



Oslo kommune  
Bydel Ullern  
Bydelsadministrasjonen

Møtebok

Utvalg: Ullern byutviklings- og samferdselskomitè  
Møtedato: 17.06.2013  
Tidspunkt: 18:00  
Møtested: Hoffsveien 48  
Møterom:

Følgende medlemmer møtte:

Navn	Funksjon	Repr	Vara for
Roger Mollan-Olafsen	Leder	H	
Bente Marie Nørgård	Nestleder	V	
Anne Sofie Tølfsby	Medlem	H	
Jon Henrik Stenrud	Varamedlem	H	Arne Helgerud
Anny Skarstein	Medlem	A	

Følgende møtte fra administrasjonen:

Navn	Stilling
Svein Hjelmtveit	Spesialkonsulent

Roger Mollan-Olafsen  
Leder

Svein Hjelmtveit  
Komitesekretær

Saksnr	Tittel
PS 13/26	Godkjenning av innkalling og saksliste til Ullern byutviklings- og samferdselskomite 17.06.2013
PS 13/27	Fornebubanen Lysaker-Majorstuen - uttalelse til forslag til planprogram for T-bane og regulering av Majorstuen-Vækerø og Skøyen

**PS 13/26**      **Godkjenning av innkalling og saksliste til Ullern byutviklings- og samferdselskomite 17.06.2013**  
Ullern byutviklings- og samferdselskomitè fattet følgende enstemmige vedtak:  
"Innkalling og saksliste godkjennes."

**Fornebubanen Lysaker – Majorstuen, uttalelse til forslag til planprogram for T-bane og regulering av Majorstuen – Vækerø og Skøyen**

Amy Skarstein(A) og Bente Marie Nørgård(V) foreslo følgende endringer/tillegg til bydelsdirektørens forslag til høringsuttalelse:

1. Nytt 2. avsnitt: Ullern bydelsutvalg forutsetter at alle planer og utvikling skal ivareta og styrke de blågrønne drag i bydelen.
2. Nytt avsnitt etter nåværende 4. avsnitt: Dersom bygge- og deleforbud ikke blir vedtatt, skal nåværende reguleringsplan følges strengt.
3. Utbygging av Fornebubanen må gjøre på en måte som sikrer blandet utbygging Skøyen med bolig, kultur, allmenntilleggsformål samt næring.
4. Pkt 7.1.2 Vækerø i Høyres forslag endres til: Bydel Ullern har som mål å transformere arealer på strekning Maritim – Vækerø til også å få et godt innslag av boliger. Det er et ønske om at det skal legges til rette for en fullverdig T-banestasjon på Vækerø, slik at transformering av området kan skje raskere enn uten en fungerende T-banestasjon.
5. Trasevalg: Primært 1b

Tallene henviser til tilsvarende i bydelsdirektørens og Høyres forslag til høringsuttalelser.

**Ullern byutviklings- og samferdselskomité fattet følgende enstemmige vedtak:**

”Bydelsdirektørens forslag, Høyres forslag og forslaget fra Arbeiderpartiet og Venstres oversendes bydelsutvalget for videre behandling. Bydelsdirektørens og Høyres forslag legges ved protokollen.”

## Bydelsdirektørens forslag til vedtak:

Foreliggende planprogram datert 08.04.2013 utarbeidet av Plan- og bygningsetaten er et godt utgangspunkt for det videre plan- og utredningsarbeid. Imidlertid har bydelen har følgende tillegg og presiseringer:

① ⑤

Den fysiske avgrensningen av områdereguleringsplanen for Skøyen må minst inkludere arealet som i dag omfattes av kommunedelplan for Skøyen, slik at områdereguleringsplanen kan erstatte kommunedelplanen.

Det bør vurderes å innføre bygge- og deleforbud i påvente av ferdig utarbeidet detaljplan for T-banetraseen og ferdig utarbeidet områdereguleringsplaner. Dette gjelder særlig Skøyenområdet som forventes å bli utsatt for størst press på arealene.

Ideelt sett bør et bygge- og deleforbud innføres samtidig med at planprogrammet vedtas. Dersom dette ikke er aktuelt, bør innføring av forbudet bli et tema i mulighetsstudiene. Innføring av bygge- og deleforbud kan da skje før områdereguleringsplaner utarbeides.

② ③

Følgende punkter tas inn i planprogrammets kap 4.2.2 under avsnittet "Skøyen og indre del av Bestumkilen" side 35:

Bydel Ullern har i sin mulighetsstudie for Bestumkilen foreslått at båttopplaget innerst i kilen erstattes med en annen arealbruk. For at dette skal kunne realiseres må båtene som i dag ligger i vinteropplag innerst i kilen flyttes til et annet sted. I denne sammenheng skal følgende utredes:

- Hvor mange båter kan vinterlagres i molo ved Sollerudstranda, med og uten ny Lysaker Marina – Sollerudstranda?
- Hvor mange båter kan plasseres i fjellhall (under Hengsåsen)?
- Mange av båtene som i dag ligger i opplag i Bestumkilen ligger i båtplasser utenom Bestumkilen om sommeren (for eksempel Frognerkilen). For disse båtene utredes bobleanlegg ved båtplassen, slik at båtene kan ligge i båtplassen i sjøen også om vinteren. Hvor mange båter kan lagres på denne måten?
- Utrede effektivisering av dagens vinteropplag innerst i kilen. Et tiltak kan være å lagre båtene i høyden.
- Vinteropplag utenbys.

Følgende punkt tas inn i kap 4.2.1. under avsnittet "Områdereguleringsplaner" side 33 / alternativt i kap 4.2.2 side 35 under overskriften "I mulighetsstudiene skal vurderes og beskrives" under avsnittet "Overordnet":

- Det bør vurderes å slå sammen de to områdereguleringsplanene, slik at Bestumkilens maritime interesser på sjø og land kan sees i sammenheng, og at vinterlagring av båter i kilen på land og til vanns kan sees under ett med sikte på at lagring av båter på land innerst i kilen minimeres. Forslag til ny Lysaker Marina – Sollerud må også inngå i disse vurderingene.
- Dersom sammenslåing av de to områdereguleringsplanene resulterer i et for stort planområde, belyses temaet i mulighetsstudien(e) på overordnet nivå.

Følgende punkt tas inn i kap 4.2.2 side 36 under overskriften "I mulighetsstudiene skal vurderes og beskrives" under avsnittet "Vækerø":

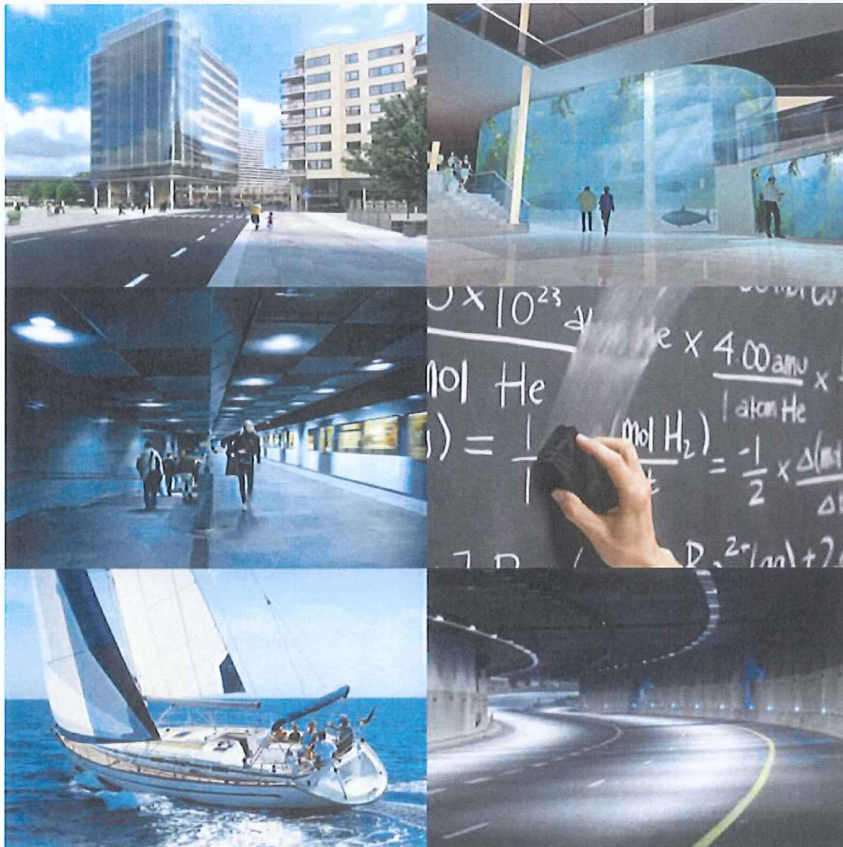
- Arealbruk nær eventuell ny T-banestasjon må ikke legge beslag på areal mellom E-18 og sjøen som i dag er grøntareal.

④

Mulighetsstudie for Bestumkilen-sluttrapport, datert 22.10.201 inngår i grunnlaget for den videre plan- og utredningsvirksomhet som skal gjennomføres. Det samme gjelder mulighetsstudie for utvikling av Skøyenområdet (under arbeid).

# Høringsuttalelse til Planprogram for Fornebubanen

---



*Innstilling til Ullern Byutviklings- og samferdselskomite*

*ekstraordinært møte, 17. juni 2013, PS 13/27*

*Fremlagt av Ullern Høyre*

## *Innholdsfortegnelse*

1	Oppsummering.....	3
2	Lokal deltakelse i de store linjene .....	3
3	Hovedtrekk i planene .....	3
4	Avgrensinger.....	4
5	Boligutbygging.....	4
6	Historie og identitet .....	4
7	Utredninger .....	5
7.1	Trasevalg for T-bane.....	5
7.1.1	Skøyen .....	5
7.1.2	Vækerø .....	5
7.2	Blå elementer .....	5
7.2.1	Mærradalbekken .....	5
7.2.2	Hoffselven.....	5
7.3	Grønne elementer.....	6
7.3.1	Skøyen plass .....	6
7.3.2	Bestumkilen.....	6
7.3.3	Kyststien .....	6
7.3.4	Offentlig attraksjon .....	7
7.3.5	Vækerøparken / Hydroparken.....	7
7.3.6	Maritim.....	7
7.4	Offentlig infrastruktur .....	7
7.5	Infrastruktur og veisystem .....	7
7.5.1	Hovedveier .....	7
7.5.2	Lokale veier.....	8
7.5.3	Kollektivtrafikk.....	9
8	Kart .....	12
9	Finansiering .....	13
10	Områdereguleringer for Skøyen og Vækerø .....	13

## 1 Oppsummering

Ullern bydel er positiv til å etablere T-bane igjennom bydelen med stasjoner på Skøyen og Vækerø. Dette vil gi bydelen muligheter til å videreutvikle området til et enda bedre nærmiljø for alle som bor, jobber og besøker bydelen. For å få best mulig effekt av videreutviklingen kreves det at veier og kollektivtraseer legges etter en helhetlig plan.

For Oslo vil dette bety:

- Flere arealer til utvikling av boliger nær kollektivknutepunkt
- Videreutvikling av Fjordbyen ved å fjerne dagens barrierer til fjorden, herunder mulighet for å realisere Oslos ambisjon om et fullverdig akvarium
- God og effektiv kollektivtrafikk
- Redusert støy og forurensning
- Mulighet for å utvikle gode møteplasser med tilbud innen utdanning, kultur og idrett

## 2 Lokal deltakelse i de store linjene

I utviklingen av Ullern er det vært viktig for bydelen å involvere bredest mulig for å ivareta gode dialoger, sikre innspill og høre problemstillinger før rapportene utarbeides. Lokalt eierskap og justering av planer til andre aktører i området har også vært viktig i arbeidet.

Ullern bydel avholdt i 2010 en Mulighetsstudie for Bestumkilen og avholder nå en Mulighetsstudie for Skøyen. I den siste prosessen er det avholdt to åpne folkemøter (6.11.2012 og 30.4.2013) og til folkemøtene var også ressurspersoner innen politikk og sentrale etater invitert. Resultatet av dette er bearbeidet igjennom politiske prosesser og byutviklingsarkitekter og vil bli benyttet som grunnlag i arbeidet med kommunale prosjekter som Fornebubanen, kommunale Mulighetsstudier for vårt område og i arbeid med en ny kommuneplan.

Ullern bydel ønsker å være en aktiv deltaker i arbeidet som berører vår bydel som skjer i regi av andre sentrale aktører. Dette for å sikre gode og lokalt tilpassede løsninger.

## 3 Hovedtrekk i planene

Ullern bydel har en unik strandsone mot Oslofjorden og Bestumkilen fra Lysaker til Bygdøy. En strandsone som skal videreutvikles for allmennyttige formål og legge til rette for rekreasjon og aktiviteter hovedsakelig knyttet til fjorden. E18 og jernbanen er i dag både en barriere mellom Ullern bydel og fjorden og kilder til støy og forurensning for bydelens innbyggere som må fjernes.

Ullern bydel ønsker å bidra til at Oslo skal utvikle seg på en god måte med særlig vekt på ny boligutbygging for å skape et mer levende område også etter arbeidstid og i helgene. Med økt boligutbygging ser bydelen at grunnlaget for nye tjenester og servicetilbud vil øke – noe som er positivt og bidra til økt trivsel i nærmiljøet.

I utviklingen av bydelen og Skøyen ønsker vi å ha en kraftig fortetting rundt Skøyen stasjon for så å kunne bevare grønne områder langs Hoffselven og rundt Bestumkilen. Vækerø har også et potensiale for transformasjon og nyutvikling for nye boliger. Det vil være en fordel om T-banestasjonen på

Vækerø realiseres sammen med resten av T-banen for å fungere som en pådriver i utvikling av området rundt.

Utvikling av Skøyen skal gjøres bymessig, det vil si at overflateparkering i stor grad fjernes, gatekryss erstatter rundkjøringer og med allmenntjenlige tjenester som henvender seg til publikum på gateplan. Sammen med veibaner skal det også etableres bane for sykkel.

Skøyen sentrum defineres til området rundt Skøyen jernbanestasjon med en omkrets på ca. 300 meter. Skøyen plass utvikles til bydelens storstue med muligheter for aktiviteter året rundt. Det vil også være naturlig å etablere kulturtilbud i nærheten til Skøyen plass. Skøyen plass skal gjøres bilfri. Hovedveinettet og lokalveisystemet må legges om.

Utviklingen av Skøyen skal legge vekt på kvalitet, tilgjengelighet og livsløp. Kvalitet i bygg, materialvalg og løsninger. Tilgjengelighet som i universell utforming i det offentlige rom og hos tjenestetilbydere, i tillegg til tilgang til gode møteplasser og strandsonen. Livsløp som i det å tilby boliger og tjenester til alle aldersgrupper.

Ullern bydel ser følgende programmer bortsett fra veier og kollektivtraseer som viktige for å realiseres planen for Skøyen;

*Skole, allidrettshall, bibliotek, kulturhus/kulturscene, hotell med konferansesenter, bussterminal, en rekke parker, plasser og torg, badestrand, område for uorganisert idrett, lekeplasser, maritimt samlingssted, marina og båtopplag, kajakk- og roaktivitet, Hoffselven, Mærradalbekken og akvarium med badeanlegg.*

## 4 Avgrensinger

Ullern bydel legger til grunn at område for transformasjon og regulering har de samme grensene som gjelder for dagens kommuneplan for Skøyen av 1994. I tillegg kommer strekningen mellom Skøyen og Bærum grense, mellom dagens trase for jernbane og fjorden.

## 5 Boligutbygging

I arbeidet med Mulighetsstudien for Skøyen er det identifisert flere områder som kan benyttes til å utvikle fremtidig boligbygging. Hoff, Skøyen, Maritim og Vækerø har alle arealer som kan utvikles/transformeres. Videre arbeid med Ullern bydels Mulighetsstudie for Skøyen vil tallfeste noe av mulighetene for utvikling. Arbeidet er planlagt ferdigstilt tidlig høst 2013. Fortetting og utvikling av nye områder forutsetter at infrastrukturen legges om etter en helhetlig plan.

## 6 Historie og identitet

I arbeidet med utvikling av Skøyen-Lysaker må det legges vekt på å fremheve stedets historie. Det kan være markering av viktige steder, informasjon om personer og viktige hendelser.

## 7 Utredninger

### 7.1 Trasevalg for T-bane

Ullern bydel ber primært om at alternativ 1b utredes og realiseres (T-banestasjoner fullt utbygget på Skøyen og Vækerø mellom Majorstuen og Lysaker). Sekundært kan alternativ 1C utredes med mål om at Madserud T-banestasjon realiseres i fremtiden i tillegg til alternativene i 1b.

Utredningene må vise hvordan T-banestasjonen knytter seg til eksisterende og fremtidig løsninger for annen kollektivtransport, inkl. en bussterminal på Skøyen.

#### 7.1.1 Skøyen

En T-banestasjon på Skøyen vil være positivt for å skape et mer effektivt kollektivsystem for reisende lokalt og i regionen, og legge den vil legge til rette for en økt utvikling av nye boliger i området og utvikle Skøyen sentrum.



#### 7.1.2 Vækerø

Ullern bydel har som mål å transformere arealer på strekningen Maritim/Vækerø fra nesten bare veisystemer og næringsbygg til også få et godt innslag av boliger, som må tilpasses eksisterende bebyggelse i forhold til høyder og utnyttelse. Samtidig må kyststien etableres med gode møteplasser og grønne områder. Her vil det være viktig å ta vare på viktige grøntområder og sjeldne bergarter.

Det er et ønske om at det skal legges til rette for en fullverdig T-banestasjon på Vækerø, slik at transformering av området kan skje raskere enn uten en fungerende T-banestasjon.

### 7.2 Blå elementer

Den foreslåtte trase for T-bane igjennom Ullern bydel krysser to viktige blå elementer, Mærradalbekken og Hoffselven. Ullern bydel ønsker å ta vare på disse viktige områdene for biologisk mangfold.

#### 7.2.1 Mærradalbekken

Mærradalbekken går i dag i rør fra området Sigurd Iversens vei, under jernbanens skifteanlegg tilhørende Skøyen stasjon, under boligområder og E18 til utløpet i Bestumkilen. Bydelen har som mål å få bekken opp i dagen der det er mulig og tilbakeføre en del av naturlige biologiske mangfoldet.

**Ullern bydel ber om at det utredes hvordan etablering av en T-banetrase kan bidra til å ivareta og fremme Mærradalbekken i området.**

#### 7.2.2 Hoffselven

Hoffselven fra Hoffsdammen til Bestumkilen er lagt i rør under Hoffsseien/Skøyen stasjon og Skøyen plass og under E18. Ved Karenslyst Alle er Hoffselven synlig et kort stykke.

Det er et mål for Ullern bydel å gjøre Hoffselven mer tilgjengelig- med gode grønt områder rundt elven for å trygge det biologiske mangfold. Dette må ivaretas ved videre utvikling av nytt veisystem og arealutvikling på Hoff. Samtidig ser bydelen at Hoffselven igjennom Skøyen sentrum ikke kan ha det samme grønne belte som i området lengre opp mot Hoff. Alle veier som etableres over Hoffselven i fremtiden må krysse elven med bruer og ikke legge elven i nye rør.

**Ullern bydel ønsker å få utredet hvordan Hoffselven kan ivaretas med sitt biologiske mangfold i området for regulering.**



## 7.3 Grønne elementer

### 7.3.1 Skøyen plass

Skøyen plass vil være kjernen for nye Skøyen. Sentralt passert ved kollektivknutepunktet Skøyen stasjon og i enden av Karenslyst Alle. Ved å utvikle arealene rundt plassen på en god måte vil Skøyen plass få et godt arkitektonisk uttrykk og skape bydelens storstue. Lokaler på gateplan må henvende seg til plassen. Dette er mulig å få til ved å legge om veier og kollektivtraser. Skøyen plass må være stor nok til identitetsskaperne aktiviteter for eksempel utendørs utstillinger, som konserter om sommeren og skøytebane om vinteren.

Hoffselven ligger dypt under Skøyen plass. Ved å åpne elven vil den allikevel ligge dypt i kanalen slik at det vil være vanskelig å få «kontakt» med vannet. Derfor er ønskelig å se på hvordan Hoffselven kan gjenspeiles på overflaten i form av vannspeil eller lignende på plassen.

**Ullern bydel ønsker å få utredet hvordan en bilfri plass på Skøyen vil fungere for beboere, handelstanden, næringsliv og bil- og kollektivtrafikken.**

### 7.3.2 Bestumkilen

Ullern bydel ønsker å knytte Skøyen og fjorden sammen og samtidig utvikle strandsonen fra Bygdøy til Lysaker. Indre deler av Bestumkilen kan bli bydelens rekreasjonsområde. Det krever at E18 fjernes og arealer fristilles til nye prosjekter. På den vestre delen av båttopplaget bør en del av den nye bebyggelsen trekkes noe ned mot strandsonen for å bidra til knytningen mellom byen og fjorden. I gjennom bebyggelsen fra Skøyen ned mot Bestumkilen bør man vurdere å senke veitrafikken på den lokale veien ned under gateplan for at gågater kan etableres mellom Skøyen og Bestumkilen. Arealene mellom Maritim og Skøyen ser Ullern bydel som en del av strandsonen og ikke som en del av fremtidig bebyggelse.

I dag er store deler av indre del av Bestumkilen benyttet som en båttopplagsplass. En asfaltert plass som om sommeren ligger ganske øde. Om vinteren er plassen fylt med småbåter i opplag. Trenden ved flere andre anlegg er å etablere bobleanlegg for båter slik at de kan ligge i sjøen hele året. Videre plassbehovet for båt plasser bør utredes i sammenheng med etableringen av eventuelt nye Sollerud marina. Hele marinaen bør skyves noe sørover, slik at strandsonen mot Skøyen kan transformeres til en strandpromenade/kyststi med brygger, stupetårn, sandstrand og restauranter. Det er også ønskelig å etablere områder for uorganisert idrett som sandvolleyball, boule og skatepark.

Ro- og kajakkklubben som i dag ligger klemt mellom fjorden og E18 ønsker Ullern bydel å flytte på andre siden av Bestumkilen i enden av den allerede regulerte 1000-metersbanen som ligger på østsiden av Bestumkilen. Dette vil gi anledning til å etablere nye klubblokaler og tribuner. Dessuten slipper brukerne av anlegget å krysse leden for motorbåter inn og ut av marinaen. Området på land er nært knyttet opp til kollektivtilbud, parkeringshus og det vil være bedre muligheter for parkering / omlastingsområde.

### 7.3.3 Kyststien

En oppgradert kyststi i Bestumkilen skal kobles mot dagens kyststi over Hengsåsen/Bygdøy, men også mot Kyststien/promenaden langs Frognerstranda. Dette for å skape en sammenhengende ferdselsåre for gående og syklist.

#### 7.3.4 Offentlig attraksjon

Ullern bydel vil oppfordre Oslo kommune til å etablere byens akvarium i Bestumkilen. Dette vil gi Oslo en interessant akse for kultur og opplevelser fra Bjørvika med Middelalderparken, Operaen og Nasjonalbiblioteket, via Aker Brygge/Tjuvholmen med Astrup Fearnley museet til Bestumkilen med byens akvarium. En offentlig attraksjon som dette vil ligge riktig plassert ved et sentralt kollektivknutepunkt, ved kyststien og helt inntil E18.

#### 7.3.5 Vækerøparken / Hydroparken

Ullern bydel mener dette området er en viktig del av rekreasjonsområde for bydelens befolkning. Område må ivaretas og rustes opp for å møte kravene til universell utforming.

#### 7.3.6 Maritim

Ullern bydel ønsker å skyve dagens marina for motorbåter noe sydover for å frigjøre plass for allmenntilgjengelige formål innerst i Bestumkilen. Ullern bydel ser det som viktig at Båtforeningene får et godt samlingspunkt. Dette kan utvikles på Maritim, tett inntil dagens marina.

### 7.4 Offentlig infrastruktur

Ved bygging av nye boliger på strekningen Skøyen – Lysaker er det viktig at sosial infrastruktur utredes. Ullern bydel har definert 3 områder på Skøyen hvor bl.a. skoler kan bygges sammen med et eventuelt bibliotek og kulturscene. Det vil også være viktig å tilføre området en allidrettshall. I tillegg vil det være viktig å identifisere arealer for lekeplasser på Hoff, i Bestumkilen og på Vækerø. Det er også ønskelig å finne arealer for en eller flere ballbinger.

### 7.5 Infrastruktur og veisystem

#### 7.5.1 Hovedveier

Ullern bydels mål med omlegging av hovedveiene i området er å skape en bilfri Skøyen plass, skape nye arealer for utvikling, skape minimal gjennomgangstrafikk på Thune og igjennom Skøyen sentrum. Gi området en forbedret miljøeffekt, økt trivsel og et bedre utnyttet kollektivpotensialet

For Ullern bydel er det avgjørende å få på plass et helhetlig veisystem for å kunne gjennomføre en god fortetting og transformering av arealer.

##### 7.5.1.1 E18

E18 må legges under bakken igjennom Ullern bydel og Sjølystveien må etableres som en lokal vei på bakkenivå, med gode ramper mellom veiene som bidrar til å redusere nærtrafikken. Det vil være viktig at lokaltrafikk skal kunne benytte E18 på korte strekninger også innenfor bydelen.

**Ullern bydel ber derfor om at arbeidet med å legge om E18 iverksettes snarest for å bidra til målene for utvikling av områdene Skøyen-Lysaker.**

##### 7.5.1.2 Ring 2 - Halfdan Svartes gate

For å kunne realisere Skøyen plass som bilfri og redusere trafikken igjennom Thune må gjennomgangstrafikken til og fra Ring 2 - Halfdan Svartes gate legges om.

**Ullern Bydel ber derfor om at det utredes hvordan forbindelsen mellom Halfdan Svartes gate og Bygdøy Alle kan realiseres og hvordan det vil innvirke på det lokale veisystemet på Thune/Skøyen.**

## 7.5.2 Lokale veier

Ullern bydels mål med å legge om dagens lokale veier er å skape en bilfri Skøyen plass. Dessuten er målet å skape mindre gjennomgangstrafikk for området. Det er også ønskelig med en forbedret miljøeffekt, økt trivsel og et bedre utnyttet kollektivpotensial. Frigjøre arealer for bedre utvikling av nabolag.

### 7.5.2.1 Ny lokalvei mellom Thune - Hoff

Ullern bydel ønsker å realisere et bilfritt indre sentrum på Skøyen. Dagens trafikk må ledes vekk fra Drammensveien og Skøyen stasjon. Det må derfor etableres en vei for lokaltrafikk mellom Thune og Hoff. Primært en lokalvei der trikketraséen går i dag mellom Thune og Hoff. For å ivareta beboere langs denne traseen bør veien utformes for å hindre fart og gjennomgangstrafikk.

**Ullern bydel ber primært om at det utredes en plan for å etablere en vei for lokaltrafikk mellom Thune og Hoff og om en miljøgate kan skape en trafikkdempende effekt. Sekundært må det utredes om veien kan legges i tunnel mellom Thune og Hoff og eventuelt hvordan en trase for lokaltrafikken i Nedre Skøyensvei og gående og syklende i området kan ivaretas.**

### 7.5.2.2 Hoffsveien

Hoffsveien har i dag en stor mengde gjennomgangstrafikk. For å oppnå målet med en bilfri Skøyen plass og redusert trafikk på lokalveiene må det etableres en forbindelse mellom Hoffsveien/Harbitzalléen og E18 (Hoffdiagonalen).

**Det må utredes om det kan bygges en tunnel for biltrafikk og kollektivtrafikk til og fra Hoff under dagens jernbanetrase for å realisere målet om en god trafikkavvikling, en bilfri Skøyen plass og en effektiv kollektivtrafikk.**

Hvis man velger å realisere Skøyen T-banestasjon under dagens Hoffsveien, parallelt med Skøyen jernbanestasjon vil det i byggeperioden kreve en betydelig omlegging av trafikken i Hoffsveien som vil belaste lokalmiljøet kraftig. Ullern bydel anbefaler at Hoffdiagonalen bygges før Hoffsveien stenges i en byggeperiode.

**Velger man å legge om Hoffsveien midlertidig i anleggsperioden for Skøyen T-banestasjon ber Ullern bydel om en konsekvensutredning for hvilke følgene omleggingen vil få for trafikanter, kollektivtrafikken, beboere, næringsliv og miljøet.**

### 7.5.2.3 Sjølystveien

Sjølystveien etableres som en lokalvei, fra Bygdøylokket til Sollerud, igjennom hele bydelen omtrentlig der E18 har hatt sin trase i dag. Sjølystveien vil også være en viktig omkjøringsvei ved hendelser på E18. Sjølystveien bør kobles til flere stengte veier i området, som Bygdøyveien, Bestumveien med flere. Sjølystveien senkes under bakkenivå når den krysser aksene Skøyen stasjon og Bestumkilen. Dette må utredes senere.

### 7.5.2.4 Karenslyst Alle

På sikt kan Karenslyst Alle utformes til helt eller delvis som en gågate og knyttes opp til Skøyen Plass. Trafikken som i dag er nødvendig inn og ut av Karenslyst Alle kan for eksempel ledes via Skabos vei til Sjølystveien og Bygdøyveien. Dette må utredes nærmere.

Karenslyst Alle må fortsatt ha en tverrforbindelse, under jernbanetraseen, med denne nye veien via Tyskerstranden/Askekroken for å sikre gode forbindelser på tvers og for å forhindre at kollektivtrafikken igjen blir en barriere på Skøyen.

**Ved en etablering av en kollektivtrase for buss/trikk i Drammensveien må det utredes hvordan trafikken mellom Karenslyst Alle og Askekroken/Askeveien best kan krysse den nye kollektivtraseen.**

#### **7.5.2.5 Tingstuveien**

Hvis nedre del av Hoffsvueien legges om til trase for trikk og buss fjernes adgangen for biltrafikk til Tingstuveien. Bestumveien er i dag stengt mot E18 og all trafikk går opp under jernbanesporene til Sigurd Iversens vei.

**Ved en omlegging av Hoffsvueien til trase for kollektivtrafikk buss/trikk må det utredes hvordan adgangen til og fra Tingstueveien best ivaretas.**

#### **7.5.2.6 Hoffsvueien 1 a-e**

Hvis nedre del av Hoffsvueien legges om til trase for trikk og buss fjernes adgangen til og fra området Hoffsvueien 1 a-e. Det er naturlig at området får ny adgang via den nye veien mellom Hoff og Thune.

**Ullern bydel ber om at det utredes hvordan ankomsten til Hoffsvueien 1a-e kan løses**

#### **7.5.2.7 Bestumveien**

Det er ønskelig at nedre del av Bestumveien knyttes til den nye Sjølystveien.

#### **7.5.2.8 Hovfaret**

For å legge til rette for fortetting og økt boligbygging, må Hoff tilføres flere arealer for utvikling. Hoff kan i dag oppleves som litt udefinert. Derfor er viktig å utvikle butikker, arbeidsplasser, boliger og nye tjenester som er med på å skape et nabolag. Hoffsvueien bør legges inn i Hovfaret og kobles sammen med den nye lokalveien mellom Thune og Hoff.

**Det må utredes om det er mulig å legge deler av Hoffsvueien på Hoff inn i Hovfaret, med knytning til den nye veien mellom Hoff og Thune og Harbitzalléen.**

#### **7.5.2.9 Sykkelveien Sandvika – Oslo**

Sykkelveien fra Sandvika til Oslo går igjennom bydelen. Når ny infrastruktur planlegges og re-etableres på strekningen Lysaker-Skøyen må en egen sykkelveien ha en sentral plass for å kunne skape flest mulig planfri krysninger mellom sykkel og bilister.

### **7.5.3 Kollektivtrafikk**

Ullern bydel ønsker å få realisert Fornebubanen igjennom bydelene med T-banestasjoner på Skøyen og Vækerø, senere også på Madserud. På Skøyen ønsker bydelen å skape et effektivt kollektivknutepunkt med buss, trikk, T-bane og jernbane.

#### **7.5.3.1 Bussterminalen**

Bydelen ønsker å legge til rette for at det bygges en bussterminal så nært opp til Skøyen stasjon og Skøyen plass som mulig. Med mål om at Skøyen plass skal være bilfri ber Ullern bydel at bussterminalen realiseres under bakken direkte sør for Skøyen stasjon («Elkjøptomten») – et område som kan få en betydelig utvikling med boliger og allmennyttige tiltak innenfor kultur/næring/handel.

Et omfattende parkeringshus må også realiseres for lokalt bruk, men også for å øke mulighetene for innfartsparkering. Bussterminalen må få sin knytning til veinettet via Hoffsdiaagonalen. Det vil være en fordel om det også etableres en undergang mellom bussterminalen og T-banestasjonen under dagens jernbanetrase for enklere omstigning.

**Ullern bydel ber om at det utredes hvordan en bussterminal kan etableres i området med mål om en bilfri Skøyen plass og en effektiv omstigning til jernbane, trikk og T-bane.**

### **7.5.3.2 Buss**

Flere busslinjer er i dag innom Skøyen med stopp på flere holdeplasser; Skøyen stasjon, Skøyen bru, Sjølyst og Båtopplaget. Ved en omlegging av hovedveisystemet og lokale veier er det viktig å skape muligheter for at bussen også i fremtiden gir god dekning til reisende i området.

I fremtiden ønsker Ullern bydel å skape en bilfri Skøyen plass. Dette er mulig ved bygging av kollektivtraseen i Hoffsvæien og realisering av tunnelen Hoffsdiaagonalen. Busser vil kunne benytte Hoffsdiaagonalen til kollektivtraseen i Hoffsvæien. Tunnelen vil gi knytning til den underjordiske bussterminal ved Skøyen Stasjon.

**Ved endringer i veisystemet ber Ullern bydel om at det utredes hvordan busstilbudet til og igjennom Skøyen kan ivaretas også i fremtid også med en bilfri Skøyen plass og en underjordisk bussterminal.**

Skøyen er i dag et sentrum for Ullern bydel, men også for områder utenfor bydelen. Myndighetene oppfordrer til at bilbruken skal reduseres. Ullern bydel ser det som en fordel at flere i bydelene Vestre Aker, Ullern og Bygdøy/Frogner reiser på tvers - uten bil.

**Bydelen oppfordrer derfor Ruter til å gjennomføre et prøveprosjekt med å la mindre busser gå fra Bygdøy/Huk via Skøyen og Smestad til Røa - også utenom rushtiden.**

### **7.5.3.3 Trikken**

Ullern bydel ønsker å beholde trikken og knytte den nærmere Skøyen stasjon. Strekningen Thune via Drammensveien, Hoffsvæien via Skøyen stasjon bør etableres en som ren kollektivtrase buss/trikk. Traseen må etableres med sykkelbaner og god plass til gående. Trikken igjennom denne traseen bør gå på batteri, slik at man slipper å ha egne master for strømskinne. Dette gir også bedre plass til busser og trær, særlig i deler av Drammensveien. På Thune er målet at gjennomgangstrafikken skal reduseres. Thune er i dag et veikryss uten store muligheter for å skape et nabolag – noe Ullern bydel ønsker å legge til rette for.

**Ullern bydel ber om at det utredes hvordan deler av Drammensveien og Hoffsvæien kan etableres som en kollektivtrase for buss/trikk med universell utforming, med en grønn profil og hvordan en ny trikkestopp ved Skøyen stasjon og Thune kan realiseres. Utredningen må også vise hvordan trafikken mellom Karenslyst Alle og Askekroken kan krysse ny kollektivtrase.**

Med redusert gjennomgangstrafikk på Thune bør man også vurdere om trikkestoppen på Thune skal legges om for bedre å henvende seg til reisende.

Det må utredes om det er mulig å etablere et planfritt kryss for trikk/vei i Hoffsvæien – det er særlig viktig hvis man øker frekvensen på antall trikkeavganger på linjen.

#### 7.5.3.4 Jernbanen

Ullern bydel ønsker at Skøyen skal også være et attraktivt område for bydelene rundt, Oslo og regionen. Der er derfor viktig at Skøyen fortsetter å ha en jernbanestasjon med de tjenester den bringer med seg, inkludert Flytoget. Dette er også viktig for dagens beboere i området også utenfor bydelen.

Hvis Jernbaneverket velger å realisere en jernbanetunnel mellom Oslo og Lysaker ber Ullern bydel om at tunnelen legges slik at den kan knyttes til kollektivknutepunktet på Skøyen.

Dagens jernbanetrase igjennom bydelen er med på å skape en barriere mellom bydelen og fjorden. Fjernes dagens jernbanetrase, må det utredes hvordan arealene gjennom Skøyen kan benyttes til bydelens beste. Arealene gjennom Maritim og Vækerø ønsker Ullern bydel å benytte til videre boligutvikling og grønne områder.



## 9 Finansiering

Ullern bydel ber om at det utredes hvordan alle utbyggere på Skøyen betaler en andel pr. kvadratmeter inn et såkalt infrastruktur-bidrag. Pengene bør brukes til å finansiere parker, plasser/torg, oppgradert kyststi, sykkelfelt, kollektivtraseer og gater i Skøyen-området.

## 10 Områdereguleringer for Skøyen og Vækerø

Dette punkter er hentet fra dokumenter «Fornebubanen Lysaker – Majorstuen - planprogram for T-bane med tilhørende anlegg og regulering av Majorstuen, Vækerø og Skøyen».

Ullern bydel finner disse punktene av avgjørende verdi og støtter at de skal utredes. Mulighetsstudien for Skøyen kan også komme til å bidra til at listen endres.

### *Generelt*

I arbeidet med Oslo kommunes mulighetsstudier skal det vurderes og beskrives overordnede konsekvenser av ulike byplangrep, vurdert mot eksisterende forhold. Disse konsekvensene skal legges til grunn for tematiske konsekvensutredninger for den plan som fremmes for følgende temaer:

### *Universell tilgjengelighet*

Tilgjengeligheten skal sikres ved midlertidig eller varig funksjonshemming og for eksempel for reisende med barnevogn. Utredningen skal vise hvordan tilgjengeligheten ivaretas.

### *Støy, vibrasjoner og strukturlyd*

Det må foretas støyberegninger for dagens situasjon og situasjon etter gjennomføring avreguleringsplanen.

### *Friluftsliv og rekreasjon*

Temaet skal utredes mht. konflikter og virkninger, samt avbøtende tiltak i berørte områder. Evt konsekvenser for naturopplevelser skal beskrives

- Virkninger av åpning av Mærradalsbekken og Hoffselva skal utredes.
- Virkninger for stedenes båtliv skal utredes.

### *Naturmangfold*

Områder som er viktige for naturmiljøet skal kartfestes og verdisettes i henhold til Naturmangfoldlovens krav.

### *Nærmiljø, barn og unge*

Områder og elementer som er viktige for nærmiljøaktiviteter skal beskrives. Bebyggelse skal vurderes i forhold til sikt og opplevelse i området og tilsvarende betraktninger av bebyggelsen sett utenfra skal gjennomføres.

### *Kulturminner og kulturmiljø*



Konsekvensene for kulturminner/kulturmiljø skal vurderes, med henblikk på Byantikvarens gule liste, automatiske fredete kulturminner, lokalt viktige minner og helhetlige kulturmiljøer.

### *Teknisk infrastruktur*

Utredningen skal gjøre rede for nødvendig struktur som må etableres av vei, vann og avløp, energiløsninger, med mer. Utredningen må omfatte endringer/nyetablering av infrastruktur for kollektivtransport på bakkenivå.

### *Risiko og sårbarhet*

Det må utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som viser hvordan en ivaretar samfunnssikkerheten, jfr plan- og bygningslovens § 4-3.