

SKØYEN SENTRUM

FRA VEIKRYSS TIL LEVENDE BYDEL



OKTOBER 2013

INNHold

SKØYENOMRÅDET: ANALYSE OG STRATEGIER



02	OPPSUMMERING	30	MEDVIRKNING
03	BAKGRUNN	31	HENSIKT
05	KONTEKST	33	GRUPPEARBEID
08	SKØYENOMRÅDET	35	OPPSUMMERING
09	HISTORISK UTVIKLING		
11	UTFORDRINGER OG POTENSIALER	38	UNDERSØKELSER
17	VISJON	39	BEBYGGELSESTRUKTUR
19	URBANE STRATEGIER	41	AKSEN SKØYEN - VÆKERØ -
21	RAMME FOR UTVIKLING		LYSAKER
22	VALGT STRATEGI	43	VÆKERØ
		45	PROGRAM
24	INFRASTRUKTUR	49	TETTHET
25	PÅGÅENDE PLANER	55	OVERSIKT
27	TRANSPORTLØSNING		

SKØYEN SENTRUM: FRA VEIKRYSS TIL LEVENDE BYDEL



03	OPPSUMMERING
04	BAKGRUNN
06	KONTEKST
08	VISJON
10	SKØYENBYEN
12	BLÅGRØNN STRUKTUR
14	INFRASTRUKTUR
16	BYROM OG SENTRALE FORBINDELSER
18	PROGRAM
24	TETTHET
26	FASER
30	VIDERE ARBEID

OPPSUMMERING

Vekst rundt knutepunktet Skøyen

Skøyen har hatt en kraftig vekst i antall arbeidsplasser de senere år. Utviklingen har i første rekke funnet sted fordi det har vært relativt store, samlede arealer tilgjengelig, samtidig som området er attraktivt gjennom nærhet til Oslo sentrum, svært god biltilgjengelighet og et godt kollektivtilbud.

Utviklingen har gitt det sentrale Skøyen, hovedsakelig i Karenslyst allé, en tydeligere bymessig karakter: det er utviklet gaterom og plasser, det er vokst frem et relativt bredt tilbud til publikum innen handel og service, og det er en høy arealutnyttelse som bidrar til aktivitet og byliv. Dette har bidratt til at Karenslyst oppfattes som aktivt større deler av døgnet.

Byutvikling med lokal forankring

I medvirkningsprosess og folkemøter er det mange som er positivt innstilt til utviklingen og ser at Skøyen kan bli et mer interessant nabolag enn hva det var som en lukket industriklave fram til 1980-tallet. Men det er også mange som er kritiske. Det er flere forhold som bør ivaretas bedre i den videre utvikling hvis Skøyen både skal være attraktivt for ny byutvikling, nye arbeidsplasser og boliger, samtidig som det kan bli et sentrumsområde for de eksisterende nabolagene. Planprosessen med medvirkning og utvikling av konsepter har vist at det er flere utfordringer som må løses og flere temaer som må prioriteres:

Barrierer og miljøbelastninger:

- Fjerning av lokal barriere- og miljøbelastning fra E18
- Omlegging av gjennomfartstrafikk til Ring 3 eller nedsenking/overbygging av deler av E18

Rekreasjon og grøntstruktur

- Hoffselven, Frognerbekken, Frognerkilen og Bestumkilen er viktig naturområder som må sikres bedre tilgjengelighet, høyere opparbeidelseskvalitet og mindre miljøbelastning.
- Relokalisering av dagens arealbruk med båttopplag (til ny molo/småbåthavn i Lysakerfjorden)
- Rrekreasjon og fysisk aktivitet for bydelens beboere langs Bestumkilen

Ny bebyggelse og program

- En balansert byutvikling med fordeling av arealbruk slik at det sikres aktivitet over døgnet og optimal utnyttelse av stedets kvaliteter
- Sikre publikumsrettet service, kultur og avsetting av arealer til offentlige formål.
- sterkere satsing på boligutvikling
- etablering av en attraksjon av regional betydning

Knutepunkt og synergi

- Samlokalisering av holdeplasser for tog, metro, buss og trikk
- det sentrale Skøyen området må dreneres for gjennomkjøringstrafikk
- tilstrekkelig arealer til attraktive byrom må avsettes

Skøyen sentrum: fra veikryss til levende bydel

- Endringen av Skøyenområdet fra et monofunksjonelt område preget av mange barrierer til et levende bysentrum er en krevende prosess som vil ta tid. Det må skje gradvis, og på ulike nivåer.
- Mulighetsstudien tar for seg Skøyenområdet, Vækerø og Lysaker og viser en utvikling frem mot 2030.
- I mulighetsstudien vises Lysaker, Vækerø og Skøyen som tre selvstendige stasjonssentra med ulik identitet.
- Strategien "Skøyenbyen" er lagt til grunn for planen. Grepet er en samlet bystruktur langs Hoffselven fra Hoff i nord til Bestumkilen i sør.
- For høydesetting i fokusområdet er strategien "forskjellige nabolag" valgt. Dette er gjort for å opprettholde nabolagene som områder med ulike identitet og programsammensetting. Det er fastsatt høydebegrensninger for hvert nabolag som varierer fra to til tolv etasjer.

Foreslått programfordeling på fremtidige bygg er:

- 50% bolig
- 30 % kontor
- 20% service/ handel og offentlige program
- I foreslått plan er det vist opp mot 6.000 nye boligenheter med et gjennomsnitt på 84 m2 pr boenhet.

BAKGRUNN

Oslo vokser. En befolkningsøkning på rundt 200.000 innbyggere frem mot 2030 er lagt til grunn i det pågående arbeidet med Oslo kommuneplan 2013. Skøyenområdet er et av de største knutepunktene i Oslo vest og har en sentral plassering langs Vestkorridoren. Området har et stort transformasjons- og fortettpotensial som tilsier at Skøyenområdet, inkludert aksene mot Lysaker, er nødt til å legge til rette for den kommende veksten.

Den planlagte Fornebubanen bidrar ytterligere til å sette fokus på området gjennom foreslåtte metrostasjoner på Lysaker, Vækerø og Skøyen med videre forbindelse til Majorstuen. Med den planlagte Fornebubanen vil Skøyen bli et av Oslos viktigste kollektivknutepunkt. Det sentrale Skøyen vil da inkludere jernbane og metrostasjon, holdeplass og bybane. Ruter planlegger i tillegg en bussterminal ved Skøyen stasjon.

Kommunedelplanen for Skøyen er fra 1994, og fremstår som utdatert. Området er utsatt for et stort utbyggingspress, og Ullern bydelsadministrasjon står uten klare styringsverktøy. Dark arkitekter og ADEPT har på oppdrag for bydel Ullern derfor utarbeidet en mulighetsstudie for Skøy-

enområdet. Mulighetsstudien skal gjennom å påvise eksisterende kvaliteter og potensial for utbygging i området i og rundt Skøyen gi en ramme for fremtidig byutvikling.

En positiv utvikling for Skøyen krever et kvalitetsløft gjennom tiltak over et spekter som omfatter hele det fysiske miljø, – både bygg og gater, plasser og landskap. De romlige og funksjonelle forholdene mellom disse elementene legger grunnlaget for det sosiale liv på Skøyen – ”livet mellom husene” – og for Skøyens omdømme.

Samtidig må en parallell prosess sikre at de foreslåtte løsningene er i tråd med behov, og at innbyggerne har et eierforhold til løsningene. Medvirkning og dialog er nødvendig for å sikre at de fysiske løsningene kan skape det sosiale livet og den økte livskvaliteten som vi ser som prosjektets overordnede mål. Involvering av offentlige aktører, interessenter og naboer har derfor vært sentralt i prosessen med mulighetsstudien.

Følgende områder inngår i mulighetsstudien:

- Området Skøyen definert i kommunedelplan av 1994
- Aksene Skøyen - Lysaker inkludert arealet som E18 benytter i dag
- Hoffselven fra Hoffsdammen til utløpet i Bestumkilen
- Siste del av Halvdan Svartes gate mot Drammensveien og
- Bygdøy Alle/ Bygdøylokket m/E18
- Bestumkilen

- Kommunedelplan 1994
- Aksens Skøyen - Lysaker
- Eksisterende elveløp



SMESTAD DAMMEN
HOFFSDAMMEN

HOFFSELVEN

FROGNERPARKEN

MØRRADALS
BEKKEN

FROGNERBEKKEN

SKØYEN

HALVDAN
SVARTES GATE

BYGDØY ALLÉ

DRAMMENSVEIEN

VÆKERØ

AKSEN LYSAKER - SKØYEN

LYSAKER-
ELVEN

E18

BESTUMKILEN

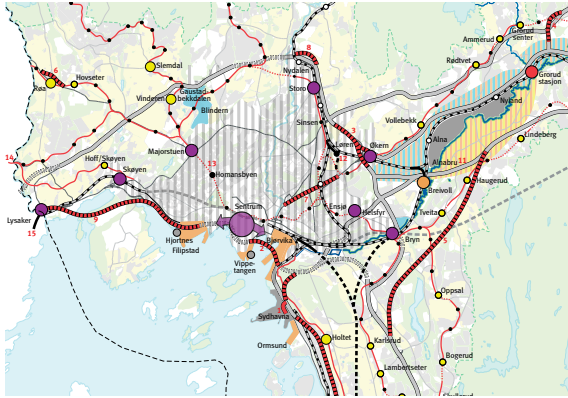
BYGDØY

E18

FROGNERKILEN

DARK+ADEPT MULIGHETSSTUDIE SKØYEN

KONTEKST



Oslo kommuneplan (2008)

- Gjeldende kommuneplan
- Polysentrisk byutvikling som strategi: Nye næringsarealer og nye boliger skal legges i eller i tilknytning til lokale sentre og ved knutepunkter for kollektivtrafikk
- Skøyen er utpekt som område for knutepunktutvikling med blandet arealbruk
- Temaplaner for: Oslofjorden, grøntstruktur, torg og plasser



Oslo kommuneplan (2013)

- Kommuneplan under arbeid
- "Oslos beregnede befolkningsvekst i årene framover vil bli historisk stor. Nye prognoser tilsier dobbelt så stor vekst som i gjeldende kommuneplan fra 2008, eller 195 000 nye innbyggere fram til 2030" *.
- Veksten er det gjennomgående temaet i Kommuneplan 2013
- Den rekordstore befolkningsveksten vil skape nye muligheter, men vil også legge press på byens arealer, infrastruktur, miljø og økonomi.
- Behov for sosial infrastruktur, rekreasjonsområder og for et robust transportsystem som håndterer veksten

* tekstutdrag fra program i PBEs parallelloppdrag: UTVIKLING AV BYPLANGREP SOM GRUNNLAG FOR KOMMUNEPLAN 2013. VEDLEGG 1



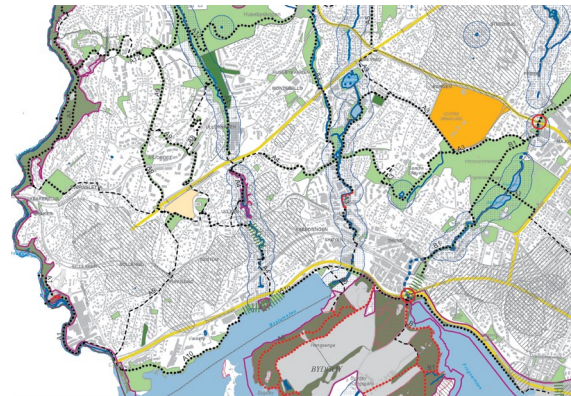
Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging (1993)

- Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.
- Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen.
- Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.



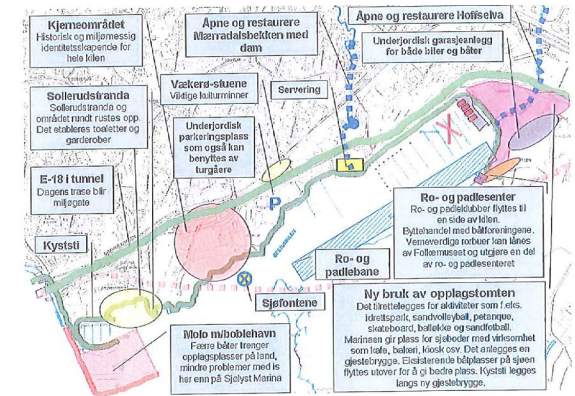
Fornebubanen Lysaker - Majorstuen (2013)

- Ny T-baneforbindelse mellom Lysaker og Majorstuen via Skøyen krever arealplanlegging av fremtidige stasjonsområder på Vækerø, Skøyen og Majorstuen.
- T-baneanlegget er et ledd i etablering av kapasitetssterkt kollektivtransporttilbud mellom Fornebu og Oslo sentrum
- Oslopakke 3 legger til grunn oppstart i 2018. Oslopakke 3 forutsetter også tiltak på E-18 i det aktuelle området.



Kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone (2010)

- Hensikten med planen er å bevare og videreutvikle byens blågrønne struktur i en situasjon med sterk befolkningsvekst og fortetting.
- Grøntplanen sikrer en struktur av park, natur- og friområder innenfor byggesonen.
- Planen fastlegger hovedturveinettet i Oslo, og den sikrer eksisterende åpne strekninger av bekker, elver, vann, dammer og tjern i byggesonen.
- Forslag til gjenåpning av enkelte lukkede elvestrekninger og sidebekker angis også.



Mulighetsstudie for Bestumkilen (2010)

- Utarbeidet av bydel Ullern
- Fremtidsbilde Bestumkilen anno 2020
- Mål: "fjord møter by" i Bestumkilen.
- Bedre offentlig tilgjengelighet, publikumsrettete virksomhet og aktiviteter langs sjøfronten
- E18 i tunnel
- Sammenhengende kyststi
- Båtplasser og opplag flyttes
- Hoffselva og Mærradalsbekken åpnes
- Rehabilitering av Sollerudstranda

VISJON

Utviklingen av det fremtidige Skøyenområdet skal ta utgangspunkt i Skøyens historie, identitet og eksisterende kvaliteter.

Skøyen skal være et møtested og aktivt bydelssentrum for beboere i nærområdet. Gode nabolag legger til rette for et sosialt liv og bidrar til økt livskvalitet blant bydelens innbyggere.

Skøyenområdet skal være en del av Fjordbyen, en destinasjon og et møtested for tilreisende og for Oslos befolkning.

Konkrete mål

1. Det skal defineres tydelige nabolag i Skøyenområdet som skal være med på å skape tilhørighet og berede grunnen for at innbyggerne kan identifisere seg med sitt sted. Nabolag kan danne grunnlag for utvikling av sosialt nettverk og muligheter for integrasjon og kontakt mellom innbyggerne.
2. Utvikle nye og ivareta/forsterke dagens grønne og blå areal i området og gjøre dem tilgjengelige for allmennheten. – Legge til rette for rekreasjon, uorganisert idrett og fritidssysler for å bidra til en levende by. - Skape gode bomiljø.
3. Tilføre en overvekt av boliger i videre utvikling. Dette vil gi økt grunnlag for utvikling av nye tjenester og tilbud innen kultur, idrett, opplevelse, handel og service.
4. Fjerne barrierer som i dag skiller bydelen fra fjorden. -E18, jernbanen og lokale veier må legges om for å redusere befolkningens eksponering for luftforurensning og støy.
5. Gjøre Skøyen til et myldreområde for med sosiale, kulturelle og sportslige aktiviteter.
6. Gjøre det sentrale Skøyen til et aktivt byområde gjennom funksjonsblanding og publikumsrettete funksjoner på bakkeplan. Dette sikrer aktivitet store deler av døgnet



Illustrasjon som viser områdets nabolag



Skøyen sjøfront / Bestumkilen

SKØYEN SENTRUM - EN LEVENDE BYDEL

I planen for Skøyenområdet er området rundt Skøyen stasjon styrket og fungerer som et sentrum for hele bydelen. Det er vist en sammenhengende bystruktur fra Hoff i nord til Bestumkilen i sør. Stasjonsbyene Lysaker - Vækerø og Skøyen er selvstendige knutepunkt med ulik identitet.

Fornebubanen er vist i planen, med stasjoner på Lysaker, Vækerø og Skøyen. Skøyen kollektivknutepunkt omfatter i tillegg til metro, jernbanestasjon, bybane og ny bussterminal. E18 er lagt i tunnel med direkte kobling til ring 2 ved Frogner plass, for å skjerme området for gjennomgangstrafikk og legge til rette for byutvikling. En hurtigtrase for sykkel legges langs dagens E18 og sikrer en effektiv transportløsning fra vestkorridoren og til Oslo sentrum.

Vækerø er forbundet med knutepunktene Lysaker og Skøyen ved grønne områder og gis ikke en sammenhengende bebyggelse. De tre «stasjonsbyene» har ulik bystruktur, bebyggelsesmønster og formuttrykk. Dette bidrar til å gi dem tydelig forskjellige identitet og karakter. De sentrale områdene i de tre stasjonsbyene kobles direkte med strandsonen og sjøen gjennom offentlige rom og offentlige program.

Et sammenhengende offentlig tilgjengelig grøntareal går fra Lysaker via Bestumkilen og Frognerkilen. Langs sjøen legges det til rette for rekreasjon, aktiviteter, lek og uorganisert idrett.

Elvene Lysakerelven, Mærradalsbekken, Hoffselven og Frognerbekken er åpnet og tilgjengeliggjort gjennom sammenhengende parkdrag ned til sjøen. Elveparkene blir hovedferdselsårer fra boligområdene i bakkant og ned til sjøen.

Det sentrale byrommet på Skøyen stasjon føres ned til Bestumkilen. Langs denne byromsaksen ligger den største andelen offentlige program i bydelen: biblioteket, kulturhus, kino, og svømmehall i tillegg til gallerier, kafeer og butikker. En ny skole med tilhørende idrettshaller legges ned mot Bestumkilen. Mellom Bestumkilen og Hoffselvens utløp foreslås en attraksjon for hele Oslo, byens akvarium - godt tilknyttet offentlig transport og med utsikt mot sjøen.

Den nye bebyggelsen er vokst ut fra dagens nabolag: Hoff, Thune, Karenslyst, Sjølyst, Skøyen stasjon og Vækerø. Forbindelsene mellom dem er styrket gjennom grøntarealer og parker, byrom og nye forbindelser.



- bygning: eksisterende
- bygning: ny
- bygning: pavilliong/ off. kollektivknutepunkt
- E18 trasé
- E18 trasé under bakken
- Skøyen lokale ringvei
- sentral vei
- lokal gate
- sentral gangvei
- havnepromenade
- hovedsykkeltrasé
- byrom
- park
- grøntområde
- idrett/ aktivitet
- sjø/ vann

BLÅGRØNN STRUKTUR

Det er foreslått en stor, ny marina på Lysaker som frigjør arealer i Frognerkilen og Bestumkilen. En konsentrasjon av dagens båtplasser er nødvendig for å gi allmennheten bedre tilgang til sjøen. Et sammenhengende offentlig tilgjengelig grøntareal strekker seg fra Lysaker via Bestumkilen og Frognerkilen og videre til Frognerstranda. Slik inkluderes aksene mellom Lysaker og Skøyen til Oslo fjordby og kobles direkte til Oslos havnepromenade. Skøyen blir kun en hyggelig spasertur unna Lysaker.

I grøntområdene langs sjøen legges det til rette for rekreasjon, aktiviteter, lek og uorganisert idrett - et myldreområde for sosiale, kulturelle og sportslige aktiviteter. Kajakklubben og roklubben flyttes innerst i Bestumkilen der Skøyen sentrum møter sjøen. En konsentrasjon av ulike typer sportslokaler vil styrke idrettsmiljøet i bydel Ullern.

Elvene Lysakerelven, Mærradalsbekken, Hoffselven og Frognerbekken er åpnet og tilgjengeliggjort gjennom å etablere sammenhengende parkdrag ned til sjøen. Elveparkene blir hovedferdselsårer fra nabolagene og boligområdene i bakkant og ned til sjøen. Elvepromenadene kobles til havnepromenaden og til Bygdøy kyststi. Resultatet er et samlet stinett i grønne og trygge omgivelser. Små broer binder sammen nabolag på hver side av elvene. Lokale lekeplasser, rasteplasser og benker inviterer til bruk langs elveparkene.



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



Skape bedre forbindelser rundt og på tvers av elvene



Lokale lekeområder bidrar til å øke bokvaliteten

- sammenhengende
- rekreasjonsområde langs sjøen
- park/ grøntområde
- sjø
- sport/ idrett
- ||||| sentral gangakse langs elv
- ||||| havnepromenade
- ... kyststi



INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen i og rundt Skøyen tar utgangspunkt i Ruters planer. Fornebubanen med metrostasjoner på Lysaker, Vækerø og Skøyen er vist i planen.

- Skøyen kollektivknutepunkt omfatter metro jernbanestasjon, bybane og ny bussterminal.
- Metrostasjonen er lagt på Skøyen jernbanestasjons nordside, i Hoffsveien.
- Trikken (bybanen) er lagt i Drammensveien. Også med holdeplass i Hoffsveien på nordsiden av jernbanestasjonen.
- Bussterminalen er lagt på jernbanestasjonens sydvestlige side, og håndterer både lokale og regionale busser.

Konsentrasjonen av holdeplasser og stasjoner for kollektiv transport i knutepunktet sikrer sømløse overganger mellom ulike transportmidler.

E18 er lagt i tunnel med direkte kobling til ring 2 ved Frogner plass, for å skjerme området for gjennomgangstrafikk og hindre eksponering av luftforurensning og støy. En lokal ringvei rundt det sentrale Skøyen skjermer sentrum og gir gode forutsetninger for byutvikling og aktive byrom på tvers av dagens barrierer.

En hurtigrase for sykkel legges langs dagens E18 og sikrer en effektiv transportløsning fra vestkorridoren og inn til Oslo sentrum.

Fremtidig scenario (ikke vist i illustrasjonen til høyre):

I fremtiden kan Skøyen jernbanestasjon legges under bakken i egen trase for å sikre kapasitet. Dagens jernbanetrase gjennom Skøyen vil da kunne frigjøres og fungere som Skøyens hovedgate. Gater på tvers av dagens jernbanetrase åpnes opp og knytter Thune, Karenslyst og Skøyen sammen på tvers.



Prioritere fotgjengere og mye trafikanter i gater og byrom

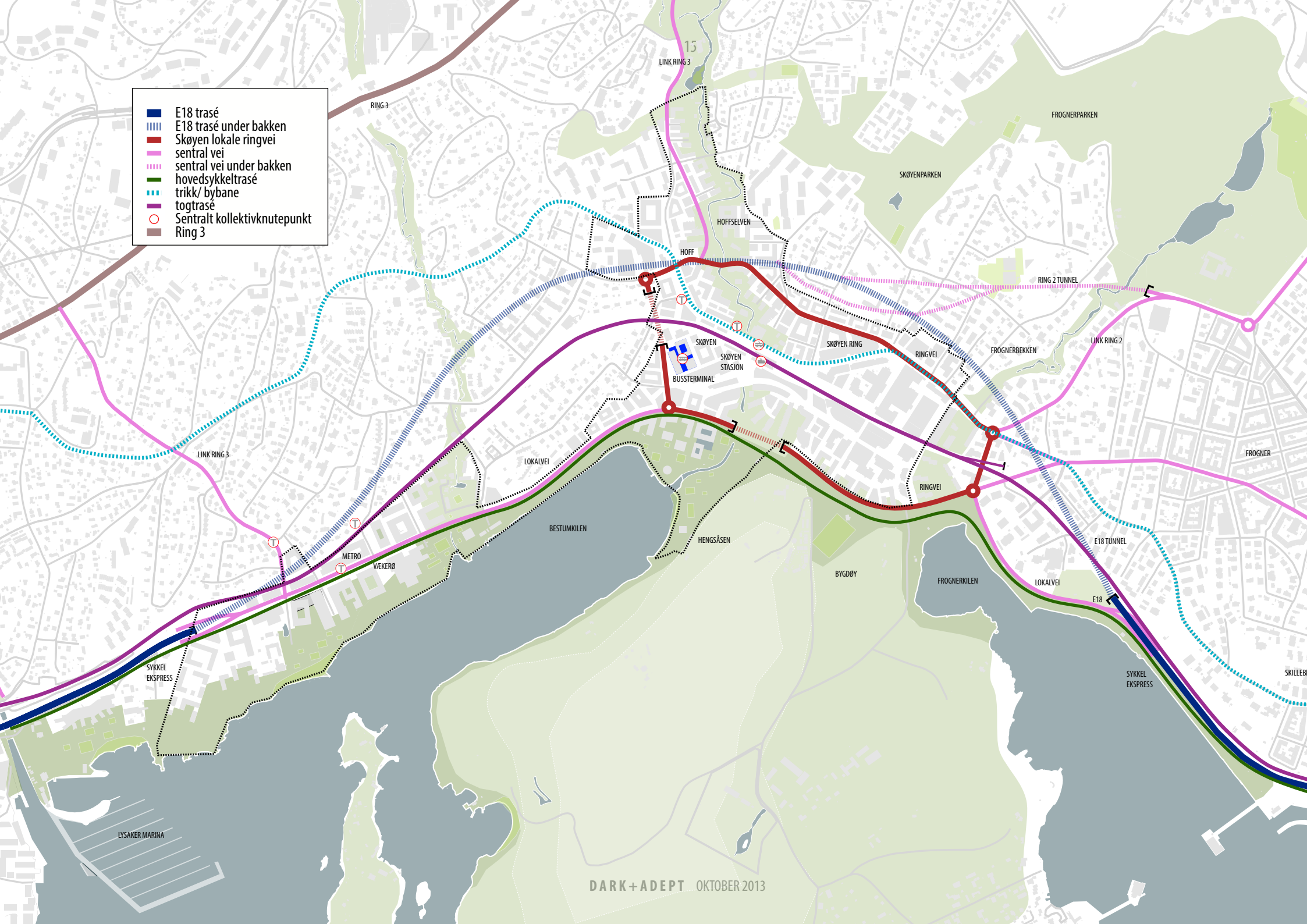


Gi gatene grønne preg og etablere byrom som inviterer til opphold



Fjerne barrierer gjennom broer og landskapslokk

- E18 trasé
- ▨ E18 trasé under bakken
- Skøyen lokale ringvei
- ▨ sentral vei
- ▨ sentral vei under bakken
- ▨ hovedsykkeltrasé
- ▨ trikk/ bybane
- ▨ togtrasé
- Sentralt kollektivknutepunkt
- Ring 3



BYROM OG SENTRALE FORBINDELSER

I utformingen av offentlige gangakser og byrom er det spesielt lagt vekt på å forbinde de bakenforliggende nabolagene med sjøen. De sentrale gangaksene forbinder de viktigste gatene i disse områdene med grøntområdene langs havnepromenaden. Dette er stort sett forbindelser uten handel og service.

I Skøyen sentrum er to byromsakser sentrale:

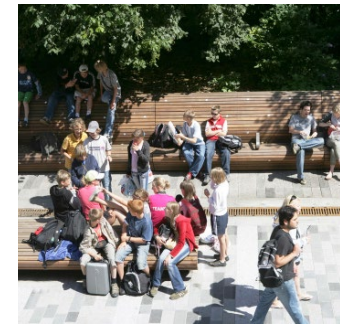
1. Aksen fra Hoff stasjon, via Hoffsvæien og ned til Bestumkilen.
2. Aksen gjennom Karenslyst allé til Skøyen stasjon.

De to askene krysser hverandre ved Skøyen stasjon, der ligger områdets sentrale plaza.

På Vækerø er det også vist to kryssende byromsakser: en bygata ved metrostasjonen og en akse fra metrostasjonen og ned til Bestumkilen.



Fjerne overflateparkering og gi gater og byrom et grønt preg

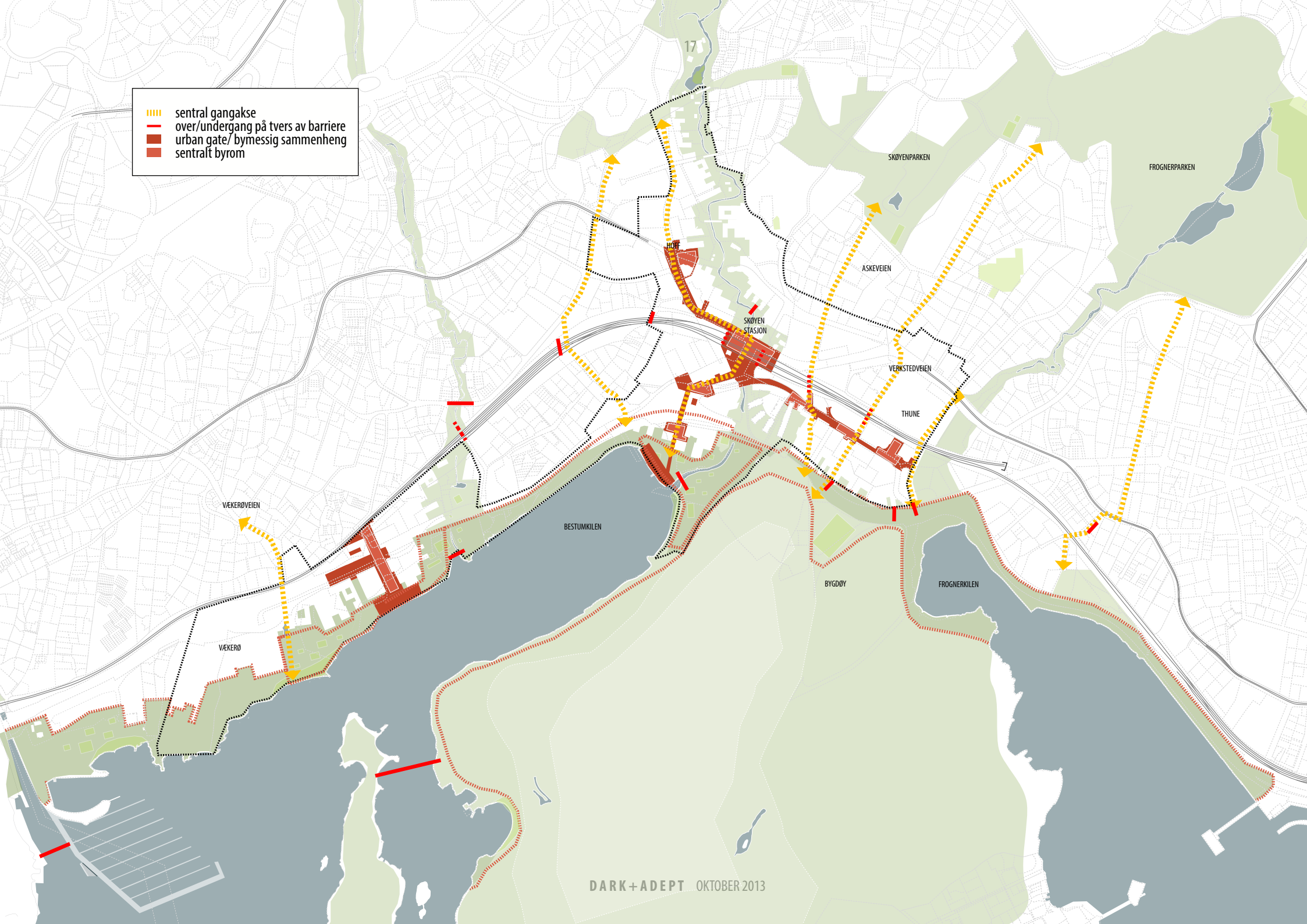


Invitere til opphold i sentrale byrom gjennom gatemøblering



Invitere til lek i sentrale byrom gjennom møbler og vannelementer

- sentral gangakse
- over/undergang på tvers av barriere
- urban gate/ bymessig sammenheng
- sentralt byrom



PROGRAM

Et attraktivt sentrumsområde krever en blanding av ulike program og funksjoner - en nødvendig faktor for å skape urbanitet. Rundt stasjon legges det til rette for en funksjonsmiks og en stor konsentrasjon av arealintensive kontorarbeidsplasser. Rundt sentrale by- og gaterom legges publikumsrettete program som spisesteder, kafeer, forretninger og gallerier på bakkeplan - et myldreområde med sosiale og kulturelle aktiviteter.

Skøyen sentrum er, i tillegg til å være et aktivt byområde, også et lokalt bydelssenter for Ullern. Mellom Skøyen stasjon og Bestumkilen foreslås den største andelen offentlige program: bibliotek, kulturhus, kino og svømmehall. En ny skole med tilhørende idrettshaller og sportsbaner foreslås ved Bestumkilen. Her vil det være enkelt å tilrettelegge for sambruk mellom skolen og lokale idrettsforeninger. Mellom Bestumkilen og Hoffselvens utløp foreslås en attraksjon for hele Oslo, byens akvarium.

I det sentrale Vækerø er det kafeer og forretninger, langs Vækerø sjøfront kommer ny småbåthavn og et hotell og konferansesenter.

Den nye bebyggelsen er vokst ut fra og bygger videre på dagens nabolag. Dette skaper tilhørighet og identifikasjon blant innbyggerne og danner grunnlag for sosialt nettverk og kontakt.

Det sentrale Thune og Karenslyst har fortsatt en stor andel

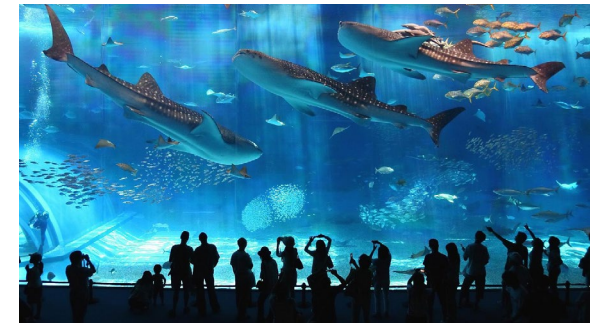
kontorarealer, men med aktive handlegater og boliger ut mot omkringliggende grøntdrag.

Områdene langs elvedragene og sjøen er gode boligområder som vil kunne gi høy bokvalitet. Et bredt spekter av boligtypologier vil tiltrekke forskjellige typer mennesker. En variasjon av rekkehus, byboliger, leiligheter og studioer vil bidra til å skape mangfold i byelen. De nye boligene vil gi økt grunnlag for utvikling av nye tjenester og tilbud innen kultur, idrett, opplevelse, handel og service.

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



Skape en levende bydel gjennom offentlige program

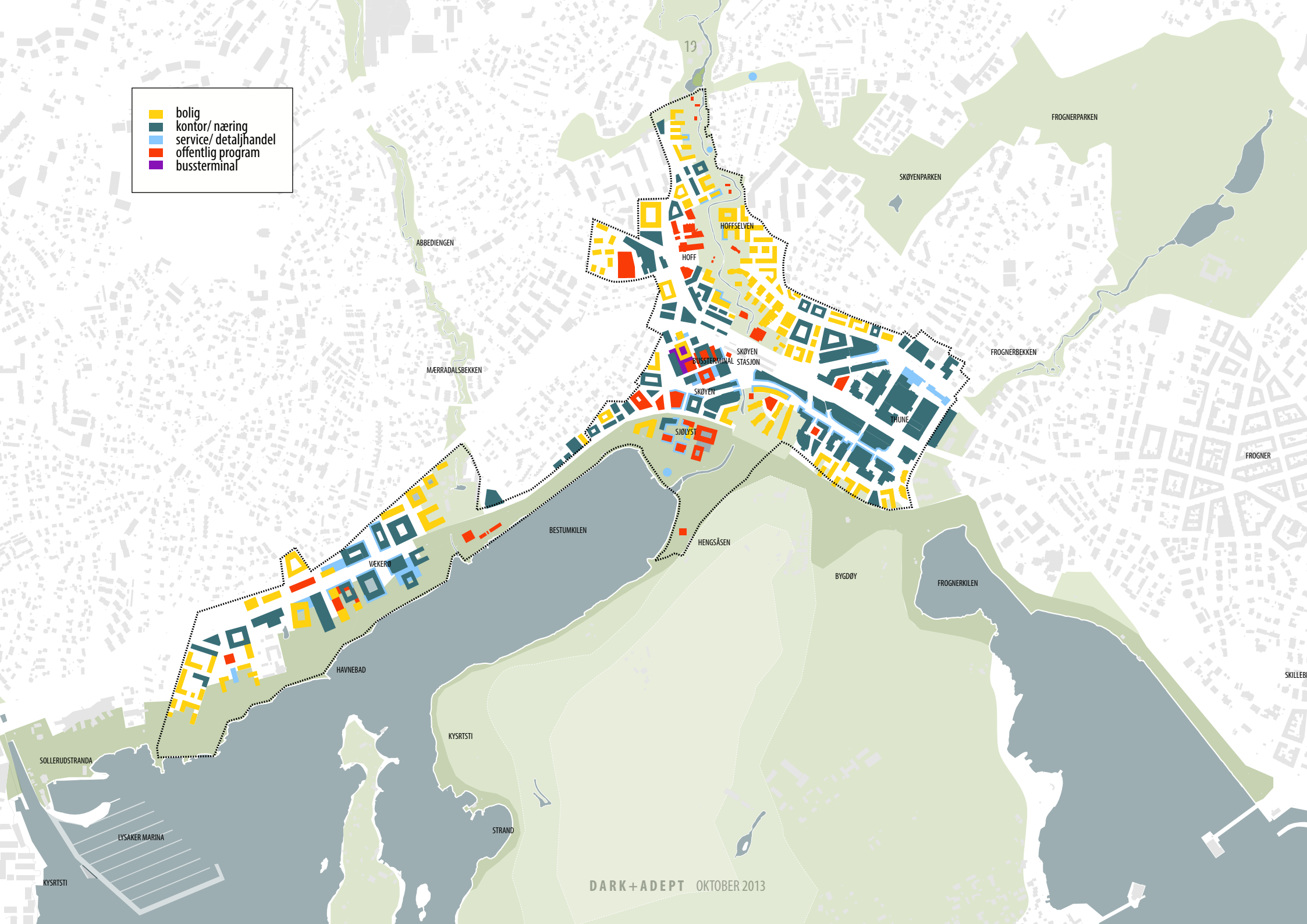


Skape en levende bydel gjennom en eller flere store Oslo-attraksjoner



Skape en levende bydel gjennom etablering av varierte boligtyper

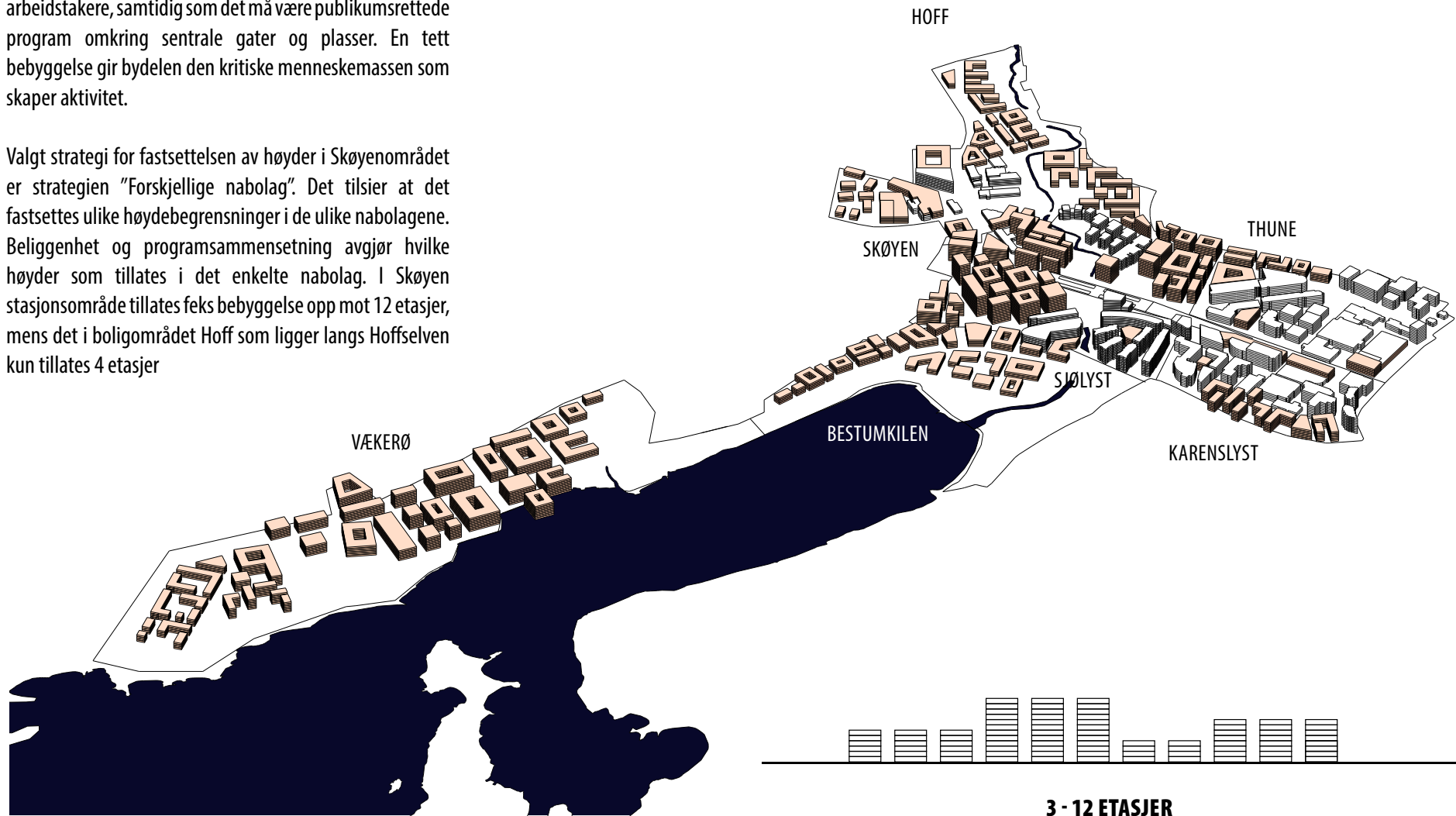
- bolig
- kontor/ næring
- service/ detaljhandel
- offentlig program
- bussterminal

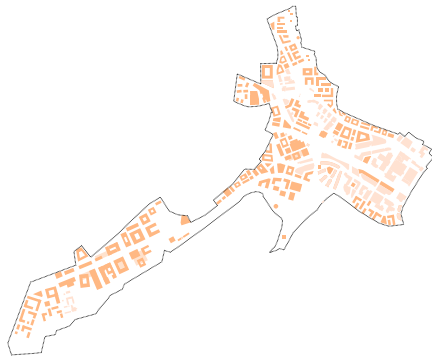


TETTHET

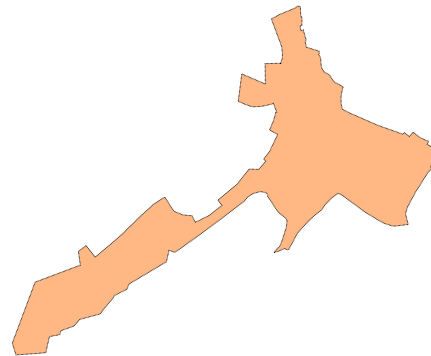
For at Skøyen skal få et byliv og aktivitet i offentlig rom kreves det at fortetting gir økt antall innbyggere og arbeidstakere, samtidig som det må være publikumsrettede program omkring sentrale gater og plasser. En tett bebyggelse gir bydelen den kritiske menneskemassen som skaper aktivitet.

Valgt strategi for fastsettelsen av høyder i Skøyenområdet er strategien "Forskjellige nabolag". Det tilsier at det fastsettes ulike høydebegrensninger i de ulike nabolagene. Beliggenhet og programsammensetning avgjør hvilke høyder som tillates i det enkelte nabolag. I Skøyen stasjonsområde tillates f.eks. bebyggelse opp mot 12 etasjer, mens det i boligområdet Hoff som ligger langs Hoffselven kun tillates 4 etasjer.

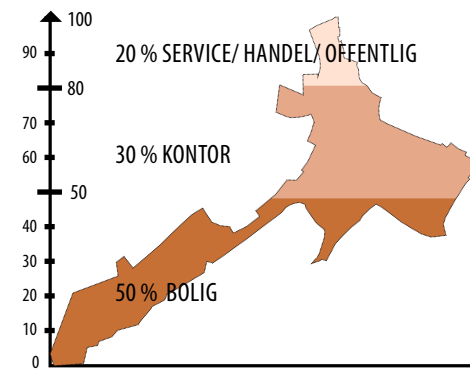


AREAL

AREAL (NYE BYGG)
1 007 500 M2
 651 700 (SKØYEN) + 355 800 (VÆKERØ)

TETTHET

BRA (SAMLET)
160 %

PROGRAM

PROGRAM (NYE BYGG)
 503 750 M2 BOLIG
 = 6000 BOLIGER (CA 84 M2)
 302 250 M2 KONTOR
 201 500 M2 SERVICE/ HANDEL/ OFFENTLIG

ETASJER

ETASJER
 HOFF 3 - 4 ETG
 SKØYEN 8-12 ETG
 BESTUMKILEN 3-4 ETG
 VÆKERO 4-8 ETG
 THUNE 5-6
 KARENSLYST 5-6



FORSKJELLIGE NABOLAG

HOFF

AREAL (NYE BYGG)
136 400 M2

PROGRAM (NYE BYGG)
102 300 M2 BOLIG
= 1 220 BOLIGER (CA 84 M2)
27 300 M2 KONTOR
6 800 M2 SERVICE/ HANDEL/OFFENTLIG

BRA
107 %

GJENNOMSNIITT ETASJER
3,6

SKØYEN

AREAL (NYE BYGG)
323 800 M2

PROGRAM (NYE BYGG)
81 000 M2 BOLIG
= 960 BOLIGER (CA 84 M2)
178 000 M2 KONTOR
64 800 M2 SERVICE/ HANDEL/OFFENTLIG

BRA
280 %

GJENNOMSNIITT ETASJER
8,8

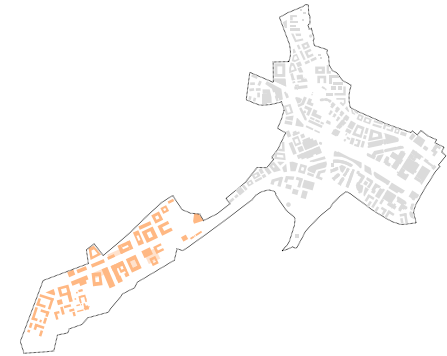
BESTUMKILEN

AREAL (NYE BYGG)
83 000 M2

PROGRAM (NYE BYGG)
41 500 M2 BOLIG
= 500 BOLIGER (CA 84 M2)
8 300 M2 KONTOR
33 200 M2 SERVICE/ HANDEL/OFFENTLIG

BRA
65 %

GJENNOMSNIITT ETASJER
3,6

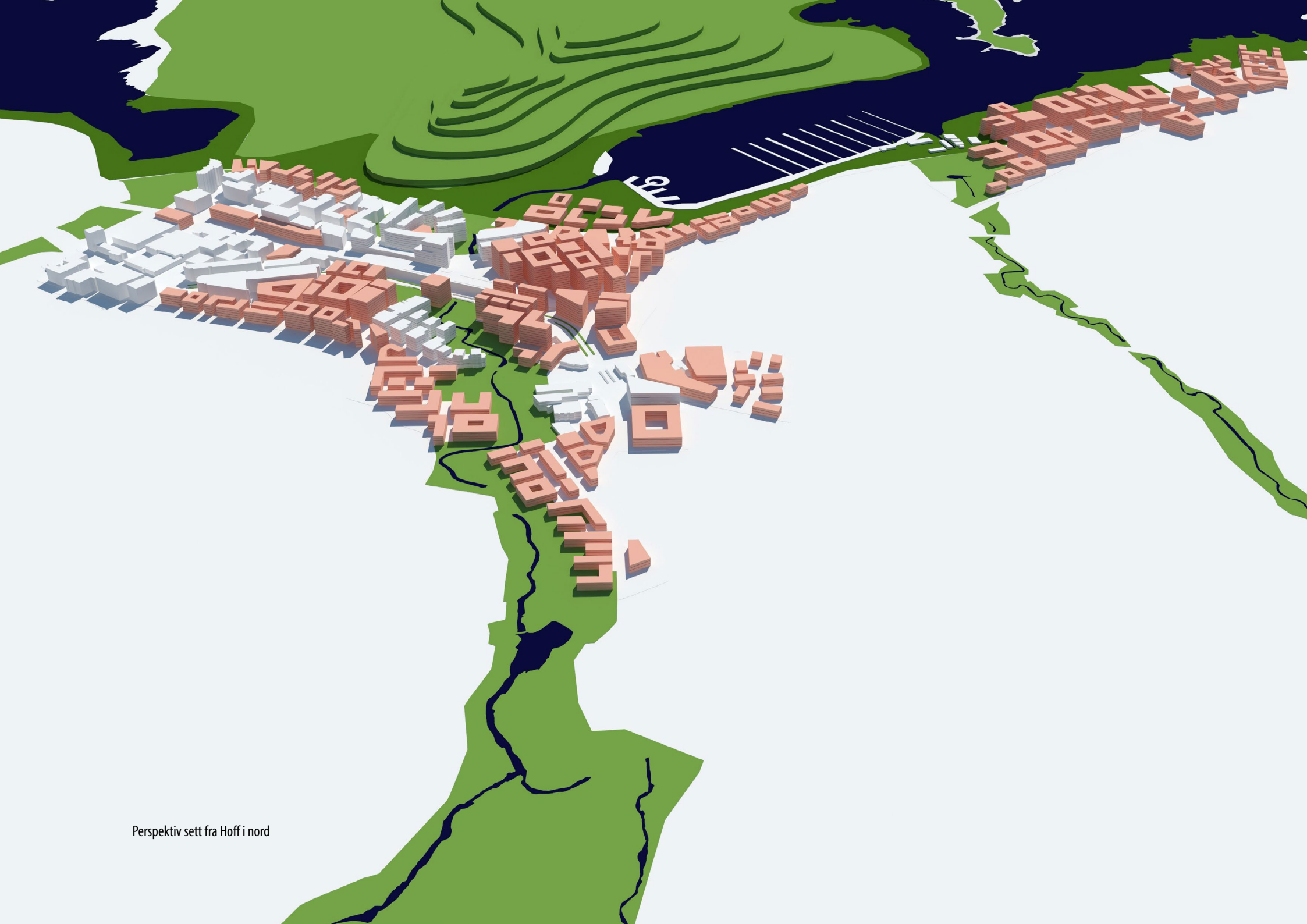
VÆKERØ

AREAL (NYE BYGG)
355 800 M2

PROGRAM (NYE BYGG)
177 900 M2 BOLIG
= 2 120 BOLIGER (CA 84 M2)
124 500 M2 KONTOR
53 400 M2 SERVICE/ HANDEL/OFFENTLIG

BRA
122 %

GJENNOMSNIITT ETASJER
6



Perspektiv sett fra Hoff i nord

FASER

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

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

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

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

Det bør arbeides målrettet for å realisere en sammenhengende havnepromenade og et rekreasjonsområde mellom Lysaker og Frognerkilen, og

som et ledd i dette bør det så raskt som mulig etableres en passasje gjennom marinaen i Bestumkilen.

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

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

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



Skape et sted i folks bevissthet gjennom midlertidige bygg og program



Skape forbindelser på tvers av barrierer med nye broer og underganger



Skape aktive byrom gjennom aktivitet og lek fra dag 1.

FRA DAG 1

- styrke blågrønne forbindelser
- sikre offentlig tilgang til elven og sjøen
- etablere parker i sentrum
- etablere/styrke urbane forbindelser
- renovering av eksisterende underganger og broer på tvers av infrastrukturelle barrierer
- bygging av broer på tvers av barrierer
- midlertidige sportsaktiviteter og events i Bestumkilen
- fjerning av overflateparkering sentrale steder for å skape gode byrom, stimulere til publikumsrettede virksomheter og legge til rette for opphold

- bygning: eksisterende
- bygning: ny
- bygning: pavilliong/ off. kollektivknutepunkt
- E18 trasé
- E18 trasé under bakken
- Skøyen lokale ringvei
- sentral vei
- lokal gate
- sentral gangvei
- havnepromenade
- hovedsykkeltrasé
- byrom
- park
- grøntområde
- idrett/ aktivitet
- sjø/ vann



2020

- etablere ny ringvei
- flytte dagens busstrase
- etablere ny bussterminal og områdene rundt stasjonen
- etablere ny trikketrase med holdeplass
- nye offentlige rom langs de viktige urbane forbindelsene og langs bestumkilen
- ny bebyggelse (fortetting) basert på ekeisterende bystruktur
- flytting av roklubb og kajakk klubb
- relokalisering og transformasjon av båtopplaget
- transformasjon av Bestumkilen og havneområdet inkl gjestehavn

- bygning: eksisterende
- bygning: ny
- bygning: paviljong/ off. kollektivknutepunkt
- E18 trasé
- E18 trasé under bakken
- Skøyen lokale ringvei
- sentral vei
- lokal gate
- sentral gangvei
- havnepromenade
- hovedsykkeltrasé
- byrom
- park
- grøntområde
- idrett/ aktivitet
- sjø/ vann



2030

- ny E18 tunnel / nye E18 lodd som sikrer god forbindelse til bestumkilen
- fornebubanen er bygget med stasjon på vækerø og skøyen
- ny utvikling/ bebyggelse rundt vækerø metrostasjon
- ny bebyggelse erstatter eksisterende ineffektive bygg
- Karenslyst allé stenges for gjennomgangstrafikk

- bygning: eksisterende
- bygning: ny
- bygning: pavilliong/ off. kollektivknutepunkt
- E18 trasé
- E18 trasé under bakken
- Skøyen lokale ringvei
- sentral vei
- lokal gate
- sentral gangvei
- havnepromenade
- hovedsykkeltrasé
- byrom
- park
- grøntområde
- idrett/ aktivitet
- sjø/ vann



SKØYENBYEN 1/5000

- bygning: eksisterende
- bygning: ny
- bygning: pavilliong/ off.
- kollektivknutepunkt
- E18 trasé
- E18 trasé under bakken
- Skøyen lokale ringvei
- sentral vei
- lokal gate
- sentral gangvei
- havnepromenade
- hovedsykkeltrasé
- byrom
- park
- grøntområde
- idrett/ aktivitet
- sjø/ vann





VIDERE ARBEID

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

Statens Vegvesen har i dag en strekning som ikke holder veiteknisk akseptabel standard, samtidig som den er en stor miljøbelastning for et økende antall arbeidstakere og beboere. En betydelig innsats er nødvendig for så raskt som mulig å finne løsninger som reduserer barrierene på Skøyen og åpner for videre byutvikling.

Jernbaneløstaket fastlegging av fremtidig nytt dobbeltspor er viktig. Mulige langsiktige løsninger for samlet tunneløsning fra Lysaker til Majorstua eller Oslo S uten stasjon på Skøyen må avklares. Alternativ bruk (ny veikobling til E18?) av Filipstadsporet ved nedleggelse av togparkering på Filipstad må vurderes.

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

PBE har signalisert vilje til å utvikle områdereguleringsplaner for de tre stasjonene som er planlagt i Oslo Vest. Robuste og realistiske planer krever en vilje til å vente med

andre reguleringsplaner i området og sikre en felles overordnet plan for utnyttelse og høyde i byggeområder, som kan kobles (utbyggingsavtaler) til kvaliteter som planen sikrer i form av offentlige rom, grønt struktur og kollektivsystemer. Som et grunnlag for områdereguleringsplanen har PBE igangsatt et parallelloppdrag hvor tre team ser på alternativer for området.

Ullern bydel må fortsette å involvere seg i den pågående prosessen gjennom dialog. En god plan med lokal forankring krever et tett samarbeid med PBE både i det pågående parallelloppdraget og den kommende områdereguleringsplanen. Bydelen har vist at de har ressurser til både å komme med egne innspill og å drive prosessen fremover. Det lover godt for det videre arbeidet.

Forslag til videre utredninger/ arbeid

- plan for byrom og parker/ VPOR (veiledende prinsipp plan for offentlig rom)
- formingsveileder

Forslag til krav ved utbygging

(må lages i samarbeid med bydel Ullern)

- byggegrense 20 m fra elv og 50 m fra sjø (med unntak av offentlig tilgjengelige program)
- bekkeåpning ved bygging ved eksisterende elv under bakken
- opprusting av offentlige grøntarealer langs elver og sjøen ved bygging i nærheten (OPS)
- åpublikumsrettet program (handel/service/offentlig) på bakkeplan mot sentrale gater og byrom
- lavere uteoppholdsareal per bolig i sentrum enn ellers i bydelen
- el-bil parkering, sykkelparkering og garderobes for å fremme alternative transportmidler
- grønne tak på 50 % av alle takflater for å håndtere overflatevann og redusere energi brukt til oppvarming og kjøling av bygg



Skøyen sentrum / plaza

