

SKØYENOMRÅDET

ANALYSE OG STUDIER



INNHold

SKØYENOMRÅDET ANALYSE OG STUDIER



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		

SKØYENBYEN FRA VEIKRYSS TIL NABOLAG



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. Utflytting av Varemessen og transformasjon av NEBB-området har gitt en kraftig tilvekst av både bolig-, kontor- og handelsareal. Flere prosjekter på nordsiden av jernbanen omkring Hoff har bidratt til tilsvarende utvikling i dette nabolaget, samtidig som flere prosjekter er under utbygging i Thune - Eurekaområdet. 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 positiv 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: Videre kvalitetsheving og boligfortetting krever fjerning av lokal barriere- og miljøbelastning fra E18. Omlegging av gjennomfartstrafikk til Ring 3 eller nedsenking/overbygging av deler av E18 fremstår som nødvendige grep.

Rekreasjon og grøntstruktur: Det har i svært liten grad blitt ivaretatt og prioritert nye grøntarealer eller tilgjengelighet til eksisterende landskapskvaliteter i byutviklingen på Skøyen. Hoffselven, Frognerbekken, Frognerkilen og Bestumkilen er viktig naturområder som må sikres bedre tilgjengelighet, høyere opparbeidelseskvalitet og mindre miljøbelastning. Relokalisering av dagens arealbruk med båtopplag (til ny molo/småbåthavn i Lysakerfjorden) vil være påkrevd for å oppnå areal til bruk for rekreasjon og fysisk aktivitet for bydelens beboere.

Ny bebyggelse og programmer: Utbygging i privat regi krever tett offentlig oppfølging for å sikre publikumsrettet service, kultur og avsetting av arealer til offentlige formål. En balansert byutvikling med fordeling av arealbruk slik at det sikres aktivitet over døgnet og optimal utnyttelse av stedets kvaliteter, vil innebære en sterkere satsing på boligutvikling i tiden framover. Det er også ønskelig

at Skøyen styrkes som destinasjon ved at det etableres en attraksjon av regional betydning – f.eks. et Akvarium innerst i Bestumkilen.

Knutepunkt og synergi: Skøyens betydning som kollektivknutepunkt vil øke i årene framover. Fornebubanen vil bidra ytterligere til dette. En samlokalisering av holdeplasser for tog, metro, buss og trikk gir det mest attraktive og effektive tilbudet. Det er samtidig viktig at denne aktiviteten kan bidra til å generere byliv og legge grunnlaget for aktive byrom, service og detaljhandel. Skal dette lykkes, på det sentrale Skøyen området dreneres for gjennomkjøringstrafikk og tilstrekkelig arealer avsettes til attraktive byrom.

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 med en sentral plassering langs Vestkorridoren. Da området har et stort transformasjons- og fortettingspotensial tilsier det 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 for lokal buss og bybane. I tillegg planlegger Ruter en bussterminal på Skøyen.

Kommunedelplanen for Skøyen er fra 1994, og fremstår som utdatert. Området er utsatt for et stort utbyggingspress, og Ullern bydelsadministrasjon står uten klare sty-

ringsverktøy. Dark arkitekter og ADEPT har på oppdrag for bydel Ullern derfor utarbeidet en mulighetsstudie for Skøyenområdet. 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.

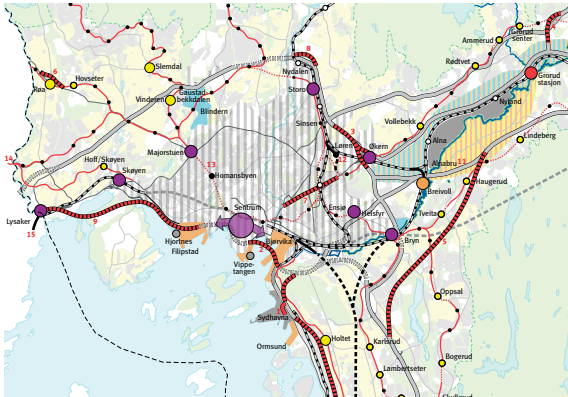
Følgende områder inngår i mulighetsstudien:

- 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
- Aksen Skøyen - Lysaker
- Eksisterende elveløp



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 GRUNNLAGE FOR KOMMUNEPLAN 2013. VEDLEGG 1



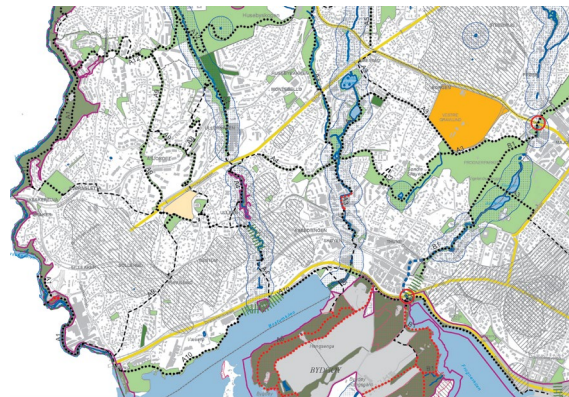
Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging (1993)

- 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.



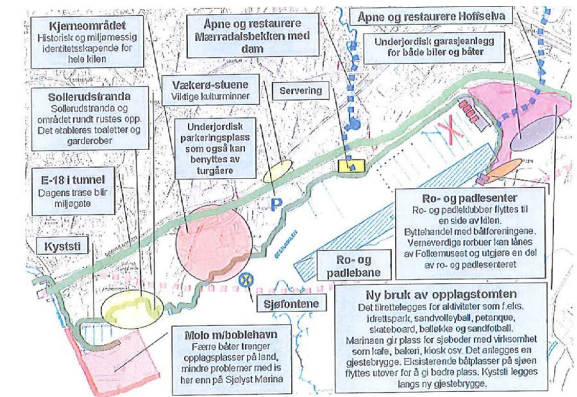
Fornebubanen Lysaker - Majorstuen (2013)

- 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
- Hoffselven og Mærradalsbekken åpnes
- Rehabilitering av Sollerudstranda

SKØYENOMRÅDET

HISTORISK UTVIKLING

Skøyenområdet har gjennomgått en betydelig endring fra slutten av 1800 tallet og frem til i dag: fra landbruksområde og forstadsbebyggelse til industriområde. I dag er Skøyen et kollektivknutepunkt med stor konsentrasjon av arealintensive kontorarbeidsplasser rundt stasjonen og omkringliggende boligområder.

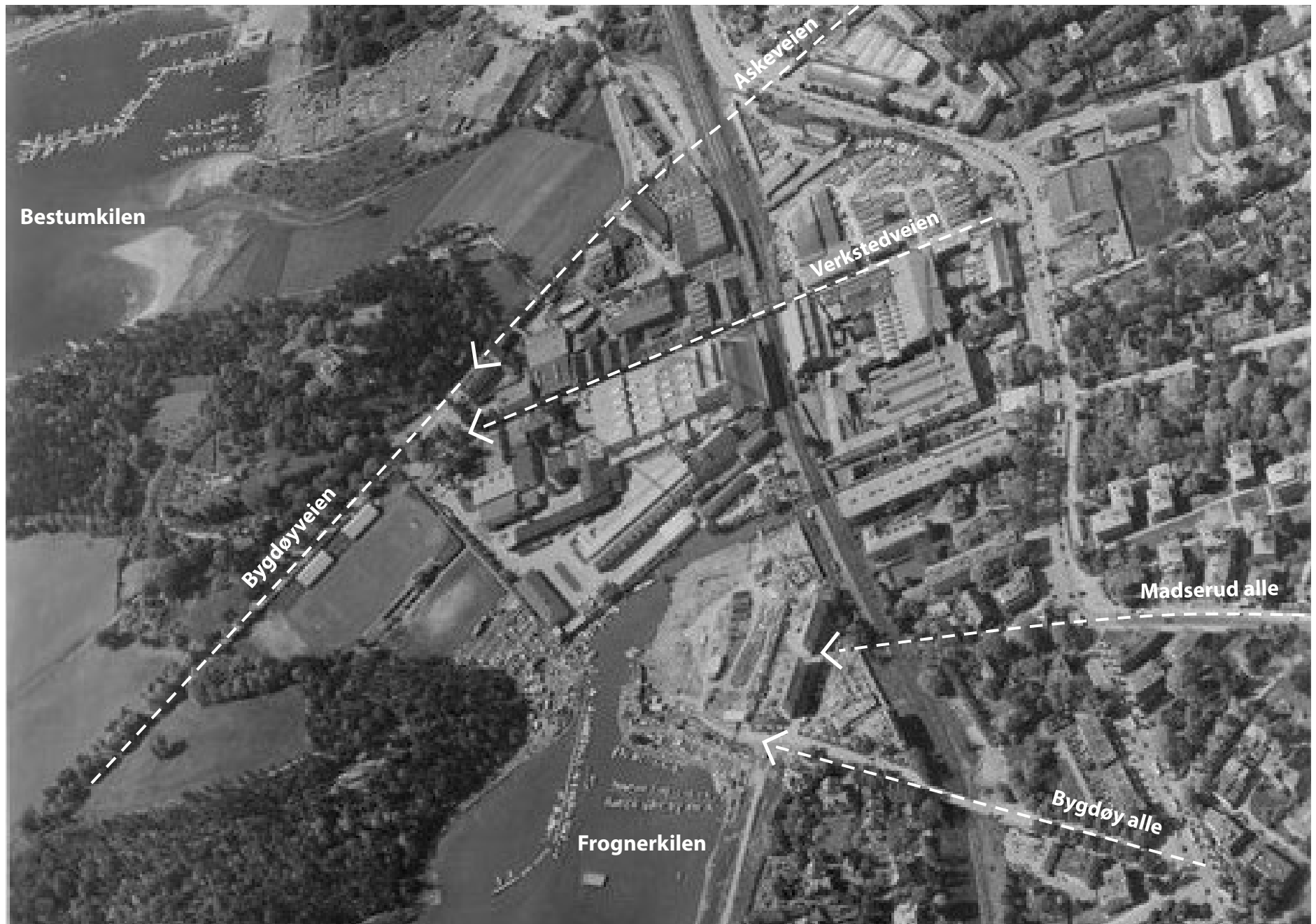
Skøyen hovedgård ble bygget i 1856 i landlige omgivelser. På slutten av 1800-tallet vokste Skøyen fram som et industristed rett utenfor Oslos bygrense, etter åpningen av Drammensbanen ble området innlemmet i Aker. Frognerkilens Fabrik etablerte seg her allerede i 1873, og fikk snart følge av navn som skulle bli sentrale i 1900-tallets norske industrihistorie: Skabo, Thune, Eureka og Norsk Elektrisk & Brown Boveri (NEBB).

Etter hvert tok boligbygging på de omkringliggende landbruksområdene fart, og offentlig kommunikasjon ble bygget ut. Skøyen stasjon på Drammenbanen åpnet i 1872, og trikkelinjen Skøyenlinjen ble forlenget fra Skarpsno til Skøyen i 1903.

Etter 1980 forsvant tungindustrien, og industriområdene ble utviklet til nærings- og boligformål. Søndre del av

området ble bygget ut til kontor- og forretningsformål mens nordre del av området stort sett ble bygget ut til boliger.

Skøyen er i dag et moderne byområde, og er der det urbane Oslo begynner i vest. Området er muligens det området i Oslo vest som har hatt den sterkeste veksten de siste ti årene. Området er preget av kontraster: det er mange moderne kontorlokaler i strøket, samtidig som en del av de gamle bygårdene er bevart. Per 2012 arbeider det mer en 10.000 ansatte i umiddelbar nærhet til stasjonsområdet. Men området bærer også preg av lite bymessige bygg som storhandel og bilforretninger.



HISTORISK UTVIKLING

Sentrale hendelser

1856	Skøyen hovedgård (Søndre Skøyen) bygges
1860 - årene	Skøyenparken (også omtalt som "den engelske have") ble anlagt
1872	Skøyen stasjon på Drammenbanen åpnet (først kalt Tyskestranden, senere omdøpt til Bygdø og deretter Skøyen)
1873	Frognerkilens Fabrik, senere Norsk Elektrisk Brown Boveri (NEBB), etableres. NEBB ble et av Norges største industriforetak.
1873	Skabo jernbanevognfabrik flyttet til Tyskerstranden (mellom Bestumkilen og Frognerkilen)
1901	Thunes mekaniske verksted flyttet til Skøyen
1903	Trikkelinjen Skøyenlinjen ble forlenget fra Skarpsno til Skøyen
1920-årene	Bestumkilen ble brukt til landingsplass og havn for sjøfly
1947	Ullern båtforening får leie kommunens tomt innerst i Bestumkilen
1980-årene	Søndre del av Skøyen bygget ut til kontor- og forretningsformål mens nordre del ble bygget ut til boliger.
1985	Aksjon strandlinje: Aksjonsgruppe mot oljeselskapet NOROLs planer om å bygge hovedkontor på strandtomten innerst i Bestumkilen. NOROL trakk sin søknad

Sentrale planer og utredninger

1899	Forslag om gjennomgående kanal mellom Frognerkilen og Bestumkilen
1990	Planene for gigantprosjektet Citadel Skøyen skrinlegges
1994	Kommunedelplan Skøyen
2013	Planprogram Fornebubanen Lysaker-Majorstuen legges ut til offentlig ettersyn (Ruter)
2013	Mulighetsstudie Skøyenområdet (i regi av bydel Ullern)
2013	Parallelloppdrag Skøyen - Lysaker (i regi av PBE)



1856

Skøyen hovedgård (Søndre Skøyen) bygges.
I løpet av de neste årene anlegges Skøyenparken i
tilknytning til anlegget.



1913

Begynnende industrialisering av Skøyen skapte en kontrast til den landlige forstadsbebyggelsen



1959

Dagens Skøyen ble delvis skapt ut av de to lokomotivfabrikkene Thune og Skaboe.



2012

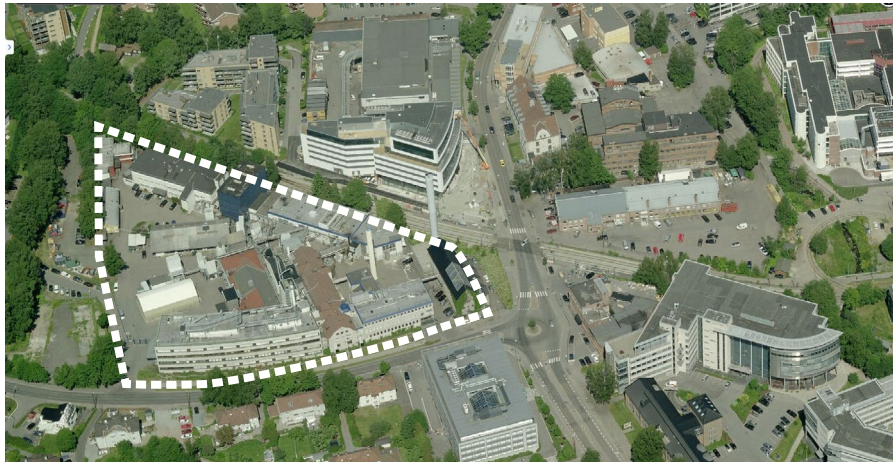
Skøyen er i dag et moderne byområde, og er der det urbane Oslo begynner i vest.

POTENSIAL

POTENSIAL: BEBYGGELSESTRUKTUR



POTENSIAL: TRANSFORMASJON



Gammel industribebyggelse, Apotekertomta



Utidsmessige kontorlokaler med parkeringsarealer på bakkeplan, Hovfaret



Lavt utnyttede næringsarealer, Skøyen stasjon



Båtopplagsplass i Bestumkilen

POTENSIAL: GRØNTSTRUKTUR

POTENSIALER



Sentralt kollektivknutepunkt, Skøyen stasjon



Fantastisk beliggenhet, Bestumkilen



Definerte nabolagssentra med historiske spor, Thune

UTFORDRINGER



Infrastrukturelle barrierer, E18



Monotone kontorområder, Thune



Grått sentrumsområde med få grønne innslag, Karenslyst allé

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



URBANE STRATEGIER

- Hvor er dagens Skøyen, og hvor i hvilke retninger bør Skøyen vokse?
- Skal Skøyen være et nærsenter for omkringliggende boliger, eller skal Skøyen vokse og bli et regionalt knutepunkt og attraksjon?
- Skal Lysaker, Vækerø og Skøyen utvikles som et større urbant område eller utvikles som tre selvstendige stasjonssentra med ulik identitet?

For å tydeliggjøre alternativer for hva fremtidens Skøyen kan bli er det utarbeidet tre alternative strategier:

1. Skøyen sjøfront
2. Skøyenbyen
3. Skøyen nabolag

AKSEN LYSAKER - VÆKERØ - SKØYEN



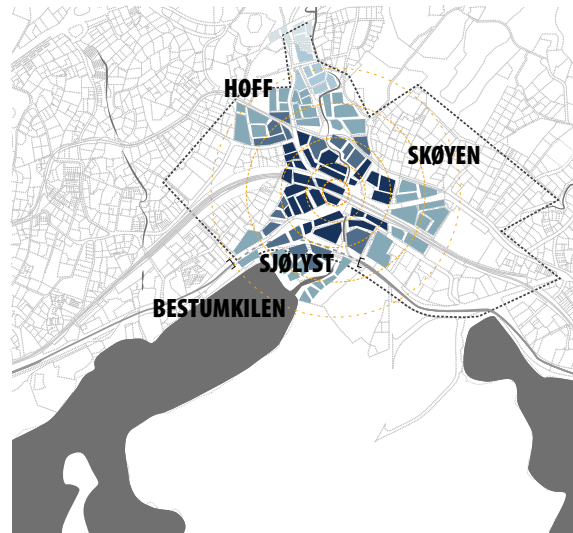
SKØYEN SJØFRONT



Ny bebyggelse konsentreres langs sjøfronten, og danner en sammenhengende bebyggelse mellom Frognerkilen og Lysaker. Vækerø - Skøyen - Sjølyst - Karenslyst og Frognerkilen utgjør de nye nabolagene. Tilsammen utgjør disse en helt ny sjøfront i Oslo.

Strategien viser en nybygging og fortetting på sørsiden av jernbanen, og forutsetter at E18 legges i tunnel eller under loka da bebyggelsen er konsentrert langs dagens E18 trasé.

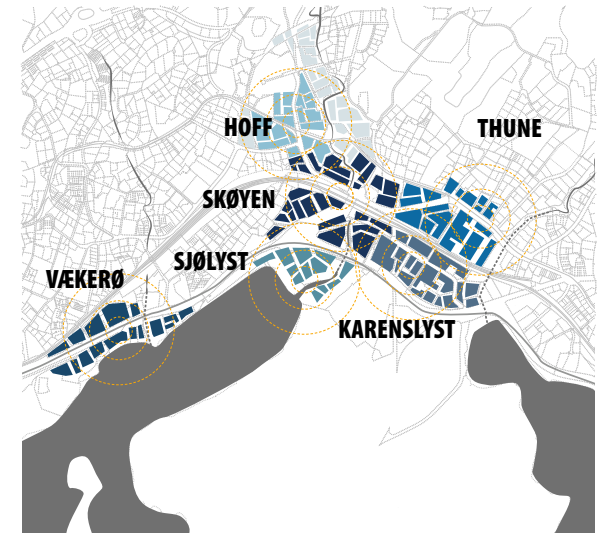
SKØYENBYEN



Med utgangspunkt i en kraftig fortetting rundt dagens stasjonsområdet skapes en sammenhengende bystruktur langs Hoffselven og ned til sjøen - fra Hoff i nord til Bestumkilen i sør. Skøyenbyen får en ny sjøfront og et ansikt mot fjorden. Hertet i Skøyenbyen blir stasjonsområdet.

Gode sammenhenger på tvers krever løsninger for dagens barrierer.

SKØYEN NABOLAG



Skøyenområdets mange nabolag forsterkes. Sammen danner de et hetrogent område med mindre landsbyer bundet sammen av gode forbindelser og grønnstruktur. Nabolagene har sentrums karakter gjennom tilbud til de omkringliggende boligene. Skøyen sentrum spiller fortsatt hovedrollen med en mer regional karakter og program-sammensetting.

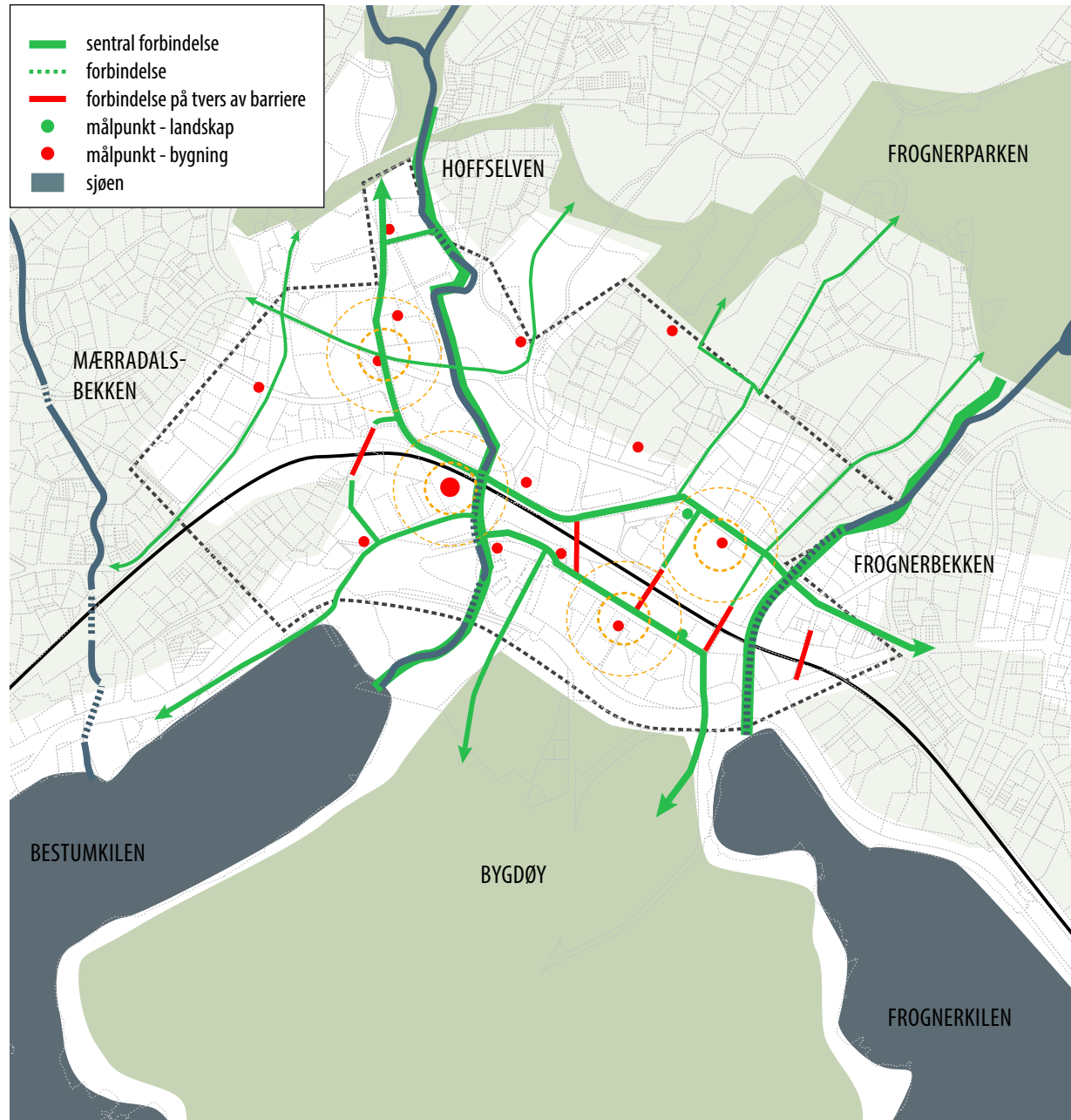
Det fortettes og transformeres der det er rom i de ulike nabolagene. Planen er ikke avhengig av endringer i eksisterende infrastruktur.

RAMME FOR UTVIKLING

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

Fysisk ramme for fortetting, transformasjon og nybygg bør sikre:

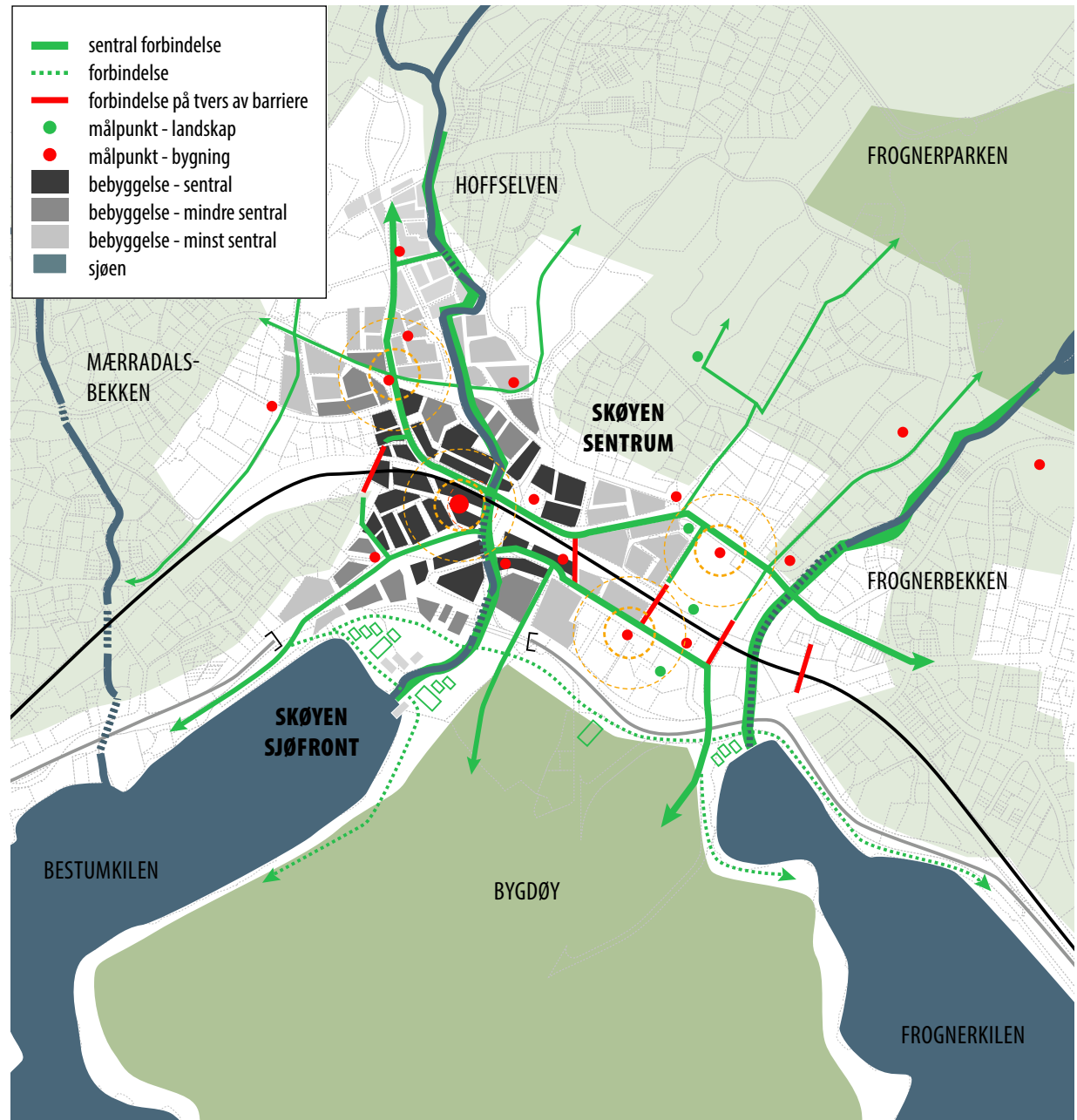
- Åpning av Frognerbekken, Hoffselven og Mærradalsbekken
- God tilgang til fjorden og grøntområder
- Sammenhengende gang-/ sykkelveier
- Sterk nabolagsidentitet
- Gode parker og møteplasser
- Eksisterende bebyggelsesstruktur som utgangspunkt for gode urbane kvaliteter
- Identitetsskapende elementer og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



VALGT STRATEGI

Ønsket om en kraftig fortetting rundt dagens stasjonsområdet og en sammenhengende bystruktur fra Hoff til Bestumkilen utgangspunktet for valget av strategien "Skøyenbyen". Bebyggelsesstrukturen konsentreres langs Hoffselven, som blir en bypark for rekreasjon- og aktiviteter. Skøyenbyen får en ny sjøfront og et ansikt mot fjorden.

Konsentrasjonen av bygg og program blir størst rundt Skøyen stasjon. Bebyggelsen innpasses foreslått ramme/hovedstruktur for utvikling som ivaretar overordnede sammenhenger og kvaliteter.



INFRASTRUKTUR

PÅGÅENDE PLANER

Skøyen er et av Oslos viktigste kollektivknutepunkt. Med den planlagte Fornebubanen vil det etableres metrostasjoner på Vækerø og på Skøyen, med videre kobling til Majorstuen.

Det sentrale Skøyen vil da inkludere:

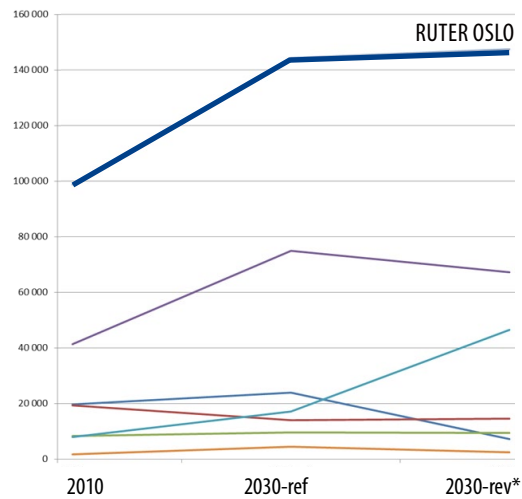
- jernbanestasjon
- metrostopp
- bybanestopp
- holdeplass for lokale og regionale busser

Ruter forbereder seg på en tredobling av kollektivtrafikken i vestkorridoren (se graf til høyre). Som en del av trafikhåndteringen under byggingen av en metrostasjon i Hoffsveien kan det være en løsning å midlertidig legge biltrafikken i dagens trikketrasé mellom Thune og Hoff, og flytte dagens trikketrasé til Drammensveien.

Jernbaneverket ser på alternativer for å sikre fremtidig kapasitet på tog, blant annet gjennom å bygge en ny jernbanetunnell under bakken.



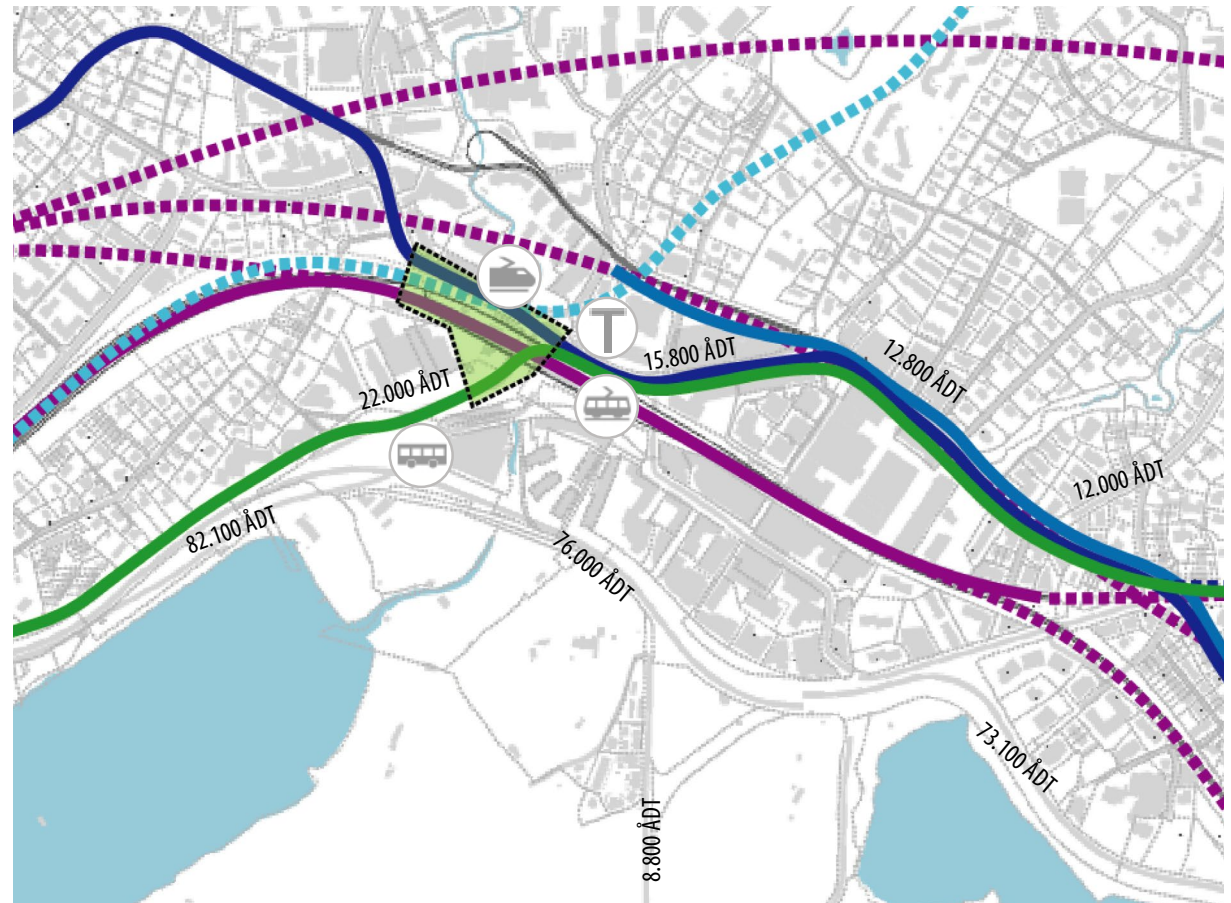
Illustrasjon av fremtidig stasjonsområde på Skøyen (Ruter)



Illustrasjon som viser vekst i kollektivtrafikken i vestkorridoren (Ruter)

* 2030-rev: alle tiltak som er avklart i Oslo-pakke 3 er lagt til grunn i beregningene (dvs. de tiltak som ikke er avklart er tatt ut)

— Ruter Oslo
— Ruter Akershus
— Fjernbuss
— Tog
— T-bane
— Trikk
— Sum vest



Pågående planer illustrert av Norsam. ÅDT = Antall biler pr/ døgn

— tog (under bakken)
 — t-bane / metro (under bakken)
 — regional buss
 — bybane/ trikk / fjordtrikk

HELHETLIG TRANSPORTLØSNING

Med utgangspunkt i Ruters planer for fremtidig kollektivtrafikk har Norsam, Dark og Adept sammen utarbeidet en helhetlig transportløsning for den fremtidige Skøyenbyen.

Transportøsningen inkluderer:

- E18 legges under bakken
- Lokalveinettet i området kobles sammen med veien langs sjøen (dagens E18) til et lokalt ringveisystem rundt Skøyen. Dette vil skjerme det sentrale Skøyen for gjennomgangstrafikk.
- Fremtidig jernbanestasjon legges under bakken i egen trasé for å sikre fremtidig kapasitet. Dagens jernbanetrasé frigjøres.
- Det etableres bybane på bakkeplan i dagens jernbanetrasé, dette blir ryggraden i fremtidens Skøyen sentrum
- Det åpnes opp for gater på tvers av dagens jernbanetrasé. Dette vil fjerne den største barrieren gjennom dagens Skøyen sentrum og knytte områdene Thune, Karenslyst og Skøyen sammen.



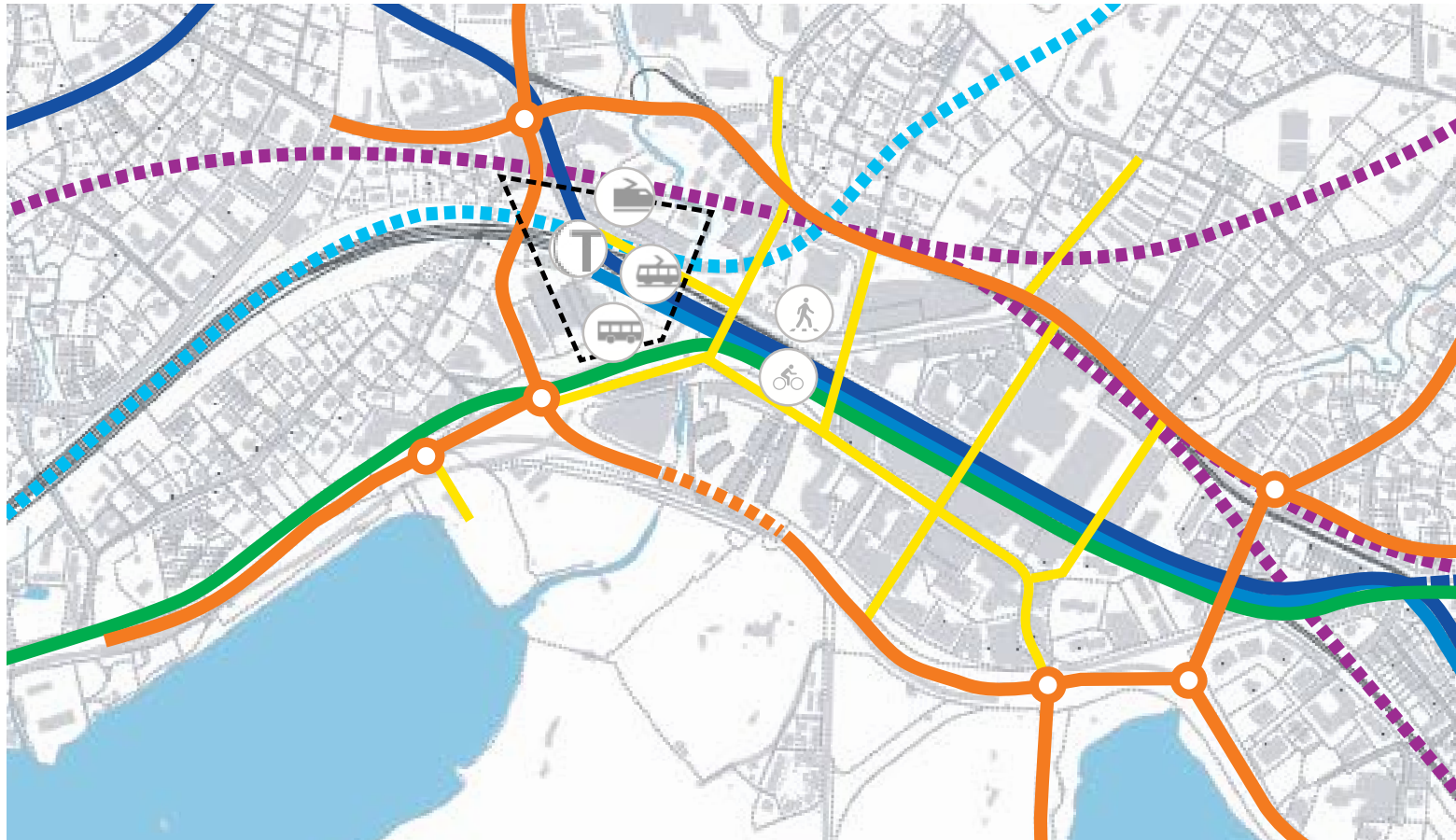
Park på lokk: Park Prinsenbeek Breda, Juurlink+Geluk



Park på lokk: Jardin Serge Gainsbourg Paris , Territoires



Boulevard på lokk: Avenida Portugal Madrid, West 8



Foreslått transportløsning illustrert av Norsam

- | | | |
|---|---|-------------------------------|
|  |  | tog (under bakken) |
|  |  | t-bane / metro (under bakken) |
|  |  | regional buss |
|  |  | bybane/ trikk / fjordtrikk |
|  |  | ringvei, biltrafikk |
|  |  | gater på tvers |

MEDVIRKNING

HENSIKT

30. april 2013 ble det avholdt et medvirkningsseminar i Bydel Ullern. Deltagere var politikere, konsulenter, offentlige aktører, velforeninger, beboere og øvrige interesserte. Hensikten med seminaret var å stake ut en utviklingsretning for Skøyen ved å legge til rette for en omforent prosess for realisering av fremtidens Skøyenområde som et attraktivt/levende kollektivknutepunkt, med boliger, næringsvirksomhet og muligheter for rekreasjon og aktiviteter om dagen, ettermiddag og kveld hele året.

Foreløpig mulighetsstudie med analyse og alternative strategier for Skøyenområdet ble gjennomgått av Dark arkitekter.

Leder i Ullern byutviklings- og samferdselskomite Roger Molland-Olafsen redegjorde for hva som er politisk ønskelig mht utvikling av Skøyen som et levende/attraktivt knutepunkt sett fra Bydel Ullerns ståsted. Byråd for miljø og samferdsel Ola Elvestuen redegjorde deretter for hva som er politisk ønskelig for Skøyenområdet sett fra Oslo kommunes ståsted.

Deretter var det gruppearbeid med utgangspunkt i presentert mulighetsstudie. Følgende spørsmål skulle besvares:

1. Hvor skal Skøyens sentrum være og hvordan skal det uttrykkes/synliggjøres?
2. Hvilke områder bør utnyttes til ny bebyggelse (tettere og høyere)?
3. Hvilke områder bør sikres til rekreasjon, fritid og grøntområder?
4. Hvilke nye funksjoner, aktiviteter og typer arealbruk bør innpasses i Skøyenbyen?

Gruppenes konklusjoner ble gjennomgått og diskutert i plenum.



Innlegg av Ola Elvestuen, Byråd for miljø og samferdsel



Konklusjonene fra gruppearbeidet ble oppsummert på kart, som etterpå ble presentert foran publikum

GRUPPEARBEID

GRUPPE 1



- Ringveisystem rundt Skøyen legges til grunn, inkl. forbindelsene Hoffsvestangenten og Halvdan Svartes gate / Bygdøy Alle.
- Tett sentrum defineres rundt Skøyen st. (R=300 m)
- Innhold i byggene definerer sentrum, ikke høydene
- Gi elven «rom» langs elveløpet oppover - feks 20 m byggegrense
- Flere boliger for å skape liv større deler av døgnet (langs Hoffselven, Apotekertomta vest og Ferd stadion)
- Flere møteplasser i tverrforbindelsene generelt, inkl. Hoffsvestangenten
- Møteplasser og aktiviteter i Bestumkilen
- Siktlinjer er viktige, særlig Skøyen st. ut til fjorden.
- Transformasjon båtopplag til grønt rekreasjons og aktivitetsområde: Fase 1: østre del utvikles til område for kajakk og roklubben, i tillegg til uorganisert sport og idrett. Båtopplaget opprettholdes på vestre del. Fase 2: Båtopplaget flyttes

GRUPPE 2



- Hoffselven flyttes vestover - og legges opp i dagen
- Flere boliger (tett – ikke for høyt) langs nytt grøntdrag (park/ promenade/aktivitet)
- Bruk undergangene/ areal under jernbane til noe positivt/ aktivitet, jf arealet under brua i Drammen
- Historiske og/ eller arkitektoniske perler åpnes for publikum.
- Få inn bylivsgenererende funksjoner: kafeer, torg, kino, kulturhus, skole (maritim skole på båtopplag), etc
- Få bort flateparkering
- Hoffsdiaagonalen og Halvdan Svartes gate må åpnes
- En eventuell vei i trikketrassé må utformes som miljøgata for å ta hensyn til sårbart bomiljø bak
- Etablere og styrke gå-ruter gjennom det sentrale Skøyen og til parker/ sjøen /Bygdøy.
- Sikre gå-ruter langs elveløpene
- Store deler av båtopplagstomta bør sikres til friluft- og fritidsaktiviteter

GRUPPE 3



- Etablering av sentrum og knutepunkt rundt Skøyen stasjon, inkludert kultur, kino, bibliotek, skole etc.
- Ny bebyggelse, hovedsakelig til boligformål, bør utvikles i området Hoff
- Området vest for Apotekernes lab, sør for trikkelinjen, egner seg til kombinert bolig- og næringsformål
- Balansert bebyggelseshøyde, men ikke for høy.
- Sikre tilgangen til Bygdøy, Frognerparken og strandområdene mot Lysaker. akser fra nord til syd
- Forlenge E18 lokk til eksisterende gangbru mot øst
- Hoffsbekken som fritidsområde/ park med gangstier
- Idrettshall med svømmeanlegg vil bidra til ønsket aktivitet, kanskje plasseres på båtopplagringsplassen
- Viktig urban akse: Gustav Vigeland's vei til Bygdøy
- Viktig tursti: Nedre Skøyen vei, forbi Sofienlund, over Karenslyst alle, ut til Bestumkilen og videre til Bygdøy

OPPSUMMERING

Alle gruppene var enige om følgende

- Skøyen sentrum plasseres i stasjonsområdet
- Skøyen bør fremstå som "en grønn by"
- Forslaget om en lokal ringvei rundt Skøyen for å skjerme Skøyen sentrum legges til grunn
- Trikketraséen flyttes til Drammensveien
- Generelt ønskes det en større funksjonsmiks for å skape en levende bydel, også på kveldstid

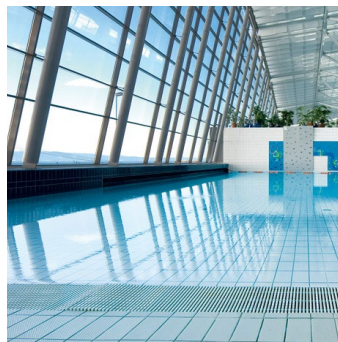
Foreslåtte program

- | | |
|-----------------------|--|
| • kino | • kafeer |
| • kulturhus | • torg |
| • kulturaktiviteter | • kajakk og roklubb |
| • offentlig bad | • uorganisert sport og idrett |
| • aula/sal for teater | • friluftsfritidsaktiviteter |
| • konsertsal | • idrettbaner |
| • gallerier | • kyststi og turstier gjennom området generelt |
| • bibliotek | |
| • idrettshall | |
| • skole(r) | |
| • maritim skole | |
| • flere boliger | |

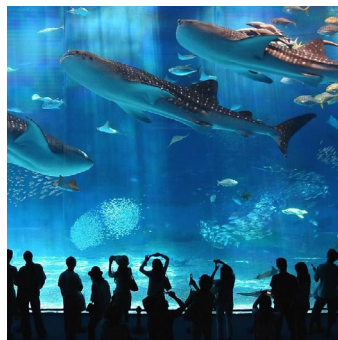
Gruppenes konklusjoner fra medvirkningsseminaret er tatt med i det videre arbeidet med en samlet plan for Skøyenområdet.



Attraksjon for hele byen - nytt kulturhus?



Attraksjon for hele byen - ny svømmehall?



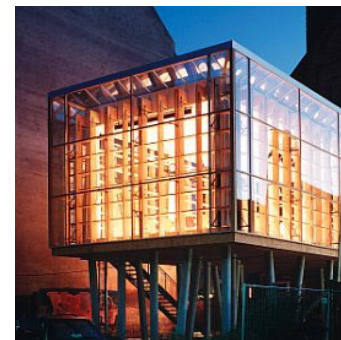
Attraksjon for hele byen - et nytt akvarium?



En levende bydel - variasjon i boligtyper



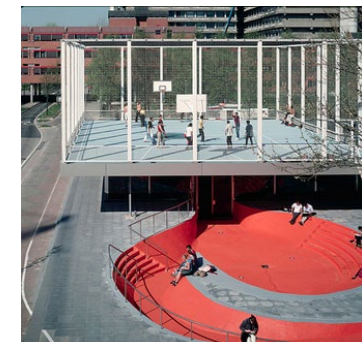
En levende bydel - ungdomshus?



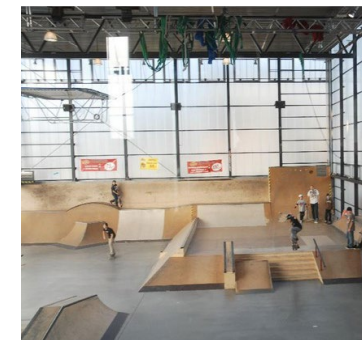
En levende bydel - kulturhus/ bibliotek?



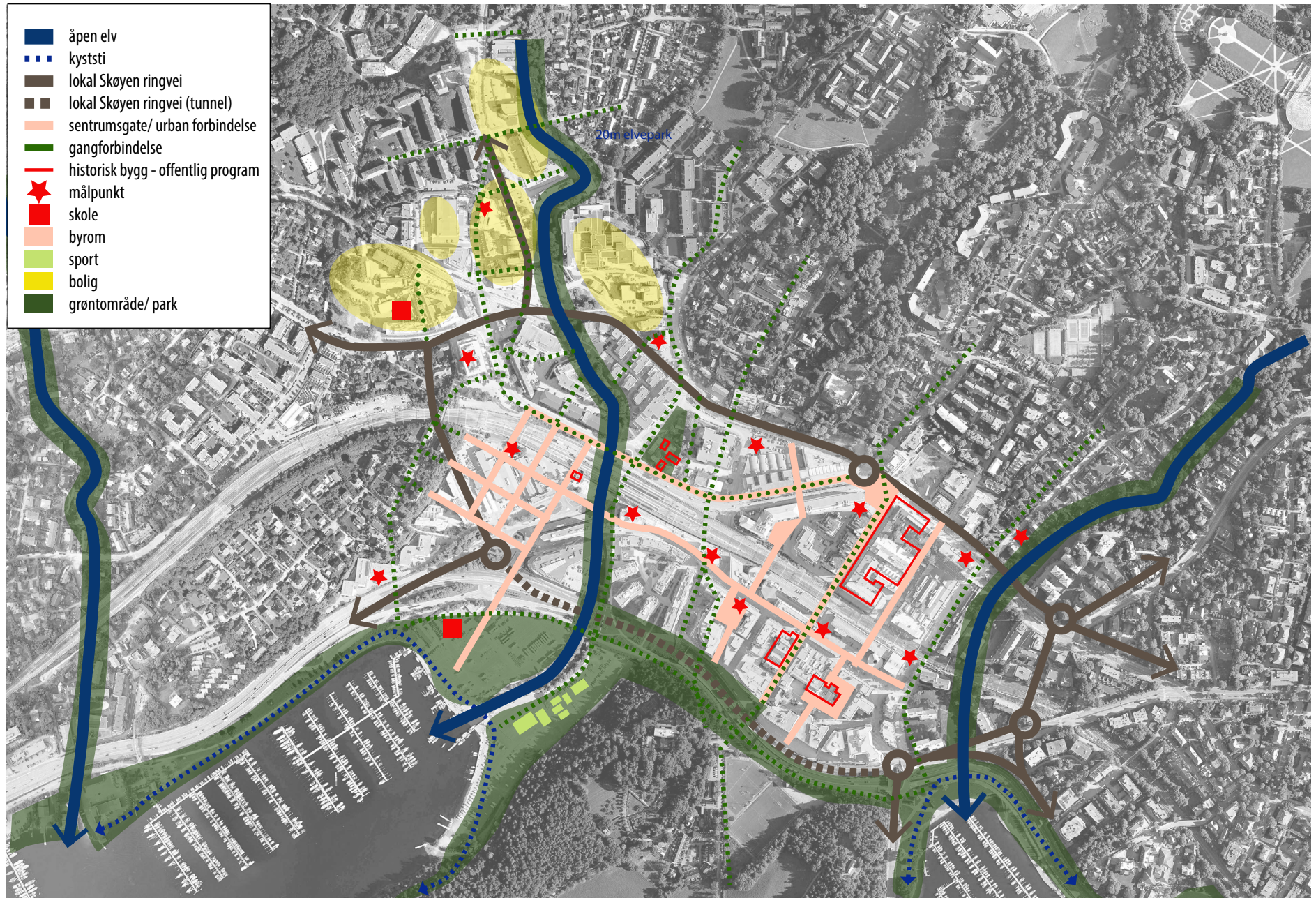
En aktiv bydel - utendørs sport og aktivitet



En aktiv bydel - ballsport og lek



En aktiv bydel - innendørs sport og aktivitet



Kart som oppsummerer de innspillene arbeidsgruppene var enige om

UNDERSØKELSER

BEBYGGELSESTRUKTUR

Eksisterende struktur som utgangspunkt for gode urbane kvaliteter:



Eksisterende struktur og offentlig nettverk/ rom

Offentlig nettverk dominert av trafikal infrastruktur



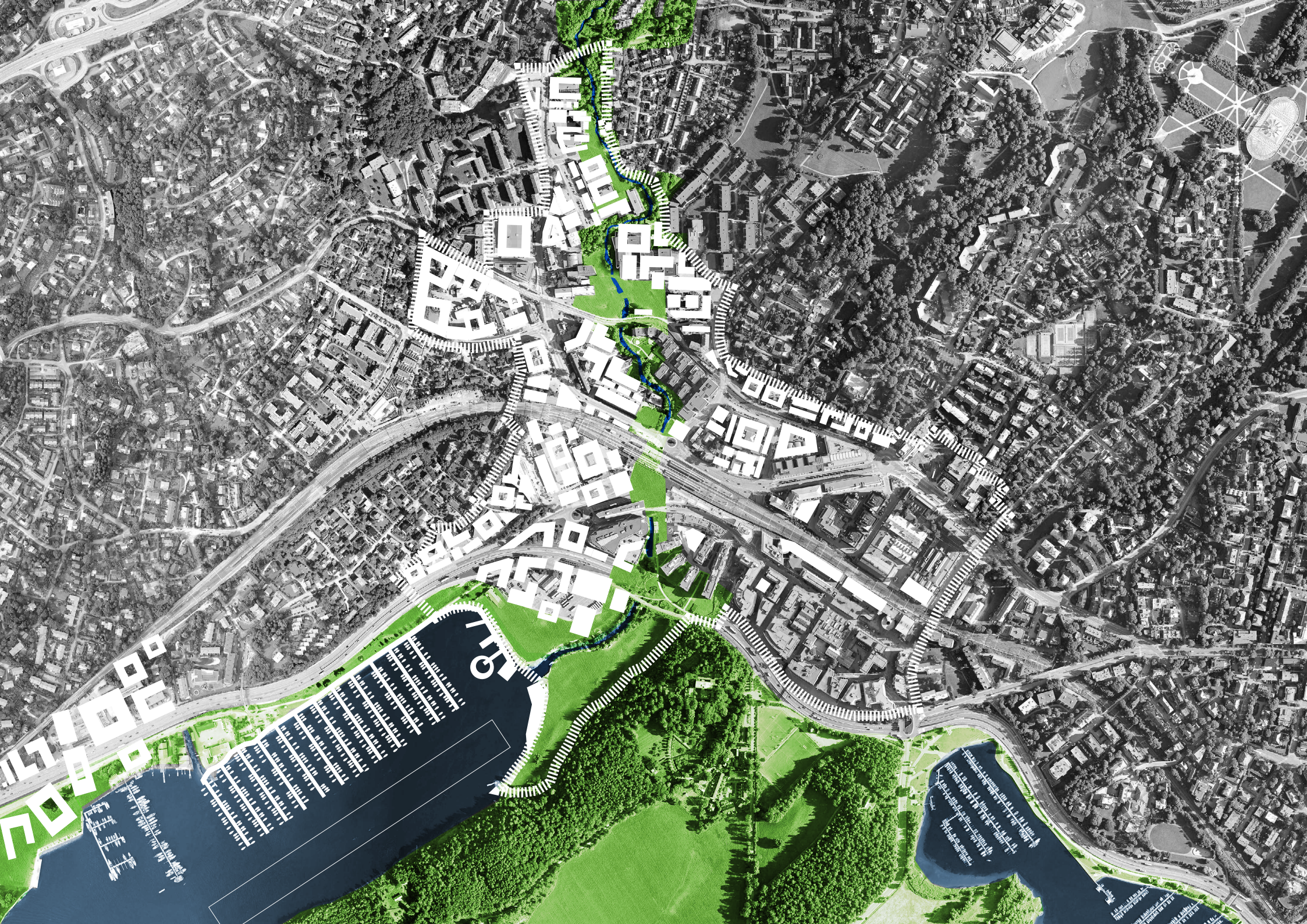
Ny og eksisterende bebyggelse

Med respekt for eksisterende bebyggelse og eierskap skaper en miks av bevarte bygg og ny bebyggelse den fremtidige Skøyenbyen



Det nye offentlige nettverket/ rommet

Nytt offentlig nettverk basert på en miks av intime rom og større åpne landskaps trekk



AKSEN SKØYEN - **VÆKERØ** - LYSAKER

Fornebubanen vil ha stasjoner på Skøyen og Lysaker. De er allerede etablerte som viktige kollektivknutepunkter med et stort antall arbeidsplasser konsentrert omkring stasjonsområdet. Lysaker og Skøyen har fortetningsmuligheter ved transformasjon av områder med bebyggelse med lav utnyttelse, utbygging på trafikk/parkeringsareal og ved å ta i bruk områder mot sjøen. De vil kunne utvikle seg videre som bymessige sentra med et stort bolig- og næringsareal som gir grunnlag for et bredt lokalt service- og handelstilbud.

Vækerø har en stor arbeidsplass i Hydroanlegget, mens det øvrige området preges av bilbasert og arealekstensiv virksomhet. Det er store utfordringer og begrensninger knyttet til transformasjon og byutvikling i området:

- Området er relativt smalt mellom eksisterende villaområder/jernbane og strandlinje.
- Det er store kulturminneinteresser knyttet til parker og bebyggelse.
- Eksisterende E18 dominerer i dag området i form av arealbruk, barrierevirkning, støy og luftforurensing.
- Eksisterende vannaktiviteter – roing og padling – begrenser endringer av sjøfront.

Vækerø har i dag ingen selvstendig identitet som byområde. Hvis investeringer til utbygging av stasjon på Vækerø, samt økt reisetid, skal forsvares, må området fortettes og utbygges i betydelig grad. En utbygging av området kan finne sted etter tre prinsipielt ulike strategier. Området

kan utvikles som en utvidelse av et av de to etablerte og voksende byområdene på Skøyen eller Lysaker, eller man kan la utviklingen finne sted som en mer autonom byutvikling, som en konsentrisk vekst omkring det nye stasjonsområdet.

Den sistnevnte strategien er valgt videreført i mulighetsstudien:

- Alternativet tydeliggjør et mål om å opprettholde grønne og rekreative områder mellom de tettbygde sentraene.
- En lineær struktur mellom Skøyen eller Lysaker vil få en utstrekning som er større enn optimale gangavstander fra knutepunkt.
- Et selvstendig sentrum / nabolag gir muligheter for å fremme en planstrategi hvor bystruktur, bebyggelsesmønster, formuttrykk osv. bidrar til å gi de tre «stasjonsbyene» tydelig forskjellige identitet og karakter.

VÆKERØ - EN DEL AV SKØYENBYEN

- Skøyenbyen fortsettes langs Bestumkilen og inkluderer også Vækerø
- Gir et sammenhengende byområde langs Bestumkilen
- Byområdet brytes opp av et rekreasjonsområde med noe bolig/næring på Sollerud



VÆKERØ - EN DEL AV LYSAKERBYEN

- Lysakerbyen fortsettes langs Lysakerkilen og inkluderer også Vækerø
- Sammenhengende byområde langs Lysakerkilen og inn mot Bestumkilen
- Byområdet brytes opp av et rekreasjonsområde mellom Skøyenbyen og Vækerø



VÆKERØ - ET SELVSTENDIG KNOTEPUNKT

- Lysakerbyen, Skøyenbyen og Vækerø er selvstendige knutepunkt som knyttes sammen med rekreasjonsområder. Dette bidrar til et variert miljø langs fjorden
- Knutepunktene fungerer som sentrumsområder med handel og service for boligområdene rundt og "bak"
- Vækerø kan fungere både som boligområde og som et mer urbant område



VÆKERØ

Det er i dag lav arealutnyttelse og svært dårlig sammenheng mellom ulike bygg, grøntarealer og sjøfront. E18 dominerer arealbruk og miljø. Området er ikke oppfattet som et eget nabolag eller en egen destinasjon, samtidig som det heller ikke bidrar til å knytte sammen de tyngre bydannelsene på Lysaker og Skøyen.

Ut fra et overordnet byperspektiv, ville det vært ønskelig at området bidro til å skape en funksjonell og attraktiv forbindelse sørover fra Skøyen. Bydelen ser det som viktig at en slik forbindelse har et grønt og rekreativt preg langs Bestumkilen og langs Hydroparken.

En fremtidig Metrostasjon vil kreve et betydelig større trafikkgrunnlag. En større utbygging av bolig- og næringsareal vil kreve radikale tiltak for reduksjon av trafikkareal og miljøbelastning. En samordning av fremtidig jernbanetrasé og E18 løp kan være en strategi for å redusere barrierer, spare areal og gi rom for byutvikling ved Metrostasjonen. En fortetting i området vil også være tjent med en reorganisering av ro- og kajakkclubbene (til motsatt side av kilen) slik at utnyttelsen i området kan økes vesentlig og konflikten med vannaktiviteter reduseres.





VÆKERØ NABOLAG

Nabolagsområde med noe service og handel, middels utnyttelse

- byrom mellom sentrale bygg og ned mot sjøen
- sentrumsfunksjoner plassert rundt vækerø metrostasjon og byrommet
- kontorbygg langs hovedvei
- boliger langs bestumkilen, sollerud og mærradalsbekken
- eksisterende ro- og kajakk klubb opprettholdes
- foreslåtte offentlige og kommersielle program: hotell og konferansesenter, marina, sportshall, ballbaner og lekeplasser langs sjøen



VÆKERØ SENTRUM

Sentrumsområde med sentrumsfunksjoner, høy utnyttelse rundt metrostasjonen

- utfylling i sjøen gir mer rom rundt det sentrale vækerø
- byrom mellom sentrale bygg og ned mot sjøen
- sentrumsfunksjoner plassert rundt vækerø metrostasjon og byrommet
- sentrumsfunksjoner og kontorbygg langs hovedvei
- boliger mot sollerud
- foreslåtte offentlige og kommersielle program: hotell og konferansesenter, marina, seilportsenter, (maritim) skole, sportshall, ballbaner og lekeplasser langs sjøen

PROGRAM

Et levende sentrum krever en miks av ulike program og funksjoner - en nødvendig faktor for å skape urbanitet.

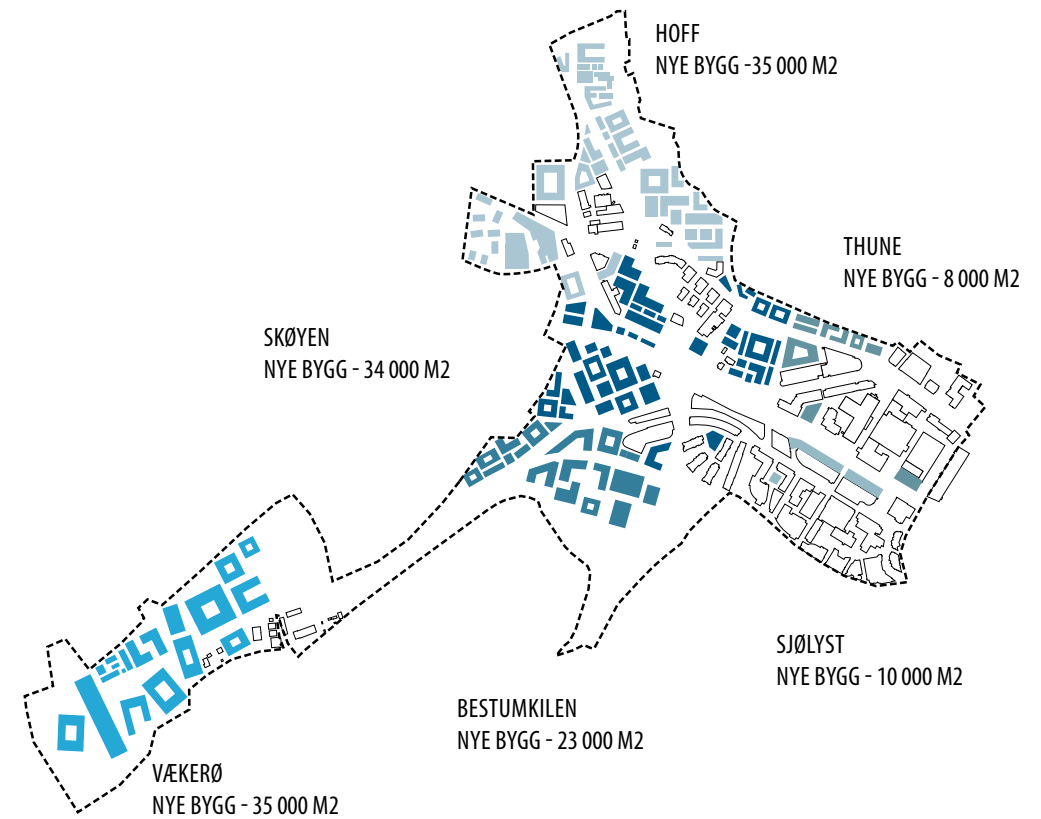
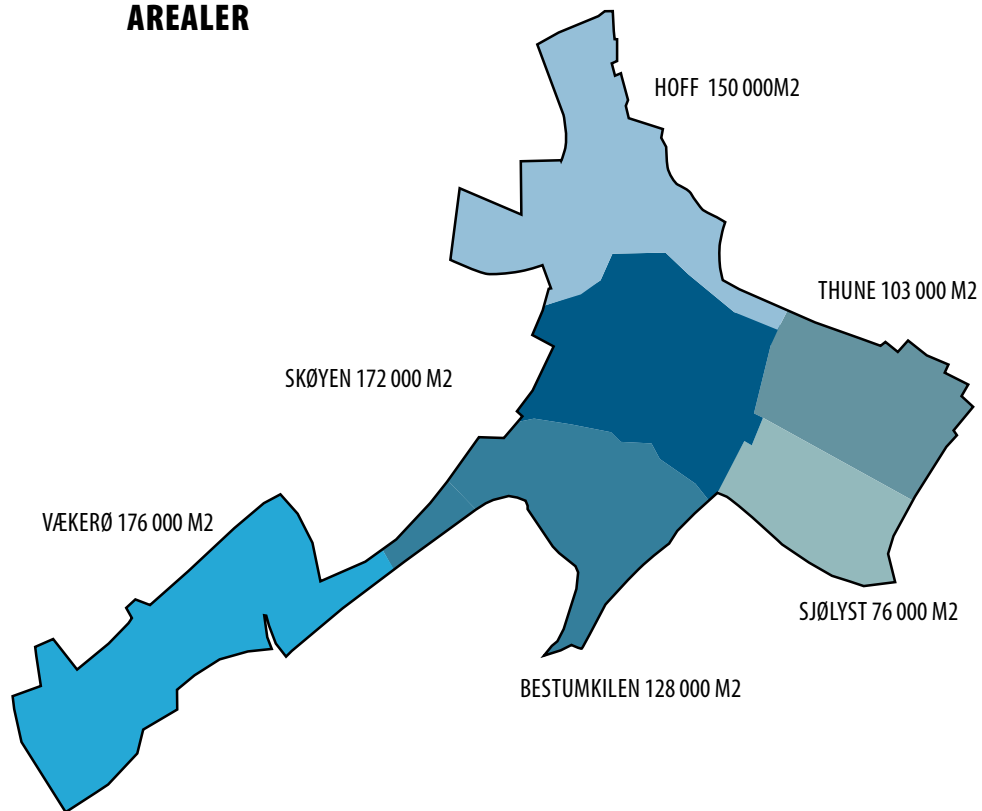
Skøyen har et naturlig konkurransefortrinn ved å være et knutepunkt med mange gjennomreisende. Flere tilbud gir også de gjennomreisende incentiver til å benytte seg av Skøyen som destinasjon og møtested.

Funksjonsblanding sikrer aktivitet store deler av døgnet, og det tiltrekker seg et bredt spekter av mennesker, ikke bare de som arbeider eller sover i bydelen, men også de som oppsøker fritidsaktiviteter, rekreasjonsmuligheter eller kulturtilbud som kino eller konserter.

Skøyenområdet bør samlet ha en funksjonsblanding, særlig i de sentrale områdene. Rundt Skøyen stasjon bør det legges til rette for en større konsentrasjon av kontorer, mens det langs Hoffselsen vil være optimalt å legge til rette for flere boliger. Langs kyststien i Bestumkilen er det et stort potensial for rekreasjons og aktivitetsområder tilrettelagt for beboere både i Ullern og i Oslo området.



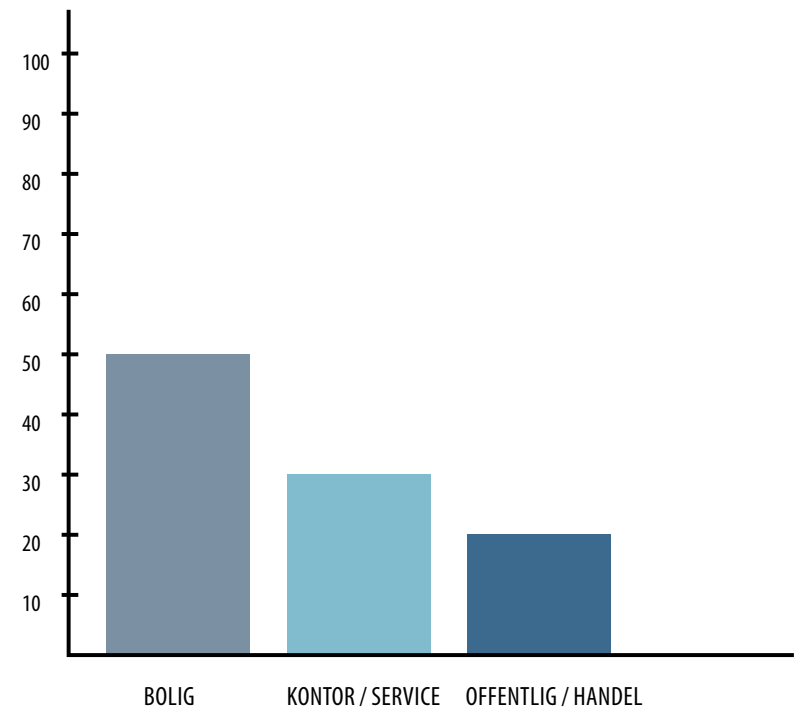
AREALER



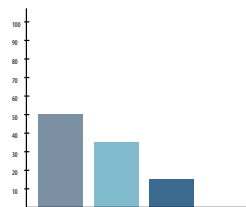
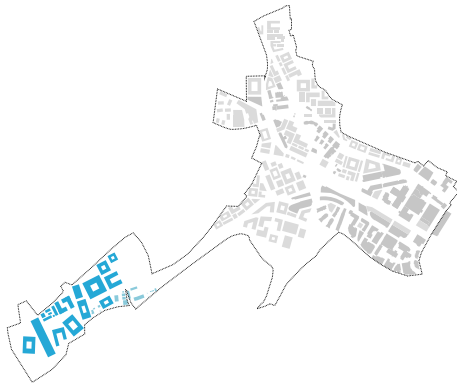
PROGRAMFORDELING I HELE OMRÅDET



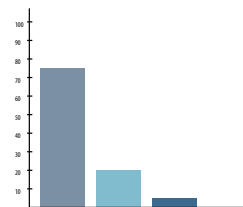
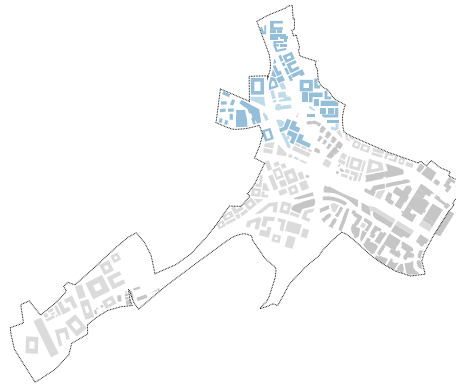
TOTAL FOR OMRÅDET
145 000 M2 FOTAVTRYKK NYE BYGG



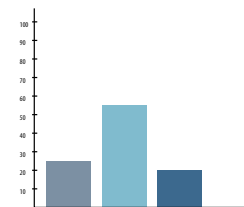
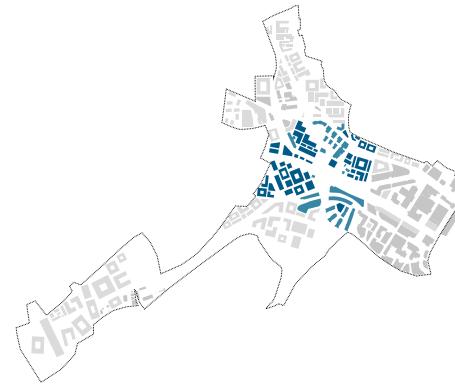
GJENNOMSNIITT FOR OMRÅDET
50% BOLIG
30% KONTOR/SERVICE
20% OFFENTLIG/HANDEL

VÆKERØ

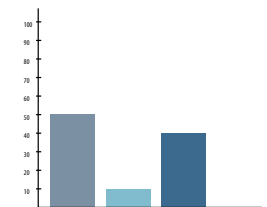
VÆKERØ
 50% BOLIG
 35% KONTOR/SERVICE
 15% OFFENTLIG/HANDEL

HOFF

HOFF
 75% BOLIG
 20% KONTOR/SERVICE
 5% OFFENTLIG/HANDEL

SKØYEN

SKØYEN
 25% BOLIG
 55% KONTOR/SERVICE
 20% OFFENTLIG/HANDEL

BESTUMKILEN

BESTUMKILEN
 50% BOLIG
 10% KONTOR/SERVICE
 40% OFFENTLIG/HANDEL

TETTHET

Et levende sentrum krever en balansert fortetting. En tett bebyggelse som gir bydelen den kritiske menneskemassen som skaper aktive gater og byrom i det sentrale Skøyen.

Som innspill til høydediskusjonen er det på de neste sidene vist 5 strategier for høyder i området:

5 STRATEGIER

1. Samme høyde

Alle nye bygg får samme høyde, dvs 8 etasjer.

2. Skøyen senter

Området rundt Skøyen stasjon markeres som det mest sentrale og tetteste området med opp til 12 etasjer. Herfra trappes det ned mot de andre nabolagene.

3. Maksimal forskjellighet

En variasjon i høyder i hele området.

4. Forskjellige nabolag

De ulike nabolagene får ulike høyder, med utgangspunkt i programsammensetting. Skøyen stasjonsområde med stor andel kontorer får opp til 12 etasjer, mens det feks i boligområdet Hoff blir noe lavere for å sikre bokvalitet

5. Flere sentre

Hvert nabolag trappes opp i den mest sentrale delen.



1) SAMME HØYDE





2) SKØYEN SENTER



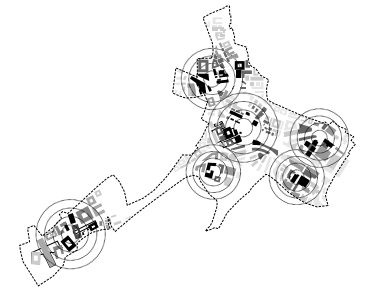
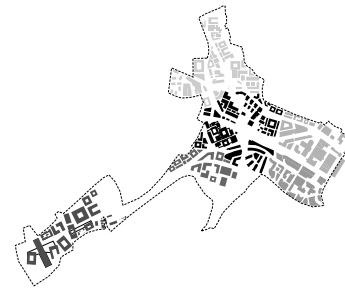
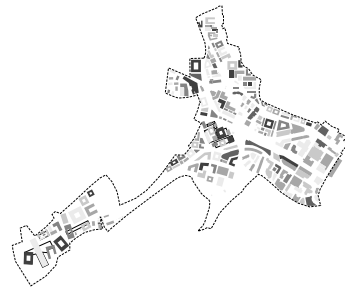
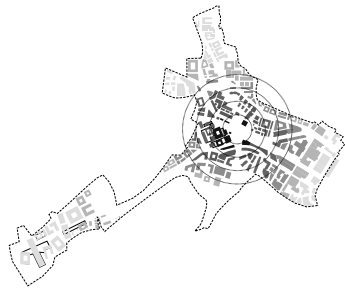
**3) MAKSIMAL
FORSKJELLIGHET**



**4) FORSKJELLIGE
NABOLAG**



5) FLERE SENTRE



VALGT STRATEGI: FORSKJELLIGE NABOLAG

For høydesetting i fokusområdet er strategien "forskjellige nabolag" valgt. Dette er gjort for å opprettholde de nabolagene som områder med ulike identitet og programsammensetting. Det er fastsatt

høydebegrensninger for hvert nabolag som varierer fra to til tolv etasjer. Skøyen stasjonsområde med stor andel kontorer får opp til 12 etasjer, mens det feks i boligområdet Hoff blir noe lavere for å sikre bokvalitet



AREAL (NYE BYGG)

899 000 M2

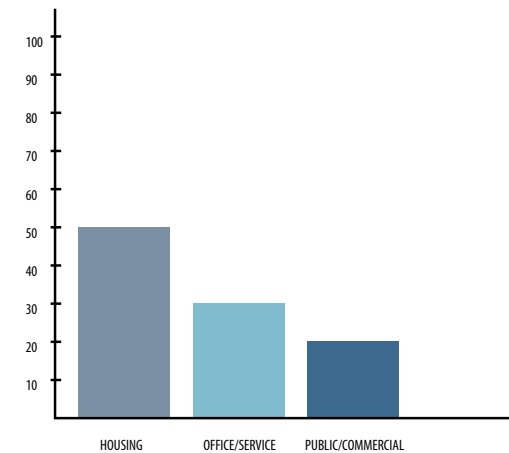
689 000 (SKØYEN) + 210 000 (VÆKERØ)



TETTHET (SAMLET)

BRA

168 %



PROGRAM (NYE BYGG)

450 000 M2 BOLIG

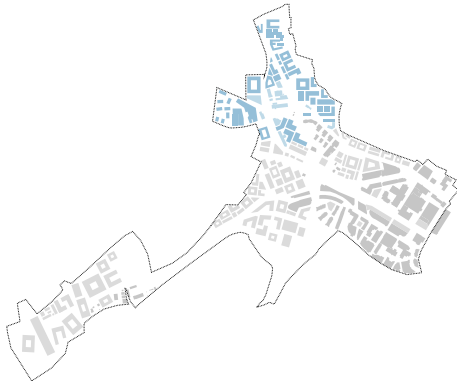
= 5 000 BOENHETER (CA 90 M2)

270 000 M2 KONTOR/SERVICE

179 000 M2 OFFENTLIG/HANDEL



3d modell som viser forskjellig høyde i de ulike nabolagene . Sett fra syd

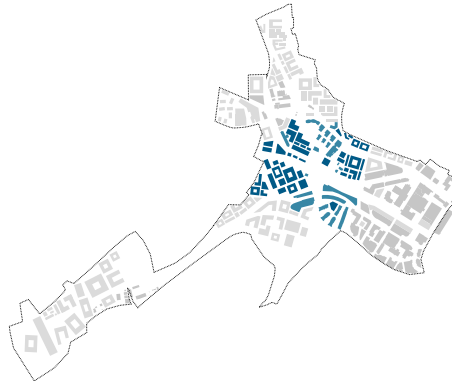
HOFF

AREAL (NYE BYGG)
140 000 M2

PROGRAM
105 000 M2 BOLIG (875 BOLIGER)
28 000 M2 KONTOR/SERVICE
7 000 M2 OFFENTLIG/HANDEL

BRA
114 %

GJENNOMSNITT ETASJER
4

SKØYEN

AREAL (NYE BYGG)
280 000 M2

PROGRAM
70 000 M2 BOLIG (583 BOLIGER)
154 000 M2 KONTOR/SERVICE
56 000 M2 OFFENTLIG/HANDEL

BRA
248 %

GJENNOMSNITT ETASJER
7,7

BESTUMKILEN

AREAL (NYE BYGG)
115 000 M2

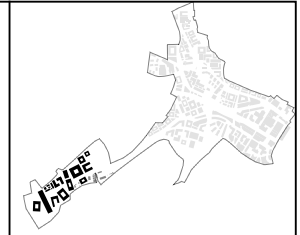
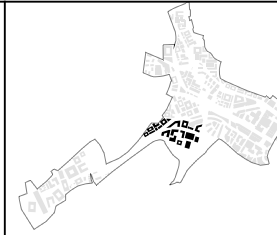
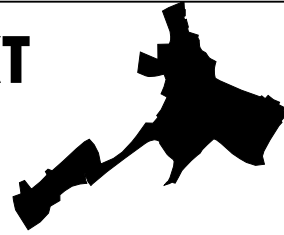
PROGRAM
57 500 M2 BOLIG (480 BOLIGER)
11 500 M2 KONTOR/SERVICE
46 000 M2 OFFENTLIG/HANDEL

BRA
89 %



3d modell som viser forskjellig høyde i de ulike nabolagene . Sett fra nord

TETTHET: OVERSIKT



 SAMME HØYDE	NEW SQM: BRA: PROGRAM: BOLIG: KONTOR: OFFENTLIG: ETG (G.SN):	1 160 000 m2 200%: 580 000 m2 348 000 m2 232 000 m2 7	280 000 m2 206%: 210 000 m2 56 000 m2 14 000 m2 7,1	272 000 m2 244%: 68 000 m2 149 600 m2 54 400 m2 7,6	184 000 m2 143%: 92 000 m2 18 400 m2 73 600 m2 8	280 000 m2 160%: 140 000 m2 98 000 m2 42 000 m2 8
 SKØYEN SENTER	NEW SQM: BRA: PROGRAM: BOLIG: KONTOR: OFFENTLIG: ETG (G.SN):	673 000 m2 140%: 336 500 m2 201 900 m2 134 600 m2 5,7	178 000 m2 140%: 134 000 m2 36 000 m2 8 000 m2 5,1	238 000 m2 225%: 59 500 m2 130 900 m2 47 600 m2 7	170 000 m2 132%: 85 000 m2 17 000 m2 68 000 m2 4,85	112 000 m2 63%: 56 000 m2 39 200 m2 16 800 m2 3,2
 MAKSIMAL FORSKJELLIGHET	NEW SQM: BRA: PROGRAM: BOLIG: KONTOR: OFFENTLIG: ETG (G.SN):	844 000 m2 170%: 422 000 m2 253 200 m2 168 800 m2 5,8	168 000 m2 132%: 126 000 m2 33 600 m2 8 400 m2 4,8	261 000 m2 237%: 65 500 m2 143 500 m2 52 000 m2 7,7	154 000 m2 120%: 77 000 m2 15 400 m2 61 000 m2 6,7	205 000 m2 117%: 102 500 m2 71 750 m2 30 750 m2 5,8
 FORSKJELLIGE NABOLAG	NEW SQM: BRA: PROGRAM: BOLIG: KONTOR: OFFENTLIG: ETG (G.SN):	899 000 m2 168%: 450 000 m2 270 000 m2 179 000 m2 6,6	140 000 m2 114%: 105 000 m2 28 000 m2 7 000 m2 4	280 000 m2 248%: 70 000 m2 154 000 m2 56 000 m2 7,7	115 000 m2 89%: 57 500 m2 11 500 m2 46 000 m2 5	210 000 m2 120%: 105 000 m2 73 500 m2 31 500 m2 6
 FLERE SENTRE	NEW SQM: BRA: PROGRAM: BOLIG: KONTOR: OFFENTLIG: ETG (G.SN):	870 000 m2 165%: 435 000 m2 261 000 m2 174 000 m2 5,8	161 000 m2 127%: 121 000 m2 32 000 m2 8 000 m2 4,6	245 000 m2 228%: 61 000 m2 135 000 m2 49 000 m2 7,2	152 000 m2 118%: 76 000 m2 15 200 m2 60 800 m2 6,6	231 000 m2 130%: 115 500 m2 80 850 m2 34 650 m2 6,6

REFERANSER

Bjørnvika (BRA 165%)



Grünerløkka (BRA 165 %)



Asker sentrum (BRA 140%)



Waldemars Hage: KVARTAL (BRA 245%)



Pilestredet Park: KVARTAL (BRA 210%)



Parkveien 5 b-c: INFILL (BRA 245%)



Marienlyst Park: LAMELLER (BRA 200%)



Røa Have: BLOKKER (BRA 150%)



Refstadhagen: PUNKTHUS (BRA 89%)



