

Byrådssak 73/23

Skøyen. Områderegulering med konsekvensutredning. Bydelene Ullern og Frogner

Sammendrag:



Skøyen er et av Oslos viktigste kollektivknutepunkter, noe som vil forsterkes når Fornebu-banen er ferdig. Dette legger grunnlaget og behov for en høyere utnyttelse av området enn i dag. Områdereguleringen skal muliggjøre en byutvikling med mange flere boliger, arbeidsplasser, miljøvennlige transportløsninger, styrking av blågrønne strukturer som Hoffselva og Frognerelva, og en ny bymessig bebyggelsesstruktur mellom det sentrale Skøyen og sjøen.

Områderegulering Skøyen omfatter ca 941 daa og utgjør en utvidelse av indre by vestover. Områdereguleringen legger til rette for 9900 nye bosatte og 3400 nye arbeidsplasser. Ferdig utbygget kan Skøyen få ca. 5000 nye boliger, i tillegg til dagens 1500 boliger innenfor planområdet. Hovedgrepet i planforslaget legger til rette for høyere bebyggelse og utnyttelse nær kollektivknutepunktet på Skøyen torg, med nedtrapping mot Bygdøy og fjorden, og småhusbebyggelsen på Nedre Skøyen. Nytt park- og grøntareal på til sammen ca. 30 daa, og ca. 57 daa til nye torg, vil bidra til å styrke den offentlige romstrukturen.

Områdereguleringen har prioritert trafikantgruppene slik: 1. fotgjengere, 2. syklende, 3. kollektivtransport, 4. vare- og nyttetransport, 5. bil. Siden det meste av utviklingen skjer i eksisterende bystruktur, vil det ta mange år før Skøyen er ferdig utviklet. Det viktigste er å etablere de offentlige byrommene og forbindelsene, slik at den overordnede sammenhengen på Skøyen er på plass. Områdereguleringen er på et overordnet nivå, og det må regnes med justeringer av blant annet formålsgrenser mot offentlige rom i de påfølgende detaljreguleringene. Reguleringsbestemmelsene tydeliggjør ønsket utforming av gater og byrom innenfor planområdet, men det må gjøres helhetsvurderinger av hvordan gateutforming helt faktisk kan bli i senere arbeid med detaljreguleringer. Dette er fordi det mange steder er for lite areal til å gi plass til alle funksjonene det er behov for i gatesnittene, og at det kan være tekniske og funksjonelle krav og utfordringer som man ikke har oversikt over nå, men som vil bli avklart i Bymiljøetatens oppfølgingsarbeid med detaljregulering av gater og byrom.

I høringer av planen er det kommet frem at det er sterke meninger om utviklingen av Skøyen. I hovedsak dreier det seg om høyder og utnyttelse, og trafikale utfordringer. Mange mener det er for høyt og tett, mens andre, blant annet utbyggerne, mener det er for lavt og lite utnyttet til å gi avkastning eller ønsket byutvikling og miljøgevinst. Fremtiden til båttopplaget innerst i Bestumkilen er det også stor uenighet om. Det foreligger et innbyggerinitiert forslag om å erstatte båttopplaget med «Bestumkilen folkepark» som svært mange stiller seg bak. Andre ønsker å beholde båttopplaget og det maritime miljøet. I planforslaget foreslås det at området avsettes til byutvikling med et bredt innhold og en romslig Sjølyst park langs fjorden.

Den store utfordringen er hvordan man kan løse trafikken på Skøyen. I løpet av planarbeidet er E18 i tunnel tatt ut av planområdet. Statens vegvesen fremmet innsigelse til E18 i tunnel. E18 må derfor løses i en egen plansak. Også Hoffsdiaagonalen som skulle avlaste Skøyen torg ble tidlig tatt ut av planforslaget etter sterk mostand fra samferdselssektoren. Andre trafikkreduserende tiltak skulle tas i bruk. Dette har senere vist seg vanskelig å få til. Trafikkapasiteten på Skøyen er i dag sprengt, og i rushtid er det stillestående kø i det sentrale Skøyen. Flere beboere og arbeidsplasser tilsier at en større andel av alle reiser må gjennomføres som gående, syklende eller ved bruk av kollektivtransport. Et viktig mål i områdereguleringen er å redusere biltrafikken på Skøyen. Planen bygger opp om en mer fotgjenger- og sykkelvennlig byutvikling, noe som gir dårligere kapasitet for bilene. Flere av samferdselsetatene og Statens vegvesen har påpekt at det må sikres bedre fremkommelighet for biltrafikken enn det områdereguleringen gir rom for. Det er for å unngå tilbakeblokkering på E18, som igjen vil ramme kollektivtrafikken (bussene). Det er spesielt fremkommeligheten for kollektivtrafikken utenfor planområdet som kan påvirkes når biltrafikken reduseres på Skøyen (busslinje 30). Hvis biltrafikken ikke reduseres, vil køproblemer også redusere fremkommelighet for vare- og nyttetraffikk. Arbeidet med å få ned biltrafikken og sikre tilgjengelighet for ønskede trafikantgrupper må følges opp bl.a. gjennom skilting og veiprisning.

Planen fremmes med innsigelse fra Statens vegvesen og Bane NOR og må oversendes Kommunal- og distriktsdepartementet for eventuell stadfestelse.

Planforslaget fremmes med to alternativ, kalt hovedalternativet (alternativ 1 på reguleringskart) og alternativ 2, med to ulike løsninger for håndtering av kantsonen mot Hoffselva ved felt BKB5B nord på Hoff. Alternativ 2 ivaretar noe mer av kantsonen ved felt BKB5 enn hovedalternativet, og foreslår noe lavere utnyttelse. Ellers er planforslagets alternativ 2 identisk med hovedalternativet.

Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslagets alternativ 2.

Byrådet tilslutter seg Plan- og bygningsetatens vurdering og anbefaler alternativ 2 med endringer i reguleringsbestemmelse 4.1 vedrørende parkering.

Saksfremstilling:

Bakgrunn og eksisterende forhold

Planarbeidet for Skøyen inngår i et større område som i Kommuneplan 2015 er avsatt med krav om områderegulering. Visjonen for Oslos utvikling er «Smart, trygg og grønn». Planen bygger på fastsatt planprogram for Fornebubanen (2014). Områdereguleringen bygger opp om visjonen ved å styrke det blågrønne preget, og vekst gjennom kompakt byutvikling og banebasert fortetting. Planen utløser krav om konsekvensutredning i henhold til plan- og bygningsloven § 4-2. Planområdet er på totalt ca. 941 daa.

Hensikten med planen er å sikre en framtidsrettet og helhetlig utvikling av Skøyen som kollektivknutepunkt og attraktivt byområde med et høyt antall boliger. Oslo kommune har ambisjoner om at Skøyen skal være et foregangsområde for klimasmart og klimanøytral byutvikling. Dette skal oppnås gjennom å styrke den blågrønne strukturen som elvene og fjorden, og etablere nye parkområder. Privatbiltrafikken skal reduseres, og privat parkering skal bort fra gater og offentlige byrom. Kollektivknutepunktet skal utvikles med stasjon for Fornebubanen, og skal ha høyere utnyttelse. Fjordbyen og Havnepromenaden skal forlenges fra Filipstad til Skøyen, og videre vestover mot Lysaker.

Beskrivelse av planforslaget

Kort om planprosessen:

- varsel om oppstart av planprosess 24.04.2015-17.06.2015
- 1. offentlig ettersyn 12.06.2017-18.09.2017
- begrenset høring 26.04.2018-06.06.2018
- til politisk behandling 1. gang 26.06.2018, revidert 23.08.2018
- bestilling på endringer fra Byrådsavdeling for byutvikling 13.06.2019
- revidert planforslag på 2. offentlig ettersyn 11.11.2019-06.01.2020
- ny revisjon og ny begrenset høring 01.02.2021-22.02.2021
- til politisk behandling 2. gang 16.04.2021

Etter oversendelse til politisk behandling:

- bestilling fra Byrådsavdeling for byutvikling av nye perspektiver av Skøyen sett fra Bestumkilen
- vurdering av privat planforslag om våtmarksområde i Bestumkilen
- en mer realistisk beskrivelse av ambisjonene om rause arealer til myke trafikanter, og til vegetasjon i gaterommene
- vurdering av fire utpekte områder med trafikale utfordringer
- mindre revisjon av planbeskrivelsen med bestemmelser, plankart og vedlegg

- Planen gjør det mulig å flytte to av T-baneoppgangene i forbindelse med ny trase for Fornebubanen lenger mot vest, og legger til rette for en gangforbindelse under jernbanen, i fra Hoffsveien mot Skøyen torg.
- Flere sentrale boliger, bredere tilbud og publikumsrettede funksjoner bygger opp om Skøyen som en levende by med folkeliv hele døgnet og året.
- Området får attraktive offentlige byrom og møteplasser, som på Skøyen torg og Hoff torg, nye parker på Hoff, Sofienlund og fjordparken på Sjølyst.
- Det etableres en Havnepromenade fra miljølokket ved Hengsåsen og vestover, og de grønne forbindelsene langs elvene utbedres.
- Det skapes forbindelser mot fjorden på tvers av E18, med Skøyenallmenningen sørover fra stasjonen, en attraktiv turveiforbindelse langs Hoffselva ut mot Sjølyst, og gode kryssinger over E18 til Bygdøy.
- Båtopplaget flyttes, og arealene innerst i Bestumkilen får en bymessig utvikling.
- Myke trafikanter prioriteres ved bedre tilrettelegging for syklister og gående, og med flere forbindelser og turveier gjennom området. Der det er mulig legges det opp til brede fortau og fotgjengerarealer. Mange steder er det for knappe arealer til å få inn ønskede funksjoner, og det må jobbes detaljert for å finne best mulig løsninger.
- Parkeringstilbudet reduseres betraktelig, fra ca. 10 000 plasser til omtrent 1400 - 4000 plasser. Dette er et godt virkemiddel for å få mindre bilkjøring på det sentrale Skøyen.
- Kollektivtilbudet styrkes gjennom Fornebubanen, og sykkelparkering tilknyttet Fornebubanen gjør det lettere å kombinere sykkel og kollektivtransport.
- Flere bygninger med kulturhistorisk verdi sikres bedre vern. Industribebyggelsen og flere boliger reguleres til bevaring, og bidrar til å gi området tidsdybde og identitet.



Perspektiv som viser mulig utvikling på for Skøyen og Sjølyst. Paviljonger i vannkanten viser ikke maksimal høyde/utnyttelse. Illustrasjon Norconsult.

Nøkkeltall områderegulering Skøyen					
			0-alternativet (estimert)	Alternativ 1 hovedalternativet	Differanse
AREAL/ BEFOLKNING/ ARBEID		Planområdets størrelse (m2)	940 650	940 650	0
		Bosatte(2030)	3 000	12 900	9 900
		Arbeidsplasser (2030)	21 600	25 000	3 400
		Befolkningstetthet (bosatte per km²)	2 900	16 300	13 400
OMRÅDEUTNYTTELSE	TOTAL	Områdeutnyttelse hele området uten sjø	85 %	150 %	77 %
		BRA totalt (m2)	669 600	1 183 766	514 166
	BOLIG	BRA bolig (m2)	159 300	480 699	321 399
		Bolig, % av totalt BRA	20 %	40 %	100 %
		Antall boliger (eksklusive hybler)	ca 1500	ca 6500	ca 5000
	NÆRING	BRA næring (m2 næring, varehandel, forretning,kultur)	510 300	702 437	192 137
		BRA handel (del av BRA næring)	30 000	ca 32 000 -38 000	ca 2000-8000
	OFFENTLIG	Totalt antall skoler i planområdet.	1	1	0
		Antall skoleplasser	840	840	0
		Antall barnehageavdelinger	8	ca 38	ca 30
		Antall barnehageplasser	126	ca 666	ca 540
	GRØNN- STRUKTUR & PARKER	TOTAL	BRA grønt(grønnstruktur og parker)	ca 67 daa	ca 97 daa
		BRA grønnstruktur		ca 57 daa	
		BRA parker		ca 41 daa	
TORG	TOTAL	BRA torg (eksklusive trafikkareal)	ca 8,4 daa	ca 66 daa	ca 57 daa
KULTUR, FRITID OG IDRETT	BÅT	båtopplagsplasser på land	1500	0	1500 må relokaliseres utenfor planområdet
		båtplasser i vann	450	330	120 plasser må relokaliseres utenfor planområdet
	KULTUR	kulturtilbud		Mulighet for bibliotek i byggefelt for skole på Hoff. Mulighet for etablering av kulturformål i sentrum	Planforslaget gjør det mulig å etablere kulturformål i Skøyen sentrum noe som bidrar til funksjonsblanding og styrker Skøyen som 24-timers by.
	IDRETT	idrettsfasiliteter	robaner 1 flerbrukshall	robaner 1 flerbrukshall	

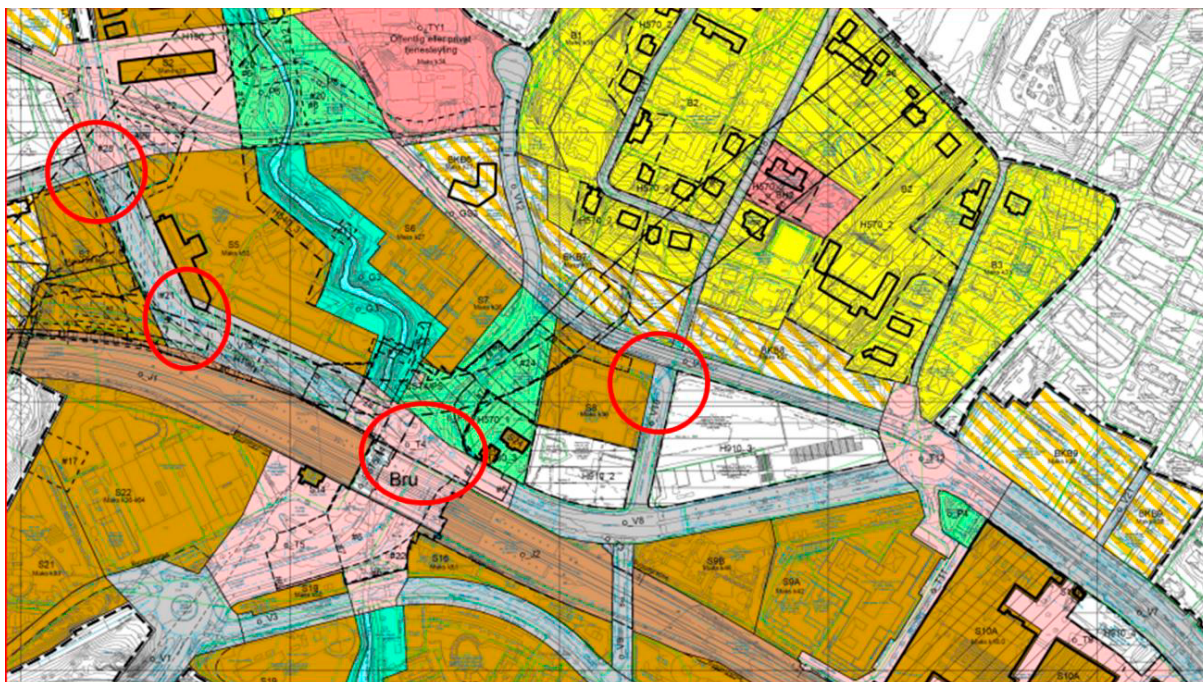
Nye turveidrag langs Hoffselva og Frognerelva, nye parkområder og en ny allmenning fra stasjonen vil gi Skøyen bedre kontakt med fjorden og rekreasjonsområdene rundt. Planen bygger på den eksisterende bystrukturen, men strammer opp de utflytende arealene, reduserer barrierene og gir Skøyen en tettere og mer bymessig karakter med flere forbindelser for myke trafikanter.

Trafikken på Skøyen er svært utfordrende. Den forårsaker både støy, luftforurensing og barrierevirkninger. Utfordringer knyttet til luftforurensing, støy, trafikkøer og flom skal følges opp i detaljreguleringene, blant annet ved utforming og plassering av bebyggelsen. Planen foreslår å etablere flere, og å utbedre eksisterende over- og underganger, for å redusere E18 som barriere. Redusert trafikkmengde på Skøyen avhenger av en generell trafikkreduksjon i Oslo. Dette er i tråd med kommuneplanens mål om å redusere Oslos klimagassutslipp med 50% innen 2030 i forhold til 1991-nivået.

Forslaget om E18 i tunnel under Skøyen er tatt ut i påvente av en politisk enighet og løsning om trafikken gjennom Skøyen. E18 i dagen har ført til endringer i bebyggelse og veiløsninger. Bebyggelsen inntil E18 blir utsatt for støy- og luftforurensing og kan ikke benyttes til bolig. Det blir derfor næringsbebyggelse mot E18 som vil fungere som en skjerm mot boligbebyggelsen bak. Endringen for E18 har også ført til behov for utvidelse av Karenslyst allé for å ivareta alle trafikanter. E18 vil fortsatt være en barriere gjennom Skøyen, og gi redusert kontakt med Bestumkilen. Det må derfor legges ekstra vekt på gode over- og underganger på tvers av E18. Hoffsdiaagonalen som skulle avlaste biltrafikken på Skøyen torg, ble tidlig tatt ut av planen, etter sterk motstand fra samferdselssektoren.

For å få til ønsket byutvikling må trafikkmengden ned. Utforming av gatenettet strammes opp, og myke trafikanter prioriteres sammen med kollektivtrafikken. Svingefelt og rundkjøringer erstattes av en bymessig utforming. Mulighetene for å redusere biltrafikken på Skøyen er stor. Spesielt vil en reduksjon av antall parkeringsplasser ha god effekt. Det legges derfor til rette for at minimum forventet økning i persontransport kan tas med kollektivtransport, sykkel og/eller til fots, og det skal bli enkelt å gå, sykle og reise kollektivt. Innføring av T-bane, trygge parkeringsplasser for sykler og opprettelse av et kompakt knutepunkt, legger til rette for at det blir enklere å reise med kollektivtransport i stedet for bil.

Det er mange trafikanter som skal ha plass i gatebildet. Ambisjonen er å få til gode byrom med plass til både fotgjengere, syklende, kollektivtransport, bil, vegetasjon og overvannshåndtering. Begrenset plass i eksisterende bystruktur, gjør dette utfordrende å oppnå mange steder. Den planlagte utviklingen vil medføre økt bruk og press på gater og byrom. Bymiljøetaten mener det ikke er realistisk å oppnå planlagte reduksjon i biltrafikken, kun gjennom områdereguleringen. Det er i arbeidet med områdereguleringen utpekt seg fire særlig kritiske områder med potensielt store trafikale utfordringer. Det er viktig at utformingen av disse områdene gjøres i nært samarbeid med Bymiljøetaten når området detaljreguleres.



Fire problemområder: 1-Krysset Hoffsveien x Harbitzalléen ved Hoff torg, 2-Svingen ved Hoffsveien 1, 3-Krysset Hoffsveien x Drammensveien, 4-Ny Nedre Skøyen vei - Askekroken

Bestumkilen/Sjølyst ligger tett på dagens sentrumsområde på Skøyen, og nær det viktige kollektivknutepunktet. Samtidig gir beliggenheten ved fjorden mulighet for å åpne Skøyen mot sjøen og gjøre fjorden tilgjengelig for allmennheten med nye atkomster og rekreasjonsarealer. Dette tilsier at området bør tilknyttes sentrumsområdet og utnyttes til andre formål enn i dag. Planen tilrettelegger derfor for at Sjølyst skal få en bymessig utvikling kombinert med park og rekreasjonstilbud, og baseres på en utfylling på ca. 20 daa for å gi rom for dette. Planen tilrettelegger området for utbygging av blant annet næring, bolig, kultur- og idrettsbygg og barnehage, i tillegg til havnepromenade, turvei langs Hoffselva og en større park ved sjøen.



Perspektiv som viser mulig fremtidig situasjon for Sjølyst. Bebyggelsen i vannkanten viser ikke maksimal utnyttelse. Illustrasjon Norconsult.

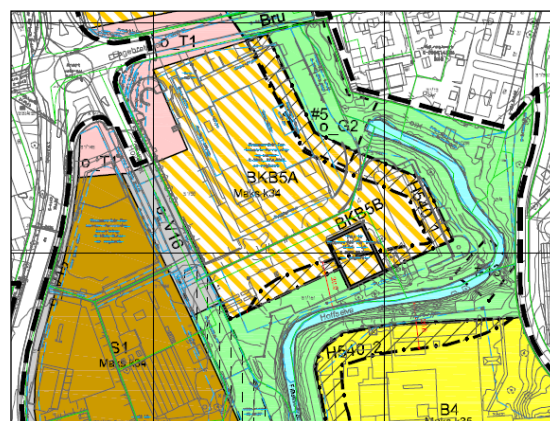
Ønsket utvikling krever at båttopplaget og deler av båtplassene flyttes. Bymiljøetaten har gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for å synliggjøre alternativer for erstatning av båt og opplagsplassene i Bestumkilen. KVUen datert 16.01.2019 anbefaler, basert på premisset om at plassene skal erstattes, at de 120 båtplassene i sjø erstattes gjennom fortetting i eksisterende småbåthavner, og at de 1500 opplagsplassene på land erstattes delvis gjennom fortetting i eksisterende båttopplag, etablering av helårs båt- og opplagsplasser i sjø (boblehavn), og etablering av båttopplag på nye arealer i Bestumkilen. KVUen er kvalitetssikret eksternt av Ernst & Young, ferdig 18.06.2019 (EKS). Dette arbeidet er viktig for at Sjølystområdet kan brukes på en ny måte, og må følges opp med videre utredning og beslutning.

Planforslaget fremmes med to alternativ, kalt hovedalternativet (alternativ 1 på reguleringskart) og alternativ 2, med to ulike løsninger for håndtering av kantsonen mot Hoffselva ved felt BKB5B nord på Hoff. Ellers er planforslagets alternativ 2 identisk med hovedalternativet.

Hovedalternativet tillater byggeområde med en avstand på ned mot 8 m fra elva, i samsvar med plassering av eksisterende bebyggelse. I alternativ 2 (Plan- og bygningsetatens alternativ) legges byggeområdet noe lenger fra elva, i forlengelse av byggelinjen for tilgrensede verneverdig bygg. Det gir en avstand for den nye bebyggelsen på ned mot 10 m fra elva. Det betyr at for å tillate nye prosjekt på feltet, må eksisterende bygninger erstattes av bygninger med et noe mindre fotavtrykk og mindre utbyggingspotensiale enn i hovedalternativet. I hovedalternativet skal minimum 20 % av arealet i hensynssonen være ubebygd og inngå i grønnstrukturen langs Hoffselva, mens i alternativ 2 skal minst 40 % av arealet i hensynssonen være ubebygd og inngå i grønnstrukturen. Hovedalternativet har en utnyttelse for BKB5B på 420 %-BRA som tilsvarer omtrent 11 300 m². I alternativ 2 har BKB5B maks utnyttelse på 320 %-BRA som tilsvarer omtrent 8500 m².



Hovedalternativ



Planalternativ 2

Det ble ved første offentlig ettersyn fremmet innsigelse fra Statens vegvesen, Bane NOR og Riksantikvaren. Etter dialogmøter og bearbeiding av forslaget, trakk Riksantikvaren innsigelsen. Bane NOR har opprettholdt innsigelsen i påvente av en avklaring om løsning for nytt jernbanespor for regiontogene. Ett nytt jernbanespor i dagen vil komme i konflikt med andre arealbehov på Skøyen, og gi økt støy langs banen. Det er svært uheldig å utsette byutviklingen av Skøyen i påvente av en beslutning som det kan ta mange år å få på plass. Innsigelsen fra Statens vegvesen er opprettholdt på to punkter. Det gjelder veglovas bestemmelser om byggegrenser langs sørsiden av E18 ved Sjølyst, og fremkommelighet for

kollektivtransporten. Innsigelsen knyttet til manglende utredninger av konsekvenser for luftkvalitet er trukket. Statens vegvesen forbeholder seg retten til å ta dette opp igjen ved detaljregulering av Sjølyst.

Ved begrenset høring i februar 2021 fremmet Riksantikvaren innsigelse til forslag om påbygg på Thune på grunn av mangelfull konsekvensutredning. Etter høringen har Plan- og bygningsetaten tatt ut dette forslaget fra planen og Riksantikvaren har trukket innsigelsen.

Planen fremmes følgelig med to innsigelser og må oversendes Kommunal- og distriktsdepartementet for eventuell stadfestelse.

Utbyggingen på Skøyen vil foregå over et langt tidsrom. Noen av feltene er modne for utvikling så fort planen er vedtatt. Andre felt vil først kunne realiseres når båtopplaget blir flyttet eller trikketraseen lagt om. For utviklingen av Sjølyst sør for E18 og områdene langs jernbanen, er fremdriften usikker på grunn av innsigelsene som foreligger.

Planen har rekkefølgebestemmelser som avklarer hvilke tiltak som må være sikret før det gis tillatelse til å gjennomføre utbygging i et felt. Det er knyttet rekkefølgebestemmelser blant annet til opparbeidelse av sentrale gater og byrom (inkl. flytting av trikken), opparbeidelsen av stasjonsoppgangene for Fornebubanen, turveier og gang-/sykkelforbindelser, parker, åpning eller synliggjøring av Frognerelva og flytting av båtopplaget. Det er viktig at de offentlige byrommene og allmenningene utvikles så tidlig som mulig. Oslo kommune vil utarbeide helhetlige planer for Hoffselva og Frognerelva, og Bymiljøetaten har igangsatt et forprosjekt for detaljregulering av sentrale gater og byrom på Skøyen, som er stanset i påvente av at områdereguleringen blir behandlet politisk.

Konsekvenser av planforslaget

Hovedalternativet og alternativ 2

Det foreligger to alternativer for felt BKB5B og H540_1. Hovedalternativet tillater byggeområde med en avstand på ned mot 8 m fra elva, i samsvar med plassering av eksisterende bebyggelse. I alternativ 2 legges byggeområdet noe lenger fra elva, i forlengelse av byggelinjen for tilgrensende verneverdig bygg. Det gir en avstand for den nye bebyggelsen på ned mot 10 m, og noe mindre bygging i kantsonen mot Hoffselva.

Bystruktur

Planforslaget bygger på eksisterende bystruktur, men strammer den opp og gir en tettere og mer bymessig karakter på Skøyen, med mindre utflytende arealer og flere offentlige byrom og parker. Det legges opp til å ramme inn gater og plasser med bebyggelse og tilrettelegge 1. etasje for publikumsrettet virksomhet langs offentlige plasser og viktige gangforbindelser. Gatene skal utformes som gater, og ikke veier, og fotgjengere får høy prioritet med flere nye gangforbindelser. Dette gir en tettere og mer bymessig bystruktur, med kortere avstander og bedre arealutnyttelse. For bebyggelsen som vender mot gaterommene, må endelig fastsettelse av byggegrensene settes i samråd med Bymiljøetaten. Justeringer av byggegrensene må derfor regnes med. Det er flere gater på Skøyen som har for liten bredde til å få plass til alle ønskede funksjoner som gode fortausbredder, opphøyde sykkelfelt, vegetasjon og overvannshåndtering. Her må det gjøres prioriteringer. Arealknappheten gjør at enhver prioritering av en trafikantergruppe foran en annen, vil kunne gi negative konsekvenser for de øvrige trafikantergruppene avhengig av areal. Prioritering av buss og trikk gjennom kryssene vil for eksempel gi lange ventetider ved rødt lys for gående og syklende. Mens prioritering av gående og syklende gjennom gatesnitt og kryss vil redusere fremkommeligheten for trikk.

Skoler, barnehager og sosial infrastruktur

Det er i dag underdekning på både barnehage- og skoleplasser i området. Planen regulerer tomt for ny skole ved Hoff som skal stå ferdig i 2029. Befolkningsveksten tilsier at det kan bli behov for ytterligere en skole i denne delen av Bydel Ullern. Det er søkt etter tomter for en skole til, blant annet ved Sjølyst. Sjølyst ble ikke anbefalt til grunnskole, blant annet på grunn av beliggenhet helt i utkanten av skolekretsen, og med E18 som barriere.

Man fant ikke andre tomter egnet for grunnskole i planområdet. Det er derfor nødvendig å utrede skolebehov og tomtealternativer i en egen prosess utenfor områdereguleringen. Planen avsetter areal for utvidelse av en eksisterende og etablering av to nye barnehager. I tillegg har den krav om etablering av barnehage i større boligprosjekter, og påfølgende detaljreguleringer vil vurdere dette avhengig av fremskrevet behov for barnehageplasser. Det betyr at god barnehagedekning skal være ivaretatt. Området har underdekning av mange idrettstilbud, og regulering av flerbrukshall ved Hoff skole, og ny idrettshall/svømmehall på Sjølyst er viktige tilskudd i området. Sykehjem og omsorgsboliger inngår i formål for offentlig tjenesteyting, og skal vurderes om kan innpasses når feltene bygges ut.

Grønnstruktur og friluftsliv

Planforslaget styrker grønnstrukturen og friluftslivet i området gjennom elveåpninger, etablering av parker, tilgjengeliggjøring av sjøkanten, og innføring av gjennomgående turstier langs elveløpene. Samlet tilrettelegger planen for ca 97 daa og 10 % andel regulert grønnstruktur (inklusive parker) en økning fra 8 % innenfor planområdet i dag. Kommuneplanen har anbefalinger om dekning av parker innen gitte gangavstander fra bolig, og planforslaget tilfredsstiller dette ved etablering av parker på Sjølyst og Hoff. Omlegging av trikken til Drammensveien og Hoffsvueien, frigir arealer til Hoff park og Sofienlundparken.

Handel, næringsvirksomhet og arbeidsplasser

Planforslaget legger opp til en økning på ca. 192 100 m² næringsareal (handel inkludert) fra 510 300 m² til 702 400 m². Det foreslås også noen nye funksjoner, og totalt sett tilrettelegges det for 3400 nye arbeidsplasser. Av dette arealet utgjør mellom 2000-8000 m² økte arealer til handel. Dette vil fungere godt sammen med en økning i kundegrnlaget som følge av flere boliger på Skøyen. Det vurderes som positivt at det legges opp til en miks av funksjoner. Økt antall m² til næring gir grunnlag for å utvikle regionale arbeidsplasser i tråd med regional plan for Oslo og Akershus. Handelsomfanget begrenses for å sikre at omfanget er tilpasset lokalt befolkningsgrunnlag og at bilbasert handel skal forebygges.

Båt plasser og båt opplag

Planforslaget medfører at båt opplaget og småbåt plasser i Bestumkilen må flyttes. Planen har krav om at opplag og båt plasser skal være sikret flyttet før utbygging på Sjølyst tillates. Utviklingen av området sør for E18 er en forutsetning for å få Skøyenbyen til å møte fjorden.

Luftforurensing og lokalklima

Luftkvaliteten på Skøyen er allerede i dag krevende, pga de store trafikkmengdene i området, særlig på E18 (90.000 kjøretøy pr døgn). Det er gjennomført analyser av luftkvalitet som viser at konsentrasjonene av PM₁₀ også i planforslaget vil overstige nedre grense for rød sone i henhold til retningslinje T-1520, men at utbredelsen av sonene vil minke noe ift. 0-alternativet. Utbredelsen av NO₂ er større enn for PM₁₀. Denne kan imidlertid bli redusert ved utvikling av kjøretøyteknologi. Analysen av luftkvalitet anbefaler at boliger orienteres bort fra veien og at næringsbebyggelsen danner en skjerm langs E18, og dette er tatt inn i planen. I videre detaljregulering må det dokumenteres at kravene til T-1520 overholdes. Parallelt bør det arbeides videre med å redusere luftforurensing fra kilden som hovedsakelig består av E18.

Støy

Støy fra veinettet er dominerende i 0-alternativet, og vil med opprettholdelse av dagens E18 fortsatt være dominerende. Planforslaget gir, med noen unntak, redusert støy ved at ny bebyggelse danner en skjerm mot støykildene. Planen har bestemmelser som setter støykrav til ny bebyggelse og uteoppholdsarealene, og dette må ivaretas i etterfølgende detaljregulering.

Grunnforhold

Det vil være behov for supplerende geotekniske undersøkelser, og planen stiller krav om at det skal inngå i detaljreguleringen. I forbindelse med Fornebubanen er det funnet kvikkleire nordvest for planområdet, men dette skal ikke ha innflytelse på arbeidet med ny T-banestasjon på Hoff/Skøyen.

Overvannshåndtering

Planområdet er sårbart for både stormflo og elveflom. Elvene går i kulvert på flere strekninger, og flere av kulvertene har ikke nok kapasitet for større nedbørsmengder og flom. Planen har krav om at alle byggefelt skal ivareta overvann åpent og lokalt (3-trinnsstrategien), slik at det ikke skal øke belastningen på overvannsledninger og kulverter. Store deler av Skøyen er allerede utbygd og har harde overflater (bygninger eller asfalt), som ikke bidrar med infiltrasjon og fordrøyning. Planforslaget medfører en reduksjon i harde flater ved at det etableres nye parker og grønnstruktur, og utbyggingen ventes derfor ikke å gi vesentlige negative konsekvenser. Overvannshåndtering må imidlertid vurderes og sikres på detaljnivå, både i utbyggingsprosjektene og for elveåpninger. Veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL) er revidert, og peker på utfordringer med overvannshåndtering over bakken.

Reisemiddelfordeling

Målet er et flere skal velge gange, sykkel eller kollektiv for reiser til og gjennom Skøyen. Planen legger opp til restriktiv bilparkeringspolitikk, funksjonelle og trygge tilbud for gange, sykling og sykkelparkering samt styrking av kollektivknutepunktet, noe som vil være viktige bidrag for å nå dette målet. Videre må gang-/sykkeltilbudet gjøres så attraktivt som mulig, gjennom f.eks. grøntrabatter mellom myke trafikanter og biltrafikk, benker/ sittemuligheter o.l. For å sikre at bilbruken i dette området reduseres er det viktig å etablere fysiske og regulerende tiltak lokalt, sammen med fortsatt veiprisning, styrket kollektivsatsing og redusert parkeringsdekning i Oslo/Akershus generelt. Dette må følges opp i behandlingen av detaljreguleringene på Skøyen.

Fremkommelighet og tilgjengelighet for gående

Planen vil gi en forbedring av attraktivitet og tilgjengelighet for de gående internt i områdene nord og sør for E18, og bidra til å øke eller opprettholde Oslos allerede høye gangandel både på turveinettet og i byområdet. Den vil også legge forholdene bedre til rette for barn og eldre, med bedre og lettere tilgjengelige forbindelser mot Bygdøy og Havnepromenaden. Mange steder er gatesnittet på Skøyen gitt. Eksisterende solid bebyggelse, bevaringsverdige bygg og teknisk infrastruktur gjør det vanskelig å nå ambisjonen om rause fortausarealer, og noen steder blir det avvik fra gatenormalen.

Fremkommelighet og tilgjengelighet for syklende

Planen vil gi et sterkere og mer sammenhengende sykkelnett på Skøyen enn 0-alternativet, med bedre koblinger til omkringliggende nett flere steder. I tillegg suppleres det med flere traséer fra Plan for sykkelveinettet i Oslo. Det vil imidlertid være steder hvor sykling gjennom

kryss vil være utfordrende. Bymiljøetatens videre arbeid med forprosjekt for detaljregulering av gater og byrom, må sikre god og trafikksikker utforming av sykkelanleggene, og god tilgjengelighet til sykkelparkeringsanlegg. Den gode gang- og sykkelveiforbindelsen øst-vest gjennom Skøyen er avhengig av at trikketraséen legges om til Drammensveien og Hoffsvæien.

Fremkommelighet og tilgjengelighet for trikken

Planforslaget gir et mer samlet og attraktivt kollektivknutepunkt enn i dagens situasjon, med kortere avstand for omstigning mellom trikk og øvrige kollektivreisemidler. Samtidig gir det antagelig noe redusert fremkommelighet for trikken. Det antas at det ikke blir stor endring i reisetid, siden antall holdeplasser reduseres. For å begrense de negative konsekvensene må kryssutforming tilpasses regularitet og fremkommelighet for trikken.

Fremkommelighet for buss

Trafikkanalysene viser at etablering av kollektivfelt og kollektivprioritering i kryss gjør at planforslaget sikrer god fremkommelighet og regularitet for buss innenfor planområdet. Fremkommeligheten for buss påvirkes av personbiltrafikken, og strenge parkeringsnormer vil på sikt medføre reduksjon av personbiltrafikken som vil ha positiv påvirkning. Planen kan påvirke fremkommeligheten til busslinjer utenfor planområdet negativt. Dette kan til dels løses med avbøtende tiltak, men avhenger også av en generell trafikkreduksjon i hele Oslo. Det vil likevel være utfordrende å gjennomføre avbøtende tiltak, spesielt for busslinje 30 til og fra Bygdøy. Området rundt Bygdøylokket bør ses på særskilt, for å vurdere om sykkeltilrettelegging i Dronning Blancas vei skal foregå på annen måte eller annet sted, for å kunne prioritere et kollektivfelt.

Fremkommelighet for personbiltrafikk

Planforslaget medfører negative konsekvenser for fremkommeligheten med personbil innenfor planområdet, og selv om det gjennomføres trafikkreduserende tiltak viser trafikkanalysene at det blir køer, særlig i rushtiden. Reduksjon av parkeringsplasser vil imidlertid ha en del effekt, og i detaljregulering av utbygging kan man bidra til å begrense privatbilkjøring med Skøyen som målpunkt. Plan- og bygningsetaten vurderer at ulempene for personbiltrafikken kan aksepteres fordi dette kan være med på å redusere trafikken ytterligere og dermed gi bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken, gående og syklende.

Videre viser Plan- og bygningsetaten til at trafikkanalysene viser et «worst-case»-scenario, der effekten av redusert parkeringsdekning ikke kom tilstrekkelig frem i de tidligste analysene.

Parkering

En restriktiv parkeringspolitikk vil føre til at det etableres et begrenset antall bilparkeringsplasser. Planforslaget innebærer flere og bedre parkeringsmuligheter for sykkel, blant annet i større sykkelparkeringsanlegg, noe som fører til at flere kan benytte sykkel og kollektiv som erstatning for bil. Reduksjon av parkeringsplasser er det tiltaket som har mest effekt på resemiddelvalg for reiser til/ fra Skøyen.



Perspektiv som viser mulig fremtidig situasjon for Skøyen torg. Illustrasjon Norconsult.

Trafikksikkerhet

Områdereguleringen er en overordnet plan, og det vil være behov for noen justeringer blant annet av gatebredder og formålsgrenser i detaljreguleringsplanene for byggefeltene. Detaljregulering av byggefeltene må ses i sammenheng med Bymiljøetatens detaljregulering av offentlige gater og byrom. Bymiljøetaten har utarbeidet «Delstudie flytting av trikke-trase», fra 06.05.2021 (vedlegg 39), som belyser noen av problemene manglende arealer gir. Det pekes på fire områder med spesielt store trafikale utfordringer. Flere gående og syklende og omlegging av trikken til mer sentral beliggenhet vil gi mer friksjon mellom trafikantgrupper, noe som i seg selv innebærer økt risiko for ulykker. Torgene i området vil ha betydelig trafikk av både bil, buss, trikk og syklende. Dette kan oppleves negativt for gående. Gjennom regulering til torg og tilhørende bestemmelser gis føringer for en utforming som bidrar til lavere hastighet for bil, buss og trikk. Detaljreguleringene skal sikre en helhetlig utforming med færrest mulig systemskifter for trafikantene, og god utforming av krysningspunkt for myke trafikanter. Sykkelløsningene skal i utgangspunktet følge Oslostandarden, men der f.eks. plassmangel kan gi behov for avvik, skal trafikksikkerhet prioriteres i detaljutformingen.

Jernbane

En mer arealeffektiv utnyttelse ved kollektivknutepunktene er i tråd med overordnede nasjonale og regionale føringer, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, samt regionale og lokale planer og føringer. For jernbanens handlingsrom og mulighet for endringer medfører planforslaget negative konsekvenser. Jernbanen mister noe riggplass for Oslostunnelen, og planforslaget begrenser løsninger før endelige beslutninger om konsepter for eventuelle sporutvidelser er tatt. Sporområdet øst for Bestum stasjon opprettholdes for vending og hensetting av tog mot Oslo S, og påvirkes ikke av planforslaget. Regulert areal for jernbane går fra 86 daa innenfor planområdet til 62 daa. Ved å forutsette at eventuell sporutvidelse må foregå i tunnel, sikrer planen en mer bymessig, arealeffektiv og forutsigbar utvikling på Skøyen. Et nytt dagspor forbi Skøyen vil oppta viktige arealer, og komme i konflikt både med vernehensyn og ferdsel i Drammensveien og Hoffsvveien.

Vern

Ved gjennomføring av planforslaget vil fredet og vernet bebyggelse og kulturmiljø sikres gjennom regulering til «hensynssone for bevaring av kulturmiljø». Enkelte objekter vil få en mer fremtredende plass i bybildet ved parker, plasser og torg.

Mange bevaringsverdige bygninger er også regulert som «bygg som skal bevares», med strenge bestemmelser for hvilke tiltak som kan være mulige på bygningene. Deler av boligbebyggelse med prioritert kulturminneinteresse vil sannsynligvis gå tapt, spesielt i Harbitzalléen. Det bevares imidlertid tre trebygninger langs Harbitzalléen, for å bidra til tidsdybde og samspill med de bevaringsverdige bygningene på den andre siden av alléen. I deler av småhusområdet Nedre Skøyen vil store deler av bebyggelsen bevares, men det åpnes også for noe fortetting. Utvidelse av Hoffsveien kan medføre at en mindre del av Hoffsveien 1E, som er listeført med prioritert kulturminneinteresse, må rives. Planforslaget gir økt sikring av kulturmiljøer både for industri og boliger, mens enkelte bygg får redusert vern. Riksantikvaren har uttalt at undersøkelsesplikten for områderegulering for Skøyen er oppfylt, og at det ikke er nødvendig å innvilge utsatt oppfyllelse av undersøkelsesplikten. Der det er overlapp mellom det forskriftsfredete området på Bygdøy og områdereguleringen, må det ved planer om tiltak søkes Riksantikvaren om dispensasjon fra vernebestemmelsene i kulturminnefredningen.

Naturmiljø

Planen legger til grunn at elver skal åpnes og at verdifulle trær skal ivaretas. Dette kan bidra positivt til artsmangfold og naturmiljø. Elvene bidrar til å rense luft og vann, samt tilføre liv til byen gjennom at de skaper leveområder for fisk, insekter, fugler og dyr. Alternativ 2 bevarer et noe større areal av kantsonen langs Hoffselva enn hovedalternativet.

Landskap

Utbyggingen kan redusere opplevelsen av de grønne veggene i landskapsrommet. Småhusområdene vil få en mer bymessig og et mindre grønt preg i overgangen mot utviklingsområdene, og Harbitzalléen vil gå fra å være et grønt småhusområde til et bymessig, tett byområde. Åpning av Hoffselva, etablering av Frognerelva-allmenningen, og etableringen av nye parker langs disse er svært positivt for bevaring og styrking av viktige landskapselementer i området. Sjølystparken knytter sammen grøntområdene langs vannet, og danner et sammenhengende grøntbelte fra Bygdøy og gjennom planområdet til Maritim i vest. Planalternativ 2 vil åpne mer opp og gi noe bedre solforhold ved kantsonen.

Klimavennlig utbygging

Byutviklingsgrep og infrastruktur som tilrettelegger for miljøvennlig transport og reduksjon av biltrafikken kan bidra til reduksjon i veksten av klimagassutslippene. Det er vanskelig å gi en konkret vurdering av hva av tiltakene i planforslaget betyr for klimasituasjonen, men erfaringer viser at slike grep bidrar til klimamålene. Å bygge tettere nært kollektivknutepunkt fremmer mer miljøvennlig transport ved at flere kan bruke kollektivt. Transportsystem og infrastruktur som foreslås, er lagt opp for å begrense klimagassutslipp. Styrking av det grønne bidrar også positivt for klimaet. Planens bestemmelser sikrer langt på vei klimavennlig byutvikling på de enkelte felt.

Befolkningsutvikling og boligbygging

Planforslaget vil fullt utbygget kunne gi inntil 5000 nye boliger og over 9900 flere bosatte enn i dag, og bidra til å dekke fremtidig boligbehov i Oslo. Planen legger til rette for en områdeutnyttelse på 150 %. Dette er noe høyere enn det som er vist i kommuneplanen. Den sentrale beliggenheten ved et av landets største kollektivknutepunkt tilsier at den forslåtte utnyttelsen skal være i tråd med en arealeffektiv utvikling. Planen har krav til etablering av boliger i mange felt, og vil gi en økning i boligandelen fra 20 % til 40 %. Denne

transformasjonen forventes at vil skje over lang tid, og til forskjellig tid i de ulike delene av planområdet.

Folkehelse

Planens tilrettelegging for sykkel og gange, styrking av turveier, bygging av idrettsanlegg og etablering av rekreasjonsarealer og offentlige byrom er positivt for folkehelsen ved at det blir lettere å ta sunne valg. Det samme gjelder for bedring av kollektivtilbudet med ny T-bane og forbedret overgangsløsning. Aktiv transport som sykling og gåing gir bedre helse gjennom økt fysisk aktivitet og mindre luftforurensning og støy, samtidig som økt andel syklist og fotgjengere kan bidra til færre alvorlige ulykker. Det vil likevel være en fare for økt friksjon blant annet mellom fotgjengere og syklist. En nærmiljøutvikling med trygge grøntområder og parker vil være positivt for miljøet, og samtidig skape sosiale møteplasser for folk i alle aldre. Dette bidrar til økt fellesskap og mindre ensomhet. Gode og trygge barnehager og skoler er avgjørende for barn og unges helse.

Å opprettholde E18 i dagen krever et oppfølgende arbeid med sikte på å redusere hastigheten på veien og dermed redusere støy- og luftforurensningsplager på Skøyen. Flere boliger i rød støysone og i områder med dårlig luftkvalitet vil være negativt for folkehelsen. Det må i detaljregulering av boliger og uteoppholdsarealer sikres oppfølging av bestemmelser om støy og optimalisering av støyskjerming og kvalitet på uteoppholdsarealene.

Nærmiljø og barn og unges oppvekstmiljø

Tiltakene i planforslaget, spesielt Sjølystparken og det sammenhengende turveinettet langs Hoffselva, gir store positive konsekvenser for nærmiljøet og for barn og unge. Det er viktig å sørge for trygge forbindelser mellom målpunkt for barn og unge. Flere barnehager gir flere arealer til barn og unge etter stengetid, i tillegg til flere barnehageplasser. Etablering av ny skole og flerbrukshall på Hoff ligger inne i både 0-alternativet og i planalternativet og gevinsten av skolen er lik i begge alternativene. Skolen skal ivareta krav til utearealer på egen tomt, men vil ha god nytte av Hoff park som nabo. Skolegårdsens samspill med parken vil også være et fint tilskudd til området etter skoletid. Dette betyr at skolen kan bygges uavhengig av områdereguleringen, så lenge føringene i planen ivaretas. Utviklingen av Hoff park er avhengig av at trikketraseen legges om, og at trikkesløyfen erstattes av buttspor utenfor planområdet.

Økonomiske konsekvenser

Områdereguleringens store utbyggingspotensiale fordrer omfattende investeringer i offentlige rom, blågrønn struktur, transporttiltak og offentlig tjenesteyting. Det er knyttet rekkefølgekrav til offentlige tiltak for flere byggefelt i planen. For etablering/oppgradering av parker, plasser, bekkeåpninger, gater og gang- og sykkelveier er finansiering tenkt sikret gjennom utbyggingsavtaler som gir grunneierbidrag til offentlig grønn- og teknisk infrastruktur. Basert på foreløpige vurderinger er det sannsynlig at det vil være et betydelig behov for finansiering av de offentlige tiltakene i planen gjennom bykassemidler. Salg av kommunal eiendom på Sjølyst vil kunne være med å finansiere nye barnehager, parker og plasser. Flytting av båttopplag og båtplasser er kostnadsberegnet i KVVU for erstatning av båt- og opplagsplasser 16.01.2019. Flytting av trikken til Drammensveien og Hoffveien vil utgjøre en betydelig kostnad.

Konsekvenser av anleggsvirksomhet og rekkefølgeavhengighet

Store anleggsarbeider knyttet til infrastruktur vil medføre betydelige ulemper i anleggsperioden, deriblant anleggstrafikk på omkjøringsveier lokalt. Støy og støv fra byggeplasser må også regnes med. Flytting av trikketraseen er utløsende for en rekke andre

tiltak, og svært viktig å prioritere. Konsekvenser ved Fornebubanens utbygging må håndteres i deres planarbeid. Båtopplaget må flyttes for å utvikle området sør for E18.

Risiko og sårbarhet

Innenfor området er følgende tema vurdert som svært sårbare:

- Ustabil grunn – svært sårbart
- Flom i vassdrag – moderat til svært sårbart
- Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning – svært sårbart
- Ekstremnedbør – svært sårbart
- Forurensning i grunn – moderat til svært sårbart
- VA-anlegg og ledningsnett – moderat til svært sårbart

Planområdet fremstår generelt som moderat til svært sårbart. Det betyr ikke at området ikke kan utvikles videre, men at det må gjennomføres mer detaljerte ROS-analyser og iverksettes risiko- og sårbarhetsreducerende tiltak i forbindelse med de kommende detaljreguleringsplanene.

Det er i forbindelse med reguleringsplan for Fornebubanen strekningen Lysaker-Majorstuen utarbeidet flere relevante ROS-dokumenter.

Første offentlig ettersyn 2017 og begrenset høring 2018

Planarbeidet har pågått i mange år, og har hatt flere høringer og offentlig ettersyn. Første offentlig ettersyn var i 2017, med begrenset høring av endringer våren 2018. Ved offentlig ettersyn kom det innsigelser fra Statens Vegvesen, Bane NOR og Riksantikvaren. Etter dialogmøter trakk Riksantikvaren sin innsigelse. Oppsummering av bemerkninger i høringene og Plan- og bygningsetatens kommentarer kommer frem av kapittel 4 i planbeskrivelsen (vedlegg 1).

Hovedgrepet fra det første ettersynet ble beholdt, men det ble gjort en del endringer både for byggehøyder, utnyttelse og trafikkløsninger. Blant annet ble småhusområdet i Tingstuåsen tatt ut av planen, og maksimal byggehøyde ble redusert fra 16 til 12 etasjer.

Planen ble sendt til politisk behandling første gang i juni 2018. Deretter ba byrådsavdelingen Plan- og bygningsetaten gjøre endringer i planen sommeren 2019.

For mer informasjon, se planbeskrivelsen kap. 4.2.

Andre offentlig ettersyn 2019/2020

Byrådsavdelingens bestilling av endringer medførte behov for nytt offentlig ettersyn av planen, som ble gjennomført i perioden november 2019 til januar 2020. Her var forslaget om å legge E18 i tunnel fjernet, og dagens E18 lagt til grunn som langsiktig hovedveiløsning. Arealet for dagens E18 ble tatt ut av planen. Det ble også gjort en del endringer i byggehøyde og utnyttelse, blant annet med økt byggehøyde for sentrale felt med ny maksimalhøyde på 16 etasjer. Videre ble Amalienborg regulert til bevaring, og det gjort en rekke mindre endringer. Ved høringen mottok Plan- og bygningsetaten nærmere 200 høringsinnspill, med innsigelser fra Bane NOR og Statens vegvesen.

Uttalelser og vurderinger etter denne høringen førte til behov for nye endringer, og for en ny begrenset høring.

For mer informasjon, se planbeskrivelsen kap. 4.3, vedlegg 1.

Begrenset høring i februar 2021

Ved denne høringen var følgende endringer de mest sentrale:

- Etter innsigelse fra Statens vegvesen ble formålet på veisystemet fra E18 frem til rundkjøringen ved Skøyen torg endret fra torg til vei, og det ble lagt inn nye byggegrenser på nordsiden av E18.
- Mulig ny trasé for Fornebubanen ble innarbeidet i planen. Områdereguleringen ivaretar nå både gjeldende reguleringsplan for banen og den nye traseen som er under planlegging.
- Det ble åpnet for påbygg på eksisterende bebyggelse på Thune.
- Omtalen av høyder ble endret for å tydeliggjøre hvilke krav som er juridisk bindende og hva som er veiledning til forståelsen av planen. Det er fortsatt maks. kotehøyder i reguleringskartet som blir juridisk bindende.
- Det ble lagt inn nye krav til dokumentasjon av vindsimulering, grunnforhold og avfallshåndtering.
- Bestemmelsene ble endret slik at rekkefølgekrav om opparbeidelse av tiltaket nå inntreer ved rammesøknad. Plan- og bygningsetaten har tatt inn nye rekkefølgekrav for flytting av avfallsløsning og likeretterstasjon i parken P6 ved Hoff, og for opparbeidelse av torget T9 ved Thune.
- Det ble gjort en del mindre endringer i bestemmelser, plankart og illustrasjoner, som følger av høringsuttalelser eller for å gjøre innholdet klarere.

Det kom inn ca. 540 høringsinnspill, og flertallet gjelder ny skole på Hoff og forslag om folkepark i Bestumkilen. Byggehøyder og utnyttelse er også et tema som går igjen i mange uttalelser. Riksantikvaren fremmer innsigelse til forslaget om påbygg i det historiske industrimiljøet på Thune. Referat og oppsummering av alle uttalelser til denne høringen følger som vedlegg til planbeskrivelsen. Plan- og bygningsetatens kommentarer til sentrale tema i høringsuttalelsene kommer frem i planbeskrivelsens kapittel 4.4.

Endringer etter ny begrenset høring

Med grunnlag i uttalelsene fra Byantikvaren og Riksantikvaren anbefaler Plan- og bygningsetaten at Thune reguleres til bevaring, og at forslag om påbygg og nytt tilbygg tas ut. Området reguleres nå i hovedsak i samsvar med tidligere høringsutkast. For å sikre helhet i området er det tatt inn krav om en samlet detaljregulering for bebyggelse (S10) og torg (T9) før det gjøres vesentlige tiltak. PBE mener fortsatt at Thune kan ha et potensial for videre utvikling med påbygg/nybygg som katalysator for økt byliv og aktivitet, men ser at dette bør vurderes med utgangspunkt i en detaljert konsekvensutredning basert på den nye kunnskapen om området.

Innsigelsen fra Statens vegvesen er kun delvis imøtekommet, og de opprettholder derfor sin innsigelse på øvrige punkt. Også innsigelsen fra Bane NOR opprettholdes. Konflikttemaene er de samme som ved tidligere høring, og Plan- og bygningsetaten anbefaler at områdereguleringen vedtas og innsigelsene oversendes til Kommunal- og distriktsdepartementet for eventuell stadfestelse.

Svært mange av de andre uttalelsene gjelder bekymring for at områderegulering forsinker fremdriften for ny skole ved Hoff. Det er også mange som er uenige i planens forslag om utbygging ved Sjølyst, der en del ønsker en stor folkepark mens andre ønsker mulighet for fortsatt båtopplag. På disse feltene anbefaler Plan- og bygningsetaten ikke vesentlige endringer i planen. Plan- og bygningsetatens kommentarer til disse saksfeltene, og til andre

tema som er sentrale i høringsuttalelsene, kommer frem i kapittel 4.4. Referat og oppsummering av alle uttalelser til denne høringen følger som vedlegg til planbeskrivelsen.

Det er gjort en rekke mindre endringer i bestemmelsene, for å imøtekomme innspill til høringen. De viktigste av disse er:

- Hensynssone for flomfare er endret, slik at det nå er NVEs aktsomhetskart for 200-årsflom som er grunnlag for hensynssonen. Den er en del større enn tidligere område, og gir et mer realistisk bilde av hvilke områder som kan bli rammet av flom. Konsekvensen blir at flere byggeprosjekt får krav om vurdering og sikring mot flomfare ved detaljregulering og utbygging.
- Bestemmelser om adkomster for Fornebubanen i S3 og T2 er endret for å tilpasses bedre til deres prosjekt.
- Det legges til rette for at ny T-banestasjon for Fornebubanen kan plasseres på Hoff, og det tillates heishus, trykkavlastning og røykavkast på T2 (Hoff torg).
- Rekkefølgekrav om opparbeiding av flomløsning for Hoffselva er tatt ut, siden det ikke forutsettes gjennomført slike tiltak langs elva.
- Gangforbindelse langs jernbanen sør i BKB1 er utvidet til å omfatte også sykkeltrafikk.
- Utnyttelse for S20 er økt, til omtrent samme nivå som ved tidligere høring.
- Utnyttelsen for S9B er økt fra 350 til 440 %-BRA, som følge av at feltet ikke lenger har krav om boligandel, og at de derfor kan ha større bygningsdybde.
- Bestemmelsenes krav om at gatekryss ikke skal utformes som rundkjøringer får et unntak for felt V1, rampesystemet fra E18.
- Tidligere bestemmelse om at detaljregulering skal ses i sammenheng med forprosjektet for sentrale gater og plan for elveløpene er tatt ut. Det er fortsatt viktig å koordinere utbygging med tilgrensende byrom og grønnstruktur, men dette kan ivaretas også uten denne bestemmelsen.

Endringer etter 2. gangs høring og oversendelse til politisk behandling for 2. gang

- Detaljregulering for deler av felt BKB8 (Prinsessealléen 8) er vedtatt, og bestemmelse 5.6 for BKB8 og bestemmelse 9.9 for H910_1-6 hvor gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde (ny H910_6) er derfor endret.
- Tydeliggjøring av at ambisjonene om rause arealer til myke trafikanter og mye grønt i de offentlige byrommene er vanskelig å oppnå.
- Tydeliggjøring i planbeskrivelsen, at formåls- og byggegrense mot offentlige byrom må fastsettes i påfølgende detaljreguleringer for feltene, og derfor kan justeres.
- Det er laget nye perspektiver av Skøyen og Sjølyst sett fra Bestumkilen. Dette er for å synliggjøre at det er den grønne parken som skal være dominerende, at den naturlige kantsonen langs Hoffselva bevares, og at sjøkanten får en mykere og mer publikumsvennlig utforming med lettere paviljongkonstruksjoner i sjøen. I tillegg er det skilt bedre mellom eksisterende og planlagt bebyggelse. Perspektivene viser ikke maks utbyggingspotensiale for paviljongene i vannkanten (felt SHS1-2), men en mulig løsning.
- Det er gjort en vurdering av privat forslag om våtmarksområde i Bestumkilen. PBE anbefaler ikke forslaget, og det har ikke medført endringer i planforslaget.

For mer informasjon, se planbeskrivelsen kap. 4. Endringer og uttalelser

Plan- og bygningsetatens anbefaling

Innsigelser til planen

Bane NOR og Statens vegvesen opprettholder innsigelsene til planen. Bane NOR mener at områdereguleringen og utviklingen av Skøyen, med unntak av S15 og S16, må vente til valget av trasé for nytt jernbanespor forbi Skøyen er klart. Det foreligger ett dagalternativ og ett tunnelalternativ. Det er usikkert når det vil foreligge en avklaring på valg av alternativ. Bane NOR har tidligere akseptert 20 meters byggeavstand mot felt S22 "Elkjøptomta", BKB12 og BKB13 sør for jernbanen, men har nå innsigelse til bebyggelse nærmere enn 30 meter fra nærmeste spormidtd for disse feltene.

Plan- og bygningsetaten mener et dagalternativ for nytt jernbanespor er lite forenlig med en kompakt og arealeffektiv byutvikling, og ikke i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Det er heller ikke funksjonelt å utsette byutviklingen i dette området i flere år. Ett nytt jernbanespor må krages ut over Drammensveien som allerede i dag er svært smalt, og mot den fredete bebyggelsen på Sofienlund. Et ekstra jernbanespor i dagen vil også medføre økt støy langs banen.

Innsigelsen fra Statens vegvesen er opprettholdt på to punkt. Det gjelder veglovens bestemmelser om byggegrenser langs E18, og fremkommelighet for kollektivtransporten. Innsigelsen knyttet til manglende utredninger av konsekvenser for luftkvalitet er trukket tidligere i planprosessen, men vegvesenet forbeholder seg retten til å ta dette opp igjen ved detaljregulering av Sjølyst. E18 er tatt ut av planområdet, og Plan- og bygningsetaten har lagt inn nye byggegrenser nord for E18 i tråd med krav fra Statens vegvesen. Veianlegget med ramper og rundkjøringer, tilknyttet E18 (statlig vei) er endret fra torg til veiformål. Statens vegvesen og Plan- og bygningsetaten har ikke kommet til enighet om byggegrensene sør for E18.

Plan- og bygningsetaten mener at det ikke er forsvarlig å utvide veiformålet inn i et svært attraktivt område mot Bestumkilen. Ved å trekke byggegrensen lengre sør enn i planforslaget, vil store deler av utviklingspotensialet på Sjølyst forsvinne.

Statens vegvesen påpeker at områderegulering Skøyen forutsetter redusert trafikk for å oppnå tilfredsstillende fremkommelighet for kollektivtrafikken, noe de mener er vanskelig å oppnå med foreslått plan. Trafikkproblemer i planområdet gir stor fare for dårlig trafikkavvikling på E18 og kollektivtrafikken utenfor planområdet. Statens vegvesen krever derfor trafikale løsninger som sikrer kollektivtransporten god fremkommelighet, spesielt med tanke på busslinje 30.

Plan- og bygningsetaten mener det er grunnlag for å redusere trafikken på Skøyen ved å innføre ulike tiltak. Utfordringen ligger i å begrense trafikken utenfor planområdet. Et tiltak for å bedre fremkommeligheten for busslinje 30 kan være å innføre kollektivfelt i nedre del av Dronning Blancas vei mot Bygdøylokket. Her vil det imidlertid være en interessekonflikt med ønske om sykkelvei og bevaringsområdet på Bygdøy.

Plan- og bygningsetaten anbefaler at innsigelsene fra Bane Nor og Statens vegvesen ikke tas til følge.

Trafikken på Skøyen

Trafikken på Skøyen er en utfordring, og samferdselsetatene har pekt på store utfordringer ved at planen forutsetter redusert biltrafikk, samtidig som utviklingen av Skøyen medfører

flere brukere av området. Bymiljøetaten har igangsatt et forprosjekt for detaljregulering av gater og byrom på Skøyen. Dette arbeidet er stanset i påvente av at områderegulering Skøyen vedtas.

Bymiljøetaten ved Multiconsult, har utarbeidet «Delstudie flytting av trikketrase, av 06.05.2021 (vedlegg 39), som belyser noen av problemene manglende arealer gir. Det er pekt på fire områder som er spesielt utfordrende trafikalt. Det gjelder Krysset Harbitzalléen ved Hoff torg, svingen i Hoffsvæien ved Eurekabygget, krysset Drammensveien x Hoffsvæien og Nedre Skøyen vei/Askekroken. Bymiljøetaten sin vurdering er at trafikkavviklingen vil forverres ved å gjennomføre områdereguleringen.

Det er foreslått at trikken ikke flyttes til Drammensveien og Hoffsvæien, og det hevdes at det vil gi bedre fremkommelighet i trafikken. Dette er ikke utredet nærmere, og Plan- og bygningsetaten ser at det oppstår nye problemer ved en slik løsning, blant annet med fremkommelighet for sykkel og vending av buss.

Det er mulig å velge 0-alternativet, som betyr at det ikke gjøres noe. Da vil utviklingen fortsette med gjeldende planer og føringer, og dagens trafikkutvikling vil ligge til grunn, med trafikkvekst, og uten trafikkreduserende tiltak som foreslås i områdereguleringen. Plan- og bygningsetaten mener det er viktig å se utfordringene Bymiljøetaten peker på i en større helhet og sammenheng.

Hovedårsaken til arealknappheten er at det bygges i eksisterende bystruktur med allerede trange gatesnitt, eksisterende infrastruktur både over og under bakken, og bevaringsverdig bebyggelse. Det er også ønske om en høy andel boliger, noe som vil reduseres hvis arealene avsatt til gatene øker. Den planlagte utviklingen vil medføre økt bruk og press på gater og byrom. Skøyen er del av et større trafikksystem og er viktig for trafikkavviklingen i Osloregionen. Områdereguleringen løser ikke de trafikale utfordringene. Plan- og bygningsetaten har valgt å se på løsninger som gir ønsket byutvikling på Skøyen, med mer fotgjengervernlige gater. Da må trafikkmengden på Skøyen reduseres. Det er derfor viktig å komme til en politisk enighet om hvordan E18 og trafikken i hele Osloregionen skal løses i fremtidig byutvikling. Bymiljøetaten legger «Gatenormalen» til grunn for sine innspill. Denne ble revidert og mer restriktiv, etter at Skøyenplanen hadde vært på offentlig ettersyn 1. gang. Gatenormalen legger opp til best mulige løsninger for alle trafikantgrupper, og for vegetasjon og overvannshåndtering. Dette gir til sammen gatebredder som det er umulig å oppnå de fleste steder i en allerede bygget bystruktur. Plan- og bygningsetaten mener derfor det er nødvendig å akseptere avvik fra normalen på Skøyen nord for E18.

Plan- og bygningsetaten anbefaler at den tekniske infrastrukturen, som jernbanen, motorveien og trikken, tilpasses byen og ikke omvendt. Plan- og bygningsetaten mener også at bilkapasiteten må være på de myke trafikanters premisser, og følge opp politiske målsettinger om redusert biltrafikk. Det anbefales at de fire problemområdene løses ved nærmere detaljering og utredninger, og at det må tolereres avvik fra gatenormalen. Trafikksikkerheten skal ivaretas.

Bestumkilen/Sjølyst

Tilgang til fjorden er et viktig premiss for planarbeidet på Skøyen. Det er bred enighet om at sjøkanten skal være tilgjengelig for folk flest, men det er ulike syn på om/hvordan båttopplagstomta på Sjølyst skal utvikles. Mange mener båttoplaget og dagens bruk av Sjølyst må opprettholdes for å ta vare på det gode maritime miljøet og båtlivet. Det påpekes at

båtplasser i Oslo er et knapphetsgode. Andre ønsker ny bruk og utvikling av området velkommen, og håper båtopplaget kan flyttes så raskt som mulig. Det påpekes at arealer langs sjøen er et knapphetsgode. Flere mener det er en forutsetning at erstatningsplassene for båtopplaget og småbåtplassene må være ferdig opparbeidet, før det kan skje en utvikling av Sjølyst. Svært mange mener området bør benyttes til sosial infrastruktur og friluftsområde i tråd med det innbyggerinitierte forslaget om Folkepark i Bestumkilen (se eget avsnitt under), og er negative til ytterligere utfylling i sjøen.

Båtopplaget (1500 båter) og 120 småbåtplasser innerst i Bestumkilen må som følge av planen flyttes. Bymiljøetaten har gjennomført en KVV (konseptvalgutredning) for å finne erstatningsplasser, og det er gjennomført en KS1 (kvalitetssikring av konseptvalg). Det er kritisk for fremdrift og utvikling av Sjølystområdet at arbeidet med erstatningsplasser fortsetter. Båtopplagstomta på Sjølyst er i hovedsak kommunalt eid. Dette gir kommunen en god anledning til å bruke tomtene til mer klimavennlige løsninger. Det bør også vurderes å etablere et offentlig svømmeanlegg på området.

Plan- og bygningsetaten viser til at dagens båtopplag på Sjølyst i stor grad er en utfylling. For å få til en hensiktsmessig byutvikling, må området være av en viss størrelse. Plan- og bygningsetaten mener at Sjølyst tåler mer utfylling, og at gevinsten er større enn ulempene. Utfyllingen utgjør ca 20 daa i tillegg til båtopplaget på ca 50 daa. Dagens utfylling vil derfor utvides noe, og det gir arealer blant annet til forlengelse av Havnepromenaden og Sjølyst park, som vil være et attraktivt tilbud for beboere og besøkende på Skøyen.

Plan- og bygningsetaten anbefaler foreslåtte planforslag, som frigjør verdifullt kollektivnært areal til byutvikling, og gjør fjorden tilgjengelig for allmennheten med nye atkomster og rekreasjonsarealer. Dette vil være et vesentlig og attraktivt tilskudd på Skøyen.

Folkeparken i Bestumkilen

Folkeparken er et innbyggerinitiativ som har bidratt til stort engasjement hos beboere og velforeninger. De foreslår at båtopplagstomta utvikles til en stor park på over 50 daa og noe bebyggelse som aktivitetshus og idrettshall/svømmehall. Folkeparken og OR Skøyen vil begge ha stor samfunnsnytte og gi området tiltrengte funksjoner som park, idrett og kultur. I begge forslag blir kystlinjen tilgjengelig for allmennheten, samtidig som noe av det maritime miljøet beholdes. Folkeparken vil sannsynligvis være til størst glede i sommerhalvåret, mens OR Skøyen vil ha byliv hele døgnet og året. I folkeparken foreslås det ingen boliger, mens det i OR Skøyen foreslås ca 500 boliger som vil være med på å gi sosial trygghet også i stille perioder. Foreslåtte utfylling muliggjør en bymessig utvikling av arealet sør for E18 med et bredt og publikumsrettet tilbud som inkluderer kultur og mulig svømmehall i tillegg til boliger, og en ny barnehage.

Plan- og bygningsetaten anbefaler å utvikle Sjølyst som foreslått i OR Skøyen, da dette gir størst gevinst for flest mulig. Folkeparken vil medføre lavere verdiskapning, og krever store offentlige investeringer både til gjennomføring, drift og vedlikehold. Også i gjennomføringen av OR Skøyens forslag til utvikling av Sjølyst vil det være behov for offentlige investeringer (selv om det betales av utbygging), drift og vedlikehold. Tomteverdien og infrastrukturbidrag vil likevel totalt gi en god nettoverdi for kommunen (kommunal tomt). De samfunnsøkonomiske verdiene er ikke vurdert.

Plan- og bygningsetaten kan derfor ikke anbefale forslaget.

Våtmarksområde i Bestumkilen

Samtidig som planforslaget ble sendt over til politisk behandling for 2. gang i april 2022, ba bystyret om at privat forslag om at reetablering av våtmarksområdet i Bestumkilen skulle innarbeides i områdereguleringen. Plan- og bygningsetaten har vurdert det som utfordrende å skulle reetablere et våtmarksområde ved Hoffselvas utløp i Bestumkilen. Sjølyst er et viktig utviklingsområde i områdereguleringen som tilrettelegger for ny park, tilgjengeliggjøring av sjølinjen og fjorden for hele befolkningen. Det tilrettelegges for rekreasjon, lek, idrettsanlegg, barnehage og boliger.

Områdereguleringen stiller krav om felles detaljregulering for hele Sjølystområdet, og til dokumentasjon av:

- endelig utforming av sjølinjen
- tiltak for økt marint naturmangfold og bedre økologi i Bestumkilen
- ivaretagelse av biologisk mangfold knyttet til Hoffselvas kantsoner og utløp
- turveiforbindelse langs Hoffselva
- mulighet for etablering av badeanlegg i sjøen og tiltak for å bedre badevannskvalitet
- fundamentering av broer over Hoffselva
- grunnforhold, stabilitet og fundamentering av tiltak

Etter Plan- og bygningsetatens vurdering vil foreslåtte reetablering av våtmarksområde både kreve at dagens fyllinger fjernes, og være arealkrevende. Å reetablere et våtmarksområde av reell betydning ved Hoffselvens utløp, vil ikke være forenlig med den planlagte utviklingen av Sjølyst.

Plan- og bygningsetaten kan derfor ikke anbefale forslaget. Se vedlegg 40.

Byggehighyder - Høyhusstrategien

Mange er bekymret for byggehighyden det åpnes for i områdereguleringen, særlig at det tillates bygninger over 12 etasjer. I bestillingen fra Byrådsavdeling for byutvikling sommeren 2019 ble Plan- og bygningsetaten bedt om å øke byggehighyden over 12 etasjer på to felt (S3 og S22) til hhv 14 og 16 etasjer. Dette er felt som ligger tett opp mot Skøyen stasjon. Plan- og bygningsetaten mener at planens ramme for byggehighyde gir en god balanse mellom behov for utbygging og hensyn til gode bykvaliteter. Bestemmelsene gir mange føringer for utforming av bebyggelse og hensyn til omgivelsene, og dette må ivaretas ved detaljregulering. En del uttalelser tar også opp at høyhusstrategien kan overprøve områdereguleringens byggehighyder uten medvirkning. En revisjon av høyhusstrategien er igangsatt, og informasjon og medvirkning gjennomføres i dette planarbeidet. Eventuelle endringer i byggehighyde på Skøyen må tas gjennom ordinære reguleringsprosesser i etterkant av dette, og høring og medvirkning ivaretas gjennom det. På bakgrunn av det store engasjementet må det regnes med store protester hvis det tillates å øke byggehighyden etter vedtatt områderegulering.

Plan- og bygningsetaten anbefaler at maksimale høyder i områdereguleringen beholdes.

Omlegging av trikken

Mange, blant annet Sporveien, Ruter, SVV og BYM, mener at flytting av trikken ikke er godt nok utredet gitt den nye løsningen for Fornebu-banen, og at flytting av traseen ikke er en god løsning. Det uttrykkes bekymring for trafikkavviklingen, og trikkens fremkommelighet. Plan- og bygningsetaten mener det blir vanskelig å oppnå viktige grep i områdeplanen hvis trikken ikke flyttes.

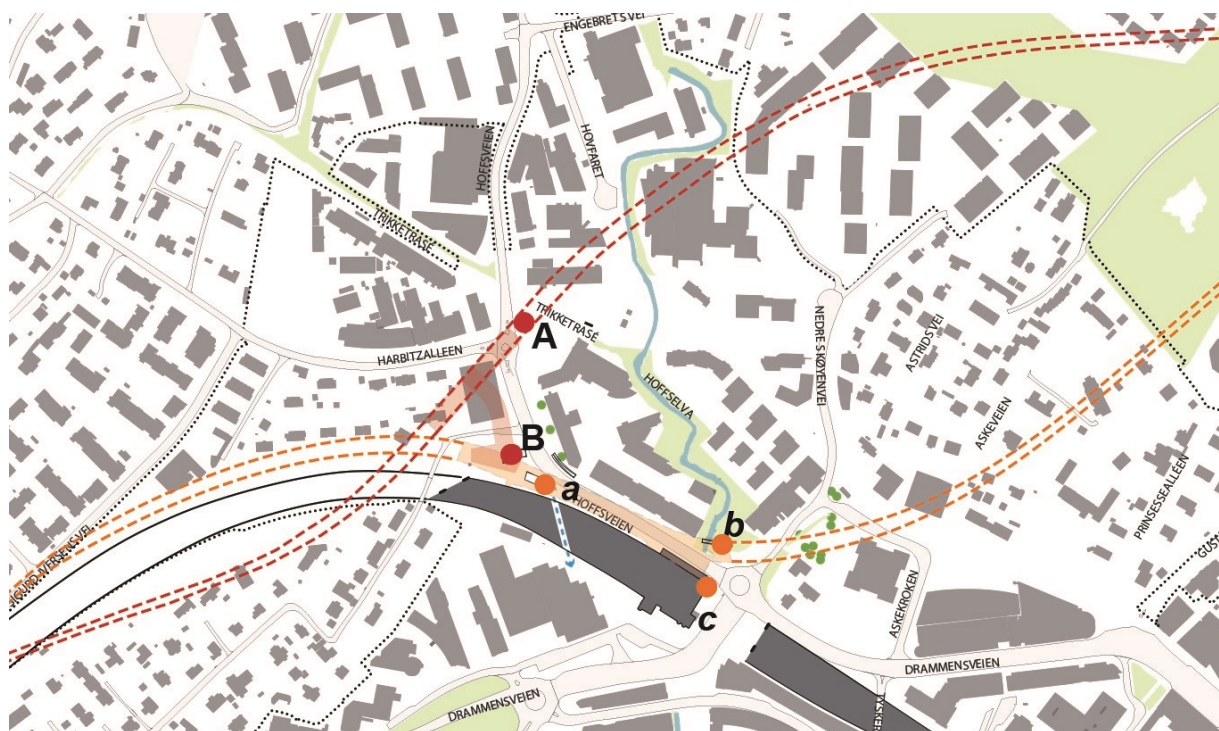
Omlegging av trikke traséen til Drammensveien og Hoffsvæien, er et viktig premiss for planarbeidet på Skøyen. Planforslaget endrer trikkens funksjon fra forstadsbane til bybane integrert i bygatesystemet. Trikken flyttes fra egen trasé til en separat midtstilt trasé i Drammensveien og Hoffsvæien mellom Thune og Hoff. Holdeplassen på Thune får samme plassering som i dag, mens Skøyen og Hoff holdeplasser flyttes til én ny holdeplass i Hoffsvæien ved Skøyen stasjon. Flyttingen av Skøyen holdeplass til Hoffsvæien gir et mer samlet knutepunkt med kortere avstander for omstiging mellom trikk og jernbane, T-bane og buss. Selv med justeringer av T-banens plassering nærmere Hoff, vil omleggingen av trikken gi en like god eller bedre kobling til kollektivsystemet. Trikken må gjennom tre lyskryss på strekningen Thune-Hoff. Trikken gis prioritet i kryssene, men vil ikke kunne opprettholde samme fart på strekningen som i dag. Sammenliknet med en inngjerdet forstadsbane vil det være mer utfordrende å opprettholde samme hastighet i blandet trafikk. Ved å redusere antall holdeplasser vil dette kunne bedre regularitet og forutsigbarhet ved en slik løsning. Trikken må i noen grad tilpasse seg omgivelsene med lavere hastighet som resultat, men reduksjon fra to til ett stopp gjør at det spares tid som i noen grad oppveier dette. Flytting av trikken innebærer en samlokalisering av bil- og trikke trafikk i Hoffsvæien, som vil gi mindre støy for flere boliger, spesielt boligene i Skøyenhagen. Det må skaffes erstatningsareal til likeretterstasjonen (omformerstasjon for strøm), som i dag ligger ved trikkesløyfen på Hoff.

Flytting av trikken medfører at arealer frigis til annen bruk. Ved Sofienlund kan Nedre Skøyen vei flyttes slik at Sofienlundparken og Hoff park blir større, får andre bruksmuligheter og tilknytning til Hoffselva. Ved Hoff blir fremtidig Hoff park utvidet til en nærpark for beboerne i strøket, og barrieren for grønnstrukturen langs elva reduseres. Parken er svært viktig som supplement til utearealene ved Hoff skole, og parkens størrelse og at det er trygge trafikkforhold er avgjørende for å få et attraktivt byrom. Dersom størrelsen på Hoff park og Sofienlundparken reduseres, vil områdeplanen ikke lenger oppfylle kravene til tilgjengelige torg og møteplasser for beboerne. Sykkeltilbudet på Skøyen mangler gode forbindelser i øst-vest-retning, og når dagens trikke trasé frigjøres gir det grunnlag for et trygt og funksjonelt sykkeltilbud mellom Hoff og Thune, og som del av gjennomgående sykkelrute. Det gir også grunnlag for flere gangforbindelser på tvers av traseen, der veibommer og gjerder i dag utgjør en barriere.

Plan- og bygningsetaten anbefaler derfor at trikke traséen omlegges som foreslått i områdereguleringen.

Fornebubanen

Fornebubanens stasjon på Skøyen vil bli en viktig drivkraft i utviklingen av Skøyen som et av landets viktigste kollektivknutepunkt. Gjeldende reguleringsplan, vedtatt 31.01.2018, viser at banen skal ligge under Hoffsvæien, noe som forutsetter åpen byggegrop i Hoffsvæien. Den vil få stasjonsopp ganger ved Skøyen torg/Sofienlund og i Hoffsvæien. Fornebubanen har igangsatt arbeid med en ny reguleringsplan der banen legges i berg under Hoff. Oppgangen ved Skøyen torg flyttes da til Hoff torg, mens oppgangen i Hoffsvæien beholdes med omtrent samme plassering.



Figuren viser en sammenstilling av sportraseer, stasjoner og innganger for regulert løsning og ny løsning på Skøyen. Ny løsning er vist i rødt, regulert løsning er vist i oransje.

Det er ikke tatt formelle beslutninger om valg av løsning for Fornebubanen, og områderegulering Skøyen tar, i dialog med Fornebubanen, høyde for begge løsningene. Med ny trasé under Hoff vil den mest sentrale stasjonsoppgangen flyttes, og dette vil gi et mindre kompakt knutepunkt enn tidligere forutsatt. Det betyr at oppgangen i Hoffsveien (i felt S3) blir viktigere, og at behovet for gode forbindelser mellom Skøyen stasjon og T-baneoppgangen øker. Bestemmelser om adkomst/heishus og tekniske installasjoner på Hoff torg er avklart med Fornebubanen. Plassering av T-banestasjon på Hoff torg, gir et mer komplisert trafikksystem med mange krysninger mellom fotgjengere, syklister, trikk, buss og bil. Hoff torg vil også få mer bebyggelse med heishus, trykkavlastningsrist og røykavkast. I Fornebubanens nye forslag til stasjonsoppganger ser Plan- og bygningsetaten at det tekniske installasjoner «krymper» Hoff torg. Plan- og bygningsetaten anbefaler at en ny stasjonsoppgang med tekniske installasjoner, innordner seg og utformes slik at den samspiller med utformingen av Hoff torg. Plan- og bygningsetaten har tatt inn endringer som sikrer at Fornebubanen ikke omfattes av rekkefølgekravene for feltene S3 og S5.

Skolen

Områderegulering Skøyen omfatter felt TY1, som er regulert til offentlig tjenesteyting. Bestemmelsene fastsetter at det skal etableres barne- og ungdomsskole og flerbrukshall i området, og det tillates også bydelsadministrasjon, bibliotek, omsorgsboliger og annen offentlig tjenesteyting og kino i feltet. Planen setter rammer for utnyttelse og byggehøyde, og for forholdet til tilgrensende park. Maksimale byggehøyder er satt for å ta hensyn til boligbebyggelsen, og at feltet ligger utenfor det mest sentrale Skøyen. Bestemmelser med krav til utearealer for skole og barnehage ble tatt ut etter bestilling fra byrådsavdelingen, slik at oppfølging av kvalitet i elevenes aktivitetsareal skjer i detaljregulering. Hoff park er et viktig nærområde for skolen, men den er en offentlig park som skal være tilrettelagt og tilgjengelig for alle hele døgnet, og den kan ikke regnes med i skolens uteareal.

Det er satt rekkefølgekrav om at Hoff park (P6) og Nedre Skøyen vei (V12) skal være opparbeidet eller sikret opparbeidet før det kan gis rammetillatelse til bygg i felt TY1.

Utforming av bebyggelse, programmering og uteområder i TY1 skal fastsettes gjennom detaljreguleringsplan, og arbeidet med slik plan er igangsatt i regi av Oslobygg og Utdanningsetaten. Arbeidet med detaljregulering gjøres i dialog med områdereguleringen, slik at hovedtrekk i innholdet er koordinert. Når forslag til detaljregulering er ferdigstilt skal det til offentlig høring, uttalelser til høringen skal vurderes og eventuelle endringer skal innarbeides. Så kan den legges fram for politisk sluttbehandling.

Med normal fremdrift i den politiske sluttbehandlingen av områdereguleringen er det ikke grunn til å tro at den skal forsinke detaljreguleringen av Hoff skole. For å sikre sammenhengen mellom Hoff park og skolen legger Plan- og bygningsetaten til grunn at områdeplanen vedtas først. Koordineringen av innholdet i planene gjør imidlertid at detaljreguleringen kan behandles først, dersom det skulle bli behov for det. Det bemerkes imidlertid at skolens utearealer er planlagt under forutsetning av at Hoff park etableres slik denne foreslås i områdereguleringen.

Plan- og bygningsetaten anser med grunnlag i dette at områdereguleringen ikke begrenser fremdriften for planlegging og gjennomføring av ny skole på Hoff.

Thune

Det historiske industrimiljøet ved Thune har gjennom hele planarbeidet vært en viktig kvalitet og ressurs for utviklingen av Skøyen. Området som var Thunes mekaniske verksted er det største og best bevarte industrimiljøet på Skøyen, og dette gir et godt utgangspunkt for å styrke det som nærings- og rekreasjonsområde. Planens mål er å gjøre området mer tilgjengelig og attraktivt, og legge til rette for økt byliv. Thune er regulert til sentrumsformål, med offentlige utearealer og bevaring av bygningene.

Innspill og vurderinger etter høring av planen i 2019/2020 synliggjorde muligheten for at planens mål best kan nås ved en kombinasjon av bevaring og utvikling. For å gi insitamant til nødvendig endring av funksjoner og utearealer og grunnlag for mer aktivitet, anbefalte Plan- og bygningsetaten derfor muligheten for påbygg på to av de historiske industrihallene øst på Thune.

Ved den begrensede høringen fremmet Riksantikvaren, med støtte fra Byantikvaren, innsigelse til forslaget om påbygg. De viser til at Thune er det eneste, større og helhetlige anlegget fra den mekaniske industrihistorien i Oslo. Thunes støperibygning (1916) og maskinverksted (1917) er trolig blant de tidligste eksemplene på norsk betongbygging. Riksantikvaren mener de to bygningene har nasjonal interesse både som arkitektur, ingeniør- og bygningsteknologi og industrihistorie, og peker på potensialet disse gamle industribygningene har som miljøskapende elementer i et område som transformeres og fortettes.

Med grunnlag i uttalelsene fra Riksantikvaren og Byantikvaren ser Plan- og bygningsetaten at påbygg på maskinverkstedet og støperihallen kan være vanskelig å forene med ivaretagelse av kulturverdiene. Forslaget om påbygg er derfor tatt ut planen, og planen tilbakeføres til tidligere forslag med bevaring av alle bygg unntatt et nyere garasjebygg. PBE mener fortsatt at Thune kan ha et potensial for videre utvikling med påbygg/nybygg som katalysator for økt byliv og aktivitet, men ser at dette bør vurderes med utgangspunkt i en detaljert konsekvensutredning basert på den nye kunnskapen om området.

Plan- og bygningsetaten anbefaler at en eventuell videre utvikling av Thune skjer i nær dialog med antikvariske myndigheter.

To planalternativ

Planen legges fram med to alternativ, kalt hovedalternativet og alternativ 2. De har to ulike løsninger for håndtering av kantsonen mot Hoffselva ved felt BKB5B nord på Hoff. Hovedalternativet tillater byggeområde med en avstand på ned mot 8 m fra elva, i samsvar med plassering av eksisterende bebyggelse. Det tillater også noe mer bebyggelse i kantsonen mellom byggeområde og grønnstruktur, 420 % BRA med 890 m² i fotavtrykk. I alternativ 2 legges byggeområdet med en avstand på til elva på minimum 10 meter, og med noe mindre utnyttelse, 320 % BRA med 680 m² i fotavtrykk. Felt BKB5B har en utnyttelse på 270 % BRA i dag. NVE, VAV, Bymiljøetaten og Hoffselvas venner m.fl. er sterkt kritiske til at det tillates bygging i kantsonen (nærmere enn 20 meter), og foretrekker i tilfellet alternativ 2 som er minst inngripende. Begrunnelsen for å tillate bebyggelse i kantsonen, er å oppmuntre til en utvikling langs elva hvor ny bebyggelse utformes og plasseres mer hensiktsmessig på tomten enn eksisterende bebyggelse. Bevaring av kantvegetasjon er fastsatt i vannressurslovens § 11. I byrådsplattformen fremgår det at byrådet ikke vil tillate nye bygg i de byggefrie beltene på 20 meter langs hovedvassdrag, og Kommuneplanens arealdel (KPA) § 13.3 sier at det ikke bør bygges eller gjøres større terrenginngrep i en sone på minimum 20 meter fra vannkanten. KPA er under revisjon, og vil foreslå strengere føringer for kantsonen på 20 meter fra elvekanten. Ingen av forslagene har 20 meters byggegrense fra elvekanten.

Plan- og bygningssetaten anbefaler alternativ 2 fordi det bevarer mer av kantsonen.

Medvirkning

Det har gjennom hele planprosessen kommet flere innspill om manglende medvirkning i planarbeidet. Mange mener at innspillene de sendte i 2. offentlig ettersyn ikke er behandlet av PBE.

Det skyldes nok en misforståelse, og at oppsummeringen av innspillene med Plan- og bygningsetatens kommentarer først blir synlige i plansaken når den nå sendes til politisk behandling for andre gang. Alle grunneiere og naboer innenfor planområdet har fått varsel om oppstart av planarbeid, begrensede høringer og offentlig ettersyn av områderegulering for Skøyen. I tillegg har aktuelle organisasjoner, foreninger, bydeler og offentlige etater fått planen til uttalelse. Skøyen er et komplekst byutviklingsområde med mange ulike interesser og hensyn som skal ivaretas. Det er ikke mulig å etterkomme alle parter ønsker, og planen prioriterer hensyn ut fra en vurdering av den totale nytten tiltak gir samfunnet.

Det er kommet klager om at PBE har brutt lovens krav til medvirkning, og kommunerevisjonen har hatt kommentarer til foreliggende praksis som de mener ikke er god nok. I plan og bygningslovens § 5-1 heter det «Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikres gode muligheter for medvirkning på annen måte». Det er den siste gruppen Plan- og bygningssetaten ikke har kontaktet direkte. PBE har tidligere sendt høringsuttalelsen til bydelene sentralt, men har i ettertid tatt kontakt med lederne av rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne i bydel Ullern og bydel Frogner. De hadde ingen kommentarer til planarbeidet.

Plan- og bygningssetaten mener områderegulering Skøyen er grundig hørt i flere omganger. Plan- og bygningssetaten vil likevel bemerke at det er et annet krav til informasjon og medvirkning nå enn bare for få år siden. Derfor jobbes det med å forbedre dagens praksis og finne nye gode medvirkningsmodeller.

Oppsummert anbefaling fra Plan- og bygningssetaten

Plan- og bygningsetaten mener at planforslaget på en god måte oppfyller planens mål om å styrke Skøyen kollektivknutepunkt og attraktivt byområde, i samsvar med kommuneplanen og statlige planretningslinjer. Plan- og bygningsetaten anbefaler planforslagets alternativ 2, slik det kommer frem av planbeskrivelsen med plankart og bestemmelser (vedlegg 1 i byrådssaken).

Skøyen har i dag utflytende arealer, og mangler gode torg, møteplasser og parker. Planen legger derfor opp til flere attraktive torg og møteplasser, blant annet tre større parkanlegg for forskjellig type bruk. Et viktig mål med områdereguleringen er å få ned bilbruken. Det har et rent miljømessig perspektiv, men er også knyttet til utforming og bruken av byen. Det samme gjelder omlegging av trikken fra forstadsbane til bybane. I tillegg til å få en finmasket og mer fotgjengervennlig gatestruktur, bidrar dette til å stramme opp bystrukturen, og å unngå utflytende veiarealer og barrierer.

Det er innsigelser til planen, og den kan ikke egengodkjennes før disse er avklart. Bane NOR har innsigelse til bebyggelse på begge sider av jernbanesporet, noe som hindrer utvikling av det mest sentrale området på Skøyen. Innsigelsen fra Statens vegvesen mot byggegrensene sør for E18 vil omfatte store arealer mot fjorden, og hindre ønsket utvikling av båtopplagsstomten. Innsigelsespunktet fra Statens vegvesen, som omfatter fremkommelighet for kollektivtrafikken, er ikke knyttet til konkrete felt. Plan- og bygningsetaten ser det derfor ikke som aktuelt å vedta deler av planen og unnta felt belagt med innsigelse. Planen fremmes med to innsigelser og må oversendes Kommunal- og distriktsdepartementet for eventuell stadfestelse.



Byrådet bemerker:

Saken ble første gang oversendt til politisk behandling den 29.06.2018. Byrådsavdeling for byutvikling avholdt i denne forbindelse møter med Folkeaksjonen for human Skøyen områderegulering, jf. vedlegg 45, Skøyen miljøforum, jf. vedlegg 46-47, Monolith Properties og Bane NOR Eiendom om Harbitzparken (BKB), jf. vedlegg 48, KLP Eiendom om Drammensveien 144, jf. vedlegg 49, Scandinavian Development om Drammensveien 151, jf. vedlegg 50, Grape Architects, Skanska Commercial Development Norway og Selvaag Eiendom om Tingstuveien 31, jf. vedlegg 51, Eiendomsspar og Victoria Eiendom om Drammensveien 159 og Hoffsvæien 9, Urbania Eiendom om Hovfaret 11-13, jf. vedlegg 52-53, TH Holm Eiendom om Hoffsvæien 15 og 21/23, Hovfaret 8 og Engebrets vei 3-7, jf. vedlegg 54, Stor-Oslo Eiendom, Monolith Properties m.fl. om felt S3 og BKB1, jf. vedlegg 55, og Aksjonen for human Skøyen områdeutvikling, Grunneiergruppen Skøyen og Oslo Metropolitan Area om resultater fra Kafédialog Skøyen, jf. vedlegg 56.

Det ble mottatt innspill fra Audun Engh i e-post av 06.07.2018, jf. vedlegg 57, brev av 26.07.2018 fra Folkeaksjonen for human Skøyen områderegulering, jf. vedlegg 58, kommentert av Plan- og bygningsetaten i brev av 28.08.2018, jf. vedlegg 59, e-post av 25.07.2018 fra Tine Jordbræk, jf. vedlegg 60, e-poster av 31.08.2018, 10.09.2018 og 18.09.2018 fra Jens Petter Rotnes, jf. vedlegg 61-63, e-post av 23.09.2018 fra Arild Vollan, jf. vedlegg 64, e-post av 05.12.2018 og 16.01.2019 m/vedlegg fra Stephen Knudtzon, jf. vedlegg 65-67, besvart i Plan- og bygningsetatens brev av 04.01.2019, jf. vedlegg 68, brev innkommet 11.01.2019 fra Skøyen miljøforum, jf. vedlegg 69, brev av 26.02.2019 fra Victoria Eiendom AS, jf. vedlegg 70, brev av 26.02.2019 fra Hoffsvæien Eiendom AS, jf. vedlegg 71, besvart i brev av 15.03.2019 fra Plan- og bygningsetaten, jf. vedlegg 72, brev av 27.02.2019 fra Grunneierforumet, jf. vedlegg 73, e-post av 18.06.2019 fra Skøyen miljøforum, jf. vedlegg 74.

Videre har byråden deltatt som observatør på folkemøte i regi av Oslo Metropolitan Area og Folkeaksjonen for human Skøyen områderegulering, i forbindelse med Kafédialog Skøyen. Sluttrapporten fra Kafédialog Skøyen ble mottatt 13.02.2019, jf. vedlegg 75.

I forbindelse med første oversending av planforslaget ble det avholdt mekling hos fylkesmannen (nå statsforvalteren) den 14.09.2018 da det også til tidligere forslag var innsigelse fra Statens vegvesen og Bane NOR. I brev av 13.06.2019 til Plan- og bygningsetaten fra byrådsavdelingen ble det bedt om at det ble gjennomført flere endringer i planen og nytt planforslag ble oversendt byrådsavdelingen 19.04.2021, revidert den 22.11.2022 og 30.01.2023. Som omtalt i saksfremstillingen foran har fortsatt Statens vegvesen og Bane NOR innsigelse til planen. Det er i hovedsak samme problemstillinger som det er innsigelse til og det anses derfor ikke hensiktsmessig å foreta ny mekling. Planen fremmes følgelig med to innsigelser og må oversendes Kommunal- og distriktsdepartementet for eventuell stadfestelse.

I forbindelse med revidert planforslag er det avholdt følgende møter med Byrådsavdeling for byutvikling: møte 16.01.2020, 21.05.2021 og 23.06.2022 med Oslo House vedrørende Thune, jf. vedlegg 76-81, møte 11.06.2021 med KLP Eiendom vedrørende Drammensveien 144 (felt S9B), jf. vedlegg 82-83, møte 28.06.2021 med Skanska og Selvaag Eiendom om manglende koordinering mellom ulike planer, jf. vedlegg 84-85, møte 28.06.2021 med Skøyen grunneierforum om mål om velfungerende nabolag på Skøyen innen 2030 og utarbeidet bygulvskart, jf. vedlegg 86-89, møte 20.01.2022 med Skøyen Områdeforum om bygulvskart,

jf. vedlegg 90, og møte 07.02.2022 med Skøyen Miljøforum, jf. vedlegg 91-92, møte 20.09.2022 med Fram Eiendom som er den største grunneieren på Skøyen med rundt 20 eiendommer som mener det ikke gis nødvendig utbyggingspotensial i forslaget, jf. vedlegg 93, kommentert i brev av 21.10.2022 fra Plan- og bygningsetaten, jf. vedlegg 94, og møte 19.09.2022 med Sparebank1 Forsikring og Advansia Eiendomsutvikling som ønsker at felt S13 og S17 tas ut av områdereguleringen for og behandles i egen detaljregulering hvor det vil foreslås et høyhus og en kulturarena, jf. vedlegg 95, kommentert i brev av 21.10.2022 fra Plan- og bygningsetaten, jf. vedlegg 94, møte 30.11.2022 med Bane NOR Eiendom som ønsker hotell m.m. på sin eiendom ved Skøyen stasjonsområde og at byggegrense mot Skøyen torg bør justeres i forhold til dette, jf. vedlegg 96, møte 20.01.2023 med Norboat as som er bekymret for båtlivets fremtid i Oslofjorden og vil at båttopplaget opprettholdes, jf. vedlegg 97 og 98, og møte 13.02.2023 med Kongelig Norsk Båtforbund hvor de varslet at det vil komme søksmål vedrørende Sjølyst/Bestumkilen, ble gjennomgått en presentasjon og vist til forslag om alternativ for Sjølyst/Bestumkilen, jf. vedlegg 169-170 .

Det er mottatt brev av 05.01.2020 fra Ullern Båtforening, jf. vedlegg 99, brev av 29.01.2020 fra Arild Vollan, jf. vedlegg 100, kommentert i notat fra Plan- og bygningsetaten, jf. vedlegg 101, brev av 09.03.2020 fra Kongelig Norsk Båtforbund, jf. vedlegg 102, e-post av 13.05.2020 og 01.03.2020 fra Arctic Green v/Arild Vollan, jf. vedlegg 103-106, e-post av 27.01.2020 og 06.02.2020 fra Anne-Marie Egeland, jf. vedlegg 107-108, brev av 23.06.2020 fra Bydel Ullern vedrørende tursti langs Hoffselva, jf. vedlegg 109, e-post av 18.08.2020 fra Urbania Eiendom om Hovfaret 11 og 13, jf. vedlegg 110, brev av 21.12.2020 fra Bydel Frogner om vurdering av konsekvenser for trafikken i Bydel Frogner av områdereguleringen, jf. vedlegg 111, sms av 10.02.2021 fra leder av Oslo kommunes småbåtutvalg, jf. vedlegg 112, e-post av 27.04.2021, innspill av 12.05.2021, brev av 03.08.2021, e-post av 24.08.2021, brev av 18.02.2022, brev av 28.04.2022 og e-post av 05.05.2022 u/vedlegg, brev av 27.09.2022 m/vedlegg), e-post av 21.10.2022 og brev av 02.01.2023 fra Oslo House vedrørende Thune, jf. vedlegg 114-142, (brev av 27.09.22 kommentert i brev av 21.10.2022 fra Plan- og bygningsetaten, jf. vedlegg 94), e-post av 02.05.2021 fra Einar Berg om naturmiljø og vurdering av eksisterende verdifulle trær, jf. vedlegg 143, e-post av 16.09.2021 fra Sollerud Båtforening, jf. vedlegg 144, brev av 01.10.2021 m/vedlegg og e-post av 08.11.2021 fra Storebrand om omlegging av trikken, jf. vedlegg 145-147, e-post av 13.12.2021 fra Hoffsgrenda Borettslag v/Fredrik Høgestøl om slagskygge på Skøyen terrasse 2 og 3 fra Nedre Skøyen vei 24-26, jf. vedlegg 148-150, kommentert av Plan- og bygningsetaten i brev av 14.01.2022 og e-post av 14.10.2022, jf. vedlegg 151-152, e-post av 27.10.2022 fra KLP Eiendom vedrørende Drammensveien 144 (felt S9B), jf. vedlegg 153 og 83, e-post m/vedlegg av 10.11.2022 fra Skøyen Områdeforum med forslag til endringer på 39 eiendommer innenfor planen, jf. vedlegg 154-156, e-post av 09.11.2022 fra Bane NOR Eiendom om muligheten for et hotell og en base med utadvendte funksjoner på deler av området avsatt til torg ved Skøyen stasjon, jf. vedlegg 157, brev av 14.11.2022 m/ vedlegg fra Fram Eiendom med innspill på ønskede endringer på 12 av Fram Eiendoms eiendommer i planområdet, jf. vedlegg 158-161, e-post av 22.11.2022 fra Norboat AS om bekymring for båtlivets fremtid i Oslofjorden, jf. vedlegg 162, brev av 23.01.2023 fra Storebrand med begjæring om innsyn, jf. vedlegg 163, e-poster av 01.02.2023 og 02.02.2023 m/vedlegg fra Arild Vollan som anbefaler møte med Kongelig Norsk Båtforbund om deres alternative planforslag for båttopplag, jf. vedlegg 164-167, e-post av 08.02.2023 fra Skøyen Vest Sjøpelsug sameie om avfallshåndtering, jf. vedlegg 168, brev av 01.03.2023 fra Dalan advokatfirma på vegne av Kongelig Norsk Båtforbund med varsel om søksmål om Sjølyst/Bestumkilen, jf. vedlegg 171, e-post m/vedlegg av 12.03.2023 fra Folkeaksjonen for bevaring av båtlivet i Oslofjorden v/ Ramstad vedrørende varsel om søksmål om Sjølyst/Bestumkilen, jf. vedlegg 172, 171 og 173, og e-post av 11.03.2023 fra Arild Vollan

vedlagt brev av 10.03.2023 fra advokat Stephen Knudtson til PBE vedrørende adkomst til Tingstuveien, jf. vedlegg 174 og 175.

Transportsystem og offentlige rom

Byrådet bemerker at områderegulering for Skøyen har tatt tid og en av de største utfordringene er, og har vært, systemvalget for transport og de begrensninger/arealknapphet man får når man skal byutvikle i et eksisterende byområde med allerede trange gatesnitt, eksisterende infrastruktur både over og under bakken, og bevaringsverdig bebyggelse. Siden det meste av utviklingen skjer i eksisterende bystruktur, vil det ta mange år før Skøyen er ferdig utviklet. Det viktigste er derfor å etablere de offentlige byrommene og forbindelsene, slik at den overordnede sammenhengen på Skøyen kommer på plass. Det vil ikke være mulig å oppfylle alle de ønskede målene for Skøyen, det vil f.eks. måtte aksepteres minimumsløsninger noen steder og at Oslo kommunes veinormal ikke kan oppfylles. Utfordringen er at det mange steder er for lite areal til å gi plass til alle funksjonene det er behov for i gatesnittene. Det er i særlig grad vegetasjon og overvannshåndtering som blir nedprioritert når det er for lite plass. Men også fortausbredder og kryssløsninger kan bli vanskelig å løse mange steder, da eksisterende struktur legger klare føringer og det allerede er lite plass enkelte steder. Byrådet mener allikevel at man kan få til gode løsninger ved å utnytte best mulig den plass som er tilgjengelig.

Det er etter revisjon av Plan- og bygningsetatens saksfremstilling gjort tydeligere i planbeskrivelsen at ambisjonene om rause arealer til myke trafikanter og vegetasjon i de offentlige byrommene er vanskelig å oppnå endel steder. Det er også beskrevet at områdereguleringen er en overordnet plan, og det vil være behov for enkelte justeringer blant annet av gatebredder og formålsgrenser i påfølgende detaljreguleringsplaner, når f.eks. kryss og gater prosjekteres. Byrådet påpeker at dersom det viser seg at det ikke er mulig å få til ønsket utforming av gater og byrom innenfor planområdet i tråd med planbestemmelsene i områdereguleringen, må det i senere arbeid med detaljreguleringer gjøres helhetsvurderinger av hvordan gateutforming helt faktisk kan bli.

Tre eiendommer (Askeveien 1, Askeveien 1B og Askeveien 2A m.fl.) langs ny Nedre Skøyen vei er i forkant av byrådets behandling varslet om at noe av areal avsatt til byggeområde må påregnes avsatt til veiareal for bl.a. å sikre svingradius i nye Nedre Skøyen vei for buss og mulig vendehammer i enden av Askeveien i fremtidig detaljregulering, da man allerede nå ser at dette sannsynligvis vil være nødvendig. Eventuelle uttalelser i forbindelse med dette vil ettersendes til bystyret.

Flytting av trikken har ligget til grunn i planarbeidet siden 2015, og er et styrende og avgjørende grep i områdereguleringen for byutviklingen på Skøyen. I planfaglig vurdering «Flytting av trikken» utarbeidet av Plan- og bygningsetaten og mottatt i byrådsavdelingen 27.10.2021, jf. vedlegg 27 (delvis frigitt fra u.off.) gjennomgås hovedpunktene og konsekvensene av å ikke gjennomføre en trikkeflytting. Plan- og bygningsetaten mener konsekvensene ved å la trikken fortsette i dagens trase blir så negative og omfattende at dette innebærer en total omarbeidelse/ny områderegulering.

Byrådet tilslutter seg de løsninger som er foreslått av Plan- og bygningsetaten for transportsystemet og de offentlige rom i forslag til områderegulering, og mener man kan få til gode løsninger ved å utnytte best mulig den plass som er tilgjengelig.

Byrådet har videre oppdatert del av reguleringsbestemmelse 4.1 da ny parkeringsnorm ble vedtatt av bystyret den 14.12.2022, og dermed etter at revidert saksfremstilling for områdereguleringen ble mottatt. Ny bestemmelse er innarbeidet i byrådssaken og foreslås å lyde:

«Parkering

«Parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting i Oslo kommune», vedtatt 14.12.2022, skal legges til grunn for parkeringsdekningen i området.

Sykkelhotell/-parkering skal opparbeides i parkeringskjeller, i andre innendørs arealer eller utomhus i tilknytning til innganger. Sykkelhotell/-parkering skal også opparbeides i tilknytning til oppgangene til T-banestasjonen og ved bussholdeplasser.»

Thune

Byrådet viser til at det historiske industrimiljøet ved Thune gjennom hele planarbeidet har vært en viktig kvalitet og ressurs for utviklingen av Skøyen. Planens mål er å gjøre området mer tilgjengelig og attraktivt, og legge til rette for økt byliv. For å gi insitament til nødvendig endring av funksjoner og utearealer og grunnlag for mer aktivitet, anbefalte Plan- og bygningsetaten opprinnelig derfor muligheten for påbygg på to av de historiske industrihallene øst på Thune. På grunn av tidligere innsigelse fra Riksantikvaren med støtte fra Byantikvaren, ble dette tatt ut i foreliggende forslag og området fremmes nå med bevaringsregulering. PBE mener fortsatt at Thune kan ha et potensial for videre utvikling med påbygg/nybygg som katalysator for økt byliv og aktivitet, men ser at dette bør vurderes med utgangspunkt i en detaljert konsekvensutredning basert på den nye kunnskapen om området.

Thune v/Oslo House har gjennomført en omfattende kartlegging også i samarbeid med Riksantikvaren og Byantikvaren, jf. diverse vedlegg, og ønsker at utbyggingsmulighet med påbygg skal legges inn som en endring i områdereguleringen og har foreslått hvordan dette regulerings teknisk kan løses. Thune v/Oslo House ønsker uansett at det justerte forslaget sendes til uttalelse/på begrenset høring til Riksantikvaren i forkant av bystyrets behandling, jf. brev av 02.01.2023.

Uten å forskuttere en beslutning, er byrådet i utgangspunktet åpne for å se på en løsning for «vern med utvikling» på Thune, men mener dette må ses på i en påfølgende detaljreguleringsprosess for å avklare detaljene om hvordan dette eventuelt kan avveies på en god måte i et konkret prosjekt i forhold til antikvariske hensyn.

Enkelt eiendommer for øvrig

Byrådsavdeling for byutvikling har i møter med grunneiere og interessenter i området mottatt materiale og innspill om utnyttelse og andre konkrete forslag til en rekke endringer som viser at disse til dels har et annet syn på utformingen og utnyttelsen av området enn det Plan- og bygningsetaten anbefaler. Det vises bl.a. til innspill fra Fram Eiendom, Sparebank1 Forsikring, KLP Eiendom, Bane NOR Eiendom og Skøyen Områdeforum. Byrådet viser til at områdereguleringen omfatter svært mange tomter og at alle tomter, med få unntak, har plankrav knyttet til seg. Dersom det skulle vises seg ved utarbeidelse av mer konkrete planer og etterfølgende detaljreguleringsplaner at det er bedre og mer hensiktsmessige måter å utforme bebyggelse og områder på, må dette vurderes på ordinær måte i påfølgende planprosess. Plan- og bygningsetaten har gitt tilbakemelding til flere av innspillene om at planene og materialet vil bli grundig behandlet på neste plannivå i forbindelse med en detaljregulering, og det anbefales at det tas kontakt med Plan- og bygningsetaten for en formell planforhåndskonferanse når Skøyenplanen er vedtatt.

Sjølyst/Bestumkilen

Når det gjelder det innbyggerinitierte forslaget om Folkepark i Bestumkilen og bystyrets vedtak av 24.03.2021, sak 53/21, om å behandle forslag om å reetablere våtmarksområde ved Hoffelvas utløp i forbindelse med behandlingen av områderegulering for Skøyen, er disse vurdert av Plan- og bygningsetaten, og byrådet slutter seg til etatens vurdering.

Byrådet viser til at i forslag til områderegulering for Skøyen er Sjølyst/Bestumkilen et sentralt område for å få til ønsket byutvikling. Sjølyst/Bestumkilen ligger tett på dagens sentrumsområde på Skøyen, og nær det viktige kollektivknutepunktet. Samtidig gir beliggenheten ved fjorden mulighet for å åpne Skøyen mot sjøen og gjøre fjorden tilgjengelig for allmennheten med nye atkomster og rekreasjonsarealer. Dette tilsier at området bør tilknyttes sentrumsområdet og utnyttes til andre formål enn i dag. Planen tilrettelegger derfor for at Sjølyst skal få en bymessig utvikling kombinert med park og rekreasjonstilbud, og baseres på en utfylling på ca. 20 daa for å gi rom for dette. Planen tilrettelegger Sjølyst for utbygging av blant annet næring, ca. 500 boliger, kultur- og idrettsbygg og barnehage, i tillegg til havnepromenade, turvei langs Hoffselva og en større park ved sjøen. Dette krever at 1500 båtopplagsplasser og 120 (av totalt 450) båtplasser i sjø flyttes/fjernes.

Byrådet viser i denne forbindelse til bystyrevedtak av 06.09.2017 sak 237 som lyder:

1. *«Bystyret setter som forutsetning at båtopplaget på Sjølyst/Karenslyst kun kan flyttes hvis det sikres annen lokalisering og at tomten som frigjøres i strandsonen skal være allment tilgjengelig. Bystyret forutsetter at flytting ikke medfører at andre friområder bygges ned eller privatiseres. Dersom dette ut fra en helhetsvurdering blir nødvendig skal det stilles krav om erstatningsareal.*
2. *Bystyret ber byrådet bidra til at en fremtidig løsning for båtopplag løses på en mindre arealkrevende måte enn dagens.»*

Plan- og bygningsetaten har i forslaget til områderegulering fulgt opp ovennevnte med en rekkefølgebestemmelse som lyder: *«11.10 Utvikling av Sjølyst ... Før det gis rammetillatelse for feltene S18A-C, S11, P1, P2, G6, G8 og T7-8, må båtopplaget og småbåtplasser være sikret flyttet ...».*

Byrådet bemerker at det har vært stort engasjement fra båtforeninger og båtfolket for at båtopplaget må forbli som i dag/erstattes. Byrådet mener imidlertid at dette viktige arealet må sikres til byutvikling og grøntområder med tilgjengelighet til sjø som må åpnes for allmennheten slik at dette kommer hele befolkningen til gode. For å følge opp bystyrets vedtak tilslutter byrådet seg at områdereguleringen fremmes med en rekkefølgebestemmelse om at båtopplagsplasser og båtplassene sikres flyttet. KVUen har kartlagt og synliggjør ulike alternativer for hvordan erstatning av båt- og opplagsplassene i Bestumkilen kan realiseres og kostnadene ved dette, jf. vedlegg 41-43 (delvis u.off.). Byrådet vil jobbe videre med det alternativet som er rimeligst og i minst mulig grad går ut over natur og friluftsliv, med utgangspunkt i 0+-alternativet i KVUen. 0+-alternativet innebærer at 1500 helårs båt- og opplagsplasser etableres i sjø ved at eksisterende båtplasser i Bestumkilen og Frognerkilen omgjøres til boblehavnplasser. I KVUen for erstatning av båt- og opplagsplasser i Bestumkilen legges det til grunn at Småbåtutvalget tidligere har kartlagt mulighetene for fortetting av båtplasser i sjø i eksisterende småbåthavner. Det er identifisert gode muligheter for å finne erstatningsplasser for de 120 plassene som forsvinner. Det anbefales derfor at Småbåtutvalget og foreningene selv er med på å bestemme hvor disse 120 plassene etableres.

Hoff skole

Byrådet viser til at områdeplanen regulerer tomt for ny skole ved Hoff som skal stå ferdig i 2029. I notat «Oppdatert skolebehovsplan 2022-2031 – endret prosjektfremdrift» av 11.11.2022 til Kultur- og utdanningsutvalget fremkommer følgende: «Det kommende prosjektet på Hoff har hele tiden hatt en svært stram fremdrift. Prosjektet er komplekst, og vil romme flere andre funksjoner enn skole. Det vil høres flere alternativer for å belyse de ulike mulighetene og konsekvensene ved ulike løsninger. Det er en tett dialog mellom Utdanningsetaten, Oslobygg og Plan- og bygningsetaten for å optimalisere prosjektet for så langt som mulig å kunne møte kravene i områdereguleringsplanen, samtidig som tomten utnyttes på en slik måte at alle formålene som skal være en del av bygningsmassen vil fungere etter intensjonen.» Det er nå kjent at det planlegges å fremme et alternativ med skole og omsorgsboliger som overgår høydene satt i områdereguleringen. Den endelige løsningen for ny skole ved Hoff og planlagte omsorgsboliger herunder byggehøyder, vil således fastlegges i en kommende detaljregulering.

Innsigelser

Byrådet tilslutter seg Plan- og bygningsetatens vurdering av innsigelsene fra Statens vegvesen og Bane NOR. Byrådet viser til at planforslaget forutsetter at all jernbaneutvidelse med nye spor må skje i tunnel, og at arealene langs jernbanelinjen kan utvikles bymessig. Bane NOR har fremmet innsigelse til planen med foreslåtte byggegrenser inntil det er bestemt om det er alternativet med nytt spor i dagen eller tunnelalternativet som skal videreføres. Byrådet er enige med Plan- og bygningsetaten om at dette er lite forenlig med en kompakt og arealeffektiv byutvikling, og at det er mest samfunnsnyttig å bygge tettere rundt et av landes travleste kollektivknutepunkt, og i henhold til statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Det er heller ikke funksjonelt å utsette byutviklingen i dette området i flere år. Nytt jernbanespor i dagen vil også medføre økt støy langs banen.

Når det gjelder innsigelsen fra Statens vegvesen til byggegrense sør for E18 viser byrådet til at bebyggelsen langs sørsiden av E18 skal utformes som en skjerm mot veien, og ikke inneholde boliger. Målet er å redusere barrierevirkningene av E18 og ulempene knyttet til luftforurensning og støy. Byrådet mener i likhet med Plan- og bygningsetaten at det ikke er forenlig med god byutvikling å utvide veiformålet inn i et svært attraktivt område mot Bestumkilen. Ved å trekke byggegrensen lengre sør enn i planforslaget, vil store deler av utviklingspotensialet på Sjølyst forsvinne. Store motorveier er ikke forenlig med å få ned klimautslippene, fordi biltrafikken må ned. Byrådet ønsker i utgangspunktet å stanse videre bygging av motorveien på vestsiden av Oslofjorden, som nå er under bygging ut av Oslo. Det er et prosjekt som bør stanses hvis klimamålene skal nås. Det må i stedet satses på bane, buss og sykkel der det er mulig. Byrådet ønsker følgelig ikke at mer verdifullt areal mot Bestumkilen skal båndlegges/tapes til mer motorvei. Byrådet legger til grunn at tilrettelegging for ekspressykkelvei og bedre kollektivfremkommelighet kan løses innenfor avsatt veiareal.

Statens vegvesen påpeker at områderegulering Skøyen forutsetter redusert trafikk for å oppnå tilfredsstillende fremkommelighet for kollektivtrafikken, noe de mener er vanskelig å oppnå. Byrådet mener at for å oppnå ønsket byutvikling på Skøyen må trafikkmengden for privatbiler gjennom området reduseres, slik at de knappe trafikkarealene prioriteres for kollektivtrafikk, gående og syklende. Byrådet viser samtidig til at Skøyen er del av et større trafikksystem, og det er derfor viktig med en utvikling som bygger opp under kommunens mål om å redusere biltrafikken med 30 prosent innen 2030. De trafikkreduserende tiltakene som foreslås i områdereguleringen er helt nødvendige for å få til en ønsket utvikling på Skøyen hvor privatbilisme blir nedprioritert. Å bygge ned veikapasitet er et viktig virkemiddel for å nå trafikkreduksjonsmålet. Skøyen er et område med «tett by»-kvaliteter og byliv, og som et ledd

i en slik utvikling bør området bygges om for bedre forbindelser for myke trafikanter. Vi kan ikke planlegge for at biltrafikken skal fortsette på dagens nivå. Reguleringen bør derfor legge opp til løsninger som gir redusert veikapasitet for bil og sikrer best mulig tilrettelegging for gående og syklende. Byrådet mener det er et generelt poeng å bruke gateinnstramming for å begrense trafikk, og ikke vente på at trafikkmengden synker før man bygger om. I tillegg gjennomfører byrådet tiltak i hele byen som bidrar til en samlet trafikkreduksjon, for eksempel gjennom bompenger, nedbygging fra vei til gater, parkeringsrestriksjoner, reduserte fartsgrenser, attraktive tilbud for gående, syklister og kollektivtransport. Tiltakene for å redusere biltrafikken er et bevisst grep og det er en kjensgjerning at privatbilistene vil få dårligere vilkår med de løsninger som områdeplanen legger opp til. Det er blant annet valgt å fjerne rundkjøringen ved Skøyen stasjon. Rundkjøring er prioritering av kapasitet for biler og andre motoriserte kjøretøy. Å fjerne rundkjøringen er et effektivt og bevisst grep nettopp for å prioritere fremkommelighet for myke trafikanter og kollektivtrafikken, og samtidig redusere fremkommeligheten for privatbilister. Med de knappe arealene, vil det bli bedre forhold for myke trafikanter når biltrafikken går ned.

Planen fremmes med to innsigelser og må oversendes Kommunal- og distriktsdepartementet for eventuell stadfestelse.

Planforslagets to alternativer

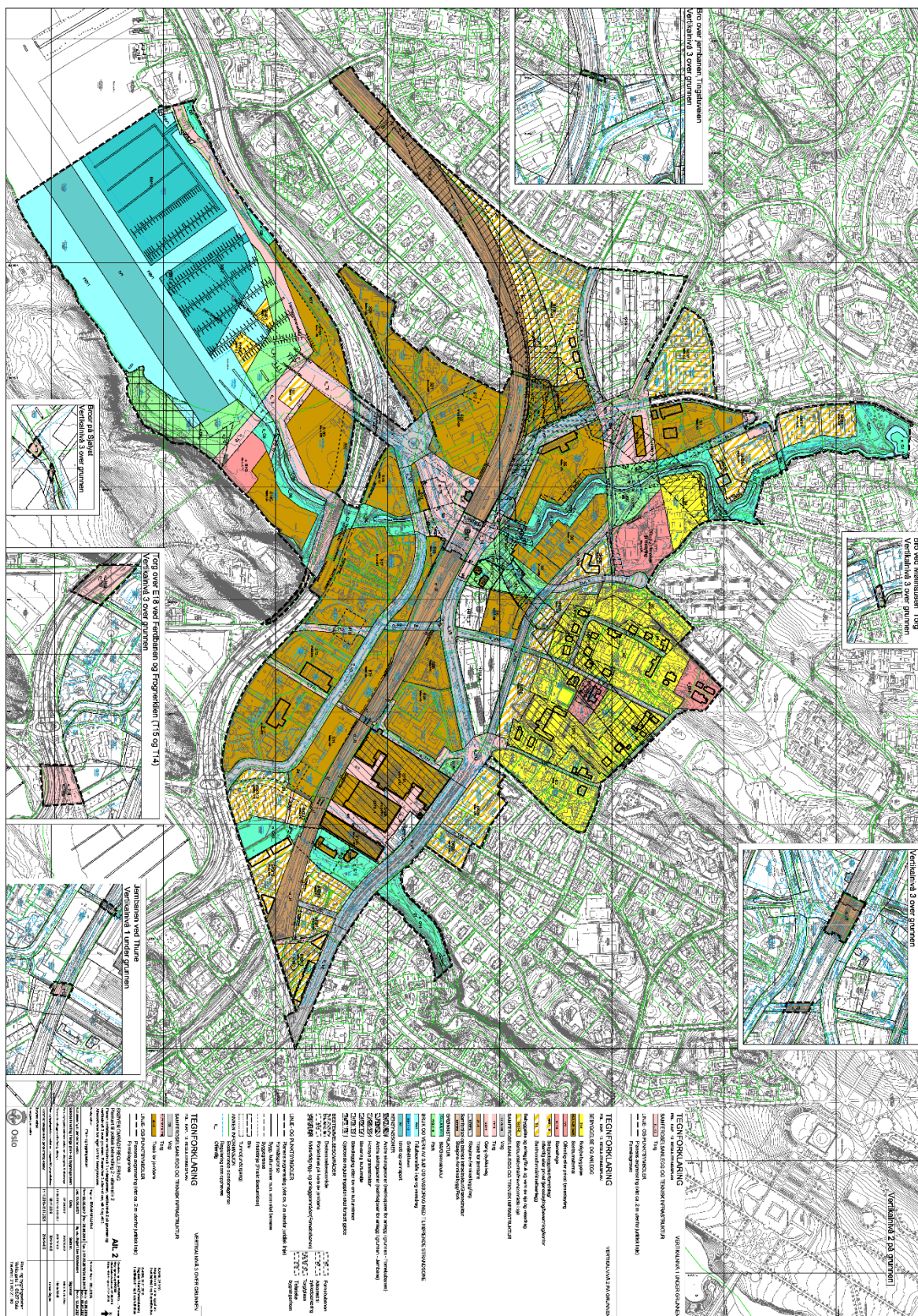
Byrådet viser til at planforslaget fremmes med to alternativ, kalt hovedalternativet (alternativ 1 på reguleringskart) og alternativ 2, med to ulike løsninger for håndtering av kantsonen mot Hoffselva ved felt BKB5B nord på Hoff. Hovedalternativet tillater byggeområde med en avstand på ned mot 8 m fra elva, i samsvar med plassering av eksisterende bebyggelse. I alternativ 2 legges byggeområdet noe lenger fra elva med en avstand på ned mot 10 m, og med noe mindre bygging i kantsonen mot Hoffselva. Bakgrunnen for at hovedalternativet/alternativ 1 kom inn var Byrådsavdeling for byutvikling sitt brev til PBE av 13.06.2019 hvor et av punktene var at «*Feltgrensen for Hovfaret 11 og 13 skal vurderes justert og mulighet for gjenbruk av eksisterende bygg i Hovfaret 13 skal ivaretas i vurderingen*». Byrådet har ved en nærmere vurdering valgt å følge Plan- og bygningsetatens anbefaling om alternativ 2. Byrådet vektlegger at dersom man skal bygges nytt på denne eiendommen, så bør ny bebyggelse gi bedre forutsetninger for kantvegetasjon langs Hoffselva og turveiforbindelse enn eksisterende bebyggelse gjør. Byrådet viser til at det i byrådsplattformen fremgår at byrådet ikke vil tillate nye bygg i de byggefrie beltene på 20 meter langs hovedvassdrag, og Kommuneplanen § 13.3 sier at det ikke bør bygges eller gjøres større terrenginngrep i en sone på minimum 20 meter fra vannkanten. NVE, VAV, Bymiljøetaten og Hoffselvas venner m.fl. er sterkt kritiske til at det tillates bygging i kantsonen (nærmere enn 20 meter). Byrådet er enig i at det er uheldig at bebyggelsen ikke får en minimum avstand fra elva på 20 meter, men viser til at det her allerede ligger et bygg 8 meter fra elva som er lovlig etablert og hvor eier kan videreføre bruken av bygningen. En byggegrense på 20 meter fra elva på denne tomten ville medføre at lite ville kunne bygges og reguleringen vil mest sannsynlig ikke bli realisert. Ved å regulere en avstand på ned mot 10 m, og med noe mindre bygging i kantsonen mot Hoffselva, oppnår man en viss «reparasjon» hvis det bygges nytt. Alternativ 2 oppmuntrer til en utvikling langs elva hvor ny bebyggelse utformes og plasseres mer hensiktsmessig på tomten enn eksisterende bebyggelse. Byrådet tilslutter seg derfor dette.

Byrådet mener at områderegulering for Skøyen legger opp til en nødvendig fremtidsrettet transformasjon og helhetlig utvikling av Skøyen som kollektivknutepunkt og byområde, som vil gjøre stedet til et enda mer attraktivt sted å bo, arbeide og oppholde seg. Byrådet tilslutter seg Plan- og bygningsetatens vurdering og anbefaler alternativ 2 med endringer i reguleringsbestemmelse 4.1 vedrørende parkering.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Det må regnes med store kostnader for å utvikle den offentlige infrastrukturen, bl.a. trikkeflytting, på Skøyen. En del av kostnadene vil kunne dekkes av grunneierbidrag i utbyggingsavtaler. Basert på foreløpige vurderinger er det sannsynlig at det vil være et betydelig behov for finansiering av de offentlige tiltakene i planen gjennom bykassemidler. Gjennomføringen av områdereguleringen vil ta flere tiår, og eventuell belastning på kommunekassen vil således spres over et langt tidsrom. Videre vil salgsinntekten for kommunens tomt på Sjølyst bidra med inntekter til bykassa. Gjennomføringen av områdereguleringen/etterfølgende detaljreguleringsplaner medfører driftsfølggevirkninger for kommunen og midler til drift og vedlikehold av veier og offentlige anlegg må legges inn i budsjettprosessen.

Nedskalert reguleringsplankart. Alternativ 2



Alternativ 2

Reguleringsbestemmelser for områderegulering for Skøyen

1 Avgrensning

Det regulerte området er vist på plankart merket BVI-201414412-2, datert 22.05.2017, sist revidert 09.06.2022.

2 Arealformål og hensynssoner

2.1 Vertikalnivå 1 (under terreng)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Torg (T11 og T13)

2.2 Vertikalnivå 2 (på terreng)

Bebyggelse og anlegg:

- Boligbebyggelse (B1-4)
- Sentrumsformål (S1-3, 5-22, 24-25)
- Offentlig eller privat tjenesteyting (TY1)
- Barnehage (BH1-3)
- Boligbebyggelse/forretning/off. eller privat tjenesteyting/bevertning/kontor (BKB1-13)
- Sentrumsformål/idrettsanlegg (svømmehall) (SI1)
- Sentrumsformål/havneområde i sjø (SHS1-2)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Veg (V1, V3, 6-22)
- Torg (T1-12)
- Gang-/sykkelvei (GS1-4)
- Trasé for jernbane (J1-4)
- Kombinert stasjons-/terminalbygg/torg (SST5/T4)

Kombinert samferdselsanlegg, teknisk infrastruktur og grønnstruktur

- Stasjons-/terminalbygg/park (SST4/P5)

Grønnstruktur:

- Blå-/grønnstruktur (G1-4, G6-8, G10-11)
- Park (P1-2, 4-6)

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone:

- Friluftsområde i sjø og vassdrag (FSV1)
- Småbåthavn (SBH1-2)
- Idrett og vannsport (IV1)

2.3 Vertikalnivå 3 (over terreng)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Veg (V23 Bro Tingstuveien)
- Torg (T1, T7, T8 (broer over Hoffselva), T14 og T15 (broer over E18))
- Trasé for jernbane (J2-3)

2.4 Hensynssoner

- H190_1 og H190_3 Andre sikringssoner – (restriksjoner for anlegg i grunnen – Fornebubanen)
- H190_2 Andre sikringssoner – (restriksjoner for anlegg i grunnen – Jernbane)
- H310 Ras- og skredfare (steinsprang)
- H320_1 Flom (stormflo)
- H320_2 Flom (elveflom)
- H410 Krav vedrørende infrastruktur (overvann)
- H540_1-3 Hensyn grønnstruktur
- H570_1-4 Bevaring kulturmiljø
- H730_1-3 Båndlegging etter lov om kulturminner
- H910_1-6 Gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde

3 Generelle bestemmelser (for alle nivåer)

3.1 Generelt plankrav

Detaljregulering

Før det gis tillatelse til tiltak innenfor feltene S1-3, 5-22 og 24-25, S11, BKB1-13, B1, B3-4, TY1, BH1-3, T1-15, P1-2 og 4-6, G1-8, G10-11 skal det for hvert av feltene, eller flere felt sammen, foreligge detaljreguleringsplan, unntatt for tiltak knyttet til ro- og padlebanen i felt P2. Annen nødvendig teknisk infrastruktur, herunder utearealer i byggefelt og veger/gater, skal dersom disse ikke er regulert i separat plan, reguleres sammen med nærmest tiliggende byggefelt i samsvar med KDP for torg og møteplasser. For S3 og S5 er det unntak fra krav om felles plan for hele feltet for etablering av adkomst, rømningsadkomst og sykkelparkering for T-bane. For T2 er det unntak fra krav om felles plan for hele feltet for etablering av adkomst og tekniske installasjoner for T-bane.

For tiltak som ikke vanskeliggjør gjennomføring av denne planen, kan det gjøres unntak fra kravet om detaljregulering før byggesak kan behandles.

Eksempler på tiltak som kan unntas:

- Mindre tiltak som ikke er søknadspliktig
- Innvendig rehabilitering
- Innvendig ombygging uten bruksendring
- Innvendig bruksendring fra tilleggsdel til hoveddel eller omvendt, innenfor boligformålet
- Fasadeendringer som ikke påvirker bygningsvolum eller gjelder bygg som skal bevares, jf. pkt. 3.2.

Sjølyst

Det skal lages en felles detaljreguleringsplan for felt S18A-C, S11, SHS1-2, BH3, G6-8, P1-2, og T6-8. Nødvendig kjøreadkomst til servicebygg for småbåthavn i felt G8, og ro- og padlebane med klubbhus i felt P2 må sikres. Det skal legges til rette for snuplass/vendemulighet og

parkeringsplasser tilknyttet ro- og padlebanen (P2) innenfor felt S18C eller BH3. Parkeringsplasser tilknyttet småbåthavnen og bebyggelse i felt SHS1-2 skal legges i felt S18A, S18B eller S11.

Thune

Det skal lages en felles detaljreguleringsplan for felt S10 og T9 på Thune.

Sykeltrasé

Ny sykkeltrasé skal fastsettes i én detaljregulering fra Moniér torg til krysset Harbitzalléen x Sigurd Iversens vei, og skal gå gjennom tidligere trikkestrasé (T12, V11, GS3, P6, T2), og V14. Den skal framstå som én gjennomgående rute, selv om den får ulike typer sykkeltilrettelegging. Alle berørte felt må ivareta hensyn til syklende gjennom feltet. Sykkeltraseen skal kople seg på ny sykkeltilrettelegging gjennom P5 og V12 mot skolen i Nedre Skøyen vei. Fra T2 skal den koble seg på sykkelfelt i Hoffsvæien.

Trikkestrasé

Trikketraseen gjennom feltene V8, V13, T2, T4 og T12, skal reguleres i én detaljregulering.

3.2 Bevaringsverdig bebyggelse

Nye tiltak skal plasseres og utformes slik at bevaringsverdig bebyggelse kan bevares. Søknadspliktige tiltak som berører bevaringsverdiene, skal forelegges Byantikvaren for uttalelse før det fattes vedtak etter plan- og bygningsloven.

Bygninger og anlegg som skal bevares er vist med "juridisk linje for bygg, kulturminner mm. som skal bevares". Bygningens eksteriør og bærende konstruksjoner skal så langt mulig bevares uendret eller føres tilbake til opprinnelig/eldre utførelse i tråd med dokumentasjon og kulturminnefaglig anbefaling. Mindre endringer av fasade eller bærekonstruksjoner skal ikke gå på bekostning av byggets kulturhistoriske verdier. Ved vedlikehold, restaurering eller reparasjon av eksteriøret skal opprinnelige eller eldre materialer og elementer bevares. Der verdifulle eldre elementer er tapt, skal uttrykk og kvalitet med hensyn til utforming, materialbruk, farger og utførelse videreføres. Dersom bevaringsverdig bebyggelse må erstattes med nybygg på grunn av brann eller annen uopprettelig skade, tillates det oppført bebyggelse med samme plassering, dimensjoner og høyder. Sørøstlige del av Hoffsvæien 1E (Eurekabygget) i felt S5 kan rives for å gi plass til ny gatetrasé.

3.3 Dokumentasjonskrav

Ved detaljregulering skal følgende dokumentasjon foreligge:

- Lokalklimaanalyser utarbeidet samtidig med detaljregulering, og det må dokumenteres at lokalklimaanalyse er lagt til grunn for utforming av bebyggelse og byrom med særlig vekt på virkningen for boliger, skole, barnehager og uteoppholdsarealer. For forslag om bygg med byggehøyde på 32 m eller mer skal analysen inkludere vindsimulering som viser om kvalitetskrav oppnås for tilgrensende byrom.
- Sol-/skyggediagram for ny bebyggelse og uterom som viser at byggehøyder ivaretar gode solforhold på boligbebyggelsens utearealer, omkringliggende bebyggelse, torg, i parker og grøntdrag.
- Dokumentasjon som redegjør for hvordan bebyggelsens utforming fungerer som støyskjerm mot støyskapende anlegg, for å beskytte områder med særlige støyfølsomme formål.
- Dokumentasjon på overvannshåndtering og blågrønn faktor i henhold til kommunal norm.

- Dokumentasjon som redegjør for tiltakenes innvirkning på elveflom og stormflo, og hvilke tiltak som må iverksettes for å sikre seg mot vannskader. Egnede flomveier skal tilrettelegges og holdes åpne.
- Dokumentasjon på grunnforhold og områdestabilitet, herunder grunnundersøkelser og geoteknisk rapport dersom eksisterende kunnskapsgrunnlag ikke gir tilstrekkelig detaljkunnskap.
- Utomhusplan/landskapsplan som viser detaljering av tilliggende by- og gaterom og grønnstruktur, eksisterende og planlagte terrenghøyder og overgang til omkringliggende terreng og tilpassing til øvrig byromsstruktur. Terrenghøyder, vegetasjon, skjæringer, fyllinger, murer, trapper og ramper, avfallshåndtering inkl. kjøreadkomst, samt bymøbler som benker, sykkelstativ og uteserveringsareal skal vises i plan og snitt. Det skal også redegjøres for hvordan hensynet til overordnet gate- og byromsstruktur gir gode møtesteder og byrom.
- For skole og barnehager skal det foreligge utomhusplan/landskapsplan som viser gode og varierte leke- og oppholdssoner med gode solforhold. Kjøreareal, parkering, varelevering, lagring og lignende skal ikke medregnes i utearealet. Tilgrensende parker og grøntområder skal ikke medregnes i utearealet.
- Innenfor alle felt hvor det tillates offentlig tjenesteyting skal egnetheten for omsorgsboliger og sykehjem vurderes.
- Innenfor felt S3, S5 og S22 skal det på minimum ett av byggene, fortrinnsvis det høyeste, sikres tilgjengelig takareal for offentligheten.
- Belysningsplan for uteområdet.

For felt S18A-C, S11 SHS1-2, BH3, G5-6, G8, P1-2, og T7-8 skal følgende temaer utredes i detaljreguleringen:

- endelig utforming av sjølinjen
- tiltak for økt marint naturmangfold og bedre økologi i Bestumkilen.
- ivaretagelse av biologisk mangfold knyttet til Hoffselvas kantsoner og utløp
- turveiforbindelse langs Hoffselva
- mulighet for etablering av badeanlegg i sjøen og tiltak for å sikre badevannskvalitet
- fundamentering av broer over Hoffselva
- grunnforhold, stabilitet og fundamentering av tiltak
- mulighet for etablering av etablererboliger og utleieboliger i felt 18C.

Kvalitetsprogram for miljø og energi

Ved detaljregulering av tekniske anlegg, og utbyggingsprosjekter på mer enn 15 000 m² BRA skal det foreligge et kvalitetsprogram for miljø og energi. Det skal utformes i samråd med relevante fagmyndigheter og godkjennes av Plan- og bygningsetaten.

Kvalitetsprogrammet skal redegjøre for prosjektets miljøkvalitet og oppfølgende avbøtende tiltak for transport, energibruk, utslipp og massehåndtering. Programmet skal også beskrive hvordan prosjektets miljøkvalitet skal følges opp i bygg- og anleggsfasen.

4 Generelle bestemmelser (for de enkelte vertikalnivåer)

4.1 Vertikalnivå 2 (på terreng)

Bymessige og arkitektoniske kvaliteter

Bebyggelse og anlegg, og offentlige byrom skal ha høy arkitektonisk kvalitet. Tiltakene skal utformes helhetlig. Materialene skal være varige og oppfylle høye krav til funksjonell og estetisk kvalitet over tid.

Det skal legges spesiell vekt på visuelle, romlige og fysiske forbindelser. Bebyggelse som grenser til sentrale gater, byrom og gårdsrom skal ivareta best mulig solforhold i disse.

Første etasje ut mot hovedgater og torg skal ha en brutto etasjehøyde på minimum 4 meter, og varierte og åpne fasader. Næringsbebyggelse skal ha en brutto etasjehøyde på minimum 4 meter for alle etasjer. Publikumsrettede funksjoner herunder kulturformål, handel, servering, åpne resepsjoner og kantiner, idrett og sykkelverksted o.l., skal opparbeides som vist i illustrasjon for åpne fasader i kapittel 12.1. Gulvnivået til innganger skal ligge på nivå med tilgrensende gate, og høydeforskjeller skal tas opp inne i bebyggelsen. Fasader skal utformes slik at virksomheter henvender seg ut mot, og er synlige fra gatene. All bebyggelse skal ha inngang fra offentlige rom (hovedgater og torg), og det skal være hovedadkomst direkte til de enkelte publikumsrettede tilbud fra gateplan. Innendørs koblinger mellom forretningene tillates ikke. Forretninger kan kun opparbeides i 1. etasje, men kan tillates etablert i 1. underetasje hvis denne knyttes opp mot 1. etasje. Arealer til forretning skal spres i planområdet som vist i illustrasjon i kapittel 12.1. Det tillates ikke etablert kjøpesenter for detaljhandel.

Planområdet skal planlegges for flerfunksjonell bruk og skal ha en variasjon av boligtyper og størrelser. Det skal legges vekt på livsløpsstandard og gode uteoppholdsarealer. Innkjørsel til felles garasjeanlegg skal inngå i bebyggelsen og gis en arkitektonisk helhetlig utforming. Parkeringsareal tillates ikke med eksponert fasade i 1. etasje.

Takene skal vurderes som del av byens taklandskap og behandles som en del av tiltakets samlede arkitektoniske uttrykk. Tekniske installasjoner skal integreres i den arkitektoniske utformingen. Det skal opparbeides grønne tak og/eller takhager med godt vekstgrunnlag. Det skal vurderes om taket også kan brukes til energiproduserende installasjoner som solceller el.

Trær og vegetasjon

Alle tiltak skal ta hensyn til viktige naturverdier slik at disse bevares og/eller videreutvikles. Trær og vegetasjon skal ivaretas eller opparbeides der det er mulig og hensiktsmessig, og skal ha tilstrekkelig jorddybde og -kvalitet både på terreng og lokk. Ved detaljregulering eller søknad om byggetillatelse skal det redegjøres for hvordan dette skal sikres. Nye tiltak skal plasseres slik at større trær og annen verdifull vegetasjon bevares. Med større trær menes trær med stammeomkrets over 100 cm, målt 1 meter over terreng.

Overvannshåndtering

Overvann skal håndteres etter 3-trinnsstrategien for overvann, slik at vannet infiltreres og fordrøyes innenfor hvert byggefelt før det ledes i trygge, fortrinnsvis åpne, flomveier til elv eller sjø. Tiltak skal utformes slik at overvann fra planområdet ikke forårsaker flom i planområdet eller på tilleggende arealer.

Vassdrag

Eksisterende vassdrag skal holdes åpne. Lukkede vassdrag (deler av Frognerelva og deler av Hoffselva) skal i detaljregulering vurderes gjenåpnet og inngå som en ressurs i overvannshåndteringen.

Parkering

«Parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting i Oslo kommune», vedtatt 14.12.2022, skal legges til grunn for parkeringsdekningen i området.

Sykelhotell/-parkering skal opparbeides i parkeringskjeller, i andre innendørs arealer eller utomhus i tilknytning til innganger. Sykelhotell/-parkering skal også opparbeides i tilknytning til oppgangene til T-banestasjonen og ved bussholdeplasser.

Støy

Temakart og bestemmelser for støy i den til enhver tid gjeldende kommuneplan skal legges til grunn i plan- og byggesaksbehandlingen. Skøyen ligger innenfor avvikssonen i gjeldende arealdel, og støynivået skal søkes forbedret. Næringsbebyggelse bør plasseres som støyskjerm mot støyskapende anlegg for å beskytte områder med særlige støyfølsomme formål. For nye bygg som grenser inntil støykilder (bane eller trafikkert vei) skal støyberegningen inkludere refleksjonsstøy mot omkringliggende bebyggelse, og det skal vurderes materialbruk som reduserer slik støy.

Luftkvalitet

Utluftningskorridorer fra høytliggende terreng til fjorden må ivaretas både langs elver, bekker og i nord-sørgående retning mot fjorden. Bebyggelsesvolumer, plassering av bygg og mindre utluftningskorridorer skal planlegges for best mulig utlufting og skjerming mot luftforurensning.

Avfallshåndtering

Helhetlige løsninger for avfallshåndtering, som avfallssug eller dypoppsamlere, forutsettes ivaretatt. Løsningene skal inngå i detaljregulering og vises på utomhusplan. Innkaststedet til slike anlegg skal plasseres på egnede fellesareal innenfor det enkelte byggefelt.

Fjernvarme og energi

Energiproduserende paneler, små vindgeneratorer og lignende skal integreres i den arkitektoniske utformingen.

Byggverk innenfor område hvor det etter energiloven er gitt konsesjon for fjernvarme, skal tilknyttes fjernvarmeanlegget og tilrettelegges for forsyning av vannbåren varme i henhold til de til enhver tid gjeldende retningslinjer vedtatt av Oslo kommune.

Nettstasjoner i områder regulert til sentrumsformål skal så langt mulig opparbeides i egne rom integrert i bygg. For øvrig tillates nettstasjoner oppført inntil 1 m fra eiendomsgrense. Det er generelt 5 m byggegrense rundt nettstasjoner. Nettstasjoner tillates oppført også utenfor regulerte byggegrenser og kommer i tillegg til tillatt utnyttelsesgrad. Det skal være tilgang med lastebil til alle nettstasjoner.

4.2 Vertikalnivå 3 (over terreng)

Høyder og tekniske løsninger skal ikke komme i konflikt med sikkerhet og fremføring av samferdsel.

5 Bebyggelse og anlegg

5.1 Generelle bestemmelser

Kravene som skal dokumenteres iht. bestemmelse 3.3 må være ivaretatt i detaljregulering for at maksimal utnyttelse og maksimal høyde kan tillates (uteoppholdsareal, støy-, sol- og vindforhold mm).

Utnyttelse

Utnyttelsen er angitt per felt nedenfor. Areal som ligger helt under terreng, målt i forhold til nivå på tilgrensende gate, torg, park el. inngår ikke i BRA. %-BRA er angitt for hvert felt samlet. For felt med flere eiendommer må utnyttelse for hver enkelt eiendom fastsettes gjennom detaljregulering.

Plassering av bebyggelse

Alle fasader mot gater og byrom plasseres i formålsgrensen der det ikke er vist byggegrense. Felt B2 og SHS1-2 er unntatt fra dette kravet. Mindre deler av fasader tillates tilbaketrukket for etablering av inngangssoner, fortauservering, variasjon av lange fasadeløp, variasjon i byromsforløp, eller liknende. Ved detaljregulering kan byggegrense med påbudt plassering trekkes tilbake fra formålsgrense på følgende felt og vilkår:

- Felt BKB7-8 mot Nedre Skøyen vei for å gi plass til vegetasjon
- Felt BKB1 mot Harbitzalléen for å gi plass til allé beplantning/vegetasjon
- Felt BKB1 mot Sigurd Iversens vei for å gi plass til forhager/vegetasjon

For byggefeltene BKB3-5, BKB10, BKB12-13, B4, BH3, S1, S5-7, S 10B, S17, S18C, S19 og TY1 gis det unntak fra krav om byggegrense i formålsgrense mot feltene G1-4, G6-7, G10-11, GS4, T8 og P6.

Bebyggelsen skal plasseres slik at den tar hensyn til opplevelsen av grøntdrag, biologisk mangfold, terrengformasjoner og skaper egnede flomveier.

Maksimal høyde

Bygningshøyder skal være innenfor maksimal kotehøyde vist i plankart og fastsettes i detaljregulering med utgangspunkt i prinsipper for høyder på planlagte bygg i illustrasjon i bestemmelse 12.2. Ved detaljregulering skal det vurderes og fastsettes lavere høyder mot viktige gater, byrom, torg, grøntdrag og parker som ligger nord og nordøst for bebyggelsen. Alle konstruksjoner inkludert konstruksjoner som skal sikre adkomst til felles uteareal på tak, må være innenfor angitt maksimal kotehøyde.

Leilighetsfordeling

Ved utarbeidelsen av detaljreguleringsplaner skal den på planvedtakstidspunktet gjeldende leilighetsfordelingsnorm for indre by legges til grunn.

Ved gjennomføringen av tiltak etter denne plan, uten forutgående detaljregulering, gjelder følgende krav til leilighetsfordeling:

Maks 35 % leiligheter med 35 - 50 m² BRA.

Minst 40 % leiligheter over 80 m² BRA, hvorav inntil 20 % kan bygges som kombinasjonsbolig med utleieenhet på ca. 20 m² BRA integrert.

Uteoppholdsareal for bolig

Alle boliger skal ha gode og varierte uteareal for lek og opphold. Uteareal skal omfatte felles areal på terreng og/eller felles uteareal på takterrasser, og følge områdetyper som fremgår av 5.2 til 5.5.

Etablering av barnehager

Innenfor felt BH1-3 og BKB10 skal det opparbeides barnehager.

I BH1 skal det opparbeides minimum 7 barnehageavdelinger i eksisterende bebyggelse, i BH2 skal det opparbeides minimum 3 barnehageavdelinger utover de 4 eksisterende barnehageavdelingene.

Innenfor felt S17 og BKB1 skal det opparbeides en barnehage med 4 avdelinger per 350 boliger. Innenfor planområdet i felt S3, 5-16, S18B, S19, S22, BKB2-9 og 11 skal en barnehage med 4 avdelinger per 350 boliger vurderes, og innpasses ved detaljreguleringen for det enkelte felt. Detaljregulering skal vise nærmere lokalisering og utforming.

Gangforbindelser

I detaljreguleringen for de ulike felt skal det avsettes plass til gjennomgående gangpassasjer. Figur i bestemmelse 12.3 skal være retningsgivende for plassering av gangpassasjene. Gangforbindelser som er vist med en prinsipiell plassering skal fastsettes i detaljregulering. Gangpassasjer skal opparbeides for hver 50-90 meter som en del av et finmasket nett av gangforbindelser. Passasjer skal være gjennomgående og ha fri høyde i minst to etasjer. Gangforbindelser gjennom de enkelte felt skal være tilgjengelig for offentligheten.

Adkomst jernbane

Kjørbare adkomster til jernbanen skal til enhver tid være sikret, og tillates ikke gjenbygd uten godkjenning av Bane NOR. Midlertidig eller varig omlegging av adkomstveier tillates kun etter godkjenning av Bane NOR.

5.2 Boligbebyggelse (B1-B4)

Felt B1

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA=160 %

Uteareal: Områdetype 3

Felt B2

Nye tiltak skal ha småhuskarakter og opprettholde og styrke småhusområdets kvaliteter. Ny bebyggelse skal plasseres og utformes på en slik måte at området samlet fremstår med et arkitektonisk godt helhetlig preg i sammenheng med tilstøtende områder for bevaring. Parkeringsplass på terreng skal regnes med i % BYA med 15 m² pr plass.

Feltutnyttelse: Maksimum tillatt % BYA = 28 %

Høyder: Bebyggelse tillates oppført i maksimum 3 etasjer innenfor maksimal gesimshøyde på 10 m og mønehøyde 11,5 målt fra gjennomsnittlig planert terreng rundt bygningen.

Uteoppholdsareal: For hver boenhet skal det sikres uteoppholdsareal etter følgende norm:

a.) Minimum 150 m² for eneboliger og tomannsboliger

For andre boligtyper:

b.) Minimum 100 m² for boliger med BRA lik eller større enn 100 m²

c.) Minimum 50 m² for boliger med BRA mindre enn 100 m²

Maksimum 33 % av uteoppholdsareal kan godkjennes som terrasse/balkong. Dersom terrasse/ balkong skal medregnes som uteoppholdsareal skal den ha minimumsareal på 10 m² og minimumsdybde på 2,40 m.

Arealkravene gjelder også for eksisterende boliger hvor det skal gjennomføres større tiltak slik som hovedombygging, og ved fradeling av eiendommer. Takterrasser medregnes i uteoppholdsareal. Arealer brattere enn 1:3 tas ikke med i beregningen av uteoppholdsareal. Nødvendig areal for kjøreadkomst og biloppstilling skal ikke regnes med i uteoppholdsarealet.

Det stilles krav om godkjent utomhusplan før rammetillatelse gis. Utomhusarealene skal være ferdig opparbeidet i henhold til godkjent plan før brukstillatelse gis.

På eiendommen Prinsessealléen 16 (gnr/bnr 3/159) tillates nybygg. Nybygg skal være frittliggende med volum, proporsjoner, materialer og en språkform som slutter seg til de andre villaene i området. Opprettelse av frittstående nybygg er for øvrig ikke tillatt innenfor eiendomsgrensen. Unntak kan gis for nødvendige garasjer og uthus.

Felt B3

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA=100 %

Uteareal: Områdetype 3

Det skal opparbeides en enhetlig bebyggelsesstruktur som forholder seg til omkringliggende bebyggelse. Siktakse fra torg T12 mot Nedre Skøyen gård må sikres, og søknader forelegges Byantikvaren for uttalelse.

Felt B4

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA=200 %

Uteareal: Områdetype 2

Inntil 60 % av grunnflaten i hensynssone H540_2 kan bebygges.

Adkomst til B4 skal reguleres særskilt ved detaljregulering av TY1.

5.3 Offentlig eller privat tjenesteyting

Barnehager (felt BH1-2)

Felt BH1-2 skal være offentlig.

Innenfor hvert av feltene skal det opparbeides barnehage. Arealet skal være offentlig.

Feltutnyttelse: Maksimum tillatt %-BYA= 28 %

Høyder: Bebyggelse tillates oppført i maksimum 3 etasjer innenfor maksimal gesimshøyde på 10 m og mønehøyde 11,5 m målt fra gjennomsnittlig planert terreng rundt bygningen.

Barnehage (felt BH3)

Felt BH3 skal være offentlig.

Feltutnyttelse: Maksimum tillatt %-BRA = 25 %

Det opparbeides en barnehage med minimum 8 avdelinger innenfor feltet, med uteoppholdsarealet mot T8 (Havnepromenaden) og P2 (Sjølyst park). Utformingen av uteoppholdsarealet skal ses i sammenheng med utformingen av T8 og P2. Utearealene til barnehagen skal være tilgjengelig for offentligheten utenom barnehagens åpningstider.

Offentlig eller privat tjenesteyting - (Felt TY1)

Felt TY1 skal være offentlig.

Feltutnyttelse: Maksimum tillatt %-BRA = 200 %

Innenfor feltet skal det opparbeides barne- og ungdomsskole, og en flerbrukshall. Det kan opparbeides bydelsadministrasjon, bibliotek, omsorgsboliger og/eller annen offentlig tjenesteyting og kino innenfor byggefeltet. Horisontal funksjonsdeling skal etterstrebes.

Bygningsmassen skal programmeres, utformes og detaljeres for å styrke skoleanlegget og bidra til aktivitet og byliv i den offentlige parken (P6) og torget (T2), og ha åpne førsteetasjer mot Hoff park (P6). Skolens utearealer skal ha gode overganger til parken. Skole og flerbrukshall skal ha adkomst(er) som henvender seg mot parken.

Ved detaljregulering av TY1 skal adkomst til B4 reguleres særskilt.

5.4 Sentrumsformål (S1-3, 5-22, 24-25)

Felt S1

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 220 %

Boligandel: Minimum 50 %.

Uteareal: Områdetype 2

Innenfor feltet skal minimum 5 % av totalt BRA benyttes til kultur-/idrettsformål. Det tillates ikke hotell innenfor feltet.

Felt S2

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 260 %

Innenfor feltet skal minimum 20 % av totalt BRA benyttes til kultur-/idrettsformål, og ha publikumsrettet virksomhet mot T2. For å sikre at bygget og torget ses i sammenheng skal det ved søknad om tiltak, utarbeides en utomhusplan/landskapsplan som viser samspill mellom torg og bygg. Det tillates ikke etablert boliger eller annen arealbruk som privatiserer torget.

Felt S3

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 390 %

Boligandel: Minimum 20 %

Uteareal: Områdetype 1

Det skal innenfor felt S3 være variasjon i høyder og skala. Feltet skal deles i ulike høyder med spenn fra maks. kote 39 til maks. kote 60. Det skal sikres nedtrapping mot torg T2. Innenfor feltet kan det opparbeides offentlig adkomst, rømningsadkomst og sykkelparkering til T-bane. T-baneadkomst skal ha hovedinngang mot Hoffsvæien. Sykkelparkering for T-bane skal integreres i bebyggelse eller legges under terreng når området bebygges. Sykkelparkering integrert i bebyggelsen skal ha offentlig adkomst fra Hoffsvæien/Tingstuveien, og skal ikke ligge i byggets fasade mot Hoffsvæien (V13). Det skal opparbeides en gang- og sykkelpassasje fra Hoffsvæien til Tingstuveien og til ny forbindelse vestover langs jernbanen.

Felt S5

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA=410 %

Boligandel: Minimum 20 %

Uteareal: Områdetype 1

Inntil 30 % av grunnflaten i hensynssone H540_3 kan bebygges. Det skal opparbeides en gangforbindelse gjennom området fra V13 til G3 som skal være minimum 3 meter bred og tilgjengelig for offentligheten. Det tillates etablert offentlig adkomst, rømningsadkomst og sykkelparkering for T-bane i feltet.

Sykkelparkering for T-bane skal integreres i bebyggelse eller legges under terreng når området bebygges. Sykkelparkering integrert i bebyggelsen skal ikke ligge i byggets fasade mot T2 eller V13.

Felt S6

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 240 %

Boligandel: Minimum 90 %
Uteareal: Områdetype 2

Felt S7

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 390 %
Boligandel: Minimum 20 %
Uteareal: Områdetype 1
Det tillates ikke hotell innenfor feltet.

Felt S8

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA=210 %
Boligandel: Minimum 80 %
Uteareal: Områdetype 2
Uteareal på terreng/lokk skal utformes slik at anlegget samspiller med park P5 (Sofienlundparken). Bebyggelse mot V11 skal ha maks kotehøyde +27.

Felt S9A

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 330 %
Boligandel: Minimum 20 %
Uteareal: Områdetype 1

Felt S9B

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA=440 %

Felt S10

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA=200 %
Boligandel: Minimum 20 %
Uteareal: Områdetype 1
Tilbygg som ikke er regulert til bevaring tillates revet og erstattet av ny bebyggelse. Hovedform, materialbruk og fasadeutforming skal ta hensyn til det bevaringsverdige miljøet. Innenfor feltet skal minimum 20 % av totale BRA benyttes til kultur-/idrettsformål.

Felt S11

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA=410 %
Boligandel: Minimum 20 %
Uteareal: Områdetype 1
Det tillates ikke hotell innenfor feltet. Det skal opparbeides et torg på minimum 1 daa innenfor #4 som skal være tilgjengelig for offentligheten. Det skal opparbeides arkader mot Karenslyst allé med minimum 2,5 meter dybde og i to etasjer.

Felt S12

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA=250 %
Boligandel: Minimum 20 %
Uteareal: Områdetype 2
Det tillates ikke hotell innenfor feltet. Det skal opparbeides arkader mot Karenslyst allé med minimum 2,5 meter dybde og i to etasjer. Ved detaljregulering av feltet skal tilhørende utomhusplan vise bro i T15 og planens sammenheng med denne.

Felt S13

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 270 %

Boligandel: Minimum 50 %

Uteareal: Områdetype 2

Det skal opparbeides et torg på minimum 1 daa innenfor # 16 som skal være tilgjengelig for offentligheten. Utformingen av torget skal spille sammen med T10 og S17. Det skal opparbeides arkader mot Karenslyst allé med minimum 2,5 meter dybde og i to etasjer. Ved detaljregulering av feltet skal tilhørende utomhusplan vise bro i T15 og planens sammenheng med denne.

Felt S14 (Skøyen stasjon)

Lokalene skal benyttes til publikumsrettet virksomhet. Ved søknad om tiltak skal det utarbeides en utomhusplan som viser samspill mellom torget (T5) og bygg, for å sikre at bygget og torget ses i sammenheng. Det tillates ikke etablert boliger eller andre funksjoner som privatiserer torget.

Felt S15

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 500 %

Boligandel: Minimum 20 %

Uteareal: Områdetype 1

Det tillates ikke hotell innenfor feltet. Det skal opparbeides arkader mot Karenslyst allé med minimum 2,5 meter dybde og i to etasjer.

Felt S16

Utnyttelse: Maksimum %-BRA= 630 %

Boligandel: Minimum 20 %

Uteareal: Områdetype 1

Det skal opparbeides arkader mot Karenslyst allé med minimum 2,5 meter dybde og i to etasjer.

Felt S17

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 290 %

Boligandel: Minimum 50 %

Uteareal: Områdetype 2

Det skal opparbeides minimum en 4-avdelings barnehage innenfor feltet. Det skal opparbeides et torg på minimum 1 daa innenfor # 16 som skal være tilgjengelig for offentligheten. Utformingen av torget skal spille sammen med T10 og S13. Ved detaljregulering av feltet skal tilhørende utomhusplan vise bro i T15 og planens sammenheng med denne.

Felt S18 A (Sjølyst)

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 320 %

Boligandel: Minimum 20 %

Uteareal: Områdetype 1

Transparent støyskjerm eller andre skjermingstiltak mot E18 skal opparbeides. Høydene på bebyggelsen skal avtrappes mot sør. Innenfor feltet skal minimum 20 % av totale BRA benyttes til kultur-/idrettsformål og minimum 20 % til hotell. Det tillates ikke boliger innenfor bestemmelsesområde #27.

Felt S18 B (Sjølyst)

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 260 %

Boligandel: Minimum 50 %

Uteareal: Områdetype 2

Det skal opparbeides transparent støyskerm eller andre skjermingstiltak mot E18. Det tillates ikke hotell innenfor feltet.

Felt S18 C (Sjølyst)

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 160 %

Boligandel: Minimum 90 %

Uteareal: Områdetype 2

Bebyggelsen skal trappes ned mot Bestumkilen og mot grøntlokket for å sikre utsikten til Bygdøy.

Felt S19

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA=440 %

Boligandel: Minimum 20 %

Uteareal: Områdetype 1

Det skal opparbeides arkader mot Karenslyst allé med minimum 2,5 meter dybde og i to etasjer.

Felt S20 (mellom E-18 og Tingstuåsen)

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 170 %

Høyder på bebyggelsen skal avtrappes mot sør. Det tillates ikke hotell innenfor feltet.

Felt S21

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 230 %

Boligandel: Minimum 20 %

Uteareal: Områdetype 1

Det skal vurderes en høyere boligandel enn 20 %, særlig for området mot Tingstuåsen.

Adkomst til felt S21 skal sikres over S22. Det skal opparbeides et torg på minimum 1 dekar i #17 mellom S21 og S22 mot planavgrensningen, hvorav 30 % av torgets areal skal ligge innenfor felt S21. Det tillates ikke etablert hotell innenfor feltet.

Felt S22

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA=380 %

Boligandel: Minimum 20 %

Uteareal: Områdetype 1

Det skal reguleres adkomst til felt S21. Det skal være variasjon i høyder og skala. Feltet skal deles inn i ulike høyder med spenn fra maks. kote 36 til maks. kote 64. Det skal sikres nedtrapping mot Tingstuåsen. Utnyttelsen skal ta hensyn til virkning inn mot torget. Det skal opparbeides et torg på minimum 1 dekar innenfor #17, hvorav 70 % av torgets areal skal ligge innenfor S22. Innenfor feltet skal det opparbeides et sykkelhotell/-parkering for minimum 200 sykkelplasser som skal være tilrettelagt for flere typer sykler og tilgjengelig for offentligheten. Det skal reguleres en offentlig undergang under jernbanen til Hoffsveien/T-banestasjonen. Undergangen skal opparbeides som en forlengelse av intern gatestruktur, evt. integreres i bebyggelsen.

Felt S24 (Sofienlund)

Lokalene skal benyttes til publikumsrettet virksomhet. Ved søknad om tiltak skal det utarbeides en utomhusplan som viser samspill mellom parken (P5) og bygg for å sikre at

bygget og parken ses i sammenheng. Det tillates ikke etablert boliger eller andre innretninger som privatiserer parken (P5).

Felt S25 (Katrinelund)

Lokalene i 1. etasje skal benyttes til publikumsrettet virksomhet. Innenfor feltet skal minimum 20 % av total BRA benyttes til kultur-/idrettsformål. Ved søknad om tiltak skal det utarbeides en utomhusplan som viser samspill mellom allmenningen (G10) og bygg, for å sikre at byggene og allmenningen ses i sammenheng. Det tillates ikke etablert boliger eller andre funksjoner som privatiserer Frognerelvallmenningen (G10).

5.5 Kombinert bebyggelse og anlegg

Felt SI1 Sentrumsformål /idrettsanlegg (svømmehall, flerbrukshall)

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 270 %

Høyder: På inntil 25 % av feltets grunnflate tillates maksimal byggehøyde kote +35 moh. På minimum 75 % av feltets grunnflate er maksimal byggehøyde kote +15 moh.

Plassering og utforming av bebyggelsen/anlegget skal tilpasses siktlinjer og tilgrensende parkformål. Bygget skal utformes med særlig høy arkitektonisk og materialmessig kvalitet. Innenfor feltet skal minimum 80 % av totalt BRA benyttes til idrett (svømmehall, flerbrukshall) eller kulturformål. Det tillates ikke etablering av boliger.

Felt SHS1-2 Kombinert bebyggelse og anlegg – bruk og vern av sjø og vassdrag.

Sentrumsformål/havneområde i sjø/friluftsområde

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 50 %

Feltene skal være tilgjengelige for offentligheten. Konstruksjon tillates delvis på peler i sjø. Utformingen skal samordnes med P1. Eventuell bebyggelse skal gi et økt tilbud til besøkende og skal knyttes til parkliv, sjøbad, maritim virksomhet eller bevertning og må ivareta kontakten med sjøen. Siktlinjen fra Skøyen torg (T5) og utover Bestumkilen skal opprettholdes.

5.6 Kombinert boligbebyggelse/forretning/offentlig eller privat tjenesteyting/bevertning/kontor (BKB1-13)

Felt BKB1

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 220 %

Boligandel: Minimum 80 %

Uteareal: Områdetype 2

Det skal innenfor felt BKB1 være variasjon i høyder og skala. Det skal sikres nedtrapping av høyder mot vest fra maks kote 51 til maks kote 36. Det skal opparbeides en barnehage med minimum 4 avdelinger innenfor feltet. Det skal reguleres og opparbeides en gang- og sykkelforbindelse langs jernbanen på feltets sørside.

Felt BKB2

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 220 %

Boligandel: Minimum 50 %

Uteareal: Områdetype 2

Felt BKB3

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 180 %

Boligandel: Minimum 50 %

Områdetype: Områdetype 2

Felt BKB4

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA=190 %

Boligandel: Minimum 80 %

Uteareal: Områdetype 2

Felt BKB5A

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 240 %

Boligandel: Minimum 20 %

Uteareal: Områdetype 2

Inntil 60 % av hensynssone H540_1 kan bebygges.

Felt BKB5B

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA = 320 % BRA

Boligandel: minimum 90 %

Uteareal: Områdetype 2

Inntil 60 % av hensynssone H540_1 kan bebygges. Avstand til elvekanten skal være minimum 10 meter.

Felt BKB6

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 160 %

Boligandel: Minimum 80 %

Uteareal: Områdetype 2

Felt BKB7

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 190 %

Boligandel: Minimum 80 %

Uteareal: Områdetype 2

Felt BKB8

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 170 %

Boligandel: Minimum 80 %

Uteareal: Områdetype 2

Felt BKB9

Feltutnyttelse: 250 % BRA

Boligandel: Minimum 50 %

Uteareal: Områdetype 2

Felt BKB10

Feltutnyttelse: 140 % BRA

Boligandel: Minimum 80 %

Uteareal: Områdetype 2

Det skal opparbeides en barnehage med minimum 4 avdelinger innenfor feltet.

Felt BKB11

Feltutnyttelse: 130 % BRA

Boligandel: Minimum 80 %

Uteareal: Områdetype 2

Felt BKB12

Feltutnyttelse: 200 % BRA

Boligandel: Minimum 80 %

Uteareal: Områdetype 2

Felt BKB13

Feltutnyttelse: Maksimum %-BRA= 240 %

Boligandel: Minimum 80 %

Uteareal: Områdetype 2

Arealet innenfor bestemmelsesområde #3 skal være tilgjengelig for offentligheten. Det skal opparbeides arkader mot Karenslyst allé med minimum 2,5 meter dybde og i minimum to etasjer.

6 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

6.1 Generelle bestemmelser

Gater, torg og under-/overganger skal utformes slik at de gir fotgjengere og syklister best mulige forhold, fortrinnsvis med et gatesnitt hvor minimum 50 % benyttes til gange, sykkel, opphold og beplantning. Solfylte offentlige og felles uteareal skal fortrinnsvis forbeholdes byliv og uteopphold.

Torgene og gatene skal ha høy kvalitet i materialbruk og utforming og inkludere både bymøbler, beplantning og belysning. Torgene skal utformes med særlig vekt på gangforbindelser, i tillegg til soner for opphold, aktivitet og sykling som skal være skjermet for støy og trafikk. Oppholdssoner med skjermede vindforhold skal vektlegges. Oslostandard for sykkeltilrettelegging eller de til enhver tid gjeldende normer skal legges til grunn i utformingen av sykkelanlegg, kryss og systemskifter.

For trikk og buss skal det opparbeides egen kollektivtrasé. Trikkens og bussens regularitet skal prioriteres over torgene og i kryss.

Annet gateareal som rabatter, refuger og trafikkøyer, skal opparbeides, beplantes eller tilrettelegges for håndtering av overvann og/ eller benyttes til møbleringsfelt, sykkelparkering eller tilsvarende. Ved plassering av sykkelstativer og andre bymøbler skal hensynet til trafiksikkerhet, fremkommelighet, og areal for opphold og byliv ivaretas.

Gatekryss, unntatt innenfor felt V1, skal være i plan, eventuelt noe opphøyd og uten rundkjøringer.

Ved detaljregulering av gater og torg skal egne plasser til sykkelparkering, forflytningshemmede og taxi innarbeides. Arealer til varelevering skal løses innenfor gjeldende byggefelt.

6.2 Veg (V1, V3, V6-16, V18-19, V23)

Felt V1, V3, V6-14, V16, V18-19, V23 skal være offentlig.

V1 – Skøyenallmenningen nord

Skøyenallmenningen nord skal opparbeides med trær og beplantning. Møblering, beplantning og materialbruk skal ha høy kvalitet. Under E18 skal det opparbeides ett kjørefelt i hver

retning og ett kjørefelt for buss i nordgående retning. Syklende skal tydelig atskilles fra både biltrafikk og gående. Det skal være gode og funksjonelle gangfelt over kjørearealet. Skøyen torg (T5), og Skøyenallmenningen (V1 og T6) skal formes som en sammenhengende allmenning. Bred siktlinje fra Skøyen torg (T5) ned til Bestumkilen skal tas hensyn til ved plassering av ulike funksjoner.

Etablering/endring av Statens vegvesens vei- og gateanlegg, må godkjennes av Statens vegvesen.

Undergangen under E18 skal ha utforming og belysning som gjør den attraktiv for syklende og gående og kan utvides for å gi bedre plass til fortau og sykkelvei.

V3 – Karenslyst allé

Gaten skal opparbeides med sykkeltilrettelegging og fortau i hver retning. Gaten utformes med allébeplantning. I Karenslyst allé skal sykkel og gange prioriteres foran privat bilferdsel ved utforming av gaten.

V6 – Drammensveien

Gaten skal opparbeides med ett kjørefelt i hver retning, midtstilt kollektivfelt for trikk og buss og tosidig fortau. Det skal være eget sykkelfelt i hver retning med god kobling til tiliggende sykkelveinett.

V7 – Drammensveien

Gaten skal opparbeides med ett kjørefelt i hver retning, midtstilt kollektivfelt for trikk og buss, tosidig fortau og beplantning. Det må avsettes arealer til holdeplass for trikk og buss. Det skal være eget sykkelfelt i hver retning med god kobling til tiliggende sykkelveinett.

V8 – Drammensveien

Gaten skal opparbeides med ett kjørefelt i hver retning, midtstilt kollektivfelt for trikk og buss, tosidig fortau og beplantning. Felt T3 på hjørnet mellom V8 og V9 reguleres sammen med V8.

V9 – Tyskestrandveien

Gaten skal opparbeides med kjørefelt, tosidig fortau og sykkeltilrettelegging.

V10 – Askekroken

Gaten skal opparbeides med kjørefelt, sykkeltilrettelegging og fortau. Det skal være mulighet for reguleringsplasser for buss i gaten.

V11 – Ny gate i trikke trasé

Gaten skal opparbeides med sykkelfelt og fortau i hver retning, og med tillatt kjøring til V10, V12 og V18. Syklende og gående skal prioriteres og gaten utformes med materialer som oppfordrer til kjøring på de myke trafikantenes premisser. Gaten skal ha trær der gatesnittet tillater det, og sikres høy kvalitet på materialer og belysning.

V12 – Nedre Skøyen vei

Gaten skal opparbeides med sykkeltilrettelegging og fortau i hver retning, og med tillatt kjøring til tilgrensende eiendommer. Det skal plantes trær der gaterommet tillater det.

V13 – Hoffsveien

Gaten skal opparbeides med ett kjørefelt i hver retning, midtstilt kollektivfelt for trikk og buss, sykkelfelt, tosidig fortau og grøntrabatt. Holdeplass for trikk og buss skal opparbeides slik at de gir best mulig tilgjengelighet til T-bane- og togstasjonen. Det skal sikres god tilkomst til sykkelparkeringsanlegg for Fornebubanen. Det skal etableres trær/beplantning der gatesnittet tillater det.

V14 – Harbitzalléen

Gaten skal opparbeides med kjørefelt, sykkeltilrettelegging og ett fortau i hver retning. Eksisterende treallé skal bevares, trær som på grunn av alder, sykdom, vindfall el.lign. må fjernes, skal erstattes med nye trær.

V16 - Hovfaret

Gaten skal opparbeides med minimum 4 m brede fortau og lav kantstein til kjøreareal.

V18 – Askeveien

Gaten skal utformes som adkomstgate med lavt fartsnivå og tilrettelegges for gående og syklende.

V19 Prinsessealléen

Gaten skal utformes som adkomstgate med lavt fartsnivå og ensidig fortau. Møteplasser for møtende trafikk opparbeides ved behov.

V23 (Bro Tingstuveien)

Felt V23 inngår som en del av gang- og sykkelveiforbindelsen til Skøyen stasjon og skal ikke være åpen for biltrafikk utenom utrykningskjøretøy.

6.3 Torg (T1-15)

Felt T1-15 skal være offentlig. Torgene skal ha en bymessig utforming og ha beplantning. Torgene skal ha høy kvalitet i utforming, materialbruk, møblering, beplantning og belysning. Trær skal sikres gode vekstvilkår og skal plantes på permeable flater eller i plantekasser under terreng med rotvennlig forsterkningslag. Ved utplanting bør trær ha en stammeomkrets på minst 18 cm. Dersom det ikke er til hinder for fremkommelighet, trafiksikkerhet og areal for opphold og byliv tillates det sykkelparkering i tilknytning til publikumsrettede virksomheter i 1. etasje mot torget.

T1 (Møllhausen torg)

Torget skal opparbeides med trær, bymøbler og belysning, og skal ha gode fotgjengerarealer tilrettelagt for fotgjengerstrømmer. Torget skal ha en utforming som sikrer kjøreadkomst for bil over broen (del av T1) mellom G1 og G2 og østover.

T2 (Hoff Torg)

Torget skal opparbeides som møteplass for Hoff, med trær og anlegg for aktivitet, og skal ha gode fotgjengerarealer tilrettelagt for fotgjengerstrømmer. Over torget skal opparbeides sykkelvei, den skal utformes slik at sykling tar hensyn til gange, lek og opphold på torget. I Hoffsvæien skal det over torget opparbeides ett kjørefelt for buss, ett kjørefelt for bil og ett sykkelfelt i hver retning nord-sørgående. Det skal sikres en trafiksikker løsning for trikkens krysning over plassen.

Utforming av torget må samordnes med Hoff park (P6). Torget skal opparbeides med hoveddelen av harde overflater i naturstein. Møblering, beplantning og materialbruk skal ha høy kvalitet.

T4 (Skøyen torg nord for og under jernbanen)

På torget som ligger nord for og under jernbanen, skal det sikres rause arealer til gangadkomst til trikk, evt. T-bane, buss og jernbane. Det skal tilrettelegges for sykling mellom P5 (Sofienlund) og T5 (Skøyen torg). Over torget fra V13 til V8 (Hoffsveien - Drammensveien) skal det opparbeides ett kjørefelt for buss sammen med trikk, og ett kjørefelt for bil i hver retning. Krysset mellom Drammensveien og Hoffsveien skal utformes som et T-kryss. Under jernbanen skal det opparbeides ett kjørefelt for buss i hver retning, to kjørefelt for bil fra sør, ett kjørefelt for bil fra nord og sykkeltilrettelegging i hver retning i tillegg til rause fotgjengerarealer. Oppgangene til jernbanestasjonen på østsiden av veien skal synliggjøres.

T5 (Skøyen torg syd) og T6 (Skøyenallmenningen syd)

Skøyen torg (T5) skal opparbeides med trær, anlegg for fysisk aktivitet og opphold, og skal ha fotgjengerarealer som er tilrettelagt for større fotgjengerstrømmer.

Det skal legges vekt på å etablere gode oppholdssoner med vegetasjon som skjermer for trafikk. Møblering, beplantning og materialbruk skal ha høy kvalitet. Over torget (i Drammensveien) skal det opparbeides ett kjørefelt for buss i hver retning, to kjørefelt for bil fra sør, ett kjørefelt for bil fra nord og sykkeltilrettelegging i hver retning. Syklende skal tydelig atskilles fra både biltrafikk og gående. Det skal være gode og funksjonelle gangfelt over kjørearealet. Det skal være reguleringsplasser for inntil 2 busser à 19 m og 2 busser à 25 m. Adkomst for fotgjengere og syklistere til jernbane og T-bane skal plasseres i naturlige gangakser. Skøyen torg og Skøyenallmenningen (T6 og V1) skal formes som en sammenhengende allmenning. Bred siktlinje fra Skøyen torg (T5) ned til Bestumkilen skal tas hensyn til ved plassering av ulike funksjoner.

Allmenningen (T6) på Sjølyst skal utformes med løsninger som prioriterer fotgjengere og syklistere. Det skal plantes trær og annen beplantning.

Over Karenslyst allé skal torgforbindelsen sikres med høy materialbruk og gode ledelinjer. Det skal opparbeides bred overgangssone med god sammenheng til G4.

Etablering/endring av Statens vegvesens vei- og gateanlegg, må godkjennes av Statens vegvesen.

T7 (interngate på Sjølyst)

Gaten utformes som gågate med kjøreadkomst til eiendommene i bro til felt 18C, BH3 og P2. Plassering av gaten kan justeres ved evt. behov for utvidelse av felt SI1.

T8 (Havnepromenaden)

Havnepromenaden skal ha en gjennomsnittlig bredde på 20 meter, med en minimumsbredde på 10 m, med en gjennomgående umøblert sone for fri fotgjengerferdsel på minimum på 6 meter langs hele Havnepromenaden.

Utformingen skal tilrettelegge for rekreativ ferdsel, uteopphold, mosjon, lek og kulturelle arrangementer. Langs Hoffselva skal Havnepromenaden opparbeides med en bymessig karakter, og beplantes med trær og annen vegetasjon. Elvekanten skal ha et naturlig preg, men kan ha varierte overganger/nedtrappinger mot vannet og mulighet for fysisk kontakt med

vannflaten. Det skal opparbeides en bro over Hoffselva. Kjøreadkomst til P2 via bro T7 tillates over T8.

Det tillates hovedsykkelvei/ekspres sykkelvei i eksisterende trasé langs E18.

T9 (Thune)

Torget skal tilrettelegges for opphold, rekreasjon og lek. Ved detaljregulering skal det undersøkes om Frognerelva kan gjenåpnes gjennom området. Hvis det ikke er mulig skal det innenfor bestemmelsesområde #2 inkluderes et vannelement som gjenforteller Frognerelvas historiske trasé og dokk/kanal fra industriperioden. Åpen overvannshåndtering skal inngå i dette. Eksisterende trær skal bevares, og det skal plantes trær og/eller annen vegetasjon.

T10 (Forbindelse fra Karenslyst allé til E18/Ferdbanen)

Torget T10 skal tilrettelegges for gående og syklende fra Skøyen til Bygdøy. Utformingen skal sikre at gang-/sykkeltrafikken innenfor bestemmelsessone #16 tar hensyn til bruken som plass. Det tillates kjøring til eiendommene.

T11 (Verkstedveien)

Torget (T11) skal tilrettelegges for gående og syklende fra Thune-området til Bygdøy. Det tillates kjøring til eiendommene.

T12 (Moniér torg)

Det skal opparbeides sykkeltilrettelegging over torget fra øst til vest. Torget skal ha gode fotgjengerarealer tilrettelagt for fotgjengerstrømmer. Over torget skal det opparbeides ett kjørefelt for buss sammen med trikk, og ett kjørefelt for bil i hver retning. Krysset utformes som et signalregulert kryss. Siktakse fra torget mot Nedre Skøyen gård må bevares. Det skal plantes trær/annen vegetasjon.

T11 og T13 (underganger under jernbanen)

Undergangene skal detaljreguleres. Utgangene skal søkes utvidet i bredden og utformes som del av gaten/torget. Undergangene skal ha god belysning og utformes så de fremstår som en naturlig del av byrommet.

T14 (over E18)

Det skal opparbeides en bred, trygg og attraktiv forbindelse for gående og syklende fra G10 til Frognerkilen.

T15 (over E18)

Det skal opparbeides en bred, trygg og attraktiv bro for gående og syklende over E18. Broen skal utformes som en del av forbindelsene T10 og T11.

6.4 Trasé for jernbane (J1-4)

Området omfatter jernbane med tilhørende anlegg (stasjonsanlegg, sporområde). Eksisterende kjørbare adkomster til jernbanen skal opprettholdes og tillates ikke gjenbygd uten godkjenning fra Bane NOR. Det tillates etablert underganger for gående og syklende under sporområdet. Bane NOR skal godkjenne byggeplaner før det gis rammetillatelse etter PBL.

6.5 Gang- og sykkelveg (GS1-4)

Alle gang- og sykkelveier skal være offentlige, unntatt GS4.

Sykkelvei mellom Ring 2 og Bygdøy allé (GS1)

Det skal opparbeides toveis sykkelvei med fortau.

Gang- og sykkelvei ved Hoff (GS2)

Eksisterende gang- og sykkelvei opprettholdes og kan utbedres iht. planen.

Gang- og sykkelvei ved Amalienborg (GS3)

Strekningen skal opparbeides som sykkelvei med fortau. Gaten skal ha god belysning og utformes med materialer som understreker sykkelfunksjon og trygghet. Det skal opparbeides en trerekke og sittemuligheter langs nordsiden av gaten. Det tillates ikke bilkjøring.

Ny tverrforbindelse Frognerelvallmenningen – Karenslyst allé (GS4)

Det skal opparbeides en gangforbindelse fra gangvei i Frognerelvallmenningen (#14) til torg (#4) i S11.

6.6 Stasjons-/terminalbygg, kombinert med park og torg (SST4/P5 og SST5/T4)

SST4/P5 skal benyttes til stasjonsbygg dersom Fornebubanen bygges i samsvar med S-4986, og som del av park P5 dersom annen trasé for Fornebubanen vedtas.

SST5/T4 skal benyttes til stasjonsbygg dersom Fornebubanen bygges i samsvar med S-4986, og som del av torg T4 dersom ny trasé for Fornebubanen vedtas.

Dersom Fornebubanen bygges i samsvar med S-4986 gjelder de generelle bestemmelsene i S-4986 i tillegg til de som gjelder spesifikt for SST4/P5 og SST5/T4.

7 Grønnstruktur**7.1 Generelle bestemmelser**

All grønnstruktur vist på plankartet skal være offentlig.

Tiltak

Elvene omfattes av tilgrensende grønnstruktur. Innenfor felt G1-6 og G10-11 kan det opparbeides gangveger, stier langs og bruer over elvene. Enkle konstruksjoner ned mot elvene kan tillates forutsatt at det ikke oppstår oppstuvning og endrede flomveier. Bevaring av vegetasjon i kantsonen er viktig for å motvirke erosjon. I felt regulert til grønnstruktur kan det tilrettelegges for infiltrasjon og fordroyning av overvann. Innenfor hvert av felt G10 og G11 kan det innpasses innretninger for lek og fysisk aktivitet, herunder ballbinge.

7.2 Blå-/grønnstruktur (G1-4, G6-8, G10-11)G1 og G2 (Hoffselva)

Eksisterende vegetasjon og naturlig elvekant skal bevares.

G3 (Hoffselva – Skøyen stasjon)

Langs østre side av Hoffselva tillates bearbeiding av kantsonen. Det er viktig at tiltak langs elven tar hensyn til elveflom, elvemiljøet og fisk. Innenfor bestemmelsesområdene #10 og #11 skal det opparbeides gang- og sykkelbroer som skal knyttes til turveier langs Hoffselva.

G4 (Hoffselvpromenaden) og G7 (Eksisterende grøntlokk)

Eksisterende grøntlokk bevares og utforming av feltene skal samordnes med Skøyen torg (T5) og Sjølyst (G6 og T8). Gang- og sykkelveien skal ha høy kvalitet på materialer og utforming, og være en attraktiv forbindelse mellom Skøyen og Sjølyst.

G6 (Hoffselva på Sjølyst)

Det skal opparbeides to tverrforbindelser over Hoffselva i tillegg til dagens grøntlokk. Utformingen skal samordnes med P1, P2, og T8 og med utearealene til felt S18C og BH3. Den naturlige elvekanten skal bevares langs Hoffselva.

G8 (Bestumkilen)

Det tillates et servicebygg for småbåthavn på 300 m² BRA for alle båtforeningene innenfor planområdet. Adkomst til båt plassene skal sikres. Det skal være kjørbare adkomst frem til eventuelt servicebygg. Det tillates parkering til drift og vedlikehold, øvrig bilkjøring tillates ikke.

G10 (Frognerelvallmenningen sør) og G11 (Frognerelvallmenningen nord)

Frognerelva tillates åpnet innenfor felt G11 og G10. Det skal opparbeides en forbindelse for fotgjengere og syklister på tvers av jernbanearealet ved Frognerelvallmenningen. Ved etablering av bro skal denne beplantes. Utforming av forbindelsen skal ikke være til hinder for jernbanen, og skal utformes i samråd med og godkjennes av Bane NOR. Løsninger for åpning av elva utarbeides i samråd med og godkjennes av Bane NOR.

7.3 Park (P1-2, P4-6)

Felt P1-2, 4-6 skal være offentlige. Utforming, materialbruk, møblering, beplantning og belysning skal ha høy kvalitet. Parkene skal opparbeides med vegetasjonsflater og trær for ulike fysiske aktiviteter gjennom året.

Sjølyst park vest (P1)

Det skal tilrettelegges for fysisk aktivitet i parken. Utformingen skal samordnes med SHS1-2, og spille sammen med G8, G6, P2 og T8. Båtbrygge tillates etablert mot Hoffselva. Siktlinje fra Skøyen torg (T5) og utover Bestumkilen skal holdes åpen.

Sjølyst park øst (P2)

Det skal tilrettelegges for ulike aktiviteter, herunder idrettsaktiviteter. Innenfor feltet kan det opparbeides små konstruksjoner for aktiviteter som volleyball, ballbinger, båtslipp, landingsarealer for ro- og padlebanen og flytebrygge tilrettelagt for utsetting av mindre båter til forflytningshemmede.

Et klubbhus for ro- og padlebanen på maks 300 m² BRA og en dommerbu på maks 10 m² BRA og et offentlig toalett på maks 50 m² BRA tillates. Alle bygninger skal ha høy arkitektonisk kvalitet, og ta hensyn til parken og det maritime miljøet. Etablering av en mindre tribune på land i tilknytning til ro- og padlebane kan tillates dersom den ikke hindrer utsikt utover Bestumkilen fra S18C. Det tillates etablert båtbrygge mot Hoffselva. Kjøreadkomst i forbindelse med service og drift av klubbhus og roanlegg tillates. Parkering for bruk av robanen må løses utenfor parken.

Monier park (P4)

Monier park skal tilrettelegges for opphold, og det tillates små konstruksjoner for aktiviteter som for eksempel parkour.

Sofienlundparken (P5)

Tidligere vegareal i Nedre Skøyen vei skal opparbeides som en integrert del av parken. En toveis sykkelvei skal opparbeides mellom feltene V11 og T4. Det tillates etablert nedganger til Fornebubanens underjordiske sykkelparkeringsanlegg. Utformingen av feltet må samordnes med eventuelt uteareal på terreng eller lokk i felt S8. Kjøring til S6-7 tillates.

Hoffparken (P6)

Større eksisterende trær skal bevares. Det skal tilrettelegges for sykkel øst-vest over felt P6 mellom feltene T2 og GS3. Ved utformingen av P6 skal det sikres god visuell og fysisk sammenheng med skolens utearealer (TY1) og T2. Innenfor feltet kan det opparbeides mindre konstruksjoner for aktiviteter som volleyball, ballbinger o.l. Det skal opparbeides et åpent fordrøyningsanlegg for overvann i parken eller på torget (T2). Kantsonen på begge sider av Hoffselva skal i hovedsak reetableres med naturlig kantsone, med unntak for tiltak/avtrapping som muliggjør tilgang til vannet.

8 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone

8.1 Generelle bestemmelser

Tiltak og installasjoner på land skal ikke hindre tilgang til sjøen for offentligheten. Det tillates utgraving/utfyllinger i sjø innenfor P1-2, SHS1-2 og G8 som vist på plankartet samt mudring. Etablering av badeanlegg i Bestumkilen skal utredes. Plassering og utforming av eventuelt badeanlegg skal avklares i detaljreguleringsplan for Sjølyst.

8.2 Friluftsområde i sjø og vassdrag (FSV1)

Området kan nyttes til bading, fiske og småbåttrafikk. Friluftsområdet tillates ikke avsperrert eller gjenbygd. Det tillates ikke anlagt fortøyningsinnretninger.

8.3 Småbåthavn (SBH1-2)

Innenfor felt SBH1 og SBH2 kan det anlegges innretninger for småbåthavn med gjestebrygge. Småbåthavn kan kun opparbeides som flytebrygger. Det tillates ikke etablert parkeringsanlegg i tilknytning til småbåthavna. Før rammetillatelse gis for tiltak skal det utarbeides en helhetlig utomhusplan/landskapsplan for adkomst, flytebrygger og tilrettelegging av området i sjøen. Anleggene skal ha høy arkitektonisk kvalitet og benytte materialer egnet for maritim bruk.

8.4 Idrett og vannsport (IV1 ro- og padlebane)

Ro- og padlebanen skal merkes med bøyer eller lignende, og ha landingsarealer ved P2. Det skal tas særskilt hensyn til biologisk mangfold ved Hoffselvas utløp. Anleggene skal ha høy arkitektonisk og maritim materialmessig kvalitet.

9 Hensynssoner

9.1 Andre sikringssoner (H190_1 og H190_3) - Fornebubanen

Sikringssone rundt T-banetunneler på minst 15 meter målt fra tunnelvegg horisontalt til begge sider og vertikalt over og under tunnelene er vist på plankart/snitt-tegninger. Dersom overdekning er mindre enn 15 meter går sikringssonen opp til eksisterende terrengnivå. Der banen opparbeides i kulvert, er avstanden minst 4 meter fra betongvegg, med mindre annen

avstand er angitt på kart eller i bestemmelsene. Innenfor sonen er det ikke tillatt å gjennomføre tiltak som medfører sprenging, peleramming, spunting, boring i grunnen, tunneldriving, eller andre tiltak som kan medføre fare for skade på tunnelanlegget uten godkjenning av Sporveien Oslo AS, ev. av Fornebubanen i perioden før Sporveien overtar anlegget. Slik godkjenning skal medfølge søknad om tiltak. Dersom Fornebubanen bygges iht. S-4986 utgår hensynssone 190_3 etter at bygging er vedtatt igangsatt. Dersom Fornebubanen bygges iht. ny reguleringsplan, utgår hensynssone 190_1 etter vedtak av ny reguleringsplan.

9.2 Andre sikringssoner - Jernbanens infrastruktur (H190_2)

Tiltak innenfor hensynssonen må ikke føre til skader eller ulemper for jernbanens infrastruktur. Bane NOR skal godkjenne tiltak før det gis rammetillatelse.

9.3 Ras- og skredfare (H310)

Innenfor sonen skal det i detaljregulering utføres ROS analyse vedrørende fare for steinsprang og ras, som dokumenterer at de til enhver tid gjeldende forskrifter ivaretas.

9.4 Faresone flom (H320_1-2)

Alle tiltak innenfor området må ta hensyn til flomfare, elveflom og stormflo. Oppholdsarealer i underetasjer skal sikres mot flom. Dette skal dokumenteres i detaljreguleringer og byggesaker. All bebyggelse innenfor sonen som ligger lavere enn kote + 2,53 m skal utformes for å tåle stormflo.

9.5 Overvannssystem (H410)

Innenfor sonen skal det opparbeides anlegg for å avlaste eksisterende kulvertanlegg under T5 og T4.

9.6 Hensyn grønnstruktur (H540_1-3)

H540_1-2 i BKB5A, BKB5B og B4: Minst 40 % av arealet i hensynssonen skal være ubebygget og inngå i den offentlige grønnstrukturen G2.

H540_3 i S5: Minst 70 % av arealet i hensynssonen skal være ubebygget og inngå i den offentlige grønnstrukturen G2.

De resterende arealene innenfor hensynssonen kan i detaljregulering reguleres for bebyggelse sammen med resten av byggefeltet, dersom det dokumenteres at tilstrekkelig sikkerhet mot flom og tilfredsstillende standard og løsning på turveiforbindelse langs Hoffselva vil bli ivaretatt. Bebyggelsen skal ikke være til hinder for fremføring av turveiforbindelser langs Hoffselva.

9.7 Bevaring av kulturmiljø (H570_1-4)

Generelle bestemmelser

Søknadspåtlitige tiltak innenfor hensynssone H570_1-4 som berører bevaringsverdien, skal forelegges Byantikvaren for uttalelse, før det fattes vedtak etter plan- og bygningsloven.

Verneverdige trær og annen vegetasjon som dør eller må fjernes på grunn av dokumentert dårlig tilstand skal erstattes med tilsvarende type.

Bygningene innenfor området skal ivaretas iht. bestemmelsene i pkt. 3.2.

Sofienlund (H570_1)

Feltet skal inngå i utforming av park P5. Eksisterende vegetasjon rundt Sofienlund skal bevares.

Nedre Skøyen (H570_2)

Hager og utomhusanlegg som er avmerket med hensynssone på plankartet skal bevares med sitt grønne preg. Dette inkluderer eksisterende terreng, trær, større vegetasjonselementer og øvrige bevaringsverdige utomhuselementer som trapper og forstøtningsmurer. Det tillates ikke oppføring av nye bygg, større installasjoner, underjordiske anlegg eller vesentlige terrengendringer.

Kulturminner i sjø (H570_3)

Tiltak innenfor planområdet skal ikke komme i konflikt eller føre til forringelse av bevaringsverdien til skipsvrak (ID122765).

Thune (H570_4)

Thune skal bevares som et helhetlig anlegg, og tiltak skal ta hensyn til områdets industrihistorie. Eksisterende bro mellom bygningene skal bevares.

9.8 Båndlegging etter lov om kulturminner (H730_1-3)Bygdøy kulturmiljø (H730_1-2)

Området innenfor hensynssone H730_1 er fredet ved «Forskrift om fredning av Bygdøy kulturmiljø» (FOR-2012-02-17-168).

Sofienlund (H730_3)

Hovedbygningen på Sofienlund, Drammensveien 155, er vedtatt fredet i lov om bygningsfredning av 1920, som er erstattet av kulturminneloven. Alle tiltak utover vanlig vedlikehold krever dispensasjon fra kulturminnemyndigheten.

9.9 Gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde (H910_1-6)

Dette omfatter følgende planer:

- S-4896 Drammensveien 149 (H910_2)
- S-4914 Harbitzalléen 1-7 (H910_1)
- S-4949 Drammensveien 145+147 (H910_3)
- S-5040 Drammensveien 126 (H910_4)
- S-5030 Kyststi langs Bestumkilen (H910_5)
- S-5115 Prinsessealléen 8 (H910_6)

10 Bestemmelsesområder**10.1 Bestemmelsesområde # 1-3 - Åpning/synliggjøring av Frognerelva i historisk trasé**

Innenfor bestemmelsesområdene kan Frognerelva gjenåpnes dersom den ikke er åpnet innenfor G10. Alternativt skal det inkluderes vannelement i utformingen av byrommet for å synliggjøre den historiske traseen. Området skal være offentlig tilgjengelig.

10.2 Bestemmelsesområde # 4 - Torg/plass (Karenslyst)

Det skal opparbeides en plass på minimum 1 daa for rekreasjon, opphold og lek. Det skal plantes trær og eller annen vegetasjon.

10.3 Bestemmelsesområde # 5 - Åpning av Hoffselva

Innenfor bestemmelsesområde #5 kan Hoffselva gjenåpnes.

10.4 Bestemmelsesområde # 6 - Videreføring av bestemmelser til detaljregulering for Fornebubanen – parsell Lysaker – Majorstuen (S-4986, delkart 4)

Bestemmelser tilhørende detaljregulering S-4986 for Fornebubanen – parsell Lysaker – Majorstuen, skal gjelde innenfor bestemmelsesområde # 6, med unntak av bestemmelse 4.2.1, 4.2.3, 4.2.4 og 4.2.18 i S-4986. Bestemmelsesområde #6 utgår når evt. ny reguleringsplan for Fornebubanen er vedtatt.

10.5 Bestemmelsesområde # 7 - Adkomst sykkelparkeringsanlegg

Innenfor bestemmelsesområde # 7 kan det opparbeides adkomst til underjordisk sykkelparkeringsanlegg.

10.6 Bestemmelsesområde # 8 - Adkomst til Fornebubanen

Innenfor bestemmelsesområde # 8 kan det opparbeides offentlig adkomst, rømningsadkomst og sykkelparkering til T-bane, jf. pkt. 5.4. Adkomstbygget kan integreres med øvrig bebyggelse i feltet. Bestemmelser for adkomstbygg i (til enhver tid) gjeldende reguleringsplan for Fornebubanen skal gjelde for adkomstbygget.

10.7 Bestemmelsesområde # 10-13 - Broer over Hoffselva

Innenfor bestemmelsesområdene #10, 11 og 13 skal eksisterende gang- og sykkelbro over Hoffselva utbedres eller reetableres på samme sted. For #12 skal nye broforbindelser inngå i en samlet plan for park P6.

10.8 Bestemmelsesområde # 14 - Forbindelse på tvers av jernbanen

Det skal opparbeides en forbindelse for fotgjengere og syklistene på tvers av jernbanearealet ved Frognerelvallmenningen. Ved etablering av bro skal denne beplantes. Utforming av forbindelsen skal ikke være til hinder for jernbanen, og skal utformes i samråd med og godkjennes av Bane NOR.

10.9 Bestemmelsesområde # 15 - Vilkår for bruk og utforming av uteområde langs jernbanen – Harbitzalléen

Området skal utformes som gang-/sykkelforbindelse og uteareal til felt BKB1, men må kunne benyttes til adkomst og midlertidig lagring av jernbanemateriell ved ekstraordinære tiltak på jernbanen. Området skal være sikret når det benyttes til lagring. Utforming av området skal utformes i samråd med Bane NOR.

10.10 Bestemmelsesområde # 16 - Torg/plass (Sjølyst plass)

Det skal opparbeides en plass på minimum 1 daa der Sjølyst plass ligger i dag. Utformingen av plassen skal ivareta god fremkommelighet for gående og syklende i T10. Det skal plantes trær og/eller annen vegetasjon.

10.11 Bestemmelsesområde # 17 - Torg/plass (Skøyen vest)

Det skal opparbeides en plass på minimum 1 daa for rekreasjon og lek. Det skal plantes trær og/eller annen vegetasjon.

10.12 Tekniske bygninger/rom # 19

Innenfor bestemmelsesområde # 19 vest for Hoffsvveien tillates oppført permanente bygningsmessige konstruksjoner som er nødvendig for driften av t-baneanlegget, slik som anlegg for trykkutjevning, ventilasjon, røykventilering, transformator, lavspent og reservekraft. Anleggene skal sikres nødvendig tilgang for drift og vedlikehold. De tekniske rommene skal plasseres og utformes slik at de ikke vanskeliggjør fremtidig utvikling av kvartalet avgrenset av jernbanen, Tingstuveien, Harbitzalléen og Hoffsvveien. Det skal tas nødvendig hensyn til drift, vedlikehold og fremtidig utvikling av jernbaneanlegget. Det skal ved etablering av bygninger, konstruksjoner og anlegg foreligge godkjenning fra Bane NOR senest ved søknad om tiltak eller rammetillatelse.

10.13 Bestemmelsesområde # 20-25 og # 28 Midlertidig rigg og anleggsområde for Fornebubanen

Bestemmelsesområdene kan kun benyttes til virksomhet som er nødvendig for anleggsdriften (anleggsveier, riggplass, mellomagring av materialer og masser, parkering med mer) så lenge anleggsarbeidene for T-banen pågår. Det midlertidige anleggsområdet opphører når anleggsarbeidene er avsluttet og senest ett år etter at anlegget er tatt i bruk.

Tiltakshaver skal sikre de midlertidige anleggsområdene ved inngjerding og annen sikring. Sikringsgjerder som skal plasseres langs yttergrensen av anleggsområder skal være tette og gis en estetisk utforming tilpasset omgivelsene. Rigg- og anleggsgjerder skal vise illustrasjoner av fremtidig ferdigstilt anlegg og kan ha innsynsvinduer.

Dersom ikke annet fremgår av denne plan, skal alle områder hvor det er utført anlegg eller er benyttet i anleggsvirksomheten senest ett år etter at tiltaket er avsluttet/satt i drift, være tilbakeført til opprinnelig tilstand eller istandsettes i henhold til utomhusplan/landskapsplan godkjent av Oslo kommune ved PBE. Offentlige samferdselsanlegg som blir berørt i anleggsfasen skal tilbakeføres i tråd med den regulering som gjelder ved tilbakeføringstidspunktet. Istandsetting av Hoffsvveien må ikke vanskeliggjøre opparbeidelse av trikketrasé i Hoffsvveien. Utomhusplaner/landskapsplaner skal vise hvordan området skal fremstå etter at anlegget er avsluttet. Disse skal vise veier, terrengutforming, beplantning, gangarealer/stier, eventuelt sambruk med videre.

I bestemmelsesområde # 20 (innenfor trikkesløyfen) skal eksisterende naturverdier herunder større trær bevares. Trær med rotsone skal registreres og beskyttes i anleggsperioden. Arbeider i områder rundt trær som skal bevares, skal gjennomføres under overvåkning av godkjent trepleier eller annen kompetent fagperson. Midlertidig rigg- og anleggsområde # 20 skal opparbeides til park så snart anleggsarbeidene er ferdig, og senest ett år etter at anlegget er tatt i bruk.

I bestemmelsesområde # 22 tillates ikke inngrep i bakken ved opparbeidelse av riggområde. Eventuelle påfylte masser skal legges på separerende duk.

Bestemmelsesområdene # 20-25 utgår dersom det vedtas ny reguleringsplan for Fornebubanen. Bestemmelsesområdene # 28-29 utgår dersom det vedtas igangsetting av bygging av Fornebubanen etter reguleringsplan S-4986.

10.14 Bestemmelsesområde # 26-27 – vilkår for bruk av arealer mot E18

Det tillates ikke boliger innenfor bestemmelsesområde #26 og #27.

10.15 Bestemmelsesområde # 29 – Adkomst til Fornebubanen

I bestemmelsesområde # 29 på Hoff torg (T2) tillates det etablert heishus på inntil 10 x 10 m fotavtrykk, trykkavlastningsrist på maks. 30 m² og røykavkast på maks. 20 m². Røykavkastet skal inngå som naturlig del av torgets bygulv eller rekreasjonstilbud. Dersom røykavkastet trenger større høyde, skal det integreres med heishuset. Alle tiltakene skal sikres mot flom. Det tillates takoverbygg som klimabeskyttelse over inngang til heishuset. Heishuset skal ha høy arkitektonisk kvalitet og kan inngå i konstruksjon med formål knyttet til torget. I bestemmelsesområdet kan det også tilrettelegges for oppstillingsplasser for servicebiler og brann- og redningsbil. Disse plassene skal inngå som del av torgutformingene.

Tiltakene skal tilpasses torgets funksjoner, og skal ikke hindre fremføring av funksjonell sykkelvei og gangåre mellom heishus og S5, og sykkelkryss ved Hoffsvæien. Fornebubanens plan skal vise hvordan gang- og sykkeltrafikken ivaretas.

11 Rekkefølgebestemmelser

11.1 Rekkefølgekrav tilknyttet Fornebubanen

Rekkefølgekrav for feltene S3 og S5 gjelder ikke for regulering og etablering av Fornebubanen. Det gjelder heller ikke for private tiltak som er nødvendige for teknisk tilrettelegging for bygging rundt Fornebubanens adkomst i felt S3.

11.2 Rekkefølge ved utbygging av offentlig infrastruktur.

Før det gis rammetillatelse til byggetiltak innenfor reguleringsplanens felt S3, S5, S8, S18, S19, S21, S22, S11, BKB1 og BKB6-8 skal ny T-banestasjon på Skøyen (Fornebubanen) med oppganger være opparbeidet eller sikret opparbeidet.

Før det kan gis rammetillatelse for bebyggelsen i feltene S1-S25, BKB1-BKB13, B1, B3-4, SST4/P5 og SST5/T4 skal tilliggende gater og torg være opparbeidet eller sikret opparbeidet.

11.3 Rekkefølge for turvei langs Hoffselva (G1-4 og H540_1-3)

Før det gis rammetillatelse for bebyggelsen i feltene BKB3, BKB4, BKB5, S1-2, S5-S7, S17, S19, B4 skal turveien langs Hoffselva i G1-4 og H540_1-3 være opparbeidet eller sikret opparbeidet.

11.4 Rekkefølge for Sofienlundparken (P5)

Før det gis rammetillatelse for felt S5-8 og BKB 7, skal parken (P5) være opparbeidet eller sikret opparbeidet.

Før parken opparbeides må trikken flyttes til Drammensveien (V8) og Hoffsvæien (V13), opparbeides lokalgate i dagens trikketrasé (V11), og Fornebubanen være ferdigstilt. Dersom det vedtas ny reguleringsplan for Fornebubanen utgår kravet om at Fornebubanen må være ferdigstilt.

11.5 Rekkefølge for Hoff park (P6)

Før det gis rammetillatelse for felt S1-2, S5-6, B4, BKB1-2 og TY1, skal parken (P6) være opparbeidet eller sikret opparbeidet.

11.6 Rekkefølge for avfallssug og likeretterstasjon i Hoff park (P6)

Før det kan gis igangsettingstillatelse for Hoff park (P6) skal ny avfallsløsning og stasjon for likeretter være etablert utenfor P6.

11.7 Opparbeidelse av tursti langs og åpning av Frognerelva

Før det gis rammetillatelse for felt BKB10 og 12, BKB13, S11 og S10 skal feltene G10-11, inkludert åpning/synliggjøring av historisk trasé til Frognerelva og turvei, være opparbeidet eller sikret opparbeidet.

11.8 Opparbeidelse av tilliggende veier/gater

Før det gis rammetillatelse til tiltak i et felt med sentrumsformål eller kombinert bebyggelse og anlegg må adkomst, tilliggende gater og halvparten av tilgrensende torg, samt nødvendig teknisk infrastruktur, være opparbeidet eller sikret opparbeidet.

11.9 Opparbeidelse av Prinsessealléen V19

Før det gis rammetillatelse innenfor område BH1-2 skal opparbeidelse av nordre del av Prinsessealléen (V19) være opparbeidet eller sikret opparbeidet.

11.10 Utvikling av Sjølyst

Før det gis igangsettingstillatelse for feltene S18A-C og SI1 må eksisterende undergang under E18 være utbedret. Før det gis rammetillatelse for feltene S18A-C, SI1, P1, P2, G6, G8 og T7-8, må båttopplaget og småbåtplasser være sikret flyttet.

Dagens sykkelvei skal opprettholdes med nødvendige justeringer og eventuelle omlegginger i felt G8 og T8.

11.11 Utbedring av undergang under E18 (T5)

Utbedret undergang under E18 i V1 skal være sikret opparbeidet før rammetillatelse kan gis for felt S18A-C, BH3 og SI1.

11.12 Ny gate i gammel trikketrasé (V11)

Før det kan gis rammetillatelse for byggetiltak innenfor feltene S6, S7, S8, BKB7 og BKB8, skal ny gate i gammel trikketrasé (V11) være opparbeidet eller sikret opparbeidet.

11.13 Nedre Skøyen vei (V12)

Før det kan gis rammetillatelse for byggetiltak innenfor feltene B1, B4, BKB6, TY1, skal ny gate i Nedre Skøyen vei (V12) være opparbeidet eller sikret opparbeidet.

11.14 Ny trikketrasé i Hoffsvæien (V13)

Før det kan gis rammetillatelse for byggetiltak innenfor feltene S3 og S5 skal ny trikketrasé i Hoffsvæien (V13) være opparbeidet eller sikret opparbeidet.

11.15 Prinsessealléen (BKB8)

Før det kan gis rammetillatelse for byggetiltak innenfor felt BKB8, skal følgende anlegg være opparbeidet eller sikret opparbeidet:

- Torg ved Prinsessealléen (T12)
- Ny gate i gammel trikketrasé fra Gustav Vigelandts vei til Askekroken (V11)

11.16 Gangvei til Karenslyst torg (GS4)

Før det kan gis rammetillatelse for byggetiltak innenfor feltene S11 skal gangforbindelse i GS4 være opparbeidet eller sikret opparbeidet.

11.17 Torg på Thune (T9)

Før det gis rammetillatelse til S10 skal T9 være opparbeidet eller sikret opparbeidet.

12 Juridisk bindende figurer

12.1 Åpne fasader



12.1 Kart over åpne fasader

12.2 Prinsipp for høyder



12.2 Prinsipper for høyder på planlagt bebyggelse

12.3 Gangforbindelser



12.3 Gangforbindelser gjennom byggefelt, allmenninger og Havnepromenaden

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. Oslo bystyre vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 områderegulering med reguleringsbestemmelser for Skøyen, alternativ 2, som reguleres til:

Vertikalnivå 1 (under terreng)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Torg (o_T11 og o_T13)

Vertikalnivå 2 (på terreng)

Bebyggelse og anlegg:

- Boligbebyggelse (B1-4)
- Sentrumsformål (S1-3, 5-22, 24-25)
- Offentlig eller privat tjenesteyting (TY1)
- Barnehage (BH1-3)
- Boligbebyggelse/forretning/off. eller privat tjenesteyting/bevertning/kontor (BKB1-13)
- Sentrumsformål/idrettsanlegg (SI1)

Bebyggelse og anlegg/Bruk og vern av sjø og vassdrag

- Sentrumsformål/havneområde i sjø (SHS1-2)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Veg (V1, V3, 6-22)
- Torg (T1-12)
- Gang-/sykkelvei (GS1-4)
- Trasé for jernbane (J1-4)
- Stasjons-/terminalbygg/torg (SST4-5)

Kombinert samferdselsanlegg, teknisk infrastruktur og grønnstruktur

- Stasjons-/terminalbygg/park (SST4/P5)

Grønnstruktur:

- Blå-/Grønnstruktur (G1-4, G6-8, G10-11)
- Park (P1-2, 4-6)

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone:

- Friluftsområde i sjø og vassdrag (FSV1)
- Småbåthavn (SBH1-2)
- Idrett og vannsport (IV1)

Vertikalnivå 3 (over terreng)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

- Veg (V23 Bro Tingstuveien)
- Torg (T1, T7, T8 (broer over Hoffselva), T14 og T15 (broer over E18))
- Trasé for jernbane (J2-3)

Hensynssoner

- H190_1 og H190_3 Andre sikringssoner (restriksjoner for anlegg i grunnen - Fornebubanen)
- H190_2 Andre sikringssoner (restriksjoner for anlegg i grunnen - Jernbane)
- H310 Ras- og skredfare (steinsprang)
- H320_1 Flom (stormflo)
- H320_2 Flom (elveflom)
- H410 Krav vedrørende infrastruktur (overvann)
- H540_1-3 Hensyn grønnstruktur
- H570_1-4 Bevaring kulturmiljø
- H730_1-3 Båndlegging etter lov om kulturminner
- H910_1-6 Gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde

som vist på kart merket BVI-201414412-2, datert 22.05.2017, sist revidert 09.06.2022.

2. Saken sendes Kommunal- og distriktsdepartementet for endelig avgjørelse, jf. plan- og bygningsloven § 12-13.

Byrådet, den 20.04.2023

Raymond Johansen

Hanna E. Marcussen

Vedlegg:

1. Plan- og bygningsetatens saksfremstilling, rev. 30.01.2023
2. Revidert plankart til politisk behandling alternativ 1
3. Revidert plankart til politisk behandling alternativ 2
4. Revidert hensynssonekart til politisk behandling alternativ 1
5. Revidert hensynssonekart til politisk behandling alternativ 2
6. Illustrasjonshefte 22.11.22
7. Oppsummering offentlig ettersyn
8. Oppsummering begrenset høring
9. Samledokument - Innkomne uttalelser ved offentlig ettersyn 2019 2020
Områderegulering Skøyen
10. Samledokument - Innkomne uttalelser ved begrenset høring
11. Byplangrep Skøyen
12. Nye og reviderte arealtall Skøyen
13. Bestumkilen grunnlagsrapport båtliv byutvikling og massedeponi
14. Oppsummering SWOT-analyse Båtplasser og opplagsplasser i Bestumkilen
15. Konsekvensutredning for områderegulering Skøyen Støy og luftforurensing
16. Skøyen Beregning og analyse av luftforurensing
17. Bymiljøetatens foreløpige vurdering av eksisterende trær innenfor planområdet
18. Naturmiljø Skøyen
19. Åpning av Hoffselva
20. Gjenåpne delstrøm av Frognerelva - del 1 Mulighetsstudie - teknisk utredning
21. Gjenåpne delstrøm av Frognerelva del 2 Mulighetsstudie - teknisk utredning
22. Tiltaksplan trafikkreduksjon på sentrale Skøyen og tilgrensende boligområder
23. Trafikk Skøyen
24. Trafikale konsekvenser av tiltak og plassering av Hoffsdagonal
25. Trafikale konsekvenser av foreslåtte byplangrep
26. Skøyen torg - Vurdering av kryssløsninger med Hoffsdagonal
27. Planfaglig vurdering - Flytting av trikken (delvis u.off.)
28. Skøyen torg Vurderinger av kryssløsninger uten Hoffsdagonal
29. Trafikkanalyse Skøyen Aimsun-simulering
30. Parkeringsregistrering Skøyen
31. Skøyen - Nyregistrering av bevaringsverdige bygninger og anlegg
32. Områdereguleringsplan for Skøyen Samfunnsikkerhet - sårbarhetsanalyse
33. Medvirkningsseminar barn og unge i Skøyens nærområde
34. Notat - Vurdering av effekter av tiltak for trafikkreduksjon

Vedlegg:

35. Trafikkanalyse Skøyen Aimsun-simulering
36. Bestumkilens miljøstatus og virkninger av OR Skøyen-PBE
37. Bestumkilen-Miljøtilstand og fremtidig utvikling-Rambøll
38. Notat - Trafikale konsekvenser for bydel Frogner
39. Rapport Delstudie flytting av trikketrase
40. Forslag - reetablering våtmarksområde
41. KVU Bestumkilen - KVU-rapport del 1 (delvis u.off.)
42. KVU Bestumkilen - KVU-rapport del 2
43. KVU Bestumkilen - KVU-rapport del 3 (delvis u.off.)
44. KVU Bestumkilen - KVU-rapport del 4
45. Mottatt i møte med Folkeaksjonen for human Skøyen områderegulering
46. Skøyen miljøforum - Synspunkter på områdereguleringsplan for Skøyen
47. Skøyen miljøforum: Innlegg til møte med byråden 29.11.2018
48. Mottatt i møte med Monolith Properties og Bane NOR Eiendom om Harbitzparken (BKB)
49. Presentasjon fra KLP Eiendom om Drammensveien 144
50. Presentasjon fra Scandinavian Development om Drammensveien 151
51. Presentasjon fra Grape Architects, Skanska Commercial Development Norway og Selvaag om Tingstuveien 31
52. Presentasjon fra R21 Arkitekter og Thorsnes Eiendom om Hovfaret 11-13
53. Presentasjon fra Urbania Eiendom om Hovfaret 11-13
54. Presentasjon fra TH Holm Eiendom om Hoffsvveien 15 og 21,23, Hovfaret 8 og Engebrets vei 3-7
55. Presentasjon fra Stor-Oslo Eiendom, Monolith Properties m.fl. om felt S3 og BKB1
56. Presentasjon vedr. Kafédialog Skøyen v/ Folkeaksjonen for human Skøyen områderegulering, Grunneiergruppen Skøyen og Oslo Metropolitan Area
57. E-post av 06.07.2018 fra Audun Engh
58. Brev av 26.07.18 fra Folkeaksjonen for human Skøyen områderegulering
59. Plan- og bygningsetatens brev av 28.08.2018
60. E-post av 25.07.2018 fra Tine Jordbræk
61. E-post av 31.08.2018 fra Jens Petter Rotnes
62. E-post av 10.09.2018 fra Jens Petter Rotnes
63. E-post av 18.09.2018 fra Jens Petter Rotnes
64. E-post av 23.09.2018 fra Arild Vollan
65. E-post av 05.12.2018 fra Stephen Knudtzon
66. E-post av 16.01.2019 fra Stephen Knudtzon
67. Vedlegg til e-post av 16.01.2019 fra Stephen Knudtzon
68. Plan- og bygningsetatens brev av 04.01.2019
69. Brev innkommet 11.01.2019 fra Skøyen miljøforum
70. Brev av 26.02.2019 fra Victoria Eiendom AS
71. Brev av 26.02.2019 fra Hoffsvveien Eiendom AS
72. Brev av 15.03.2019 fra Plan- og bygningsetaten
73. Brev av 27.02.2019 fra Grunneierforumet
74. E-post av 18.06.2019 fra Skøyen miljøforum
75. Sluttrapport Kafédialog Skøyen 13.02.2019
76. Mottatt i møte 16.01.2020 med Oslo House vedrørende Thune
77. E-post av 27.05.2021 fra Oslo House vedrørende Thune
78. Vedlegg 1 til e-post av 27.05.2021
79. Vedlegg 2 til e-post av 27.05.2021

Vedlegg:

80. Vedlegg 3 til e-post av 27.05.2021: Presentasjon fra møte 21.05.2021 med Oslo House vedrørende Thune
81. Presentasjon fra møte 23.06.2022 med Oslo House vedrørende Thune
82. E-post av 27.05.2021 fra KLP Eiendom vedrørende Drammensveien 144 (felt S9B).
83. Presentasjon fra møte 11.06.2021 med KLP Eiendom vedrørende Drammensveien 144 (felt S9B).
84. E-post av 14.06.2021 fra Selvaag Eiendom
85. Presentasjon fra møte 28.06.2021 med Skanska og Selvaag Eiendom
86. Brev av 15.07.2021 fra Skøyen Grunneierforum
87. Vedlegg 1 til brev av 15.07.2021 fra Skøyen Grunneierforum: Prosjektoversikt Trafikklys
88. Vedlegg 2: Presentasjon fra møte 28.06.2021 med Skøyen Grunneierforum
89. Vedlegg 3: Felles innspill til PBE fra Skøyen Grunneierforum
90. Presentasjon fra møte 20.01.2022 med Skøyen Områdeforum
91. E-post av 18.11.2021 fra Skøyen Miljøforum
92. Vedlegg til e-post av 18.11.2021: Perspektiv illustrasjon
93. Presentasjon fra møte 20.09.2022 med Fram eiendom
94. Brev av 21.10. 2022 fra Plan- og bygningsetaten
95. Presentasjon fra møte 19.09.2022 med Sparebank 1 Forsikring og Advensia Eiendomsutvikling
96. Presentasjon fra møte 30.11.2022 med Bane NOR Eiendom
97. Presentasjon fra møte 20.01.2023 fra Norboat
98. Vedlegg fra Norboat: Sjølyst Maritime Folkepark
99. Brev av 05.01.2020 fra Ulleren Båtforening
100. Brev av 29.01.2020 fra Arild Vollan
101. Notat fra PBE med kommentarer til brev av 29.01.2020 fra Vollan
102. Brev av 09.03.2020 fra Kongelig Norsk Båtforbund
103. E-post av 13.05.2020 fra Artic Green v/ Arild Vollan
104. Evaluering av Områderegulering for Skøyen av 10.03.2020 av Arctic Green v/ Arild Vollan
105. E-post av 01.03.2020 fra Artic Green v/ Arild Vollan
106. Konsekvenser av områderegulering Skøyen av 01.03.2020 av Arctic Green v/ Arild Vollan
107. E-post av 27.01.2020 fra Anne-Marie Egeland
108. E-post av 06.02.2020 fra Anne-Marie Egeland
109. Brev av 23.06.2020 fra Bydel Ullern
110. E-post av 18.08.2020 fra Urbania Eiendom
111. Brev av 21.12.2020 fra Bydel Frogner
112. Sms av 10.02.2021 fra leder av Oslo kommunes småbåtutvalg
113. Sms av 10.02.2021 fra leder av Oslo kommunes småbåtutvalg m/svar
114. E-post av 27.04.2021 fra Oslo House vedrørende Thune
115. Innspill av 12.05.2021 fra Oslo House
116. Brev av 03.08.2021 fra Oslo House
117. E-post av 24.08.2021 fra Oslo House
118. Brev av 18.02.2022 fra Oslo House
119. Brev av 28.04.2022 fra Oslo House vedrørende Thune
120. Vedlegg 1 til brev av 28.04.2022: Arkitektteam
121. Vedlegg 2 til brev av 28.04.2022: Overordnet fremdriftsplan konsekvensutredning
122. Vedlegg 3 til brev av 28.04.2022: Program Skisseprosjektkonkurranse Thune

Vedlegg:

123. E-post av 05.05.2022 fra Oslo House
124. Vedlegg 1 til e-post av 05.05.2022: Status tilleggsutredning kulturminner Thune
125. Vedlegg 2 til e-post av 05.05.2022: Områdereglering Thune - Forslag til reguleringsteknisk løsning
126. Vedlegg 3 til e-post av 05.05.2022: Hoveddokument Prosjekt Thune
127. E-post av 27.09.2022 fra Oslo House v/ Bjørnar Johnsen
128. Brev av 27.09.2022 fra Oslo House v/ Bjørnar Johnsen
129. Vedlegg 1 til brev av 27.09.2022: Planbeskrivelse og forslag til reguleringsteknisk løsning
130. Vedlegg 2 til brev av 27.09.2022: Plankart
131. Vedlegg 3 til brev av 27.09.2022: Planbestemmelser og retningslinjer
132. Vedlegg 4 til brev av 27.09.2022: Volumdiagrammer utbyggingsvariant 1.) og 2.)
133. Vedlegg 5 til brev av 27.09.2022: Registrering kulturminner og endringshistorikk
134. Vedlegg 6 til brev av 27.09.2022: Tilleggsutredning Konsekvensutredning
135. Vedlegg 7 til brev av 27.09.2022: Notat komparativ analyse industribygg i betong
136. Vedlegg 8 til brev av 27.09.2022: Forbildesamling
137. Vedlegg 9 til brev av 27.09.2022: Caruso St. John Prosjektforslag
138. Vedlegg 10 til brev av 27.09.2022: Grafton Prosjektforslag
139. Vedlegg 11 til brev av 27.09.2022: Tuvalu Prosjektforslag
140. Vedlegg 12 til brev av 27.09.2022: Oslo Works Prosjektforslag
141. E-post av 21.10.2022 fra Oslo House vedrørende Thune
142. Brev av 02.01.2023 fra Oslo House - Anmodning om oversendelse til RA
143. E-post av 02.05.2021 fra Einar Berg
144. E-post av 16.09.2021 fra Sollerud Båtforening
145. Brev av 01.10.2021 fra Storebrand
146. Notat av 28.09.2021 fra Mad Oslo
147. E-post av 08.11.2021 fra Storebrand
148. E-post av 13.12.2021 fra Hoffsgrenda Borettslag v/Fredrik Høgestøl
149. E-post av 04.10.2022 fra Hoffsgrenda Borettslag v/Fredrik Høgestøl
150. E-post nr. 2 av 04.10.2022 fra Hoffsgrenda Borettslag v/Fredrik Høgestøl
151. Brev av 14.01.2022 fra Plan- og bygningssetaten
152. E-post av 14.10.2022 fra Plan- og bygningssetaten
153. E-post av 27.10.2022 fra KLP Eiendom
154. E-post av 10.11.2022 fra Skøyen Områdeforum
155. Vedlegg 1 til e-post av 10.11.2022: Prosjektoversikt alle prosjekter
156. Vedlegg 2 til e-post av 10.11.2022: Skøyen Prosjektoversikt Samlet alle prosjekter
157. E-post av 09.11.2022 fra Bane NOR Eiendom
158. Brev av 14.11.2022 fra FRAM Eiendom
159. Vedlegg 1 til brev av 14.11.2022: Prosjektoversikt, flyfoto
160. Vedlegg 2 til brev av 14.11.2022: Prosjektoversikt
161. Vedlegg 3 til brev av 14.11.2022: Prosjektoversikt
162. E-post av 22.11.2022 fra Norboat AS
163. Brev av 23.01.2023 fra Storebrand
164. E-poster av 01.02.2023 og 02.02.2023 fra Arild Vollan
165. Vedlegg 1 til e-post: Kart Fornebubanen
166. Vedlegg 2 til e-post: Bevaring
167. Vedlegg 3 til e-post: Fra luften
168. E-post av 08.02.2023 fra Skøyen Vest Søppelsug sameie

Vedlegg:

- 169. Presentasjon fra møtet 13.02.2023 med Kongelig Norsk Båtforbund
- 170. Vedlegg til presentasjon: Forslag til alternativ for båttopplag
- 171. Brev av 01.03.2023 fra Dalan advokatfirma
- 172. E-post av 12.03.2023 fra Folkeaksjonen for bevaring av båtlivet i Oslofjorden v/
Ramstad
- 173. Vedlegg 2 til e-post av 12.03.2023 (vedlegg 1 er brev av 01.03.2023 fra Dalan
advokatfirma)
- 174. E-post av 11.03.2023 fra Arild Vollan
- 175. Vedlegg til e-post av 11.03.2023: Brev av 10.03.2023 fra advokat Stephen
Knutzson til PBE