelt for alle løsningene med rundkjøring er at bussene kan snu i rundkjøringen, hvilket forenkler bussavviklingen.

Rundkjøringer gir imidlertid gjerne omveger for gående, og okkuperer større areal enn lyskryss. I dette tilfellet vil det stort sett påvirke gående på vestsiden av Lilleakerveien, da det vil være få gående på østsiden, og det ikke er ønskelig å blande gående med trafikken fra av- og påkjøringsrampene. Det er avgjørende at utformingen av rundkjøringen gir en god og lesbar krysning av bussvegen for gående og syklende. Kvaliteten på denne krysningen varierer i de ulike rundkjøringsalternativene.

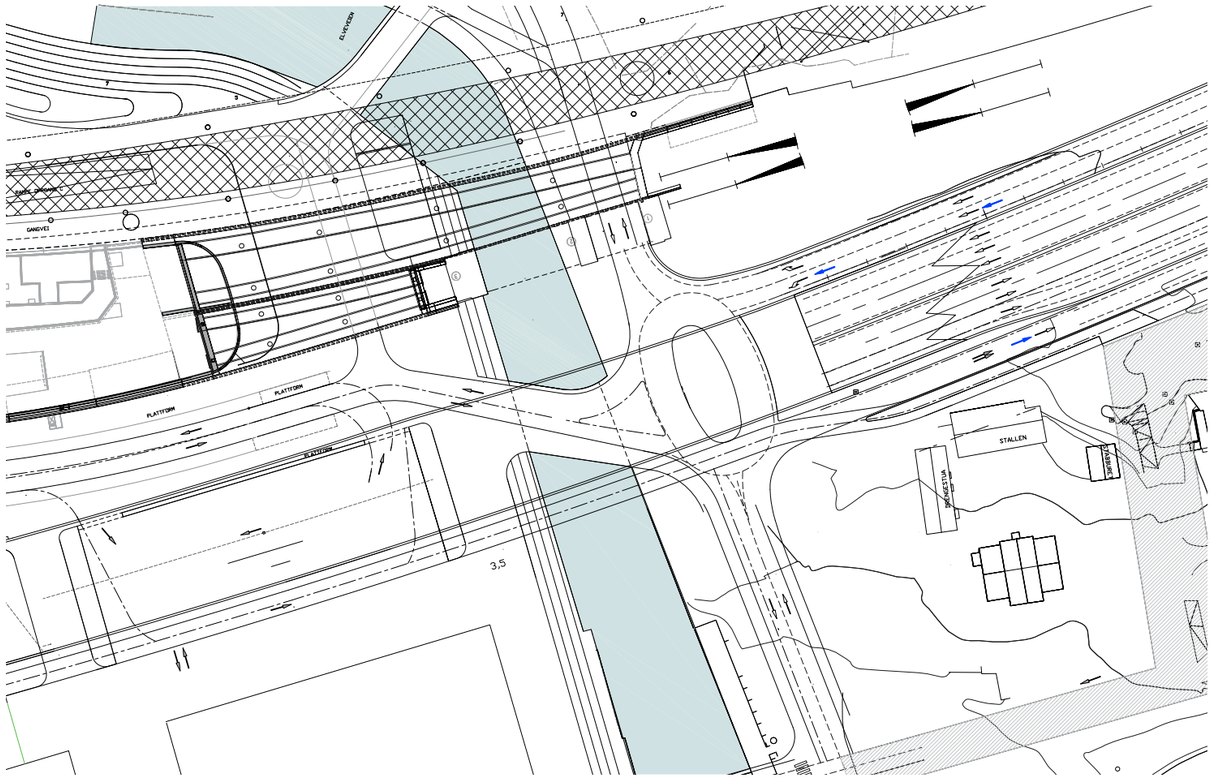
Alt K2A - Rundkjøring og lyskryss

Bussene fra terminalen krysser Lysakerelven i friluft mellom jernbanen og hevet E18, og møter Lilleakerveien og avkjøringsrampene for E18 i en rundkjøring som ligger så tett på eksisterende jernbanebro som mulig. Påkjøringsrampene tar av fra Lilleakerveien i et lyskryss sør for E18. Løsningen gir et 2-fase kryss.

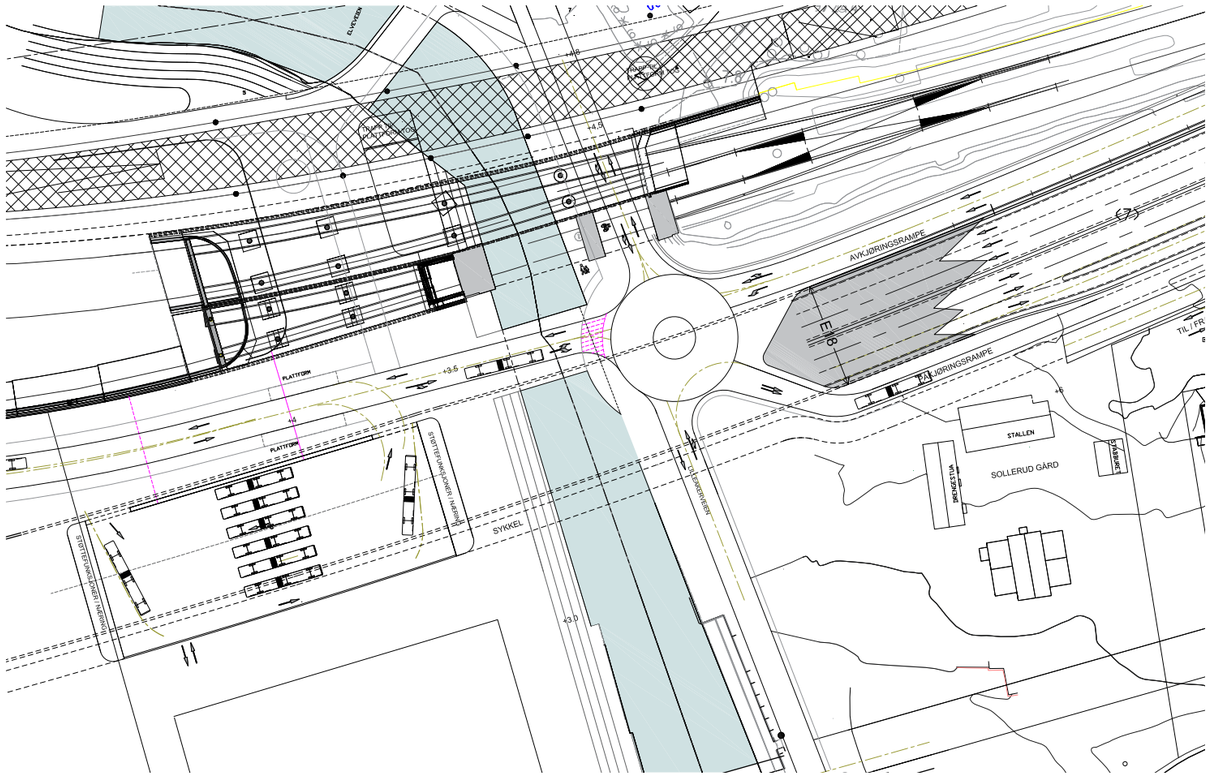
Bussen føres over elven i bro i forlengelsen av terminalen, i rommet mellom E18 og jernbanen, noe som gir et lett leselig kjøremønster for fotgjengere og god oversikt over bussens bevegelser. Det er også mer behagelig for fotgjengere å krysse elven i friluft, enn dersom bussbroen plasseres under E18. Dette er både på grunn av solforhold og støy.

I denne løsningen kan gående og syklende krysse bussvegen på samme måte som i alternativ K1, som ikke gir omveger for de gående.

K2B



K2C



Alternativ 2KB og 2KC - rundkjøring, to varianter

K2B og K2C har mange varianter, og det er her vist en av hver.

I B-varianten møter bussene fra terminalen Lilleakerveien i en stor rundkjøring som ligger sentrert midt under E18. Dette gir en symmetrisk kryssløsning, der av- og påkjringsrampene kobles mot den langstrakte rundkjøringens ender.

Bussgaten kobler seg sentrisk til rundkjøringen, men må føres i en diagonal bevegelse over elven, under E18-broen. Slik åpnes et større, åpent rom foran steinbrua, og gangtrafikken ledes mellom målpunktene på hver side av elven. Løsningen gir en lengre strekning som skal krysses for gående og tar opp et større areal. Som nevnt tidligere, er måten rundkjøringen utformes på, og spesielt møtet mellom bussvegen og Lilleakerveien, avgjørende for opplevelsen av bymessighet og forholdene for gående og syklende.

I C-varianten føres bussbrua direkte mot avkjøringsrampen som forlengelse av terminalgaten, og kobles sentrisk mot en stor rundkjøring som får senter under nordre E18-brokant.

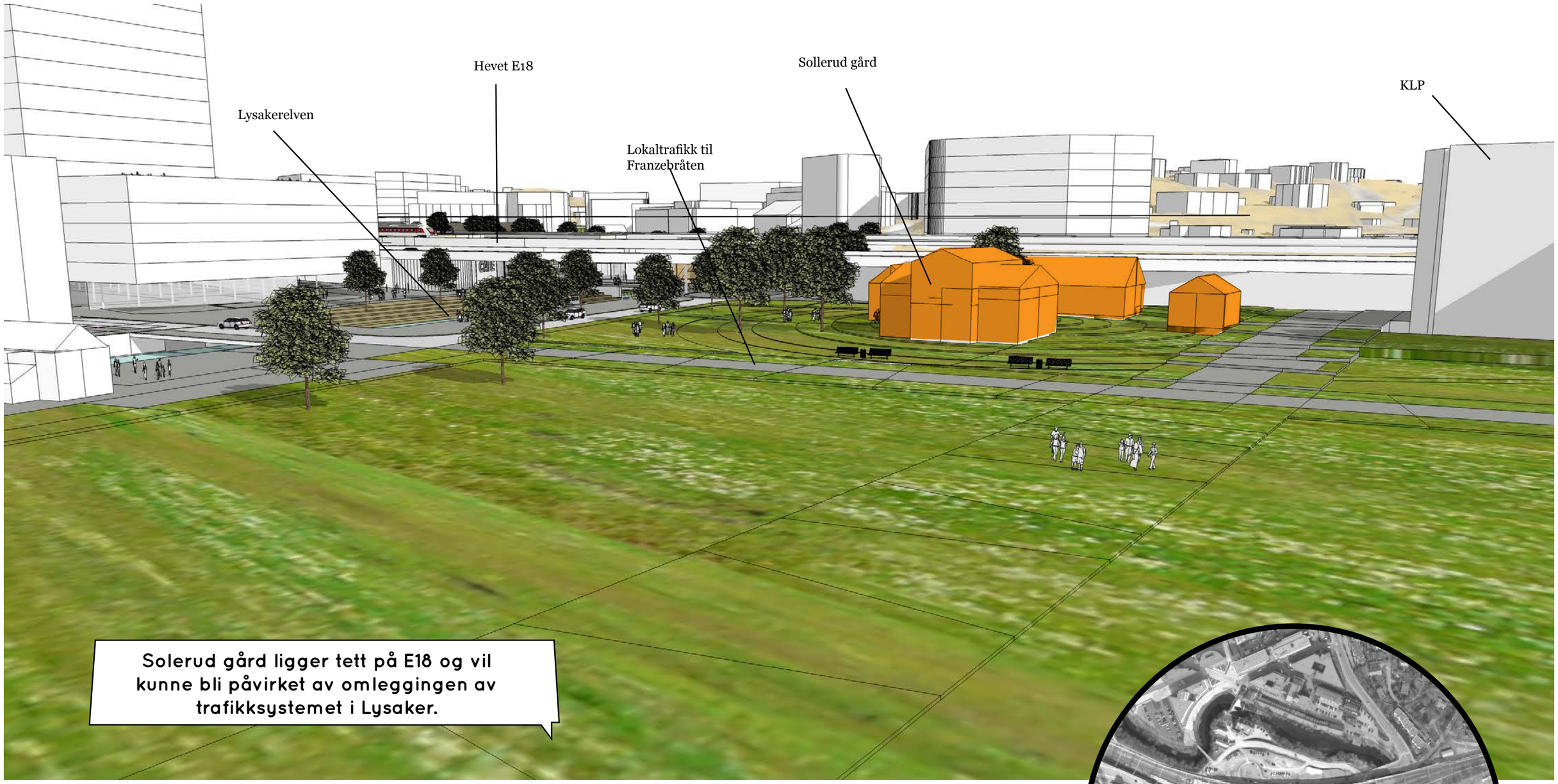
Busstrafikken får slik enkle bevegelsesmønstre mellom terminalen og på- og avkjøringsrampene, og det kan dannes en oversiktlig trafikkløsning for alle trafikantgrupper.

Generelt om forbindelsen mellom terminalen og Lilleakerveien

Det vises flere varianter for denne strekningen, der det søkes optimaliserte helhetsløsninger for de ulike lyskryss- og rundkjøringsprinsippene.

Lyskryssløsningene vil i større grad kunne baseres på et rettlinjet forløp fra terminalen over mot Lilleakerveien, mens man for de ulike rundkjøringsløsningene både må ta hensyn til gangmønstre og så gode og arealeffektive kjøremønstre som mulig.

Lenken mellom terminal og rundkjøring er både testet i posisjon så nær steinbroen som mulig, og som mer direkte diagonalbevegelse fram mot sydsiden og rundkjøringens senter. Alle vil ivareta øst-vestgående gangstrøk og nord-sydgående gangforbindelsene langs begge sider av elva, med de vil ha forskjellige kvaliteter og utfordringer.



5. E18 OG SOLLERUD GÅRD

Sollerud gård er en gård fra midten av 1800-tallet som er regulert til bevaring. Gården er en av få gjenværende historiske bygninger på Lysaker og det er derfor viktig at den får den plassen i Lysakerbyen anlegget trenger.

Gården ligger nært opp mot E18. I dag går lokaltrafikken østover mellom Lysaker og Vækerø på en lokalvei mellom E18 og Sollerud gård. Ved omlegging av trafikksystemet i forbindelse med ny bussterminal, vil det bli etablert en ny påkjøringsrampe for E18 rett nord for Sollerud gård. I tillegg er det behov for en lokalvei for adkomst til Fratzebråten og KLP-bygget. Det er allerede trangt i tverrsnittet mellom E18 og Sollerud gård, og vanskelig å få plass til både ny påkjøringsrampe og lokalvei. Konsulentgruppen har utforsket forskjellige løsninger for lokaltrafikken til KLP og Frantzebråten. Kommunen har en ambisjon om at Sollerud gård skal være en del av parken sør for gården, og ønsker primært at all trafikk skal ledes på nordsiden av gården.

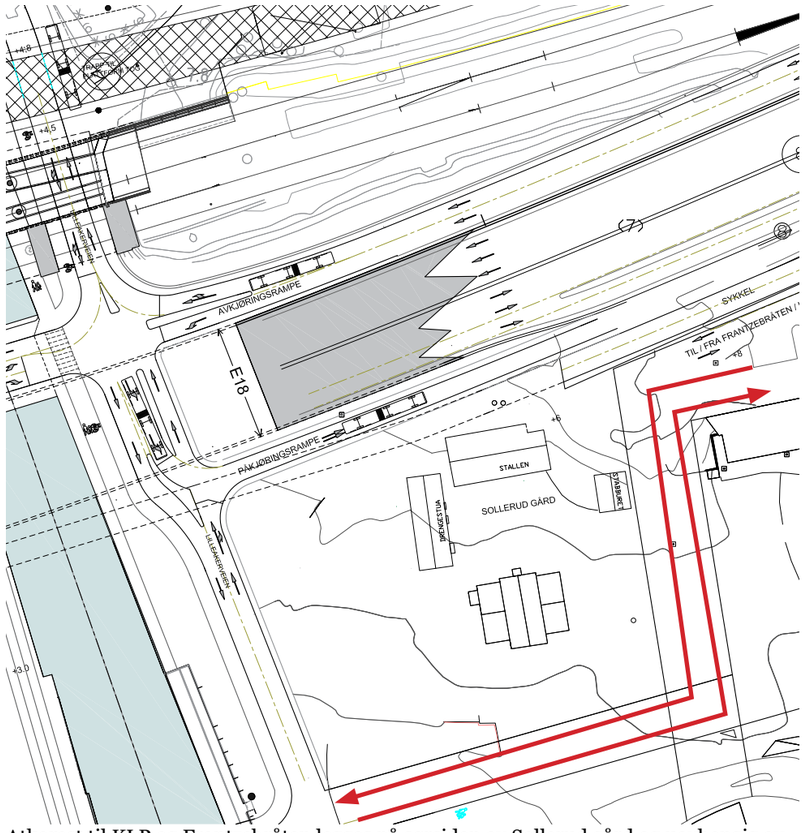
Det er estimert en ÅDT på ca 200 for forbindelsen til KLP og Fratzebråten, og den er ikke gjennomgående til Vækerø.

Mulighetsstudien peker på flere mulige løsninger for lokalveien som er vist på neste side. Det er:
- Lokaltrafikk sør for Sollerud gård
- Felles trasé for lokaltrafikk og rampe til E18.
- Lokaltrafikk nord for Sollerud gård – uthusene flyttes.

Det finnes løsninger som kan optimaliseres ytterligere i det videre arbeidet. Dette gjelder spesielt for løsninger med lokalvei på nordsiden av E18. Det må ses på ytterligere på muligheter for å komprimere tverrsnittet på E18, for eksempel ved å:
- Samle sykkelvei, påkjøringsrampe og E18-bro ytterligere for å gi plass til lokalveien.
- Redusere fart og feltbredder på E18.
- Fjerne et felt på E18 i det kritiske tverrsnittet.

Atkomst til Sollerud er ikke avhengig av kryssløsning i Lilleakerveien under E18.

Muligheter for atkomst for lokaltrafikk til KLP og Frantzebråten

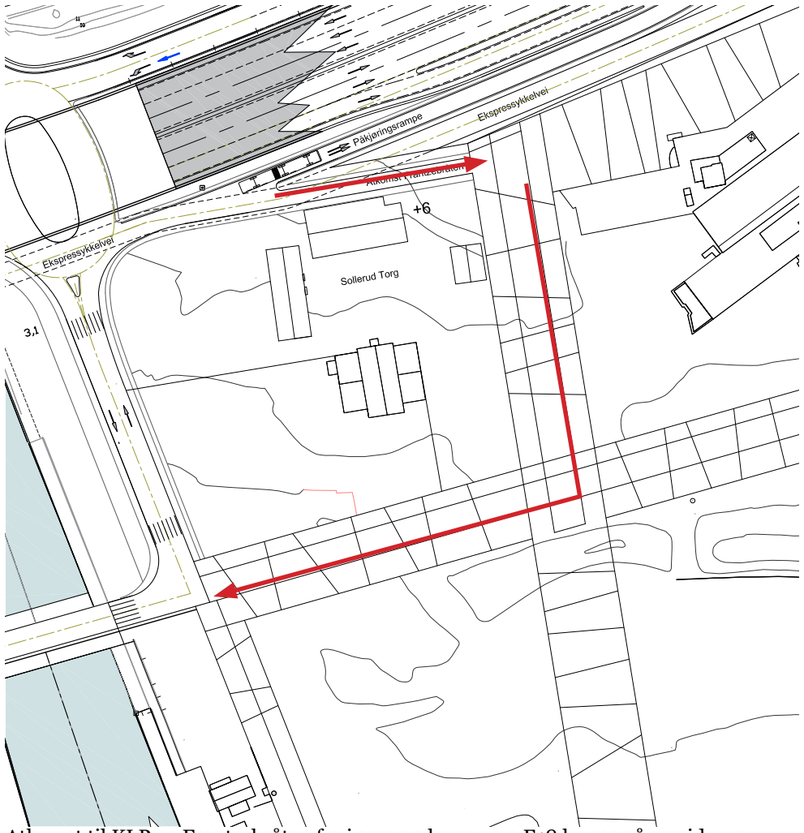


Atkomst til KLP og Frantzebråten legges på sørsiden av Sollerud gård og uavhengig av rampesystemet til E18.

Lokaltrafikk sør for Sollerud gård

Her legges lokaltrafikken til KLP-bygget og Frantzebråten på sørsiden av Sollerud gård på en noe utvidet gate gjennom parken. Trafikken tar av mellom KLP-bygget og Sollerud gård. Den kjørbare delen vil kunne være en del av en sammenhengende promenade langs Lysakerelven, via Lysaker brygge og koble seg på Havnepromenaden langs fjorden i Oslo.

Det er estimert en ÅDT på ca. 200 for lokaltrafikken til KLP-bygget og boligene på Frantzebråten. Konsulentgruppen anser det for å være en så liten belastning at det kan forsvares at denne trafikken tillates slik som vist.

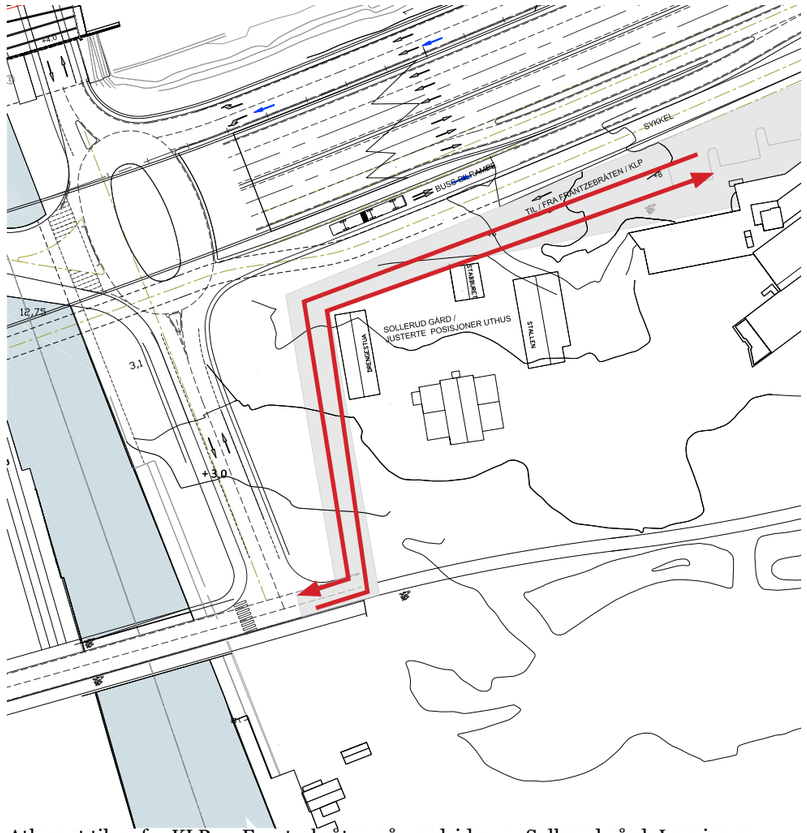


Atkomst til KLP og Frantzebråten fra i samme kryss som E18 legges på sørsiden av Sollerud gård.

Felles trasé for lokaltrafikk og rampe til E18

Her føres atkomst til KLP bygget og Frantzebråten sammen med trafikken til E18 fra avkjørsel i Lilleakerveien. Utkjøring legges gjennom parken og på sørsiden av Sollerud gård.

Denne løsningen halvere trafikken gjennom parken sør for Sollerud gård, men er utfordrende da den forutsetter at man blander privat atkomst for bebyggelse med et regionalt trafikksystem. Det vil også være en utfordring med skilting av løsningen, som må ses nærmere på.



Atkomst til og fra KLP og Frantzebråten på nordsiden av Sollerud gård. Løsningen forutsetter at man flytter på det nordligste bygget på Sollerud gård.

Lokaltrafikk nord for Sollerud gård

Her vises en løsning hvor både atkomst og utkjøring fra KLP-bygget og Frantzebråten legges på nordsiden av Sollerud gård.

Årsaken til at påkobling til Strandveien og Lilleakerveien trekkes så langt mot sør er å hindre at lokaltrafikken skaper kødannelser og minsker fremkommelighet for bussen i krysset under E18. Løsningen forutsetter at uthusene til Sollerud gård må flyttes noe, her vist ved at Drengestua flyttes sørover og at stallen og stabburet bytter plass.

Dagens situasjon på Sollerud

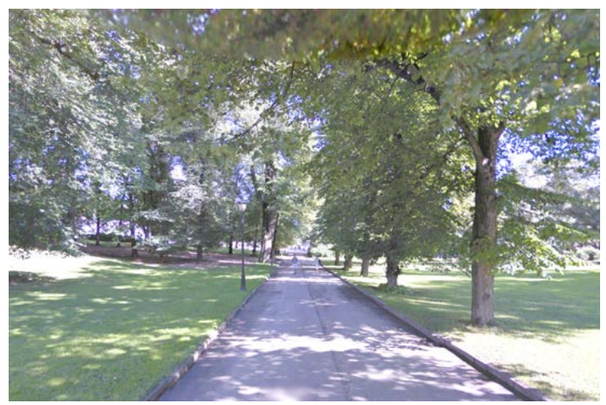
I dagens situasjon er det ingen påkjøringsrampe fra Strandveien til E18. Lokaltrafikk til KLP bygget og Franzebråten ligger på baksiden av Sollerud gård. Deler av Sollerudstranden er brukt til båtopplag og parkeringsplasser. Det går en kjørbar gangsti med grus som binder Franzfossen sammen med Strandveien.

Bildet til høyre viser fra Sollerud gård og Sollerudstranda. Den viser hvordan dagens gangsti ligger gjennom parken.

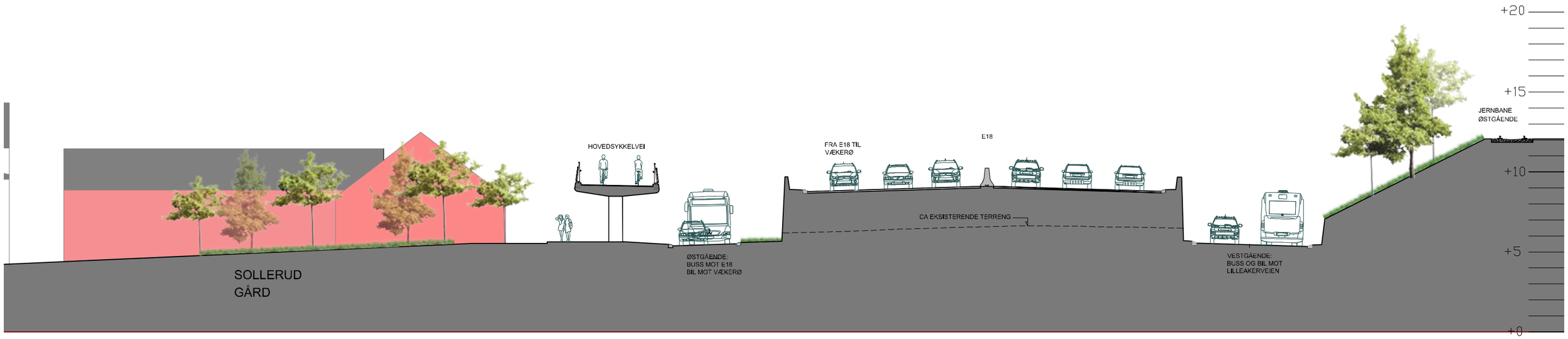
Lokaltrafikk sør for Sollerud gård

Illustrasjonen viser omlegging av lokalveisystemet og opprydding rundt Sollerud gård. Den viser hvordan man kan tillate noe lokaltrafikk men likevel opprettholde det parkmessige preget på Sollerudstranden.

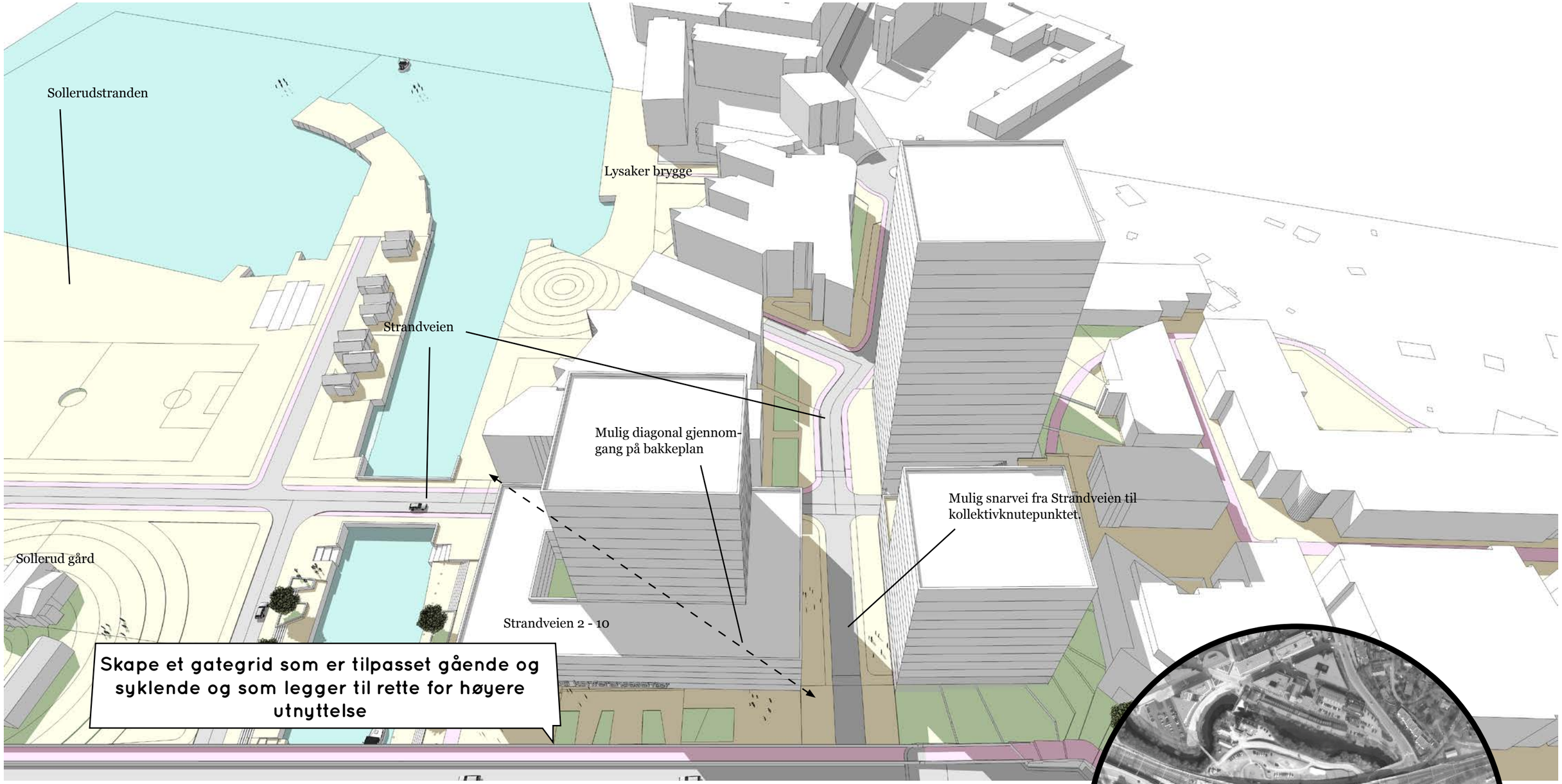
Bildet over viser et mulig forbilde for hvordan man kan opparbeide en noe mer robust kjørbart dekke uten at det oppfattes som vei. Forbildet er fra Slottsparken i Oslo.

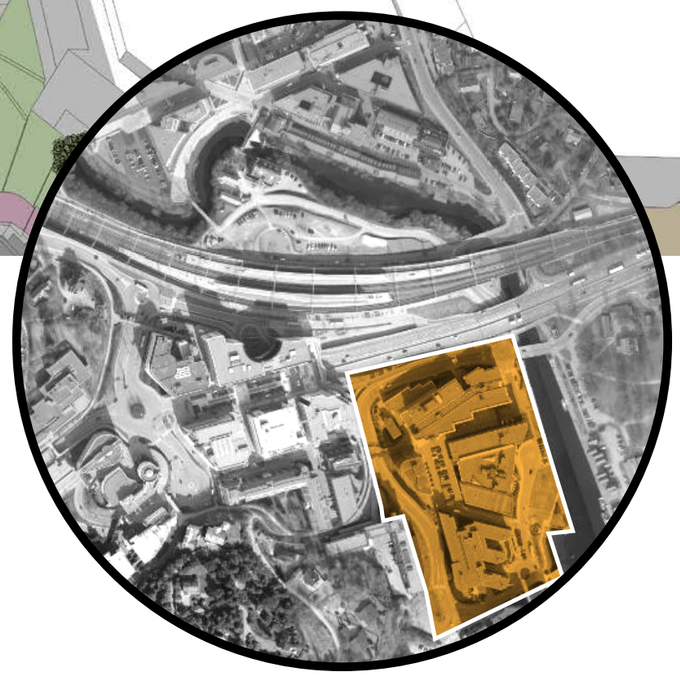


a
b
c
d
e
f
g
h


SOLLERUD
GÅRD
HOVEDSYKKELVEI
ØSTGÅENDE:
BUSS MOT E18
BIL MOT VÆKERØ
FRA E18 TIL
VÆKERØ
E18
CA EKSISTERENDE TERRENG
VESTGÅENDE:
BUSS OG BIL MOT
LILLEAKERVEIEN
JERNBANE
ØSTGÅENDE
+20
+15
+10
+5
+0

SNITT BB





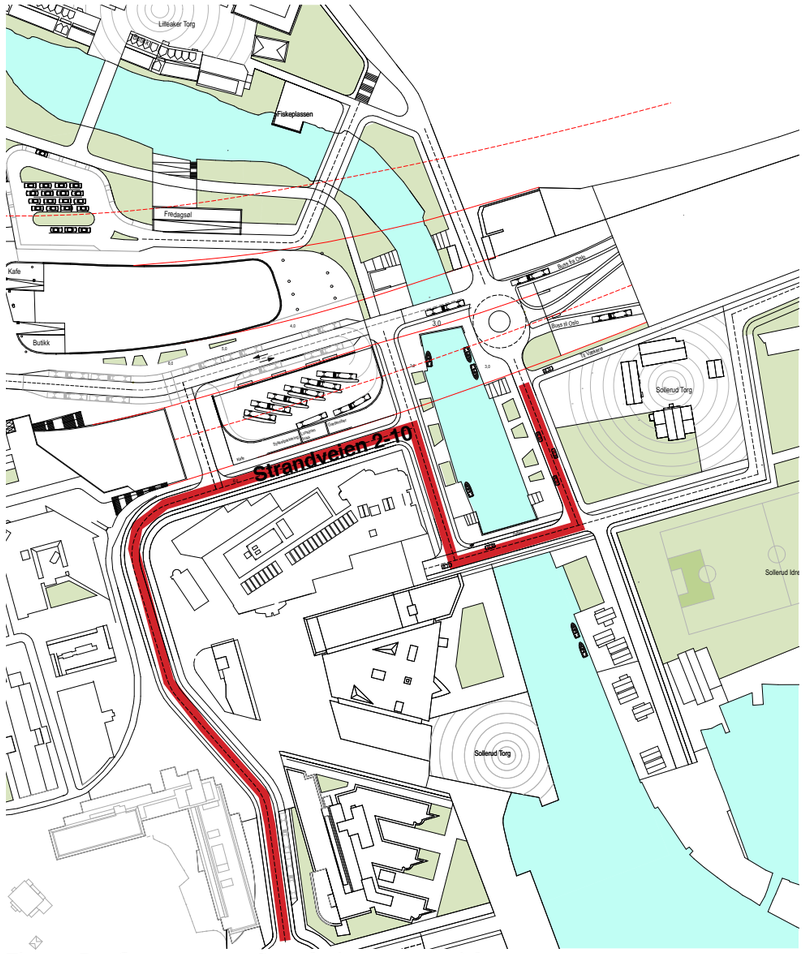
6. STRANDVEIEN

I overstående skisse ser vi en løsning der dagens lokalvei over elven (Strandveien) er flyttet lenger sør. Med utgangspunkt i en transformasjon av enkelte av kontorbyggene langs Strandveien åpner dette for en løsning som strammer opp gategridet, forbedrer bevegelseslinjene for gående og syklende fra stasjonsområdet og ned til fjorden, samt at det muliggjør mer urbane og levende fasader som møter fortau og forholder seg til gateplanet bedre enn i dag.

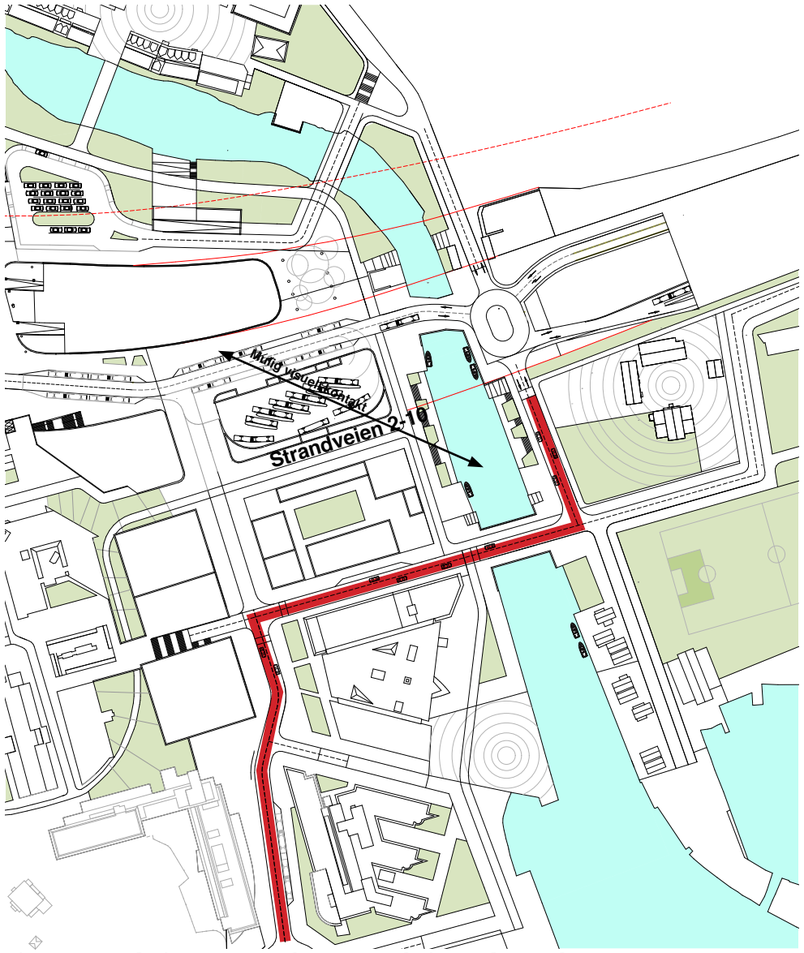
Skisserte løsning gir også større rom for å løse koblingen opp til Lysaker Torg.

Som en konsekvens av transformasjonen er det nærliggende å se for seg en høy utnyttelse av enkelte eiendommer, eksempelvis som vist i skissen.

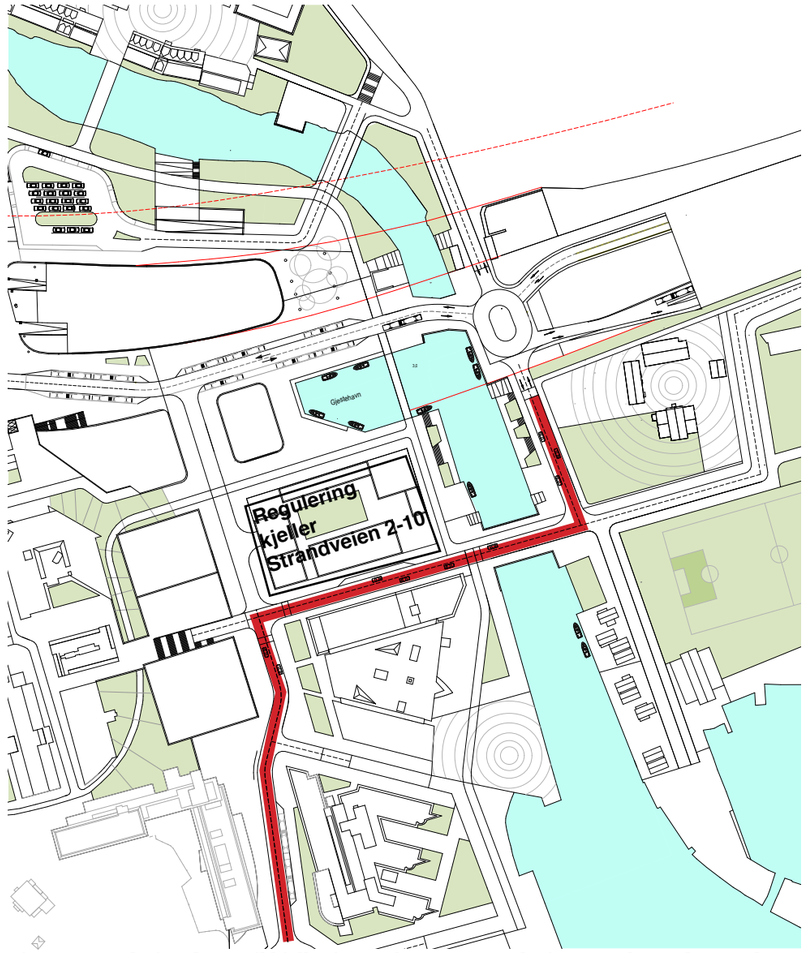
Strandveien omlagt og alternativ bussregulering i bebyggelse



Figur 1. Bro flyttet mot sør. Strandveien 2-10 som i dag.



Figur 2. Strandveien 2-10 transformert regulering under E18 bor.



Figur 3. Regulering flyttet til kjeller i transformert Strandveien, Arealet under E18 kan da benyttes til andre formål.

Dagens Strandveien

Løsningen (figur 1) viser hvordan utformingen av bussterminalen ser ut med Strandveien slik den er i dag. Tilkoblingen under E18 kan ligge på samme sted som ved en senere transformasjon av Strandveien 2-10. Det bør vurderes en nivåsenkning av dagens Strandveien i svingen mot lokket for at gaten får en bedre tilhørighet til omkringliggende bygg.

Strandveien kan i en første fase gå over elven som i dag, eller den kan flyttes mot sør som tegningen viser. Dette er avhengig av løsning for bussbro over elven lenger nord.

Transformasjon og omlegging Strandveien

Strandveien 2-10 er i figur 2 transformert til tre høye bygningstårn med en lavere fasade ut mot elva. Transformasjonen muliggjør at Strandveien flyttes fra nordsiden av kontorkomplekset til sørsiden og videre over elva mot Sollerud. Dette gir fleksibilitet med tanke på utformingen av Lilleakerveiens påkobling mot E18 og det frigjør areal til gående på nordsiden av det transformerte kontorkomplekset, som igjen gir en bedre forbindelse fra kollektivknutepunktet til Lysaker brygge.

Grepet gir også en strammere byvev og en bedre forbindelse mellom sør og nord på Lysaker der gaten trekkes under E18 og kobler seg til bussholdeplassene for fotgjengere

Flyttingen av Strandveien og ny bebyggelse muliggjør også en bedre forbindelse opp mot Lysaker torg, her vist med både et stort amfi (stor trapp) og en rampe ved siden av.

Det anbefales at det gjøres en mer konsentrert mulighetsstudie for dette området, der blant annet tilkomst til parkeringshus må vurderes nærmere.

Strandveien med regulering i bygg

Dersom en bygger om Strandveien 6-10 er det mulig å vurdere om reguleringsplassene for buss legges som en del av det nye bygningsvolumet. Innkjøringen kan skje under E18. Reguleringsplassene vil dermed fjernes fra bybildet når de står stille, samt at det gir mer plass mellom bussterminalen og elva mot øst for gående og syklende.

Ved en slik løsning må det vurderes nærmere om bussene faktisk blir mindre synlig i bybildet da hyppigheten av regulering vil være stor, dvs. at man får en stor mengde busser som vil bevege seg fra terminalen, under E18 og til parkeringskjelleren i Strandveien. Dette i en sone prioritert for gående og syklende.

Nytt bygg med vending og regulering for busser i kjeller.

Kiss & ride og taxi på Lysakerlokket

Avkjørsel til E18 og til bussterminal fra Vollsveien.

Ekspresss-ykkelvei på gateplan over Lysakerlokket

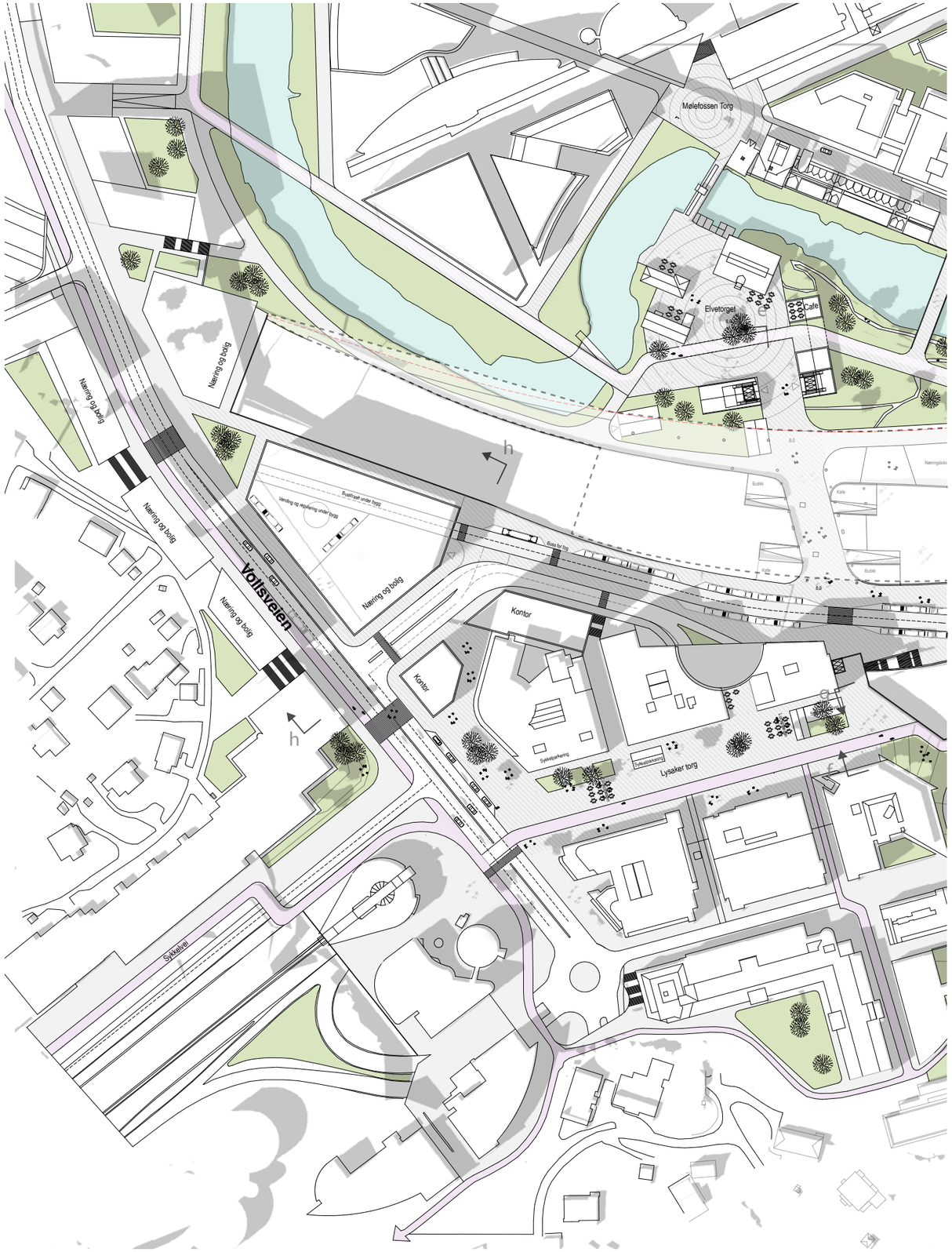
Når Vollsveien skal føres gjennom eksisterende landskap vil det bli en skjæring. Dette blir en del av videre byformings-oppgaver for Lysaker.

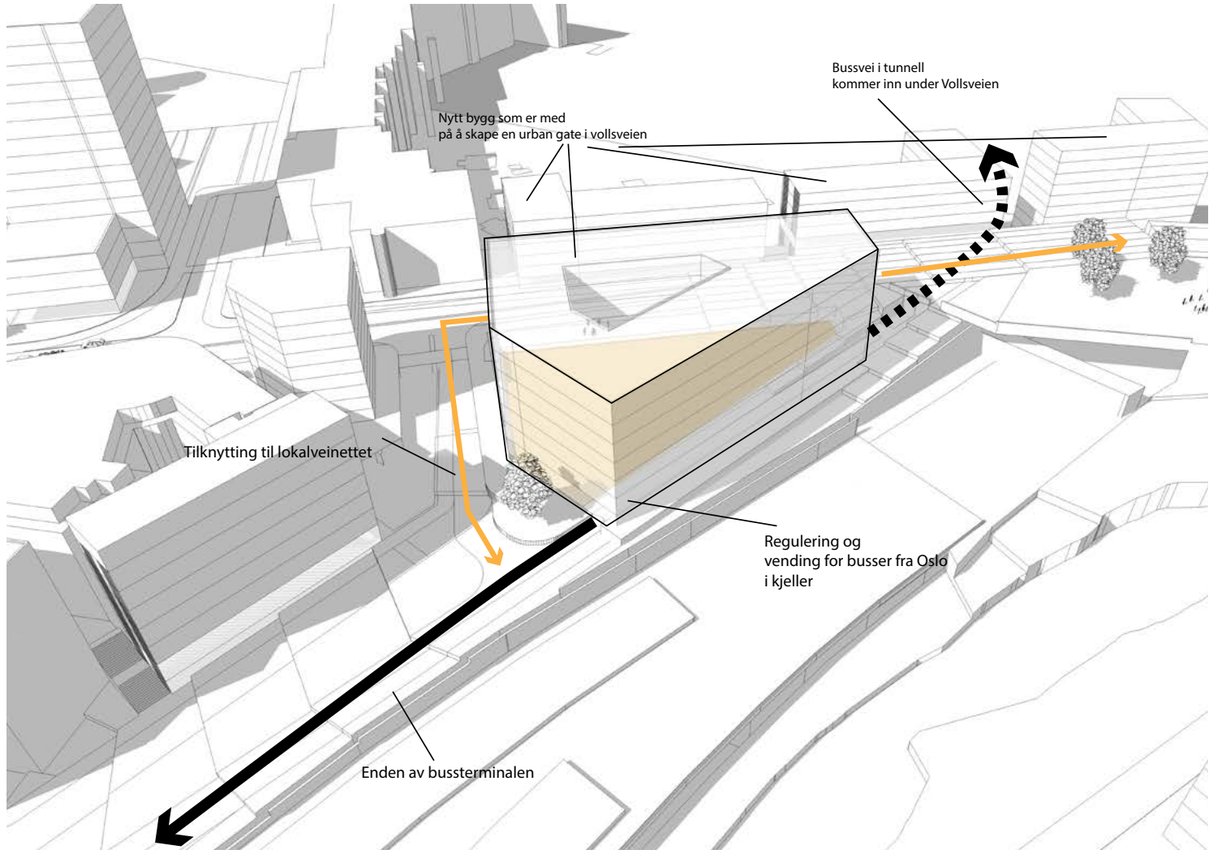
Vollsveien som urban gate med kryssing i plan og butikker i 1. etasje på bebyggelsen langs gaten

Rette ut veien, fjerne rundkjøringer, og lage en urban gate.

7. VOLLSVEIEN

Lysaker mangler i dag en urban og imøtekommende side mot vest. Enten man kommer fra Vollsveien, Professor Kothsvei eller fra E18, er møtet med Lysaker et møte med et veisystem der verkern fortgjengere, syklister, handel er tilrettelagt for. Dette på tross av at en av de viktigste sykkelrutene inn mot Oslo går rett gjennom området.





Vollsveien - Kobling mellom lokalveinett og bussterminal

Området mellom Lysaker kollektivknutepunkt og Vollsveien, vil endres som følge av tiltakene for ny, separat busstrase. Traseen danner en fortsettelse av den lineære bussterminalen, og skal føres planfritt under Vollsveien fram mot påslaget til fjelltunnelen mot vest. Samtidig skal direktekoblingen mellom bussveien og lokalveinettet opprettholdes. I tillegg vil planlagt justert trasè for regiontog mot Oslo gi endret avgrensing at planområdet mot nordøst.

I den illustrerte løsningen over føres Vollsveien i rett linje fra jernbanebrua, over Lysaker torg fram til rundkjøring ved tunnelportalene for Strandveien og de østvendte E18-rampene. Rundkjøringen for krysset Prof Kohts vei / Vollsveien / Lysaker torg erstattes av lysregulert T-kryss. Rundkjøring for kobling mellom bussvei og lokalveisystem utgår til fordel for T-krysskobling mot lokalveirampene til og fra E18.

Løsningen muliggjør også en integrering av bussveien under byggeområdet, med tunnelportalen som en diskret del av lokket mot jernbanen.

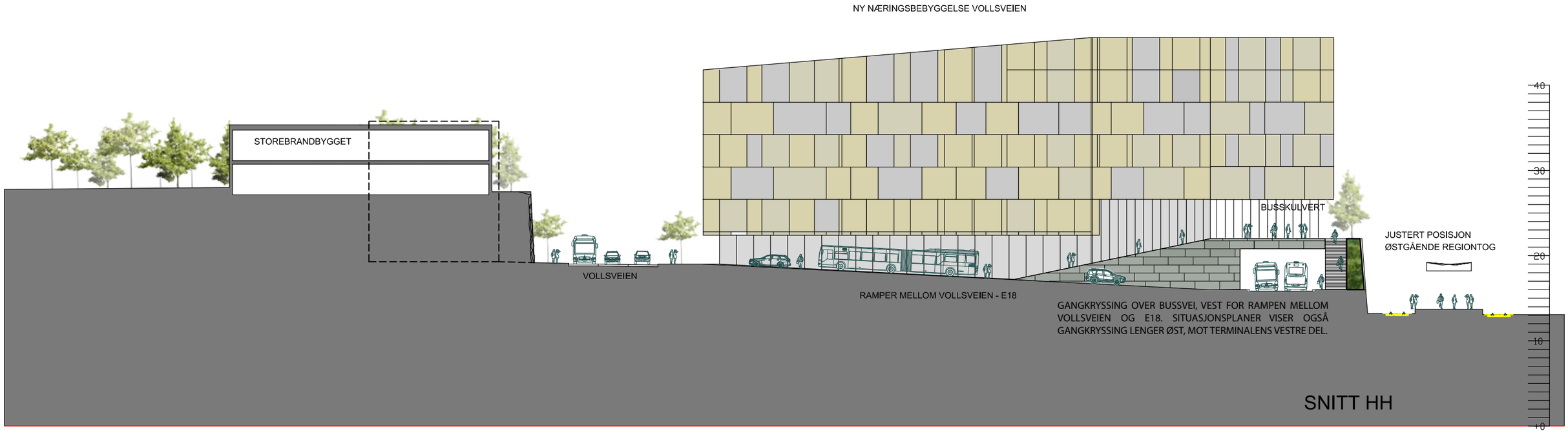
Grepet gir en bymessig gate- og byromstruktur uten restarealer mellom veilinjene, større, utnyttbare tomter for byutvikling og frigjort areal foran Lysaker Torg 31-39, med muligheter for transformasjon fra parkeringshushjørne til aktiv fasade. Til sammen får Lysaker et ”urbant ansikt” også mot vest med brede fortau, mulig handel på gateplan og således et hyggelig møte med med Lysaker for gående og syklende. Ny trase for Vollsveien vil gi en skjæring mot åsen bak. Det forutsettes at denne høydeforskjellen tas opp med bebyggelse som skaper aktive fasader mot gaten. Storebrandbygget vil bli liggende oppå eksisterende berggrunn, 8-9m over fortau. Se snitt FF, illustrasjonsplaner og perspektivutsnitt.

Mellom byggets østre hjørne og krysset Vollsveien- Prof Kohts vei, kan landskapet reetableres, feks som grønt trappeamfi og adkomstområde.

Det legges opp til brede fortauer og langs alle gatene og at det blir god tilgjengelighet ned mot knytepunktet.

Vollsveien nord for sporene er tiltenkt en mer urban gate på østsiden. Det er nærliggende å se til eksempler som Maridalsveien langs Vulkan, et område som har vegetasjon og spredt bebyggelse på den ene siden og urban bebyggelse med store høydeforskjeller på den andre siden ned mot elva.

e
h
a
d
c
b
g
f
g
b
h
f
e
a
d
c


NY NÆRINGSBEBYGGELSE VOLLSVEIEN
STOREBRANDBYGGET
VOLLSVEIEN
RAMPER MELLOM VOLLSVEIEN - E18
BUSSKULVERT
JUSTERT POSISJON
ØSTGÅENDE REGIONTOG
GANGKRYSSING OVER BUSSVEI, VEST FOR RAMPEN MELLOM VOLLSVEIEN OG E18. SITUASJONSPLANER VISER OGSÅ GANGKRYSSING LENGER ØST, MOT TERMINALENS VESTRE DEL.
40
30
20
10
+0
SNITT HH

Vedlegg:

Vedlegg 1 - Lokalisering av bussterminal - Holdeplasser

Vedlegg 2 - Lokalisering av bussterminal - Reguleringsplasser