



Plan- og
bygningsetaten
Avdeling for byutvikling

Byplangrep Skøyen



© Avdeling for byutvikling
Plan- og bygningsetaten
Oslo kommune
2015

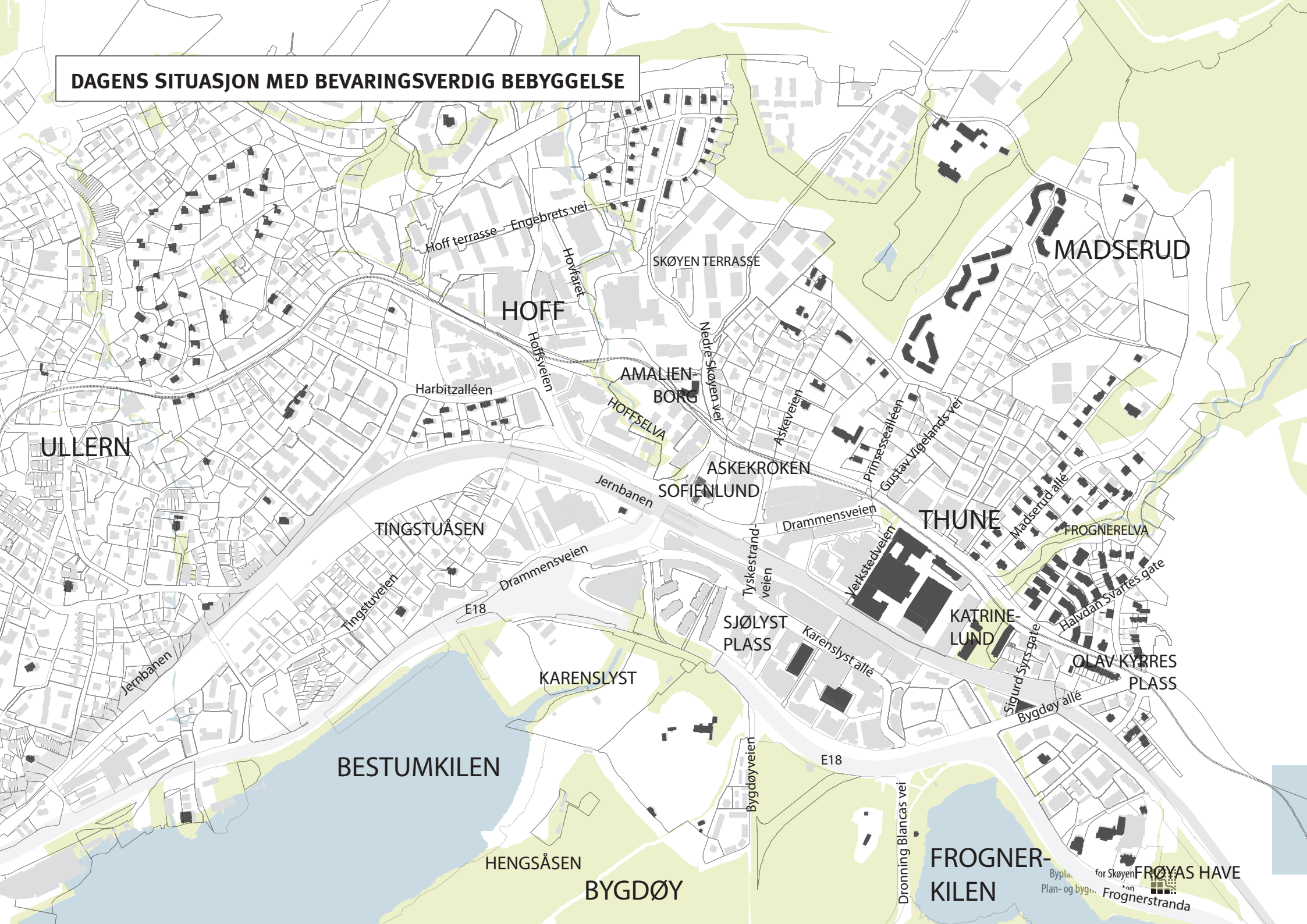


Innhold

Forord	6
Innledning	8
BAKGRUNN OG HENSIKT	8
BYPLANGREPET OG FORHOLDET TIL OMRÅDEREGULERING FOR SKØYEN	9
POLITISKE VEDTAK, PLANER OG FØRINGER	10
Stedsanalyse	12
SAMLET STEDSANALYSE - EKSISTERENDE STRUKTURERENDE ELEMENTER	12
Byplankonsept	18
Byplangrepet	20
1 STRUKTUR FOR OFFENTLIG ROM	22
2 AREALBRUK / FUNKSJONER	30
3 HØYDER OG UTNYTTELSE	34
4 OVERORDNET TRAFIKKSYSTEM	42
Vedlegg	52
STØRRE TILTAK	52



DAGENS SITUASJON MED BEVARINGSVERDIG BEBYGGELSE



Verkstedveien
kollektivdekning
markedspotensial
blågrønt forbindelser urbanitet
fjorden elver nisjevirksomheter
natur park bykvaliteter
Thune Bygdøy boligområder
drivkrefter båter reaksjon
sykkelvei næring
knutepunkt

Forord



Byplangrepet for Skøyen er første skritt i prosessen med områderegulering, og hensikten er å formidle et overordnet grep for området samlet tidlig i prosessen. Byplangrepet er ikke juridisk bindende, men vektlegges i vurderingen av innsendte planforslag og byggesøknader som behandles parallelt med utarbeidelse av områderegulering. Forslaget til områderegulering er planlagt oversendt til politisk behandling 1. halvår 2017.

Det er gjennomført workshoper og informasjonsmøter med grunneiere, kommunale- og statlige etater og bydelene Ullern og Frogner. Byplangrepet ble også presentert på åpent møte i forbindelse med oppstart av områderegulering for Skøyen.

Byplangrepet er utarbeidet i avdeling for byutvikling hvor arbeidsgruppen har bestått av Beate Siebke-Løge (prosjektleder), og arbeidsgruppen bestående av Erik Dahl, Arne Trollstøl, Torben Skytte, Andreas Rønsdal, Marianne Rooth, Eline Reitan Knudsen, Heidrun Hansen Kolstad, Dagfinn Eckhoff og Lena Dänzer-Vanotti.

Plan- og bygningsetaten
Avdeling for byutvikling
Oslo, juni 2015

Ellen S. de Vibe
Etatsdirektør

Morten Wasstøl
Avdelingsdirektør





KARENSLYST VED BESTUMKILEN



HOFFSELVA



HANDELSSENTER I HOVFARET/ENGBRETS VEI



KARENSLYST ALLÉ

- STRØKSGATE MED BLANT ANNET BUTIKKER,
SPISESTEDER OG KONTORER



THUNE

-SOLRIK Plass i eldre identitetsskapende
INDUSTRIEBYGGELSE



DRAMMENSVEIEN VED GAMLE MADSERUD ALLÉ



Byplangrep for Skøyen
Plan- og bygningsetaten

Innledning



BAKGRUNN OG HENSIKT

Skøyen er vist som kollektivknutepunkt både i gjeldende og foreslått kommuneplan «Oslo mot 2030», og Ruter planlegger stasjon for Fornebubanen på Skøyen. Planarbeidet for Skøyen inngår sammen med planer for Vækerø og Lysaker i et større område, som i kommuneplan «Oslo mot 2030» er avsatt med krav om områderegulering. Planprogram for Fornebubanen ble fastsatt juni 2014, og fastsetter rammene for planlegging og utredning av T-baneforbindelse mellom Lysaker og Majorstua via Skøyen, med tilhørende stasjonsområder.

Planprogrammet fastlegger også rammer for utvikling av E18 og byutvikling på arealer mellom Lysaker og Filipstad, med særlig vekt på Lysaker, Vækerø og Skøyen. Det er stor utbyggerinteresse i Skøyenområdet, og et ønske om å legge til rette for en fortetting av kollektivknutepunktet Skøyen. Som et foreløpig grunnlag for arbeidet med områderegulering og behandling av pågående plan- og byggesaker på Skøyen, har byrådsavdeling for byutvikling bedt Plan- og bygningsetaten utarbeide et forslag til byplangrep for Skøyen. Byplangrepet skal angi en overordnet disposisjon for Skøyen hvor det skal legges stor vekt på en bymessig og miljømessig utvikling med høy kvalitet, og hvor kontakten mot sjøen styrkes.

BYPLANGREP SKØYEN

Skøyen er i transformasjon, og hensikten med byplangrepet er å sikre en framtidsrettet og helhetlig utvikling. Byplangrepet viser en overordnet disposisjon som omfatter prinsippene for arealbruk, struktur for offentlige rom, byggehøyder, utnyttelse og trafikksystem.

Ambisjonen for nye Skøyen er å utvikle området til en flerfunksjonell, tett 24-timers by som åpner seg mot og møter fjorden. Blågrønne og urbane allmenninger, plasser og torg skal utvikles og sikre attraktive forbindelser mellom det tette og bymessige Skøyen, og rekreasjonsområdene som Bygdøy, Frognerparken, marka og fjorden.

Det legges opp til boliger i hele området, og større høyder og utnyttelse ved Hoff og stasjonsområdet på Skøyen. Biltrafikk og bilparkering reduseres, og gående og syklende prioriteres. Gatestrukturen gjøres mer finmasket for å sikre bedre tilgjengelighet for fotgjengere.



For å nå disse ambisjonene er det lagt følgende premisser til grunn:

- E18 legges under bakken
- Fornebubanen gjennomføres
- Trikkeholdeplass flyttes til stasjonsområdet
- Eventuell utvidelse av jernbanespor løses i tunnel utenom Skøyen, og byggegrense legges nærmest mulig sporene.
- Det etableres en avlastningsvei, «Hoffsdiagonalen»
- Båtopplag ved Bestumkilen må lokaliseres et annet sted innenfor fjordbyen vest.

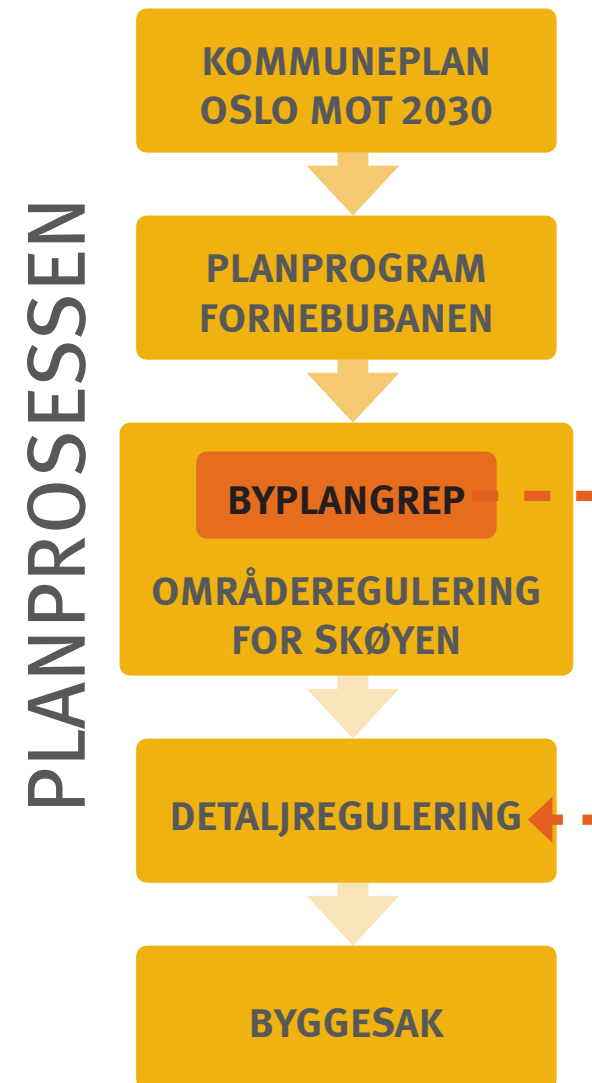
BYPLANGREPET OG FORHOLDET TIL OMRÅDEREGULERING FOR SKØYEN

Byplangrepet utgjør første fase i arbeidet med områderegulering for Skøyen, og beskriver overordnede prinsipper for en helhetlig utvikling av området. Byplangrepet vil bli videreutviklet til et forslag til områderegulering, som er planlagt lagt ut til offentlig ettersyn i 2016. Arbeidet med områderegulering og behandling av private forslag til detaljregulering vil foregå parallelt. Byplangrepet skal derfor også benyttes for å behandle de mange pågående plan- og byggesaker på Skøyen.

Detaljreguleringsplanene som er sendt kommunen for behandling vil følge vanlig prosess, og bli lagt ut til offentlig ettersyn og høring. Eventuelle innvendinger mot forhold som fremgår av byplangrepet og som får betydning for den konkrete eiendom vil formelt bli behandlet der. Forhold og temaer som er behandlet i byplangrepet vil innlemmes i den varslede områdereguleringen for Skøyen, og bli gjenstand for offentlig ettersyn og medvirkning.

Områdereguleringen vil omfatte en mer grundig analytisk og byplanfaglig tilnærming, og de overordnede føringene må derfor konkretiseres og drøftes nærmere i den påfølgende områdereguleringsprosessen. Dette gjelder blant annet for tema som kulturminner, båtopplag, boligkvalitet og utforming av trafikkområder.

Den påfølgende områdereguleringsprosessen vil føre til endringer, suppleringer og justeringer av de foreliggende byplanrammer i byplangrepet. Byplangrepet må derfor anses som et foreløpig svar på utviklingsrammene for fremtidens Skøyen.



POLITISKE VEDTAK, PLANER OG FØRINGER

Skøyen har siden 1980-tallet gjennomgått store endringer, der avvikling av industrien ga rom for nye næringer og bymessig transformasjon. Kommunedelplan for Skøyen, vedtatt 1988 og revidert 1994, la grunnlaget for den storstilte transformasjonen av Thune og Karenslyst som vi ser i dag. En rekke planer og føringer er lagt til grunn for byplangrep Skøyen, og vil ha betydning for arbeidet med områderegulering for Skøyen:

- **Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)**
legger opp til utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusert transportbehov, og klima- og miljøvennlige transportformer. Planleggingen skal også legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet.
- **Oslo kommuneplan 2008** (gjeldende plan) gir føringer for en flerkjernet byutvikling, med Skøyen som overordnet knutepunkt med blandet arealbruk. Gode lokalmiljøer og levende bydelssentre skal utvikles der grøntområder, lekeplasser og parker inngår. Høyt utnyttet arealutvikling skal øke markedsgrunnlaget for kollektivtransporten. Hoff er i planen stasjonsnært område og skal utvikles med hovedvekt på boliger.
- **Kommuneplan Oslo mot 2030 “Smart, trygg, grønn”** er til politisk behandling. Vedvarende sterk byvekst tilsier videre bolig- og arbeidsplassutvikling innenfor bygrensen. Utviklingen skal hensynta behov for sosial infrastruktur, rekreasjonsområder og et robust transportsystem.
- **Planprogram for Fornebubanen Lysaker – Majorstuen (2014)**
Fastsetter planavgrensning og utredningsalternativer for KU for en rekke planarbeid mellom Lysaker og Majorstuen relatert til fremføring av t-bane til Fornebu og tilhørende byutvikling.
- **Kdp for Skøyen 1994 erstatter kdp fra 1988** og ligger til grunn for Skøyenbyens utvikling mot øst. Planen fastsetter prinsipper for trafikksystem, arealbruk og utforming, deriblant bebyggelsens utnyttelse, høyde (4-5 etasjer) og retning, materialbruk, publikumsrettet virksomhet mot offentlige rom, plasser og gateløp, siktlinjer og høybygg. Det skal ikke etableres større kjøpesenter i området. Minst halvparten av parkeringen i området skal være i p-hus eller under bakken.



Utpekte allégater eller gater/byrom med grøntpreg er Drammensveien, Sjølyst allé, Messeveien og terminalområdet. Et felles grøntdrag/ park skal utvikles for Sofienlund og Hoffselva, og Hoffselva skal åpnes mot sjøen.

- **Høyhus i Oslo behandlet av bystyret 2005.** I henhold til bystyrevedtak kan det her vurderes byggehøyder inntil 42 m høyde, men det skal også utarbeides alternative planforslag med byggehøyder inntil 28 m.
- **Byøkologisk program (2011)** har blant annet som målsetning at byens blå-grønne preg og biologiske mangfold bevares og forsterkes. Gode byrom og viktige historiefortellende og bevaringsverdige bygninger og miljøer skal søkes bevart.
- **Kdp for Grøntplan for Oslo (1992)** foreslår naturpreg for Hoffselvassdragets øvre deler og åpning og omregulering til byggeområde/friområde (parsell 4 E) mot Bestumkilen. Hele Mærradalsbekken anses bevaringsverdig og turveisystem kan sammenkobles turvei langs Bestumkilen.
- **Kdp for torg og møteplasser (2009)** viser behov for etablering av torg og møteplasser for hele Skøyen i forbindelse med byutvikling.
- **Kdp for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner (2003)** legger til rette for etablering av varehandel ved både Hoff, Thune og Skøyen/Sjølyst som videreføring av eksisterende handelssentre.
- **Konseptvalgutredning for jernbane, t-bane og øvrig kollektivtrafikk** er under arbeid og gir føringer for jernbanens rolle på Skøyen og konsept for buss langs E18 og på Skøyen.
- **K2012 (Ruter) (2011)** legger til grunn at byveksten skjer i knutepunkt, slik at kapasiteten i banesystemet utnyttes.
- **Oslopakke 3 (2012)** viser til at kommende byutvikling på strekningen Lysaker – Skøyen må bidra til finansiering av Forenbubanen ved grunneierbidrag.

Stedsanalyse



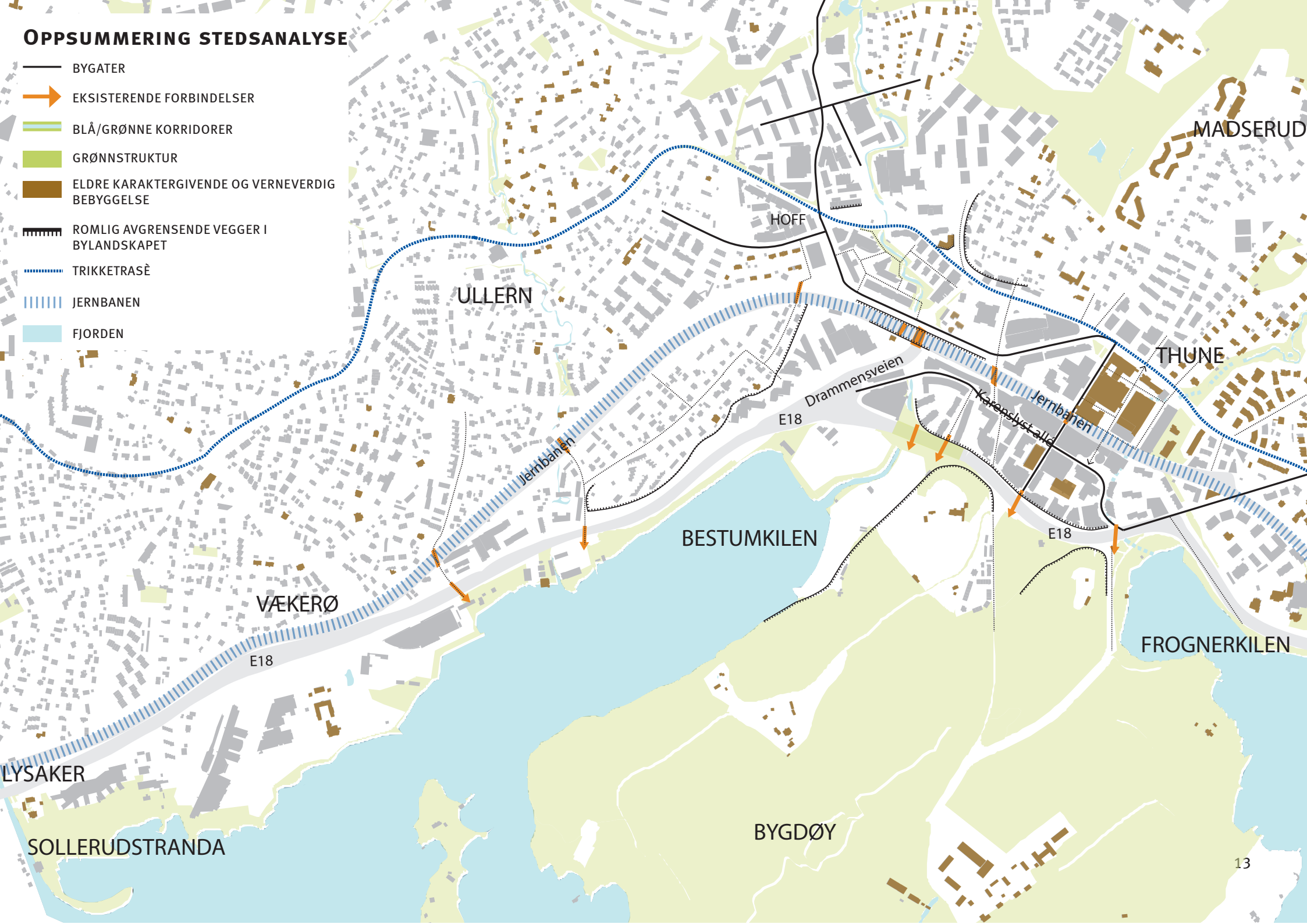
SAMLET STEDSANALYSE - EKSISTERENDE STRUKTURERENDE ELEMENTER

- **Bygater.** Eksisterende gater som over tid har strukturert tilliggende bebyggelse.
- **Eksisterende forbindelser.** Viktige gang- og kjøreforbindelser som forbinder på tvers av de to store øst-vestrettede barrierene gjennom området; dagens jernbanelinje og E18.
- **Blå-/grønne korridorer.** Elveløpene Mærradalsbekken, Hoffselva og Frognerelva utvikles som grønne strukturelle forbindelser mellom marka og fjorden. Elveløp mot strandsonen søkes gjenåpnet og turveisystem tilknyttes ny havnepromenade. Hoffselvas øvre del utvikles som naturpreget turdrag.
- **Eldre karaktergivende og verneverdig bebyggelse.** Bygninger og anlegg fredet, regulert til bevaring eller oppført på gul liste, med kvalitative verdier for området. Representerer historiske spor fra tidligere by- og industrihistorie med et tidsspenn på over 150 år.
- **Romlig avgrensende vegger i bylandskapet.** Markerte landskapsformer og avgrensende bebyggelse det må tas hensyn til på grunn av deres karakter- og romdannende kvaliteter i bylandskapet.
- **Trikketrasé.** Midtstilt trikkelinje danner bystrukturerelement for bygate. Forstadsbanetrasé i vest har strukturert tilliggende bebyggelse langs traséen.
- **Jernbanen.** Orienterende element gjennom området, som følger fjordens retning mot vest. Viktigste strukturerelement for bebyggelse og tverrforbindelser på Thune.
- **Fjorden.** Fjordløp med naturpreg, med retning som overordnet landskap. Omkranser Bygdøyhalvøya på hver side.



OPPSUMMERING STEDSANALYSE

- BYGATER
- ➔ EKSISTERENDE FORBINDELSER
- BLÅ/GRØNNE KORRIDORER
- GRØNNSTRUKTUR
- ELDRE KARAKTERGIVENDE OG VERNEVERDIG BEBYGGELSE
- ROMLIG AVGRENSENDE VEGGER I BYLANDSKAPET
- TRIKKETRASE
- JERNBANEN
- FJORDEN



■ **Tyngdepunkter.** Skøyen stasjonstorg utvikles som hovedtorg på tvers av stasjonsområdet; et åpent og tilgjengelig byrom med intensiv variert bruk over døgnet og utstrakt publikumsrettet bruk mot torget. Stasjonen utvikles som et konsentrert knutepunkt med korte gangavstander og god oversikt. Lokale tyngdepunkt ved Hoff, Thune, Karenslyst allé, Karenslyst og Vækerø videreutvikles med møteplasser og publikumsrettet bruk.

■ **Sone for fortetting/ transformasjon med utgangspunkt i eksisterende gate- og byromsstruktur.** Eksisterende gate- og byromsstruktur og karaktergivende/ verneverdig bebyggelse skal beholdes og er førende ved videre utvikling. Høyere utnyttelse innen sonen skal bidra til mer romlig definerte byrom og høyere kvalitet.

■ **Sone for transformasjon/ byutvikling med behov for ny gate- og byromsstruktur.** Ny byromsstruktur fastsettes ved område-/detaljregulering og skal ivareta nye behov som følge av byutviklingen.

■ **Bygater og byrom.** Overordnet og lokalt strukturerende gater og byrom videreføres for en finmasket byvev, med gode forbindelser til omlandet rundt. Ny bebyggelse organiseres og orienteres mot byrommene, med en offentlig og bymessig karakter. Utpekte nye og eksisterende gater og byrom, deriblant stasjonstorget, Drammensveien, Hoffsvæien, Karenslyst allé, Verkstedveien, Hovfaret og Engebrets vei, vurderes forsterket som grønne gater/forbindelser med bytrær.

■ **Forbindelser.** Eksisterende forbindelser på tvers av jernbanen og E18 videreføres ved fremtidig byutvikling. Nye forbindelser og byrom sikrer bedre sammenbinding og tilgang til nye målpunkt. Ny lokalgate i E18 sin tidligere trasé danner en forbindelse langs sjøfronten parallellt med kystpromenaden.

■ **Siktlinje.** Ivaretas ved videre transformasjon for å opprettholde eller etablere utsikt og orienteringspunkter i by- og naturlandskapet.

ANBEFALING FRA STEDSANALYSE

SONE FOR FORTETTING/ TRANSFORMASJON
MED UTGANGSPUNKT I EKSISTERENDE
STRUKTUR

SONE FOR TRANSFORMASJON/ BYUTVIKLING
MED BEHOV FOR NY GATE-OG BYROMSSTRUKTUR

TYNGDEPUNKT

REKREATIVE TYNGDEPUNKT

BYGATER

EKSISTERENDE FORBINDELSER

NYE FORBINDELSER - PRINSIPP

NYE GRØNTFORBINDELSER - PRINSIPP

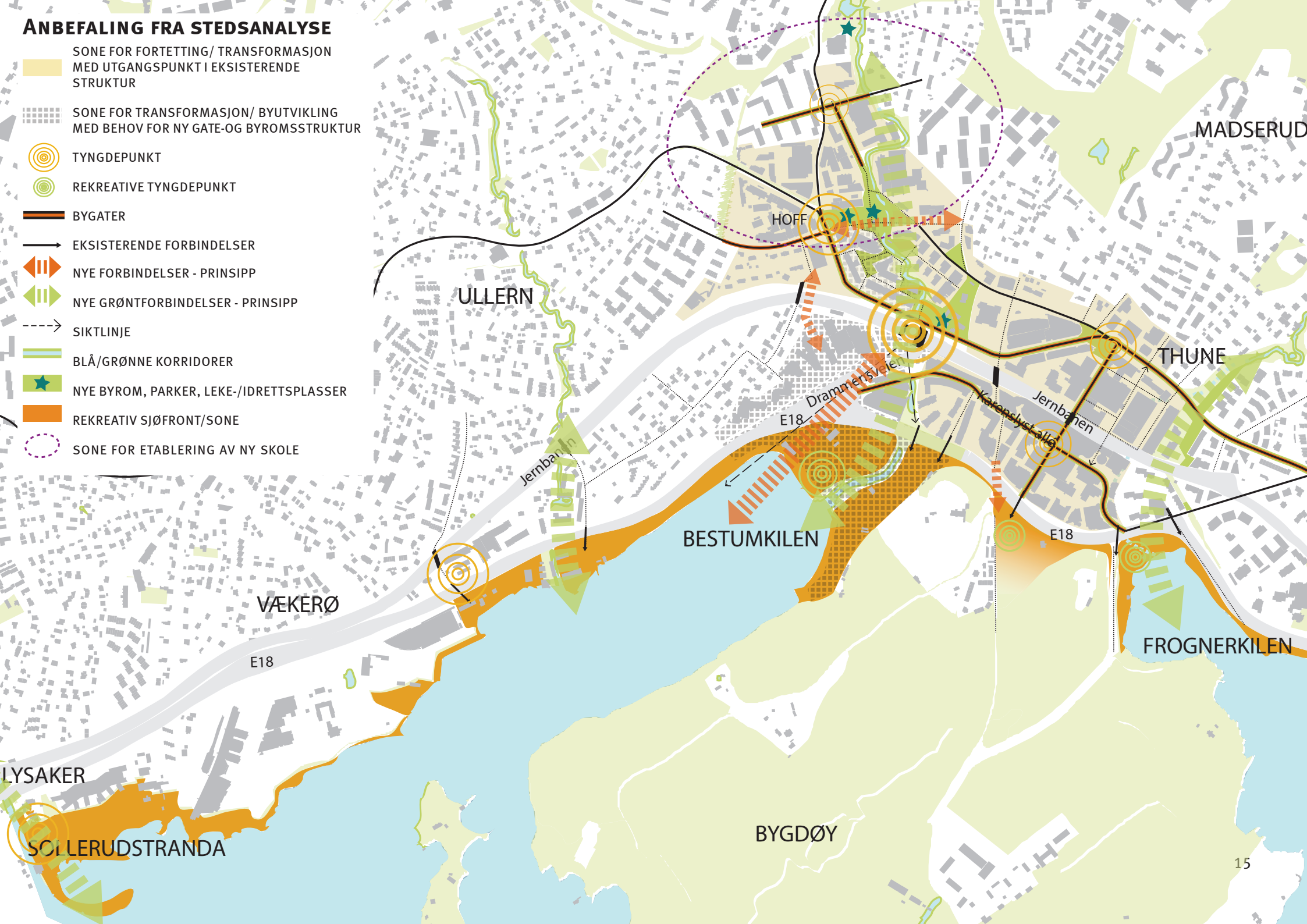
SIKTLINJE

BLÅ/GRØNNE KORRIDORER

NYE BYROM, PARKER, LEKE-/IDRETTSPLASSER

REKREATIV SJØFRONT/SONE

SONE FOR ETABLERING AV NY SKOLE



- **Nye byrom, parker, leke- og idrettsplasser.** Mulig plassering for nye byrom og parker i områder med mangel på offentlige uterom, fortrinnsvis tilknyttet øvrige gater/byrom og blå/grønn struktur. Tilrettelegges som møteplasser, for opphold, lek, aktivitet og idrett.
- **Rekreativ sjøfront.** Fjordbyens havnepromenade forlenges som kystpromenade til bygrensen ved Lysaker. Strandsonens arealer på land gis tilgjengelighet og tilrettelegges for variert og opplevelsesrik allmenn bruk langs Frognerkilen, Bestumkilen og Karenslyst, med nær kontakt til vannet. Vannarealenes bruk opprettholdes og videreutvikles, både med tanke på programmert og uprogrammert bruk.
- **Sone for etablering av ny skole.** Mulig områdelokalisering av skole, eksempelvis i eksisterende bygninger, med nærhet til tyngdepunkt og byrom/parker.



**PRINSIPPER SOM FØLGES OPP I VIDERE PLANARBEID OG VED BEHANDLING AV
INNSENDTE PLANER OG BYGGESAKER FOR SKØYENOMRÅDET:**

- Utvikle Skøyen stasjonsområde og Sofienlund park som tyngdepunkt og hovedtorg.
- Videreføre forbindelser på tvers av jernbanens trasé i fremtidig byutvikling.
- Øke antall boliger i hele Skøyenområdet.
- Legge til rette for en mer variert og bredt sammensatt arealbruk.
- Førsteetasjer skal henvende seg mot offentlige rom og i hovedsak ha publikumsrettede virksomheter som butikker, servering og lignende.
- Utvikle differensiert gate- og byromsstruktur for ulike brukergrupper som fremmer byliv og gode oppholdskvaliteter.
- Utvikle grønt preg på den nye byen. Øke andelen grønne flater og redusere andelen grå og harde flater, ved eksempelvis å omdisponere parkeringsarealer til oppholdsarealer i indre gårdsrom.
- Tilrettelegge for funksjoner, publikumsrettede aktiviteter og nye attraksjoner som trekker folk til området, hele døgnet og til alle årstider.
- Avsette arealer for annen sosial infrastruktur, som alternative skoletomter og utearealer for barnehager
- Fastsette både rekreative- og høyhastighetsforbindelser for sykkel, samt øvrig tilrettelegging for utstrakt sykkelbruk.
- Forlenge Fjordbyens havnepromenade som kystpromenade til bygrensen ved Lysaker og tilrettelegge for tilgjengelighet og variert opplevelsesrik allmenn bruk i strandsonens arealer langs Bestumkilen, både på land og til vanns.
- Utvikle Hoffselva og Frognerelva som blågrønne forbindelser mellom marka og fjorden.
- Sikre Hoffselvas vannkvalitet og biologiske mangfold, og søke løsninger som gir større vannføring.
- Vurdere å flytte offentlig administrasjon og tjenestetilbud til sentrale Skøyen.

Byplankonsept

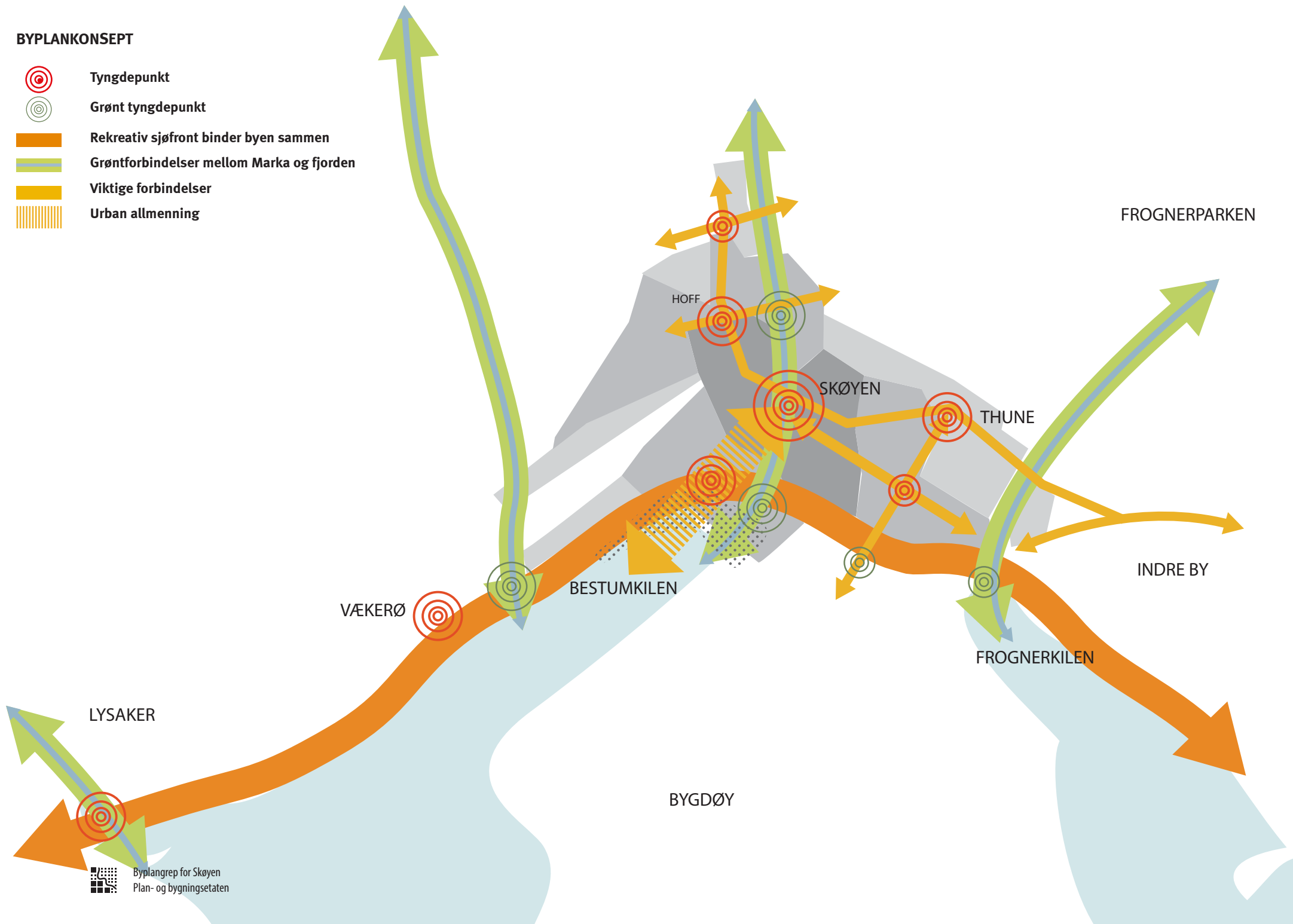


Skøyens beskrives av et fallende terreng og flatt landskapsgulv innerst i Bestumkilens fjordlandskap. Hovedkonseptet for fremtidens Skøyen er fortetting og etablering av en mer finmasket gate- og byromsstruktur som styrker Skøyens kontakt med fjorden (E 18 i forutsettes i tunnel), og som etablerer gode internforbindelser, lokale tyngdepunkt samt blågrønne og bymessige allmenninger.

- Bebyggelsen trappes opp fra fjorden mot tyngdepunktet, og Tingstuåsens landskapsform forsterkes av høyere bebyggelse som samles rundt stasjonstorget.
- Fjordbyens havnepromenade videreføres som en kystpromenade fra Frognerstranda til Lysaker. Området er tenkt som en rekreativ sone som binder byen og fjorden sammen.
- Frognerelva og Hoffselva åpnes i så stor grad som mulig. Det etableres allmenninger langs disse med turveier og grøntdrag.
- Det etableres et sentralt torg rundt kollektivknutepunktet samt flere lokale byrom.
- Det etableres en bymessig allmenning med sikt fra kollektivknutepunktet til fjorden.
- Det etableres strøkgater i de mest sentrale eksisterende og fremtidige handlegater som danner lokale møteplasser.
- Det utbygges med mål om en blanding av næring og boliger i hele området.
- Ny funksjoner som kultur, anlegg for idrett og skole tilføres

BYPLANKONSEPT

-  Tyngdepunkt
-  Grønt tyngdepunkt
-  Rekreativ sjøfront binder byen sammen
-  Grøntforbindelser mellom Marka og fjorden
-  Viktige forbindelser
-  Urban allmenning



Byplangrepet

OVERORDNET BYPLANGREP FOR SKØYEN

En markant og tydelig avgrensing mellom det nye tette og bymessige Skøyen, og det omkransende fjordlandskapet i sør, legges til grunn for byplangrepet. Det legges til rette for en flerfunksjonell og tett utvikling av «24-timers Skøyen». Viktige elementer i byplangrepet:

Utvikle et tett og bymessig kollektivknutepunkt.

Stasjonsområdet Skøyen utvikles som Skøyens tyngdepunkt, og som trafikkalt kollektivknutepunkt. Høy bebyggelse og utnyttelse definerer og synliggjør tyngdepunktet og det tilliggende stasjonstorget.

Sikt på tvers av jernbanen sikres ved åpninger i bebyggelsen.

Forsterke kollektivknutepunktet.

Ved å legge trikken i Drammensveien og Hoffsveien med holdeplass i nær tilknytning til jernbane og Fornebubanen oppnås et effektivt kollektivknutepunkt med korte avstander og overganger.

Gate- og byromsstruktur skal ha bymessige kvaliteter

Eksisterende gate- og byromsstruktur legges til grunn for videre byutvikling. Ny bebyggelse skal ligge med fasade langs formålsgrense/byggelinje og ha aktiv fasade rettet mot tilliggende byrom der det er angitt. Det er ønskelig at aktive fasader også etableres andre steder etter hvert som utviklingen tilsier det. Ved behov for større gatebredder må forholdet til eksisterende bebyggelse vurderes. I områder med ny gate- / og bebyggelsesstruktur skal bebyggelsen forholde seg romlig til tilliggende gate og byrom.

Bebyggelse i parksone mot Bestumkilen skal i hovedsak være frittliggende enkeltbygg, også i vannet. Utfyllinger begrenses slik at Bestumkilens bredde og romlig åpne preg i hovedsak opprettholdes.

Redusere E18 og jernbanen som barrierer i området visuelt og funksjonelt.

E18 forutsettes lagt i tunnel, og det etableres en lokalgate/boulevard på bakkeplan. Jernbanens barriereeffekt reduseres ved flere under-/overganger av høy kvalitet.

Styrke sjøfronten og etablere kystpromenade.

Dagens havnepromenade langs sentrum og Frognerkilen skal ha en god forbindelse mot Bestumkilen og ny og eksisterende kystpromenade mot Lysaker. Det utvikles attraktive områder for opphold og aktivitet ved sjøen.

Utvikle Skøyen til en «24-timers by».

Boliger skal innpasses innenfor hele planområdet, og det legges til rette for en flerfunksjonell arealbruk med kultur, sosial infrastruktur og tilbud tilpasset et byliv over hele døgnet og året.

Styrke og utvikle blågrønne og bymessige allmenninger, torg og plasser.

Hoffselva og Frognerelva utvikles som viktige grøntdrag gjennom Skøyen med nye og eksisterende turveier langs elveløpet, omtalt som blågrønne allmenninger. Nye parker og offentlige rom forsterker og synliggjør elveløpet.

Allmenninger i øst og vest danner Skøyens hovedforbindelser på tvers av jernbanen og er viktige orienteringspunkter med kontakt mot Frognerkilen og Bestumkilen. Urban allmenning knytter stasjonsområdet både til sjøsiden og parken ved Sofienlund.

Allmenningene forsterkes og tydeliggjøres ved at uterommene avgrenses av høyere bebyggelse.

Parker, plasser, torg og andre møteplasser legger til rette for gode nabolag og et aktivt Skøyen sentrum. Bredde og variasjon i tilbudet av store og små møteplasser utvikles med tanke på fremtidige behov for sosiale arenaer. Skøyen utvikles ytterligere med flere lokale urbane og grønne tyngdepunkt på Hoff, Thune, Karenslyst og Sjølyst.

Prioritere grønn mobilitet med nye og bedre forbindelser

Det skal etableres gode og flere forbindelser for gående og syklende gjennom en finmasket gatestruktur. Bilbruk og parkering i planområdet skal reduseres.

Det skal etableres en ny gate «Hoffsdiagonalen», som skal fordele og dempe gjennomgangstrafikken i sentrale Skøyen. Drammensveien og Hoffsveien prioriteres for trikk, buss, sykkel og gange, med tilgang for bil.

1 STRUKTUR FOR OFFENTLIG ROM

Hovedmål for struktur for offentlig byrom; «Skøyen hele døgnet»

PREMISSER

- Nye torg, parker, allmenninger og strøksgater skal binde området sammen
- Høyere utnyttelse krever god struktur for offentlige rom

UTFORDRINGER

- Mange stengsler/barrierer

MÅLET

Det er høyt prioritert at E18 legges i tunnel/kulvert forbi Skøyen/Bygdøy, for at Skøyen skal få kontakt med fjorden både visuelt og funksjonelt.

Byen møter fjorden, og strandsonen utvikles og gjøres tilgjengelig for allmennheten med kystpromenade og sjøaktiviteter. Hoffselva og Frognerelva skal utbedres og bli viktige gang- og turveiforbindelser mellom Skøyen og rekreasjonsområder som Bygdøy, fjorden og Frognerparken. Bymessige kvaliteter legges til grunn for utforming av de offentlige byrommene på Skøyen, og allmenningen fra Skøyen stasjonstorg til fjorden. Publikumsrettede tilbud i første etasje skal støtte opp om uterom med liv og aktiviteter. Strøkslekeplass vurderes tilknyttet eventuell ny skoletomt.

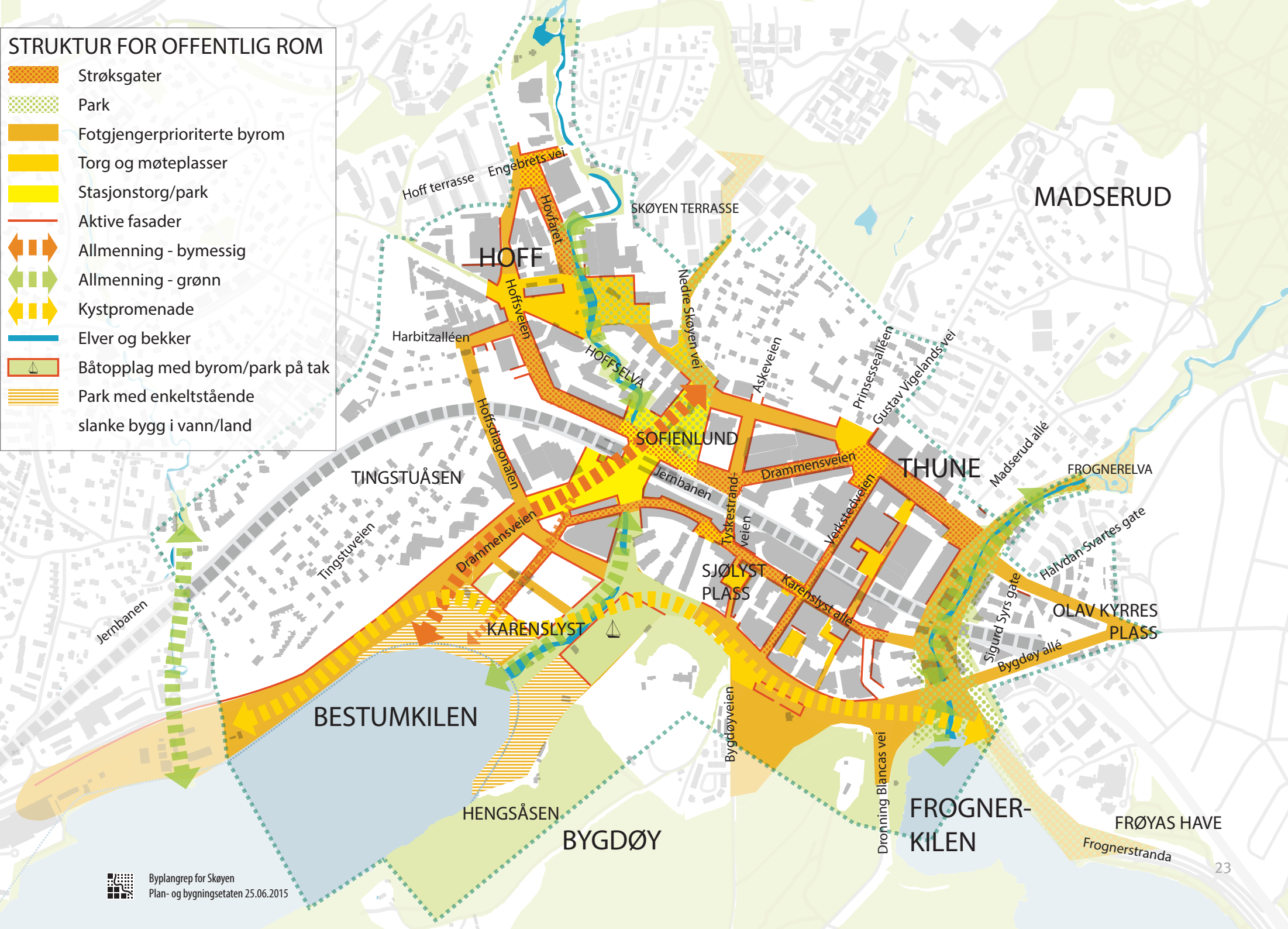
UTFORDRINGER – MULIGHETER

E18 danner en barriere i området både visuelt og funksjonelt. Jernbanesporet utgjør også en betydelig barriere, og de eksisterende undergangene er av varierende kvalitet. Det er i dag få byrom på Skøyen som inviterer til opphold. Området har underdekning på torg og møteplasser og er preget av bilbruk og parkering med mange harde flater. Forbindelser på tvers av området er få og dårlig tilrettelagt for opphold og bevegelse mot Frognerparken, Bygdøy og fjorden.



STRUKTUR FOR OFFENTLIG ROM

-  Strøkgater
-  Park
-  Fotgjengerprioriterte byrom
-  Torg og møteplasser
-  Stasjonstorg/park
-  Aktive fasader
-  Allmenning - bymessig
-  Allmenning - grønn
-  Kystpromenade
-  Elver og bekker
-  Båtopplag med byrom/park på tak
-  Park med enkeltstående slanke bygg i vann/land





GREPET

Opplevelsen av barrierer skal reduseres, og bruk og tilgjengelighet til de enkelte områder sikres. Det gjøres ved å etablere sentrale og lokale plasser, torg og lekeplasser, og tre viktige allmenninger som knytter byen til fjorden. Gater og byrom på tvers av barrierer, der byliv og aktivitet i de offentlige uterommene er prioritert, vises som fotgjengerprioriterte soner og allmenninger. Det skal være aktive fasader langs strøgsgater og sentrale byrom. Det skal være gode over- og underganger ved jernbanen, idretts- og lekearealer, og oppholdsarealer langs elvene. Almenningene opparbeides som åpne, solfylte, urbane uterom, med parkmessige kvaliteter og kontakt med elve-/bekkeløp og sjøen.

- Skøyen stasjonstorg med adkomst til eksisterende togstasjon, ny T-banestasjon, trikkelinje med stopp nær stasjonen og holdeplasser for et nytt busstilbud blir det sentrale tyngdepunktet på Skøyen.
- Det etableres strøgsgater i Karenslyst allé, Drammensveien, Verkstedveien, deler av Hoffsvæien og Hovfaret.
- Det skal unngås introverte byrom, og fasader kun orientert mot indre byrom.
- Det etableres en rekreativ sjøfront med kystpromenade og attraksjoner som trekker folk til promenaden og den nye rekreative sonen på Karenslyst. Strandpromenade mellom Skøyen og Vækerø skal fremheve det nære møtet mellom land og vann.
- Urban allmenning med Skøyen stasjonstorg og park ved Sofienlund leder mot sjøfronten og urban park, gjennom sekvenser av byrom. Visuell kontakt fra Skøyen stasjon til Bestumkilens

DET GRØNNE OG DET BLÅ
I BYEN



PLASSERING AV HOFFSELVA



SIKTLINJER FRA STASJON



HAVNEPROMENADE

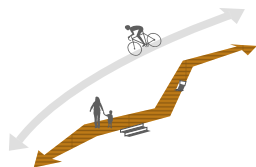


fjordlandskap skal sikres. Grønn allmenning med Hoffselva forsterkes ved nye tilliggende parker og friområder. Elveløpet gjøres tilgjengelig og mer synlig, med tur- og gangforbindelser og bebyggelse uten baksider mot elva. En grønn allmenning med Frognerelva knytter elva til fjorden og strekker seg over jernbanelinjen som bro eller lokk, som deler av en åpen bymessig park med større terrengopparbeidinger.

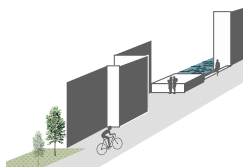
■ Økt boligandel sentralt på Skøyen stiller krav til flere og større nærlekeplasser og andre programmerte og uprogrammerte leke- og aktivitetsarenaer, og en bredde og variasjon i tilbudet av store og små møteplasser. Øvrig nettverk av parker, plasser, torg og andre møteplasser foreslås ved Thune-Karenslyst, tilknyttet Skøyen torg og ved Hoff.



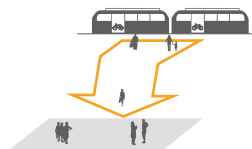
REKREASJONSAKSE OG TRANSPORTAKSE



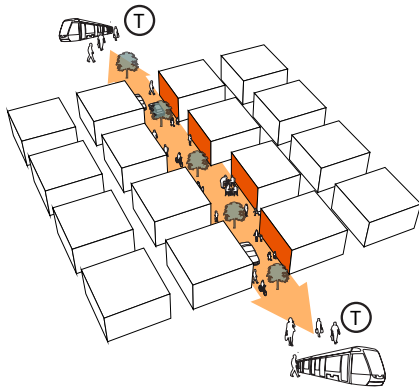
NETTVERK AV BYROM



GODE GANGFORBINDELSER, STASJONSALMENNINGER

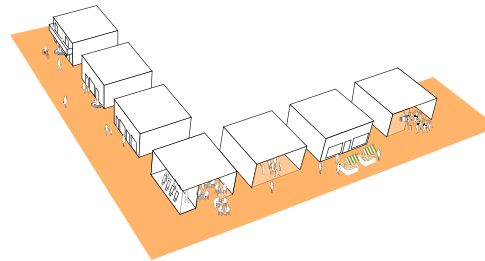


AKTIV STRØKSGATE



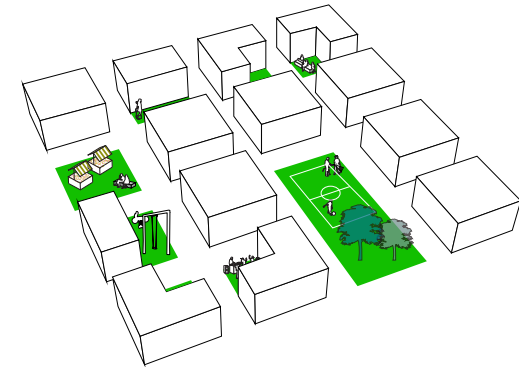
Aktive strøgsgater/ sambruksarealer må være tilrettelagt for fotgjengere, opphold, servering og handel, som sikrer en attraktiv forbindelse. Gater må utformes med små høydeforskjeller. Handel og annen virksomhet skal henvende seg mot gaterommet.

AKTIVE FASADER



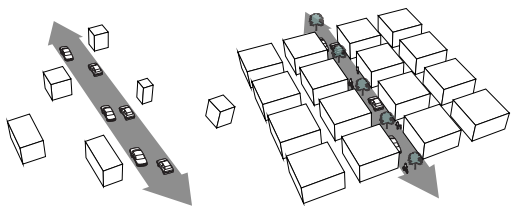
Aktive fasader skal sikre bebyggelse med publikumsrettede tilbud i direkte samspill med tiliggende offentlige uterom og på andre vis støtte opp under bylivet i uterommene, eksempelvis ved uteservering. Innganger skal være fra gaterommet. Førsteetasjer ut mot gater skal ha liv og aktiviteter, med mange innganger og varierte tilbud langs fasade.

BYROM- OG PARKHIERARKI



Byrom- og parkhierarki. Et nettverk av større og mindre byrom og parker i tilknytning til gatenettet utvikles. Variasjon i størrelse og programmering gir et godt og variert tilbud til befolkningen.

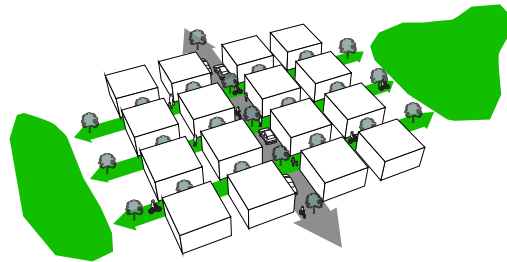
FRA VEI TIL GATE



Utforming av gater og byrom, skal bidra til en bymessig utvikling av Skøyen.

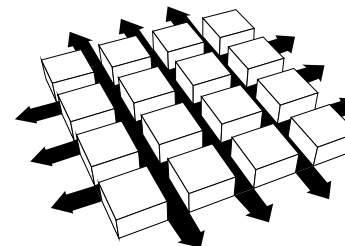
Bebyggelse skal definere eksisterende hovedforbindelser for å gi et mer bymessig gatepreg. Hovedgater inngår i gatestrukturen med kryssing i gateplan og fokus på fotgjengere.

TRYGGE KOBLINGER



Trygge gang- og sykkelforbindelser, skal knytte Skøyen til omkringliggende grøntområder. Nye og eksisterende forbindelser gjennom bystrukturen skal utvikles gjennom å lage dedikerte og tydelige fotgjengeroverganger i gateplan. Noen av gatene gis et grønt preg gjennom beplantning og parker.

FINMASKET NETT TILPASSET FOTGJENGERE



Skøyen skal etableres med en **bymessig kvartalsstruktur** som er tilrettelagt med god tilgjengelighet for gående og syklende.

Bymessige kvaliteter legges til grunn for de offentlige rommene på Skøyen

For å utvikle Skøyens urbane preg og sikre aktivitet og byliv i de offentlige uterommene, må ny og eksisterende bebyggelse forholde seg aktivt til de tilliggende gate- og byrommene. Ønsket urbanitet krever variasjon og intensitet i uterommene. Bebyggelsens bidrag til dette innebærer en viss tetthet i kombinasjon med **blandede byfunksjoner**, også i høyden og **variasjon i publikumsrettede tilbud**.

Solfylte byrom som **tilrettelegger for opphold og aktivitet** både på steder der mange folk ferdes og på stille steder. Uterommene skal tilby opplevelser og ha attraksjoner og gode kvaliteter. Grader av skjerming mot støy, luftforurensing o.l. vurderes i forhold til hvor lenge man skal oppholde seg et sted.

Offentlige gater og byrom, dvs uterommene skal være åpent tilgjengelige og tilrettelegge for en bredde av befolkningen.



TORG, MØTEPLASSER OG ALLMENNINGER



STRØKSGATER OG AKTIVE FASADER





BLÅGRØNN STRUKTUR



FOTGJENGERPRIORITERTE BYROM

2 AREALBRUK / FUNKSJONER

Hovedmål for arealbruk/funksjoner;
«Skøyen for aktivitet og rekreasjon»

PREMISSER

- Legge til rette for flere funksjoner, blant annet skole, anlegg for idrett og kultur
- Legge til rette for strøksfunksjoner i 1. etasje i sentrale deler av Skøyen
- Arealer for båttopplag omdisponeres til byutvikling

UTFORDRINGER

- Ny lokalisering av båttopplag må finnes innenfor fjordbyen vest

MÅLET

Store deler av Skøyen har potensial for økning av bolig- og næringsbebyggelse, og det sentrale Skøyen rundt kollektivknutepunktet tåler transformasjon med høy grad av utnyttelse. Det vil være behov for å utvikle den sosiale infrastrukturen og kulturtilbudet innenfor området. For arealbruken er målet å legge til rette for byutvikling langs en sentral ny lenke i T-banenettet og vurdere fortetting i samsvar med knutepunktstrategien. Å få til en kvalitativt god byutvikling med høy utnyttelse er viktig. Det skal legges til rette for etablering av nærings- og boligbebyggelse med minst mulige miljøulemp, kontakt med strandsonen, levende byrom og hensyntagen til eksisterende steds- og kulturminnekvaliteter.

Gater, torg og bebyggelse skal gis en utforming og et innhold som gjør Skøyen attraktivt over døgnet og året, både for beboere, besøkende og sysselsatte. Planen skal legge til rette for en vekst og utvikling av publikumsrettet virksomhet på og nærmest gateplan. Spesielt skal bebyggelsen nærmest stasjonen og i strøgsgatene gi rom for slike aktiviteter.

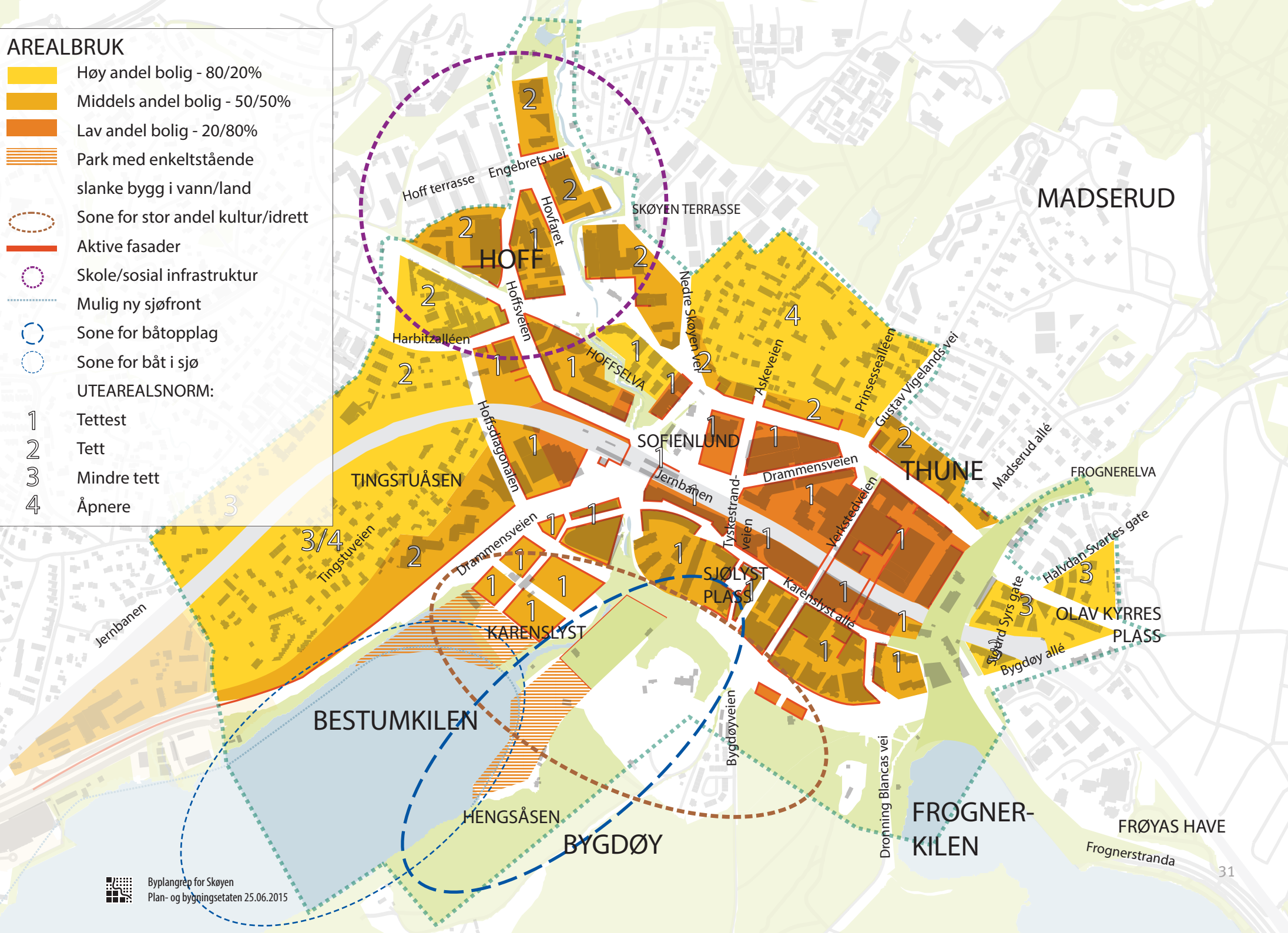
UTFORDRINGER – MULIGHETER

Dagens Skøyen er preget av kontorvirksomhet i de mest sentrale delene. Det foreligger omfattende skisser og planer fra grunneiere i området for ytterligere vekst i regionrettet kontorbebyggelse. I et regionalt perspektiv er etablering av arbeidsplasser gunstig, men for å utvikle et godt byområde må andre funksjoner også sikres. Kontorarbeidsplasser må balanseres mot behovet for boliger og publikumsrettede funksjoner som handel og kultur.



AREALBRUK

- Høy andel bolig - 80/20%
 - Middels andel bolig - 50/50%
 - Lav andel bolig - 20/80%
 - Park med enkeltstående slanke bygg i vann/land
 - Sone for stor andel kultur/idrett
 - Aktive fasader
 - Skole/sosial infrastruktur
 - Mulig ny sjøfront
 - Sone for båttopplag
 - Sone for båt i sjø
- UTEAREALS NORM:
- 1 Tettst
 - 2 Tett
 - 3 Mindre tett
 - 4 Åpnere

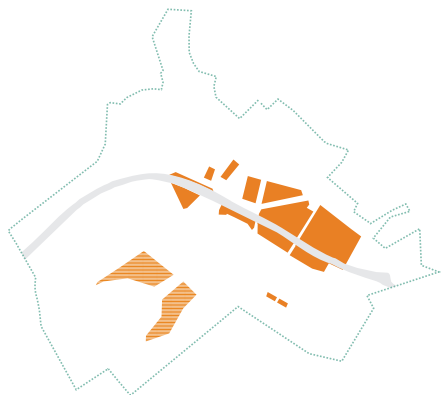




Mangel på sentrale boliger og kulturtilbud gir lite liv på Skøyen etter arbeidstid. Det er utfordrende å sikre bebyggelse for flere funksjoner, samt å etablere tilstrekkelige og gode uteoppholdsarealer for boliger ved et konsentrert knutepunkt.

GREPET

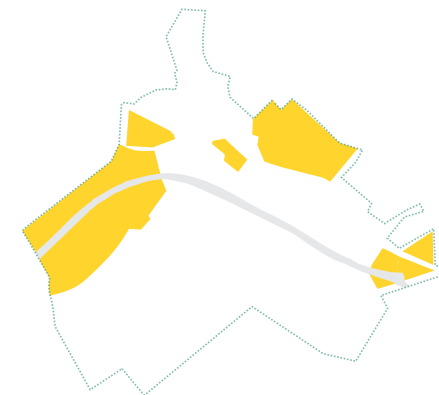
Antall boliger økes, og det legges til rette for nye funksjoner som kultur og anlegg for idrett og sosial infrastruktur som skole. Det er også behov for kino, hotell- og konferansefasiliteter, samt idrettsanlegg i området. Bydelssenteret bør vurderes flyttet fra Ringveien til sentrale Skøyen. Mengden næringsbebyggelse er høyest nær kollektivknutepunktet, men boliger skal sikres i alle områder. Barnehagebehov må dekkes der det bygges boliger. Gateplanet i det sentrale Skøyen legges til rette for publikumsrettet virksomhet. Forretninger og annen utadrettet aktivitet prioriteres i de nederste etasjene. Langs strøkgater og byrom er det spesielt viktig at fasadene skaper byliv. I mindre sentrale områder skal inngangsplanet gis en takhøyde som muliggjør utvidelse av sentrumsstrøket når utviklingen senere tilsier det. Det foreslås å legge kultur- og idrettsformål mot Bestum- og Frognerkilen. Parkeringsdekningen settes til et minimum, da Skøyen vil bli et av Oslos mest attraktive kollektivknutepunkt.



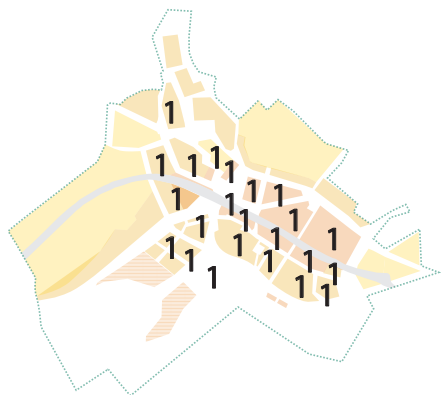
LAV ANDEL BOLIG



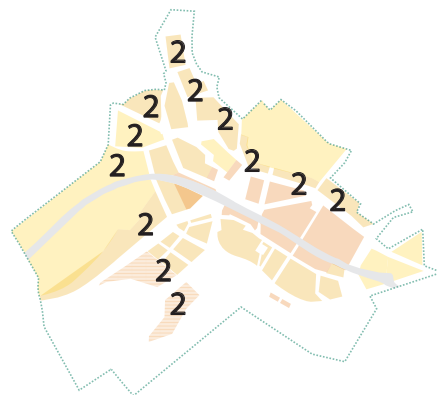
MIDDELS ANDEL BOLIG



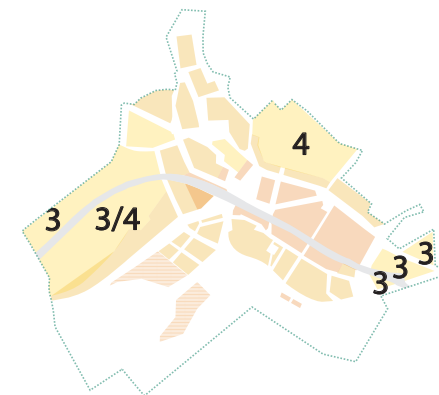
HØY ANDEL BOLIG



TETTEST UTEAREAL



TETT UTEAREAL



MINDRE TETT/ÅPNERE
UTEAREAL

3 HØYDER OG UTNYTTELSE

Hovedmål for høyder og utnyttelse;
«Høy utnyttelse som tar hensyn til gater og byrom»

PREMISSER

- Høyere utnyttelse i sentrale Skøyen enn utkanten
- Høy utnyttelse forutsetter at ny bebyggelse bidrar til høy kvalitet på gater og byrom. Studier av sol og skygge må benyttes i vurdering av planforslag.

UTFORDRINGER

- Helhetlig utvikling av de sentrale områdene
Se utvikling av områder under ett - krever samarbeid mellom grunneiere

MÅLET

Det er et mål å legge til rette for høy utnyttelse nær kollektivknutepunktet. Høyde på bebyggelsen skal bidra til å definere Skøyenområdet utstrekning og tyngdepunkt. Sentrale Skøyen og knutepunktet ved Hoffsveien fremtrer som et høyt, tett og bymessig område, med gradvis lavere høyder og tetthet mot indre by, den omkransende småhusbebyggelse og de naturgitte elementer som Bestumkilen, Bygdøy og Frognerkilen.

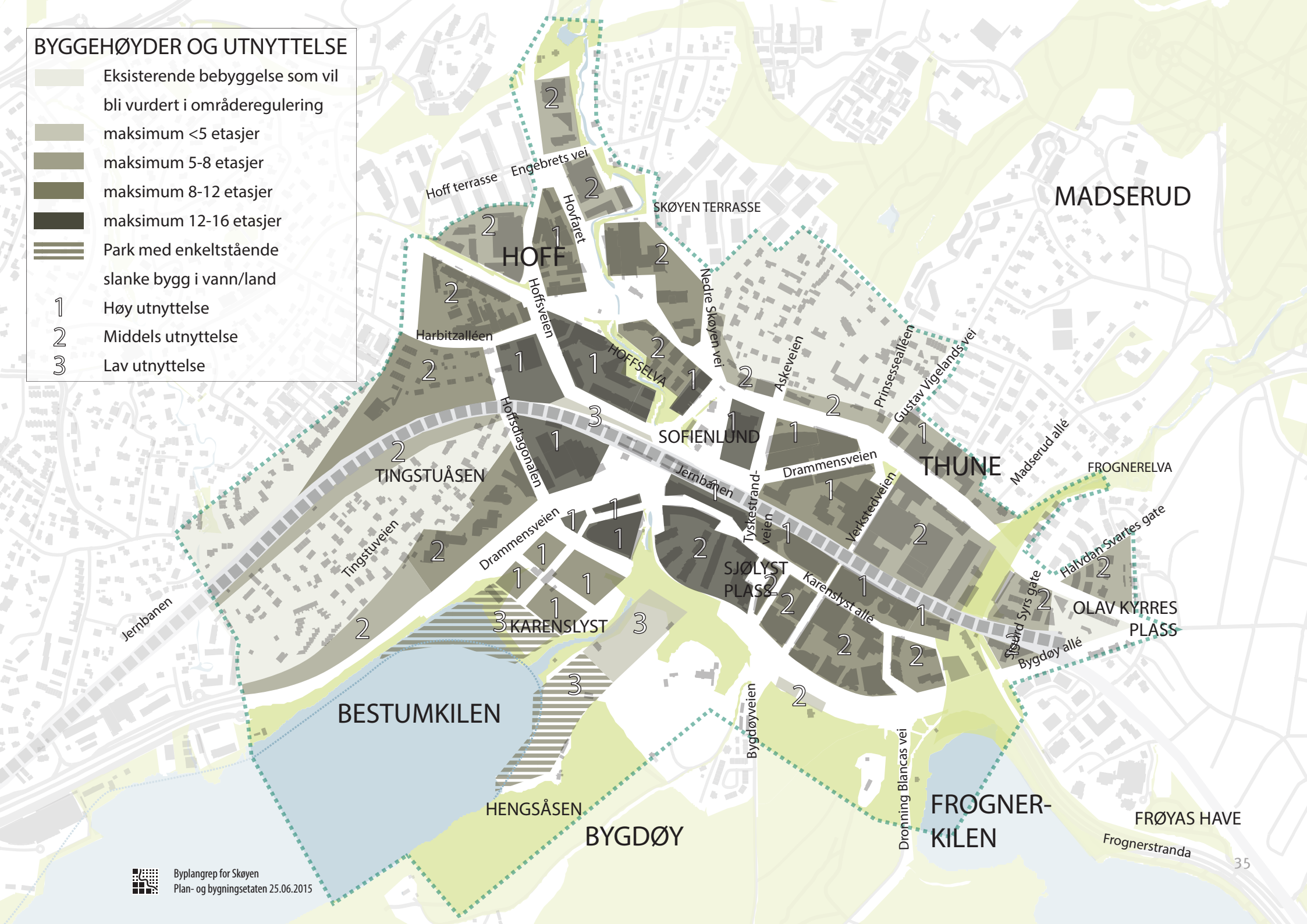
UTFORDRINGER OG MULIGHETER

Det foreligger utbyggingsinteresser med ønsker og planer om store høyder og høy utnyttelse over hele det sentrale Skøyen. Prosjektene konkurrerer om oppmerksomhet og betydning i bybildet, og utfordrer kvaliteter i de ulike byrommene. Den høye utnyttelsen utfordrer også målet om større innslag av boliger som ledd i å gjøre Skøyen levende utover arbeidstiden. Området må gis en byform som både gir et logisk og helhetlig byplangrep, gode og solfylte offentlige byrom, og boligbebyggelse som sikres egnede utearealer på bakken og gode forbindelser til tilgrensende rekreasjonsområder. En bevisst hensyntagen til viktige bevaringsverdige bygg og anlegg vil påvirke byplangrepets utnyttelsesgrad og mulige høyder. Det blir viktig å etablere et godt samarbeid mellom planmyndighet og grunneiere om videre utvikling av helheten på en måte som optimaliserer Skøyens muligheter og kvaliteter.

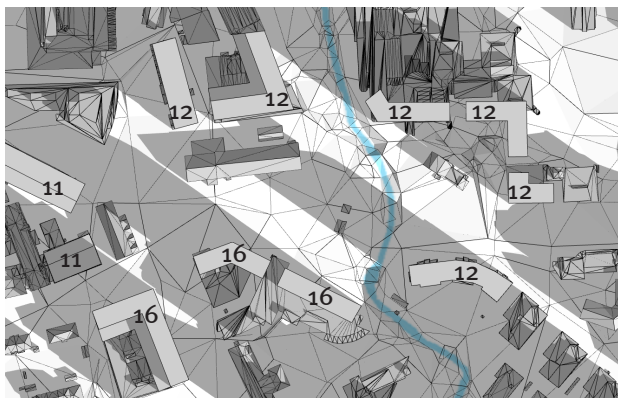


BYGGEHØYDER OG UTNYTTELSE

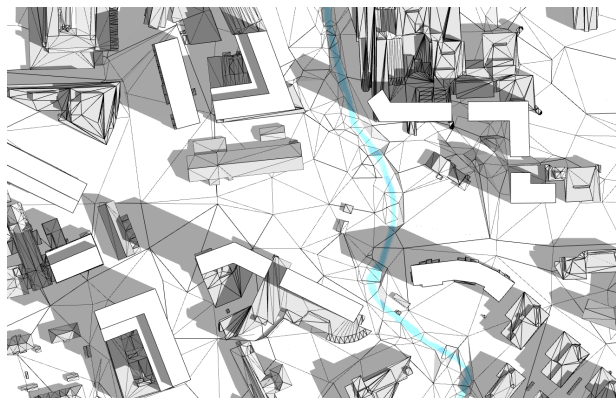
-  Eksisterende bebyggelse som vil bli vurdert i områderegulering
-  maksimum <5 etasjer
-  maksimum 5-8 etasjer
-  maksimum 8-12 etasjer
-  maksimum 12-16 etasjer
-  Park med enkeltstående slanke bygg i vann/land
-  Høy utnyttelse
-  Middels utnyttelse
-  Lav utnyttelse



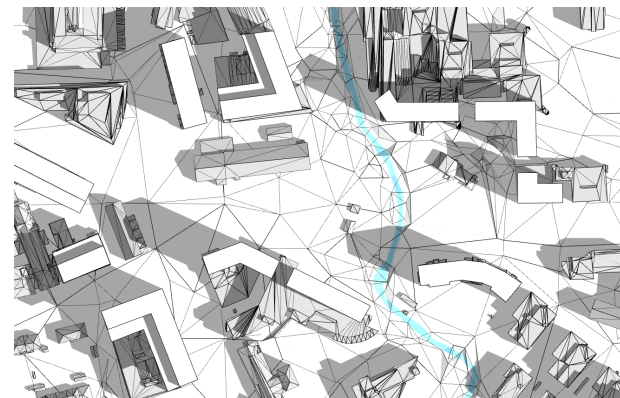
Makshøyder (12/16 etasjer) Antall etasjer er angitt på tegningen. Soldiagrammene viser maks høyde innenfor angitt høydespenn rundt byrommet. Volumer og høyder i hvert prosjekt må sikre gode solforhold i byrommene.



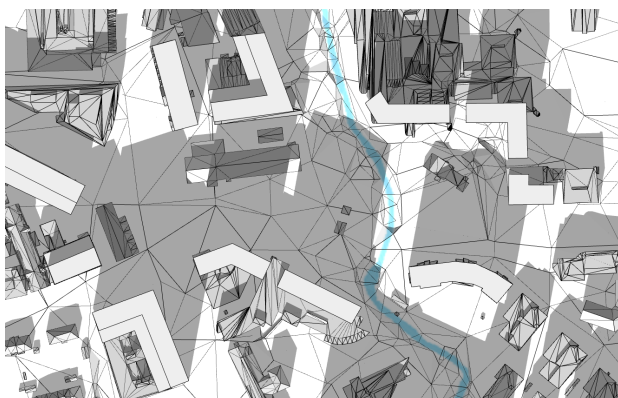
21. MARS KL. 09.00



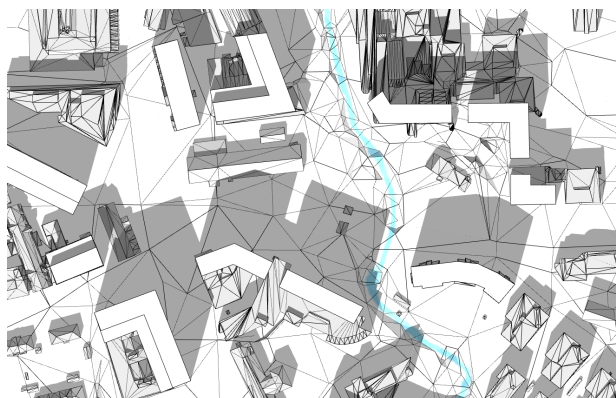
01. MAI KL. 09.00



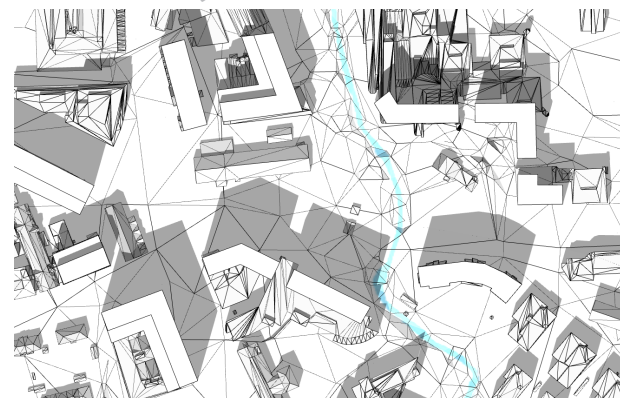
21. JUNI KL. 09.00



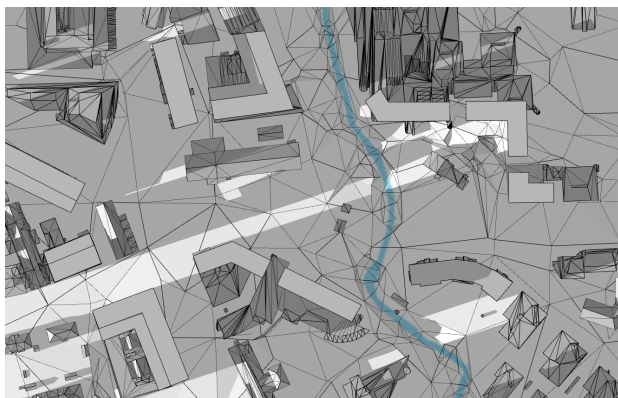
21. MARS KL. 13.00



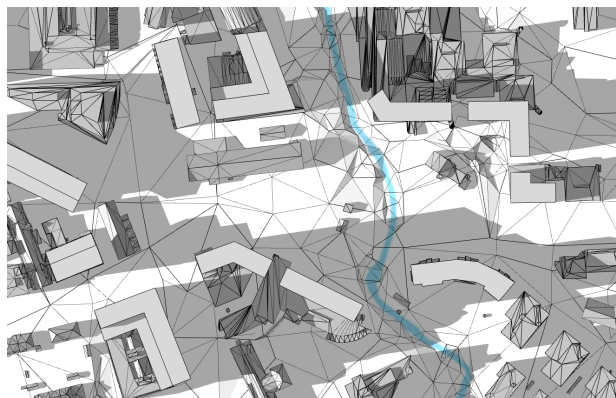
01. MAI KL. 13.00



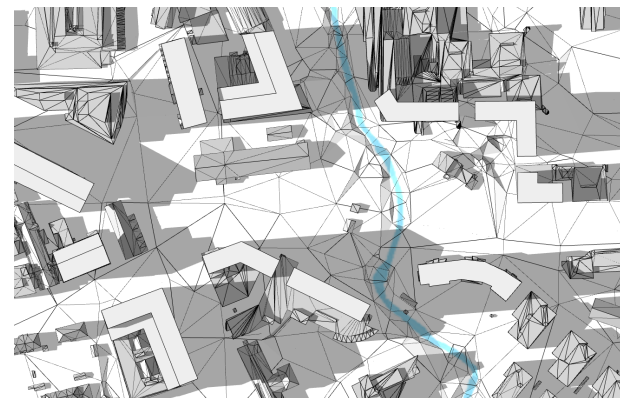
21. JUNI KL. 13.00



21. MARS KL. 17.00

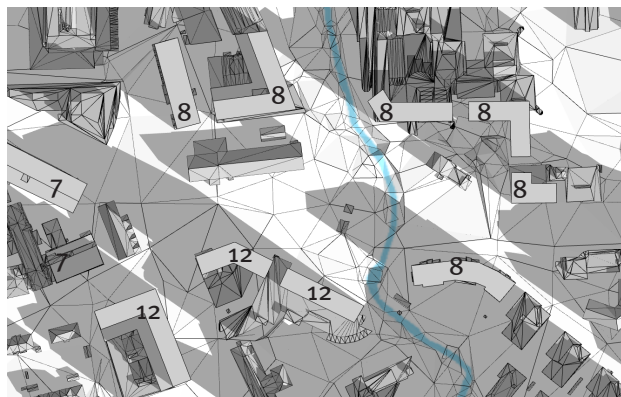


01. MAI KL. 17.00

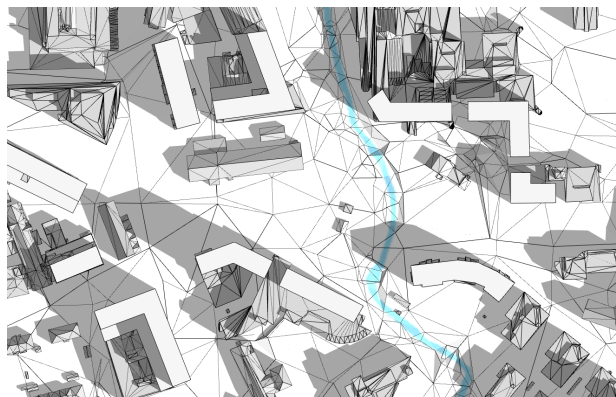


21. JUNI KL. 17.00

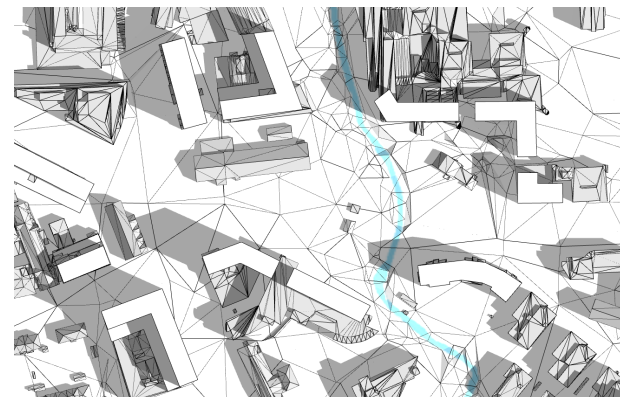
Middelshøyder (8/12 etasjer) Antall etasjer er angitt på tegningen. Soldiagrammene viser den laveste høyden innenfor angitt høydespenn rundt byrommet. Volumer og høyder i hvert prosjekt må sikre gode solforhold i byrommene.



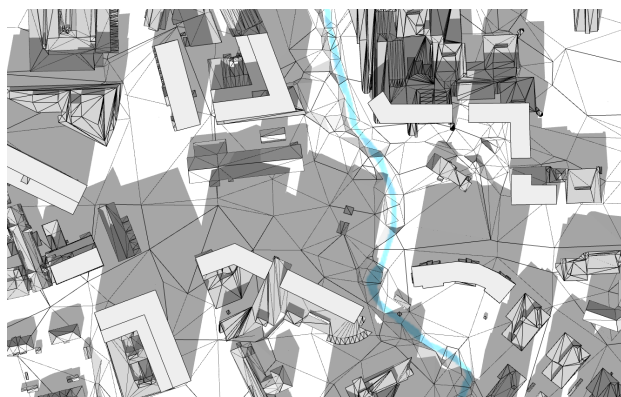
21. MARS KL. 09.00



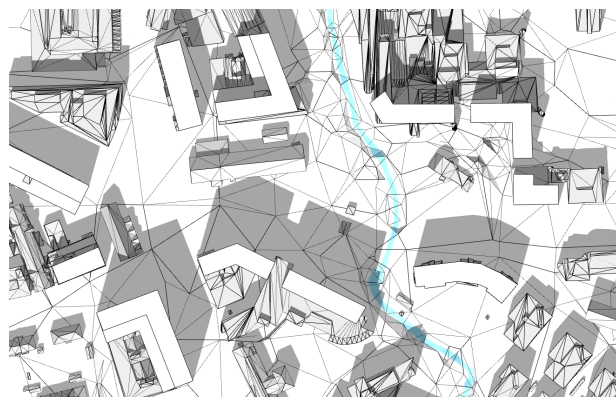
01. MAI KL. 09.00



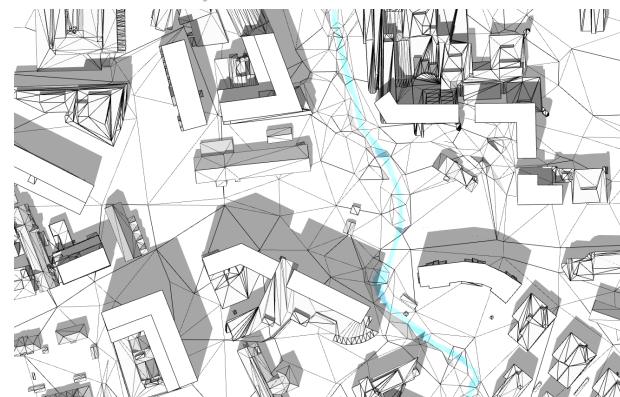
21. JUNI KL. 09.00



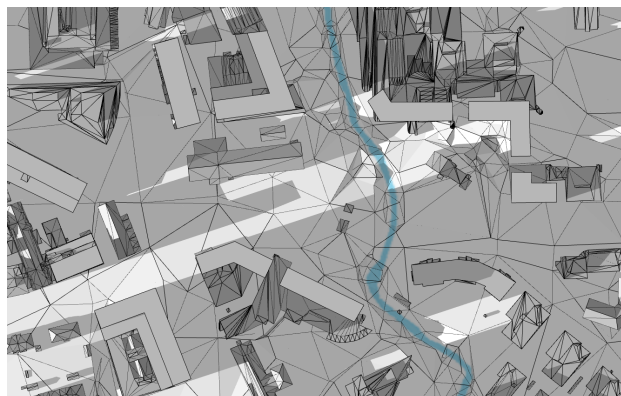
21. MARS KL. 13.00



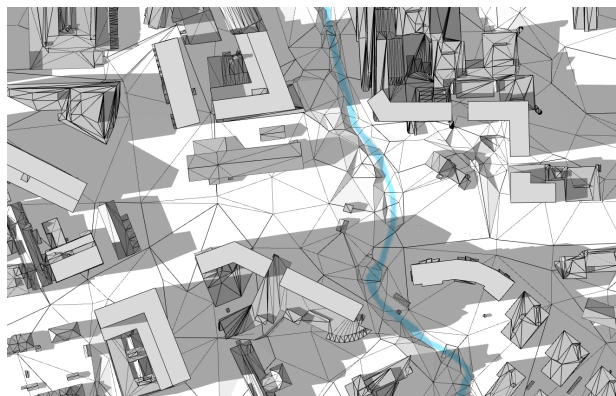
01. MAI KL. 13.00



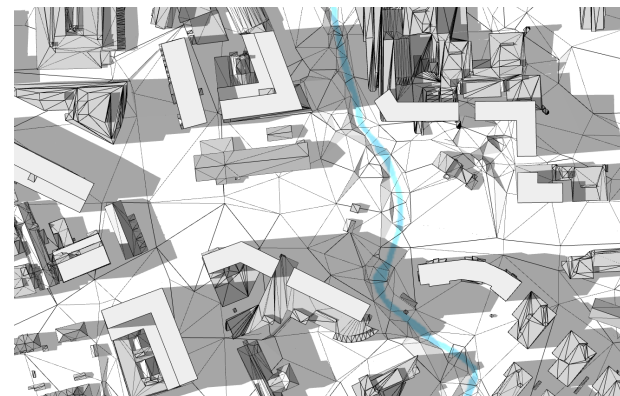
21. JUNI KL. 13.00



21. MARS KL. 17.00

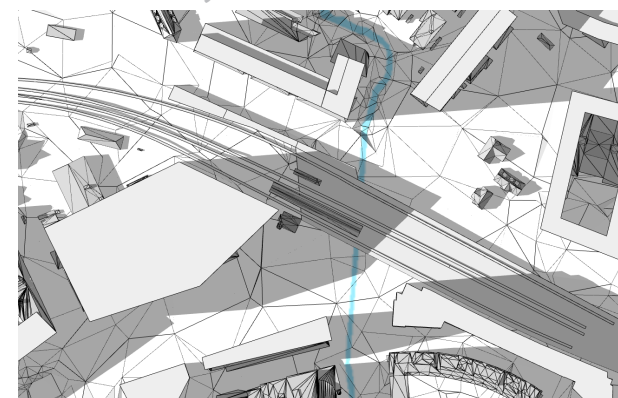
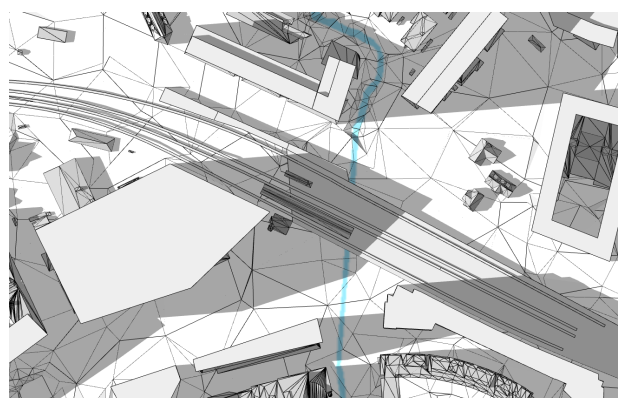
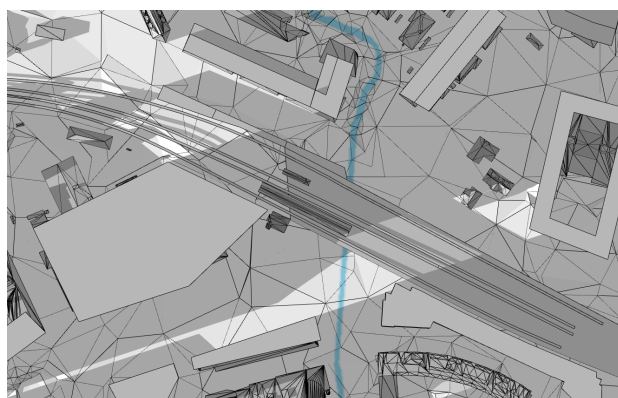
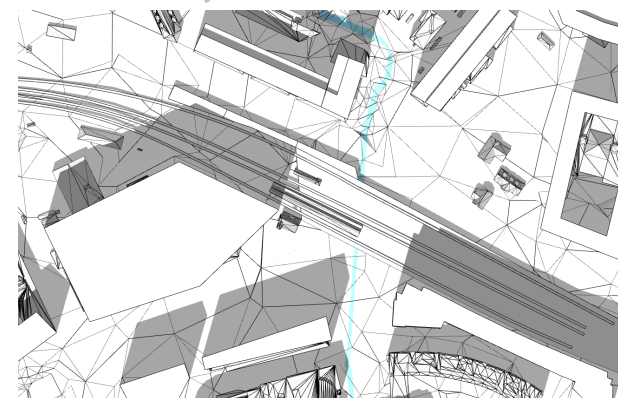
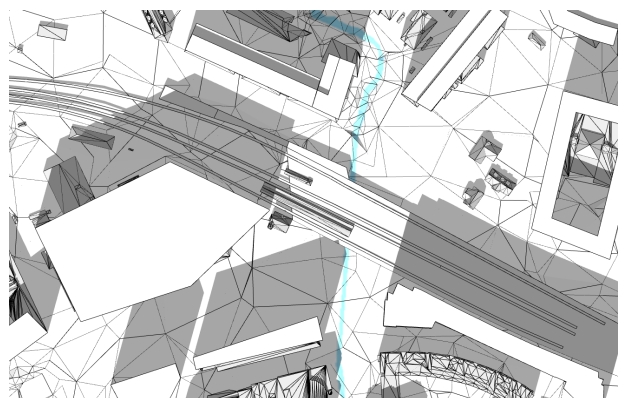
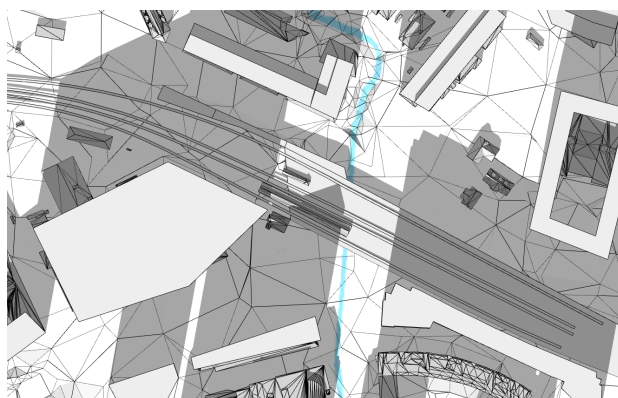
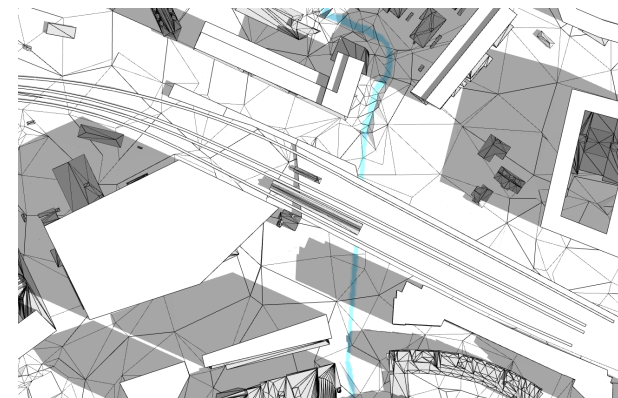
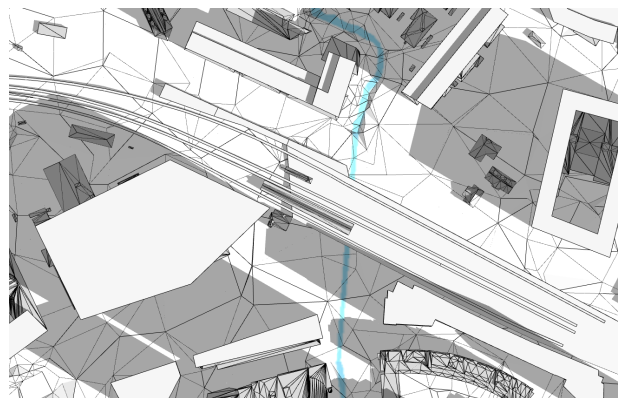
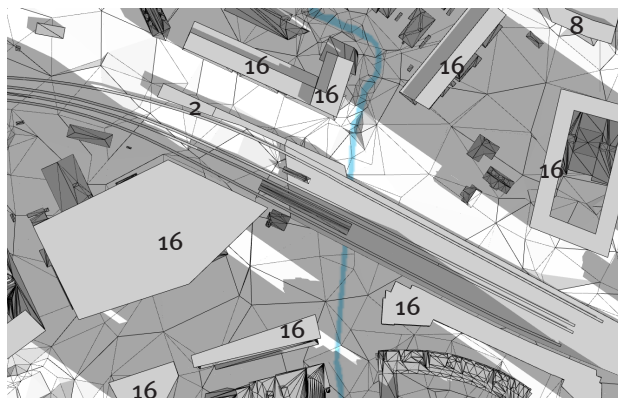


01. MAI KL. 17.00

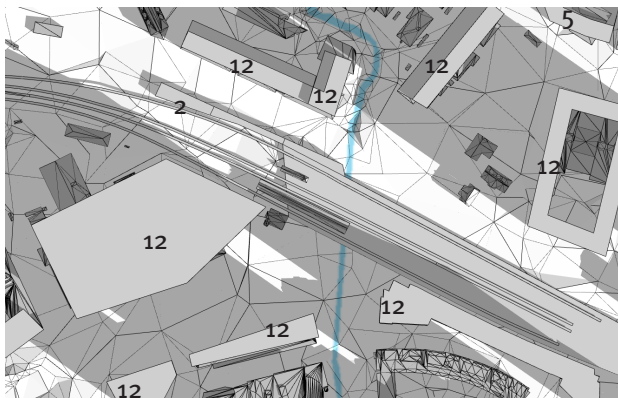


21. JUNI KL. 17.00

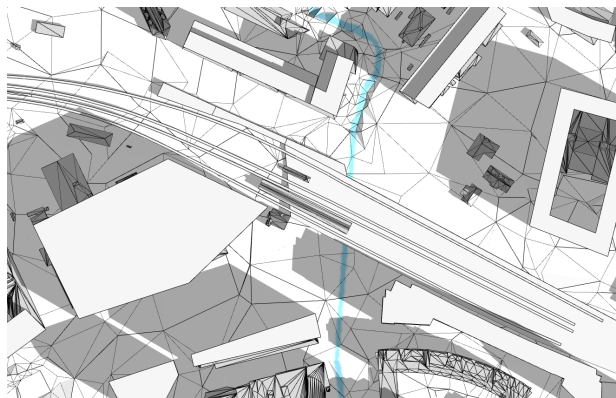
Makshøyder (12/16 etasjer) Antall etasjer er angitt på tegningen. Soldiagrammene viser maks høyde innenfor angitt høydespenn rundt byrommet. Volumer og høyder i hvert prosjekt må sikre gode solforhold i byrommene.



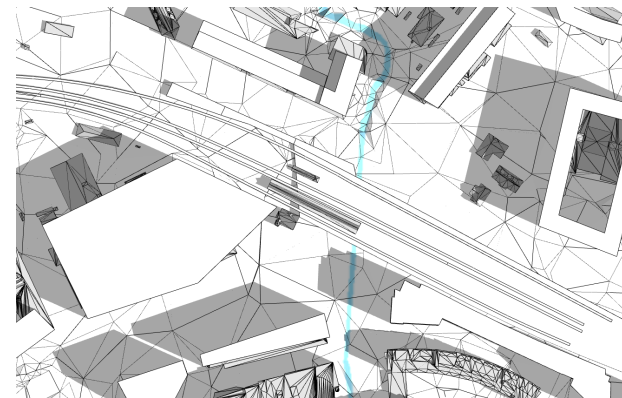
Middelshøyder (8/12 etasjer) Antall etasjer er angitt på tegningen. Soldiagrammene viser den laveste høyden innenfor angitt høydespenn rundt byrommet. Volumer og høyder i hvert prosjekt må sikre gode solforhold i byrommene.



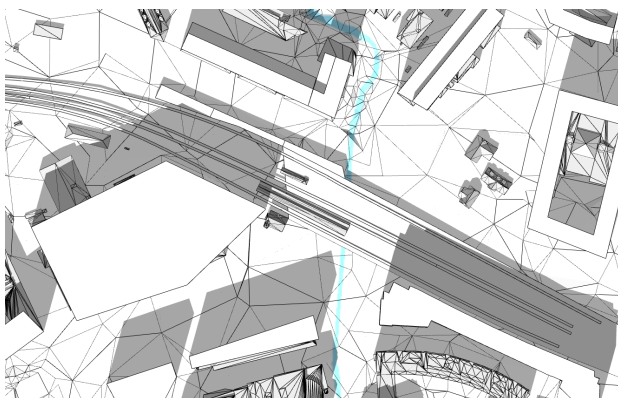
21. MARS KL. 09.00



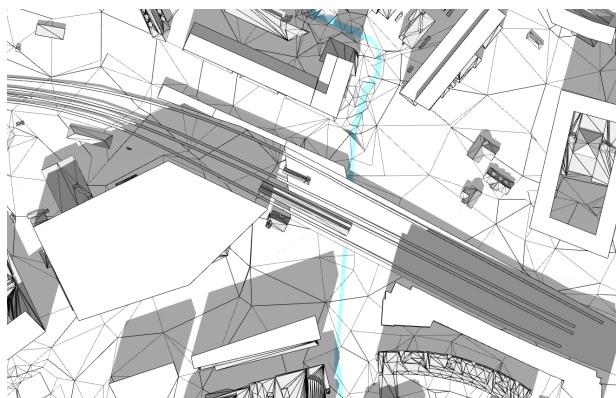
01. MAI KL. 09.00



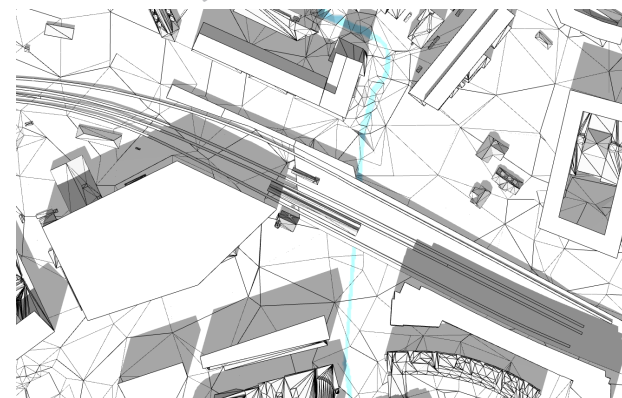
21. JUNI KL. 09.00



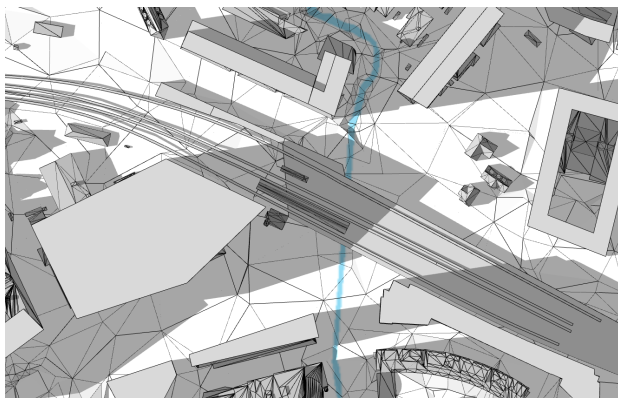
21. MARS KL. 13.00



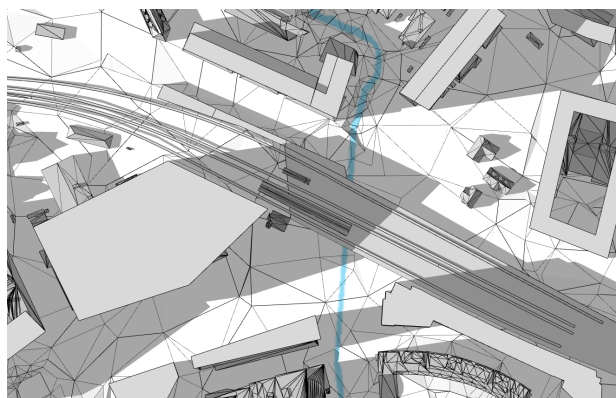
01. MAI KL. 13.00



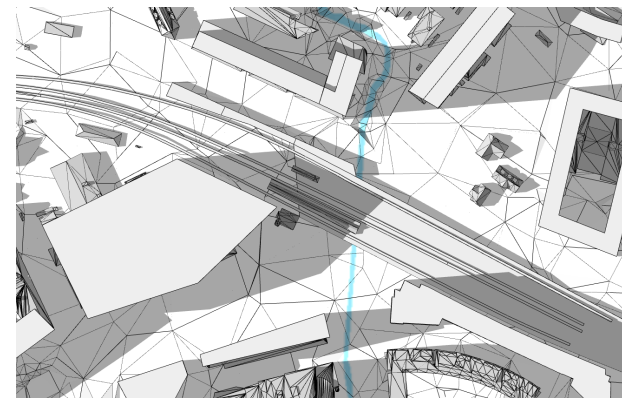
21. JUNI KL. 13.00



21. MARS KL. 17.00



01. MAI KL. 17.00



21. JUNI KL. 17.00

GREPET

Knutepunktet markeres med høye bygg og høy utnyttelse

Økte byggehøyder og høy utnyttelse legges til grunn for utviklingen rundt kollektivknutepunktet, med bebyggelse på over 12 etasjer enkelte steder, dvs høyder definert som høyhus (over 42 m). Høyder over 12 etasjer forutsetter at negative virkninger på gate- og byromsstrukturen unngås. Flere av høyhusene vil danne fondmotiv i byrommene rundt og dette må tas hensyn til i utformingen. I samsvar med bystyrets vedtak i høyhusutredningen skal det utarbeides et alternativ som har 28 m og 42 m som maksimal høyde.

Lavere høyder mot byrom, omkransende småhusbebyggelse og verneverdige bygningsmiljøer

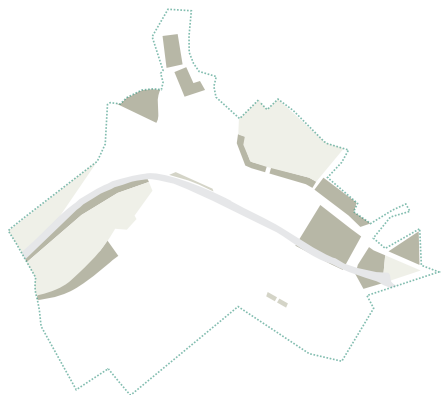
Høyere bebyggelse tillates mot jernbanen og allmenningene for å definere rommene. Bebyggelse som grenser mot småhusbebyggelse og annen småskala bymessig bebyggelse trappes noe ned i høyde. Innenfor Thune-området skal det være lavere bebyggelse og utnyttelse på grunn av den karakteristiske og verneverdige bebyggelsen. Lavere høyder enn høydespennet kan i enkelte tilfeller kreves for å hensynta verneverdig bebyggelse og solforhold mot syd og vest, samt for tilliggende byrom, strøgsgater og gårdsrom.

Generelt

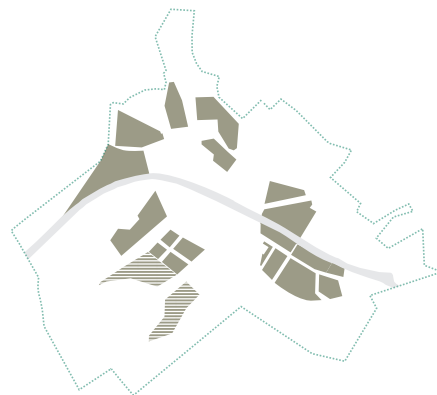
Samlet utnyttelse for de enkelte byggefelt vil styre byggevolumet. Innen byggefeltene er det nødvendig å ta hensyn til verneverdig og karakterdannende bebyggelse, uteoppholdsarealer for boliger og lys- og solforhold for tilliggende byrom og bebyggelse. Bebyggelsens høyde og plassering mot byrommene skal bidra til å definere og avgrense byrommene, og gi dem romlig og solmessig kvalitet.

Maksimal høyder og utnyttelse for feltene må studeres og avklares ytterligere fram til endelig områdereguleringsplan foreligger, blant annet ved modellstudier. Enkelte områder må ses i sammenheng, og vil kunne få krav om felles planlegging. Høydespennet er maksimale høyder som kan vurderes ift de ulike kvartalene i de etterfølgende plansakene mot lavere høyder. Det er ikke aktuelt med maksimalhøyde i hele kvartaler. Variasjon i høyder og arkitektur forutsettes.

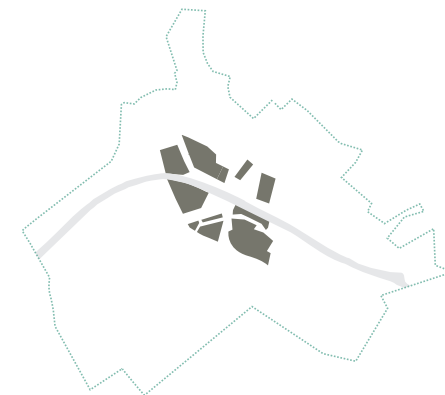




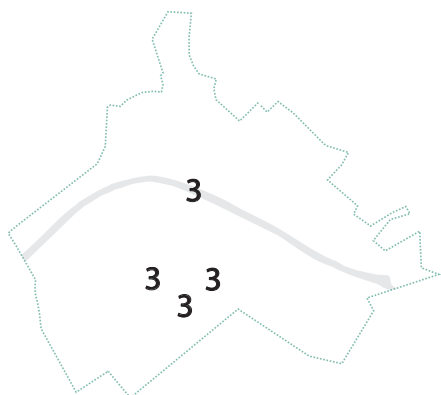
BEBYGGELSE UNDER 8 ETASJER



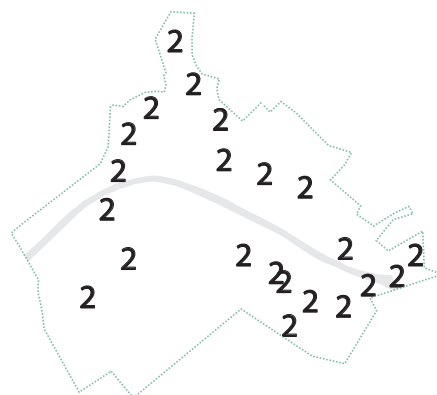
BEBYGGELSE MAKSIMALT
8-12 ETASJER



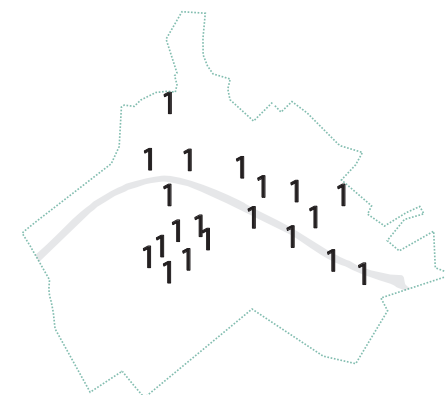
BEBYGGELSE MAKSIMALT
12-16 ETASJER



LAV UTNYTTELSE



MIDDELS UTNYTTELSE



HØY UTNYTTELSE

PREMISSER

- E18 legges under bakken
- Hoffsdagonalen etableres
- Biltrafikk spres på flere gater, men dempes
- Jernbanen forblir som i dag
- Gjennomgangstrafikken gjennom Skøyen skal reduseres
- Parkeringsdekning skal reduseres
- Finmasket gatestruktur uten rundkjøringer

UTFORDRINGER

- Statens vegvesen er ikke ferdig med mulighetsstudien for E18
- Må ha avlastningsmuligheter ved stenging av E18 under bakken

4 OVERORDNET TRAFIKKSYSTEM

Hovedmål for overordnet trafikksystem;
«Skøyen – finmasket og miljørettet»

MÅLET

Transportsystemet skal bygge opp under prioritering av myke trafikanter, og sikre gode forhold for gående, syklende og kollektivreisende. Bilbruken på Skøyen skal reduseres og tilpasses områdets nye bymessighet. Nødvendig gjennomgangstrafikk ledes utenom de sentrale områdene. Dette gir de nødvendige rammebetingelsene for å ta i bruk gaterommene til byliv, aktiviteter og opphold. Trafikksystemet skal legge til rette for gater med vekst og utvikling av publikumsrettet virksomhet på gateplan, for å skape et godt byliv.

UTFORDRINGER – MULIGHETER

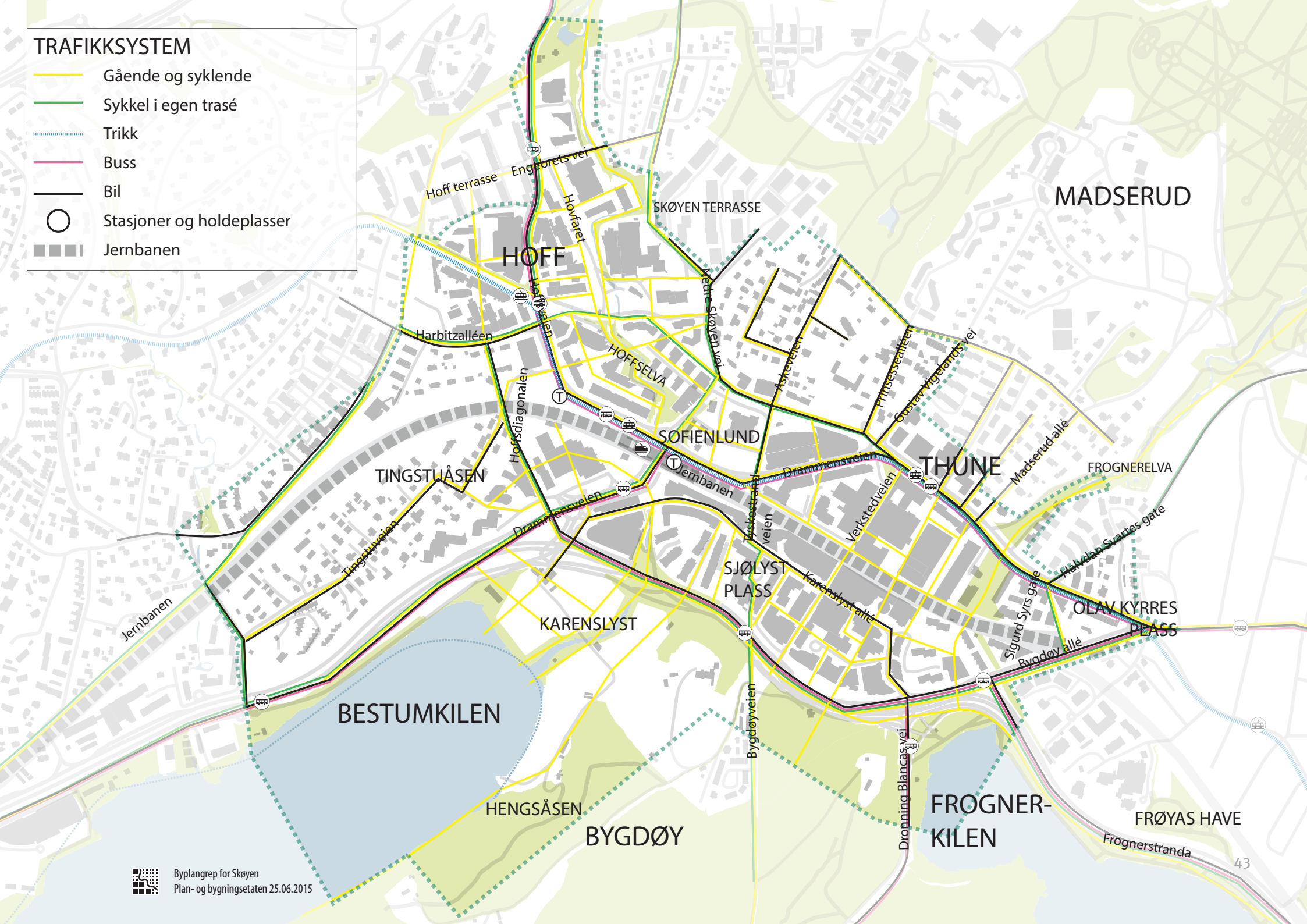
Skøyen er i dag preget av mye gjennomgangstrafikk, og E18 oppleves både som en fysisk og visuell barriere. Gatene på Skøyen er i all hovedsak utformet med separering av trafikantergrupper. Rundkjøringer gir stor trafikkflyt og gatesystemet innbyr til kjøring i relativt stor hastighet.

Det eksisterende sykkelveinettet langs sjøfronten er effektivt, men trekker ikke syklende og gående inn til Skøyens sentralområde.

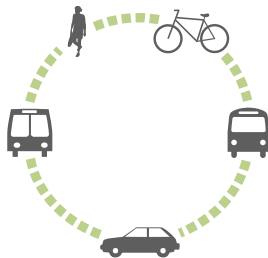
Jernbanetraséen er en barriere i området. Den har et begrenset antall krysningspunkter og disse er ikke av høy kvalitet. Dagens forbindelser under jernbanen kan oppleves som utrygge å bruke for gående og syklende. Få gaterom er spesielt tilrettelagt for myke trafikanter.

TRAFIKKSYSTEM

- Gående og syklende
- Sykkel i egen trasé
- Trikk
- Buss
- Bil
- Stasjoner og holdeplasser
- Jernbanen



GODE OVERGANGER MELLOM TRANSPORTMIDLER



Trikken går i dag i egen trasé nord for Drammensveien og Hoffsveien. Der den er gjerdet inn som forstadsbane, er traséen en barriere og deler området. Holdeplasser for trikk ligger i avstand fra tog og det sentrale byrommet i dag. Det er ønskelig at trikken flyttes til Skøyen stasjon og nye Skøyen torg, selv om det kan være utfordrende å kombinere hensynet til fremkommelighet og å integrere trikken som et stedsidentitetsbyggende byelement.

I byplangrepet vurderes det å flytte Hoffsveien i nord-østlig retning for å muliggjøre tosidig bebyggelse på hver side av veien. Tosidig bebyggelse støtter opp om en mer urban gate og bykarakter og kan bidra til aktivitet og liv i hele gatetverrsnittet. En flytting av gata fordrer koordinering med blant annet Fornebubaneprosjektet og trikken for å sikre forsvarlige og gode løsninger også for kollektivtrafikken. Eventuell ny bebyggelse mellom jernbanespor og Hoffsveien fordrer også tett samarbeid med jernbaneverket mht støyproblematikk, byggegrenser og sårbarhet på eksisterende konstruksjoner.

GREPET

■ Redusere trafikkbelastningen på de sentrale områdene på Skøyen

- Etablering av Hoffsdiagonalen for å avlaste de mest sentrale områdene for gjennomgangstrafikk

Biltrafikk spres til flere gater, men med redusert total kapasitet

- Utforme gater på de myke trafikantenes premisser som ved sambruksareal, lav fart, avvisende belegning, enveiskjøring og mindre direkte kjøreruter
- Lav parkeringsnorm ved fremtidig utbygging
- Utforme gatekryss for lett krysning for fotgjengere og syklist, unngå rundkjøringer

■ Gater som inviterer til byliv og opphold

- Sikre finmasket struktur av gaterom og ferdselsårer, passasjer og plasser som trekker mennesker og byliv inn i de sentrale områdene på Skøyen.
- Utvikle rene fotgjengerarealer der dette er mulig og lokalklimatiske forhold er gode
- Etablere blandede sambruksarealer der bilfritt areal ikke er mulig
- Sikre gater med brede fortauer der biltrafikk er nødvendig



- Etablere flere, og styrke eksisterende gaterom for myke trafikanter
- Sikre flere og bedre forbindelser fra sentrale Skøyen, på tvers av jernbanelinjen og E18, og ut til sjøen og Bygdøy, i tillegg til de 3 angitte allmenningene, slik at barrierer nedtones.

- Utforme hovedgatene på en måte som prioriterer myke trafikanter.

■ Effektivt og attraktivt kollektivknutepunkt

- Samle holdeplasser for buss, trikk, t-bane og tog i ett kollektivknutepunkt
- Sikre god sykkelparkering med høy kvalitet ved kollektivknutepunktet
- Prioritere trikkens fremkommelighet, samtidig som øvrig byliv og gående og syklende gis gode rammer.

■ Tilgjengelighet og fremkommelighet for syklende

- Tilrettelegge for effektiv sykling utenom området, med gode forbindelser inn til Skøyen
- Sikre effektiv sykling gjennom Skøyen i Hoffsdagonalen
- Åpne for sykling inne i det sentrale området i blandet trafikk

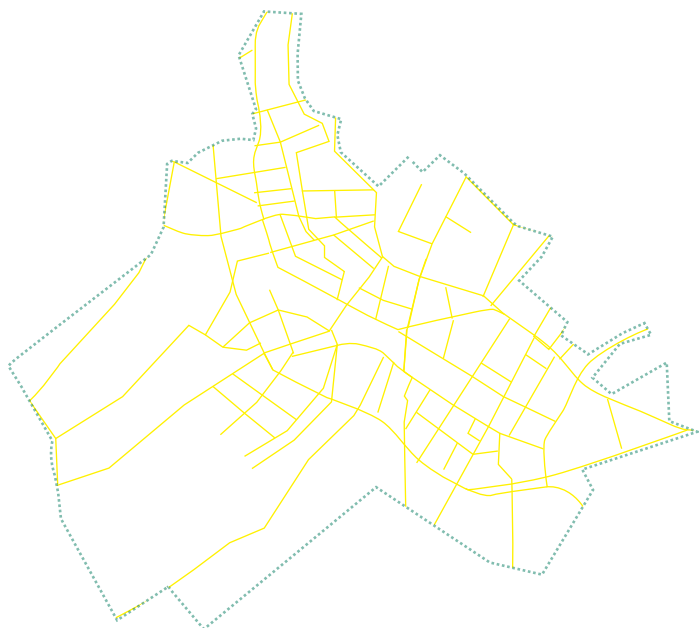
■ Effektivt og attraktivt kollektivknutepunkt

- Samle holdeplasser for buss, trikk, t-bane og tog i ett kollektivknutepunkt
- Sikre sykkelparkering med høy kvalitet ved kollektivknutepunktet
- Prioritere trikkens fremkommelighet, samtidig som øvrig byliv og gående og syklende gis gode rammer.

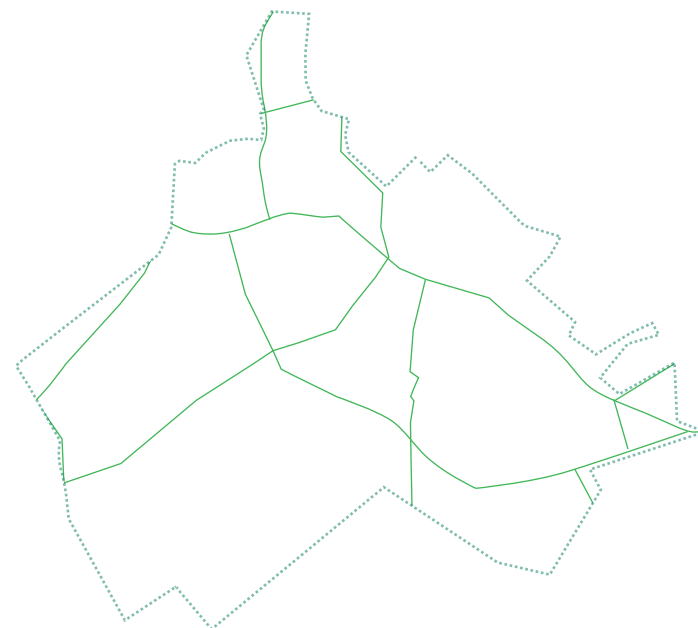
■ Tilgjengelighet og fremkommelighet for syklende

- Tilrettelegge for effektiv sykling utenom området, med gode forbindelser inn til Skøyen
- Sikre effektiv sykling gjennom Skøyen i Hoffsdagonalen
- Åpne for sykling inne i det sentrale området i blandet trafikk mellom jernbanespor og Hoff sveien fordrer også tett samarbeid med jernbaneverket mht støyproblematikk, byggegrenser og sårbarhet på eksisterende konstruksjoner.



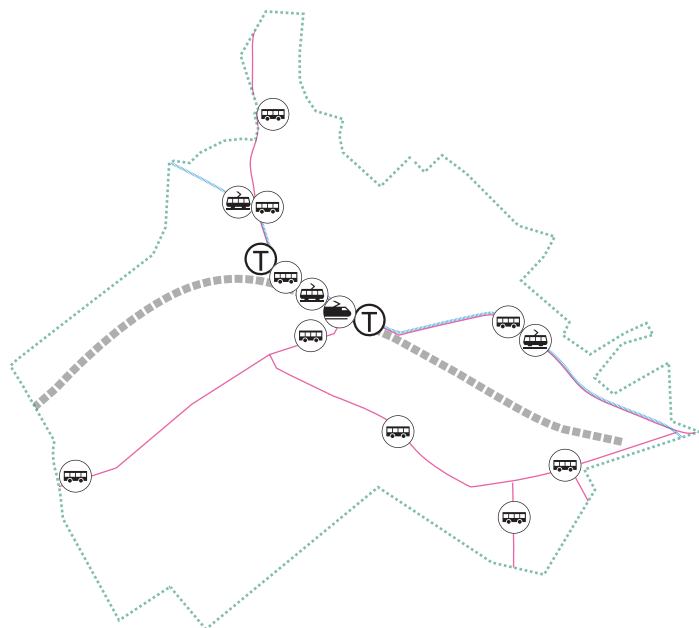


SYKKEL OG GÅENDE

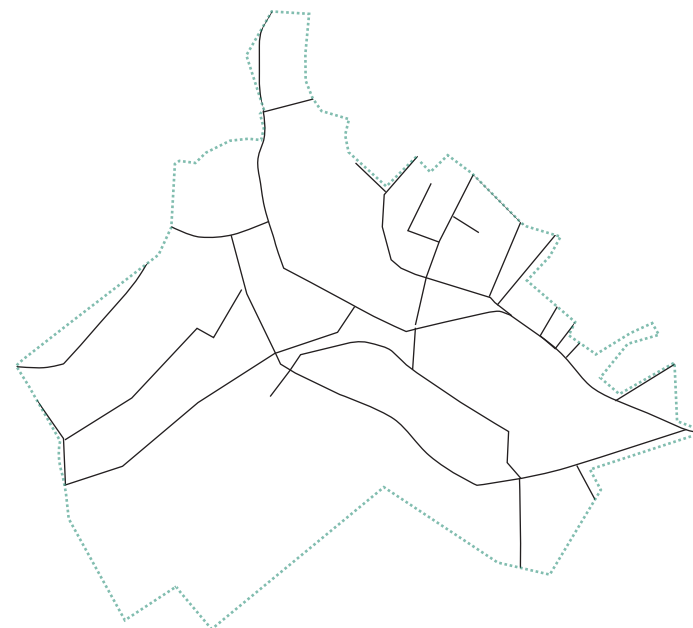


SYKKEL

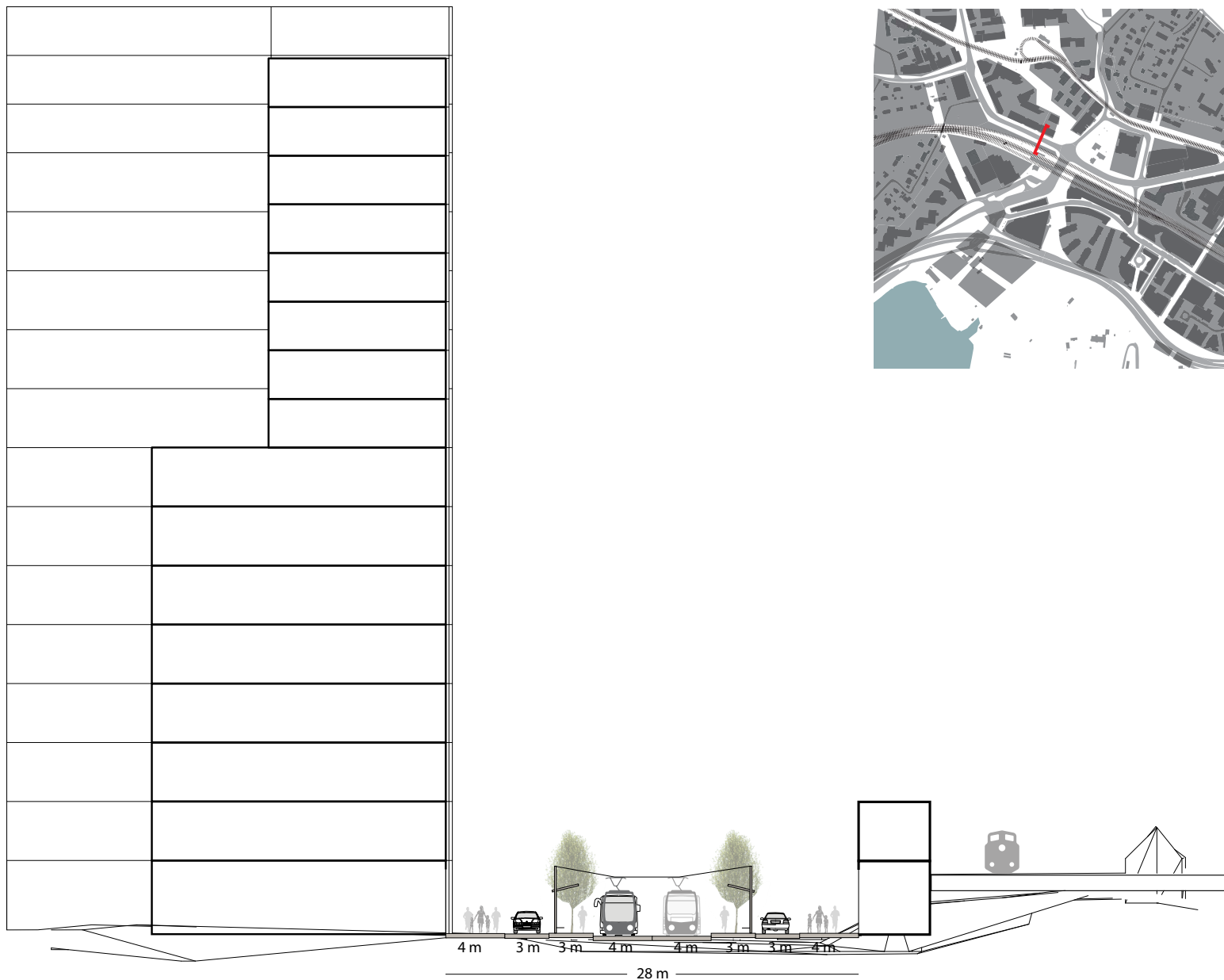




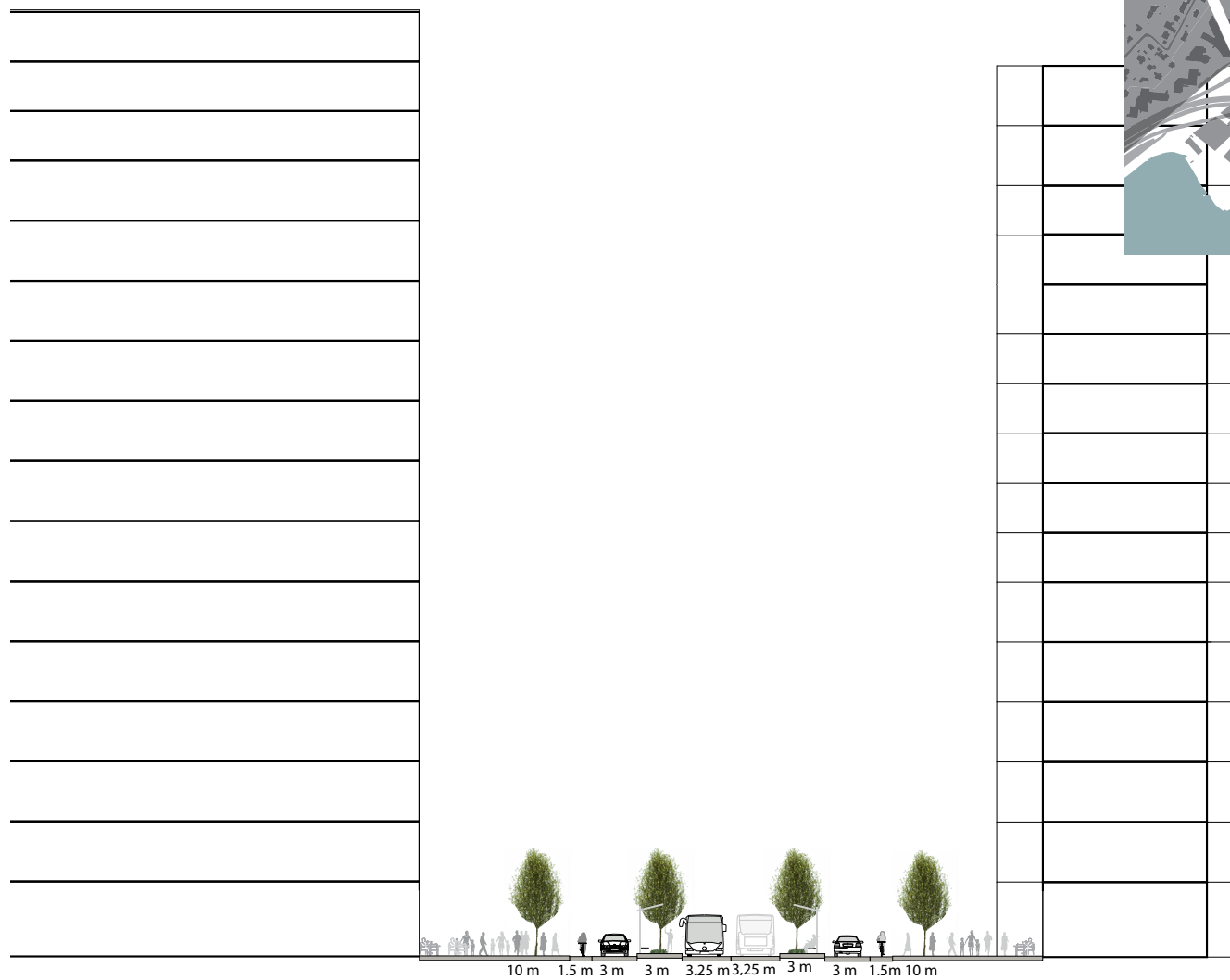
KOLLEKTIV TRANSPORT



BIL



SNITT HOFFSVEIEN OG JERNBANEN



SNITT DRAMMENSVEIEN - SØR FOR SKØYEN STASJONSTORG

ANBEFALINGSKART FOR BYPLANGREPET

«Fra kollektivknutepunkt til by»

AMBISJONER

Utviklingen av Skøyen skal legge vekt på:

- Miljøvennlig transport
- Fortetting med kvalitet
- Styrke den blå/grønne strukturen,
- Utvikle og knytte sjøfronten til byen
- Flere boliger og nye funksjoner

PREMISSER

- E18 under bakken
- Hoffsdagonalen etableres
- Jernbanen forblir som i dag

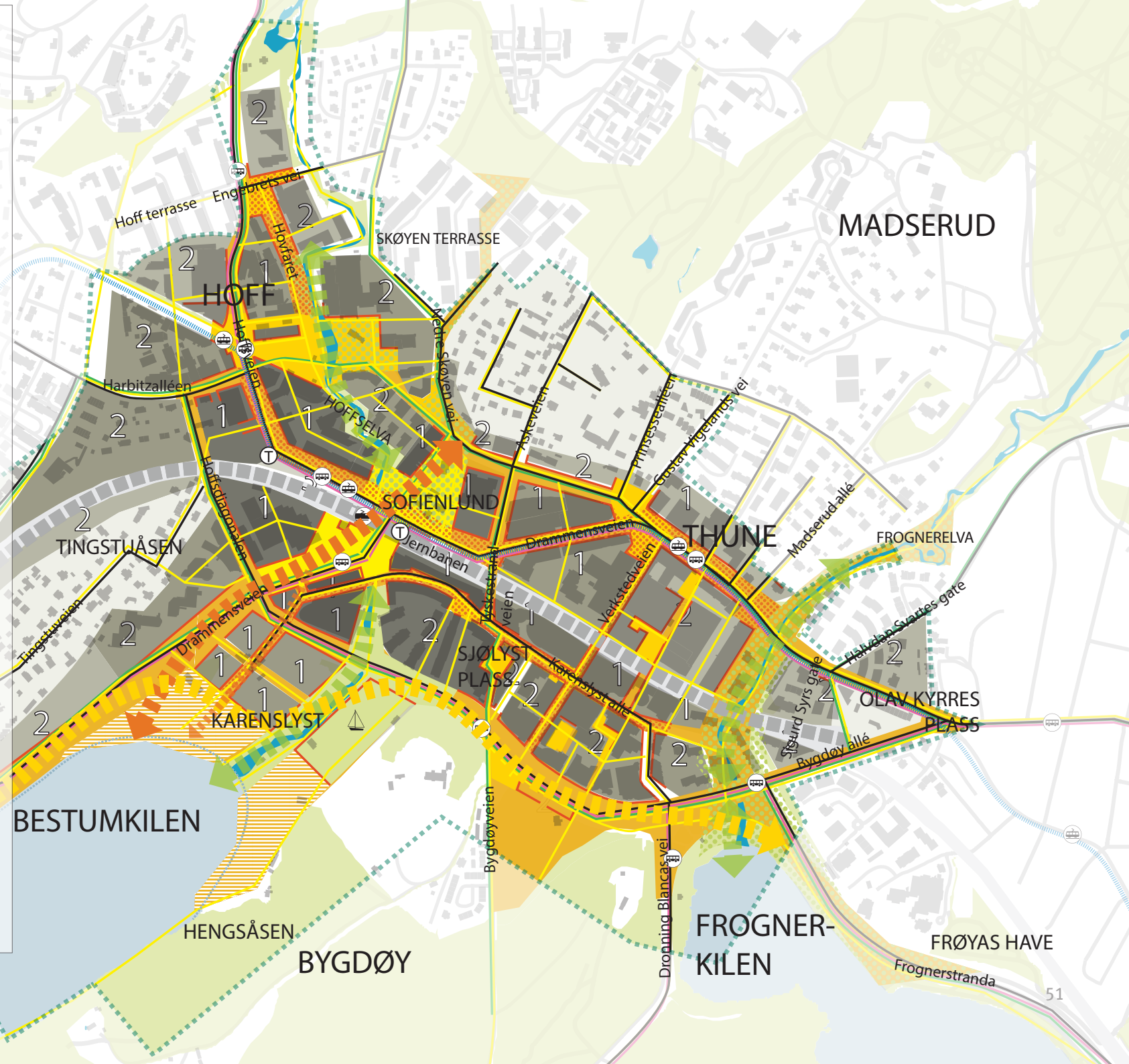
UTFORDRINGER

- Statens Vegvesen er ikke ferdig med mulighetsstudie for E18
- Statens Vegvesen krever avlastningsvei ved eventuell setning/avvik på E18 i tunnel



ANBEFALINGSKART

- Strøkgater
- Park
- Fotgjengerprioriterte byrom
- Torg og møteplasser
- Stasjonstorg/park
- Aktive fasader
- Allmenning - bymessig
- Allmenning - grønn
- Kystpromenade
- Elver og bekker
- Park med enkeltstående
- slanke bygg i vann/land
- Gående og syklende
- Sykkel i egen trasé
- Trikk
- Buss
- Bil
- Stasjoner og holdeplasser
- Tog
- Eksisterende bebyggelse som vil bli vurdert i områderegulering
- Maksimum 5-8 etasjer
- Maksimum 8-12 etasjer
- Maksimum 12-16 etasjer
- 1 Høy utnyttelse
- 2 Middels utnyttelse
- 3 Lav utnyttelse

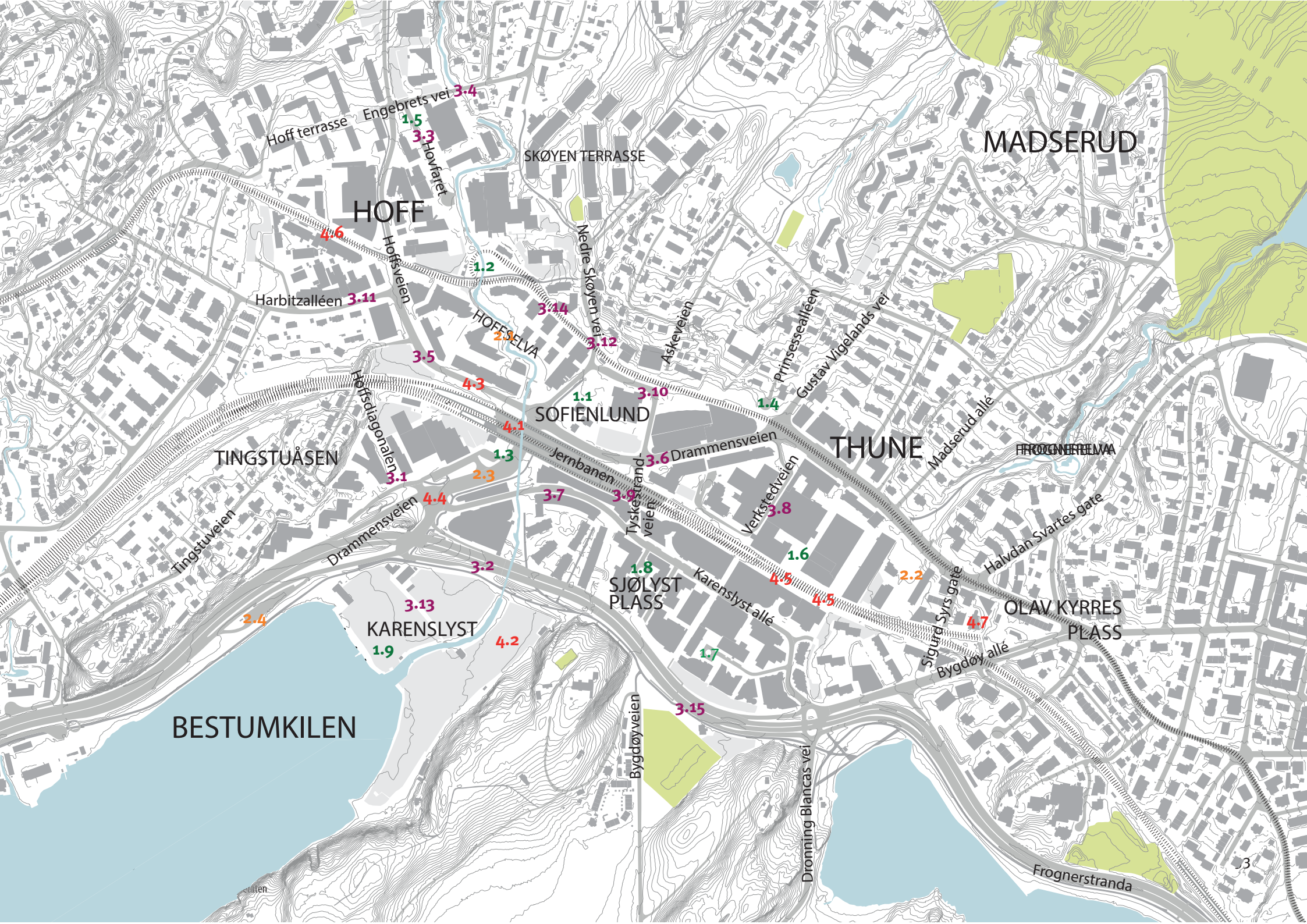


Vedlegg

STØRRE TILTAK

Oversikten over større tiltak inkluderer ikke tiltak på kommunal teknisk infrastruktur som vann og avløp. Omfang av allmenninger er ikke definert endelig, og kan gjennomføres både med enklere virkemidler og grep, og med mer omfattende konstruksjoner og tiltak.

Nr	Type	Tiltak
1	Park / torg / plass	
1.1		Park/torg ved Sofienlund
1.2		Park/torg på Hoff
1.3		Skøyen stasjonstorg
1.4		Torg ved Prinsessealléen
1.5		Torg ved Hovfaret/Engebrets vei
1.6		Interne torg på Thune
1.7		Interne torg i Karenslyst alle
1.8		Sjølyst plass
1.9		Park på Karenslyst
2.	Allmenninger	
2.1		Hoffselvallmenningen
2.2		Frognerelvallmenningen
2.3		Skøyen stasjonsallmenning
2.4		Kystpromenade
3	Gater (innenfor planavgrensningen)	
3.1		Hoffsdiagonalen
3.2		Bygate som erstatter E18
3.3		Hovfaret
3.4		Engebrets vei
3.5		Hoffsveien
3.6		Drammensveien
3.7		Karenslyst alle (inkludert forlengelse)
3.8		Verkstedveien
3.9		Tyskestrandveien
3.10		Askekroken
3.11		Harbitzalleen
3.12		Nedre Skøyen vei
3.13		Interngater på Karenslyst (sjøtomten)
3.14		Ny gate i gammel trikketrase
3.15		E18 i tunnel
4	Annet	
4.1		Fornebubanen (stasjon med oppganger)
4.2		Anlegg for båttopplag
4.3		Trikk i Hoffsveien/Drammensveien
4.4		Sykkelveinett
4.5		To nye punkter for krysning av jernbanen mellom Thune og Karenslyst alle
4.6		Krysning av trikketrase ved Hoff vest
4.7		Gang- og sykkelforbindelse i forlengelsen av Halvdan Svartes gate



Plan- og bygningsetaten

Besøksadresse: Vahls gate 1, 0187 Oslo

Postadresse: Boks 364 sentrum, 0102 Oslo

Telefon: 02180

Telefaks: 23 49 10 01

Internett:

E-post: @pbe.oslo.kommune.no

